

Analyserapport

**Analyse bevraging betreffende de toepassing
van snelheidslimieten tot 30 km/u in
Vlaanderen en de implementatie van
trajectcontroles**

Afdeling Beleid - team Verkeersveiligheid

Analyserapport

Analyse bevraging betreffende de toepassing van snelheidslimieten tot 30 km/u in Vlaanderen en de implementatie van trajectcontroles

Afdeling Beleid - team Verkeersveiligheid

Inhoud

Inleiding	4
1. Invoering van snelheidslimieten van 30 km/u of lager	5
1.1. Respondentiegraad per provincie.....	5
1.2. Gedeelte van het grondgebied.....	5
1.3. Zone(s) van het grondgebied.....	5
1.4. Voornaamste aanleidingen voor de invoering.....	6
1.5. Inhoudelijke aspecten die doorwegen.....	7
1.6. Objectieve afweging.....	7
1.7. Het aanwezige draagvlak voor de invoering.....	7
1.8. Sensibilisatie op het moment van invoering.....	7
1.9. Bijpassende maatregelen.....	8
1.11. Infrastructureel.....	8
1.12. Sensibiliseringsacties.....	9
1.13. Handhavingsacties.....	9
1.15. Subjectieve impact.....	10
1.17. Monitoring en evaluatie.....	10
2. Interesse of intentie tot het invoeren van snelheidslimieten van 30 km/u of lager	10
3. Lokale uitdagingen en gewenste ondersteuning	12
4. Implementatie artikel 29quater en trajectcontroles 30 – 50 – 70	12

Inleiding

Om een beter beeld te krijgen van de toepassing van snelheidslimieten tot 30 km/u en lager in Vlaanderen werden lokale besturen hierover bevroegd. De minister spoorde aan de vragenlijst in te vullen tussen 25-11-2022 en 20-12-2022. De vragenlijst eindigde met enkele vragen naar de toepassing van trajectcontroles. Later kwamen nog enkele reacties binnen die eveneens zijn meegenomen in de analyse.

We ontvingen 110 unieke reacties.

Enkele lokale besturen vulden de vragenlijst twee keren in (3). De dubbele antwoorden werden beoordeeld om ze zo goed als mogelijk samen te voegen zodat deze antwoorden de resultaten niet beïnvloeden.

1. INVOERING VAN SNELHEIDSLIMIETEN VAN 30 KM/U OF LAGER

1.1. RESPONENTIEGRAAD PER PROVINCIE

Provincie	Aantal van steden en gemeenten
Antwerpen	22
Limburg	23
Oost-Vlaanderen	22
Vlaams-Brabant	19
West-Vlaanderen	24
Eindtotaal	110

4 van de 5 provinciehoofdsteden reageerden op de bevraging en 8 van de 13 centrumsteden (Brugge, Genk, Gent, Hasselt, Leuven, Oostende, Roeselare en Sint-Niklaas).

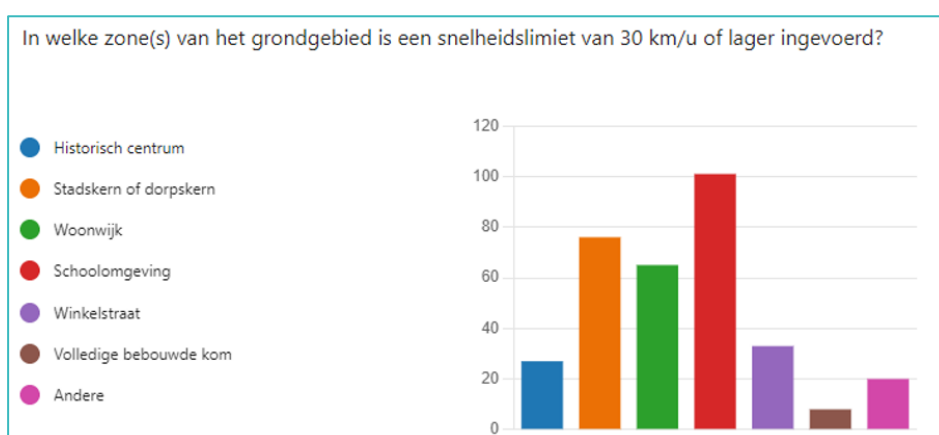
1.2. GEDEELTE VAN HET GRONDGEBIED

Bij 72% van de lokale besturen is een snelheidslimiet van 30 km/u of lager van toepassing op 0 tot 25% van het grondgebied. Bij 18% van de lokale besturen geldt dit voor 25 tot 50% van het grondgebied.

6% geeft aan dat een snelheidslimiet van 30 km/u of lager geldt op 75% of meer van hun grondgebied.

1.3. ZONE(S) VAN HET GRONDGEBIED

De top 3 zones waar snelheidslimieten tot 30 km/u of lager gelden in de gemeenten zijn achtereenvolgens schoolomgevingen, stads- of dorpskernen en woonwijken (zie afbeelding).



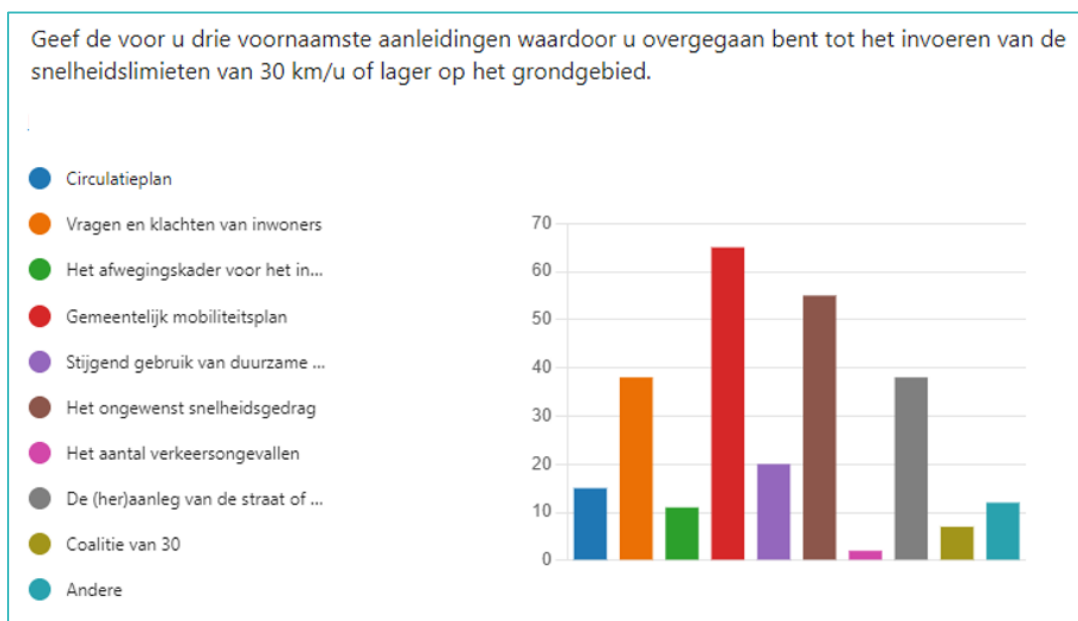
Bij 8 lokale besturen geldt een snelheidslimiet van 30km/u in de volledige bebouwde kom. 7 lokale besturen geven aan ondanks het niet invoeren van de lagere snelheidslimieten in hun volledige bebouwde kom hier wel naar te streven.

Specifieke locaties zoals een speeldomein en straten met verkeer aan woonzorgcentra krijgen eveneens het lagere snelheidsregime. Ook op enkele fietsverbindingen is de snelheidslimiet verlaagd tot 30 km/u of lager (Andere).

1.4. VOORNAAMSTE AANLEIDINGEN VOOR DE INVOERING

De top 3 qua aanleidingen waardoor lokale besturen overgaan tot het invoeren van de verkeersmaatregel zijn achtereenvolgens het gemeentelijk mobiliteitsplan (62%), ongewenst snelheidsgedrag (50%) met vragen en klachten van inwoners en de (her)aanleg van de straat of zone op een gedeelde derde plaats (36%).

Het aantal verkeersongevallen wordt het minst als aanleiding aangeduid (zie afbeelding).



Opvallend bij de respondenten die aangeven het ongewenst snelheidsgedrag als voorname aanleiding te zien voor het invoeren van de snelheidsverlaging (55):

- Bijna 20% van deze subgroep merkt geen impact op de bestuurders hun snelheidsgedrag ondanks deze verlaging;
- Vaak aangegeven infrastructurele ingrepen die worden uitgevoerd in de zones op het grondgebied van deze subgroep zijn het doorbreken van de visuele rechte lijnigheid (o.a. door wegversmallingen) en het aanleggen van een verkeersdrempel of -plateau;
- Ongeveer de helft van de lokale besturen in deze subgroep geven aan de invoering van de snelheidsverlaging te combineren met handhavingsacties;

- Bijna geen respondenten uit de subgroep voerden reeds een evaluatie uit (51 van de 55 niet). Ongeveer een derde daarvan is dit ook niet van plan. Het grootste deel geeft wel aan een te zullen uitvoeren maar stelden hiervoor nog geen timing op.

1.5. INHOUDELIJKE ASPECTEN DIE DOORWEGEN

De verblijfsfunctie van de weg weegt volgens veel lokale besturen door om te bepalen waar de snelheidslimiet van 30 km/u of lager wordt ingevoerd. Toch duidt niet iedereen het aan (35% niet). De verblijfsfunctie van de weg als factor om de snelheid op de weg te verlagen wordt steeds aangeduid in combinatie met minimum één andere afwegingsfactor. 55% geven de (potentiële) verkeerssamenstelling – de (grote) aanwezigheid van actieve weggebruikers – en 42% de hoge conflictdichtheid op de weg of in de zone aan als inhoudelijke aspecten die zwaar doorwegen.

Een derde van de respondenten geeft aan dat punctuele omstandigheden zwaar doorwegen om te bepalen waar een snelheidslimiet van 30 km/u of lager wordt ingevoerd.

De minst bepalende factor volgens de lokale besturen is de geringe zichtbaarheid en oprijzicht (4%).

Het merendeel (88%) van de lokale besturen geeft meerdere aspecten op die doorwegen in het bepalen waar de lagere snelheidslimiet wordt ingevoerd. 12% geeft slechts één inhoudelijk aspect op. In deze gevallen wordt bij bijna de helft van de respondenten als enige gewicht de (potentiële) verkeerssamenstelling aangeduid.

1.6. OBJECTIEVE AFWEGING

Een groot deel toetsten beslissingen voor het invoeren van een snelheidslimiet van 30 km/u of lager af aan objectieve gegevens (tel-, snelheidsgegevens of andere) (75%).

1.7. HET AANWEZIGE DRAAGVLAK VOOR DE INVOERING

Een groot deel van de lokale besturen geeft aan dat er draagvlak was van de buurtbewoners voor het invoeren van de snelheidslimiet (92%).

Een derde van de respondenten die aangeven dat er geen draagvlak was voor de invoering (3 van de 9) geeft ook aan geen passende maatregelen uit te voeren buiten het zetten van verkeersborden.

1.8. SENSIBILISATIE OP HET MOMENT VAN INVOERING

De bekendmaking van de nieuwe snelheidslimiet verliep bij een groot deel via communicatiekanalen van de stad of gemeente (website, brochure) (92%).

Iets meer dan de helft van de lokale besturen doen dit eveneens door extra markeringen aan te brengen (55%). Ongeveer evenveel deed dit met het uitsturen van een brief gericht aan de bewoners en organisaties/bedrijven in de zone in kwestie en/of door het plaatsen van een smiley-bord (/graag traag-bord) (beide 54%).

93% van de respondenten namen meer dan één van de opgegeven sensibiliseringsacties bij de invoering van de snelheidslimiet. 10% van de respondenten geeft aan alle opgegeven sensibiliseringsacties te hebben ondernomen (communicatie via website of brochure, via de krant en via een brief aan omwonenden, door extra markeringen aan te brengen en door het plaatsen van een smiley (of GraagTraag)-bord).

1.9. BIJPASSENDE MAATREGELEN

75% van de lokale besturen geeft aan bijpassende maatregelen (buiten het plaatsen van de nodige verkeersborden) te hebben uitgevoerd om te zorgen dat de invoering van deze lagere snelheidslimieten tot het gewenste effect leiden. 7% van alle respondenten gaf aan dit te doen voor alle locaties (8).

25% geeft aan geen bijpassende maatregelen uit te voeren voornamelijk omdat het wegbeeld reeds strookte met de lage snelheid (vraag 10).

Velen van de lokale besturen die aangeven geen bijpassende maatregelen uit te voeren duiden wel aan dat dit nog op de planning staat voor de bestaande lagere snelheidslimieten (24 van de 28). Handhaving is in dit geval het meest gekozen antwoord (14 van de 24).

Volgende drie punten (1.11, 1.12, 1.13) gaan over de 75% (82) die bijpassende maatregelen uitvoerden:

1.11. INFRASTRUCTUREEL

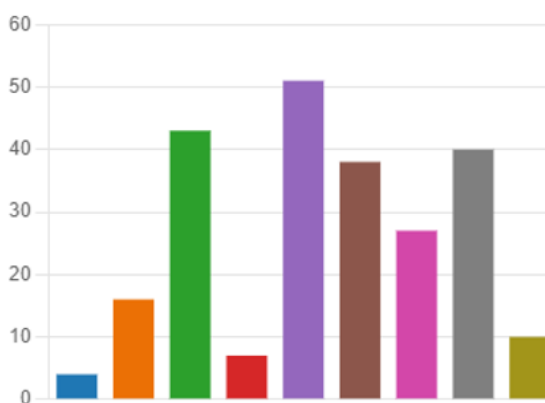
Bijna allen voerden een of meer infrastructurele maatregelen uit (77). Voornamelijk het doorbreken van de (visuele) rechtlijnigheid via een asverschuiving of een wegversmalling zijn vaak toegepaste ingrepen.

Naast het aankleden van het wegbeeld met straatmeubilair of vergroening is ook het aanleggen van een verkeersdrempel of verkeersplateau een vaak uitgevoerde ingreep (zie afbeelding).

Het voetpad verlagen of laten doorlopen gebeurt het minst vaak.

11. Welke infrastructurele ingrepen voerde u uit om te zorgen dat de snelheidslimiet nageleefd wordt?

- Geen
- Verbreding voetpad
- Versmalling rijbaan voor gemot...
- Verlaging of doorlopend voetpad
- Doorbreken van de (visuele) rec...
- Aanleg verkeersdrempel of verk...
- De zone aanduiden met gebruik...
- Aankleden van het wegbeeld (st...
- Andere



Antwoorδοpties: Geen; Verbreding voetpad ; Versmalling rijbaan voor gemotoriseerd verkeer; Verlaging of doorlopend voetpad; Doorbreken van de (visuele) rechtlijnigheid (asverschuivingen, wegversmallingen); Aanleg verkeersdrempel of verkeersplateau; De zone aanduiden met gebruik van een andere wegverharding; Aankleden van het wegbeeld (straatmeubilair, vergroening, aanpassing verlichting...)

1.12. SENSIBILISERINGSACTIES

De helft (41) plaatsen extra markeringen. Iets minder besturen trekken ook nog eens de aandacht hiervoor via sensibilisering langs de kant van de weg (geen verkeersborden). Via sociale media en/of het stads- of gemeentemagazine en de infopagina sensibiliseren ongeveer de helft van de respondenten (39) de inwoners om te zorgen dat de snelheidslimiet nageleefd wordt.

Het plaatsen van extra markeringen en een smiley-bord (/graag traag-bord) dat als antwoord is gegeven bij een vorige vraag over bekendmaking van de snelheidslimiet kan hier ook bijgevoegd worden.

1.13. HANDHAVINGSACTIES

45 besturen laten bemande snelheidscontroles uitvoeren. 13 besturen geven aan onbemande snelheidscontroles uit te voeren op die wegen. Beide antwoordopties aanduiden was niet mogelijk in de vragenlijst. M.a.w. er zullen een aantal besturen zijn die beide maatregelen toepassen.

27 van de lokale besturen die bijpassende maatregelen uitvoeren bij de lage snelheidslimiet voert daarbij geen handhavingsacties uit.

69% van alle 110 respondenten (75), dus ook diegene die nog geen bijpassende maatregelen hebben uitgevoerd, geven aan nog handhavingsacties uit te voeren in de toekomst. Dit is de meest gekozen optie bij de vraag naar welke bijkomende stappen de gemeente nog zal ondernemen bij de bestaande snelheidslimieten (vraag 14).

1.15. SUBJECTIEVE IMPACT

88% van de respondenten is van oordeel dat het lagere snelheidsregime impact heeft. Volgens 82% van de lokale besturen heeft dit een impact op het snelheidsgedrag van de bestuurders. Ongeveer een derde van de lokale besturen geeft aan dat de lagere snelheidslimiet vermoedelijk impact heeft op de routekeuze van de automobilist (29%). 13% geeft aan dat dit volgens hen zorgt voor een verschillende modikeuze van de weggebruikers (vraag 16).

1.17. MONITORING EN EVALUATIE

30% van de lokale besturen geeft aan dat ze de effecten niet monitoren en 90% dat er nog geen evaluatie gebeurde (vraag 17 en 19).

De monitoring gebeurt voornamelijk o.b.v. snelheidsmetingen (95% van degene die monitoren).

Iets meer dan een kwart geeft aan eveneens te monitoren a.d.h.v. tellingen.

Ongeveer een derde monitort o.b.v. ongevallengegevens (vraag 18).

Een klein deel van de lokale besturen heeft reeds een evaluatie uitgevoerd (10%). De helft van alle respondenten geeft aan dit nog uit te voeren zonder al een zicht te hebben op wanneer dit zal gebeuren. Een kwart van alle respondenten voorziet geen evaluatie (vraag 19).

Van diegene die monitoren (70%) bevestigen 12% dat dit wordt gedaan voor alle locaties.

2. INTERESSE OF INTENTIE TOT HET INVOEREN VAN SNELHEIDSLIMIETEN VAN 30 KM/U OF LAGER

Iets meer dan de helft van de lokale besturen is van plan nog een snelheidslimiet van 30 km/u of lager in te voeren in de stad of gemeente (53%). Bij 32% is dit nog niet bepaald.

20. Bent u van plan om nog een snelheidslimiet van 30 km/u of lager in te voeren in de stad of gemeente?

- Ja
- Nee
- Nog niet bepaald



Van diegene die aangeven nog een snelheidslimiet van 30 km/u of lager te zullen invoeren (53%) verduidelijkt 66% dat dit nog zal plaatsvinden in 2023 (39). Een kwart geeft aan nog niet te hebben beslist wanneer dit zal plaatsvinden.

Ongeveer de helft (51%) van de lokale besturen die van plan zijn nog een of meerdere snelheidslimieten tot 30 km/u of lager in te voeren zullen dit met infrastructurele ingrepen combineren. 66% zal extra sensibilisering en/of communicatie voeren. Minder dan de helft zullen handhavingsacties ondernemen (42%).

55% van de lokale besturen streeft ernaar een snelheidslimiet van 30 km/u in te voeren in hun stads- en of dorpskern(en). 42% van de lokale besturen wil dit in al hun woonwijken en 11% wil dit in hun volledige bebouwde kom.

23. Welke van deze stellingen zijn van toepassing voor uw lokaal bestuur

[Meer details](#)

- Wij streven ernaar om een snelh... 14
- Wij streven ernaar om een snelh... 59
- Wij streven ernaar om een snelh... 46
- Geen van bovenstaande stelling... 30



Blauw: : Wij streven ernaar een snelheidslimiet van 30 km/u in te voeren in de volledige bebouwde kom
Oranje: Wij streven ernaar een snelheidslimiet van 30 km/u in te voeren in onze stads- of dorpskern(en)
Groen: : Wij streven ernaar een snelheidslimiet van 30 km/u in te voeren in al onze woonwijken

3. LOKALE UITDAGINGEN EN GEWENSTE ONDERSTEUNING

In de vragenlijst zitten twee open vragen. Enerzijds wordt gevraagd naar de uitdagingen die de lokale besturen ondervinden bij het invoeren van de lagere snelheidslimieten. Anderzijds wordt gevraagd naar de manier waarop de Vlaamse overheid hen zou kunnen ondersteunen bij het invoeren van deze lagere snelheidslimieten.

Lokale besturen vinden het een uitdaging om een gepast wegbeeld bij de snelheidslimiet in te voeren. Ondanks het belang om de maatregel af te dwingen, beschikken lokale besturen niet over het vereiste budget en zijn ze vragende partij voor financiële ondersteuning voor herinrichtingen.

Ook het verwerven van draagvlak blijft een uitdaging.

4. IMPLEMENTATIE ARTIKEL 29QUATER EN TRAJECTCONTROLES 30 – 50 – 70

Vragen 27 tot en met 31 gaan specifiek over snelheidshandhaving met volgende vragen

1. in welke mate lokale besturen ingingen op de mogelijkheid om bepaalde snelheidsovertredingen af te handelen met gemeentelijke administratieve sancties
2. in welke mate lokale besturen investeerden in trajectcontroles en men daarvoor al dan niet in zee gingen met externe partners
3. in welke mate lokale besturen plannen trajectcontroles uit te rollen, de voorziene timing en binnen welke snelheidsregimes (30, 50 of 70 km/u).

Op de vraag of het lokaal bestuur artikel 29quater invoerde om bepaalde snelheidsinbreuken met administratieve sancties af te handelen geven 37 van de 110 lokale besturen aan artikel 29quater niet in te voeren, ook niet op termijn. 54 lokale besturen, ongeveer de helft dus, voerde GAS snelheid nog niet in maar heeft dit wel op de planning staan. 19 van de 110 respondenten voerde GAS snelheid al wel in.

Wat betreft de installatie van trajectcontroles geven 81 lokale besturen (70%) aan dat ze geen trajectcontroles plaatsten op gemeentewegen om de snelheid te handhaven. 30% deed dit dus wel. 35 lokale besturen antwoordden op de vraag of men voor de plaatsing van trajectcontroles beroep deed op een externe partner. Hiervan deed 28% (10 van de 35) een beroep op TAAS, eenzelfde percentage geeft aan hier nog geen beslissing in genomen te hebben, 8 lokale besturen (22%) zijn van plan om met een externe aanbieder in zee te gaan, evenveel zijn dit niet van plan.

Als we kijken naar de mate waarin lokale besturen plannen hebben om trajectcontroles uit te rollen, hun timing en op welke snelheidsregimes geven 31 van 80 lokale besturen die momenteel niet over trajectcontroles beschikken aan dat ze van plan zijn om hierin te investeren. 35 van de 81 nam nog geen beslissing en 13 van 81 stelt niet te zullen investeren in trajectcontrolesystemen. Van

de 31 lokale besturen die trajectcontroles zullen installeren zullen er 16 dit nog doen in 2023, 2 in 2024, 3 na 2024 en 10 lokale besturen bepaalden nog geen specifieke timing.

25 van de 31 lokale besturen die trajectcontroles voorzien, plaatsen deze op wegen met een snelheidsregime van 50 km/u, op de tweede plaats (22) worden wegen met een snelheidsregime van 30 km/u uitgerust en in een klein aantal (4) gevallen voorzien de lokale besturen trajectcontroles op wegen met een snelheidsregime 70 km/u. (n.v.d.r.: Respondenten konden diverse maatregelen aanduiden zodat in de resultaten sprake is van een overlap. Een optelling van de voorgaande cijfers kan dus niet zomaar.)

Colofon

COPYRIGHT

© 2020 - Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, door middel van druk, fotokopieën, geautomatiseerde gegevensbestanden of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

OMSLAGFOTO

PUBLICATIEDATUM

Januari 2023

UITGEVER

ir. Filip Boelaert
secretaris-generaal

Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

OPMAAK RCA/URL

www.rca.be

