

## Afwegingskader 30 of 50

Een nieuw afwegingskader helpt wegbeheerders om te bepalen welke snelheidslimiet gewenst en haalbaar is op wegen binnen de bebouwde kom: 30 of 50 km/uur. De keuze hangt van meerdere factoren af, met als vertrekpunt de functie van de weg.

JERRY DE BRIE

KABINET PEETERS

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters stelt een nieuw afwegingskader voor om de meest geschikte snelheidsregimes voor wegen in de bebouwde kom te bepalen. “Met dit kader bieden we de wegbeheerders, zowel het Agentschap Wegen en Verkeer als de lokale wegbeheerders, een houvast bij het bepalen van geloofwaardige snelheidsregimes binnen de bebouwde kom.”

## ‘Houvast bij het bepalen van geloofwaardige snelheidsregimes’

interview

### Waarom is het afwegingskader er gekomen?

“In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 zet ik de actieve weggebruiker centraal. Met het afwegingskader wil ik de wegbeheerders stimuleren om dat ook te doen. Ik heb al vaker aangegeven dat ik niet van bovenuit een algemene snelheidsbeperking van 30 km/uur wil invoeren in de bebouwde kom. Voor mij is de subsidiariteit erg belangrijk: lokale besturen kennen hun eigen grondgebied en zijn dus het best geplaatst om te bepalen welke snelheidslimieten aanvaardbaar en geloofwaardig zijn. Maar dit betekent niet dat ik blind blijf voor de problematiek, integendeel. Daarom is er nu dit afwegingskader.”

### Waarom is de snelheidslimiet zo belangrijk?

“We merken dat het aantal ongevallen met actieve weggebruikers binnen de bebouwde kom niet in de goede richting evolueert. Bijna 40% van de verkeersslachtoffers in Vlaanderen vallen binnen de bebouwde kom op wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur. Een aanzienlijk deel van de slachtoffers zijn actieve weggebruikers. Snelheids- en massaverschillen spelen daarin een grote rol. Binnen de bebouwde kom delen actieve

weggebruikers vaak de weg met gemotoriseerd verkeer dat zich sneller voortbeweegt. Dat zorgt voor gevaarlijke verkeerssituaties. Het afwegingskader biedt een houvast voor wegbeheerders bij het bepalen van een geschikt snelheidsregime voor wegen binnen de bebouwde kom, dat zoveel mogelijk rekening houdt met alle weggebruikers.”

### Biedt het afwegingskader pasklare oplossingen?

“Nee, het afwegingskader is geen zwart-wit-verhaal. Het biedt handvaten waarmee wegbeheerders het aangewezen snelheidsregime voor een weg kunnen bepalen. Als er door lokale omstandigheden afwijkingen nodig zijn, biedt het kader ondersteuning om die afwijkingen te onderbouwen.”

### Moet er nog meer gebeuren dan een gepast snelheidsregime bepalen?

“Uiteraard. Een grondige afweging maken om tot een gepast snelheidsregime te komen voor een weg is een goed begin om de veiligheid van actieve weggebruikers te verhogen. Maar daar stopt het niet. Als we snelheidsregimes goed willen laten naleven, en zeker dat van 30 km/uur, moeten we meer doen dan

een snelheidsbord plaatsen. Het is belangrijk om voldoende draagvlak te creëren en voor een wegbeeld te zorgen dat aansluit bij het snelheidsregime. Op die manier voelt de gereden snelheid natuurlijk aan. Ook handhaving, liefst in combinatie met de nodige communicatie, kan het gedrag mee sturen in de gewenste richting. Van bij de bepaling van het gepaste snelheidsregime tot ver na het instellen van dit snelheidsregime is monitoring en evaluatie van de verkeerssituatie van belang. De informatie die je zo vergaart, helpt om de verdere aanpak voor de naleving van de maatregel te optimaliseren.”

Het ‘Afwegingskader voor het invoeren van 30 km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom’ vind je op [www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/afwegingskader-voor-snelheidsregimes-binnen-de-bebouwde-kom](http://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/afwegingskader-voor-snelheidsregimes-binnen-de-bebouwde-kom).

Afwegingskader voor het invoeren van 30km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom



# Factoren die pleiten voor 30 of 50 km/uur

## Gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom



**Verblijfsgebied**  
erftoegangsweg

**30**

- ✓ Kwalitatieve fietspaden?
- ✓ Beperkte conflictdichtheid?
- ✓ Verhoging past binnen ruim snelheidsbeleid?

Dan kan je een ander snelheidsregime overwegen



**Verblijfs- en verkeersgebied**  
ontsluitingsweg

**30** of **50**

Er spelen zeven factoren mee om te bepalen wat de meest geschikte snelheid voor een weg is: zie de tekst hieronder.



**Verkeersgebied**  
regionale/interlokale weg

**50**

**Tenzij**

- ✓ Stad/gemeente wenst snelheidsverlaging
- ✓ Verlaging past binnen ruim snelheidsbeleid

Om de meest geschikte snelheid voor een weg binnen de bebouwde kom te bepalen, moet je als wegbeheerder rekening houden met zeven factoren:

### ■ De (fiets)infrastructuur

Voor de verkeersveiligheid hanteer je best het volgende richtinggevend principe: is er geen scheiding mogelijk tussen de actieve weggebruikers en het gemotoriseerd verkeer, dan blijft bij gemengd verkeer voor om het even welke weg een snelheidslimiet van 30 km/uur de eerste keuze.

### ■ De conflictdichtheid

Bij een grote bebouwingsdichtheid met bijvoorbeeld veel in- en uitritten, parkeerplaatsen en dwarsstraten spreken we van een hoge conflictdichtheid. Die vele mogelijke conflicten vragen veel aandacht van de bestuurder en maken de rijtaak moeilijker. Een hoge conflictdichtheid kan dus aanleiding zijn voor een lager snelheidsregime van 30 km/uur.

### ■ De verhouding tot de omliggende wegen

Het snelheidsregime van een weg moet op een logische manier gekoppeld worden aan de structuur van het wegennet. De functie van de weg speelt dus een rol. De wegencategorisering kan hierbij als leidraad dienen. Ook de aanwezigheid van alternatieve routes speelt mee in het beslissingsproces. De kans op sluipverkeer hangt hiermee samen.

### ■ De (potentiële) verkeerssamenstelling

De aanwezigheid van actieve weggebruikers heeft invloed op de gewenste doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Het gaat dan niet alleen om de huidige hoeveelheid actieve weggebruikers op de weg. Mogelijk zijn er heel wat actieve weggebruikers die de weg nu vermijden.

### ■ De zichtbaarheid en het oprijzicht

Zien en gezien worden, daar draait het om. De verschillende (soorten) verkeersdeelnemers moeten goed zichtbaar zijn, zeker bij het toenemen van mogelijke conflicten. Dit wordt moeilijker naarmate de snelheid hoger is. Kunnen de gemotoriseerde en de actieve weggebruikers elkaar voldoende opmerken, of moeten zij daarvoor hun snelheid verlagen?

### ■ De oversteekbaarheid

Op wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur heeft de actieve weggebruiker overal de mogelijkheid om over te steken. Op sommige locaties kunnen oversteekvoorzieningen wel zinvol zijn, zoals op drukke plaatsen of aan scholen.

### ■ Punctuele omstandigheden

Punctuele of plaatselijke omstandigheden kunnen aanleiding geven tot het (plaatselijk) verlagen van de snelheidslimiet. Bijvoorbeeld: een scherpe bocht, een brug, een tunnel, onvoldoende

vergevingsgezindheid of de aanwezigheid van een plaatselijke attractiepool (school, winkels, ziekenhuis, enz.).

In bepaalde gevallen kan er gemotiveerd afgeweken worden van het geldende snelheidsregime en de standaarden die daaraan verbonden zijn. Een grondige afweging van de zeven invloedsfactoren ondersteunt die beslissing.

### Verblijfsgebied

Een verblijfsgebied is een gebied waar het verblijven van de mens het uitgangspunt vormt. De verblijfswaarde en -functie staan hier centraal. De publieke ruimte wordt ingericht op maat van de bewoners en gebruikers. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is duidelijk ondergeschikt en bestemmingsverkeer primeert.

### Verkeersgebied

Een verkeersgebied is het gebied waar de doorstroming van de weggebruiker het uitgangspunt vormt. De inrichting van de weg richt zich naar een optimale doorstroming (van doorgaand verkeer). Een scheiding van de verschillende weggebruikers is meestal noodzakelijk.

# Vertrekpunt: de functie van de weg

Het uitgangspunt binnen het afwegingskader is de functie van de weg. “Op een weg waar de verblijfsfunctie overheerst, moet er traag gereden worden. Heeft een weg een verkeersfunctie, dan moet de snelheid daaraan aangepast zijn”, zegt Yoline Tavernier, beleidsmedewerker Verkeersveiligheidsbeleid bij het Departement Mobiliteit & Openbare Werken (DMOW).

Om een gepast snelheidsregime te bepalen kijkt de wegbeheerder naar de functie van de weg binnen het lokaal en Vlaams wegennetwerk in de bebouwde kom. De functie bepaalt aan welke snelheid de gemotoriseerde weggebruikers mogen rijden. Is de weg bedoeld om gemotoriseerde weggebruikers een vlotte doorstroming te bieden? Dan zal de snelheidslimiet daar vaak hoger zijn dan op wegen waar voetgangers en fietsers centraal staan en is er meer bescherming nodig voor de actieve weggebruikers. Met die insteek zijn Yoline Tavernier van DMOW en Liessa Iliens van het Agentschap Wegen & Verkeer samen aan de slag gegaan om het afwegingsproces voor het bepalen van een gepast snelheidsregime op wegen binnen de bebouwde kom vast te leggen.

## Snelheids- en massaverschillen

De snelheids- en massaverschillen tussen gemotoriseerde en actieve weggebruikers houden een risico in voor de veiligheid van de actieve weggebruikers. Om het risico te verkleinen, wordt de inrichting van de weg afgestemd op die verschillen. “Op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/uur zijn verhoogde, aanliggende fietspaden de standaard. Zo komt de veiligheid van de actieve weggebruiker niet in het gedrang”, zegt

Yoline Tavernier. “Op wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur is gemengd gebruik van de infrastructuur mogelijk. De lagere snelheid geeft weggebruikers meer tijd om visuele input te verwerken. Als een kind bijvoorbeeld plots oversteekt, heeft een autobestuurder meer tijd om gepast te reageren.”

## Verblijfs- en verkeersfunctie

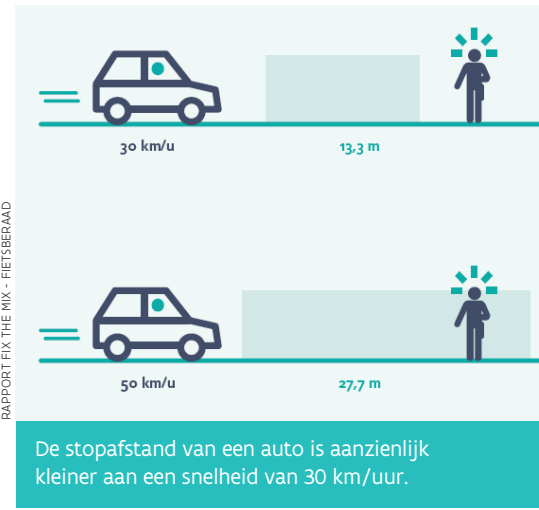
Wegen met een verblijfsfunctie krijgen standaard 30 km/uur als snelheidslimiet, terwijl op wegen met een verkeersfunctie normaal gezien 50 km/uur gereden mag worden. Voor sommige wegen is het onderscheid tussen een verblijfsfunctie en een verkeersfunctie moeilijker te maken omdat ze beide functies vervullen. Liessa Iliens: “Heel wat wegen binnen de bebouwde kom vervullen zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie. Om in deze gevallen een juist snelheidsregime te kiezen, moet een afweging gemaakt worden tussen verschillende factoren die de balans richting 30 of 50 km/uur doen doorslaan, zoals de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, de conflictdichtheid en de verkeerssamenstelling (zie de tekst ‘Factoren die pleiten voor 30 of 50 km/uur’). Een weloverwogen afweging maken, doe je in overleg met stakeholders om zo draagvlak te creëren voor een bepaald snelheidsregime.”



**Yoline Tavernier, DMOW:** “Op wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur hebben weggebruikers meer tijd om alles waar te nemen en gepast te reageren.”

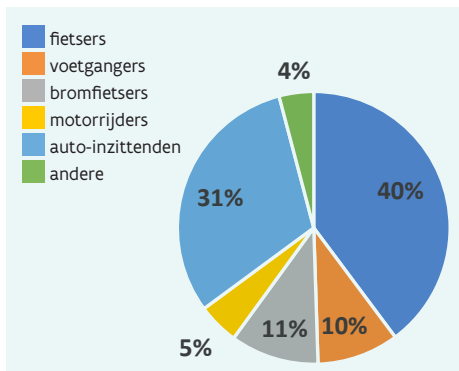


**Liessa Iliens, AWV:** “Op wegen met zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie moet een afweging gemaakt worden tussen verschillende factoren die de balans richting 30 of 50 km/uur doen doorslaan.”



## Verkeersongevallen

# Bijna 40% verkeersslachtoffers valt op 50 km/uur-wegen binnen bebouwde kom

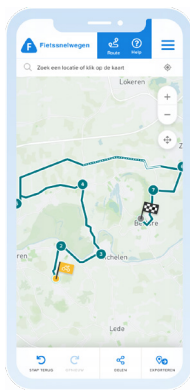


Aandeel verkeersslachtoffers naar vervoerswijze bij snelheidsregime 50 km/uur binnen de bebouwde kom (gemiddelde 2018-2020). (Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium))

In Vlaanderen vallen ongeveer 4 van de 10 verkeersslachtoffers op wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Op diezelfde wegen vallen 3 van de 10 verkeersdoden. Dat blijkt uit de officiële cijfers van Statbel, het Belgische statistiekbureau, voor de periode 2018-2020.

Omerekend naar aantallen betekent dit dat op wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur binnen de bebouwde kom elke dag gemiddeld meer dan 28 weggebruikers het slachtoffer zijn van een verkeersongeval en dat er gemiddeld elke 5 dagen een weggebruiker overlijdt. Ter vergelijking: op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur worden jaarlijks gemiddeld 6 weggebruikers per dag slachtoffer van een ongeval en is er elke 50 dagen een verkeersdode. Van de verkeersslachtoffers op 50 km/uur-

wegen binnen de bebouwde kom zijn 40% fietsers en bijna 10% voetgangers. Bijna de helft van de slachtoffers zijn dus actieve weggebruikers. Bij de verkeersdoden op die wegen ligt het aandeel van actieve weggebruikers hoger. Ongeveer 4 op 10 doden is een fietser en 1 op 4 is voetganger. Dit betekent dat meer dan 6 van de 10 verkeersdoden op 50 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom actieve weggebruikers zijn.



## Fietssnelwegen.be vernieuwd: nu mét routeplanner

De website fietssnelwegen.be, een gezamenlijk initiatief van de vijf Vlaamse provincies, kreeg een volledige make-over. Hij bevat nu meer en duidelijker kaartmateriaal, een geïntegreerde routeplanner en voor het eerst ook informatie over fietssnelwegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het zadelvormige blauwe fietssnelwegenlogo dat sinds 2016 gebruikt wordt in Vlaanderen, zal voortaan ook te zien zijn op de fietssnelwegcommunicatie in Brussel. Ook vanuit Vlaanderen werken we mee aan deze website. De data van de inventarisatie van de fietssnelwegen door het Departement MOW wordt gebruikt om een

inschatting te maken van de kwaliteit van elke fietssnelweg. Op de website vind je informatie over alle 131 fietssnelwegen in Vlaanderen en Brussel, goed voor ruim 2.700 kilometer aan fietsinfrastructuur. Op dit moment zijn er 240 lopende of recent afgewerkte fietssnelwegprojecten. Alle updates vind je op de website fietssnelwegen.be.

<https://fietssnelwegen.be/>

## Ruimterapport 2021: open ruimte neemt verder af in Vlaanderen

Tussen 2013 en 2019 kwamen er in Vlaanderen 124.000 huishoudens bij en werden er elke dag ongeveer 270 gebouwen bijgebouwd. Daarnaast is door alle nieuwbouw de open ruimte afgenomen met 12.500 hectare. Iets meer dan de helft van de nieuwe gebouwen is bedoeld voor wonen, een kwart is bestemd voor industrie en landbouw. Het grote aantal nieuwe gebouwen zorgde voor steeds meer verstedelijking in Vlaanderen. Dat blijkt uit het tweede ruimterapport van het Departement Omgeving. Het rapport beschrijft aan de hand van meer dan 300 kaarten, tabellen en grafieken de huidige toestand van Vlaanderen op ruimtelijk vlak, en brengt recente evoluties in de periode 2013-2019 in beeld. Het eerste Ruimterapport uit 2018 toonde al aan dat Vlaanderen een erg bebouwde regio is met veel lintbebouwing, een sterk infrastructuurnetwerk en goed uitgebouwde voorzieningen. Dat alles neemt echter veel ruimte in en dan ook nog versnipperd. Globaal genomen zijn in het tweede rapport zowel de bebouwing, de verharding als het ruimtebeslag in Vlaanderen verder toegenomen.

<http://omgeving.vlaanderen.be/ruimterapport>



## Gemeenten mogen technische voertuiggegevens opvragen bij DIV voor handhaving parkeerbeleid

De Vlaamse decreetgever heeft het Decreet Aanvullende Verkeersreglementen van 16 mei 2018 gewijzigd zodat steden en gemeenten nu ook, naast de identiteitsgegevens van een kentekenplaatouder, de technische voertuiggegevens kunnen opvragen bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV). Op basis van die gegevens kunnen ze dan bijvoorbeeld nagaan of een voertuig dat op een parkeerplaats voor elektrische voertuigen staat, wel degelijk een elektrisch voertuig is. Tot de technische voertuiggegevens behoren brandstoftype, voertuigcategorie, maximaal toegelaten massa, merk, type en kleur. De toelating om deze gegevens op te vragen geldt zowel voor de gemeenten zelf als voor hun concessiehouders, de gemeentelijke verzelfstandigde agentschappen en de Vlaamse Regering. Deze instanties mogen wel alleen de gegevens verzamelen en verwerken die noodzakelijk zijn om een overtreder te identificeren en die nodig zijn voor de controle en bestraffing van de inbreuken op de aanvullende verkeersreglementen. De verkregen gegevens mogen maximaal 10 jaar bijgehouden worden.

**Bron:** Decreet van 22 oktober 2021 tot wijziging van artikel 10/2, tweede lid, van het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens, BS 23 november 2021.

## Nieuwe havenstrategie voor Vlaamse zeehavens

De Vlaamse overheid heeft een nieuwe havenstrategie ontwikkeld en op 17 december definitief goedgekeurd. "We leggen hiermee de strategische doelstellingen en speerpunten voor de Vlaamse zeehavens vast voor de komende tien jaar", zegt Lydia Peeters, Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken. "Onze havens krijgen hiermee alle mogelijkheden zodat ze nieuwe en complexe uitdagingen zoals klimaat, digitalisering en innovatie kunnen aanpakken. Zo laten we Antwerpen, Zeebrugge, North Sea Port en Oostende verder groeien en verhogen we hun internationale slagkracht en concurrentiepositie." De havenstrategie heeft drie grote doelstellingen: de concurrentiepositie van de havens versterken, duurzame groei en ontwikkeling realiseren én de toegevoegde waarde verhogen. Naast het verzekeren van een vlotte en veilige nautische en maritieme toegang tot de havens wordt er ook sterk ingezet op de modal shift: het verhogen van logistieke stromen van en naar de havens via het spoor en de binnenvaart. Daarnaast is er verregaande aandacht voor klimaatvriendelijke processen en technologieën en de afbouw van klassieke fossiele brandstoffen. De vier Vlaamse zeehavens zijn van groot belang voor onze economie. In 2018 bedroeg de totale toegevoegde waarde 29,1 miljard euro: 10,8% van het Vlaamse BBP.

**Raadpleeg** de nieuwe havenstrategie via [www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/beleidstemas/havenbeleid](http://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/beleidstemas/havenbeleid).

### Agenda

Deze data zijn afhankelijk van de coronamaatregelen. Check online voor de laatste stand van zaken.

#### januari

- 14, 31** Minder borden, meer verkeersveiligheid
- 20** Mobiliteit op maat van je organisatie – module 1: inleiding mobiliteitsmanagement en verkeersveiligheid
- 27** Veilige weg- en werfsignalisatie

#### februari

- 1, 24** Hoe verkeersgedrag beïnvloeden?
- 1** Mobiliteit op maat van je organisatie – module 2: aan de slag met mobiliteitsmanagement
- 3, 8, 14, 21** Basisprincipes van de Verkeerskunde (online)
- 4, 25** Minder hinder-aanpak in de praktijk
- 7** Oprissing van de Wegcode
- 11** Evaluatie en monitoring van mobiliteitsprojecten
- 14** Gladheidsbestrijding in de praktijk
- 15** Mobiliteit op maat van je organisatie – module 3: aan de slag met uw bedrijfsvervoerplan

#### maart

- 8** Mobiliteit op maat van je organisatie – module 4: fiscaliteit & mobiliteitsbudget
- 10, 24** Basisprincipes van de Verkeerskunde (online)
- 15, 17** Vlaams Congres Verkeersveiligheid
- 18** Mobiliteit op maat van je organisatie – module 5: green car policy
- 22** Save-the-date: Studiedag Kind & Samenleving – Meisjes en de publieke ruimte
- 29** Kwaliteitstoets van ontwerpplannen voor alle weggebruikers
- 29** Mobiliteit op maat van je organisatie – module 6: een bedrijfsvervoerplan implementeren en sensibiliseren

#### april

- 20** Veilig naar school
- 26** Congres Publieke Ruimte
- 28** Opstellen advies bij wegenwerken en evenementen
- 21, 28** Basisprincipes van de Verkeerskunde (online)

#### mei

- 10, 12** Opstellen advies bij wegenwerken en evenementen
- 31** Fietscongres (Deinze)

**Zie ook de agenda op** [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden).

**Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine.** Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via <https://mobielvlaanderen.be/overheden/mobiliteitsbrief/schrijf-je-in-voor-de-mobiliteitsbrief>. Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar [info@mobiliteitsbrief.be](mailto:info@mobiliteitsbrief.be). Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring>