



Rapport nr. 2026-R-12-NL

Onderzoek naar de wijze waarop steden en gemeenten GAS-snelheid integreren in het lokale verkeersveiligheidsbeleid

Eindrapport



Rapportnummer	2026-R-12-NL
Wettelijk depot	D/2026/0779/40
Opdrachtgever	Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Afdeling Beleid, Vlaamse Overheid
Publicatiedatum	30/06/2026
Auteurs	Evi Dons, Mathias De Roeck, Yana Jaspers, Rein Struyve, Wim Hardyns, Isabel Verwee
Gebruik van generatieve AI	Bij de totstandkoming van dit rapport werd gebruikgemaakt van generatieve AI voor taalcorrectie, herformulering, betere visualisering en redactionele ondersteuning. Alle inhoudelijke keuzes, analyses, interpretaties en conclusies zijn door de auteurs gemaakt en gecontroleerd.
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:

Dons, E., De Roeck, M., Jaspers, Y., Struyve, R., Hardyns, W., Verwee, I. (2026). Onderzoek naar de wijze waarop steden en gemeenten GAS-snelheid integreren in het lokale verkeersveiligheidsbeleid – Eindrapport, Brussel: Vias institute

This report includes a summary in English.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	5
Samenvatting	7
Summary	8
1 Inleiding	9
2 Methodologie van de studie	12
2.1 Onderzoeksdesign	12
2.2 Exploratief dataonderzoek	12
2.3 Bevraging bij steden en gemeenten	13
2.4 Diepte-interviews met lokale besturen en stakeholders	14
2.4.1 Selectie steden en gemeenten: maximum variation sampling	14
2.4.2 Selectie van relevante stakeholders: doelgerichte sampling	16
2.4.3 Semigestructureerde interviews	16
2.4.4 Thematische analyse	17
2.5 Documentanalyse	17
3 Resultaten	20
3.1 Exploratief dataonderzoek	20
3.1.1 Steden en gemeenten met en zonder GAS-snelheid	20
3.1.2 Kenmerken van steden en gemeenten met en zonder GAS-snelheid	21
3.1.3 Ontvangsten uit GAS-snelheid	24
3.2 Bevraging bij steden & gemeenten	27
3.2.1 Aanpak van de snelheidsproblematiek	27
3.2.2 Beslissingsproces en verloop van snelheidshandhaving	28
3.2.3 Handhavingssystemen	31
3.2.4 Inkomsten uit GAS-snelheid	33
3.2.5 Monitoring en evaluatie van de snelheidsproblematiek	37
3.2.6 Waarom niet instappen in GAS-snelheid?	38
3.3 Diepte-interviews met stakeholders	40
3.3.1 Overzicht van snelheidshandavingsmodellen in Vlaanderen	40
3.3.2 Percepties en doelstellingen van GAS-snelheid	41
3.3.3 Structurele knelpunten in GAS-snelheid	43
3.3.4 Gegevensbescherming en privacy: een complex spanningsveld	46
3.3.5 Het concessiemodel: efficiëntie, controversen en legitimiteit	48
3.4 Documentanalyse	53
3.4.1 Overeenkomsten met commerciële spelers	53
3.4.2 AVG-verwerkingsovereenkomsten met intergemeentelijke samenwerkingsverbanden	55
3.4.3 Verkeersveiligheidsevaluaties	56
3.4.4 Politieverordeningen	57
3.4.5 Inzichten uit de documentanalyse	58
4 Discussie	60
4.1 GAS-snelheid als structureel beleidsinstrument: een blijver?	60
4.2 Draagt GAS-snelheid bij aan een positieve maatschappelijke eindbalans?	61
4.3 Zijn de vastgestelde knelpunten te remediëren?	62

4.4	Onder welke voorwaarden werkt GAS-snelheid?	64
4.5	Van pionieren naar regie: de rol van Vlaanderen en lokale overheden	65
5	Aanbevelingen	66
5.1	Vergroten van kennis over GAS-snelheid bij lokale besturen	66
5.1.1	Ontwikkeling van richtlijnen en goede voorbeelden voor lokale besturen	67
5.1.2	Opleiding en professionalisering van sanctionerend ambtenaren	67
5.1.3	Uitwerken van een centraal kennisplatform	67
5.2	Aanpakken van juridische problemen en onduidelijkheden rond GAS-snelheid	68
5.2.1	Correct verwerken en beboeten van rechtspersonen	68
5.2.2	Correct verwerken en beboeten van overtreeders met voertuigen met een buitenlands kenteken	69
5.2.3	Inconsistenties in termijnen aanpakken	70
5.2.4	Aanpak veelplegers integreren in een breder opvolgingskader	70
5.2.5	Helderheid scheppen over financieringsmodellen van snelheidscamera's	70
5.2.6	Eenduidigheid over de administratieve toeslag bij GAS-snelheidsovertredingen	71
5.2.7	Nauwkeurigheid bij het opstellen, aannemen en publiek toegankelijk maken van juridische documenten op lokaal niveau	71
5.2.8	Gebruikmaken van een consistente terminologie	72
5.3	Stroomlijnen van processen tussen alle betrokken actoren in het kader van GAS-snelheid	72
5.3.1	Centrale coördinatie en ondersteuning van complexe processen	72
5.3.2	Versterken van structureel overleg en governance	72
5.3.3	Versterken van de positie van politiezones	73
5.3.4	Stimuleren van samenwerking tussen lokale besturen voor schaalvoordelen	73
5.3.5	Verbeteren van data-uitwisseling en rapportering tussen de beleidsniveaus en actoren	73
5.4	Versterken van de maatschappelijke legitimiteit van snelheidshandhaving	74
5.4.1	Gepaste (locatie)keuze voor snelheidshandhaving	74
5.4.2	Opbrengsten herinvesteren in verkeersveiligheid	76
5.4.3	Versterken van rechtsgelijkheid door uniformiteit in de toepassing van GAS-snelheid	76
5.4.4	Transparante communicatie naar burgers	77
5.5	Toetsen van GAS-snelheid en zijn toepassing aan de AVG	77
5.5.1	Duidelijkheid over toezicht en samenwerking tussen toezichthouders	78
5.5.2	Verankeren van privacy by design en DPIA-verplichtingen	78
5.5.3	Duidelijke afbakening van doeleinden en gegevensgebruik	78
5.5.4	Transparantie en controle op datastromen en verwerkers	78
5.6	Organiseren van opvolging, monitoring en evaluatie van GAS-snelheid	79
5.6.1	Ontwikkelen van een uniform evaluatiekader	79
5.6.2	Periodieke monitoring en evaluatie op lokaal niveau	79
6	Conclusies	82
7	Referenties	83
8	Appendix	84
8.1	Semigestructureerde Interviewgids – Diepte-interviews GAS-snelheid	84

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Selectie van steden en gemeenten volgens type gemeente en toepassing van GAS-snelheid.....	15
Tabel 2	Stakeholders geïnterviewd op basis van doelgerichte sampling.	16
Tabel 3	Geconsulteerde documenten in de documentanalyse.	18
Tabel 4	Aantal steden en gemeenten met en zonder GAS-snelheid (situatie april 2026) volgens de sociaaleconomische typologie van de gemeenten door Belfius (2017).	21
Tabel 5	Ruimtelijke clustering van steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder (waarde 0) GAS-snelheid: Resultaat van de Join count statistiek.	22
Tabel 6	Aantal steden en gemeenten met en zonder GAS-snelheid (situatie april 2026) volgens provincie.	22
Tabel 7	Top 5 van steden en gemeenten met de hoogste ontvangsten uit administratieve sancties per inwoner per jaar. Rood = geen GAS-snelheid in jaar x; Groen = wel GAS-snelheid in jaar x. <i>Data ontvangsten: Agentschap Binnenlands Bestuur.</i>	25
Tabel 8	"Onder wie worden de inkomsten van GAS-snelheid in uw stad/gemeente momenteel verdeeld?"	34
Tabel 9	"Wie staat in uw stad/gemeente in voor de afhandeling van vaststellingen in het kader van GAS-snelheid?"	34
Tabel 10	Aanwending van de inkomsten uit GAS-snelheidsinbreuken in steden en gemeenten die momenteel GAS-snelheid toepassen of die beslist hebben om GAS-snelheid te gebruiken.	37
Tabel 11	"Vindt u dat snelheidshandhaving de verkeersveiligheid in uw stad/gemeente heeft verslechterd, onveranderd gelaten, of verbeterd?"	38
Tabel 12	Vergelijking van de organisatorische modellen voor GAS-snelheid in Vlaanderen.	41
Figuur 1	Stroomdiagram van het proces van afhandeling van snelheidsboetes met twee parallelle stromen: de administratieve afhandeling en de strafrechtelijke afhandeling. Het huidige rapport focust op de administratieve afhandeling.	10
Figuur 2	Evolutie van het aantal ingevulde vragenlijsten tijdens de dataverzamelingsperiode.	13
Figuur 3	Proces van thematische analyse toegepast in dit onderzoek.	17
Figuur 4	Steden en gemeenten met GAS-snelheid (waarde 1, blauw) en zonder GAS-snelheid (waarde 0, groen). De figuur weerspiegelt de situatie in november 2024. <i>Data: VVSG.</i>	20
Figuur 5	Steden en gemeenten met GAS-snelheid (waarde 1, blauw) en zonder GAS-snelheid (waarde 0, groen). De figuur weerspiegelt de situatie in april 2026. <i>Data: VVSG en departement MOW.</i>	20
Figuur 6	Vergelijking van het aantal inwoners en de bevolkingsdichtheid in steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder GAS-snelheid (waarde 0). <i>Demografische data: Statbel.</i>	21
Figuur 7	Steden en gemeenten met GAS-snelheid (waarde 1, blauw) en zonder GAS-snelheid (waarde 0, groen) (situatie april 2026) gecombineerd met de indeling in politiezones (zwarte lijn) (situatie januari 2024). <i>Data GAS: VVSG en departement MOW.</i>	22
Figuur 8	Vergelijking van het aantal snelheidsovertredingen in 2019 en 2024 in steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder (waarde 0) GAS-snelheid (situatie november 2024). <i>Data snelheidsovertredingen: Federale Politie.</i>	23
Figuur 9	Vergelijking van het aantal letselongevallen op gemeentewegen in 2019 en 2024 in steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder (waarde 0) GAS-snelheid (situatie november 2024). <i>Data letselongevallen: Statbel.</i>	23
Figuur 10	Vergelijking van ontvangsten uit administratieve sancties in 2019 en 2024 in steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder (waarde 0) GAS-snelheid (situatie november 2024). <i>Data ontvangsten: Agentschap Binnenlands Bestuur.</i>	24
Figuur 11	Evolutie van ontvangsten uit administratieve sancties in steden en gemeenten met GAS-snelheid (situatie november 2024). De outliers worden niet weergegeven op de figuur. <i>Data ontvangsten: Agentschap Binnenlands Bestuur.</i>	24
Figuur 12	Evolutie van begrote ontvangsten uit GAS-snelheid in steden en gemeenten die de inkomsten niet nul schatten. De outliers worden niet weergegeven op de figuur. <i>Data: Agentschap Binnenlands Bestuur.</i>	26
Figuur 13	"Welke maatregelen nam uw stad of gemeente voor de invoering van GAS-snelheid om de lokale snelheidsproblematiek aan te pakken?" (lokale besturen die momenteel of in de toekomst GAS-snelheid gebruiken). "Op welke manier gaat uw stad/gemeente om met snelheidsgerelateerde verkeersveiligheidsproblemen?" (lokale besturen zonder GAS-snelheid). De bovenste grafiek	

toont het resultaat voor alle steden en gemeenten samen; de onderste grafiek maakt een onderscheid tussen steden en gemeenten met GAS-snelheid, steden en gemeenten waar beslist is om GAS-snelheid in te voeren, en steden en gemeenten zonder GAS-snelheid..... 27

Figuur 14	"Hoe belangrijk waren de volgende overwegingen bij de beslissing om GAS-snelheid in te voeren?" in steden en gemeenten met GAS-snelheid. De weergegeven percentages zijn (1) de som van 'Helemaal niet belangrijk' en 'Niet belangrijk', (2) 'Neutraal', (3) de som van 'Belangrijk' en 'Zeer belangrijk'.....	29
Figuur 15	"Hoe verliep de invoering van GAS-snelheid in uw stad/gemeente op het vlak van..." in steden en gemeenten met GAS-snelheid.	29
Figuur 16	"Hoe loopt GAS-snelheid ondertussen in uw stad/gemeente op het vlak van...? (operationele fase, periode na de initiële invoering)" in steden en gemeenten met GAS-snelheid.....	30
Figuur 17	"Onder wie worden de inkomsten van GAS-snelheid in uw stad/gemeente momenteel verdeeld?" – opgesplitst naar het type sanctionerend ambtenaar. (Legende: zie tabel 8)	35
Figuur 18	"Onder wie worden de inkomsten van GAS-snelheid in uw stad/gemeente momenteel verdeeld?" – enkel voor steden en gemeenten die samenwerken met TaaS. (Legende: zie tabel 8)	35
Figuur 19	"Onder wie worden de inkomsten van GAS-snelheid in uw stad/gemeente momenteel verdeeld?" – opgesplitst naar Belfius Clustergroep. (Legende: zie tabel 8).....	36
Figuur 20	"Volgt uw stad/gemeente de snelheidsproblematiek systematisch (bijvoorbeeld maandelijks) op aan de hand van statistieken?"	37
Figuur 21	"In welke mate gaat u akkoord met deze lijst van mogelijke redenen waarom uw stad/gemeente GAS-snelheid momenteel niet invoert?"	38

Samenvatting

Dit onderzoek brengt in kaart hoe Vlaamse steden en gemeenten GAS-snelheid integreren in hun lokaal verkeersveiligheidsbeleid. GAS-snelheid laat sinds februari 2021 lokale besturen toe beperkte snelheidsovertredingen administratief af te handelen, met als doel de handhaving te versterken en consistentier op te treden tegen overtredingen. Tegelijk kadert het onderzoek binnen een bredere maatschappelijke en beleidsmatige discussie over de rol, effectiviteit en legitimiteit van snelheidshandhaving in Vlaanderen.

Methodologisch wordt gewerkt met een multi-methode onderzoeksdesign, waarbij kwantitatieve en kwalitatieve onderzoekstechnieken worden gecombineerd. Het onderzoek steunt op vier complementaire pijlers: een exploratieve analyse van bestaande data, een bevraging bij Vlaamse steden en gemeenten, diepte-interviews met lokale actoren en stakeholders en een documentanalyse van relevante beleids- en contractdocumenten. Door deze combinatie kan zowel een breed overzicht als een diepgaand inzicht worden verkregen in de toepassing van GAS-snelheid.

De resultaten tonen aan dat de toepassing van GAS-snelheid zich snel heeft verspreid: in 2026 past ongeveer de helft van de Vlaamse steden en gemeenten dit systeem toe. De toepassing is echter sterk heterogeen, zowel qua organisatorische modellen als qua praktische invulling. Lokale besturen maken gebruik van verschillende handhavingssystemen (vaste camera's, mobiele camera's, trajectcontroles) en combineren GAS-snelheid doorgaans met andere maatregelen zoals infrastructuuringrepen en sensibilisering.

Uit de analyse blijkt dat snelheidshandhaving een belangrijk instrument is binnen het lokale verkeersveiligheidsbeleid. Lokale besturen rapporteren overwegend positieve effecten op de verkeersveiligheid en wijzen op gedragsverandering bij weggebruikers. Tegelijk blijkt dat deze effecten moeilijk eenduidig op lokaal niveau vast te stellen zijn, onder meer door een gebrek aan evaluaties. Wel is er in de literatuur sterke evidentie dat snelheidshandhaving leidt tot lagere snelheden, zeker wanneer deze deel uitmaakt van een bredere aanpak.

De studie brengt daarnaast verschillende knelpunten en spanningsvelden in kaart. Op juridisch vlak zijn er belangrijke uitdagingen, onder meer met betrekking tot de beboeting van rechtspersonen, de handhaving ten aanzien van voertuigen met een buitenlands kenteken en de co-existentie van administratieve en strafrechtelijke procedures. Ook organisatorisch is het systeem complex, met een gefragmenteerd landschap van actoren en werkwijzen. Op maatschappelijk vlak blijft de legitimiteit een aandachtspunt, mede door de perceptie van GAS-snelheid als louter inkomstenbron.

De analyse van handhavingsmodellen toont dat verschillende organisatievormen naast elkaar bestaan, variërend van volledig publiek georganiseerde systemen tot verregaande publiek-private samenwerkingen. In het bijzonder roept het concessiemodel vragen op rond transparantie, incentives en legitimiteit, hoewel het tegelijk mogelijkheden biedt voor kleinere gemeenten om handhaving uit te rollen zonder grote investeringen. De documentanalyse bevestigt dat de kwaliteit en uniformiteit van contracten, evaluaties en politieverordeningen uiteenloopt en dat verdere professionalisering wenselijk is.

Op basis van deze bevindingen wordt geconcludeerd dat GAS-snelheid een belangrijke plaats inneemt in het Vlaamse handhavingslandschap, maar dat er nood is aan professionalisering door centrale coördinatie. De belangrijkste uitdagingen situeren zich op het vlak van juridische duidelijkheid, organisatorische afstemming, transparantie en maatschappelijke legitimiteit. De studie formuleert dan ook aanbevelingen gericht op het versterken van kennis en professionalisering bij lokale besturen, het verduidelijken van het juridisch kader, het stroomlijnen van processen tussen actoren, het verhogen van de maatschappelijk legitimiteit, het waarborgen van gegevensbescherming en privacy en het verbeteren van monitoring en evaluatie.

Samengevat bevestigt dit onderzoek dat snelheidshandhaving, inclusief GAS-snelheid, een essentieel instrument vormt in de aanpak van verkeersveiligheid, maar dat de effectiviteit en legitimiteit ervan in belangrijke mate afhangen van de wijze waarop het systeem wordt georganiseerd, toegepast en ingebed in een breder beleidskader.

Summary

This study maps how Flemish local governments integrate administrative fines for speeding into their road safety policy. Since February 2021, administrative fines for speeding have allowed local authorities to handle minor speeding violations administratively, with the aim of strengthening enforcement. At the same time, this study is part of a broader societal and policy discussion regarding the role, effectiveness, and legitimacy of speed enforcement in Flanders.

A multi-method research design is applied, combining quantitative and qualitative research techniques. The research rests on four complementary pillars: an exploratory analysis of existing data, a survey of Flemish cities and municipalities, in-depth interviews with local actors and stakeholders, and a document analysis of relevant policy and contract documents. This combination allows for the acquisition of both a broad overview and in-depth insight into the application of administrative fines for speeding.

The results show that the implementation of the administrative fines for speeding has spread rapidly: by 2026, around half of Flemish local governments will be applying this system. However, implementation varies considerably, both in terms of organisational models and practical aspects. Local authorities use various enforcement systems (fixed cameras, mobile cameras, section controls) and generally combine the administrative fines with other measures such as infrastructure improvements and public awareness campaigns.

The analysis confirms that speed enforcement is an important tool within local road safety policy. Local authorities report predominantly positive effects on road safety and point to changes in road users' behaviour. At the same time, it appears that these effects are difficult to determine unequivocally at local level, partly due to a lack of standardised evaluations. However, there is strong evidence in the literature that speed enforcement leads to lower speeds, particularly when it forms part of a broader approach.

The study also identifies several bottlenecks and areas of tension. From a legal perspective, there are significant challenges, including those relating to the imposition of fines on legal entities, the enforcement of sanctions against vehicles registered abroad, and the coexistence of administrative and criminal jurisdiction. From an organizational perspective, the system is also complex, characterized by a fragmented landscape of actors and practices. In societal terms, legitimacy remains a point of concern, partly due to the perception of administrative fines for speeding as a mere source of revenue.

The analysis of enforcement models shows that different organizational arrangements coexist, ranging from fully publicly managed systems to extensive public-private partnerships. The concession model in particular raises questions regarding transparency, incentives, and legitimacy, while at the same time offering opportunities for smaller municipalities to implement administrative fines without requiring substantial upfront investments in camera technology. The analysis of documents confirms that the quality and consistency of contracts, evaluations, and police regulations vary considerably, and that further professionalization is desirable.

Based on these findings, it is concluded that the administrative fines for speeding occupy an important place in the Flemish enforcement landscape, but that there is a need for professionalization through central coordination. The main challenges lie in the areas of legal clarity, organizational alignment, transparency, and societal legitimacy. The study therefore formulates recommendations aimed at strengthening knowledge and professionalization among local authorities, clarifying the legal framework, streamlining processes between actors, increasing societal legitimacy, safeguarding data protection and privacy, and improving monitoring and evaluation.

In summary, this study confirms that speed enforcement, including the administrative fines for speeding, is an essential tool in addressing road safety, but that its effectiveness and legitimacy depend to a large extent on the way in which the system is organised, implemented and embedded within a broader policy framework.

1 Inleiding

Sinds 1 februari 2021 kunnen Vlaamse steden en gemeenten beperkte snelheidsovertredingen administratief afhandelen via gemeentelijke administratieve sancties (GAS), de zogenaamde "GAS-snelheid"-regeling. De invoering van deze regeling vindt haar oorsprong in eerdere federale initiatieven om beperkte snelheidsovertredingen te depenaliseren met als doel om de druk op de strafrechtelijke keten te verlichten, overtreders consequenter aan te pakken en straffeloosheid tegen te gaan (MORA, 2022). Nadat de Raad van State echter oordeelde dat de federale initiatieven betrekking hadden op een gewestelijke bevoegdheid, werd het principe van het depenaliseren van beperkte snelheidsovertredingen opgenomen in het Vlaams Regeerakkoord 2019–2024 en juridisch verankerd via het verzameldecreet van 6 maart 2020. Met GAS-snelheid wilde de Vlaamse Regering lokale besturen responsabiliseren en hen een bijkomend instrument geven om een eigen handhavingsbeleid inzake beperkte snelheidsovertredingen te voeren. Daarbij vertrok de Vlaamse Regering vanuit het principe dat lokale besturen die zelf investeren in verkeersveiligheidsinfrastructuur ook sterker de vruchten van die investeringen moesten kunnen plukken, zonder dat zware snelheidsovertredingen aan strafrechtelijke vervolging zouden ontsnappen.

De toepassing van GAS-snelheid in Vlaanderen is strikt gereguleerd door artikel 29quater van de Wegverkeerswet. Een snelheidsovertreding kan enkel administratief worden gesanctioneerd indien cumulatief aan vijf voorwaarden is voldaan: (1) het moet gaan om een snelheidsoverschrijding van maximaal 20km/u; (2) begaan in een zone waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50km/u; (3) vastgesteld met automatisch werkende toestellen die volledig door de lokale besturen worden gefinancierd; (4) gepleegd door meerderjarige natuurlijke personen, vermoed of aangeduid overeenkomstig artikel 67bis en 67ter; (5) zonder dat er gelijktijdig een andere overtreding wordt vastgesteld. Deze voorwaarden maken duidelijk dat GAS-snelheid geen vaststellingssysteem op zich is, maar een specifieke administratieve afhandelingsprocedure die slechts onder welbepaalde omstandigheden kan worden toegepast. De wettelijk toegelaten handhavingssystemen, zoals vaste camera's, mobiele controles of trajectcontroles, worden in beginsel gebruikt binnen het strafrechtelijke handhavingskader. Indien aan de voorwaarden van artikel 29quater is voldaan, kan de vastgestelde snelheidsovertreding administratief worden afgehandeld.

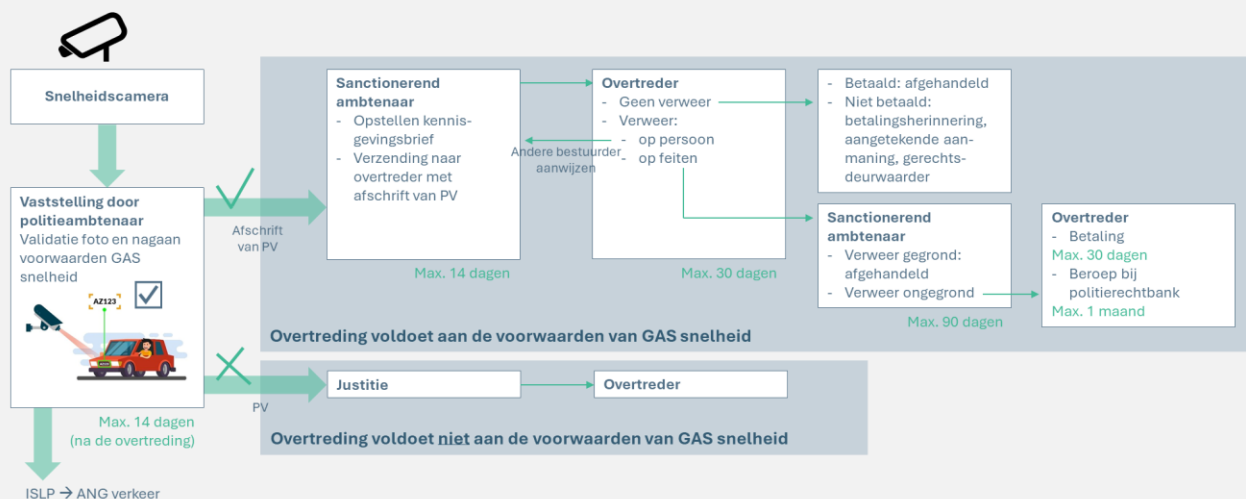
Hoewel het juridisch kader uniform is, blijkt de praktische toepassing van GAS-snelheid in Vlaanderen sterk heterogeen. Sommige steden of gemeenten passen GAS-snelheid bijvoorbeeld reeds langere tijd toe, andere besturen bevinden zich in een opstart- of evaluatiefase, terwijl nog andere besturen expliciet kiezen voor een louter strafrechtelijke afhandeling. Daarnaast bestaan er aanzienlijke verschillen in organisatorische en technische implementatie. Bepaalde steden en gemeenten investeren in eigen infrastructuur en beheren camera's autonoom, terwijl anderen werken via publiek-private samenwerkingen. Ook de gekozen handhavingsmix varieert: sommige besturen focussen voornamelijk op trajectcontroles, anderen verkiezen mobiele controles, terwijl vele besturen inzetten op combinaties van beide systemen. Verder verschillen steden en gemeenten ook in de concrete afbakening van de toepassing van GAS-snelheid. Sommige besturen passen GAS-snelheid slechts toe op specifieke trajecten of wegsegmenten, terwijl andere bepaalde categorieën van overtreders, zoals snelheidsovertredingen begaan met in het buitenland ingeschreven voertuigen, uitsluiten van administratieve afhandeling. Deze variatie moet bovendien worden begrepen in een context van bredere beleidsontwikkelingen, zoals de uitbreiding van zone 30-beleid en de noodzaak om tegemoet te komen aan een sterke verandering en diversiteit in de manieren waarop mensen zich vandaag verplaatsen.

Sinds de inwerkingtreding is GAS-snelheid het onderwerp van intens publiek en parlementair debat. In de media wordt het systeem door sommige actoren weggezet als een mogelijke "melkkoe" voor steden en gemeenten, waarbij financiële motieven zouden primeren boven verkeersveiligheid. Andere stemmen uiten bezorgdheden omtrent privacy, proportionaliteit en de juridische robuustheid van de GAS-snelheidsregeling. Ook in het Vlaams Parlement kwam GAS-snelheid herhaaldelijk aan bod in het kader van parlementaire initiatieven en resoluties. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) wees daarnaast in zijn advies op verschillende constructiefouten in de huidige regelgeving en stelde dat GAS-snelheid structurele tekortkomingen vertoont die niet eenvoudig te remediëren zijn. Daarbij wordt onder meer gewezen op risico's inzake straffeloosheid, billijkheid en de coherentie van het handhavingsbeleid. Tegelijk blijven andere actoren GAS-snelheid beschouwen als een noodzakelijk instrument om lokale verkeersveiligheidsambities effectief te ondersteunen. Het maatschappelijke en politieke debat illustreert dat GAS-snelheid meer is dan een louter technische afhandelingsprocedure. Het raakt fundamentele vragen over de organisatie van snelheidshandhaving in Vlaanderen, de rol van lokale besturen in dit proces, alsook de verhouding tussen verkeersveiligheid, rechtszekerheid en financiering.

Tegen deze achtergrond beoogt dit onderzoek de complexiteit van de toepassing van GAS-snelheid in Vlaanderen op een meer systematische manier in kaart te brengen. Daarbij wordt onder meer nagegaan waarom lokale besturen al dan niet voor GAS-snelheid kiezen, hoe dit instrument concreet wordt geïntegreerd in het lokale verkeersveiligheidsbeleid en met welke partners en afhandelingsmodellen wordt gewerkt. Ook wordt onderzocht welke beleidsmatige keuzes aan de grondslag liggen van GAS-snelheid en welke voor- en nadelen die verschillende toepassingen met zich meebrengen. Ten slotte wordt er dieper ingegaan op de relatie tussen GAS-snelheid en verkeersveiligheid en bestaande uitdagingen en aandachtspunten inzake de effectieve toepassing van GAS-snelheid in Vlaanderen.

In wat volgt wordt eerst de gehanteerde methodologie van dit onderzoek toegelicht. Vervolgens worden de resultaten van het exploratief dataonderzoek en de vragenlijst besproken, waarna een thematische kwalitatieve analyse van de interviews en de documenten wordt gepresenteerd. In een geïntegreerde synthese worden alle databronnen samengebracht om patronen, spanningsvelden en beleidsdilemma's te identificeren. Het rapport sluit af met de belangrijkste conclusies en beleidsaanbevelingen voor de verdere ontwikkeling van een coherent en toekomstgericht handhavingsbeleid inzake beperkte snelheidsovertredingen in Vlaanderen.

Het proces van afhandeling van snelheidsboetes:



Figuur 1 Stroomdiagram van het proces van afhandeling van snelheidsboetes met twee parallelle stromen: de administratieve afhandeling en de strafrechtelijke afhandeling. Het huidige rapport focust op de administratieve afhandeling.

Een lokaal bestuur dat GAS-snelheid implementeert in de eigen regelgeving kan snelheidsovertredingen die voldoen aan de voorwaarden van artikel 29quater van de Wegverkeerswet (eventueel aangevuld met specifieke bepalingen (bv. enkel trajectcontrole of geen buitenlanders) administratief afhandelen. Hiertoe krijgt de sanctionerende ambtenaar, maximaal 14 dagen na de overtrekking¹, een afschrift van proces-verbaal van de vaststellende politieambtenaar. De sanctionerende ambtenaar verwerkt de informatie en bezorgt deze aan de vermoedelijke overtreder. De overtreder kan deze boete binnen de 30 dagen betalen waarna de zaak is afgehandeld. De overtreder kan echter ook een verweer op persoon of een verweer op feiten indienen bij de sanctionerende ambtenaar, die dit verweer zal behandelen. Indien dit verweer ongegrond verklaard wordt, kan de overtreder finaal nog in beroep gaan bij de politierechtbank.

Bij een lokaal bestuur dat niet ingestapt is in GAS-snelheid worden alle snelheidsovertredingen afgehandeld via de strafrechtelijke procedure. Deze flow is ook van toepassing voor lokale besturen met GAS-snelheid waarbij de overtrekking niet voldoet aan de voorwaarden van GAS-snelheid (bijvoorbeeld bij een snelheidslimiet van 70 km/u; bij vaststelling van meerdere overtrekkingen tegelijkertijd; etc.). Op deze manier ontstaan er in steden en gemeenten met GAS-snelheid twee parallelle stromen voor de afhandeling van snelheidsboetes.

¹ De Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft de intentie om deze periode te verlengen naar 30 dagen.

Alle vaststellingen van snelheidsovertredingen, zowel die via de administratieve als via de strafrechtelijke stroom, moeten via ISLP (informaticasysteem voor de lokale politie) opgenomen worden in ANG verkeer (Algemene Nationale Gegevensbank Verkeer)².

² Het Controleorgaan op de politionele informatie (COC) heeft in 2023 gespecificeerd dat elke vaststelling van snelheidsovertreding een politionele verwerking is. Bijgevolg moet deze verkeersinbreuk in de ANG Verkeer geregistreerd worden. Dat deze verkeersinbreuk in voorkomend geval door de sanctionerend ambtenaar wordt afgehandeld doet daar niets aan af. Bron: https://www.controleorgaan.be/files/DIO22003_N_Publieke_Versie.pdf

2 Methodologie van de studie

2.1 Onderzoeksdesign

Om de thematiek van snelheidshandhaving in Vlaamse steden en gemeenten te onderzoeken wordt in deze studie gebruik gemaakt van een multi-methode onderzoeksdesign (Seawright, 2016). Dit betekent dat zowel kwalitatieve als kwantitatieve methoden en technieken worden gecombineerd in een analysedesign. Het voordeel van een dergelijk design is dat eenzelfde beleidsfenomeen, namelijk de wijze waarop Vlaamse steden en gemeenten GAS-snelheid al dan niet integreren in het lokaal verkeersveiligheidsbeleid, vanuit verschillende invalshoeken kan worden bestudeerd. Zo laten kwantitatieve methoden toe algemene patronen en kenmerken van GAS-snelheid in Vlaanderen bloot te leggen en dus om een breed overzicht te krijgen van het fenomeen. Kwalitatieve methoden maken het daarentegen mogelijk om een diepgaander inzicht te krijgen in de motieven, ervaringen en beleidspraktijken van betrokken actoren. Ze tonen met andere woorden het leven achter de cijfers. De sterkte van een multi-methode design is dat de combinatie van beide methoden de rijkheid en diepgang van de bevindingen ten goede komt en de robuustheid en complementariteit van de resultaten versterkt omdat de verschillende databronnen en analysetechnieken elkaar aanvullen.

Concreet bestaat het onderzoeksdesign uit vier complementaire onderzoekscomponenten. In een eerste fase werd een exploratieve analyse van secundaire data uitgevoerd om GAS-snelheid in Vlaanderen in kaart te brengen. Vervolgens werd een online vragenlijst afgenomen bij Vlaamse steden en gemeenten om systematisch informatie te verzamelen over de wijze waarop Vlaamse steden en gemeenten GAS-snelheid al dan niet integreren in hun beleid. In een derde fase werden semigestructureerde interviews uitgevoerd met vertegenwoordigers (mobiliteitsambtenaren, schepenen en/of burgemeesters) van Vlaamse steden en gemeenten en met relevante stakeholders (technologieproviders, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, politiezones, magistraten). Ten slotte werd een documentanalyse uitgevoerd van relevante beleidsdocumenten, contracten en rapporten. De eerste twee onderzoekscomponenten zijn kwantitatief van aard, terwijl de interviews en documentanalyses kwalitatieve studies zijn. Door deze methoden te combineren kon het onderzoek zowel in de breedte als in de diepte gaan.

2.2 Exploratief dataonderzoek

Een eerste luik van de studie onderzocht de status van GAS-snelheid in Vlaanderen op basis van bestaande datasets. Het betreft een exploratieve analyse die GAS-snelheid in Vlaanderen kwantificeert.

In eerste instantie werd de evolutie en de huidige stand van zaken wat betreft lokale besturen die ingestapt zijn in GAS-snelheid in kaart gebracht. GAS-snelheid toepassen is optioneel: lokale besturen hebben de keuze om bepaalde snelheidsovertredingen administratief af te handelen of om voor alle snelheidsovertredingen de klassieke strafrechtelijke afhandeling te hanteren. Informatie over GAS-snelheid op gemeenteniveau werd beschikbaar gesteld via de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) op twee tijdstippen: november 2024 en maart 2026. Op deze laatste dataset werd nog een kleine correctie aangebracht door het departement Mobiliteit en Openbare Werken in april 2026. Er is echter geen officiële rapportageverplichting over GAS-snelheid in Vlaanderen, en het aantal lokale besturen die instappen verandert razendsnel, waardoor de weergave een momentopname is.

Vervolgens werd onderzocht wat de kenmerken zijn van steden en gemeenten die al dan niet GAS-snelheid toepassen. Factoren die onderzocht werden zijn sociodemografische kenmerken (aantal inwoners en bevolkingsdichtheid) en de sociaaleconomische typologie van een stad of gemeente. Er werd ook een geografische clusteranalyse uitgevoerd waarbij de hypothese dat er vermoedelijk sprake is van een clustering van gemeenten/steden met GAS-snelheid werd getest (Join Count statistiek). Mogelijke verklaringen zijn dat gemeenten/steden met GAS-snelheid zich vaker in dezelfde politieke zone of provincie bevinden. Verder werd er nagegaan of steden en gemeenten met GAS-snelheid meer snelheidsovertredingen (data Federale Politie) vaststellen, en of er meer of minder letselongevallen geregistreerd werden op gemeentewegen (data Statbel) dan in steden en gemeenten zonder GAS-snelheid. Hiervoor werd het verband nagegaan voor het jaar 2019, een representatief jaar vóór de eventuele invoering van GAS-snelheid, en voor het jaar 2024, na de invoering van GAS-snelheid in een selectie van gemeenten. Met een significantietoets werd er gecheckt of verschillen statistisch significant zijn (t-test of een niet-parametrische variant afhankelijk van de verdeling van de data).

Ten slotte werd een analyse gedaan op de ontvangsten uit GAS; data die geregistreerd wordt door steden en gemeenten bij het Agentschap Binnenlands Bestuur. Enerzijds werd een retrospectieve analyse uitgevoerd op de jaarrekeningen van steden en gemeenten; anderzijds werd de meerjarenbegroting tot en met 2030 onder de loep genomen. In het verleden werd geen onderscheid gemaakt tussen ontvangsten uit GAS 1-4 en GAS-snelheid; in de begrotingen is er vanaf 2026 een aparte categorie voor ontvangsten uit GAS-snelheid voorzien.

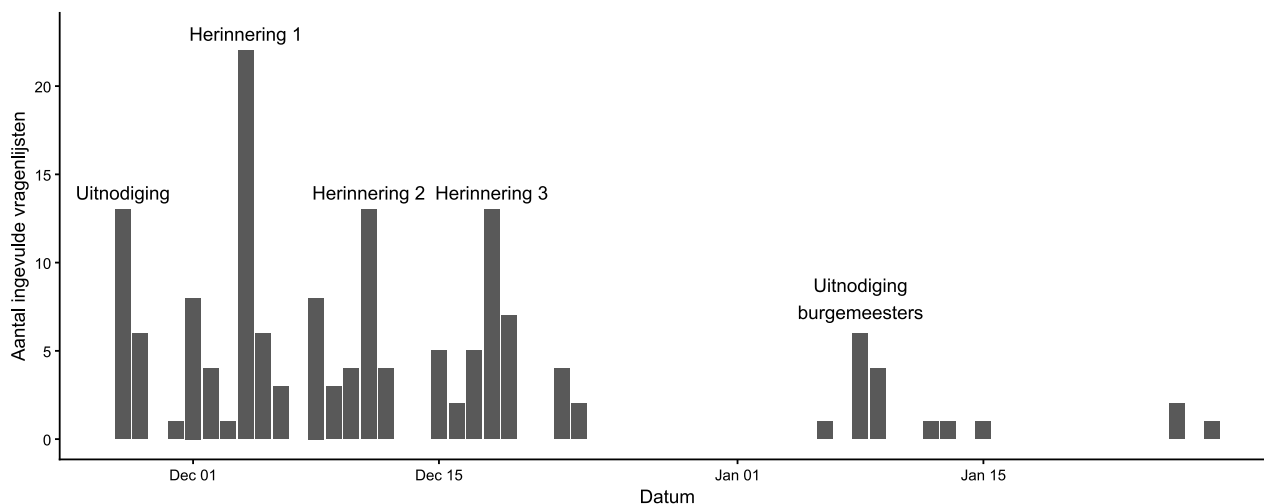
2.3 Bevraging bij steden en gemeenten

In een tweede onderzoeksfase werd een online vragenlijst ontwikkeld en verspreid onder alle Vlaamse steden en gemeenten volgens een total sampling design.³ De vragenlijst werd specifiek ontworpen voor dit onderzoek en had als doel systematisch informatie te verzamelen over de wijze waarop lokale besturen GAS-snelheid al dan niet integreren in hun lokale verkeersveiligheidsbeleid. Daarbij werd onder meer gepeild naar de toepassing van GAS-snelheid, de gebruikte handhavingsmodellen, samenwerkingen met publieke en private actoren, inkomsten en uitgaven, en de percepties en ervaringen van lokale besturen met snelheidshandhaving.

De ontwikkeling van de vragenlijst werd voorafgegaan door vijf oriënterende interviews die in de zomer van 2025 werden afgenomen. Deze interviews hadden tot doel de inhoudelijke relevantie en praktische toepasbaarheid van de vragenlijst te versterken en ervoor te zorgen dat de vragen nauw aansloten bij de lokale besturen. Vooraleer de vragenlijst te verspreiden, werd deze bovendien nagelezen door enkele experts uit het veld en onderworpen aan een piloottest om eventuele inconsistenties of problemen met de structuur van de vragenlijst te identificeren en te corrigeren.

De vragenlijst werd elektronisch verspreid naar *alle* Vlaamse steden en gemeenten. Zowel steden en gemeenten die reeds GAS-snelheid toepassen, steden en gemeenten die dit niet doen, als steden en gemeenten die plannen om GAS-snelheid in te voeren, werden aangeschreven. Lokale besturen konden zelf bepalen welke persoon of dienst de vragenlijst invulde.

De eerste uitnodiging werd op 27 november 2025 verstuurd naar lokale mobiliteitsambtenaren en schepenen van mobiliteit. De vragenlijst bleef gedurende vier weken open. Gedurende deze periode werden er wekelijks herinneringsmails verstuurd naar niet-deelnemende steden en gemeenten om de responsgraad te verhogen (Dillman, 1978). Zoals Figuur 2 aan toont, werd na elke herinnering een duidelijke stijging in het aantal deelnemende steden en gemeenten vastgesteld. Om de respons verder te maximaliseren, werden in een latere fase ook burgemeesters van niet-deelnemende steden en gemeenten rechtstreeks aangeschreven.



Figuur 2 Evolutie van het aantal ingevulde vragenlijsten tijdens de dataverzamelingsperiode.

In (uitzonderlijke) gevallen waar meerdere respondenten uit eenzelfde gemeente de vragenlijst invulden, werd enkel de meest volledige vragenlijst in de analyse opgenomen. De vraag over het al dan niet in voege zijn van GAS-snelheid werd gecheckt met de lijst van VVSG (zie supra) om enkel die vragenlijsten te behouden die hierop een correct antwoord gaven. Dit leidde tot het verwijderen van 14 steden en gemeenten uit de

³ Een total sampling design betekent dat de volledige populatie van relevante eenheden (Vlaamse steden en gemeenten) in het onderzoek werd opgenomen, in plaats van een steekproef daaruit te trekken. De vragenlijst is beschikbaar op aanvraag bij de auteurs van dit rapport.

steekproef. Dit is een aanzienlijk aantal en is illustratief voor de complexiteit van de GAS-snelheidsregeling: zelfs goed geplaatste respondenten twijfelen soms over de toepassing van GAS-snelheid, namelijk of er een goedgekeurd politiereglement over GAS-snelheid is in hun stad of gemeente of niet.

In totaal werden, na data cleaning, 151 vragenlijsten weerhouden voor de verdere analyse.⁴ Daarmee namen 151 besturen deel aan de bevraging, wat neerkomt op een responsgraad van 53% van de 285 Vlaamse steden en gemeenten. Vanuit sociaalwetenschappelijk perspectief kan dit worden beschouwd als een hoge responsgraad voor een bevraging bij lokale overheden, waar responsgraden vaak tussen de 20 en 30% liggen.

De meeste vragenlijsten werden ingevuld door mobiliteitsambtenaren (n = 69; 46%), gevolgd door andere gemeentelijke medewerkers (n = 27; 18%; o.a. dienst Veiligheid, Handhaving, Openbare Werken), schepenen van mobiliteit (n = 23; 15%), burgemeesters (n = 14; 9%), sanctionerend ambtenaren (n = 14; 9%) en politieambtenaren (n = 4; 3%). Alle Vlaamse provincies waren evenredig vertegenwoordigd in de steekproef. Er was ook een evenredige verdeling naargelang de sociaaleconomische typologie van de gemeenten door Belfius.⁵

Wat de toepassing van GAS-snelheid betreft, gaf 54% van de deelnemende besturen (n = 81) aan GAS-snelheid reeds toe te passen. Daarnaast gaven 18 lokale besturen (12%) aan beslist te hebben om GAS-snelheid in de nabije toekomst in te voeren, terwijl 52 besturen (34%) aangaven geen gebruik te maken van GAS-snelheid.

Hoewel de responsgraad relatief hoog lag, dient te worden opgemerkt dat 47% van de Vlaamse lokale besturen niet in de steekproef werd opgenomen. Om die reden moeten de enquêteresultaten in de eerste plaats als indicatief worden geïnterpreteerd en niet noodzakelijk als volledig representatief voor alle Vlaamse steden en gemeenten.

2.4 Diepte-interviews met lokale besturen en stakeholders

2.4.1 Selectie steden en gemeenten: maximum variation sampling

Voor het kwalitatieve luik van het onderzoek werden er in eerste instantie semigestructureerde interviews afgenomen bij twee doelgroepen: (1) vertegenwoordigers van Vlaamse steden en gemeenten (mobiliteitsambtenaren, schepenen van mobiliteit en/of burgemeesters) en (2) relevante stakeholders op het vlak van snelheidshandhaving in Vlaanderen (zoals technologieproviders, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, lokale politiezones, magistraten).

Voor de selectie van vertegenwoordigers van Vlaamse steden en gemeenten werd gebruik gemaakt van *maximum variation sampling* (Patton, 2015). Deze doelgerichte steekproefstrategie heeft als opzet een zo divers mogelijke groep cases (= Vlaamse steden en gemeenten) te selecteren op basis van vooraf bepaalde parameters. Door maximale variatie in de steekproef na te streven, kunnen verschillende perspectieven en ervaringen worden verzameld, wat toelaat om zowel variatie tussen cases als mogelijke gemeenschappelijke patronen te identificeren.

Op basis van een volledig overzicht van alle Vlaamse steden en gemeenten werd een sampling frame opgesteld waarin drie parameters werden opgenomen: (1) provincie (Antwerpen, Limburg, Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen), (2) statuut als centrumstad versus niet-centrumstad en (3) toepassing van

⁴ Voor de data cleaning werden initieel 183 (bijna) volledig ingevulde vragenlijsten verzameld. Twee vragenlijsten werden verwijderd omdat zij betrekking hadden op meerdere gemeenten tegelijk. Wanneer meerdere vragenlijsten voor eenzelfde gemeente beschikbaar waren, werd enkel de meest volledige versie behouden. Daarnaast werden vragenlijsten verwijderd indien het antwoord op de vraag naar de toepassing van GAS-snelheid niet overeenkwam met de objectieve VVSG-lijst van gemeenten met een goedgekeurd GAS-snelheidsreglement. Deze inconsistentie werd beschouwd als een indicatie van onvoldoende betrouwbaarheid voor verdere opname in de analyses.

⁵ De sociaaleconomische typologie van Belfius groepeerde Belgische gemeenten in verschillende categorieën op basis van sociaaleconomische en demografische kenmerken (zoals inkomen, werkgelegenheid, bevolkingsstructuur en verstedelingsgraad), zodat gemeenten met een gelijkaardig profiel met elkaar kunnen worden vergeleken. Deze categorieën zijn woongemeenten, landelijke gemeenten, gemeenten met economische aantrekkingskracht, verstedelijkte gemeenten, grootsteden en centrumsteden, en kustgemeenten.

GAS-snelheid (wel of niet). Deze drie dimensies vormen theoretisch een matrix van 20 mogelijke combinaties ($5 \times 2 \times 2$).⁶

Alle Vlaamse steden en gemeenten werden vervolgens volgens deze matrix geclassificeerd. Voor elke bestaande combinatie werd één lokale overheid geselecteerd als potentiële case voor een interview. Waar meerdere gemeenten tot dezelfde combinatie behoren (bijvoorbeeld meerdere niet-centrumgemeenten met GAS-snelheid in een bepaalde provincie), werd een doelgerichte keuze gemaakt om bijkomende variatie te maximaliseren, onder meer op vlak van gemeentegrootte, stedelijkheid en ervaring met GAS-snelheid.

In de praktijk bleken niet alle 20 theoretische combinaties voor te komen. In twee van de vijf provincies zijn bijvoorbeeld alle centrumsteden GAS-snelheidsgemeenten (zoals in Antwerpen en Vlaams-Brabant), waardoor de categorie "centrumstad zonder GAS-snelheid" daar ontbreekt.⁷ Deze afwezige combinaties werden als lege cellen gedocumenteerd en konden logischerwijs niet in de steekproef worden opgenomen. Op basis van deze logica werden er 18 steden en gemeenten initieel uitgenodigd voor een interview.

Tabel 1 toont aan dat voor het merendeel van de theoretisch mogelijke combinaties ($n = 13$) een relevante respondent (stad of gemeente) werd geïnterviewd.⁸ In de meeste gevallen gebeurde dit op basis van een positieve respons op de initiële uitnodiging. Waar geen antwoord werd ontvangen, werd een surrogaatgemeente gecontacteerd, met name een gemeente die aan dezelfde theoretische combinatie voldeed, of werd gebruik gemaakt van bestaande oriënterende interviews in het kader van de ontwikkeling van de vragenlijst (zie boven). Zoals Tabel 1 aangeeft, kon voor vijf theoretische combinaties, ondanks herhaaldelijke contactpogingen en het aanspreken van surrogaten waar mogelijk, geen interview worden gerealiseerd. Dit impliceert dat de perspectieven van deze categorieën minder vertegenwoordigd zijn in de steekproef.

Voor gemeenten die GAS-snelheid toepassen in Vlaams-Brabant werden uiteindelijk meer respondenten geïnterviewd dan oorspronkelijk voorzien in het steekproefkader. Dit was enerzijds het gevolg van de opname van oriënterende interviews in de analyse, maar anderzijds ook van proactieve contacten vanuit enkele gemeenten die interesse toonden om aan het onderzoek deel te nemen en daarom alsnog werden opgenomen. Bij de analyse van de kwalitatieve gegevens werd er echter op toegezien dat de perspectieven van deze gemeenten niet disproportioneel doorwegen in de interpretatie van de resultaten. De interviewdata of periodes zijn eveneens weergegeven in Tabel 1. In totaal werden er in het kader van dit onderzoek 17 semigestructureerde interviews afgenomen met Vlaamse steden en gemeenten.

Tabel 1 Selectie van steden en gemeenten volgens type gemeente en toepassing van GAS-snelheid.

Provincie	Centrumstad + (toekomstig) GAS-snelheid	Centrumstad + geen GAS-snelheid	Gemeente + (toekomstig) GAS-snelheid	Gemeente + geen GAS-snelheid
Antwerpen	Case 1 (17 juli 2025)	/	Case 2 (5 maart 2026)	Case 3 (4 februari 2026)
Limburg	Case 4 (30 juli 2025)	Case 5 (23 februari 2026)	Case 6 (9 april 2026)	Geen reactie
Oost-Vlaanderen	Geen reactie	Geen reactie	Geen reactie	Case 7 (9 september 2025)
Vlaams-Brabant	Case 8 (11 maart 2026)	/	Cases 9-13 (juni 25-februari 26)	Case 14 (26 januari 2026)
West-Vlaanderen	Case 15 (13 februari 2026)	Case 16 (24 maart 2026)	Geen reactie	Case 17 (18 maart 2026)

⁶ Het onderscheid tussen centrumsteden en niet-centrumsteden werd opgenomen omdat centrumsteden doorgaans verschillen van andere lokale besturen op vlak van bevolkingsdichtheid, mobiliteitsdynamieken, bestuurlijke capaciteit en ervaring met lokale handhaving en verkeersgerelateerde technologieën. Tegelijk brengt deze parameter een methodologische beperking met zich mee, aangezien Vlaanderen slechts 13 centrumsteden telt. Hierdoor waren bepaalde theoretische combinaties binnen het sampling frame empirisch niet realiseerbaar, zoals blijkt uit Tabel 1. Ondanks deze beperking werd het relevant geacht deze parameter op te nemen in het steekproefdesign.

⁷ In Vlaams-Brabant is er natuurlijk maar één centrumstad, met name Leuven.

⁸ Omwille van de vertrouwelijkheid van de gegevens worden Vlaamse steden en gemeenten die werden geïnterviewd voor dit onderzoek niet kenbaar gemaakt. Er werd gekozen om te spreken in termen van cases en lokale overheden niet te benoemen.

2.4.2 Selectie van relevante stakeholders: doelgerichte sampling

Voor de selectie van relevante stakeholders werd gebruik gemaakt van doelgerichte sampling. Met stakeholders bedoelen we in dit onderzoek organisaties of actoren die rechtstreeks betrokken zijn bij, invloed uitoefenen op, of gevolgen ondervinden van de implementatie en toepassing van GAS-snelheid in Vlaanderen. Het gaat onder meer om politiezones, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, private technologieproviders en magistraten.

In tegenstelling tot de selectie van steden en gemeenten beschikten we voor stakeholders niet over een duidelijk afgebakend sampling frame. Hierdoor kon maximum variation sampling niet op dezelfde systematische wijze worden toegepast. In plaats daarvan werd gekozen voor doelgerichte sampling, waarbij bewust actoren werden geselecteerd die vanuit verschillende institutionele posities betrokken zijn bij GAS-snelheid. Deze aanpak kan worden beschouwd als een vorm van maximum variation sampling *light*, aangezien hier ook werd gestreefd naar het opnemen van een zo breed mogelijk spectrum aan perspectieven.

Tabel 2 geeft een overzicht van de geselecteerde stakeholders.⁹ In totaal werden 15 semigestructureerde interviews afgenomen met stakeholders. Vijf interviews vonden plaats met technologieproviders (private bedrijven), drie met intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en magistraten werkzaam bij de Federale Overheidsdienst Justitie, en twee met vertegenwoordigers van lokale politiezones. Daarnaast werd telkens één interview afgenomen met een beleidsadviserend orgaan en een instantie die toezicht houdt op de bescherming van persoonsgegevens. De interviews werden afgenomen tussen januari en april 2026.

Tabel 2 Stakeholders geïnterviewd op basis van doelgerichte sampling.

Type Stakeholder	Interviewdatum
Technologieprovider	14/01/2026
Technologieprovider	19/01/2026
Technologieprovider	29/01/2026
Technologieprovider	25/02/2026
Technologieprovider	24/04/2026
Intergemeentelijk samenwerkingsverband	08/01/2026
Intergemeentelijk samenwerkingsverband	19/01/2026
Intergemeentelijk samenwerkingsverband	28/01/2026
Beleidsadviserend orgaan	29/01/2026
Politiezone	02/02/2026
Politiezone	06/02/2026
Toezicht op persoonsgegevens	06/02/2026
Justitie	25/02/2026
Justitie	25/02/2026
Justitie	27/02/2026

2.4.3 Semigestructureerde interviews

Om lokale overheden en stakeholders kwalitatief te bevragen werd gebruik gemaakt van semigestructureerde interviews. Dit zijn interviews waarbij de onderzoeker werkt met een vooraf opgestelde interviewgids met centrale thema's en vragen (Zie appendix 8, sectie 8.1), terwijl er tegelijkertijd ruimte blijft om door te vragen en om nieuwe onderwerpen te verkennen die tijdens het gesprek naar voren komen. Omdat in dit onderzoek verschillende typen actoren werden bevraagd, elk met een eigen institutionele rol en perspectief op GAS-snelheid in Vlaanderen, werd de interviewgids telkens licht aangepast zodat de vragen zo goed als mogelijk aansloten bij de expertise en ervaringen van de respondent. Deze aanpak maakte het mogelijk om enerzijds vergelijkbare informatie te verzamelen over de implementatie en ervaringen met GAS-snelheid, en anderzijds ruimte te laten voor contextspecifieke inzichten en reflecties van de respondenten.

De meeste interviews werden online afgenomen via MS Teams en duurden gemiddeld ongeveer één uur. In twee gevallen (één gemeente en één stakeholder) vonden de interviews fysiek plaats. Voor de start van elk interview werden de respondenten geïnformeerd over het doel van het onderzoek, het vrijwillige karakter van deelname en de vertrouwelijke behandeling van de verzamelde gegevens. Met expliciete toestemming van de

⁹ Ook in dit geval werden omwille van de vertrouwelijkheid van de gegevens geen actoren kenbaar gemaakt en werd er gekozen om te spreken over types van stakeholders.

respondenten werden de interviews opgenomen. De interviews werden afgenomen door de onderzoekers zelf. Tijdens de gesprekken werden simultaan notities genomen, die nadien werden uitgewerkt en samengebracht in gestandaardiseerde kennisfiches. Deze fiches vormden de basis voor de thematische analyse van de interviewdata (zie volgende sectie) en fungeerden als een efficiënt alternatief op volledige transcriptie van de interviews. De inhoud van de fiches werd door meerdere onderzoekers besproken om de betrouwbaarheid van de interpretatie te verhogen. Interviews werden afgenomen totdat een voldoende breed spectrum aan perspectieven was verzameld en er empirische saturatie werd bereikt. In totaal werden er 32 interviews afgenomen: 17 met steden en gemeenten en 15 met stakeholders.

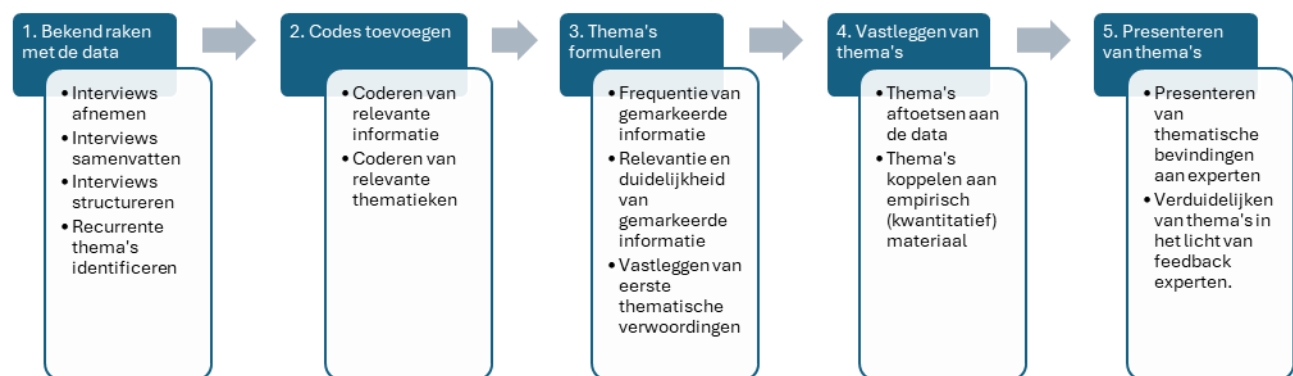
2.4.4 Thematische analyse

De kwalitatieve gegevens uit de interviews werden geanalyseerd via thematische analyse, een systematische methode om patronen, terugkerende thema's en betekenisvolle inzichten in kwalitatieve data te identificeren (Nowell et al., 2017). Deze analysemethode laat toe om de ervaringen, percepties en praktijken van betrokken actoren op een gestructureerde manier te interpreteren.

De analyse verliep iteratief in verschillende opeenvolgende fasen, zoals schematisch weergegeven in Figuur 3. In een eerste fase werden de interviewgegevens grondig doorgenomen om vertrouwd te raken met de inhoud van de data. De interviews werden, zoals boven vermeld, samengevat en gestructureerd in kennisfiches, waardoor een uniform overzicht van de gegevens ontstond en eerste terugkerende thema's konden worden geïdentificeerd. Vervolgens werden relevante passages systematisch gecodeerd. Deze codes fungeerden als labels die belangrijke ervaringen, praktijken of beleidsinzichten weerspiegelden.

In een volgende stap werden op basis van deze codes overkoepelende thema's geformuleerd. Hierbij werd zowel rekening gehouden met frequent terugkerende uitspraken als met informatie die rechtstreeks verband hield met de onderzoeksvragen. De voorlopige thema's werden vervolgens verder verfijnd en getoetst aan het beschikbare empirische materiaal. In deze fase werd nagegaan in welke mate de thema's voldoende onderbouwd waren door de interviewdata en werden relevante citaten of samenvattingen van interviewfragmenten gebruikt om de interpretaties te illustreren.

Tot slot werden de thematische bevindingen gepresenteerd en verder geïnterpreteerd in het licht van feedback van andere onderzoekers en experts en aanvullende empirische informatie. Deze systematische analysemethode maakte het mogelijk om zowel terugkerende patronen als contextspecifieke verschillen tussen cases in kaart te brengen en de kwalitatieve bevindingen te integreren met de kwantitatieve resultaten van het onderzoek. Figuur 3 geeft een schematisch overzicht van de verschillende stappen in het proces van thematische analyse dat in dit onderzoek werd toegepast.



Figuur 3 Proces van thematische analyse toegepast in dit onderzoek.

2.5 Documentanalyse

De documentanalyse richtte zich op verschillende documenttypes, zoals overeenkomsten tussen lokale besturen en commerciële spelers en/of intergemeentelijke samenwerkingsverbanden (bijv. dienstverlenende verenigingen), politiereglementen en verkeersveiligheidsanalyses. Er werd dus niet geopteerd voor een

vergelijking tussen steden en gemeenten (bijv. lokale besturen met partnerschappen versus lokale besturen zonder partnerschappen). Deze keuze werd ingegeven door verschillende redenen:

- Lokale besturen kunnen in de praktijk niet strikt worden ingedeeld in één categorie (bijv. samenwerking met een commerciële partner; samenwerking met een intergemeentelijk samenwerkingsverband; volledige organisatie van GAS-snelheid in eigen beheer). In de praktijk is vaak sprake van hybride samenwerkingsvormen. Zo doen sommige lokale besturen een beroep op commerciële partners voor de uitrol van snelheidshandhavingssystemen, zoals trajectcontroles of mobiele camera's, terwijl voor andere taken, zoals de aanstelling of inzet van een sanctionerend ambtenaar, wordt samengewerkt met een intergemeentelijk samenwerkingsverband (dienstverlenende vereniging). In andere gevallen wordt uitsluitend met een commerciële partner of uitsluitend met een intergemeentelijk samenwerkingsverband samengewerkt, of wordt GAS-snelheid volledig in eigen beheer georganiseerd. Bovendien kunnen zowel intergemeentelijke samenwerkingsverbanden als commerciële partners worden ingeschakeld voor bijkomende diensten, zoals data-analyse.
- Omwille van bovenstaande reden zijn niet voor alle lokale besturen dezelfde documenttypes beschikbaar. Bij lokale besturen die samenwerken met externe partners kunnen onder meer (commerciële) overeenkomsten en afspraken inzake de uitwisseling van persoonsgegevens worden geanalyseerd, terwijl dergelijke documenten ontbreken bij lokale besturen die GAS-snelheid in eigen beheer organiseren.
- Gemeenschappelijke documenten, zoals politieverordeningen en verkeersveiligheidsevaluaties, bieden slechts beperkte mogelijkheden voor vergelijking tussen samenwerkingsvormen. Zo is de kwaliteit en correcte toepassing van politieverordeningen niet afhankelijk van externe samenwerking, terwijl verkeersveiligheidsevaluaties onvoldoende beschikbaar of uniform zijn voor een systematische vergelijking tussen steden en gemeenten.
- Voor lokale besturen die samenwerken met een commerciële partner bestaan diverse samenwerkingsvormen, waarbij de voornaamste aanbieders elk een eigen businessmodel hanteren. Conclusies kunnen daardoor niet uitsluitend worden gebaseerd op het al dan niet samenwerken met een commerciële partner; ook de concrete modaliteiten waaronder die samenwerking wordt georganiseerd zijn van belang.
- Een vergelijkende analyse tussen steden en gemeenten kan de indruk wekken dat er een 'goed' of 'fout' model bestaat, terwijl de concrete werking doorgaans het resultaat is van een combinatie van verschillende randvoorwaarden binnen een lokaal bestuur (zie [punt 3.4](#)).
- Tot slot is de analyse afhankelijk van de documenten die werden aangeleverd of publiek beschikbaar zijn. Een documentgerichte strategie maakt het mogelijk om per documenttype een relevante selectie te maken, zonder afhankelijk te zijn van een volledige casusdekking.

Als tijdens de analysefase echter bleek dat voldoende relevante documenten op het niveau van een openbaar bestuur beschikbaar waren, werden deze documenten samengelegd. Op die manier kon ook de bredere bestuurlijke context in kaart worden gebracht, los van het specifieke model waarin een stad of gemeente participeert.

Gezien de finaliteit van dit onderzoek werd tijdens de documentanalyse gefocust op overeenkomsten met commerciële partners en intergemeentelijke samenwerkingsverbanden. Daarnaast werden ook verkeersveiligheidsevaluaties en politieverordeningen onderzocht. Aangezien verschillende stakeholders, waaronder lokale besturen, commerciële spelers en intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, tijdens het onderzoek bijkomende informatie aanleverden (bijv. toelichtingen over gegevensstromen binnen administratieve afhandelingsprocedures, standpunten van de VTC en het COC inzake de verwerkingsverantwoordelijkheid van persoonsgegevens, uitspraken van rechtbanken en presentaties over specifieke activiteiten van bedrijven en dienstverlenende verenigingen), werd een zevende categorie 'overige' toegevoegd. Uiteindelijk werden 71 documenten uit 51 verschillende steden en gemeenten geanalyseerd (Tabel 3).

Tabel 3 Geconsulteerde documenten in de documentanalyse.

Document	Aantal
Politieverordeningen	36
Verkeersveiligheidsevaluaties	13
Overige	15
Overeenkomsten met private bedrijven	4
Overeenkomsten met intergemeentelijke samenwerkingsverbanden	3
Totaal	71

Het verzamelen van de documenten verliep in verschillende fasen:

- Publiek beschikbare documenten, zoals politieverordeningen, werden verzameld op basis van een gerichte selectie van besturen, waarbij werd gestreefd naar voldoende variatie op het vlak van geografische spreiding, grootte van de stad of gemeente en bestuurlijke context (zoals kustgemeenten, gemeenten met een fusiecontext en gemeenten die GAS-snelheid organiseren via een intergemeentelijk samenwerkingsverband). Daarbij viel echter op dat het meest recente (en dus correcte)¹⁰ GAS-snelheidsreglement niet steeds (eenvoudig) terug te vinden is op gemeentelijke websites.
- Via een standaard slotvraag aan het einde van de bevraging (zie [punt 2.3](#)) werd aan de lokale besturen gevraagd om alle relevante documenten aan te leveren (via een upload module). Specifiek werd gevraagd naar een actueel politiereglement betreffende de beperkte snelheidsovertredingen (enkel in lokale besturen die GAS-snelheid toepassen), overeenkomsten tussen de stad/gemeente en private partners of intergemeentelijke samenwerkingsverbanden met betrekking tot GAS-snelheid (enkel in lokale besturen die GAS-snelheid toepassen), en lokale evaluaties van GAS-snelheid of het snelheidshandhavingsbeleid, bijvoorbeeld de evolutie in aantal overtredingen of de evolutie van de gereden snelheid (in alle steden en gemeenten).
- Na afloop van de diepte-interviews (zie [punt 2.4](#)) werd aan de respondenten gevraagd om eventuele aanvullende documenten en/of overeenkomsten te bezorgen. Verschillende partijen gaven hier gevolg aan en leverden extra stukken aan. Deze omvatten onder meer een toelichting over de gegevensstromen in het kader van de administratieve GAS afhandelingsprocedures, toelichting over de specifieke activiteiten/werking van bedrijven en intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, communicatie van de VTC en het COC over de verwerkingsverantwoordelijkheid voor persoonsgegevens, voorbeeldovereenkomsten tussen lokale besturen en commerciële partners en/of intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en een rechtbankvonnis.
- Tijdens de documentanalyse werd bijkomende informatie over de verwerking van persoonsgegevens opgevraagd bij verschillende betrokken partijen. Eén partij reageerde niet. Een andere partij, optredend namens een commercieel samenwerkingsverband, gaf nadere toelichting tijdens een online meeting, terwijl een derde partij de situatie per e-mail verduidelijkte.

¹⁰ Het toepassingsgebied van artikel 29quater Wegverkeerswet werd gewijzigd bij het decreet van 26 april 2024 houdende diverse bepalingen over mobiliteit, openbare werken en vervoer, BS 6 juni 2024. <https://www.vvsg.be/media/21479/download?inline>

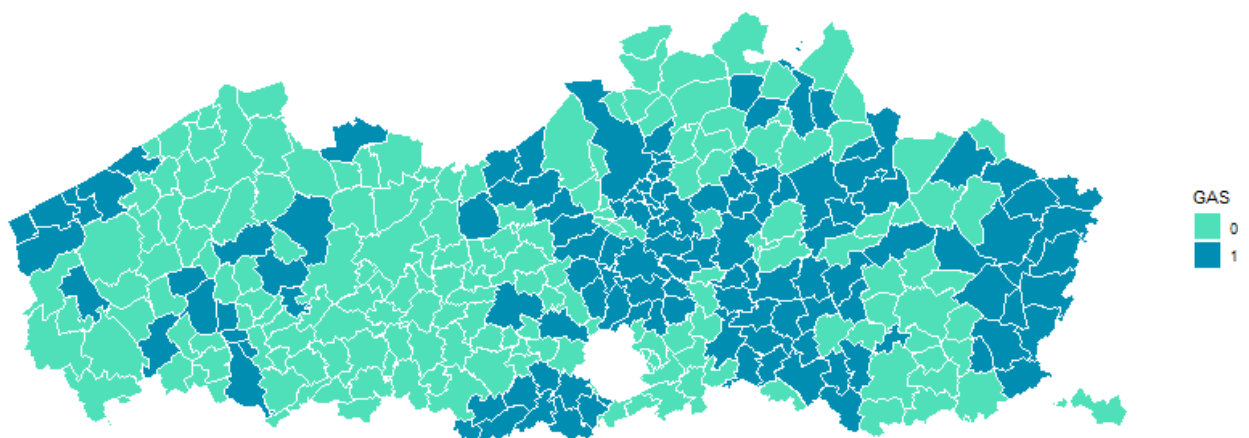
3 Resultaten

3.1 Exploratief dataonderzoek

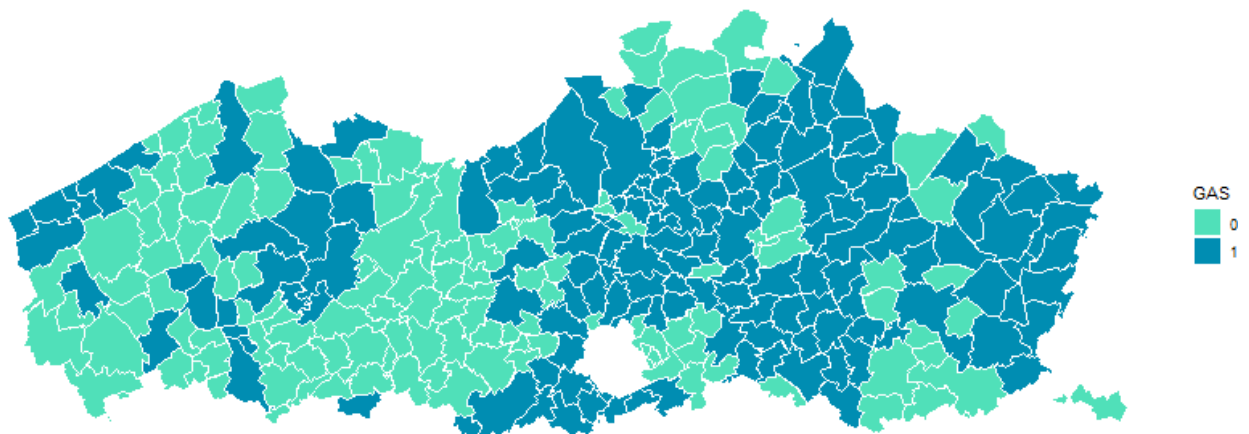
3.1.1 Steden en gemeenten met en zonder GAS-snelheid

Figuur 5 geeft een overzicht van steden en gemeenten die sinds februari 2021 GAS-snelheid inschreven in hun beleid en momenteel GAS-snelheid toepassen (status april 2026, data VVSG en departement MOW). Het betreft **150** steden en gemeenten met GAS-snelheid, wat overeenkomt met **53%** van alle Vlaamse steden en gemeenten.

Het aantal steden en gemeenten dat ingestapt is in GAS-snelheid stijgt. Een vorige inventarisatie in november 2024 toonde **121** steden en gemeenten met GAS-snelheid of **40%** van de Vlaamse steden en gemeenten¹¹ (Figuur 4). Er is één gemeente, Staden, die zijn bijzonder politiereglement betreffende de beperkte snelheidsovertredingen ingetrokken heeft (voordat het zou ingaan); er zijn geen andere steden of gemeenten die tussen november 2024 en april 2026 gestopt zijn met GAS-snelheid.



Figuur 4 Steden en gemeenten met GAS-snelheid (waarde 1, blauw) en zonder GAS-snelheid (waarde 0, groen). De figuur weerspiegelt de situatie in november 2024. Data: VVSG.



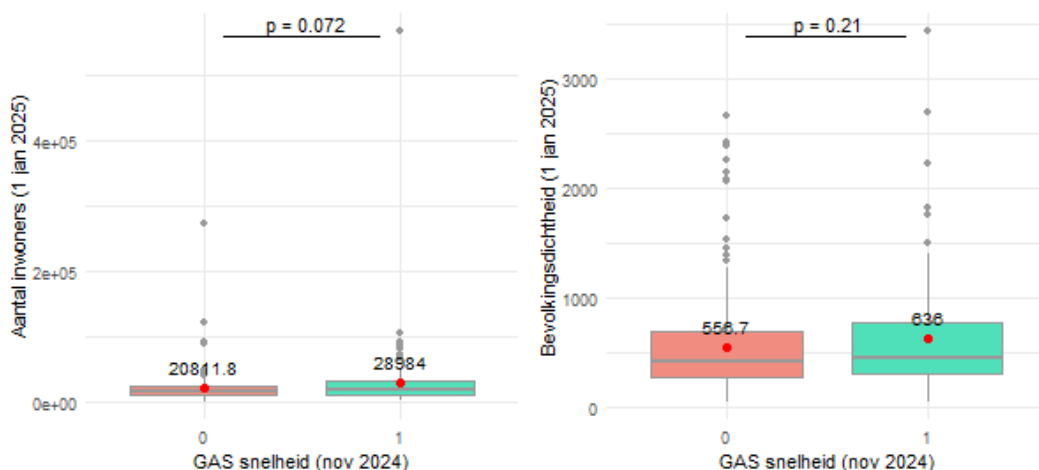
Figuur 5 Steden en gemeenten met GAS-snelheid (waarde 1, blauw) en zonder GAS-snelheid (waarde 0, groen). De figuur weerspiegelt de situatie in april 2026. Data: VVSG en departement MOW.

¹¹ Door gemeentefusies ging het aantal steden en gemeenten van 300 in 2024 naar 285 in 2026.

3.1.2 Kenmerken van steden en gemeenten met en zonder GAS-snelheid

3.1.2.1 Socio-demografische kenmerken en sociaaleconomische typologie

Steden en gemeenten met GAS-snelheid hebben gemiddeld genomen meer inwoners en kennen een hogere bevolkingsdichtheid (Figuur 6). De verschillen in totaal aantal inwoners zijn statistisch significant op een 90% significantieniveau¹². Voor bevolkingsdichtheid zijn de verschillen niet statistisch significant.



Figuur 6 Vergelijking van het aantal inwoners en de bevolkingsdichtheid in steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder GAS-snelheid (waarde 0). *Demografische data: Statbel.*

Opmerking: De box geeft de interkwartielafstand (IQR) weer, oftewel het bereik van waarden tussen het 25^e percentiel (Q1) en het 75^e percentiel (Q3). De verticale lijnen wijzen tot het minimum (Q1 - 1,5 * IQR) en het maximum (Q3 + 1,5 * IQR). Punten die buiten deze lijnen vallen, zijn outliers of uitschieters. Het rode punt duidt het gemiddelde aan; de horizontale lijn in de box duidt de mediaan aan.

Wanneer steden en gemeenten opgedeeld worden volgens de sociaaleconomische typologie van de gemeenten door Belfius, zijn het vooral de grootsteden, centrumsteden en gemeenten met economische aantrekkingskracht die momenteel ingestapt zijn in GAS-snelheid (Tabel 4). De enige grootstad of centrumstad die nog geen GAS-snelheid heeft is Gent; zij hebben echter beslist om in te stappen (project opstarten in 2026; operationeel in 2027). Bij de landelijke gemeenten is 1 op 3 gestart met GAS-snelheid.

Tabel 4 Aantal steden en gemeenten met en zonder GAS-snelheid (situatie april 2026) volgens de sociaaleconomische typologie van de gemeenten door Belfius (2017).

Groep van gemeenten	Steden en gemeenten zonder GAS-snelheid	Steden en gemeenten met GAS-snelheid	Percentage steden en gemeenten met GAS-snelheid
Woongemeenten	53	55	50,9%
Landelijke gemeenten	39	20	33,9%
Gemeenten met economische aantrekkingskracht	27	46	63,0%
Verstedelijkte gemeenten	11	13	54,2%
Grootsteden en centrumsteden	1	12	92,3%
Kustgemeenten	4	4	50,0%

3.1.2.2 Ruimtelijke clustering

Op basis van de Join Count statistiek kan nagegaan worden of er een ruimtelijke clustering optreedt van steden en gemeenten met GAS-snelheid. Er treedt clustering op wanneer er vaker 0:0 (naburige gemeenten hebben beiden geen GAS-snelheid) of 1:1 (naburige gemeenten hebben beiden GAS-snelheid) relaties

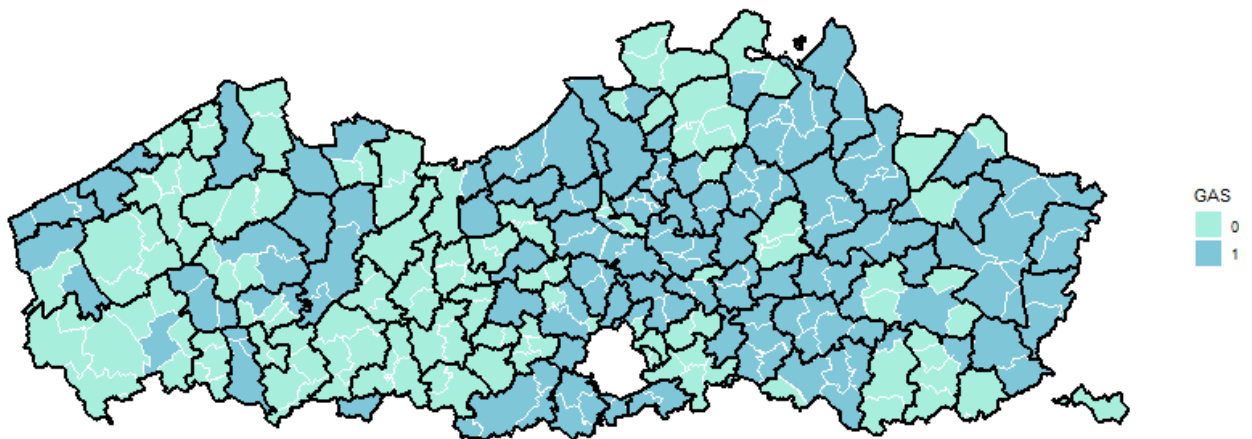
¹² Er is gebruik gemaakt van gegevens over GAS-snelheid in november 2024 en de bevolking op 1 januari 2025 om een zo dicht mogelijke match in de tijd te hebben.

optreden dan statistisch kan verwacht worden bij een random verdeling. Uit Tabel 5 blijkt dat er effectief een clustering is.

Tabel 5 Ruimtelijke clustering van steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder (waarde 0) GAS-snelheid: Resultaat van de Join count statistiek.

	Join count	Verwachte waarde	Variantie	z-waarde
0:0	43,30	31,96	2,29	7,50
1:1	55,19	39,49	2,40	10,12
1:0	43,51	71,55	7,12	-10,51

De clustering wordt deels verklaard doordat gemeenten binnen dezelfde politiezone vaker voor hetzelfde systeem lijken te kiezen, zoals weergegeven op Figuur 7. Het is echter geen noodzakelijke voorwaarde en er zijn meergemeentezones die verschillende systemen hanteren voor hun verschillende gemeenten.



Figuur 7 Steden en gemeenten met GAS-snelheid (waarde 1, blauw) en zonder GAS-snelheid (waarde 0, groen) (situatie april 2026) gecombineerd met de indeling in politiezones (zwarte lijn) (situatie januari 2024). Data GAS: VVSG en departement MOW.

In de provincies Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen zijn er opvallend minder steden en gemeenten die kiezen voor GAS-snelheid (Tabel 6). De hoogste percentages zijn er in de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. De lagere percentages in Oost-Vlaanderen zijn vermoedelijk toe te schrijven aan een correspondentie van het parket van Oost-Vlaanderen dat bij de start van GAS-snelheid de toepassing ervan eerder afraadde¹³.

Tabel 6 Aantal steden en gemeenten met en zonder GAS-snelheid (situatie april 2026) volgens provincie.

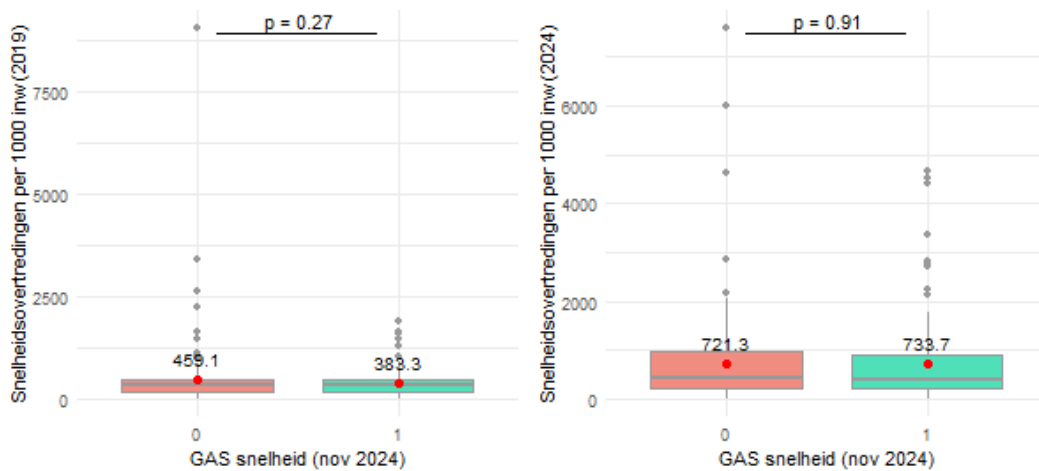
Provincie	Steden en gemeenten zonder GAS-snelheid	Steden en gemeenten met GAS-snelheid	Percentage steden en gemeenten met GAS-snelheid
Antwerpen	18	49	73,1%
Vlaams-Brabant	18	45	71,4%
Limburg	15	23	60,5%
West-Vlaanderen	44	18	29,0%
Oost-Vlaanderen	40	15	27,3%

3.1.2.3 Geregistreerde verkeersinbreuken snelheid

In 2024 werden er in Vlaanderen meer dan 5 miljoen snelheidsboetes uitgeschreven; dit omvat zowel GAS-boetes als strafrechtelijke boetes. Wat betreft het aantal vastgestelde snelheidsovertredingen per 1000 inwoners (via de administratieve en strafrechtelijke weg), is er een duidelijke stijging merkbaar over de tijd, zowel in steden en gemeenten met als zonder GAS-snelheid. De verschillen tussen lokale overheden met GAS-snelheid en zonder zijn echter niet statistisch significant: er worden niet meer snelheidsboetes uitgeschreven

¹³ Interview parket Oost-Vlaanderen, februari 2026

in gemeenten met GAS-snelheid dan in gemeenten zonder GAS-snelheid. Dit resultaat moet echter genuanceerd worden, aangezien vermoedelijk niet alle politiezones snelheidsovertredingen die administratief afgehandeld worden, doorgeven aan de ANG (Algemene Nationale Gegevensbank) verkeer, ook al is dit wel de richtlijn van het COC (Controleorgaan op de politionele informatie).



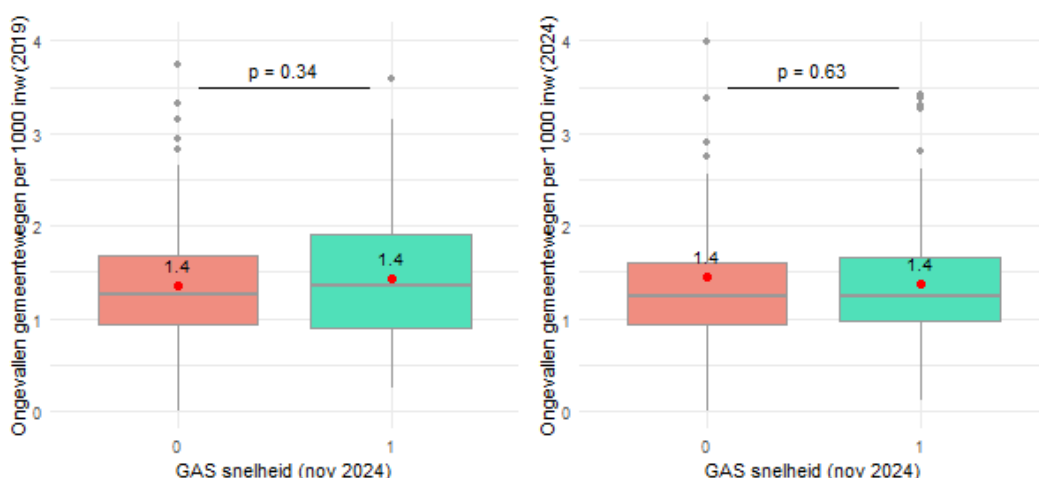
Figuur 8 Vergelijking van het aantal snelheidsovertredingen in 2019 en 2024 in steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder (waarde 0) GAS-snelheid (situatie november 2024). *Data snelheidsovertredingen: Federale Politie.*

3.1.2.4 Letselongevallen op gemeentewegen

Het gemiddeld aantal letselongevallen op gemeentewegen per 1000 inwoners is niet verschillend in steden en gemeenten die GAS-snelheid gebruiken en zij die dat niet doen. Dit is ook het geval voor de cijfers in 2019, waar de hypothese geponeerd kon worden dat net lokale besturen met uitzonderlijk veel ongevallen op gemeentewegen zouden kiezen voor een systeem als GAS-snelheid met intensievere handhaving op de lokale wegen. Dit blijkt niet uit de data. Deze analyse sluit niet uit dat er op specifieke trajecten binnen een stad of gemeente waar een handhavingssysteem geplaatst werd, het aantal ongevallen gedaald kan zijn.

Echter op het volledige grondgebied van steden en gemeenten wordt geen verschil geobserveerd in letselongevallen op gemeentewegen tussen lokale besturen die GAS-snelheid toepassen en zij die dat niet doen.

Anders gezegd, of snelheidshandhaving nu volledig afgehandeld wordt via het strafrechtelijke systeem, dan wel gedeeltelijk via GAS-snelheid, beide systemen kunnen leiden tot evenveel 'verkeersveiligheid'. Niet werken met GAS-snelheid betekent namelijk niet dat er niet aan snelheidshandhaving gedaan wordt of dat er niet op andere manieren aan verkeersveiligheid gewerkt wordt.



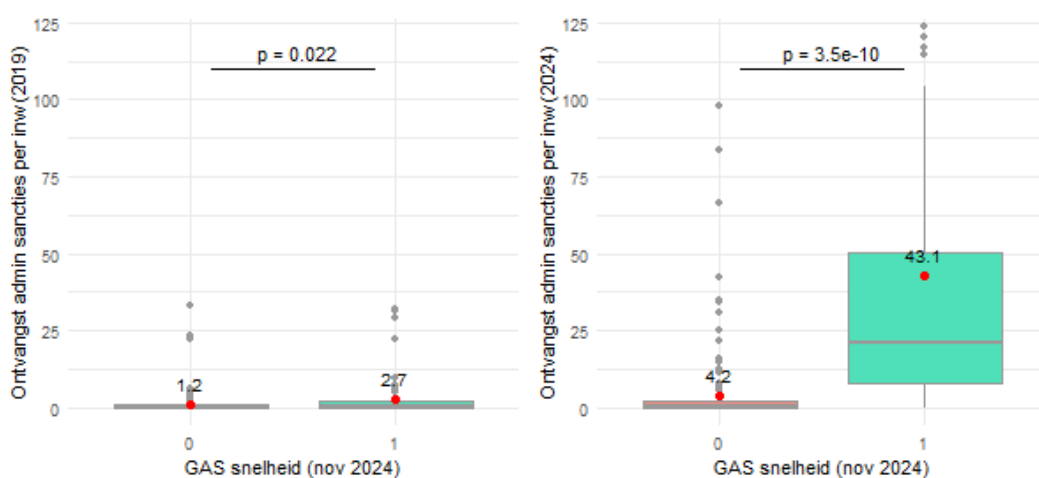
Figuur 9 Vergelijking van het aantal letselongevallen op gemeentewegen in 2019 en 2024 in steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder (waarde 0) GAS-snelheid (situatie november 2024). *Data letselongevallen: Statbel.*

3.1.3 Ontvangsten uit GAS-snelheid

3.1.3.1 Jaarrekeningen

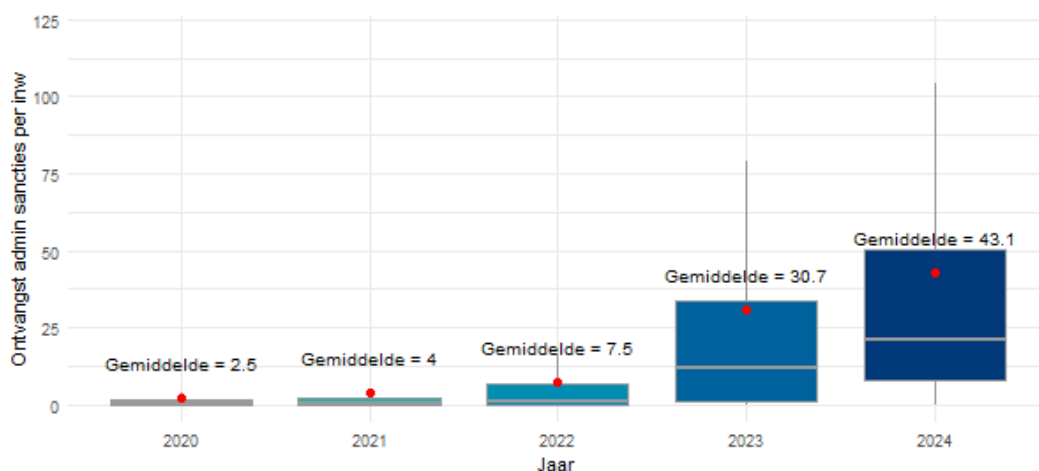
Jaarlijks rapporteren lokale besturen de ontvangsten uit administratieve sancties aan het Agentschap Binnenlands Bestuur. Vóór 2021 betroffen dit inkomsten uit GAS 1-4 en boetes voor het overtreden van de lage emissiezone (enkel van toepassing in Antwerpen en Gent). Vanaf 2021 komen daar de inkomsten voor GAS-snelheid bij.

De ontvangsten uit administratieve sancties kunnen uitgedrukt worden in euro per inwoner. Helaas werd er tot voor kort bij de rapportage geen opsplitsing gemaakt tussen inkomsten uit GAS 1-4 versus GAS-snelheid. De best mogelijke temporele match die gemaakt kan worden, is de situatie over GAS-snelheid (toegepast of niet) in november 2024 en de ontvangsten uit administratieve sancties in het jaar 2024 (Figuur 10). In 2024 ontvingen lokale besturen met GAS-snelheid gemiddeld €43,1 per inwoner aan administratieve sancties. In steden en gemeenten zonder GAS-snelheid was dit slechts €4,2. Het blijkt dus dat het merendeel van de inkomsten in deze categorie toe te schrijven zijn aan administratieve snelheidsboetes. De stijging ten opzichte van 2019 in beide groepen kan toegeschreven worden aan een stijging in GAS 4 én in GAS-snelheid.



Figuur 10 Vergelijking van ontvangsten uit administratieve sancties in 2019 en 2024 in steden en gemeenten met (waarde 1) en zonder (waarde 0) GAS-snelheid (situatie november 2024). Data ontvangsten: Agentschap Binnenlands Bestuur.

Figuur 11 toont de evolutie doorheen de tijd in steden en gemeenten die in november 2024 gebruik maakten van GAS-snelheid. In deze steden en gemeenten is er een sterke toename van de ontvangsten van €2,5 per inwoner in 2020 tot €43,1 per inwoner in 2024.



Figuur 11 Evolutie van ontvangsten uit administratieve sancties in steden en gemeenten met GAS-snelheid (situatie november 2024). De outliers worden niet weergegeven op de figuur. Data ontvangsten: Agentschap Binnenlands Bestuur.

Wanneer de ontvangsten uit alle administratieve sancties bekeken worden per lokaal bestuur, zijn er een aantal gemeenten die eruit springen (Tabel 7). In 2023 en 2024 is Lo-Reninge koploper met meer dan €400 per inwoner. In 2023 vervolgden Zutendaal en Boortmeerbeek de top 3; in 2024 Wommelgem en Bocholt. Bij de steden en gemeenten zonder GAS-snelheid, is Gent koploper in 2024 met €98 per inwoner (dit omvat o.a. inkomsten uit overtredingen op de lage emissiezone). Waar in 2020 en 2021, voor de invoering van GAS-snelheid, vooral de grotere steden en gemeenten de hoogste ontvangsten hadden per inwoner, bestaat in 2024 de top 5 quasi uitsluitend uit kleinere gemeenten. In sommige steden en gemeenten zijn de inkomsten uit GAS op 1 jaar tijd explosief gestegen; dit is toe te schrijven aan de lokale invoering van GAS-snelheid.

Tabel 7 Top 5 van steden en gemeenten met de hoogste ontvangsten uit administratieve sancties per inwoner per jaar. Rood = geen GAS-snelheid in jaar x; Groen = wel GAS-snelheid in jaar x. *Data ontvangsten: Agentschap Binnenlands Bestuur.*

Stad of gemeente	Ontvangsten uit administratieve sancties per inwoner	Stad of gemeente	Ontvangsten uit administratieve sancties per inwoner
Top 5 (jaar 2020)		Top 5 (jaar 2021)	
Gent	€58,07	Mechelen	€70,90
Antwerpen	€36,38	Gent	€57,80
Leuven	€27,92	Leuven	€57,45
Berlaar	€23,84	Halle	€42,08
Turnhout	€21,95	Antwerpen	€34,89
Top 5 (jaar 2022)		Top 5 (jaar 2023)	
Mechelen	€121,40	Lo-Reninge	€490,08
Leuven	€78,43	Zutendaal	€203,86
Genk	€71,82	Boortmeerbeek	€197,28
Gent	€69,24	Mechelen	€143,12
Antwerpen	€55,10	Lier	€140,00
Top 5 (jaar 2024)			
Lo-Reninge	€441,96		
Wommelgem	€296,06		
Bocholt	€191,05		
Zutendaal	€162,54		
Bekkevoort	€156,91		

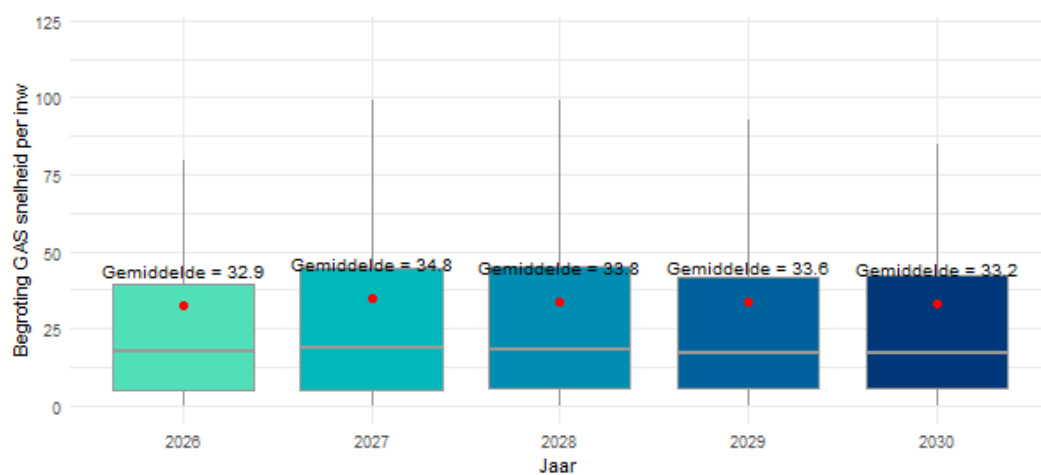
3.1.3.2 Begroting

Lokale besturen dienen een meerjarenbegroting kenbaar te maken aan het Agentschap Binnenlands Bestuur. Vanaf 2026 moeten ontvangsten uit GAS-snelheid afzonderlijk begroot worden. De huidige analyse evalueert de begroting met een tijdshorizon van 5 jaar (2026 t.e.m. 2030)¹⁴.

In 2026 begroten alle Vlaamse steden en gemeenten samen €121 miljoen ontvangsten uit GAS-snelheid. Dit bedrag stijgt naar €144 miljoen in 2027, waarna het opnieuw licht daalt tot €140 miljoen in 2030. Veertig steden en gemeenten ramen in 2026 meer dan €1 miljoen aan inkomsten uit GAS-snelheid.

Een opvallende vaststelling is dat in de meeste steden en gemeenten de begrote ontvangsten uit GAS-snelheid hetzelfde blijven van jaar tot jaar, soms met een zeer kleine aanpassing. 104 van de 266 lokale besturen (39,1%) die in 2024 inkomsten hadden uit GAS, schrijven toch €0 in hun begroting voor 2026. Mogelijk willen ze hun begroting niet afhankelijk stellen van inkomsten uit snelheidsovertredingen. Van de steden en gemeenten die in 2026 een bedrag hoger dan €0 in hun begroting schrijven, bedragen de ontvangsten in 2026 uit GAS-snelheid gemiddeld €32,9 per inwoner (Figuur 12). Toch zijn er ook hier uitschieters, met geraamde ontvangsten van gemiddeld €289 per inwoner in 2026 in Bekkevoort en €293 per inwoner in 2027 in Zutendaal.

¹⁴ Cijfers via <https://analysetool.bbcdr.be/>; gedownload op 2 april 2026.



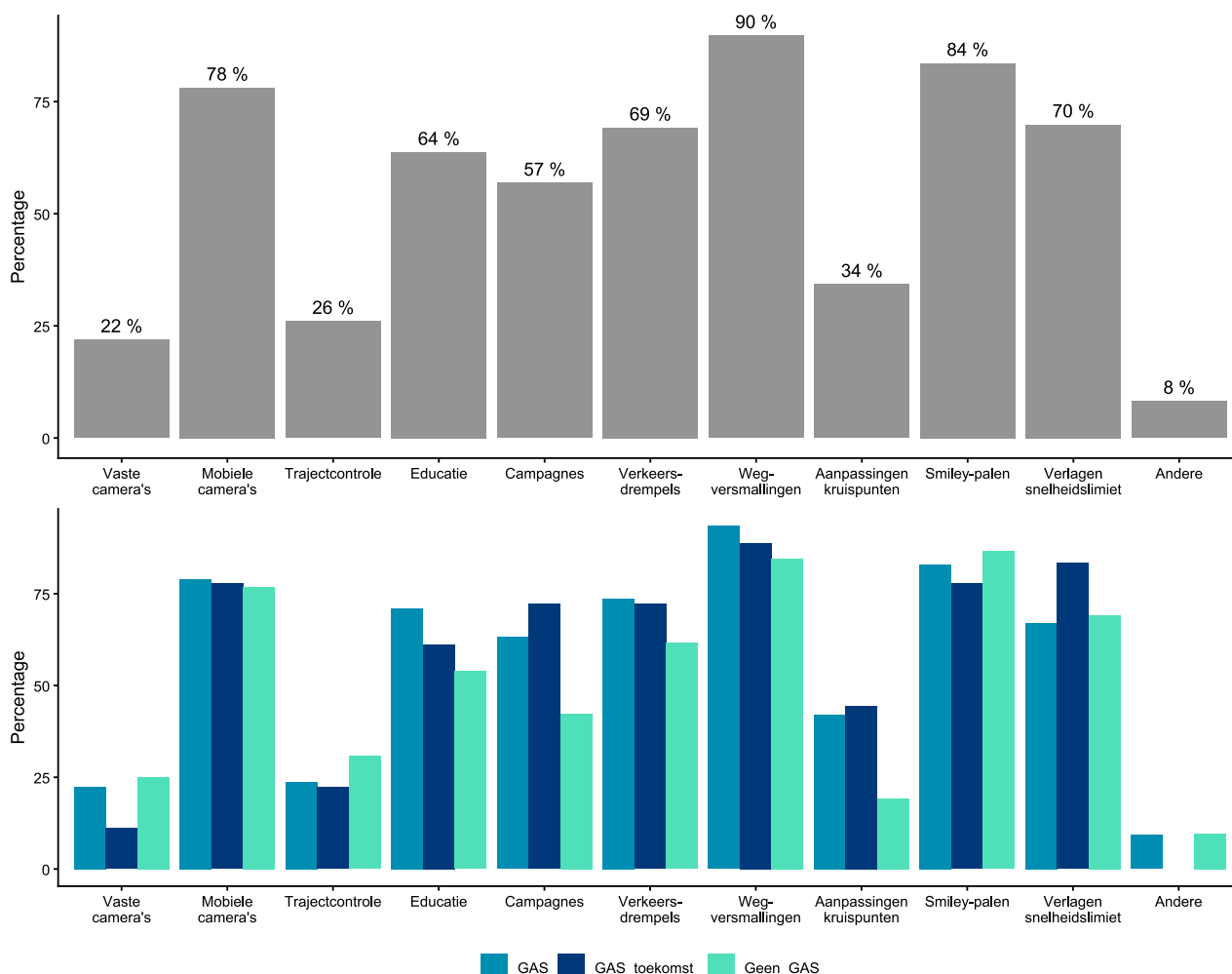
Figuur 12 Evolutie van begrote ontvangsten uit GAS-snelheid in steden en gemeenten die de inkomsten niet nul schatten. De outliers worden niet weergegeven op de figuur. *Data: Agentschap Binnenlands Bestuur.*

3.2 Bevraging bij steden & gemeenten

De enquête bij lokale besturen werd, zoals hiervoor reeds vermeld, op voldoende wijze ingevuld door 151 steden en gemeenten. Dit is een responsgraad van 53%. Ruim de helft van deze lokale besturen, namelijk 81 oftewel 54%, werkt momenteel reeds met GAS-snelheid. Nog eens 18 steden en gemeenten (12%) hebben beslist om GAS-snelheid in te voeren. 52 steden en gemeenten (34%) zijn momenteel niet ingestapt in GAS-snelheid. Onderstaande analyses zijn gebaseerd op deze steekproef.

3.2.1 Aanpak van de snelheidsproblematiek

Aan alle steden en gemeenten werd gevraagd hoe men overdreven snelheid op lokaal niveau aanpakt. Bij het invullen van deze vraag werd gevraagd naar de situatie vóór de invoering van GAS-snelheid (voor lokale besturen zonder GAS-snelheid betekent dit de huidige situatie). Er werd een lijst van maatregelen voorgelegd en meerdere antwoorden waren mogelijk. De lijst omvat maatregelen die zich richten op handhaving (enforcement), educatie en sensibilisering (education) en infrastructuur (engineering). De top 3 maatregelen wanneer alle steden en gemeenten samen geanalyseerd worden, zijn (1) wegversmallingen → 90%, (2) smiley-borden → 84%, en (3) mobiele camera's → 78%. Bijna alle lokale besturen zetten een pallet aan maatregelen in om de snelheidsproblematiek aan te pakken. Wat betreft handhaving, zijn vaste snelheidscamera's en trajectcontroles veel minder populair dan mobiele camera's op het lokale niveau (situatie vóór de eventuele invoering van GAS-snelheid).



Figuur 13 "Welke maatregelen nam uw stad of gemeente voor de invoering van GAS-snelheid om de lokale snelheidsproblematiek aan te pakken?" (lokale besturen die momenteel of in de toekomst GAS-snelheid gebruiken). "Op welke manier gaat uw stad/gemeente om met snelheidsgerelateerde verkeersveiligheidsproblemen?" (lokale besturen zonder GAS-snelheid). De bovenste grafiek toont het resultaat voor alle steden en gemeenten samen; de onderste grafiek maakt een onderscheid tussen steden en gemeenten met GAS-snelheid, steden en gemeenten waar beslist is om GAS-snelheid in te voeren, en steden en gemeenten zonder GAS-snelheid.

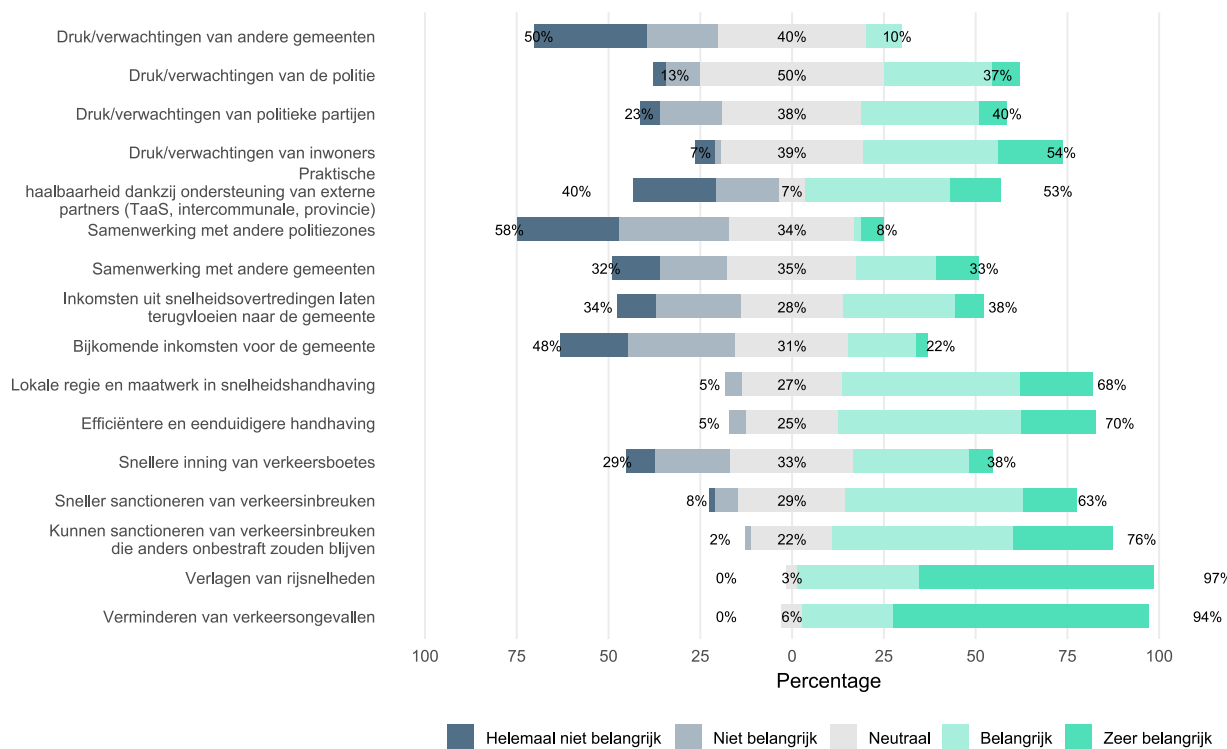
Uit de data blijken er weinig verschillen tussen de groepen (GAS-snelheid ingevoerd; beslist om GAS-snelheid in de toekomst in te voeren; geen GAS-snelheid) in genomen maatregelen. Grootsteden en centrumsteden zetten vaker dan andere lokale besturen handhaving in, zo zet bijvoorbeeld 2/3^{de} trajectcontroles in. Steden en gemeenten die GAS-snelheid zullen invoeren, lijken iets vaker een snelheidsverlaging te hebben doorgevoerd. Mogelijk wordt die niet goed nageleefd waardoor deze besturen op zoek zijn naar manieren om dit beter af te dwingen. Het komt niet naar voor dat lokale besturen die niet in GAS-snelheid zitten historisch meer inzetten op infrastructuur of educatie. Huidige maatregelen om de snelheidsproblematiek aan te pakken zijn geen goede voorspeller voor het al dan niet instappen in GAS-snelheid.

Belangrijk is dat handhaving via de invoering van GAS-snelheid zelden de enige maatregel is die een stad of gemeente neemt om de snelheid te verlagen. In gemeenten die GAS-snelheid toepassen, zijn er sinds de invoering van GAS-snelheid maar door 10% van de lokale besturen geen bijkomende snelheidsverlagende maatregelen genomen. In 62% van de steden en gemeenten met GAS-snelheid zijn er fietszones ingevoerd. 57% van de lokale besturen kozen voor de aanleg of vernieuwing van verkeersremmers (drempels, poorteffecten, asverschuivingen) in combinatie met GAS-snelheid. Ten slotte is ook het gebruik van dynamische snelheidsdisplays frequent (53% van de lokale besturen met GAS-snelheid); de populaire smiley-palen zijn een middel om aan sensibilisering te doen.

3.2.2 Beslissingsproces en verloop van snelheidshandhaving

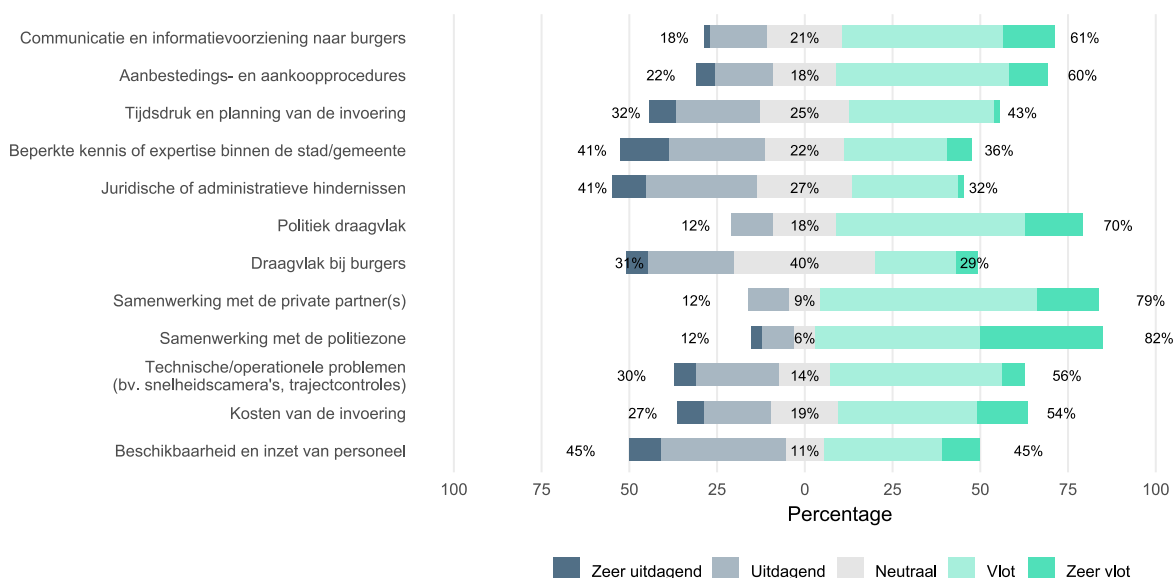
In de meeste steden en gemeenten komt het initiatief om GAS-snelheid te implementeren van het college van burgemeester en schepenen. Maar ook de politiezone is in meer dan de helft van de steden en gemeenten betrokken en neemt mee het initiatief. In 1 op de 3 gevallen betreft het een gezamenlijk initiatief van meerdere gemeentebesturen binnen eenzelfde politiezone. Aangezien de directe inkomsten van de administratieve sancties voor beperkte snelheidsovertredingen bij de gemeente liggen, heeft de politiezone daar financieel geen rechtstreeks belang bij (tenzij anders overeengekomen met de stad of gemeente). Integendeel, het betekent vaak meer werk. Het instappen in GAS-snelheid blijkt heel vaak uitsluitend een politieke beslissing; een respondent in de enquête gaf aan: "Als mobiliteitsambtenaar werd ik niet betrokken in de beslissing om over te stappen naar GAS-snelheid".

Bij het **nemen van de formele beslissing** om in te stappen in GAS-snelheid spelen verschillende zaken. De belangrijkste overwegingen zijn het verlagen van de rijsnelheden en het verminderen van verkeersongevallen (Figuur 14). Een reden die ook zeer vaak aangehaald wordt, is het kunnen sanctioneren van verkeersinbreuken die anders onbestraft zouden blijven. 'Bijkomende inkomsten voor de gemeente' wordt door 22% van de lokale besturen die momenteel met GAS-snelheid werken aangehaald als een (zeer) belangrijke overweging bij de beslissing om GAS-snelheid in te voeren; 31% staat hier neutraal tegenover; 48% geeft aan dat dit niet belangrijk was. In steden en gemeenten die beslist hebben om in de nabije toekomst te starten met GAS-snelheid, geeft 33% aan dat de bijkomende inkomsten (zeer) belangrijk zijn; 33% antwoordt neutraal.



Figuur 14 "Hoe belangrijk waren de volgende overwegingen bij de beslissing om GAS-snelheid in te voeren?" in steden en gemeenten met GAS-snelheid. De weergegeven percentages zijn (1) de som van 'Helemaal niet belangrijk' en 'Niet belangrijk', (2) 'Neutraal', (3) de som van 'Belangrijk' en 'Zeer belangrijk'.

In steden en gemeenten die momenteel werken met GAS-snelheid verliep de **invoering** over het algemeen vlot. De aspecten die het meest positief beoordeeld worden, zijn de samenwerking met de politiezone, de samenwerking met private partner(s) en het politieke draagvlak (Figuur 15). Uitdagender zijn de beperkte beschikbaarheid van personeel, de beperkte kennis of expertise binnen de stad/gemeente, en juridische of administratieve hindernissen. Waar bij de beslissing om GAS-snelheid in te voeren verwachtingen van inwoners belangrijk bleken; is het draagvlak bij diezelfde burgers toch een bezorgdheid bij de invoering ervan.



Figuur 15 "Hoe verliep de invoering van GAS-snelheid in uw stad/gemeente op het vlak van...?" in steden en gemeenten met GAS-snelheid.

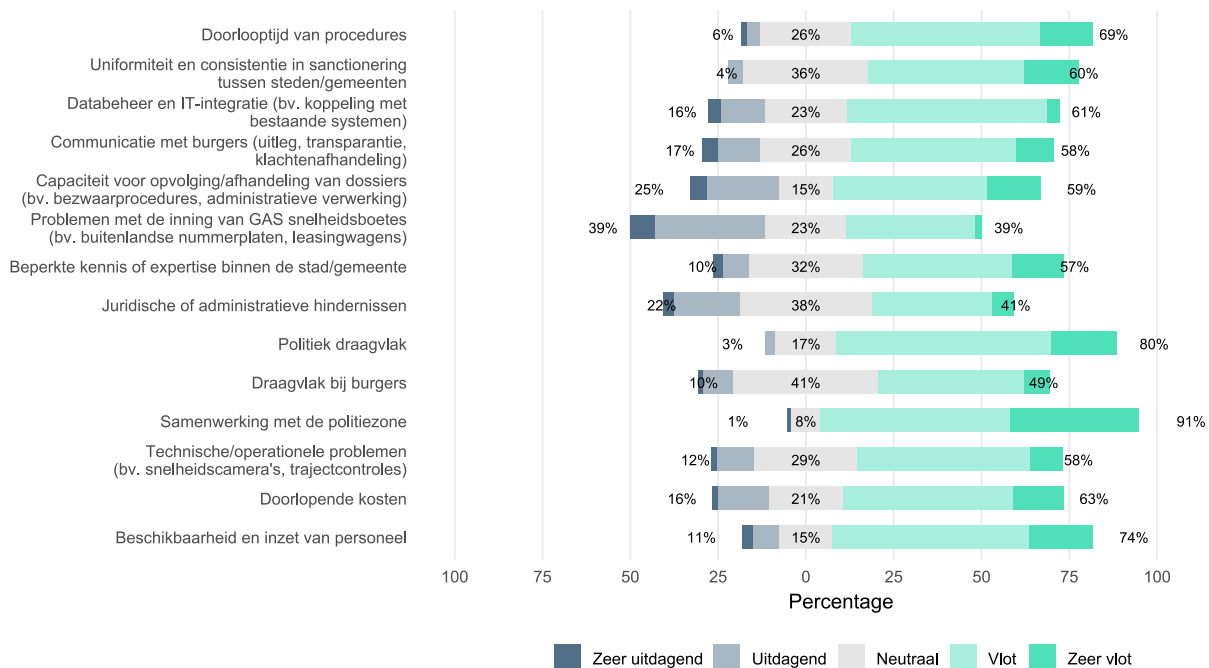
Na de opstart van GAS-snelheid, komt een stad/gemeente op een bepaald moment in een meer **routineuze operationele fase**. Het valt op dat de uitdagingen afnemen en dat het proces vlotter verloopt (Figuur 16).

Toch zijn er een aantal blijvende (en nieuwe) hindernissen, bijvoorbeeld juridische of administratieve hindernissen. Het vaakst genoemde probleem hier is de inning van GAS-snelheidsboetes bij buitenlandse nummerplaten of bij voertuigen op naam van rechtspersonen. Een uitschieter in positieve zin is de uiterst vlotte samenwerking met de lokale politiezone. Er zijn weinig verschillen tussen steden en gemeenten die GAS-snelheid organiseren in eigen beheer versus besturen die samenwerken in een concessiemodel (zoals TaaS¹⁵).

Een aantal respondenten alludeerden extra op de juridische hindernissen bij afsluiting van de vragenlijst:

- "Graag aanpassing van de regelgeving om de straffeloosheid ten aanzien van rechtspersonen dringend op te lossen."
- "Hindernis: Het gebrek aan inningsmogelijkheden voor wagens ingeschreven in het buitenland maar hier wel langdurig aanwezig zijn. Consignatie, ter plaatse betalen achterstallige boetes, ... (straffeloosheid) ..."
- "Het correcte adres van overtredders met een Frans kenteken is heel moeilijk traceerbaar. Reden geen koppeling met vb. zoals in België D.I.V. Als kustgemeente vlakbij de Franse grens zijn er heel wat Franse overtredders die zo de GAS 5-overtreding niet betalen...tot ergernis van iedereen. Kan daar iets aan gedaan worden?"

Technische problemen lijken niet frequent; toch is er een gemeente met GAS-snelheid met camera's in eigen beheer, die hiernaar verwijst: "Al verschillende technische defecten (extreem hoog dataverbruik) en zelfs vandalisme brand gehad. Moeilijke contacten met deze firma's, lange duurtijd voor reparaties of onderzoek naar gebreken, waardoor de ANPR camera's voor lange tijd buiten dienst zijn. Firma's vragen hoge onderhoudscontracten + ijkingskosten-> vb. ijkingskosten vaak veel goedkoper via een andere firma maar dit moet je dan weer zelf uitzoeken en regelen. Bijkomende ANPR plaatsen kan enkel met zelfde type camera (deze zijn dan ook weer niet overal verkrijgbaar)".



Figuur 16 "Hoe loopt GAS-snelheid ondertussen in uw stad/gemeente op het vlak van...? (operationele fase, periode na de initiële invoering)" in steden en gemeenten met GAS-snelheid.

¹⁵ TaaS of 'Trajectcontrole as a Service'; een consortium van private aanbieders dat momenteel wordt aangeboden onder de naam 'Drive for Zero'. In dit rapport wordt nog gebruik gemaakt van de oorspronkelijke naam TaaS omdat dit de meest gangbare benaming was tijdens het onderzoek. TaaS werkt volgens een concessiemodel.

3.2.3 Handhavingssystemen

3.2.3.1 Type handhavingssystemen

Welke handhavingssystemen (vaste camera's, bemande of onbemande mobiele camera's, trajectcontroles) gebruiken lokale besturen?

Binnen steden en gemeenten die werken met GAS-snelheid is de combinatie van trajectcontroles met mobiele controles het meest populair (46%). In nog eens 21% van de steden en gemeenten komen daar vaste snelheidscamera's bij. 14% van de lokale besturen met GAS-snelheid werken uitsluitend met mobiele camera-systemen, en 7% werken uitsluitend met trajectcontroles. In conclusie, meer dan 3/4^{de} werkt met meerdere handhavingssystemen; 74% werkt met minstens één trajectcontrole¹⁶. Snelheidshandhaving in steden en gemeenten met GAS-snelheid is dus meer dan enkel trajectcontroles. Een gemeente die startte met GAS-snelheid schreef: "Wij hebben geen trajectcontroles ingevoerd. We zijn tevreden met de bemande controles die bijzonder flexibel worden ingezet. Dat volstaat ook. Verkeersveiligheid gaat boven inkomsten uit inbreuken".

In steden en gemeenten die in de toekomst zullen starten met GAS-snelheid werd gevraagd naar de camera's die zij plannen in te zetten voor GAS-snelheid. Grotendeels vertoont dit dezelfde tendensen. Een kwart van de lokale besturen weet nog niet welke systemen ze zullen inzetten.

Bij lokale besturen die momenteel niet met GAS-snelheid werken, zijn mobiele controles het meest populair, en vervolgens de combinatie van vaste, mobiele en trajectcontroles.

Snelheidscamera's worden niet uitsluitend gebruikt voor handhaving van snelheid. Een gemeente gaf bijvoorbeeld aan: "Camera's van trajectcontrole worden ook gebruikt voor recherche en andere politieke doeleinden". Een ander bestuur geeft aan dat hun ANPR-camera's een "preventief effect op misdrijven (diefstalpreventie)" hebben, en "Belangrijk bij het oplossen van misdrijven, over de gemeentegrenzen heen" zijn.

3.2.3.2 Duur van controles

De duur van mobiele controles, bemand of onbemand, is variabel: van een afgesproken aantal uren per maand tot een afgesproken aantal uren per jaar. Gerapporteerde cijfers gaan van 5 uur per maand tot 1000 uur per jaar (=83 uur per maand), met een gemiddelde van ~30 uur per maand. Vaste camera's en trajectcontroles controleren typisch 24/7, met enkele uitzonderingen. Een gemeente schreef bijvoorbeeld: "trajectcontroles zijn pas in juli 2024 geïnstalleerd en op dat moment was er te weinig capaciteit bij de politie om ze continu aan te zetten. Nu staan ze wel continu aan en werken ze al het hele jaar".

Een kleinere gemeente geeft aan dat ze na de invoering van GAS-snelheid niet meer controles willen doen, om niet de indruk te wekken dat het een verdienenmodel is: "Het aantal snelheidscontroles ligt al jaren op 80 à 100 uur per jaar en bij de invoering van GAS5 is er expliciet vastgelegd dat dit aantal behouden blijft en niet opgetrokken wordt".

3.2.3.3 Eigendom en financiering

Vaste camera's die ingezet kunnen worden voor GAS-snelheid zijn ofwel volledig eigendom van de stad/gemeente, ofwel volledig eigendom van de politiezone, ofwel gedeeld door beide. Een gemeente (met GAS-snelheid) geeft aan dat hun vaste camera's gedeeld worden gefinancierd door de gemeente en de politiezone, maar dat deze momenteel niet worden ingezet voor GAS. Dit is binnen het wetgevende kader enkel mogelijk wanneer deze camera's geplaatst zijn op wegen met een snelheidslimiet die niet 30 of 50 km/u is, of indien dit specifiek in hun politieverordening zo opgenomen is¹⁷. Een gemeente die beslist heeft om te starten met GAS-snelheid, geeft aan dat hun eigen flitspalen "ingekanteld" zullen worden in GAS-snelheid (i.p.v. strafrechtelijke afhandeling). In steden en gemeenten zonder GAS-snelheid zijn de aanwezige vaste

¹⁶ Er werd gevraagd naar alle snelheidscontroles in een stad of gemeente, en niet uitsluitend die systemen die kunnen gebruikt worden in het kader van GAS-snelheid.

¹⁷ Bij nazicht lijken de vaste snelheidscamera's in deze gemeente wel degelijk geplaatst op wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u. Als ze deze camera's niet hebben uitgesloten in het politiereglement moeten deze gebruikt worden voor GAS-snelheid – elk ander scenario is niet legaal.

flitscamera's voornamelijk van het Agentschap Wegen en Verkeer; enkele steden, gemeenten of politiezones hebben ook eigen vaste camera's.

Mobiele onbemande camera's (LIDAR, type 'Sammeke') zijn meestal in eigendom van de politiezone of worden gedeeld aangekocht tussen de politiezone en de stad/gemeente. Soms wordt de camera volledig aangekocht door de stad of gemeente. Het gebruik op huurbasis van een onbemande mobiele camera komt ook voor, waarbij huur zowel door het lokaal bestuur als door de politiezone mogelijk is. Steden of gemeenten met GAS-snelheid lijken iets vaker over te gaan tot het zelf aankopen van onbemande mobiele camera's, waar bij steden of gemeenten zonder GAS-snelheid bijna altijd de politiezone eigenaar is.

In het kader van GAS-snelheid, worden trajectcontroles het frequentst door de stad of gemeente aangekocht (43%). Soms wordt de trajectcontrole gedeeld tussen politiezone en lokaal bestuur, waarbij bijvoorbeeld het lokale bestuur de politiezone een budget en de opdracht geeft om tot aankoop over te gaan (11%). In enkele gevallen is de politiezone volledig eigenaar (5%). Een vorm van leasing, bijvoorbeeld via een constructie zoals TaaS, is een andere manier van financiering van trajectcontroles binnen GAS-snelheid (33%). In steden en gemeenten zonder GAS-snelheid zijn de aanwezige trajectcontroles vooral door het Agentschap Wegen en Verkeer op gewestwegen geplaatst. Enkele steden en gemeenten hebben zelf een trajectcontrole aangekocht voor handhaving die niet onder GAS-snelheid valt, al dan niet in cofinanciering met de politiezone.

3.2.3.4 Aantal camera's

Er blijkt bij respondenten veel onwetendheid over het aantal snelheidscamera's op hun grondgebied (aanzienlijk aantal antwoorden "Ik heb daar geen zicht op"). Dit is zeker het geval voor de camera's die niet in eigen beheer zijn, bijvoorbeeld de camera's van het Agentschap Wegen en Verkeer of snelheidscamera's op autosnelwegen. Men lijkt beter op de hoogte te zijn van het aantal trajectcontroles in zijn stad of gemeente, en dan vooral de trajectcontroles in eigen beheer. Mogelijk is de installatie recenter of worden ze vaker aangesproken over de trajectcontroles.

Lokale besturen rapporteren maximaal 12 vaste snelheidscamera's op hun grondgebied, maar meestal ligt dit aantal tussen 2 en 6. Van mobiele camera's, zowel bemand als onbemand, hebben steden en gemeenten meestal maar één exemplaar, soms twee. Bij trajectcontroles is de spreiding veel groter: er zijn heel wat besturen met maar 1 of 2 trajectcontroles (zowel in steden/gemeenten met GAS-snelheid als zonder GAS-snelheid), maar er zijn ook een 10-tal gemeenten die 10 of meer trajectcontroles op hun grondgebied hebben; met een maximum van 34. De grote aantallen per stad/gemeente zijn steeds geplaatst binnen de context van GAS-snelheid.

Er zijn 22 lokale besturen met GAS-snelheid die in een samenwerking zitten met TaaS en die het aantal trajectcontroles ingevuld hebben in de vragenlijst. Zij rapporteren gemiddeld 6,59 trajectcontroles; met een spreiding van 2 tot 23.

3.2.3.5 Selectie van controlelocaties

Bij alle types camerasystemen antwoorden lokale besturen unaniem dat het aspect verkeerveiligheid belangrijk of zeer belangrijk is in de beslissing om een camera te plaatsen op een bepaalde locatie.

Een hogere verkeersintensiteit is vooral belangrijk bij vaste snelheidscamera's en bij trajectcontroles, en speelt minder bij mobiele controles. Verwachtingen of vragen van inwoners worden het vaakst beantwoord met bemande mobiele snelheidscamera's. Bij mobiele camera's is het advies of het initiatief van de politiezone zeer belangrijk in de keuze voor de locatie van de camera; bij vaste camera's en trajectcontroles is dit iets minder. De praktische of technische haalbaarheid van snelheidshandhaving op een bepaalde locatie speelt uiteraard altijd een rol, maar lijkt het minst cruciaal voor vaste snelheidscamera's en net het meest belangrijk voor onbemande mobiele camera's.

Er komen geen verschillen tot uiting tussen lokale besturen met GAS-snelheid en zonder GAS-snelheid wat betreft de locatiekeuze van camera's, ook niet voor trajectcontroles. Het is dus niet zo dat financiële overwegingen of verkeersintensiteit belangrijker zijn in de locatiekeuze bij GAS-snelheid dan zonder GAS-snelheid (wat je mogelijk zou kunnen verwachten als een snelheidscontrole ingezet wordt om zo veel mogelijk inkomsten voor de stad of gemeente te genereren).

Een gemeente met GAS-snelheid meldde het volgende: "we plannen nog twee bijkomende trajectcontroles maar zoeken nog uit waar, omdat er verschillende straten zijn waar inwoners vragen naar..."

3.2.3.6 Relatie tot snelheidsremmende maatregelen

Handhaving is een methode om de gereden snelheid te verlagen; infrastructuurmaatregelen zijn een andere optie. Vaak is er een interactie tussen beide. 16 lokale besturen die momenteel met GAS-snelheid werken, verklaren dat ze op 1 of meerdere locaties snelheidsremmende maatregelen (vluchtheuvels, vaste snelheidscamera's, bloembakken) hebben verwijderd bij de installatie van trajectcontroles; 40 zeggen dat ze dit niet gedaan hebben. Bij steden en gemeenten zonder GAS-snelheid (momenteel niet of gepland) verklaart ongeveer 14% dat er op 1 of meerdere locaties snelheidsremmende maatregelen zijn verwijderd bij de installatie van trajectcontroles. Mogelijk voelen sommige steden en gemeenten zich verplicht tot het verwijderen van snelheidsremmende infrastructuur in het kader van de geldende wetgeving, zoals een gemeente meldde: "Geverbaliseerden denken soms de dans te kunnen ontspringen bij een politierechter omdat een verhoogd kruispunt (snelheidsregime 30 km/u) hen vrijstelt van sancties, omdat de wetgeving stelt dat er slechts één snelheidsregime mag gelden. Het is dus niet dat gemeenten of TaaS meer boetes wensen door de snelheidsremmers weg te nemen; eerder de wetgeving is daar de aanleiding toe en zou wat verduidelijking of aanpassing kunnen gebruiken".

Het is maar in een handvol steden en gemeenten dat men andere snelheidsremmende maatregelen toevoegt bij de installatie van trajectcontroles. Soms worden er wel aankondigingsborden geplaatst voor een snelheidscamera¹⁸; een gemeente schrijft: "Elke trajectcontrole wordt ter plaatse aangekondigd met een groot verkeersbord zwarte letters op geel bord. Verschillende gemeenten hebben dat voorbeeld gevolgd."

In iets meer dan een kwart van de steden en gemeenten werd er bij de installatie van 1 of meerdere trajectcontroles ook een verlaging doorgevoerd van de maximumsnelheid. Dit aandeel is gelijkaardig in steden en gemeenten met en zonder GAS-snelheid.

3.2.4 Inkomsten uit GAS-snelheid

3.2.4.1 Jaarlijkse inkomsten

Steden en gemeenten die momenteel werken met GAS-snelheid innen rechtstreeks de snelheidsboetes die voldoen aan de voorwaarden van GAS-snelheid. Er zijn grote verschillen in de totale jaarlijkse inkomsten (voor aftrek van allerlei kosten) tussen lokale besturen. Het meest recente volledige jaar waarover besturen konden rapporteren op het moment van de enquête was 2024. De meerderheid van de respondenten geeft aan persoonlijk geen zicht te hebben op de inkomsten, of men wijst op het feit dat GAS-snelheid in 2024 nog niet ingevoerd was.

29 lokale besturen hebben wel cijfers doorgegeven. Het laagste cijfer bedraagt €26.000 en het hoogste €4.774.913. In beide gevallen gaat het over een stad. Voor de 29 lokale besturen bedroegen de inkomsten uit GAS-snelheid in 2024 gemiddeld €756.229. In sommige steden en gemeenten gaan de inkomsten in stijgende lijn overheen de jaren, in andere dalen ze.

Inkomsten uit GAS-snelheid in 2024: (op basis van 29 steden en gemeenten)

Laagste bedrag	P25	Mediaan	Gemiddelde	P75	Hoogste bedrag
€26.000	€174.477	€578.000	€756.229	€900.000	€4.774.913

Inkomsten uit GAS-snelheid in 2024, uitgedrukt in euro per inwoner: (op basis van 29 steden en gemeenten)

Laagste bedrag	P25	Mediaan	Gemiddelde	P75	Hoogste bedrag
€0,55	€11,12	€22,53	€27,93	€39,42	€108,06

43% van de steden en gemeenten met GAS-snelheid verwacht dat deze inkomsten in 2025 zullen afnemen; 21% verwacht dat de inkomsten stabiel zullen blijven en 36% denkt dat ze zullen toenemen. Vervolgens konden de respondenten in een open tekstveld uitweiden over waarom men deze inschatting maakt.

- o Waarom afnemen?
 - o "Dalend overtredingspercentage in de tijd."
 - o "Door de wijziging in art. 29quater worden geen rechtspersonen meer beboet."

¹⁸ In de omzendbrief KBBJ/ABB 2026/1 van maart 2026 wordt toegelicht dat "Net zoals bij trajectcontroles op gewestwegen moet u als lokaal bestuur de aanwezigheid van trajectcontroles duidelijk aangeven met verkeerssignalisatie die daarvoor geschikt is."

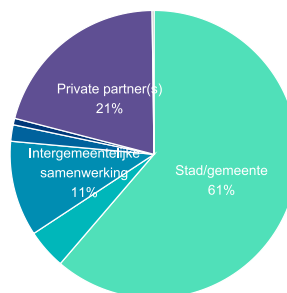
- Waarom stabiel blijven?
 - "Elk jaar wordt ongeveer dezelfde periode en tijdstippen gecontroleerd."
 - "Bijkomende trajectcontroles, maar dalend aantal overtreders."
 - "We hebben geen nieuwe camera's of trajectcontroles in dienst genomen. De cijfers van de bestaande trajectcontrole zijn stabiel, dus zullen de inkomsten dat ook zijn."
- Waarom toenemen?
 - "Meer controles – meer straten waar maar 30-50 km/u mag gereden worden."
 - "We evolueren van 1 naar 2 camera's."
 - "Wij hebben onze tolerantiegrens van +12 km/u verlaagd naar de wettelijke van 6 km/u."
 - "Administratieve toeslag vanaf 01/01/2026, bijkomende snelheidscamera's en trajectcontroles en indexatie van boetebedragen."

3.2.4.2 Verdeling van de inkomsten

Naast de totale inkomsten, is ook de verdeling van deze inkomsten onder verschillende partijen relevant. Dit werd bevraagd per overtreding van €53 waarbij 44 steden en gemeenten deze vraag beantwoordden op afdoende wijze. Gemiddeld genomen gaat er in Vlaanderen van een boete (in het kader van GAS-snelheid) van €53, zo'n €32,5 (61%) naar de steden en gemeenten (= bedrag dat ze er aan over houden na aftrek van kosten die betaald moeten worden aan andere partijen). Private partners ontvangen €11 of 21%. Een derde begunstigde zijn intergemeentelijke samenwerkingsverbanden die gemiddeld €5,5 of 11% van de boete ontvangen.

Tabel 8 "Onder wie worden de inkomsten van GAS-snelheid in uw stad/gemeente momenteel verdeeld?"

Per overtreding van €53 gaat er €... naar:	Gemiddelde (Min; max)
Gemeente/stad	€32,48 (4; 53)
Politiezone	€2,36 (0; 37)
Intergemeentelijk samenwerkingsverband	€5,68 (0; 24)
Provincie	€0,98 (0; 8)
Andere steden/gemeenten	€0,39 (0; 10)
Private partner(s)	€11 (0; 35)
Andere	€0,11 (0; 5)



Deze gemiddelde bedragen hangen vooral af van de mate waarin samengewerkt wordt met private partijen, en hoe de afhandeling van vaststellingen georganiseerd is (eigen sanctionerend ambtenaar of uitbesteed).

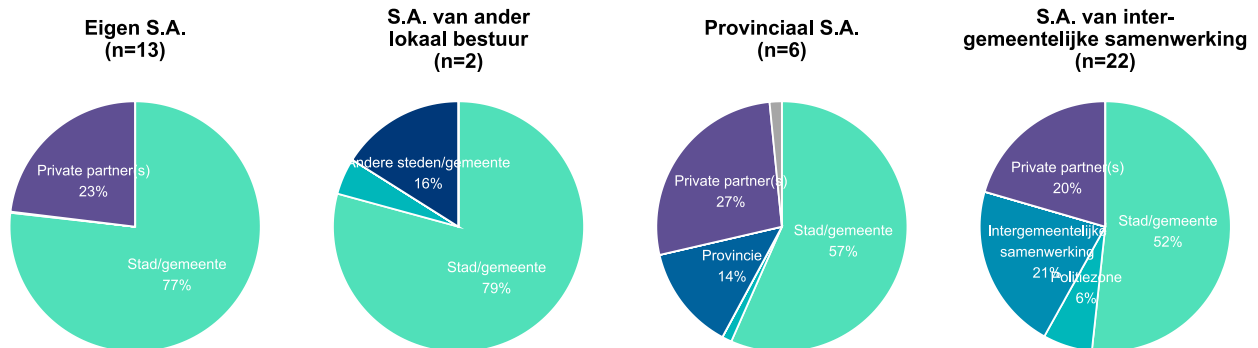
Wat betreft de **sanctionerend ambtenaar**, wordt er soms samengewerkt met een sanctionerend ambtenaar van een ander lokaal bestuur, soms met een provinciaal sanctionerend ambtenaar (Vlaams-Brabant), en soms met een sanctionerend ambtenaar tewerkgesteld via een intergemeentelijk samenwerkingsverband (Tabel 9). Nog een ander voorkomend geval is dat de politiezone door een lokaal bestuur gevraagd wordt om dit te organiseren (dit verloopt dan via uitbesteding of de sanctionerend ambtenaar kan aangeworven worden door de politiezone).

Tabel 9 "Wie staat in uw stad/gemeente in voor de afhandeling van vaststellingen in het kader van GAS-snelheid?"
Het antwoord "Ik heb daar geen zicht op" werd weggelaten uit deze overzichtstabel. (SA = sanctionerend ambtenaar)

Aantal (percentage)	Huidig GAS	Toekomstig GAS
Eigen SA	19 (26%)	4 (33%)
Provinciaal SA	9 (12%)	0 (0%)
SA van ander lokaal bestuur	12 (16%)	2 (17%)
SA via een intergemeentelijk samenwerkingsverband	30 (41%)	4 (33%)
Andere, bv. geregeld door de politiezone	4 (5%)	2 (17%)

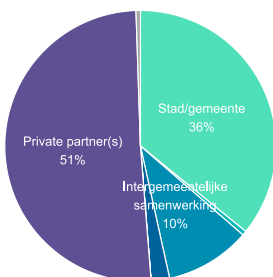
Bij een eigen sanctionerend ambtenaar blijven de inkomsten bij de lokale besturen en is het onduidelijk wat de werkelijke kostprijs van deze ambtenaar is. In het geval van externe samenwerkingen, blijkt dat gemiddeld genomen de provinciaal sanctionerend ambtenaar het goedkoopst is (€7-8) gevolgd door een sanctionerend

ambtenaar van een ander lokaal bestuur (€7-10; opgepast: slechts gebaseerd op 2 cijfers). Een sanctionerend ambtenaar van een intergemeentelijk samenwerkingsverband kent een brede vork (€5-24; gemiddelde €11,36; voorbeelden zijn C-smart, Haviland, IGEAN), onder andere omdat er variatie zit op de aangeboden diensten, bijvoorbeeld verzending en/of inning van boetes, behandeling van verweren, software, GAS 1-4 die eventueel gekoppeld zijn. Het aandeel van elke partij in een boete van €53, opgesplitst volgens de invulling van de sanctionerend ambtenaar, wordt weergegeven in Figuur 17 en is uiteraard ook afhankelijk van een eventuele samenwerking met een private partij.



Figuur 17 "Onder wie worden de inkomsten van GAS-snelheid in uw stad/gemeente momenteel verdeeld?" – opgesplitst naar het type sanctionerend ambtenaar. (Legende: zie tabel 8)

In het specifieke geval van een samenwerking via een concessieovereenkomst, gaat een groter aandeel van die €53 naar private partijen. Er zijn 18 lokale besturen die in een samenwerking zitten met TaaS die cijfers gerapporteerd hebben. Sommige lokale besturen rapporteren €24 per boete in de enquête, maar de meeste hanteren €29 per boete. Het tweede bedrag is correct (zie verderop in dit rapport): het gaat om respectievelijk het bedrag exclusief en inclusief btw. Een deel van de inkomsten gaat in de constructie van TaaS ook naar een intergemeentelijk samenwerkingsverband voor de sanctionerend ambtenaar. De inschatting is dat ongeveer 36% van €53 naar het lokaal bestuur gaat¹⁹.

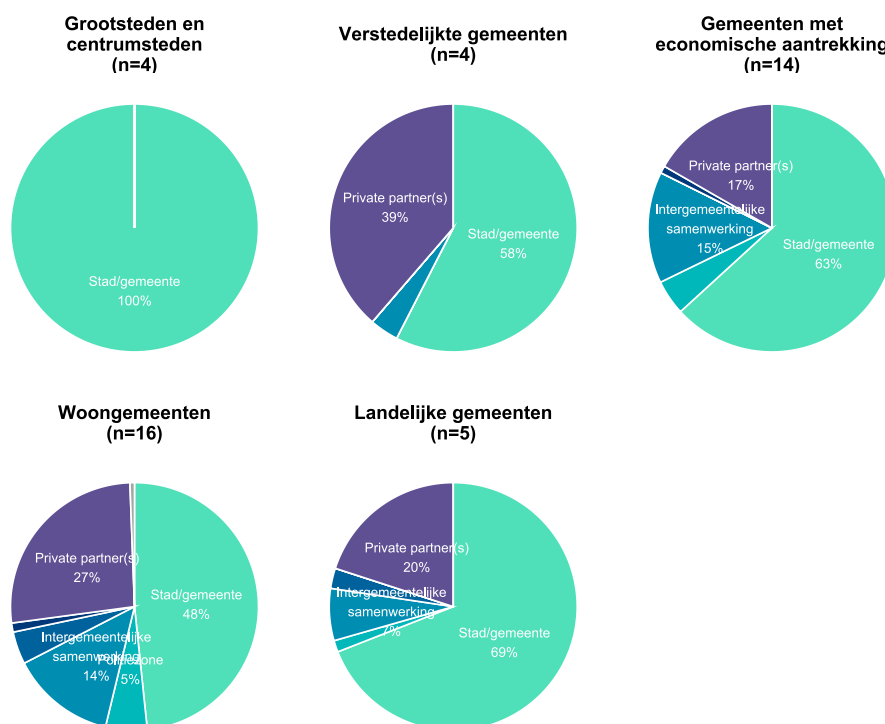


Figuur 18 "Onder wie worden de inkomsten van GAS-snelheid in uw stad/gemeente momenteel verdeeld?" – enkel voor steden en gemeenten die samenwerken met TaaS. (Legende: zie tabel 8)

Wanneer een lokaal bestuur inkomsten voor een private partner rapporteerde in de enquête, werd een beoordeling van de grootte van dit bedrag gevraagd. Onder hen die hier een mening over wilden geven, geeft 52% aan dat de verdeling evenwichtig is; 14% vindt de verdeling redelijk, maar met een licht voordeel voor de private partner(s); 33% vindt de verdeling onevenwichtig, met een te groot voordeel voor de private partner(s).

Een opsplitsing van de verdeling van de inkomsten naar Belfius Clustergroep, leidt niet onmiddellijk tot zeer duidelijke patronen (Figuur 19). Wat wel opvalt, is dat de grootsteden en centrumsteden allen GAS-snelheid volledig in eigen beheer organiseren. Dit weerspiegelt de grotere middelen die zij ter beschikking hebben.

¹⁹ Dit is volgens de meeste respondenten een vast bedrag per overtreding, niet afhankelijk van de grootte van de overtreding. Dit wil zeggen dat voor een ernstigere snelheidsovertreding van bijvoorbeeld €108, nog steeds €29 naar TaaS gaat. Procentueel zal er voor een ernstigere overtreding dus een groter deel naar het lokaal bestuur gaan.



Figuur 19 "Onder wie worden de inkomsten van GAS-snelheid in uw stad/gemeente momenteel verdeeld?" – opgesplitst naar Belfius Clustergroep. (Legende: zie tabel 8)

3.2.4.3 Administratieve verwerkingskost

Een aantal steden en gemeenten (~10%) vermelden dat ze een administratieve verwerkingskost aanrekenen, bovenop de wettelijk vastgelegde boetebedragen. Het is naar eigen zeggen een belasting die geheven wordt op de administratieve prestaties in het kader van gemeentelijke administratieve sancties. Bij wijze van voorbeeld, in de gemeente As (politiezone CARMA) werd eind 2025 beslist om vanaf 1 januari 2026 een administratieve kost van €10,42 aan te rekenen om de werkingskosten, o.a. personeels- en softwarekosten, te dekken²⁰. Vanaf mei 2026 is deze kost opnieuw geschrapt naar aanleiding van de brief van 4 mei 2026 van minister Crevits gericht aan het college van burgemeester en schepenen met de duidelijke boodschap dat een administratieve verwerkingskost niet kan worden aangerekend aangezien dit wettelijk niet voorzien is.

3.2.4.4 Aanwending van de opbrengsten

Een belangrijk aspect in de discussies over de inkomsten die gegenereerd worden via GAS-snelheid, is de aanwending van deze opbrengsten (Tabel 10). De meerderheid van de steden en gemeenten die momenteel GAS-snelheid toepassen of die beslist hebben om GAS-snelheid te gebruiken, namelijk 86%, gaan akkoord met de stelling dat de inkomsten (gedeeltelijk) gebruikt worden voor investeringen in verkeersveiligheid (bijvoorbeeld snelheidsremmers, schoolomgevingen, campagnes, smiley-palen). Echter tegelijkertijd verklaren 57% van de lokale besturen dat ze geen specifieke bestemming hebben voor deze opbrengsten en dat ze naar de algemene middelen gaan.

Verdere commentaren over de aanwending van de opbrengsten:

- o "... vind ik het jammer dat de vrijgekomen middelen uit de GAS-snelheid weinig tot niet gebruikt worden voor verkeergerelateerde- en veiligheidsmaatregelen, maar dat deze middelen beschouwd worden als 'extra' inkomsten voor politiek eigengewin."
- o "We trachten de inkomsten zo veel als mogelijk te gebruiken om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. We gaan hierover ook heel helder communiceren met de bewoners."
- o "Goed initiatief dat de gemeentes eindelijk de opbrengsten krijgen van de boetes. We betalen immers de materialen die ervoor nodig zijn."

²⁰ Bron: <https://raadpleeg-as.onlinesmartcities.be/zittingen/24.1203.8622.4492/agendapunten/25.1202.9968.5218>.

Vanaf 1 mei 2026 is deze kost opnieuw geschrapt (Bron: <https://www.vrt.be/vrtnews/nl/2026/04/03/toelage-gas-boetes-oudsbergen-carma-geschrapt-wim-dries/>).

Tabel 10 Aanwending van de inkomsten uit GAS-snelheidsinbreuken in steden en gemeenten die momenteel GAS-snelheid toepassen of die beslist hebben om GAS-snelheid te gebruiken.

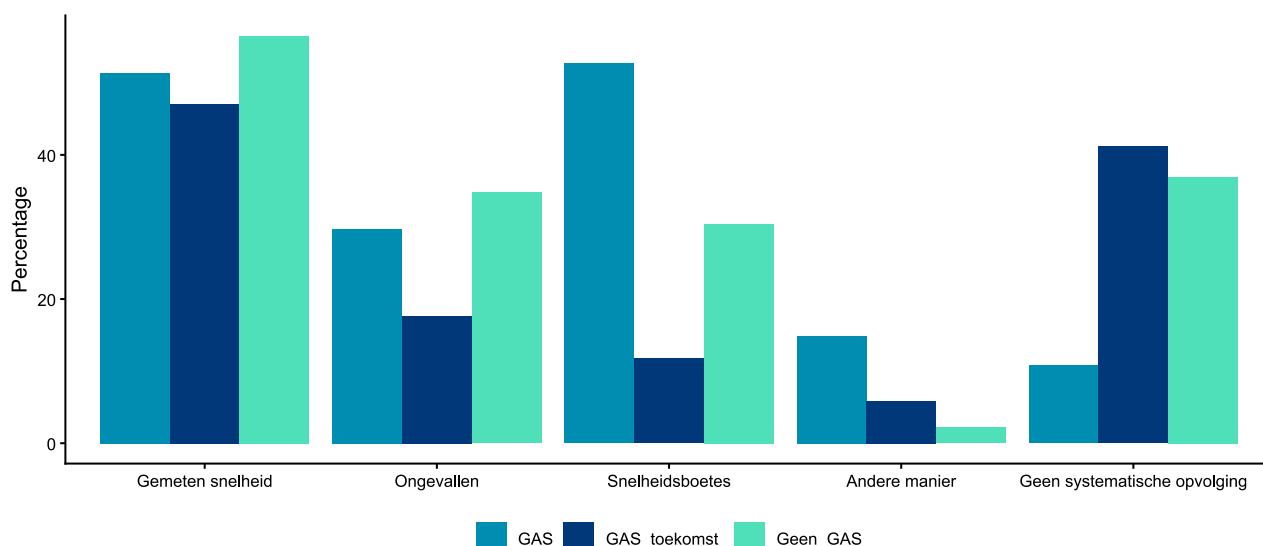
"Inkomsten uit GAS-snelheidsinbreuken..."	Akkoord	Niet akkoord
hebben geen specifieke bestemming en gaan naar de algemene middelen	57%	43%
worden (gedeeltelijk) gebruikt voor de aanwerving van extra personeel (bv. politie, administratief personeel)	42%	58%
worden (gedeeltelijk) gebruikt voor investeringen in verkeersveiligheid (bv. snelheidsremmers, schoolomgevingen, campagnes, smiley-palen)	86%	14%
worden (gedeeltelijk) gebruikt voor investeringen in handhaving (bv. extra flitspalen, snelheidscamera's)	68%	32%
worden (gedeeltelijk) gebruikt voor de aankoop of het onderhoud van materiaal (bv. voertuigen politie, software stad/gemeente)	49%	51%
worden (gedeeltelijk) gebruikt voor de dekking van bijkomende kosten (administratief of gerechtelijk)	59%	41%
worden (gedeeltelijk) gebruikt voor de ondersteuning van preventie- of sensibiliseringsprojecten (bv. verkeerseducatie op scholen)	72%	28%
worden (gedeeltelijk) gebruikt voor lokale projecten of voorzieningen buiten het verkeersdomein (bv. sport, cultuur, jeugd)	25%	75%

3.2.5 Monitoring en evaluatie van de snelheidsproblematiek

De meerderheid van de lokale besturen verklaart de snelheidsproblematiek systematisch (bijvoorbeeld maandelijks) op te volgen. Lokale besturen met GAS-snelheid doen dit vaker dan besturen die momenteel GAS-snelheid nog niet ingevoerd hebben.

Monitoring of evaluatie gebeurt op diverse manieren. Het meest gebruikte middel zijn snelheidsmetingen. Er zijn steden en gemeenten die hiervoor eigen camera's gebruiken of bijvoorbeeld Telramen²¹ inzetten. In steden en gemeenten met GAS-snelheid wordt vaker ook de evolutie van het aantal snelheidsboetes opgevolgd.

Aan respondenten werd de mogelijkheid geboden om eventuele evaluatiestudies te delen via een upload-module op het einde van de vragenlijst. Uit de documenten blijkt een enorme diversiteit, zowel naar gebruikte inputdata, als naar detail en grondigheid van de analyses (zie verderop in dit rapport).



Figuur 20 "Volgt uw stad/gemeente de snelheidsproblematiek systematisch (bijvoorbeeld maandelijks) op aan de hand van statistieken?"

Opmerking: De vraagstelling was licht afwijkend bij lokale besturen zonder GAS-snelheid, namelijk in twee stappen: "Volgt uw stad/gemeente de impact van verkeersveiligheidsmaatregelen inzake snelheid systematisch op?"; indien Ja: "Hoe precies?"

²¹ <https://telraam.net/>

Op de vraag of men vindt dat snelheidshandhaving de **verkeersveiligheid** in zijn stad/gemeente heeft **verslechterd, onveranderd gelaten of verbeterd**, is de beoordeling vooral positief. Op een schaal van 0 (verslechterd) tot 10 (verbeterd) is de gemiddelde score in een stad/gemeente met GAS-snelheid 8,0. Dit is hoger dan bij lokale besturen die momenteel geen GAS-snelheid hebben ingevoerd (GAS toekomst = 7,4; Geen GAS = 7,2). Lokale besturen die handhaven via GAS-snelheid vinden dat hun handhaving een grotere positieve impact heeft op de verkeersveiligheid dan gemeenten die niet handhaven via GAS-snelheid. Mogelijk komt dit door de grotere inspraak die gemeenten met GAS-snelheid hebben bij de keuze van locaties, de keuze van camerasystemen, en het groter aantal handhavingssystemen waardoor ze snel kunnen ingrijpen op wat volgens hen verkeersonveilige locaties zijn.

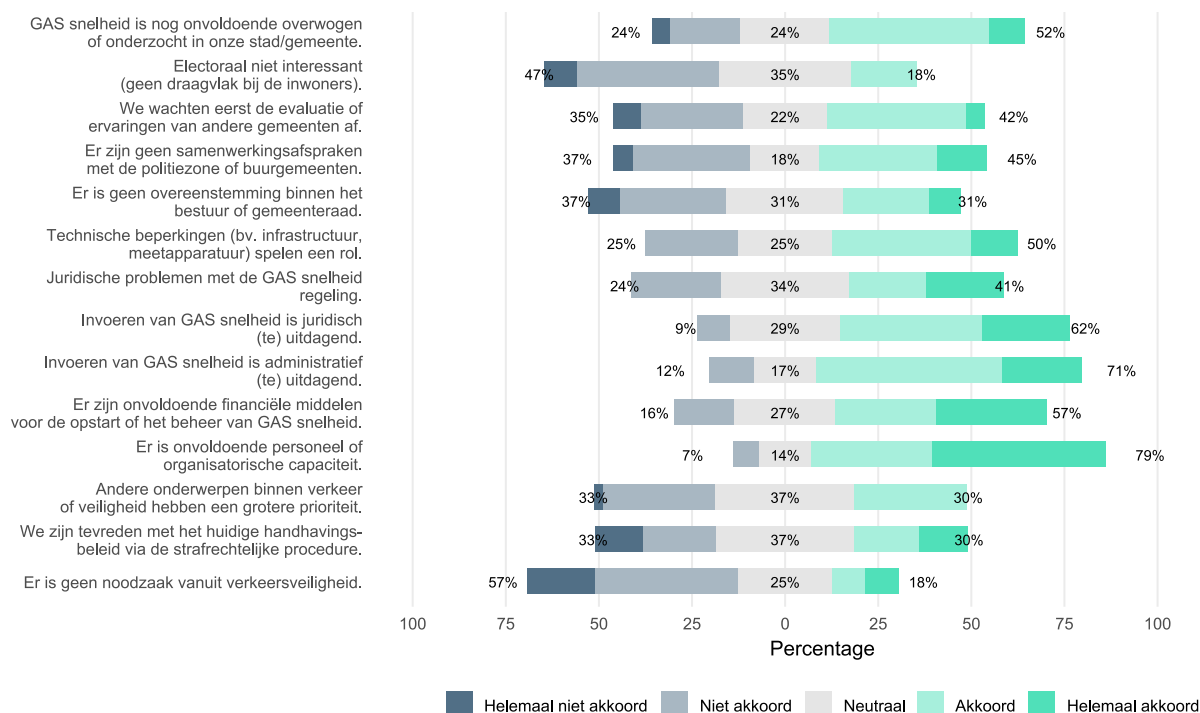
Tabel 11 "Vindt u dat snelheidshandhaving de verkeersveiligheid in uw stad/gemeente heeft verslechterd, onveranderd gelaten, of verbeterd?"

	Gemiddelde score	0 Verslechterd	1	2	3	4	5 Onveranderd	6	7	8	9	10 Verbeterd	Weet niet
Huidig GAS-snelheid	8,0	0	0	0	0	0	3	4	17	24	8	12	9
Toekomstig GAS-snelheid	7,4	0	0	0	0	0	3	1	6	5	0	3	0
Geen GAS-snelheid	7,2	0	0	0	1	0	6	6	13	10	5	3	8

Geen enkele van de lokale besturen die momenteel ingestapt zijn in GAS-snelheid overweegt om te **stoppen met GAS-snelheid** en terug te keren naar het klassieke strafrechtelijke systeem via Crossborder. Er is slechts één bestuur dat er wel al eens over nagedacht heeft. De belangrijkste redenen die zij aanhalen, zijn de 'Ontevredenheid bij de lokale bevolking', 'Politieke of bestuurlijke keuzes/prioriteiten', en 'GAS-snelheid is te controversieel in onze stad/gemeente'.

3.2.6 Waarom niet instappen in GAS-snelheid?

Lokale besturen die tot nu toe nog niet beslist hebben om in te stappen in GAS-snelheid, halen diverse redenen aan. De belangrijkste reden is onvoldoende personeel of organisatorische capaciteit. Hierbij is GAS-snelheid zowel juridisch als administratief te uitdagend. Het beperkte draagvlak bij inwoners (electoraal niet interessant) vormt geen doorslaggevende reden om GAS-snelheid niet in te voeren.



Figuur 21 "In welke mate gaat u akkoord met deze lijst van mogelijke redenen waarom uw stad/gemeente GAS-snelheid momenteel niet invoert?"

In sommige steden of gemeenten is GAS-snelheid nog onvoldoende overwogen of onderzocht. In 61% van de lokale besturen zonder GAS-snelheid is er een politiek debat geweest; in de overige steden en gemeenten heeft het nog niet op de politieke agenda gestaan.

Uiteindelijk blijkt dat de politiezone vaak doorslaggevend is in de beslissing om GAS-snelheid niet te implementeren. Het college van burgemeester en schepenen neemt doorgaans de formele beslissing, soms na overleg met de politiezone.

Andere redenen om (nog) niet in te stappen in GAS-snelheid: (quotes van respondenten in de enquête)

- "Er is nog geen GAS ambtenaar."
- "Er werd negatief geadviseerd door de politie omwille van de impact op hun werking en de gewenste uniformiteit binnen de zone. Dit viel ook vlak voor de verkiezingen."
- "Het debat is nog bezig. Er wordt gewacht op de verdere standpuntinname van de Vlaamse minister van mobiliteit"
- "Het feit dat GAS 5 beperkt is tot max. 50 km/u. We zouden het willen plaatsen op wegen waar 70 km/u toegelaten is."
- "Voor onze politiezone zou terugkeren naar dagdagelijkse verwerking van GAS PV's een terugkeer van 10 j in de tijd betekenen. Wij zijn daar niet meer op georganiseerd. Nu worden alle PV's overgemaakt naar het Gewestelijk verwerkingscentrum. Een vermindering van de administratieve last maakt dat wij meer op het terrein kunnen zijn waar wij doelgericht (adhv metingen) en efficiënt kunnen inspelen op verkeersproblematieken. Invoeren van GAS 5 maakt dat wij zeker een extra administratieve kracht moeten aanwerven en dit betekent niet noodzakelijk een meerwaarde naar verkeersveiligheid toe."
- "Politiezone is onderbemand, mobiliteitsdienst is een eenmansdienst (dus onderbemand) en een nieuwe bestuursploeg die geen affiniteit heeft met mobiliteit maakt dat er voor onze gemeente weinig veranderingen in de positieve zin zitten aan te komen."
- "Moet nog worden ingevoerd op ons grondgebied. Dit wordt bekeken voor de volledige politiezone gelijk te stellen."

3.3 Diepte-interviews met stakeholders

3.3.1 Overzicht van snelheidshandhavingsmodellen in Vlaanderen

Uit de interviews blijkt dat snelheidshandhaving in Vlaanderen vandaag via verschillende organisatorische modellen wordt vormgegeven. Daarbij blijft het strafrechtelijke handhavingsmodel het algemene uitgangspunt voor lokale snelheidshandhaving in Vlaanderen. GAS-snelheid vormt hierop een aanvullende administratieve afhandelingsprocedure voor beperkte snelheidsovertredingen die voldoen aan de voorwaarden van artikel 29quater van de Wegverkeerswet.

Binnen het kader van GAS-snelheid komen in de interviews twee organisatorische modellen naar voren: het concessiemodel en het dienstenmodel. Beide modellen verschillen voornamelijk in de wijze waarop steden en gemeenten samenwerken met private actoren voor de financiering, uitbating en verwerking van snelheidshandhaving. Tabel 12 biedt een overzicht van de verschillende GAS-snelheidshandhavingsmodellen in Vlaanderen en vergelijkt ze op een aantal kernelementen.

Het strafrechtelijk handhavingsmodel blijft het basismodel dat momenteel door iedereen wordt toegepast in Vlaanderen. In dit model worden snelheidsovertredingen via het klassieke strafrechtelijke traject afgehandeld. Politiediensten en justitie staan daarbij in voor de opvolging, vervolging en bestraffing van snelheidsovertredingen. Hoewel in dit model doorgaans minder sprake lijkt te zijn van structurele private betrokkenheid bij de operationele uitbating van snelheidshandhaving, doen lokale besturen voor de aankoop van software, camera's en andere technologische infrastructuur beroep op private leveranciers. De investeringskosten liggen in dit model voornamelijk bij de regionale en federale overheid.

Dit strafrechtelijke handhavingsmodel is van toepassing op snelheidsovertredingen die niet via GAS-snelheid kunnen/mogen worden afgehandeld. Dat betreft enerzijds steden en gemeenten die geen gebruik maken van GAS-snelheid, maar anderzijds ook snelheidsovertredingen die niet voldoen aan de vijf wettelijke voorwaarden van artikel 29quater van de Wegverkeerswet (zie tweede paragraaf inleiding). In dergelijke gevallen verloopt de afhandeling standaard via het strafrechtelijke handhavingskader.

Binnen het kader van GAS-snelheid onderscheiden de interviews vervolgens twee modellen: het concessiemodel en het dienstenmodel. Het concessiemodel wordt gekenmerkt door een verregaande publiek-private samenwerking, waarbij de private partner instaat voor de financiering, implementatie en exploitatie van snelheidscontroles, in ruil voor een vaste vergoeding per vastgestelde snelheidsovertreding.²² Zoals verder in deze analyse uitvoerig zal blijken, is dit model gevoelig in het Vlaamse debat. Hoewel het veel aandacht krijgt in de media en beleid; blijft de feitelijke toepassing ervan volgens onze onderzoeksresultaten relatief beperkt. Volgens onze berekeningen maakt momenteel 10,9% van de Vlaamse steden en gemeenten gebruik van dit model.

Naast het concessiemodel komt in de interviews ook het dienstenmodel duidelijk naar voren. In dit model investeert de lokale overheid zelf in de benodigde infrastructuur, zoals trajectcontroles en vaste en/of mobiele camera's. Voor specifieke ondersteunende diensten, waaronder software, dataverwerking, onderhoud of operationele of technische ondersteuning, wordt doorgaans (en net zoals bij de strafrechtelijke afhandeling) beroep gedaan op private dienstverleners, meestal via een vaste of forfaitaire vergoeding. In tegenstelling tot het concessiemodel ligt het investerings- en exploitatierisico hierbij volledig bij de lokale overheid.

Binnen het dienstenmodel kan op basis van de interviews verder een onderscheid worden gemaakt naar gelang de mate van private betrokkenheid. In de uitgebreide variant is deze private betrokkenheid relatief groot, bijvoorbeeld wanneer een lokaal bestuur samenwerkt met een integrator die meerdere private actoren coördineert binnen een breder systeem.²³ In de light-variant blijft de private betrokkenheid beperkter en situeert zij zich bijvoorbeeld hoofdzakelijk op het niveau van software voor de verwerking van GAS-dossiers. Een belangrijk verschil met het concessiemodel is dat de boete-inkomsten in het dienstenmodel volledig bij de lokale overheid terechtkomen, zonder dat een vast percentage van de boete-inkomsten naar private actoren dient te gaan. Op basis van onze inschattingen maakt 12,3% van de Vlaamse steden en gemeenten momenteel gebruik van een uitgebreide vorm van het dienstenmodel, terwijl 29,4% een light-variant toepast.

²² Interview technologieprovider, februari 2026. We gaan dieper in op deze vergoedingen in de sectie over het concessiemodel.

²³ Interview technologieprovider, januari 2026.

Tabel 12 Vergelijking van de organisatorische modellen voor GAS-snelheid in Vlaanderen.

Aspect	Concessiemodel	Dienstenmodel (uitgebreid)	Dienstenmodel (light)
Investering door:	Private partner	Lokale overheid	Lokale overheid
Mate van private betrokkenheid:	Groot	Middelmatig	Laag
Type vergoeding voor private actoren:	Vergoeding per vastgestelde overtreding	Vast/forfaitair	Vast/forfaitair
Koppeling tussen vergoeding en aantal overtredingen:	Ja	Nee	Nee
Financieel risico:	Private partner	Lokale overheid	Lokale overheid
Prevalentie in Vlaamse steden en gemeenten:	10,9%	12,3%	29,4%

Noot. De vermelde percentages betreffen onderbouwde schattingen, gebaseerd op interviews met diverse actoren en aangevuld met de meest recente publiek beschikbare informatie over de toepassing van GAS-snelheid in Vlaanderen. Vervolgens werd de prevalentie van het concessiemodel en het uitgebreide dienstenmodel geraamd op basis van prevalenties zoals gerapporteerd door technologieproviders tijdens de interviews. Het dienstenmodel-light werd ten slotte afgeleid als restcategorie, met name alle Vlaamse steden en gemeenten die niet onder de voorgaande modellen vallen. Uit de tabel kan indirect worden afgeleid dat 47,4% van de Vlaamse steden en gemeenten geen gebruik maakt van GAS-snelheid.

De typologie in Tabel 12 maakt duidelijk dat GAS-snelheidshandhaving in Vlaanderen op uiteenlopende manieren wordt georganiseerd, met verschillen in investeringslogica, mate van private betrokkenheid en verdeling van financiële risico's. Tegen deze achtergrond rijst de vraag hoe lokale besturen en andere stakeholders GAS-snelheid in het algemeen percipiëren, welke doelstellingen ermee worden nagestreefd en welke structurele spanningen zich daarbij voordoen. In de volgende secties wordt daarop dieper ingegaan.

3.3.2 Percepties en doelstellingen van GAS-snelheid

Uit de interviews blijkt dat de toepassing van GAS-snelheid gepaard gaat met uiteenlopende percepties over de onderliggende doelstellingen van snelheidshandhaving. Een centraal spanningsveld situeert zich hierbij tussen het streven naar verkeersveiligheid enerzijds en de perceptie van GAS-snelheid als inkomstenbron anderzijds.²⁴

3.3.2.1 Verkeersveiligheid versus de "melkkoe"-perceptie

In de Vlaamse media en, in zekere mate, ook bij het brede publiek leeft de perceptie dat GAS-snelheid – en in het bijzonder trajectcontroles – wordt ingezet als een middel om extra inkomsten te genereren voor Vlaamse steden en gemeenten. In dit kader wordt lokale snelheidshandhaving vaak bestempeld als een zogenaamde "melkkoe". Deze perceptie gaat gepaard met de veronderstelling dat camera's worden geplaatst op locaties waar veel overtredingen te verwachten zijn, en dat de nadruk ligt op het maximaliseren van boete-inkomsten voor de lokale overheid, eerder dan op het reduceren van snelheidsovertredingen.

Uit de interviews blijkt echter dat deze voorstelling slechts gedeeltelijk overeenkomt met de praktijk. Hoewel financiële overwegingen in sommige gevallen een rol spelen, worden zij zelden tot nooit als primaire drijfveer naar voren geschoven. Zo gaf een lokale administratie aan dat GAS-snelheid "werd ingevoerd omwille van financiële redenen," maar met de nuance dat "het voor de overtreder hetzelfde blijft – of die nu aan het boetefonds of aan de gemeente betaalt".²⁵ Bovendien werd aangegeven dat de inkomsten "doorgestort

²⁴ Deze sectie geeft een weergave van de resultaten uit de kwalitatieve interviews met betrokken actoren. De bevindingen zijn opgebouwd op basis van de percepties en ervaringen van de respondenten en worden deels geïllustreerd met letterlijke citaten (tussen aanhalingstekens). Waar relevant wordt expliciet verwezen naar het (de) interview(s) waarop de informatie gebaseerd is. De formuleringen in deze sectie dienen dan ook gelezen te worden als een synthese van respondentperspectieven, en niet als autonome interpretaties of standpunten van de onderzoekers. De interpretaties en standpunten van de onderzoekers komen later aan bod in de discussie en aanbevelingen.

²⁵ Interview burgemeester, juli 2025.

worden naar de politiezone” en dat “gemeenten kunnen kiezen om die som te investeren in verkeersveiligheid en verkeersinfrastructuur”.²⁶

In andere interviews werd het financiële aspect eerder als bijkomend element beschouwd. Zo werd opgemerkt dat “het financiële aspect er uiteraard bijkomt” en dat “de financiële krapte van de gemeente en het opdrogen van inkomsten de gemeente ertoe dwingt deze bron van inkomsten als noodzakelijk te beschouwen”.²⁷ Binnen een politiezone met GAS-snelheid werd daarentegen expliciet gesteld dat GAS-snelheid “om de centen draait”.²⁸ In het verlengde daarvan stelde een technologieprovider ook dat “het melkkoe-principe op lokaal niveau wel degelijk bestaat” en dat het niet altijd duidelijk is wat er met de inkomsten gebeurt eens (de huur van) de camera is betaald.²⁹

Tegelijk blijkt uit meerdere interviews dat snelheidshandhaving in de eerste plaats wordt benaderd als een beleidsinstrument gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid én de verkeersleefbaarheid. Meerdere respondenten benadrukken dat het reduceren van snelheidsovertredingen en het beschermen van kwetsbare weggebruikers en de leefomgeving van burgers centraal staan, en dat inkomsten hoogstens een secundaire rol spelen.

3.3.2.2 Selectie van controlelocaties en beleidslogica

Wat betreft de concrete toepassing van GAS-snelheid, blijkt dat de selectie van controlelocaties in de meeste gevallen gebeurt via een gestructureerd en onderbouwd proces. Hierbij staan objectieve criteria centraal. Lokale besturen baseren zich daarbij in de eerste plaats op kwantitatieve gegevens, zoals ongevallencijfers, snelheidsmetingen en verkeersintensiteit, om de noodzaak en plaats van handhaving te bepalen.³⁰

Daarnaast worden bij de selectie van controlelocaties bepaalde omgevingen systematisch als prioritair beschouwd, zoals schoolomgevingen, dorpskernen, woonwijken en wegen zonder afgescheiden fietsinfrastructuur, waar de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers een verhoogd risico met zich meebrengt. Ook meldingen van burgers spelen een rol, al worden deze doorgaans eerst getoetst aan objectieve gegevens alvorens tot actie over te gaan.³¹

Naast deze inhoudelijke criteria worden in de interviews ook praktische en politieke overwegingen aangehaald. Zo blijkt dat op locaties waar fysieke controles moeilijk uitvoerbaar zijn, sneller wordt overgeschakeld op automatische handhaving.³² Beslissingen over controlelocaties komen doorgaans tot stand via overlegstructuren, zoals stuurgroepen of verkeerscommissies, waarbij private partners in regel geen directe inspraak hebben en hoogstens een adviserende rol opnemen.³³

Tot slot wordt in een aantal interviews aangegeven dat de invoering van GAS-snelheid vaak voortbouwt op eerdere ervaringen met GAS-maatregelen (met name ervaringen met GAS1 tot en met GAS4).³⁴ In die zin wordt GAS-snelheid door sommige lokale besturen beschouwd als een “logisch verlengstuk” van een reeds bestaand handhavingskader.³⁵ Bovendien biedt het model de mogelijkheid om meer autonomie te verwerven (of om “meester van het geding” te worden) en om eerder ervaren capaciteitsproblemen bij het Parket en het Gewestelijk Verwerkingscentrum (GVC) te omzeilen.³⁶

²⁶ Interview burgemeester, juli 2025; interview mobiliteitsambtenaar, juli 2025.

²⁷ Interview sanctionerend- en mobiliteitsambtenaar, februari 2026.

²⁸ Interview politiezone, februari 2026.

²⁹ Interview technologieprovider, april 2026.

³⁰ Interview mobiliteitsambtenaar, juli 2025; interview burgemeester februari 2026; interview sanctionerend- en mobiliteitsambtenaar, februari 2026; interview burgemeester en politiezone, februari 2026; interview politiezone, maart 2026; interview burgemeester, maart 2026.

³¹ Bijvoorbeeld door middel van een tijdelijke teller of LiDAR om te onderzoeken of de subjectieve beleving van de bewoners overeenkomt met de werkelijke snelheden.

³² Interview burgemeester, februari 2026; interview sanctionerend- en mobiliteitsambtenaar, februari 2026.

³³ Interview technologieprovider, februari 2026.

³⁴ De benaming “GAS5” of “GAS-snelheid” wordt door verschillende praktijkactoren echter als ongelukkig beschouwd, omdat zij suggereert dat het om een gewone toepassing of uitbreiding van de federale GAS-wetgeving gaat, terwijl dit in werkelijkheid niet het geval is. In essentie betreft GAS-snelheid een *sui generis* regeling binnen de Wegverkeerswet (art. 29quater), met slechts een beperkt raakvlak met de klassieke GAS-procedures (namelijk de rol van de sanctionerend ambtenaar). Deze terminologie leidt volgens bepaalde respondenten tot verwarring, onder meer in opleiding, bevoegdheidsverdeling en verwachtingen over de procedure, aangezien GAS5 juridisch en inhoudelijk grotendeels losstaat van het traditionele GAS-kader.

³⁵ Interview mobiliteitsambtenaar, juli 2025.

³⁶ Interview mobiliteitsambtenaar, juli 2025.

3.3.2.3 Effectiviteit en gedragsverandering

Wat betreft de effectiviteit van GAS-snelheid bestaat er onder de respondenten een brede consensus dat het instrument bijdraagt aan het reduceren van snelheidsovertredingen en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Verschillende steden en gemeenten rapporteren duidelijke en soms aanzienlijke dalingen in het aandeel overtreiders na de invoering van trajectcontroles of mobiele GAS-controles.

Zo daalde in één gemeente het percentage overtreiders van 0,17% in 2023 naar 0,05% in 2025, ondanks "miljoenen passages per jaar".³⁷ In een andere stad nam het aandeel overtreddingen, gemeten via mobiele controles, af van 13,7% in 2021 naar 9,9% in 2024, wat door betrokken medewerkers werd geïnterpreteerd als "eerste indicaties dat GAS-snelheid gedragsveranderingen teweegbrengt".³⁸ Gelijkaardige evoluties werden vastgesteld in andere steden en gemeenten, waar het aandeel overtreddingen in zones 30 bijvoorbeeld daalde van 26% naar 18%³⁹ of van 16% naar 10,3% over een periode van meerdere jaren.⁴⁰ Daarnaast wordt ook door een private actor gewezen op een hoog nalevingsniveau op gecontroleerde trajecten, met gemiddeld 99,7% van de bestuurders die zich aan de snelheidslimieten houden.⁴¹ Verschillende respondenten signaleren bovendien dat de effecten van snelheidshandhaving zich niet beperken tot de onmiddellijke controlelocaties, maar ook uitstralen naar vele omliggende wegen en dus het lokale grondgebied in zijn geheel.⁴² Deze bevindingen suggereren dat GAS-snelheidshandhaving niet alleen lokaal effect heeft, maar potentieel bijdraagt aan bredere gedragsveranderingen en een algemene (lokale) verbetering van de verkeersveiligheid.

3.3.2.4 Tussen inkomstenlogica en beleidsinstrument

Samenvattend kan worden gesteld dat GAS-snelheid zich in de praktijk situeert op het snijvlak van verschillende logica's. Enerzijds wordt het door respondenten in hoofdzaak benaderd als een instrument ter bevordering van verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Anderzijds kan niet worden ontkend dat financiële overwegingen, zeker in een context van budgettaire druk, een rol spelen in de besluitvorming rond de invoering en toepassing van GAS-snelheid.

De mate waarin GAS-snelheid wordt gepercipieerd als een "melkkoe" dan wel als een verkeersveiligheidsinstrument lijkt daarbij in belangrijke mate afhankelijk van de wijze waarop het systeem lokaal wordt ingebed en gecommuniceerd.⁴³

3.3.3 Structurele knelpunten in GAS-snelheid

Uit de interviews blijkt dat de toepassing van GAS-snelheid in Vlaanderen gepaard gaat met een aantal structurele knelpunten die zowel de effectiviteit als de rechtszekerheid van het systeem onder druk zetten. Deze knelpunten situeren zich op verschillende niveaus, gaande van concrete juridische en operationele problemen tot meer fundamentele systeemkenmerken.

3.3.3.1 Beboeting van rechtspersonen

Een van de meest terugkerende thema's in de interviews betreft de problematiek rond rechtspersonen. Rechtspersonen – zoals leasingmaatschappijen en bedrijven – zijn juridische entiteiten die, net als natuurlijke personen, rechten en plichten hebben. In de context van lokale snelheidshandhaving is dit bijzonder relevant, aangezien een aanzienlijk aandeel van de voertuigen op naam staat van dergelijke entiteiten. Op basis van de interviews wordt geschat dat ongeveer 30 à 40% van de snelheidsovertredingen binnen GAS-snelheid betrekking heeft op voertuigen die aan een rechtspersoon zijn gekoppeld.⁴⁴

³⁷ Interview gemeente, februari 2026.

³⁸ Interview mobiliteitsambtenaar, juli 2025.

³⁹ Interview politiezone, februari 2026.

⁴⁰ Interview sanctionerend- en mobiliteitsambtenaar, februari 2026. Deze cijfers zijn echter niet rechtstreeks vergelijkbaar, aangezien zij afkomstig zijn uit verschillende contexten en gebaseerd zijn op uiteenlopende meetwijzen, controlevormen en indicatoren. De relevantie ervan ligt dan ook minder in de absolute percentages dan in het feit dat lokale actoren in verschillende steden en gemeenten een gelijkaardige dalende trend in snelheidsovertredingen rapporteerden.

⁴¹ Interview technologieprovider, januari 2026.

⁴² Interview burgemeester en politiezone, februari 2026; interview burgemeester, augustus 2025.

⁴³ Interview burgemeester, februari 2026. We komen hier later nog dieper op terug in de sectie over het concessiemodel.

⁴⁴ Interview politiezone, februari 2026; interview andere politiezone, februari 2026; interview politiezone, maart 2026; interview sanctionerend ambtenaar januari 2026.

Tot mei 2024 interpreteerde men de regelgeving dat zowel natuurlijke personen als rechtspersonen rechtstreeks een gemeentelijke administratieve sanctie opgelegd konden krijgen.⁴⁵ Sinds een wetswijziging in die periode werd de term "rechtspersoon" echter geschrapt uit de relevante regelgeving, waardoor een administratieve sanctie vandaag uitsluitend nog kan worden opgelegd aan een natuurlijke persoon, met name de feitelijke bestuurder van het voertuig.⁴⁶ Dit is logisch, omdat het uiteindelijk natuurlijke personen (en niet rechtspersonen) zijn die de overtreding begaan. Rechtspersonen zijn daarbij wettelijk verplicht om de identiteit van deze bestuurder mee te delen aan de bevoegde instanties.

Hoewel deze regeling juridisch duidelijk is, wijzen de interviews op aanzienlijke praktische knelpunten. Zo blijkt dat rechtspersonen niet altijd tijdig of volledig meewerken aan de identificatie van de bestuurder. Daarnaast bestaat er (of bestond er recent) een procedurele incongruentie waarbij rechtspersonen 15 dagen de tijd hebben om de bestuurder te identificeren, terwijl de politie slechts over 14 dagen beschikt om een proces-verbaal op te stellen.⁴⁷ Hierdoor kan de sanctioneringstermijn verstrijken voordat de bestuurder effectief bekend is, wat leidt tot seponeringen en een feitelijke vorm van straffeloosheid.

Hoewel deze termijnproblematiek inmiddels werd (of wordt) aangepast, blijven er in de praktijk belangrijke uitdagingen bestaan. Het systeem brengt een aanzienlijke administratieve belasting met zich mee voor zowel politiediensten als sanctionerend ambtenaren.⁴⁸ Daarnaast wordt vastgesteld dat rechtspersonen soms rechtstreeks worden aangeschreven of weigeren de identiteit van de bestuurder (tijdig) mee te delen, wat juridisch problematisch is en de consistentie van de handhaving ondermijnt.

In de praktijk resulteert dit in een zekere mate van rechtsongelijkheid. Waar particuliere bestuurders doorgaans rechtstreeks worden gesanctioneerd via kentekenaansprakelijkheid, kunnen natuurlijke personen die overtredingen begaan met bedrijfsvoertuigen in sommige gevallen ontsnappen aan effectieve sanctionering door procedurele en administratieve hinderpalen.

3.3.3.2 Handhaving ten aanzien van overtredingen begaan met een in het buitenland ingeschreven voertuig

Een tweede belangrijk knelpunt betreft de handhaving ten aanzien van overtredingen begaan met een in het buitenland ingeschreven voertuig. Aangezien een aanzienlijk aantal voertuigen op Vlaamse wegen voorzien is van een buitenlandse nummerplaat, doen zich ook in deze context regelmatig snelheidsovertredingen voor. De inning van dergelijke boetes is echter niet vanzelfsprekend.

Een eerste probleem situeert zich op het vlak van identificatie en adressering. Gegevens afkomstig uit de Europese EUCARIS-databank zijn niet altijd volledig of bruikbaar. In sommige gevallen bevatten adressen slechts een naam en een plaatsnaam, zonder straat of huisnummer, waardoor het verzenden van een boete bemoeilijkt of onmogelijk wordt.⁴⁹

Daarnaast zijn lokale besturen in sterke mate afhankelijk van de vrijwillige betalingsbereidheid van buitenlandse overtreeders. Indien een overtreder niet reageert op de initiële kennisgeving, wordt de procedure doorgaans na enkele aanmaningen stopgezet, aangezien er beperkte juridische mogelijkheden bestaan om betaling in het buitenland effectief af te dwingen.⁵⁰ Ook het inschakelen van deurwaarders blijkt in internationale dossiers doorgaans weinig doeltreffend. In tegenstelling tot het strafrechtelijke kader bestaat binnen GAS-snelheid bovendien geen systeem van onmiddellijke inning, waardoor betaling bij staandehouding niet mogelijk is.⁵¹

⁴⁵ Interview stad, juli 2025. In de praktijk bestond gedurende de eerste jaren van de toepassing van GAS-snelheid onduidelijkheid over de wijze waarop dossiers met rechtspersonen moesten worden afgehandeld. Hoewel sommige lokale besturen administratieve sancties rechtstreeks oplegden aan rechtspersonen, strookte deze praktijk niet noodzakelijk met de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever. De identificatieplicht uit artikel 67ter van de Wegverkeerswet was immers reeds van toepassing, waardoor rechtspersonen in principe gehouden waren om de identiteit van de feitelijke bestuurder mee te delen aan de bevoegde instanties.

⁴⁶ De wetswijziging van mei 2024, waarbij de term "rechtspersoon" uit de relevante regelgeving werd geschrapt, moet dan ook eerder worden begrepen als een explicitering en verduidelijking van het bestaande juridische kader dan als een fundamentele beleidswijziging. Vandaag kan een gemeentelijke administratieve sanctie uitsluitend worden opgelegd aan een natuurlijke persoon, met name de feitelijke bestuurder van het voertuig, terwijl rechtspersonen wettelijk verplicht blijven om diens identiteit mee te delen.

⁴⁷ Deze termijnproblematiek wordt in de nabije toekomst echter aangepast waarbij de politie over een ruimere termijn van 30 dagen zal beschikken. Op het tijdstip van dit schrijven is het systeem zoals beschreven echter nog in voege.

⁴⁸ Interview sanctionerend ambtenaar, januari 2026; interview politiezone, maart 2026.

⁴⁹ Interview mobiliteitsambtenaar, juli 2025.

⁵⁰ Interview sanctionerend ambtenaar, januari 2026; interview schepen mobiliteit, februari 2026.

⁵¹ Interview politiezone, februari 2026.

Een bijkomende uitdaging betreft de administratieve en taalkundige vereisten. De regelgeving schrijft voor dat communicatie met buitenlandse overtredders gebeurt in hun eigen taal, wat impliceert dat gemeenten – al dan niet via softwareleveranciers – moeten beschikken over gestandaardiseerde communicatie in meerdere Europese talen. Dit verhoogt de administratieve complexiteit en vergt bijkomende middelen en expertise, wat vooral voor kleinere gemeenten een aanzienlijke belasting vormt en er in sommige gevallen toe leidt dat dossiers met buitenlandse nummerplaten niet verder worden behandeld.⁵²

Ook hier resulteert de combinatie van factoren in een zekere mate van rechtsongelijkheid en een perceptie van straffeloosheid. Waar Belgische bestuurders via nationale invorderingsmechanismen (zoals de inzet van deurwaarders) tot betaling kunnen worden gedwongen, ontsnappen buitenlandse bestuurders die niet reageren in sommige gevallen aan effectieve sanctiëring. Tegelijk geven verschillende respondenten aan dat de betalingsgraad bij buitenlandse overtredders, en vooral bij buurlanden, relatief hoog ligt (circa 90%),⁵³ wat deze problematiek enigszins nuanceert.

3.3.3.3 Fragmentatie van sanctiëringssystemen

Naast deze concrete knelpunten wijzen respondenten ook op meer structurele kenmerken van het systeem. Een belangrijk aandachtspunt is de aanwezigheid van twee parallelle sanctiëringssystemen voor dezelfde beperkte snelheidsovertredingen: enerzijds het federale strafrechtelijke traject, en anderzijds het lokale administratieve traject (GAS-snelheid).⁵⁴

Dit systeem impliceert dat identieke snelheidsinbreuken verschillend kunnen worden afgehandeld, afhankelijk van de instantie die de overtredding vaststelt. In de praktijk kan een overtredder ofwel een administratieve sanctie opgelegd krijgen door een sanctiërend ambtenaar, ofwel een federaal bevel tot betalen ontvangen.

Volgens verschillende respondenten ondermijnt deze situatie de rechtsgelijkheid, aangezien beide procedures verschillen op het vlak van beroepsmogelijkheden, verweer en verjaringstermijnen. Bovendien kan de hoogte en afhandeling van de boete variëren naargelang het toegepaste systeem, wat bijdraagt tot rechtsonzekerheid- en ongelijkheid.⁵⁵

3.3.3.4 Organisatorische en technologische complexiteit

Een bijkomend structureel knelpunt betreft de organisatorische en technologische versnippering van het systeem. De handavingsketen omvat een veelheid aan actoren, waaronder private technologieproviders, softwareleveranciers, politiezones en intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, elk met eigen systemen en werkwijzen.

Deze fragmentatie bemoeilijkt onder meer een centrale registratie van overtreddingen, waardoor veelplegers momenteel niet systematisch over gemeentegrenzen heen kunnen worden opgevolgd.⁵⁶ Tegelijk leidt dit tot aanzienlijke kosten, aangezien lokale besturen afzonderlijk moeten investeren in infrastructuur, software, personele capaciteit en administratieve opvolging. Ook technische problemen, zoals concordantieproblemen tussen verschillende softwarepakketten, kunnen de automatische verwerking van gegevens bemoeilijken en bijkomende kosten genereren.⁵⁷

In deze context wijzen sommige respondenten op juridische onzekerheden en inconsistenties in de praktijk. Bepaalde handelingen van sanctiërend ambtenaren – zoals het identificeren van natuurlijke personen achter rechtspersonen – zouden zich volgens hen in een juridisch grijze zone bevinden.⁵⁸ Daarnaast blijkt de handhaving ten aanzien van buitenlandse bestuurders niet uniform: waar sommige sanctiërend ambtenaren systematisch overgaan tot beboeting, zijn anderen terughoudender en laten zij dergelijke dossiers vaker passeren.⁵⁹

⁵² Interview sanctiërend ambtenaar, januari 2026; interview schepen mobiliteit, februari 2026; interview politiezone, februari 2026.

⁵³ Interview sanctiërend ambtenaar, januari 2026; interview schepen mobiliteit en sanctiërend ambtenaar, februari 2026.

⁵⁴ Interview justitie, februari 2026; interview justitie, februari 2026.

⁵⁵ Interview politiezone, februari 2026.

⁵⁶ Interview mobiliteitsambtenaar, juli 2025.

⁵⁷ Interview politiezone, februari 2026.

⁵⁸ Interview sanctiërend ambtenaar, januari 2026.

⁵⁹ Interview sanctiërend ambtenaar, januari 2026 ; interview politiezone, februari 2026. Dit probleem bestaat ook wanneer dossiers op parketniveau terechtkomen of voor een rechter.

3.3.3.5 Het doorstortscenario als alternatief model?

Tegen deze achtergrond beschouwen verschillende respondenten het zogenaamde doorstortscenario als een potentieel efficiënter alternatief.⁶⁰ In dit model worden snelheidsovertredingen strafrechtelijk afgehandeld, terwijl (een deel van) de opbrengsten wordt doorgestort naar de lokale besturen via het boetefonds.

Volgens de respondenten biedt dit model meerdere voordelen. Ten eerste vermijdt het de duplicatie van systemen, aangezien lokale besturen niet langer zelf moeten investeren in sanctionerend ambtenaren en administratieve processen, wat schaalvoordelen oplevert. Ten tweede bevordert het de rechtsgelijkheid, doordat eenzelfde overtreding uniform wordt behandeld. Ten derde zou de inning van boetes efficiënter kunnen verlopen, bijvoorbeeld via fiscale kanalen.⁶¹ Tot slot kan het model bijdragen aan een meer evenwichtige verdeling van middelen tussen lokale besturen en de analyse van veelplegers in het verkeer faciliteren.

3.3.3.6 Beperkingen en spanningen van het doorstortscenario

Tegelijk erkennen respondenten ook belangrijke nadelen van dit model. Een centraal bezwaar betreft het verlies aan lokale autonomie: waar GAS-snelheid lokale besturen toelaat zelf te bepalen “waar, wanneer en hoe” wordt gehandhaafd, zijn zij in een strafrechtelijk systeem afhankelijk van het Parket voor het handhavingsbeleid.⁶²

In de interviews wordt daarbij verwezen naar capaciteitsproblemen in het verleden bij het Parket en het Gewestelijk Verwerkingscentrum, waarbij quota werden opgelegd of bijkomende tolerantie marges werden gehanteerd.⁶³ Dit leidde er in sommige gevallen toe dat snelheidsovertredingen pas vanaf hogere snelheden werden beboet (bv. 40 km/u in een zone 30), wat door respondenten als problematisch of “not done” voor de verkeersveiligheid wordt beschouwd.⁶⁴

Daarnaast wordt gewezen op de beperkte voorspelbaarheid van de financiële terugvloeien via het federale boetefonds, dat als ondoorzichtig en onregelmatig wordt ervaren. In tegenstelling tot GAS-snelheid, waarbij inkomsten rechtstreeks naar de gemeente vloeien, bemoeilijkt dit de budgettaire planning op lokaal niveau.⁶⁵

3.3.3.7 Tussen hervorming en status quo

Hoewel sommige respondenten een duidelijke voorkeur uitspreken voor het doorstortscenario, bestaat er tegelijk een gedragen besef dat GAS-snelheid in de praktijk moeilijk terug te draaien is.⁶⁶ Veel lokale besturen hebben reeds aanzienlijke investeringen gedaan en hun beleid en begroting afgestemd op de inkomsten uit GAS-snelheid.

Daarom lijkt de focus in de praktijk nu te liggen op de optimalisatie en hervorming van GAS-snelheid, veeleer dan op een volledige omschakeling naar het doorstortscenario.

3.3.4 Gegevensbescherming en privacy: een complex spanningsveld

Uit de interviews blijkt dat de toepassing van GAS-snelheid zich situeert binnen een complex spanningsveld tussen enerzijds de doelstellingen van snelheidshandhaving en anderzijds de bescherming van persoonsgegevens. Hoewel het gebruik van ANPR-camera's en trajectcontroles door veel respondenten als noodzakelijk en effectief wordt beschouwd, roept het tegelijk belangrijke vragen op rond bevoegdheden, proportionaliteit en praktische implementatie van privacyregels.

⁶⁰ Interview technologieprovider, januari 2026; interview politiezone, februari 2026; interview beleidsadviseerend orgaan, januari 2026; interview politiezone, februari 2026; interview justitie, februari 2026; interview justitie, februari 2026; interview burgemeester, maart 2026; interview burgemeester, februari 2026.

⁶¹ Los van bepaalde groepen buitenlandse overtreiders, waar net als bij GAS-snelheid het doorstortscenario geen antwoord op heeft.

⁶² Interview mobiliteitsambtenaar juli 2025; interview mobiliteits- en sanctionerend ambtenaar, juli 2025; interview burgemeester en korpschef, februari 2026; interview politiezone, februari 2026.

⁶³ Interview burgemeester en korpschef, februari 2026.

⁶⁴ Interview mobiliteitsambtenaar, juli 2025. Ondanks deze perceptie, lijkt de capaciteit van de GVC's nu wel op peil te zijn.

⁶⁵ Interview burgemeester, april 2026.

⁶⁶ Interview politiezone, februari 2026; interview politiezone, februari 2026; interview politiezone, februari 2026; interview justitie, februari 2026; interview parket, februari 2026; interview technologieprovider, januari 2026; interview burgemeester, april 2026.

3.3.4.1 Onzekerheid over toezicht en bevoegdheden

Een eerste belangrijke bevinding betreft de onduidelijkheid over de bevoegde toezichthoudende instanties. Verschillende respondenten wijzen op een gebrek aan helderheid over de rolverdeling tussen de Vlaamse Toezichtcommissie (VTC) en het Controleorgaan op de Politie Informatie (COC), in het bijzonder wanneer het gaat om camerasystemen die (ook) voor politie doeleinden worden ingezet.⁶⁷

Volgens sommige respondenten is het COC exclusief bevoegd voor infrastructuur die in handen is van politiezones, zoals (mobiele) ANPR-camera's of trajectcontroles die door de politie worden beheerd. In die redenering zou de VTC enkel bevoegd zijn wanneer de infrastructuur eigendom is van het lokale bestuur. Deze interpretatie wordt echter niet door alle actoren gedeeld, wat in de praktijk leidt tot onzekerheid en uiteenlopende interpretaties.

Een bijkomende moeilijkheid is dat ANPR-camera's vaak multifunctioneel worden ingezet: naast snelheidshandhaving kunnen zij ook gebruikt worden voor andere politie doeleinden, zoals opsporing of handhaving van andere regelgeving. Hierdoor vervaagt de grens tussen bestuurlijke en politie gegevensverwerking, wat de vraag naar bevoegd toezicht verder bemoeilijkt.

3.3.4.2 Percepties en kritiek op de VTC

Uit de interviews blijkt ook dat het beeld op de VTC bij verschillende lokale actoren eerder kritisch is. Sommige respondenten geven aan verrast te zijn door de "zeer kritische toon" van de adviezen van de VTC en stellen zich vragen bij de reikwijdte van haar tussenkomsten.⁶⁸

Zo wordt onder meer aangegeven dat de VTC zich volgens hen uitsprekt over materies die "puur politie" zouden zijn en dus onder het toezicht van het COC vallen.⁶⁹ Daarnaast leeft bij sommige respondenten de perceptie dat de VTC een te verregaande interpretatie hanteert van privacyrisico's. Zoals een mobiliteitsambtenaar het verwoordde: "men doet alsof we elke burger constant aan het volgen zijn en dat we van elke burger foto's hebben en doorspelen aan weet-ik-veel-wie".⁷⁰

Ook de praktische toepasbaarheid van de richtlijnen van de VTC wordt in vraag gesteld. Respondenten geven aan dat deze richtlijnen in sommige gevallen "moeilijk haalbaar" zijn en (te) veel ruimte laten voor interpretatie, wat de rechtszekerheid niet ten goede komt.⁷¹ De spanningen rond deze rolopvatting kwamen ook institutioneel tot uiting, onder meer in een nog lopende procedure bij de Raad van State waarin een lokaal bestuur de bevoegdheidsuitoefening van de VTC betwist.⁷²

3.3.4.3 Juridische verplichtingen onder de GDPR

Tegenover deze kritische percepties staat een duidelijk normatief kader. Volgens de VTC brengt het gebruik van ANPR-camera's en trajectcontroles voor snelheidshandhaving onmiskenbaar verplichtingen en risico's met zich mee in het kader van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG/GDPR). Daarenboven zijn privacy en gegevensbescherming ook fundamentele mensenrechten die verankerd zijn in artikel 22 van de Belgische Grondwet, artikel 8 EVRM en artikel 8 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie.

Een centrale verplichting is het uitvoeren van een Data Protection Impact Assessment (DPIA), of gegevensbeschermingseffectbeoordeling, bij de inzet van camerasystemen. Lokale besturen moeten in dit kader onder meer aantonen dat (i) er een duidelijke en aantoonbare noodzaak bestaat voor de inzet van camera's per locaties of concrete problematiek; (ii) het nagestreefde doel (bv. het verminderen van snelheidsovertredingen) niet op een minder ingrijpende manier kan worden bereikt en (iii) de verwerking proportioneel is in verhouding tot de beoogde doelstellingen.

Zoals de VTC het samenvatte: "camera's zijn bijna altijd de meest efficiënte oplossing voor veel problemen. Maar daarom moet de openbare weg nog niet volledig volgehangen worden met camera's".⁷³

⁶⁷ Interview technologieprovider, februari 2026; interview politiezone, februari 2026; interview technologieprovider, januari 2026; interview intergemeentelijk samenwerkingsverband, januari 2026

⁶⁸ Interview mobiliteits- en sanctionerend ambtenaar, juli 2025.

⁶⁹ Interview technologieprovider, februari 2026.

⁷⁰ Interview mobiliteits- en sanctionerend ambtenaar, juli 2025.

⁷¹ Interview intergemeentelijk samenwerkingsverband, januari 2026; Interview intergemeentelijk samenwerkingsverband, januari 2026.

⁷² Interview VTC, februari 2026.

⁷³ Interview VTC, februari 2026.

Daarnaast rust op lokale besturen ook de verplichting om burgers transparant te informeren over de aanwezigheid van camera's en het doel van de gegevensverwerking.

3.3.4.4 Kwaliteit en implementatie van DPIA's

De interviews wijzen er echter op dat de praktische implementatie van deze verplichtingen niet altijd optimaal verloopt. Volgens de VTC lijkt het erop dat niet alle lokale besturen systematisch een DPIA uitvoeren bij de installatie van ANPR-camera's.

Bovendien worden bestaande DPIA's vaak als onvoldoende kwalitatief beoordeeld. In reactie hierop heeft de VTC bijkomende richtlijnen en ondersteunende instrumenten ontwikkeld om lokale besturen te begeleiden bij het opstellen van dergelijke analyses.⁷⁴ Volgens de VTC kunnen deze instrumenten bijdragen aan een verhoogd bewustzijn rond privacyrisico's en een meer consistente toepassing van de regelgeving.

3.3.4.5 Technische en organisatorische maatregelen voor gegevensbescherming

Naast juridische verplichtingen worden in de praktijk niettemin verschillende technische en organisatorische maatregelen ingezet om de privacy van burgers te waarborgen.

Zo maakt het principe van "privacy by design" of gegevensbescherming by design opgang. Moderne camerasystemen maken meer en meer gebruik van automatische vervaging (blurring), waarbij gezichten van inzittenden en voorbijgangers onherkenbaar worden gemaakt en enkel de nummerplaat zichtbaar blijft voor de vaststelling van de overtreding.⁷⁵ Bij bepaalde technologieproviders wordt verder het principe van dataminimalisatie toegepast, waarbij enkel die gegevens worden verzameld en bewaard die strikt noodzakelijk zijn voor de handhaving.⁷⁶ Er wordt ook gekeken naar lokale gegevensverwerking in de camera zelf ("edge processing").⁷⁷

Daarnaast wordt ingezet op strikte toegangscontrole tot de verzamelde gegevens. Enkel gemachtigd personeel – bijvoorbeeld politiediensten voor validatie – krijgt toegang tot de beelden. In sommige steden wordt elke raadpleging bovendien gelogd en gemotiveerd (bijvoorbeeld via een proces-verbaalnummer), en worden steekproefsgewijze controles uitgevoerd door de functionaris voor gegevensbescherming (DPO).⁷⁸

3.3.5 Het concessiemodel: efficiëntie, controverse en legitimiteit

Binnen het Vlaamse landschap van GAS-snelheid neemt het concessiemodel – vaak aangeduid als *Trajectcontrole as a service*, als enige commerciële aanbieder van dit model – een bijzondere plaats in. Uit de interviews blijkt dat dit model enerzijds wordt geprezen om zijn operationele en financiële voordelen, maar anderzijds ook aanzienlijke controverse oproept, met name op het vlak van billijkheid, transparantie en legitimiteit.

3.3.5.1 Kenmerken en aantrekkingskracht van het model

In het concessiemodel werken lokale overheden samen met private partners voor de implementatie, het beheer en de exploitatie van trajectcontroles. In tegenstelling tot klassieke aankoop- of dienstenmodellen, waarbij de overheid zelf investeert in infrastructuur en technologie, wordt de initiële investering of het exploitatierisico in het concessiemodel gedragen door de private partner. In ruil voor deze dienstverlening, of dit risico, ontvangt de private partner een vaste vergoeding die rechtstreeks gekoppeld is aan het aantal vastgestelde verkeersovertredingen. Contracten kennen doorgaans een relatief lange looptijd (bijvoorbeeld 6 tot 9 jaar), waarna de lokale overheid onder bepaalde voorwaarden eigenaar kan worden van de trajectcontroles.

Lokale besturen geven verschillende redenen aan om in dit model in te stappen. Vooreerst is het model financieel aantrekkelijk voor lokale besturen, en in het bijzonder voor de kleinere of minder kapitaalkrachtige gemeenten, aangezien zij zonder grote voorafgaande investeringen kunnen inzetten op automatische

⁷⁴ De richtlijnen en checklist kunnen worden geraadpleegd op deze website: <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-toezichtcommissie>

⁷⁵ Interview intergemeentelijk samenwerkingsverband, januari 2026; interview technologieprovider, januari 2026; interview mobiliteits- en sanctionerend ambtenaar, juli 2025; interview burgemeester, februari 2026.

⁷⁶ Interview technologieprovider, januari 2026.

⁷⁷ Interview VTC, februari 2026. "Edge processing" bij ANPR-camera's verwijst naar het lokaal uitvoeren van nummerplaatherkenning en eerste gegevensverwerking op de camera zelf, waardoor enkel relevante en gefilterde data wordt doorgestuurd naar centrale systemen.

⁷⁸ Interview mobiliteits- en sanctionerend ambtenaar, juli 2025. Het lijkt er wel op dat dit systeem vrij uitzonderlijk is.

handhaving. Volgens een mobiliteitsambtenaar “kosten trajectcontroles veel geld” en “heb je voor €200.000 niet veel”.⁷⁹ Dankzij het concessiemodel kunnen steden en gemeenten die de initiële investering schijnbaar moeilijk of niet kunnen dragen, of die het financiële risico willen vermijden, toch inzetten op trajectcontroles. Een burgemeester stelde in dit verband dat trajectcontroles “zonder concessieconstructie praktisch niet uitvoerbaar zijn” en dat “concessie de enige realistische manier is voor een kleinere gemeente om snelheid systematisch te handhaven”.⁸⁰ Bovendien, zo gaf een burgemeester aan, houden “gemeenten er nog iets aan over”.⁸¹ Volgens een burgemeester is de vergoeding aan de private partner ook “billijk en correct” en heeft het model de gemeente de afgelopen jaren “heel wat extra tools” gegeven waar men enkele jaren geleden “zelfs niet over durfde nadenken”.⁸²

Ten tweede wordt het concessiemodel vaak geassocieerd met een zekere mate van “ontzorging”, aangezien technische, operationele en administratieve taken in belangrijke mate door de private partner worden opgenomen. Verschillende respondenten geven aan dat het model hen toelaat om snelheidshandhaving te implementeren zonder zelf te moeten investeren in dure infrastructuur of complexe operationele of technische processen. Een burgemeester gaf bijvoorbeeld aan dat de keuze voor het concessiemodel ingegeven was door “de kostprijs”, en dat het model ervoor zorgde dat “alles veel makkelijker” werd omdat “alles voor jou wordt gedaan”.⁸³ Een andere burgemeester benadrukte dat het concessiemodel toeliet “de lokale politiezone te ontlasten, zoals bijvoorbeeld bij vandalisme van camera’s of de homologatie van camera’s” wat nu “allemaal voor de private aanbieder is in plaats van voor de politie”.⁸⁴

Tenslotte verwijzen respondenten ook naar beleidsmatige en technische voordelen van het concessiemodel. Zo wordt door een gemeente benadrukt dat de financiële en technische ontzorging lokale besturen toelaat zich volledig te focussen op hun mobiliteitsbeleid en de strategische keuze van locaties, zonder afgeleid te worden door technische of administratieve complexiteit.⁸⁵ Daarnaast wijst een gemeente op de hoge performantie van trajectcontroles binnen een concessiemodel, terwijl systemen in eigen beheer vaker geconfronteerd worden met operationele problemen.⁸⁶

Het hierboven beschreven model waarbij een bedrag per potentiële overtreding wordt aangerekend is niet meer mogelijk sinds de publicatie van de omzendbrief (Omsendbrief KBBJ/ABB 2026/1).⁸⁷

3.3.5.2 Aandachtspunten van het concessiemodel

Tegenover deze voordelen staan echter ook belangrijke aandachtspunten die minstens even prominent naar voren kwamen in de interviews en bijdragen aan het controversiële karakter van het concessiemodel.

Incentivestructuur en perceptie van verdienlogica

Een eerste fundamenteel aandachtspunt betreft de incentivestructuur. Verschillende respondenten geven aan dat het concessiemodel minstens de indruk wekt dat private partners baat hebben bij een zo hoog mogelijk aantal vastgestelde overtredingen, aangezien hun vergoeding hier rechtstreeks aan gekoppeld is. Deze perceptie werd in het verleden bovendien versterkt door contractuele bepalingen die aan lokale besturen werden opgelegd, zoals beperkingen op het aanleggen van verkeersremmende infrastructuur (bijvoorbeeld wegversmallingen of drempels) of restricties op het tijdelijk afsluiten van wegen. Dergelijke voorwaarden voedden de indruk dat doorstroming – en impliciet het aantal vaststellingen – mede werd gestuurd door een contractuele logica.⁸⁸ Dit staat in contrast met de publieke doelstelling van snelheidshandhaving, die er net op gericht moet zijn dat bestuurders zich aan de snelheidslimieten houden en dat het aantal overtredingen op termijn afneemt.

⁷⁹ Interview mobiliteitsambtenaar, februari 2026.

⁸⁰ Interview burgemeester en mobiliteitsambtenaar, februari 2026.

⁸¹ Interview burgemeester juli 2025, waarbij gesproken werd over de voordelen van het concessiemodel.

⁸² Interview burgemeester en mobiliteitsambtenaar, februari 2026.

⁸³ Interview burgemeester juli 2025.

⁸⁴ Interview burgemeester en korpschef, maart 2026.

⁸⁵ Interview burgemeester, februari 2026.

⁸⁶ Interview burgemeester en korpschef, maart 2026.

⁸⁷ “Een financieringsmodel dat gebaseerd is (i) op een minimaal aantal overtredingen, administratieve boetes of verwerkingen dat gerealiseerd moet worden binnen een gegeven periode, of (ii) waarbij de vergoeding geheel of gedeeltelijk wordt aangepast in functie van de wijziging (c.q. stijging) van de wettelijk bepaalde boetebedragen, niet in overeenstemming met de vereiste gerichtheid op verkeersveiligheid”.

⁸⁸ Deze contractuele bepalingen werden evenwel later door de toezichthoudende overheid problematisch bevonden, waardoor zij werden vernietigd of niet langer in nieuwe overeenkomsten werden opgenomen.

Tegelijkertijd wordt deze kritiek genuanceerd door lokale besturen die zelf met een concessiemodel werken. Zij benadrukken dat een focus op inkomsten niet exclusief is voor dit model, maar zich ook kan voordoen bij trajectcontroles in eigen beheer, waar de druk om investeringen terug te verdienen rechtstreeks bij de gemeente ligt. Vanuit dit perspectief hangt de mate waarin een “verdienlogica” domineert in belangrijke mate af van de beleidskeuzes en prioriteiten van het lokale bestuur.

Voorwaarden voor een verkeersveiligheidsgerichte implementatie

In dat verband benadrukken verschillende gemeenten die met een concessiemodel werken dat een concessiemodel perfect kan samengaan met een duidelijke verkeersveiligheidsdoelstelling, op voorwaarde dat het wordt ingebed in een breder en coherent beleid. Daarbij wordt verwezen naar belangrijke aanvullende maatregelen, zoals intensieve sensibilisering (bijvoorbeeld via bijkomende aankondigingsborden en uitgebreide communicatiecampagnes) en een gefaseerde invoering van trajectcontroles, gekoppeld aan systematische evaluatie. Vanuit deze optiek hoeft het concessiemodel niet noodzakelijk te leiden tot een nadruk op inkomsten, maar kan het ook functioneren als een instrument dat bijdraagt aan gedragsverandering en verkeersveiligheid, mits het lokale bestuur vertrekt vanuit het uitgangspunt dat het aantal overtredingen idealiter afneemt.

Tegelijkertijd blijkt uit de interviews dat in contexten waar trajectcontroles via een concessiemodel zonder duidelijke beleidsvisie en sensibilisering werden geïmplementeerd, het risico op maatschappelijke controverse aanzienlijk toeneemt.⁸⁹

Financiële implicaties voor lokale besturen

Een tweede belangrijk nadeel betreft de financiële implicaties voor gemeenten. Binnen het concessiemodel gaat van elke boete (veelal circa €53) een aanzienlijk deel (circa €29, inclusief BTW) naar de private partner die het exploitatierisico neemt. Na aftrek van bijkomende kosten, zoals de sanctionerend ambtenaar, blijft voor de gemeente soms slechts een beperkte netto-opbrengst over (circa €7 à €8 per boete). In modellen in eigen beheer blijft daarentegen een groter aandeel van de inkomsten bij de gemeente.⁹⁰

Hoewel sommige respondenten deze vergoeding als “billijk en correct” beschouwen en zelfs als een vorm van “goed ondernemerschap”, zijn er ook uitgesproken kritische stemmen.⁹¹ Zo wordt het aandeel voor de private partner door een burgemeester als “makkelijk verdiend” bestempeld, terwijl een andere burgemeester het “aanzienlijke deel van de boete-inkomsten” voor de private partner als “principeel onwenselijk” beschouwt.⁹²

Daarnaast werd in de interviews gewezen op bijkomende financiële risico's, zoals kosten voor dossiers die later worden geseponneerd of situaties waarin boetes niet kunnen worden geïnd. In dergelijke gevallen kan het model zelfs leiden tot een negatieve financiële balans voor de gemeente.⁹³ De relatief lange contractduur (6 tot 9 jaar) versterkt dit risico, aangezien gemeenten zich voor langere tijd verbinden en slechts beperkt kunnen bijsturen of overstappen naar een alternatief model.

Inmenging in lokaal infrastructuurbeleid

Een derde potentieel risico van het concessiemodel betreft de mogelijkheid dat private partners via contractuele bepalingen eisen kunnen stellen die de autonomie van de gemeente inperken. In de interviews wordt verwezen naar eerdere contracten waarin dergelijke beperkingen expliciet waren opgenomen.⁹⁴ Zo bepaalden sommige overeenkomsten dat gemeenten geen maatregelen mochten nemen die de verkeersdoorstroming onder een bepaalde drempel (bijvoorbeeld met minstens 50%) zouden doen dalen. Daarnaast waren er gevallen waarin lokale besturen verplicht waren om voorafgaand overleg te plegen met de private partner bij wijzigingen aan het traject, zoals het aanbrengen van wegversmallingen, en situaties waarin het uitvoeren van wegenwerken werd beperkt of gekoppeld aan een maximaal aantal toegelaten afsluitingen per jaar. Dergelijke bepalingen werden door respondenten gepercipieerd als een vorm van inmenging in het lokale mobiliteits- en infrastructuurbeleid.⁹⁵

⁸⁹ Interview burgemeester, juli 2025.

⁹⁰ Hoewel een belangrijk deel van de boete-inkomsten natuurlijk moet worden gebruikt voor het aflossen van de investering, wat in een concessiemodel niet het geval is.

⁹¹ Interview sanctionerend ambtenaar, januari 2026.

⁹² Interview burgemeester, juli 2025; interview burgemeester, februari 2026.

⁹³ Hoewel daar in de praktijk op basis van onze interviews geen sprake van lijkt te zijn.

⁹⁴ Interview burgemeester, juli 2025; interview stakeholder, januari 2026; interview justitie, februari 2026.

⁹⁵ Zoals gezegd werden dergelijke contractuele bepalingen door de toezichhoudende overheid later ook vernietigd en als onwettig beschouwd.

Tegelijkertijd blijkt uit de interviews dat deze contractuele beperkingen vandaag in belangrijke mate zijn afgezwakt of verdwenen. Verschillende respondenten geven aan dat eerdere clausules, zoals de zogenaamde doorstromingsclausule, in recente en zelfs bestaande concessieovereenkomsten niet langer worden opgenomen.⁹⁶ Bepaalde voorwaarden blijven evenwel bestaan, zij het in aangepaste vorm. Zo kan bij ingrijpende wegenwerken nog steeds worden voorzien in een evenredige verlenging van de contractduur voor het betrokken traject, in functie van de periode waarin de trajectcontrole buiten werking is. Voor kleinere ingrepen volstaat doorgaans een meldingsplicht, zonder dat formeel overleg of goedkeuring vereist is. Op basis van de beschikbare interviewdata kan worden gesteld dat de directe inmenging van private partners in het lokale infrastructuurbeleid in recente concessiepraktijken aanzienlijk is afgenomen.

Juridische en ethische bezwaren

In de interviews kwamen diverse juridische en ethische bezwaren naar voren ten aanzien van het concessiemodel. Wat betreft de ethische dimensie geven meerdere respondenten aan principiële bezwaren te hebben tegen de privatisering van overheidstaken, in het bijzonder de handhaving van snelheidsregels. Voor deze respondenten is het essentieel dat "de verwerking van GAS-snelheid bij een overheidsorganisatie blijft".⁹⁷ Men benadrukt dat "sanctionering een kerntaak van de overheid vormt en dat deze taak een zekere gevoeligheid in zich draagt" en ook dat "eventuele opbrengsten van snelheidsboetes naar de overheid dienen te gaan en opnieuw in verkeersveiligheid moeten worden geïnvesteerd".⁹⁸

Naast deze ethische bedenkingen werden ook juridische bezwaren geformuleerd. Het voornaamste punt van discussie betreft het feit dat het concessiemodel volgens sommige actoren opereert binnen een juridische grijze zone. Verschillende respondenten uitten twijfels over de legaliteit van het systeem, terwijl een politiezone het model expliciet als "illegaal en onwettig" bestempelde.⁹⁹ De kern van deze discussie ligt bij de interpretatie van de wettelijke voorwaarde dat de automatische toestellen volledig door de lokale overheid moeten worden gefinancierd. Over de draagwijdte van deze bepaling bestaan uiteenlopende visies. Sommige actoren achten bepaalde vormen van prefinanciering of gespreide financiering door private partners juridisch verenigbaar met de regelgeving, terwijl anderen van oordeel zijn dat dergelijke constructies strijdig zijn met de wettelijke vereiste. Nog anderen wijzen erop dat verdere rechtspraak of bijkomende beleidsverduidelijking noodzakelijk is om hierover definitieve rechtszekerheid te verkrijgen.

Tegenover deze kritische stemmen staat evenwel de opvatting van een technologieprovider dat het systeem wel degelijk juridisch verdedigbaar is.¹⁰⁰

In de omzendbrief van 6 maart 2026 wordt gesteld dat het tot de gemeentelijke autonomie behoort om al dan niet gebruik te maken van de mogelijkheid om administratieve sancties voor beperkte snelheidsovertredingen in te voeren.¹⁰¹ Bovendien mogen snelheidscontroles niet worden aangewend om andere (budgettaire of financiële) doelstellingen te bereiken. Een model waarbij een budgettaire of financiële doelstelling wordt nagestreefd, is niet verenigbaar met de vereiste gerichtheid op verkeersveiligheid. Er mag dan ook geen sprake zijn van een verdienmodel of afspraken die gericht zijn op een minimumaantal vaststellingen of inkomsten. De vergoeding mag niet gekoppeld zijn aan de hoogte of evolutie van de boetebedragen. Daarnaast moet het systeem lokaal en niet geheel of gedeeltelijk gewestelijk worden gefinancierd.

De manier waarop dit vervolgens wordt vormgegeven is echter wel aan een aantal voorwaarden onderworpen: zo bijvoorbeeld moet het lokaal bestuur ten allen tijde zijn mobiliteitsbeleid "soeverein en autonoom" kunnen voeren en moet de vaststelling van overtredingen steeds gebeuren door een bevoegde fysieke persoon, doorgaans politiepersoneel. Bij een aantal vonnissen van de politierechtbank werd geoordeeld dat het concessiemodel niet voldoet aan de gestelde financieringsvoorwaarde.¹⁰²

Operationele uitdagingen van het concessiemodel

Tot slot werden in de interviews ook een aantal operationele aandachtspunten van het concessiemodel geïdentificeerd. Een terugkerende vaststelling is dat de organisatorische keten binnen dit model relatief

⁹⁶ Interviews stakeholder, januari / maart 2026.

⁹⁷ Interview politie en gemeente, juli 2025; interview mobiliteitsambtenaar juli 2025; interview burgemeester, juli 2025; interview magistraat 2026; interview burgemeester, maart 2026.

⁹⁸ Interview magistraat, februari 2026; interview burgemeester, februari 2026.

⁹⁹ Interview politiezone, februari 2026.

¹⁰⁰ Interview stakeholder, maart 2026.

¹⁰¹ Zie omzendbrief KBBJ/ABB 2026/1 van 6 maart 2026: <https://www.vlaanderen.be/lokaal-bestuur/regelgeving/omzendbrief-kbbj-abb-2026-1-06032026-krijtlijnen-van-snelheidshandhaving-op-lokaal-niveau>

¹⁰² Zie bijvoorbeeld: <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2026/04/01/lanaken-trajectcontrole-financiering-taas-vrijspraak/>

complex is. Naast de lokale overheid en de politiezone zijn immers ook verschillende private actoren betrokken, onder meer voor de levering en het onderhoud van de hardware, evenals de verwerking van de verzamelde gegevens. In een dergelijk model is een nauwe en goed afgestemde samenwerking tussen al deze partijen essentieel om een performante en efficiënte verwerking van het systeem te garanderen.

Hoewel in de interviews geen structurele of systematische samenwerkingsproblemen werden gerapporteerd, werd wel gewezen op een aantal potentiële risico's die samenhangen met deze complexiteit. Zo benadrukte een stakeholder dat "hoe complexer de keten, hoe groter de kans op fouten of datalekken", waarbij ook werd verwezen naar eerdere incidenten op dit vlak.¹⁰³

Ten slotte werd ook de coördinatie-inspanning als een niet te verwaarlozen factor benoemd. Het afstemmen tussen de verschillende betrokken actoren vereist immers een aanzienlijke overleglast, zowel in termen van tijd als van organisatorische capaciteit.¹⁰⁴

¹⁰³ Interview technologieprovider, februari 2026; interview VTC, februari 2026.

¹⁰⁴ Interview lokale politiezone, februari 2026.

3.4 Documentanalyse

In dit deel worden de resultaten van de documentanalyse besproken. Eerst komen de overeenkomsten tussen lokale besturen en commerciële spelers aan bod, gevolgd door verwerkingsovereenkomsten met intergemeentelijke samenwerkingsverbanden die beoordeeld worden op hun conformiteit met de AVG ¹⁰⁵. Vervolgens worden de verkeersveiligheidsevaluaties besproken, waarna er dieper wordt ingegaan op de geanalyseerde politieverordeningen. Tot slot wordt een bondige conclusie geformuleerd.

3.4.1 Overeenkomsten met commerciële spelers

De overeenkomsten tussen lokale besturen en commerciële spelers kunnen worden onderverdeeld in twee hoofdcategorieën: (1) overeenkomsten op basis van een variabele kostprijs, waarbij steden en gemeenten per verwerkte kandidaat-overtreding een vergoeding betalen (concessiemodel), en (2) overeenkomsten die (voornamelijk) gebaseerd zijn op vaste kostprijzen (raamcontracten).

3.4.1.1 Vergoedingen per verwerkte kandidaat-overtreding (concessiemodel)

Momenteel is er in Vlaanderen slechts één speler actief die werkt met vergoedingen per verwerkte kandidaat-overtreding: Drive for Zero (voorheen TAAS). 30 lokale besturen zijn hierin gestapt (status januari 2026).

Vooreerst moet worden benadrukt dat de concessieovereenkomsten, op enkele beperkte verschillen en een geleidelijke bijsturing van bepaalde gevoelige bepalingen na, in essentie uniform zijn voor alle betrokken steden en gemeenten. Zo voorzien de contracten standaard in een vergoeding van €24,00 netto (€29,04 inclusief btw; bedrag ongewijzigd overheen de jaren) per verwerkte kandidaat-overtreding. De inhoud van de concessiecontracten wordt echter in belangrijke mate bepaald door het onderliggende economische model van de concessiehouder. Hoewel de vergoeding van €24,00 per verwerkte kandidaat-overtreding formeel losstaat van de uiteindelijke sanctionering (en boete), creëert dit mechanisme een directe koppeling met het volume kandidaat-overtredingen. Een hoger aantal verwerkte dossiers is daardoor financieel gunstiger voor de concessiehouder.

Hoewel het logisch is dat bij een overeenkomst met een commerciële partner een economische logica meespeelt, kan worden betwijfeld in welke mate dit model, waarbij gewerkt wordt met een bedrag per kandidaat-overtreding, aansluit bij het verkeersveiligheidsbelang. Het vergoedingsmechanisme kan immers prikkels bevatten die maken dat financiële overwegingen in bepaalde mate mee richting geven aan keuzes die idealiter uitsluitend vanuit verkeersveiligheidsoogpunt worden benaderd. Hieronder worden enkele bepalingen uit de concessieovereenkomsten besproken die, mede vanuit een commerciële logica, aanleiding kunnen geven tot problemen:

- De overeenkomsten voorzien in een verwerkingsratio van 95% (bepaling 3.1.1.2), wat inhoudt dat voor dit deel van de verwerkte kandidaat-overtredingen een vergoeding (€24,00) verschuldigd is. Als deze drempel niet wordt gehaald, dient de betrokken stad of gemeente het verschil financieel te compenseren. Hoewel deze ratio betrekking heeft op de administratieve verwerking en niet noodzakelijk op de uiteindelijke sanctionering, kan een dergelijke regeling vragen oproepen over de verhouding tot het uitgangspunt dat de sanctionerende bevoegdheid bij de overheid moet blijven.
- Verder blijkt uit deel 5 ('Wijzigingen') dat aanpassingen aan de overeenkomst op initiatief van de concessiegever aanleiding kunnen geven tot een 'passende compensatie' voor de concessiehouder. In de omgekeerde situatie, waarbij wijzigingen uitgaan van de concessiehouder, is geen gelijkaardige compensatieregeling voorzien, zodat het contract op dit punt geen evenwichtige wederkerigheid waarborgt.
- Bepaling 5.1. over wijzigingen op initiatief van de concessiegever laat steden en gemeenten toe wijzigingen aan de overeenkomst voor te stellen. De bepaling heeft echter enkel betrekking op de modaliteiten van de overeenkomst en vereist bovendien een passende compensatie aan de concessiehouder, hetgeen mogelijk van invloed kan zijn op de beleidsruimte van de wegbeheerder.
- Bij langdurige werken die de werking van het trajectcontrolesysteem beïnvloeden (bijvoorbeeld bestratingswerken), kan de uitvoeringstermijn worden verlengd (bepaling 7.3.2.). Als de wegbeheerder

¹⁰⁵ ¹⁰⁵ In dit rapport wordt gekozen voor de afkorting AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming) in plaats van GDPR (General Data Protection Regulation). Beide termen verwijzen echter naar dezelfde wetgeving van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens binnen de Europese Unie.

hier niet mee instemt, is deze een 'gepaste compensatie' verschuldigd aan de concessiehouder. Echter, bij tekortkomingen van de concessiehouder is enkel een verlenging van de uitvoeringstermijn voorzien, hetgeen in principe niet nadelig is voor de concessiehouder, en wordt niet voorzien in een 'gepaste compensatie' voor de concessiegever.

- Ook in de beëindigingsvoorwaarden komt een duidelijke commerciële logica naar voren. De overnameprijs varieert afhankelijk van het tijdstip van overname. Op basis van het meest recent ingekeken contract (december 2024) bedraagt die na vijf jaar 88 645,92 euro (excl. btw), na zeven jaar 48 688,80 euro, terwijl de overnamevergoeding na negen jaar volledig vervalt. Door die niet-lineaire afbouw verbinden steden en gemeenten zich in de praktijk doorgaans voor een periode van negen jaar aan het systeem. Ook in oudere contracten (bijv. juni 2024) is een gelijkaardig mechanisme opgenomen, zij het met een basistermijn van zes jaar.

Wat het monopolie van de wegbeheerder (lokaal bestuur) inzake de inrichting van de weg betreft, verduidelijken verschillende contractuele bepalingen dat deze bevoegdheid bij de wegbeheerder blijft berusten, temeer omdat de overeenkomsten op dit punt sinds de beginperiode verder zijn bijgesteld. Bovendien moet erkend worden dat commerciële partners, gelet op hun technische en juridische expertise, in de praktijk ook een adviserende rol opnemen, bijvoorbeeld wanneer voorgestelde locaties niet aan wettelijke vereisten voldoen. Toch kunnen sommige contractuele bepalingen minstens de indruk wekken dat de invloed van de concessiehouder op de weginrichting verder reikt dan de loutere technische uitvoering van de GAS-snelheidshandhaving:

- Bepaling 2.2 bepaalt dat locaties van nieuwe trajecten steeds in onderling overleg worden goedgekeurd tussen concessiegever en concessiehouder. Hoewel opnieuw moet worden benadrukt dat de expertise van de concessiehouder essentieel is om de technische haalbaarheid en operationele uitvoerbaarheid van de voorgestelde locatie in te schatten, laten de contracten de ruimte om naast technische ook andere factoren, waaronder economische, in rekening te nemen. Bepaling 3.2.2.2 bepaalt bovendien dat de concessiehouder verantwoordelijk is voor de opmaak van een studiedossier, zonder te specificeren of dit een technisch dan wel commercieel dossier betreft.
- Verder bepaalt punt 5.2 dat "*Indien de concessiehouder kan aantonen dat de verkeersveiligheid op een traject dermate is verbeterd dat de noodzaak van het betreffende traject in vraag kan worden gesteld, de concessiehouder een overleg kan aanvragen met de concessiegever om mogelijke alternatieven te bespreken. De concessiegever blijft daarbij als enige bevoegd voor de inrichting van de weg.*" Hoewel een dergelijke bepaling begrijpelijk is vanuit het uitgangspunt dat maatregelen zoals trajectcontroles proportioneel moeten blijven in het licht van de bescherming van persoonsgegevens¹⁰⁶, kan zij tegelijk vragen oproepen. Een verbetering van de verkeersveiligheid kan immers ook net een argument zijn om een maatregel te behouden. Daarbij valt ook op dat het initiatief uitsluitend bij de concessiehouder ligt en niet wederkerig is voorzien, wat de indruk kan wekken dat ook andere overwegingen, zoals economische, een rol spelen.

De contracten verwijzen daarnaast herhaaldelijk naar de statistische gegevensverzameling door de commerciële partner over de evolutie van het snelheidsgedrag (zie bepaling 3.2.2.2). Hoewel dit vanuit commercieel en operationeel oogpunt begrijpelijk is, behoort de analyse en interpretatie van dergelijke gegevens vanuit verkeersveiligheidsperspectief in beginsel tot de kerntaak van de overheid. Het opslaan, verwerken en rapporteren van deze gegevens door een private partner kan bovendien vragen oproepen omtrent de vertrouwelijkheid van persoonsgegevens, de proportionaliteit van de gegevensverwerking en de onafhankelijkheid van de analyse (zie [punt 3.4.2](#)).

Zo legt artikel 5 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)¹⁰⁷ fundamentele beginselen voor de verwerking van persoonsgegevens vast, waaronder het beginsel van rechtmatigheid, behoorlijkheid en transparantie (artikel 5, lid 1, a); doelbinding (artikel 5, lid 1, b) en dataminimalisatie (artikel 5, lid 1, c). Deze beginselen vereisen dat persoonsgegevens op een transparante wijze worden verwerkt en dat de verwerking beperkt blijft tot gegevens die toereikend, relevant en noodzakelijk zijn voor het nagestreefde doel. Daarnaast bepaalt artikel 29quater, negende lid van de Wegverkeerswet (WVW)¹⁰⁸ dat "*De gemeente en de*

¹⁰⁶ Richtlijn en waarschuwing van de Vlaamse toezichtcommissie omtrent het gebruik van ANPR-camera's en trajectcontrole : https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1733482566/repositories-prd/VTC_O_2024_03_richtlijn_en_waarschuwing_ANPR-camera_s_trajectcontrole_1_1_sykkxh.pdf

¹⁰⁷ Verordening van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R0679>

¹⁰⁸ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (Wegverkeerswet)

sanctionerende ambtenaar slechts die persoonsgegevens verzamelen en verwerken die noodzakelijk zijn om de overtreder te identificeren en noodzakelijk zijn voor de controle en de sanctionering van de snelheidsovertreding." Tegen deze achtergrond lijken statistische analyses door commerciële partners die namens het openbaar bestuur persoonsgegevens verwerken, moeilijk verenigbaar met de beperkte doeleinden waarin de regelgeving voorziet.

Hoewel dit in de praktijk niet noodzakelijk het geval is, kan worden vastgesteld dat de contracten ruimte laten voor drie potentiële problematieken: ten eerste houdt de algemene vergoedingsstructuur (€24,00 per verwerkte kandidaat-overtreding), in combinatie met bepaalde contractuele bepalingen, het risico in dat commerciële belangen het verkeersveiligheidsbelang ondergraven. Ten tweede bevatten de contracten bepalingen die de feitelijke beleidsruimte van de lokale overheden kunnen beïnvloeden. Ten derde roept de rol van de commerciële partner in de analyse van statistische gegevens vragen op over de verwerking van persoonsgegevens in het licht van de AVG en de WVV. Concluderend kan dus worden gesteld dat de concessiecontracten op zijn minst de ruimte laten voor vragen over taakafbakening, onafhankelijkheid van bestuur en privacywaarborgen.

3.4.1.2 Vergoedingen via raamovereenkomsten

In het concessiemodel draagt de commerciële partner het marktrisico, waardoor de vergoeding sterk afhankelijk is van het aantal verwerkte kandidaat-overtredingen (zie [punt 3.4.1.1](#)). Bij modellen gebaseerd op raamcontracten ontbreekt die koppeling. Het gaat daarbij om klassieke overheidsopdrachten waarbij lokale besturen snelheidshandhavingssystemen (bijv. ANPR-camera's) of diensten afnemen tegen vooraf vastgelegde tarieven. Lokale besturen dragen daarbij doorgaans zelf de investeringskost, waardoor de initiële financiële drempel hoger ligt, maar de afhankelijkheid van private exploitanten beperkter blijft.

Door die hogere investeringskost kiezen in de praktijk vooral financieel sterkere steden en gemeenten voor oplossingen via raamcontracten, terwijl concessiemodellen doorgaans aantrekkelijker zijn voor kleinere lokale besturen. Hoewel deze raamovereenkomsten vaak niet exclusief zijn, waardoor ook een gefaseerde aanpak tot de mogelijkheden behoort, kan die hogere initiële investering bepaalde risico's omvatten. Steden en gemeenten moeten namelijk hun begroting op orde houden, wat impliceert dat investeringen op termijn dienen te worden gerecupereerd. In combinatie met aanwijzingen dat sommige, zij het lang niet alle, steden en gemeenten GAS-snelheidshandhaving als een bijkomende inkomstenbron beschouwen, kan dit invloed hebben op het verkeersveiligheidsbelang. Bovendien kan ook deze logica, met name de druk om investeringen terug te verdienen, een indirecte invloed hebben op de beleidsruimte van de wegbeheerder. Dit kan zich bijvoorbeeld uiten wanneer noodzakelijke aanpassingswerken achterwege blijven om de opbrengsten van GAS-snelheidshandhaving te vrijwaren. Tot slot is het ook in dit model niet uitgesloten dat gegevensverwerking door de commerciële partner onverenigbaar is met artikel 5 van de AVG en artikel 29quater, negende lid van de Wegverkeerswet.

Concluderend kan worden gesteld dat een model gebaseerd op raamcontracten, zoals toegepast door twee van de drie grootste spelers op de GAS-snelheidsmarkt, de hierboven geschetste problematieken weliswaar beperkt, maar niet volledig uitsluit.

3.4.2 AVG-verwerkingsovereenkomsten met intergemeentelijke samenwerkingsverbanden

In totaal konden slechts twee formele AVG-verwerkingsovereenkomsten en één offerte worden geraadpleegd. Deze documenten hebben allen betrekking op de aanstelling van een GAS-ambtenaar via een intergemeentelijk samenwerkingsverband, met name een dienstverlenende vereniging, voor de verwerking van kandidaat-overtredingen. Bovendien zijn twee van de drie documenten afkomstig van dezelfde dienstverlenende vereniging (met wisselende openbare besturen), wat de representativiteit van onderstaande bevindingen beperkt.

De ingekeken documenten bevatten echter stevige waarborgen ter bescherming van de door de snelheidshandhavingssystemen verzamelde persoonsgegevens. Zo wordt bij elk artikel in de overeenkomsten verwezen naar het corresponderende artikel uit de AVG-regelgeving. Verschillende voorbeelden illustreren dit:

- Er wordt een duidelijke rolverdeling vastgelegd tussen de gemeente als verwerkingsverantwoordelijke en de dienstverlenende vereniging als verwerker, in overeenstemming met artikel 28 AVG. Artikel 2 van de geanalyseerde overeenkomsten bepaalt bovendien dat de verwerker persoonsgegevens uitsluitend

verwerkt op basis van instructies van de verwerkingsverantwoordelijke, wat overeenstemt met artikel 28, lid 3, a AVG.

- Bovendien worden duidelijke bepalingen over het einde van de verwerking vastgelegd in de overeenkomsten. Volgens artikel 3 moeten persoonsgegevens na beëindiging van de overeenkomst worden teruggegeven aan de verwerkingsverantwoordelijke (de gemeente) en vervolgens worden verwijderd door de verwerker (het intergemeentelijk samenwerkingsverband), tenzij een wettelijke bewaarplicht geldt. Dit sluit aan bij Artikel 28, lid 3, g AVG.
- Aanvullend is er een duidelijke beveiligings- en datalekprocedure (bijv. artikel 4 & 7.3. van de ingekeken overeenkomst). Zo treft de verwerker alle passende technische en organisatorische maatregelen om de verzamelde gegevens te beveiligen, zoals beschreven in Bijlage 2 van de ingekeken overeenkomst, en meldt eventuele datalekken uiterlijk binnen 24 uur aan de verwerkingsverantwoordelijke. Dit ondersteunt de naleving van de meldingsplicht aan de toezichthoudende autoriteit en betrokkenen overeenkomstig artikelen 33 en 34 AVG.
- Artikel 9 voorziet in een auditrecht voor de verwerkingsverantwoordelijke, wat overeenkomt met artikel 28, lid 3, h AVG, dat vereist dat de verwerker de naleving van zijn verplichtingen moet kunnen aantonen.

Niettemin rijzen ook bij deze overeenkomsten vragen die bijkomende duiding en/of transparantie vragen:

- Ten eerste kunnen er vragen worden gesteld over de rol van subverwerkers en/of extern ingehuurd medewerkers. Artikel 6 van de overeenkomsten bepaalt dat de verwerker gebruik kan maken van subverwerkers, die worden geconcretiseerd in Bijlage 2 van de overeenkomst. Hoewel dit conform artikel 28, lid 2 en 4 van de AVG gebeurt, kan het gebruik van externe softwareleveranciers vragen oproepen over de concrete toegang van deze partijen tot persoonsgegevens. Daarnaast stelt artikel 6.2 dat extern ingehuurd medewerkers niet als subverwerker worden beschouwd, wat een aandachtspunt vormt aangezien dergelijke medewerkers mogelijk wel toegang hebben tot persoonsgegevens zonder dat hun rol volledig onder het regime van subverwerkers valt.
- Bijkomend voorziet artikel 10.2 in een mogelijke beperking van de aansprakelijkheid van de verwerker, zoals bepaald in de opdracht. Hoewel hierbij expliciet wordt verwezen naar artikel 82 AVG, dat de aansprakelijkheid bij schade door onrechtmatige verwerking regelt, kan een contractuele beperking in de praktijk aanleiding geven tot discussie over de effectieve verdeling van verantwoordelijkheid.
- Tot slot bepaalt Bijlage 1 van de ingekeken overeenkomst dat verwerkers toegang krijgen tot 'financiële bijzonderheden' van de overtreder. Meer transparantie over wat die 'financiële bijzonderheden' inhouden is hier op zijn plaats.

Hoewel deze bevindingen erop wijzen dat persoonsgegevens, eenmaal zij bij de GAS-ambtenaar terechtkomen, adequaat worden beschermd, kan op basis van deze documenten geen uitspraak worden gedaan over de voorafgaande verwerking ervan. Daarnaast ondersteunen sommige intergemeentelijke samenwerkingsverbanden lokale besturen met statistische inzichten op basis van gegevens afkomstig van snelheidshandhavingssystemen. Ook in dit geval rijzen vragen over de opslag en verwerking van persoonsgegevens, met name in het licht van artikel 5 van de AVG en artikel 29quater, negende lid, van de Wegverkeerswet (zie supra).

3.4.3 Verkeersveiligheidsevaluaties

In totaal werden dertien verkeersveiligheidsevaluaties geanalyseerd, afkomstig van zowel lokale besturen als politiezones.

Hoewel vrijwel alle ingekeken evaluaties een positief effect van de betrokken verkeersveiligheidsmaatregel (bijvoorbeeld trajectcontrolesysteem) rapporteren, en dit in lijn ligt met eerder onderzoek (Amancio et al., 2026; Elvik & Høy, 2023), zijn deze evaluaties doorgaans beperkt in omvang en diepgang en ontbreekt het bovendien aan onderlinge uniformiteit. Zo beperken zij zich veelal tot relatief 'kale' indicatoren, zoals het aantal boetes of overtredingen, het overtredingspercentage (aantal boetes ten opzichte van het totaal aantal voertuigen), het aantal verkeersongevallen en gemeten snelheden (zoals V85 en de gemiddelde snelheid).

Tegelijk is er (slechts) één voorbeeld van een gemeente wiens evaluatie voldoet aan de beginselen van behoorlijk bestuur¹⁰⁹. Daarbij wordt bijzonder transparant en helder gerapporteerd over GAS-

¹⁰⁹ Lokale besturen dienen bij de uitoefening van hun bevoegdheden de algemene beginselen van behoorlijk bestuur na te leven, waaronder het zorgvuldigheids-, motiverings- en redelijkheidsbeginsel; zie o.m. art. III.2 en III.3 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, BS 19 december 2018, evenals art. 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, BS 12 september 1991.

snelheidshandhaving binnen de gemeente, waarbij niet alleen verslag wordt uitgebracht over de impact op de verkeersveiligheid, maar ook over voorafgaande analyses, vooropgestelde doelstellingen en bijkomende maatregelen. Daarnaast wordt openheid geboden over de financiële stromen, zoals de gegenereerde inkomsten uit GAS-snelheidsovertredingen, het aandeel daarvan dat doorvloeit naar commerciële partners (in dit geval een concessiemodel) en de aanwending van de resterende middelen (in dit geval een verkeersveiligheidsfonds).

Het verdient daarom aanbeveling om verder te gaan dan louter beschrijvende outputindicatoren. Systematische vóór en na-analyses en, waar mogelijk, vergelijkingen met andere maatregelen en controleacties moeten daarbij worden geïntegreerd. Daarnaast is het belangrijk om deze analyses te verrijken met contextuele duiding, zoals een gemotiveerde locatiekeuze, wegkenmerken, bijkomende maatregelen, externe factoren (bijvoorbeeld wegomleidingen) en financiële stromen. Bovendien is een transparant en uniform rapporteringskader wenselijk, zodat resultaten op een consistente wijze kunnen worden vergeleken tussen steden, gemeenten en politiezones. De ontwikkeling van een gestandaardiseerde methodiek, in samenwerking met onderzoeksinstellingen, kan deze vergelijkbaarheid versterken.

3.4.4 Politieverordeningen

Wanneer een gemeente beslist GAS-snelheid toe te passen, dient de gemeenteraad een (bijzondere) politieverordening aan te nemen waarin wordt vastgelegd welke verkeersovertredingen administratief kunnen worden gesanctioneerd volgens artikel 29quater van de Wegverkeerswet. In totaal werden in dit onderzoek 36 politieverordeningen verzameld en geanalyseerd (zie [punt 2.5](#)).

In de eerste plaats bevatten deze verordeningen algemene bepalingen, waarin onder meer de rechtsgrond, met name artikel 29quater VWW, en de juridische basisprincipes van GAS-snelheid worden uiteengezet. Niet alle ingekeken documenten betreffen echter dergelijke politieverordeningen. Sommige lokale besturen leverden uitsluitend notulen van de gemeenteraad aan. Het is evenwel van essentieel belang dat de GAS-snelheidsregeling expliciet wordt opgenomen in een geldig, door de gemeenteraad vastgesteld en publiek bekendgemaakt reglement, aangezien enkel een dergelijke reglementaire basis een rechtsgeldige grondslag voor administratieve sanctionering kan vormen, overeenkomstig artikelen 286 en 287 van het Decreet Lokaal Bestuur ¹¹⁰.

Vervolgens wordt het toepassingsgebied bepaald, waarbij wordt verduidelijkt bij welke overtredingen en situaties GAS-snelheid kan ingezet worden. Indien niet aan één of meerdere van onderstaande voorwaarden is voldaan, blijft het klassieke strafrechtelijke systeem van toepassing. Artikel 29quater, tweede lid, van de Wegverkeerswet bepaalt dat:

§ 2. De gemeenteraden kunnen alleen administratieve geldboetes als vermeld in paragraaf 1 bepalen als al de volgende voorwaarden vervuld zijn:

*1° het betreft een overschrijding van de toegelaten **maximumsnelheid met niet meer dan 20 kilometer per uur**;*

*2° de snelheidsovertredingen worden begaan op een plaats waar de **snelheid beperkt is tot 30 of 50 kilometer per uur**;*

*3° het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld volgens de voorwaarden, vermeld in artikel 62, met uitzondering van het zesde en achtste lid, met **automatisch werkende toestellen** als vermeld in hetzelfde artikel, die **volledig worden gefinancierd door de lokale overheid**;*

*4° de snelheidsovertreding wordt begaan door **meerderjarige natuurlijke personen**, vermoed of aangeduid overeenkomstig artikel 67bis en 67ter;*

*5° er wordt **niet gelijktijdig een andere overtreding** vastgesteld.*

Met betrekking tot bovenstaand artikel vormen zich een aantal problemen:

- Er bestaat momenteel geen adequate controle op de vraag of de gebruikte toestellen daadwerkelijk volledig door de lokale overheid zijn gefinancierd. Bovendien bestaat nog steeds discussie over de vraag

¹¹⁰ Decreet Vlaanderen, 22 december 2017 over het lokaal bestuur, BS 15 februari 2018, art. 286-287. <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1029017¶m=inhoud>

of een samenwerkingsmodel via een concessieovereenkomst, in zijn huidige vorm (zie [punt 3.4.1.1](#)), verenigbaar is met deze wettelijke voorwaarde. Uit de beschikbare rechtspraak blijkt immers dat dit niet zonder meer kan worden aangenomen.¹¹¹

- Wat punt 4 betreft, is de regeling sinds 26 april 2024 expliciet beperkt tot meerderjarige natuurlijke personen¹¹². Voordien verwees de wettelijke formulering ook naar rechtspersonen. Deze wijziging werd niet door alle openbare besturen correct verwerkt in hun documentatie, waardoor in een meerderheid van de geraadpleegde documenten (24/36) nog steeds naar rechtspersonen wordt verwezen.

Daarnaast stellen zich problemen met betrekking tot de zorgvuldigheid waarmee beperkingen van de GAS-snelheidstoepassing en wijzigingen aan de WVV door openbare besturen worden opgenomen en verwerkt:

- Steden en gemeenten kunnen bijkomende beperkingen opnemen op artikel 29quater WVV, bijvoorbeeld door het toepassingsgebied van GAS-snelheid te beperken tot specifieke locaties of types controlesystemen (bijvoorbeeld enkel trajectcontroles). In de praktijk worden dergelijke beperkingen zelden expliciet ingeschreven (3/36). Dit roept de vraag op of lokale besturen effectief geen beperkingen hanteren, dan wel nalaten hun regelgeving consistent aan te passen. Zo kunnen lokale besturen gefaseerd te werk gaan, bijvoorbeeld door GAS-snelheid eerst enkel toe te passen op trajectcontroles in bepaalde straten. In dat geval vereist elke uitbreiding of wijziging een aanpassing van de politieverordening, die opnieuw door de gemeenteraad moet worden goedgekeurd en bekendgemaakt om een correcte handhaving te waarborgen.
- Bovendien blijkt uit deze studie dat het meest recente GAS-snelheidsreglement niet altijd eenvoudig terug te vinden is op de websites van lokale besturen, en in sommige gevallen zelfs niet publiek beschikbaar is. Vaak zijn deze reglementen bovendien niet up-to-date, bijvoorbeeld wat betreft de beperking tot natuurlijke personen. Dit roept opnieuw vragen op over de rechtszekerheid en de afdwingbaarheid van de GAS-snelheidsregeling.

Concluderend kan worden vastgesteld dat het juridisch verankeren van GAS-snelheid via een door de gemeenteraad vastgestelde en goedgekeurde politieverordening onvoldoende consistent en zorgvuldig gebeurt. Reglementen zijn vaak niet actueel of raadpleegbaar, en de toepassing ervan blijft vaak onduidelijk voor burgers. Dit ondermijnt de rechtszekerheid en de afdwingbaarheid van de GAS-snelheidshandhaving en houdt bovendien het risico in dat de publieke perceptie op een verkeerde manier wordt gestuurd.

3.4.5 Inzichten uit de documentanalyse

De documentanalyse laat toe een aantal algemene vaststellingen te formuleren. Desalniettemin moet met enkele beperkingen rekening gehouden worden. Ten eerste was de documentanalyse afhankelijk van de documenten die ofwel openbaar vindbaar waren, of vrijwillig werden aangeleverd. Daarnaast is er de hypothese dat voornamelijk de minst gevoelige documenten werden gedeeld. Tot slot werd bijkomende informatie verkregen via verschillende betrokken partijen, die in sommige gevallen onderling commercieel concurreren. Niettegenstaande er sprake is van betrouwbare resultaten, nopen deze beperkingen tot enige voorzichtigheid.

Hoewel blijkt dat concessiemodellen, in vergelijking met andere modellen, een groter risico inhouden op perceptieproblemen en in het slechtste geval kunnen leiden tot een verschuiving van een verkeersveiligheidslogica naar een commerciële logica, impliceert dit niet dat een dergelijk model per definitie onverenigbaar is met goed bestuur. Mits naleving van duidelijke randvoorwaarden, in het bijzonder inzake transparantie, rolafbakening en objectiviteit, kan ook binnen een concessiemodel een correcte en verantwoorde toepassing van GAS-snelheidshandhaving worden gewaarborgd. In dat verband is het illustratief dat het openbaar bestuur dat het meest transparant communiceerde over zijn GAS-snelheidsbeleid, gebruik maakte van een concessiemodel. Bovendien dient te worden benadrukt dat ook binnen andere modellen, bijvoorbeeld gebaseerd op raamcontracten, GAS-snelheid kan worden geïnstrumentaliseerd als extra inkomstenbron.

Verder suggereren de resultaten dat persoonsgegevens, eenmaal ontvangen door de sanctionerend ambtenaar, adequaat worden beschermd. Op basis van de beschikbare documenten kan evenwel geen oordeel

¹¹¹ De politierechtbank te Vilvoorde sprak zich negatief uit ten opzichte van dit punt: <https://www.rechtbanken-tribunaux.be/sites/default/files/media/bru/files/20251115-1138.pdf>

¹¹² Bij het verzameldecreet van 26 april 2024 werd een aanpassing doorgevoerd aan art. 29quater, §2, 4° van de Wegverkeerswet. Dit om tegemoet te komen aan de onduidelijkheid in verband met art. 67bis en 67ter van de Wegverkeerswet.

worden gevormd over de andere (bijv. voorgaande) vormen van verwerking. Zo blijkt dat GAS-snelheidsgegevens niet uitsluitend door sanctionerend ambtenaren worden verwerkt, maar ook door commerciële partners en dienstverlenende verenigingen in het kader van statistische analyses.

Een bijkomend aandachtspunt betreft de kwaliteit van de verkeersveiligheidsevaluaties. Daarbij is transparantie over de doelstellingen, de gekozen locaties, de financiële stromen, eventuele bijkomende maatregelen en de behaalde resultaten essentieel in het licht van de beginselen van behoorlijk bestuur. Een dergelijke rapportering, bij voorkeur volgens een uniforme template, kan de transparantie en het maatschappelijk vertrouwen in GAS-snelheid aanzienlijk versterken.

Tot slot dient te worden vastgesteld dat het juridisch correct behandelen van politieverordeningen in het kader van GAS-snelheidshandhaving niet in alle steden en gemeenten even zorgvuldig gebeurt. In sommige gevallen worden burgers onvoldoende geïnformeerd, worden wijzigingen niet correct verwerkt en is de juridische documentatie niet volledig op orde. Dit ondermijnt de juridische afdwingbaarheid en de rechtszekerheid van GAS-snelheidshandhaving.

4 Discussie

De meerwaarde van een multi-methode onderzoeksdesign schuilt in het vermogen om bevindingen uit verschillende databronnen met elkaar te confronteren en te integreren. De combinatie van een exploratief dataonderzoek, een bevraging bij Vlaamse steden en gemeenten, diepte-interviews met lokale besturen en stakeholders, en een documentanalyse laat toe om GAS-snelheid vanuit verschillende invalshoeken te bestuderen. Waar elke methode afzonderlijk slechts een deel van het verhaal blootlegt, maakt hun combinatie het mogelijk om bredere patronen, spanningsvelden en beleidsdilemma's te identificeren.

De voorgaande hoofdstukken tonen aan dat GAS-snelheid zich in een relatief korte tijd heeft ontwikkeld tot een belangrijk onderdeel van het Vlaamse handhavingslandschap. Uit de cijfers blijkt dat meer dan de helft van de Vlaamse steden en gemeenten het systeem inmiddels toepast en dat het aantal steden en gemeenten dat met GAS-snelheid werkt nog verder groeit. De interviews en documentanalyse maken bovendien duidelijk dat veel lokale besturen hun werking hebben afgestemd op administratieve afhandeling via investeringen in infrastructuur, software, procedures en samenwerkingsverbanden. GAS-snelheid is met andere woorden niet langer een marginaal of experimenteel instrument, maar een realiteit waarmee rekening moet worden gehouden in het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid.

Tegelijk illustreren de verschillende analyses dat achter deze institutionalisering een complex en genuanceerd verhaal schuilgaat. GAS-snelheid wordt door veel lokale besturen beschouwd als een waardevol instrument om lokale verkeersveiligheidsproblemen aan te pakken, maar roept tegelijkertijd vragen op over legitimiteit, rechtszekerheid, organisatie en bestuur. Bovendien blijken dezelfde wettelijke mogelijkheden in de praktijk te leiden tot sterk uiteenlopende lokale invullingen.

In deze discussiesectie worden de resultaten daarom niet opnieuw per methode besproken, maar geïntegreerd rond een aantal overkoepelende inzichten. Daarbij wordt achtereenvolgens stilgestaan bij de mate waarin GAS-snelheid kan worden beschouwd als een structureel beleidsinstrument, de maatschappelijke eindbalans van het systeem, de vraag of de vastgestelde knelpunten te remediëren zijn, de voorwaarden waaronder GAS-snelheid kan bijdragen aan verkeersveiligheid en gedragsverandering, en de rol die Vlaanderen kan opnemen in de verdere professionalisering van het systeem.

4.1 GAS-snelheid als structureel beleidsinstrument: een blijver?

Een eerste belangrijk inzicht is dat **GAS-snelheid zich in relatief korte tijd heeft ontwikkeld van een nieuw en grotendeels onontgonnen instrument tot een structureel onderdeel van het Vlaamse handhavingslandschap**. Hoewel de invoering van artikel 29quater van de Wegverkeerswet aanvankelijk gepaard ging met onzekerheid over de praktische haalbaarheid en het draagvlak bij lokale besturen, wijzen de verschillende analyses erop dat GAS-snelheid vandaag verankerd is binnen het lokale verkeersveiligheidsbeleid.

De enquêteresultaten illustreren deze evolutie het duidelijkst. Meer dan de helft van de Vlaamse steden en gemeenten past GAS-snelheid inmiddels toe, terwijl een bijkomende groep lokale besturen aangeeft zich in een voorbereidende fase te bevinden of de invoering ervan te overwegen. Ook het exploratief data-onderzoek wijst op een verdere institutionalisering van snelheidshandhaving op lokaal niveau. GAS-snelheid blijkt daarbij niet beperkt te blijven tot een specifiek type gemeente. Vooral grotere steden, maar ook kleinere gemeenten maken gebruik van het systeem, zij het via uiteenlopende organisatorische modellen en met verschillende instrumenten en schaalgroottes. Als de adoptiecurve van Rogers op GAS-snelheid toegepast wordt, blijkt dat de lokale besturen die nog niet ingestapt zijn ('late majority' en 'achterblijvers') vooral nood hebben aan ontzorging, duidelijke handvaten en begeleiding, met die nuance dat er natuurlijk geen verplichting is in het toepassen van GAS-snelheid. Dit werd bevestigd in de bevraging, waar lokale besturen zonder GAS-snelheid vooral 'onvoldoende personeel of organisatorische capaciteit' en 'administratief en juridisch te uitdagend' aanhaalden als redenen om niet in te stappen.

De diepte-interviews bieden bijkomende inzichten in de wijze waarop GAS-snelheid organisatorisch wordt ingebed. Verschillende lokale besturen geven aan dat zij de voorbije jaren investeringen hebben gedaan in infrastructuur, software, personeel en administratieve processen. In sommige gevallen werden nieuwe samenwerkingsvormen opgezet met politiezones, andere gemeenten of private partners, terwijl elders interne procedures werden aangepast aan administratieve afhandeling. GAS-snelheid blijkt daarmee niet enkel een alternatieve sanctioneringswijze, maar beïnvloedt ook de organisatie en werking van lokale besturen.

De documentanalyse ondersteunt deze vaststelling. Uit (commerciële) samenwerkingsovereenkomsten, politieverordeningen en andere beleidsdocumenten blijkt dat GAS-snelheid steeds vaker formeel wordt verankerd binnen lokale regelgeving en bestuurspraktijken. Tegelijk tonen deze documenten (en de interviews) aan dat gemeenten uiteenlopende keuzes maken in de concrete invulling van het systeem. De institutionalisering van GAS-snelheid gaat dus hand in hand met een aanzienlijke mate van lokale diversiteit, een spanningsveld dat in de volgende secties verder wordt uitgediept.

Deze bevindingen hebben belangrijke implicaties voor het beleid. Ze suggereren in de eerste plaats dat een terugkeer naar een situatie waarin beperkte snelheidsovertredingen uitsluitend via het strafrecht worden afgehandeld weinig realistisch lijkt. Veel lokale besturen hebben hun werking inmiddels afgestemd op administratieve afhandeling en beschouwen snelheidshandhaving steeds vaker als een instrument waarmee zij zelf beleidsmatig richting kunnen geven.

Tegelijk betekent deze institutionalisering dat GAS-snelheid een nieuwe ontwikkelingsfase is ingegaan. Waar de eerste jaren vooral in het teken stonden van experimenteren, pionieren en het zoeken naar werkbare oplossingen, lijkt vandaag eerder behoefte te bestaan aan consolidatie en professionalisering. De centrale beleidsvraag verschuift daardoor fundamenteel: niet langer of GAS-snelheid al dan niet moet bestaan, maar hoe het systeem op een duurzame, kwaliteitsvolle en maatschappelijk gedragen manier verder kan worden uitgebouwd.

4.2 Draagt GAS-snelheid bij aan een positieve maatschappelijke eindbalans?

De uiteindelijke maatschappelijke meerwaarde van GAS-snelheid kan niet uitsluitend worden beoordeeld op basis van het aantal verwerkte dossiers, de gegenereerde inkomsten of de organisatorische efficiëntie van het systeem. De primaire doelstelling van snelheidshandhaving blijft het bevorderen van verkeersveiligheid door snelheidsovertredingen terug te dringen, het aantal en de ernst van ongevallen te beperken en duurzame gedragsverandering bij weggebruikers te stimuleren. Vanuit dat perspectief rijst de fundamentele vraag in welke mate GAS-snelheid daadwerkelijk bijdraagt aan een positieve maatschappelijke eindbalans.

Het onderzoek laat niet toe om een eenduidig of causaal antwoord te formuleren op deze vraag. De geïntegreerde analyse biedt echter wel een aantal belangrijke aanwijzingen.

Vooreerst vindt de wetenschappelijke literatuur dat **snelheidshandhaving een essentieel onderdeel vormt van een effectief verkeersveiligheidsbeleid**. Lagere snelheden gaan gepaard met een lager ongevalsrisico en minder ernstige letsels, terwijl snelheidshandhaving in verschillende contexten in verband wordt gebracht met positieve effecten op snelheidsgedrag en verkeersveiligheid. In een recente evaluatie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 (Daniëls et al., 2025), worden volgende cijfers uit de wetenschappelijke literatuur gehanteerd:

- Vaste snelheidscontroles: Daling van het aantal dodelijke ongevallen met 47% en van het totaal aantal ongevallen met 19%;
- Mobiele snelheidscontroles: Daling van het aantal ongevallen met 20%;
- Trajectcontroles¹¹³: Daling van het aantal ernstige ongevallen (dodelijke of zwaargewonde slachtoffers) met 41% en het totale aantal ongevallen met 20%.

Verkeersveiligheidsevaluaties van verschillende steden en gemeenten die gedeeld werden in het kader van dit onderzoek tonen bovendien aan dat op verschillende locaties een daling van het aandeel overtredders wordt vastgesteld na de installatie van snelheidscamera's. Deze effecten kunnen echter niet exclusief aan GAS-snelheid worden toegeschreven, maar zijn een gevolg van snelheidshandhaving onafhankelijk van het afhandelingssysteem. Uit de exploratieve data-analyse bleek dat steden en gemeenten met GAS-snelheid niet significant minder verkeersongevallen kennen op gemeentewegen dan steden en gemeenten zonder GAS-snelheid. Niet werken met GAS-snelheid betekent namelijk niet dat er niet aan snelheidshandhaving gedaan wordt of dat er niet op andere manieren aan verkeersveiligheid gewerkt wordt. Snelheidshandhaving werkt en

¹¹³ Een recente studie van UHasselt (2025) vond een daling van 38% in verkeersongevallen (letselongevallen en ongevallen met enkel materiële schade) t.o.v. vergelijkbare wegen na de invoering van trajectcontroles op gemeentewegen in Limburg. Bron: <https://s-lim.be/nieuws/uniek-onderzoek-met-uhasselt-impact-van-trajectcontroles-op-ongevallen/>

heeft een positieve impact op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, maar het afhandelingssysteem (strafrechtelijk of met GAS-snelheid) blijkt hierbij niet bepalend.

Ook de bevraging en interviews bij Vlaamse steden en gemeenten wijzen in de richting dat snelheidshandhaving potentieel een waardevol instrument vormt binnen hun verkeersveiligheidsstrategie. Lokale besturen beschouwen snelheidshandhaving via GAS-snelheid daarbij in de eerste plaats als een instrument om snelheidsovertredingen aan te pakken en verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te verhogen. Financiële motieven lijken zelden als expliciete doelstelling naar voren te worden geschoven, maar er kan niet ontkend worden dat het wel een factor is die meespeelt. Uit de bevraging bleek dat per overtreding van €53, er gemiddeld €32 (61%) naar het lokale bestuur zelf terugvloeit. Dit is echter sterk afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden tijdens de opstart, namelijk of GAS-snelheid in eigen beheer wordt uitgewerkt, dan wel of er samengewerkt wordt met partners en het hieruit resulterende organisatorisch model.

GAS-snelheid wordt vaak gelijkgesteld aan trajectcontroles, en de groei van GAS-snelheid is in parallel verlopen met de groei in trajectcontroles. Trajectcontroles blijken een effectief verkeersveiligheidsinstrument, maar zijn duur in aankoop en onderhoud – GAS-snelheid heeft aan verschillende lokale besturen de mogelijkheid gegeven om tot aankoop over te gaan: de materialen kunnen namelijk terugbetaald worden met de opbrengsten van de boetes waar dat in het strafrechtelijke systeem niet rechtstreeks gelinkt is. Uit de bevraging bleek dat gemeenten met veel trajectcontroles die steeds hebben geplaatst in de context van GAS-snelheid. **Daarmee heeft GAS-snelheid de verspreiding van trajectcontroles versneld.** Echter blijkt uit de bevraging dat 'slechts' 74% van de steden en gemeenten met GAS-snelheid minstens één trajectcontrole op hun grondgebied hebben; een kwart werkt dus met GAS-snelheid maar heeft geen trajectcontroles. Het is aldus te eenvoudig om GAS-snelheid gelijk te stellen aan trajectcontroles.

Momenteel kan gesteld worden dat **GAS-snelheid uitdagingen creëert voor het publieke draagvlak voor snelheidshandhaving** in Vlaanderen. Vooral het concessiemodel roept vragen op over financiële prikkels, proportionaliteit en de rol van private actoren binnen de handavingsketen. Opvallend is dat de controverse zich maar zelden richt op snelheidshandhaving of de administratieve afhandeling als dusdanig, maar sterk afhankelijk is van de wijze waarop GAS-snelheid wordt georganiseerd. De bezorgdheden hebben betrekking op de perceptie dat inkomstenverwerving een dominante plaats zou kunnen innemen, of dat onvoldoende transparantie bestaat over de gemaakte keuzes. Ook de rechtsongelijkheid zorgt voor wrevel.

Ook de documentanalyse wijst op het belang van die legitimiteitsdimensie. Lokale besturen hanteren uiteenlopende criteria voor de keuze van handavingslocaties en verschillen in de mate waarin zij evalueren of communiceren over de effecten van snelheidshandhaving. Daardoor blijft het vaak onduidelijk in welke mate handhaving deel uitmaakt van een geïntegreerde verkeersveiligheidsaanpak, dan wel voornamelijk wordt ingezet als reactie op vastgestelde snelheidsovertredingen. Het onderzoek toont ook aan dat systematische monitoring en evaluatie vandaag nog onvoldoende ontwikkeld zijn om de maatschappelijke meerwaarde van verschillende handavingsmodellen op een consistente manier te beoordelen.

De geïntegreerde analyse suggereert dan ook dat GAS-snelheid op zichzelf noch als inherent problematisch, noch als automatisch succesvol kan worden beschouwd. De maatschappelijke eindbalans lijkt in belangrijke mate afhankelijk van de wijze waarop het systeem wordt georganiseerd en ingebed. Wanneer snelheidshandhaving vertrekt vanuit objectieve verkeersveiligheidsnoden, transparant wordt gecommuniceerd, proportioneel wordt toegepast en deel uitmaakt van een breder pakket aan maatregelen, lijkt GAS-snelheid het potentieel te hebben om bij te dragen aan verkeersveiligheid en gedragsverandering. Wanneer die randvoorwaarden ontbreken, neemt het risico toe dat de maatschappelijke legitimiteit van het systeem onder druk komt te staan. Daarbij bestaat ook het risico op domino-effecten: wanneer GAS-snelheid in één gemeente onder druk van de publieke opinie komt te staan, dan heeft dit effecten voor het publieke draagvlak voor het model in zijn geheel.

4.3 Zijn de vastgestelde knelpunten te remediëren?

Een derde inzicht dat uit de geïntegreerde analyse naar voren komt, betreft de aard van de knelpunten die vandaag met GAS-snelheid worden geassocieerd. De resultaten tonen aan dat het systeem inderdaad gepaard gaat met belangrijke juridische, organisatorische en maatschappelijke uitdagingen. Tegelijk rijst de vraag in welke mate deze problemen inherent zijn aan GAS-snelheid als concept, dan wel het gevolg zijn van de wijze waarop het systeem vandaag wordt toegepast.

De bevindingen suggereren dat een belangrijk deel van de vastgestelde knelpunten remediëerbaar lijkt binnen het huidige wettelijke kader. Zowel de bevraging, de interviews als de documentanalyse wijzen op een gebrek aan harmonisering en centrale coördinatie. Lokale besturen ontwikkelen vandaag vaak eigen procedures, interpretaties en samenwerkingsvormen, terwijl expertise ongelijk verdeeld is over Vlaanderen. Verschillen in kennis en capaciteit leiden ertoe dat gemeenten vergelijkbare vraagstukken op uiteenlopende manieren benaderen. Uitdagingen rond dossierverwerking, samenwerking met externe partners, de toepassing van de AVG of de organisatie van administratieve processen lijken in belangrijke mate samen te hangen met het feit dat GAS-snelheid zich nog steeds in een relatief jonge ontwikkelingsfase bevindt. Deze bevindingen ondersteunen het idee dat een versterking van kennisdeling, centrale richtlijnen en professionele ondersteuning reeds een belangrijk deel van de huidige knelpunten zou kunnen ondervangen.

Tegelijk maken de analyses duidelijk dat niet alle spanningen volledig kunnen worden weggewerkt. Sommige uitdagingen lijken inherent verbonden aan een systeem dat lokale autonomie combineert met een streven naar rechtszekerheid en uniforme toepassing. De grote diversiteit in handhavingsmodellen illustreert deze spanning treffend. Enerzijds laat de huidige regelgeving lokale besturen toe om oplossingen uit te werken die aansluiten bij hun eigen context, schaalgrootte en beschikbare middelen. Anderzijds leidt diezelfde beleidsvrijheid tot een verregaande versnippering van praktijken, met verschillen in procedures, samenwerkingsvormen en organisatorische keuzes. Volledige uniformiteit lijkt dan ook noch haalbaar, noch noodzakelijk, maar de resultaten suggereren wel dat een minimale gemeenschappelijke basis wenselijk is om rechtszekerheid en kwaliteit te waarborgen.

Ook op juridisch vlak komen structurele spanningsvelden naar voren. De problematiek van rechtspersonen en voertuigen met buitenlands kenteken vormt daarvan wellicht het duidelijkste voorbeeld. De verschillende analyses tonen aan dat de verwerking van dergelijke dossiers bijzonder complex blijft en aanleiding geeft tot uiteenlopende interpretaties en werkwijzen. Hierdoor ontstaat het risico dat vergelijkbare overtredingen niet op een gelijke manier worden behandeld, afhankelijk van de identiteit van de overtreder of de gemeente waarin de overtreding werd vastgesteld. De aanpassingen aan artikel 29quater en de verduidelijkingen die de voorbije jaren werden doorgevoerd, hebben bepaalde problemen verminderd, maar lijken niet alle vragen definitief te hebben opgelost¹¹⁴. Dit wijst erop dat verdere juridische verfijning noodzakelijk blijft om rechtsgelijkheid te waarborgen.

Een gelijkaardige vaststelling kan worden gemaakt ten aanzien van gegevensbescherming en privacy. Uit de documentanalyse en de interviews blijkt dat lokale besturen niet altijd op dezelfde manier omgaan met vraagstukken rond bewaartermijnen, rolverdelingen tussen verwerkingsverantwoordelijken en verwerkers, of de uitvoering van gegevensbeschermingseffectbeoordelingen. Hoewel deze verschillen gedeeltelijk kunnen worden verklaard door uiteenlopende organisatorische contexten, illustreren zij ook dat de toepassing van de AVG binnen GAS-snelheid specifieke expertise vereist die niet overal in dezelfde mate aanwezig is. Net omdat snelheidshandhaving steunt op grootschalige gegevensverwerking en cameratechnologie, zal bijzondere aandacht voor privacy en gegevensbescherming ook in de toekomst noodzakelijk blijven.

Ten slotte wijzen de bevindingen erop dat bepaalde maatschappelijke spanningen niet snel oplosbaar zullen zijn. Het debat over de rol van private actoren binnen snelheidshandhaving, de perceptie van mogelijke inkomstenlogica's en de verhouding tussen efficiëntie en legitimiteit lijken niet volledig oplosbaar via technische of juridische ingrepen alleen. Deze spanningen vloeien voort uit fundamentele keuzes over de organisatie van publieke taken en zullen vermoedelijk ook in de toekomst onderwerp van maatschappelijk en politiek debat blijven. Transparantie in beleidsvoering (bijvoorbeeld wat betreft de locatiekeuze van camera's, financiële stromen, monitoring en evaluatie) kan een aantal zaken wel mitigeren.

De geïntegreerde analyse leidt daarmee tot een genuanceerde conclusie. De meeste knelpunten die vandaag met GAS-snelheid worden geassocieerd, lijken niet inherent aan het principe van administratieve afhandeling van snelheidshandhaving zelf, maar houden verband met de wijze waarop het systeem momenteel wordt toegepast en ondersteund. Tegelijk maakt het onderzoek duidelijk dat bepaalde spanningsvelden waarschijnlijk niet volledig zullen verdwijnen. De uitdaging voor het beleid bestaat er dan ook niet in om alle vormen van onzekerheid of controverse uit te sluiten, maar wel om deze spanningen expliciet te erkennen en zo goed mogelijk te beheersen via duidelijke randvoorwaarden, kwaliteitswaarborgen en een sterker ondersteunend kader.

¹¹⁴ Een bijkomend probleem hierbij is dat lokale besturen de wijzigingen niet steeds accuraat doorvoeren. Uit de documentanalyse bleek dat de wijzigingen, bijvoorbeeld rond rechtspersonen, in de juridische documenten (politieverordeningen) in de meeste steden en gemeenten niet correct zijn doorgevoerd. Dit kan de rechtszekerheid en de afdwingbaarheid van het systeem ondermijnen.

4.4 Onder welke voorwaarden werkt GAS-snelheid?

De voorgaande secties suggereren dat de maatschappelijke meerwaarde van GAS-snelheid niet vastligt, maar in belangrijke mate afhankelijk is van de manier waarop het systeem wordt georganiseerd en toegepast. De vraag is dan ook niet alleen of GAS-snelheid werkt, maar vooral onder welke voorwaarden het systeem effectief kan bijdragen aan verkeersveiligheid, gedragsverandering en maatschappelijk draagvlak. De geïntegreerde analyse laat toe om een aantal van die randvoorwaarden te identificeren.

Een eerste voorwaarde betreft de mate waarin snelheidshandhaving expliciet wordt ingebed in een breder verkeersveiligheidsbeleid. Uit de interviews blijkt dat lokale besturen die GAS-snelheid benaderen als onderdeel van een geïntegreerde aanpak – waarbij handhaving wordt gecombineerd met infrastructuurmaatregelen, sensibilisering en communicatie – doorgaans meer nadruk leggen op gedragsverandering dan op sanctionering als doel op zich. Uit de bevraging blijkt ook dat de meeste lokale besturen vandaag al een geïntegreerd snelheidsbeleid voeren en dat handhaving zelden de enige maatregel is. In gemeenten die GAS-snelheid toepassen, zijn er sinds de invoering van GAS-snelheid maar door 10% van de lokale besturen geen bijkomende snelheidsverlagende maatregelen genomen. Het risico op maatschappelijke controverse neemt toe wanneer snelheidshandhaving geïsoleerd wordt toegepast, zonder duidelijke beleidsvisie of expliciete koppeling aan verkeersveiligheidsdoelstellingen.

Een tweede voorwaarde betreft de onderbouwing van handhavingskeuzes. Uit het onderzoek blijkt dat lokale besturen uiteenlopende criteria hanteren bij de selectie van controlelocaties. In sommige gevallen worden camera's geïnstalleerd op locaties met een uitgesproken snelheidsproblematiek, een verhoogd risico op ongevallen of de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers en scholen. In andere gevallen blijft de motivering minder expliciet of minder systematisch onderbouwd (bijvoorbeeld een klacht van een buurtbewoner). Het onderzoek laat niet toe om de kwaliteit van individuele locatiekeuzes te beoordelen, maar suggereert wel dat het maatschappelijk draagvlak sterker lijkt wanneer handhaving zichtbaar vertrekt vanuit objectieve verkeersveiligheidsnoden. Een meer systematische koppeling tussen locatiekeuzes, snelheidsmetingen, ongevallencijfers en lokale risicoanalyses kan in dat opzicht bijdragen aan zowel de effectiviteit als de legitimiteit van het systeem.

Een derde voorwaarde betreft het waarborgen van rechtsgelijkheid. Hoewel lokale autonomie een belangrijke sterkte van GAS-snelheid vormt, toont het onderzoek aan dat vergelijkbare snelheidsovertredingen vandaag niet noodzakelijk op een identieke manier worden beboet. Uiteenlopende interpretaties van regelgeving, verschillen in organisatorische capaciteit en een administratieve verzwarende van dossiers met rechtspersonen of overtreeders met een in het buitenland ingeschreven voertuig kunnen leiden tot verschillen in de praktische toepassing van het systeem. Een zekere mate van lokale diversiteit lijkt onvermijdelijk en zelfs wenselijk om in te spelen op lokale contexten, maar mag niet ten koste gaan van fundamentele beginselen van gelijke behandeling en rechtszekerheid. Indien GAS-snelheid op langere termijn maatschappelijk gedragen wil blijven, lijkt het daarom essentieel dat Vlaanderen inzet op gemeenschappelijke kwaliteitsstandaarden, duidelijke richtlijnen en uniforme procedurele waarborgen.

Een vierde voorwaarde betreft transparantie. Zowel de interviews als de documentanalyse tonen aan dat percepties van een mogelijke inkomstenlogica een belangrijke rol spelen in het publieke debat over GAS-snelheid. Opvallend daarbij is dat die percepties niet uitsluitend verbonden zijn aan specifieke organisatiemodellen, maar breder samenhangen met de mate waarin lokale besturen communiceren over hun doelstellingen, hun keuzes en de besteding van middelen. Transparantie over waarom handhaving plaatsvindt, hoe locaties worden geselecteerd en hoe opbrengsten worden aangewend, lijkt daarom essentieel om het vertrouwen in het systeem te versterken.

Daarnaast blijkt ook evaluatie een cruciale randvoorwaarde te vormen. Hoewel verschillende lokale besturen aangeven effecten van snelheidscamera's op te volgen, toont het onderzoek aan dat systematische monitoring vandaag nog beperkt is. Hierdoor blijft het vaak onduidelijk in welke mate handhaving daadwerkelijk leidt tot duurzame gedragsverandering, hoe overtredingspatronen evolueren en welke organisatiemodellen het meest doeltreffend zijn. Het ontbreken van een uniform evaluatiekader bemoeilijkt bovendien de vergelijking tussen gemeenten en beperkt de mogelijkheden tot evidence-based beleidsontwikkeling. Indien GAS-snelheid wil bijdragen aan een lerend verkeersveiligheidsbeleid, lijkt een sterkere nadruk op monitoring en evaluatie noodzakelijk.

Ten slotte wijzen de resultaten erop dat effectiviteit en legitimiteit niet los van elkaar kunnen worden gezien. Een systeem dat erin slaagt snelheidsovertredingen terug te dringen, maar daarbij maatschappelijk draagvlak

verliest, dreigt op langere termijn aan effectiviteit in te boeten. Omgekeerd zal een systeem met een groot maatschappelijk draagvlak weinig meerwaarde creëren indien het onvoldoende bijdraagt aan veiliger verkeersgedrag. De geïntegreerde analyse suggereert daarom dat verkeersveiligheid en legitimiteit niet als concurrerende doelstellingen moeten worden beschouwd, maar als wederzijds versterkende voorwaarden voor duurzame snelheidshandhaving.

4.5 Van pionieren naar regie: de rol van Vlaanderen en lokale overheden

De voorgaande analyses maken duidelijk dat de verdere ontwikkeling van GAS-snelheid niet uitsluitend afhangt van het juridische kader waarin het systeem is ingebed, maar evenzeer van de keuzes die verschillende actoren maken bij de concrete toepassing ervan. De toekomst van GAS-snelheid lijkt dan ook minder gebaat bij een fundamentele hertekening van bevoegdheden dan bij een duidelijkere invulling van de verantwoordelijkheden van alle betrokken bestuursniveaus.

Voor Vlaanderen lijkt daarbij in de eerste plaats een regierol weggelegd. Uit het onderzoek blijkt dat lokale besturen vandaag vaak geconfronteerd worden met gelijkaardige juridische, organisatorische en technische vraagstukken, maar hiervoor niet steeds kunnen terugvallen op een gemeenschappelijk referentiekader. Interpretatieverschillen rond regelgeving, uiteenlopende procedures, verschillen in expertise en de afwezigheid van een uniform monitorings- en evaluatiekader dragen bij tot de huidige versnippering van het systeem. Vlaanderen beschikt over belangrijke hefboomen om deze verschillen te verkleinen, onder meer door juridische verduidelijking te bieden, kennisdeling te faciliteren, modeldocumenten en richtlijnen te ontwikkelen en een meer systematische opvolging van de toepassing en effecten van GAS-snelheid te organiseren. Een sterkere Vlaamse regierol betekent geen verregaande centralisering van snelheidshandhaving, maar kan lokale besturen net ondersteunen in het realiseren van een kwaliteitsvolle en rechtszekere lokale toepassing van het systeem.

Tegelijk tonen de resultaten aan dat ook steden en gemeenten een belangrijke verantwoordelijkheid dragen. Het zijn immers lokale besturen die bepalen waar en waarom snelheidshandhaving wordt ingezet, welke organisatiemodellen worden gekozen, hoe burgers hierover worden geïnformeerd en op welke manier eventuele inkomsten opnieuw worden geïnvesteerd. De legitimiteit van GAS-snelheid wordt grotendeels bepaald door de mate waarin lokale besturen hun beleidsvrijheid op een transparante, proportionele en verkeersveiligheidsgerichte manier invullen, eerder dan door het Vlaamse kader. Lokale autonomie impliceert in die zin ook lokale verantwoordelijkheid.

Deze vaststelling is des te belangrijker omdat uit het onderzoek blijkt dat de maatschappelijke meerwaarde van GAS-snelheid in belangrijke mate afhankelijk is van de manier waarop het systeem wordt toegepast. Verkeersveiligheidswinst, gedragsverandering en maatschappelijk draagvlak ontstaan niet automatisch uit administratieve sanctionering (er worden evenveel verkeersongevallen op gemeentewegen geobserveerd in steden en gemeenten met GAS-snelheid als zonder GAS-snelheid), maar vragen bewuste beleidskeuzes, een duidelijke motivering van handavingslocaties, transparante communicatie en een bereidheid om het gevoerde beleid systematisch te evalueren en bij te sturen.

De verdere ontwikkeling van GAS-snelheid vraagt dan ook niet om een keuze tussen centrale coördinatie of lokale autonomie, maar om een nieuwe balans tussen beide. Vlaanderen kan zorgen voor gemeenschappelijke kwaliteitswaarborgen inzake rechtsgelijkheid, gegevensbescherming, monitoring en ondersteuning, terwijl steden en gemeenten verantwoordelijkheid opnemen voor een zorgvuldige en maatschappelijk verantwoorde toepassing in hun lokale context. De toekomst van GAS-snelheid lijkt daarmee niet zozeer af te hangen van de vraag of het instrument behouden moet blijven, maar wel van de mate waarin alle betrokken actoren erin slagen om vanuit een gedeeld eigenaarschap te investeren in een systeem dat zowel effectief, rechtszeker als maatschappelijk legitiem is.

5 Aanbevelingen

GAS-snelheid wordt momenteel vrij breed toegepast in Vlaanderen: 150 steden en gemeenten hebben GAS-snelheid geïmplementeerd, wat overeenkomt met 53% van alle Vlaamse steden en gemeenten. Er zijn zeer duidelijk sterktes aan het systeem en het biedt kansen naar de toekomst toe, met meer verkeersveiligheid voorop. Tegelijkertijd wordt de toepassing van GAS-snelheid in Vlaanderen gekenmerkt door een grote fragmentatie. Elke stad of gemeente lijkt GAS-snelheid op een andere manier te interpreteren en te implementeren, zelfs in die mate dat het systeem ter discussie staat.

Het besef heerst echter dat GAS-snelheid in de praktijk moeilijk terug te draaien is. Veel lokale besturen hebben reeds aanzienlijke investeringen gedaan en hun beleid en begroting afgestemd op de inkomsten uit GAS-snelheid. Daarom moet de focus liggen op optimalisatie en hervorming van GAS-snelheid, veeleer dan op een afschaffing of een omschakeling naar een alternatief scenario, bijvoorbeeld het doorstortscenario.

Uit het huidige onderzoek werd duidelijk dat optimalisatie nodig is en dat er meer lijn moet komen in GAS-snelheid om de fragmentatie tegen te gaan. **Professionalisering door centrale coördinatie** lijkt daarbij een kernconcept.

Vlaanderen heeft een belangrijke rol te spelen in de professionalisering van GAS-snelheid en bij het verduidelijken van de spelregels, zonder daarbij aan de lokale autonomie te raken. Lokale niveaus moeten opgeleid, opgevolgd en ondersteund worden om het systeem zo consistent mogelijk toe te passen (institutioneel isomorfisme), ook wanneer daar maar beperkte capaciteit voor is. Daarbij is het cruciaal dat lokale besturen een geïnformeerde beslissing nemen over het al dan niet implementeren van GAS-snelheid en de wijze waarop; er moet voldoende besef zijn van lasten en lusten.

Er worden zes grote aanbevelingen geformuleerd met implicaties en actiepunten voor diverse stakeholders, waaronder de Vlaamse overheid en steden en gemeenten.

1	Vergroten van kennis over GAS-snelheid bij lokale besturen
2	Aanpakken van juridische problemen en onduidelijkheden rond GAS-snelheid
3	Stroomlijnen van processen tussen alle betrokken actoren in het kader van GAS-snelheid
4	Versterken van de maatschappelijke legitimiteit van snelheidshandhaving
5	Toetsen van GAS-snelheid en zijn toepassing aan de AVG
6	Organiseren van opvolging, monitoring en evaluatie van GAS-snelheid

Deze zes aanbevelingen worden hierna verder uitgewerkt. De volgorde van de aanbevelingen impliceert geen prioritering.

Naast deze zes aanbevelingen worden ook enkele concrete werkinstrumenten aangereikt, voorgesteld in aparte kaders, die kunnen bijdragen aan de verdere professionalisering van de toepassing van GAS-snelheid op lokaal niveau (Box 1: Selectie controlelocaties; Box 2: Evaluatie en rapportering).

5.1 Vergroten van kennis over GAS-snelheid bij lokale besturen

Een versterking van de basiskennis rond GAS-snelheid bij lokale besturen is essentieel om zowel bestaande zwaktes te remediëren als externe bedreigingen te mitigeren. Een verhoogd kennisniveau zal leiden tot een verdere professionalisering, en onder andere zorgen voor beter onderhandelde contracten met private partners, een vermindering van het aantal rechtszaken, een meer onderbouwde keuze van cameralocaties en technologieën¹¹⁵ en een correctere toepassing van de geldende regelgeving. Het kan voorkomen dat lokale

¹¹⁵ Deze beslissing is niet specifiek voor GAS-snelheid, maar wel erg bepalend bij snelheidshandhaving. Een verhoogd kennisniveau zou voor alle lokale besturen nuttig zijn.

besturen zich te eenzijdig baseren op bronnen met commerciële belangen of op mediaberichtgeving, en vermijdt discussies over de onafhankelijkheid van het bestuur.

Lokale besturen dienen zich bewust te zijn van de aanzienlijke complexiteit van GAS-snelheid, en van de bijkomende inspanningen en expertise die een correcte implementatie en opvolging van het systeem vereisen.

5.1.1 Ontwikkeling van richtlijnen en goede voorbeelden voor lokale besturen

Het delen van goede voorbeelden en het opstellen van duidelijke richtlijnen kan lokale besturen ondersteunen bij de implementatie en toepassing van GAS-snelheid. Dit kan onder meer bestaan uit:

- het verzamelen en verspreiden van goede voorbeelden van lokale besturen die reeds succesvol met GAS-snelheid werken, bijvoorbeeld gefaciliteerd door de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)¹¹⁶;
- richtlijnen voor het opmaken van een DPIA en een verwerkersovereenkomst, zoals momenteel reeds door de VTC wordt gedaan, en het delen van goede voorbeelden van een DPIA;
- modelcontracten met partners;
- aanbevelingen voor de budgettaire verwerking (bv. hoe best inkomsten ramen en inschrijven in de begroting);
- richtlijnen voor de aanwending en herinvestering van inkomsten;
- richtlijnen voor de evaluatie van de impact van snelheidshandhaving (zie verder).

5.1.2 Opleiding en professionalisering van sanctionerend ambtenaren

De interviews en recente rechtspraak wijzen op bestaande verschillen in werkwijze en interpretatie van de GAS-snelheid regelgeving tussen sanctionerend ambtenaren. Gezien hun cruciale rol in het waarborgen van rechtszekerheid, rechtsgelijkheid en de geloofwaardigheid van het systeem, is het aangewezen om een Vlaams opleidings- en intervisietraject over GAS-snelheid op te zetten. Deze specifieke (vrijblijvende) opleiding of kennismodule zou bovenop de huidige opleiding tot sanctionerend ambtenaar komen, die georganiseerd wordt volgens de kennistabellen van de FOD Binnenlandse Zaken en exclusief gaat over de federale GAS-procedures (GAS 1-4).

Een voortgezette opleiding over GAS-snelheid, geïnitieerd door Vlaanderen, dient zowel juridische als technische componenten te omvatten. Mogelijke inhoudelijke pijlers zijn¹¹⁷:

1. de wettelijke basis (o.a. artikel 29quater en artikel 62 van de Wegverkeerswet);
2. de bedragen van de administratieve geldboetes (zoals bepaald in het KB van 19 april 2014);
3. inbreuken die gelijktijdig met een snelheidsovertreding kunnen worden vastgesteld en de manier waarop er dan moet gehandeld worden;
4. relevante rechtspraak inzake GAS-snelheid en snelheidsovertredingen;
5. principes inzake bewijsvoering, inclusief de beoordeling van fotografisch materiaal (bv. parasitaire reflecties, tweede controlemethode) en technische aspecten (werking van apparatuur voor snelheidscontrole (doppler, detectielussen, laser, trajectcontrole), basisprincipes inzake modelgoedkeuring en ijking van meettoestellen (KB van 12 oktober 2010)).

Hoewel een dergelijke opleiding in eerste instantie vrijblijvend kan worden georganiseerd, verdient het aanbeveling om op termijn een verplicht karakter te overwegen. Uit ons onderzoek blijkt immers dat interpretaties niet altijd juridisch correct of uniform zijn. Een aandachtspunt daarbij is dat er voldoende aanbod is of dat er alternatieven zijn zoals zelfstudie met een onafhankelijk examen.

5.1.3 Uitwerken van een centraal kennisplatform

Het verdient aanbeveling om een centraal kennisplatform rond GAS-snelheid uit te werken. Een dergelijk platform kan lokale besturen, politiezones, sanctionerend ambtenaren, maar ook de media ondersteunen door richtlijnen, modeldocumenten, goede praktijken en juridische verduidelijkingen op een toegankelijke en

¹¹⁶ Dit gebeurt reeds op informele wijze via de collegagroep GAS van VVSG.

¹¹⁷ Gebaseerd op schriftelijke communicatie met opleidingsinstituten voor sanctionerend ambtenaren, april 2026.

uniforme manier ter beschikking te stellen. Het platform kan ook evaluatiekaders en antwoorden op veelvoorkomende juridische vragen bevatten. Daarnaast kan het fungeren als centraal aanspreekpunt waar lokale actoren hun vragen kwijt kunnen.

Een centraal kennisplatform kan bijdragen aan meer uniformiteit, rechtszekerheid en efficiëntie binnen GAS-snelheid, en tegelijk de afhankelijkheid van externe commerciële partners of mediaberichtgeving verminderen. Bovendien verlaagt het de drempel voor kleinere lokale besturen om GAS-snelheid op een kwalitatieve en juridisch correcte manier toe te passen.

5.2 Aanpakken van juridische problemen en onduidelijkheden rond GAS-snelheid

Juridische problemen en onduidelijkheden moeten aangepakt worden. Zowel uit de interviews, de enquête, als uit recente rechtspraak, blijkt dat het huidige regelgevend kader van GAS-snelheid te veel ruimte voor interpretatie geeft. Dit leidt tot rechtszaken, 'shoppen' in regelgeving, onzekerheid bij lokale besturen over het al dan niet implementeren van GAS-snelheid en de wijze waarop. Het leidt ook tot rechtsongelijkheid waarbij bijvoorbeeld rechtspersonen of overtredingen met voertuigen met een buitenlands kenteken op sommige plaatsen momenteel niet beboet worden.

5.2.1 Correct verwerken en beboeten van rechtspersonen

Rechtspersonen kunnen enkel beboet worden via GAS-snelheid indien het proces-verbaal op naam staat van een natuurlijk persoon. Uit de gevoerde interviews blijkt dat soms wel een proces-verbaal wordt opgemaakt op rechtspersoon in plaats van op natuurlijk persoon. Een correcte en uniforme toepassing van de regelgeving is essentieel voor het vermijden van straffeloosheid, de rechtsgelijkheid en het opsporen van veelplegers.

- Verduidelijking en correcte toepassing van rollen en verantwoordelijkheden.

De wetgeving stelt duidelijk dat de identificatie van de vermoedelijke bestuurder bij voertuigen op naam van een rechtspersoon een taak is van de bevoegde personen vermeld in artikel 3 van de wegcode¹¹⁸. Hiertoe behoren onder meer het personeel van het operationele kader van de federale en de lokale politie, en het personeel van het administratieve en logistieke kader van de federale en lokale politie voor de vaststellingen die steunen op materiële bewijsmiddelen van bemande of onbemande automatisch werkende toestellen. Elke andere gegevensstroom is niet voorzien binnen het wettelijk kader. Uit de interviews blijkt evenwel dat deze rolverdeling niet altijd correct wordt toegepast, en dat het in sommige gevallen de sanctionerend ambtenaar (dus geen politie) is die de vermoedelijke bestuurder opspoort. Het is daarom aangewezen om:

- de wettelijke bepalingen en rolverdeling expliciet te verduidelijken aan alle betrokken actoren (politie en sanctionerend ambtenaren). Dit werd in tussentijd opgenomen in de omzendbrief KBBJ/ABB 2026/1 van maart 2026;
- toe te zien op een consistente toepassing in de praktijk, onder meer via richtlijnen en controlemechanismen. Het toezicht op een consistente toepassing valt onder het Agentschap Binnenlands Bestuur, maar is beperkt. Mogelijk kan de VTC of het COC een rol spelen aangezien 'alternatieve' gegevensstromen vaak niet in lijn zijn met de AVG.

- Extra werklast beperken via digitalisering en vervolgen indien niet aan de identificatieplicht wordt voldaan.

De identificatieplicht leidt tot een aanzienlijke werklast. Op basis van de interviews wordt geschat dat ongeveer 30 à 40% van de snelheidsovertredingen binnen GAS-snelheid betrekking heeft op voertuigen die aan een rechtspersoon zijn gekoppeld. In een aanzienlijk deel van deze dossiers ontbreekt echter de identificatie van de bestuurder, wat resulteert in een groot aantal bijkomende administratieve handelingen voor de politie (verzenden en opvolgen van vragen om inlichtingen, aanmaningen, enz.).

Rechtspersonen zijn wettelijk verplicht om de bestuurder van het voertuig te identificeren wanneer hierom wordt verzocht. Het niet naleven van deze verplichting vormt een inbreuk op artikel 67ter Wegverkeerswet en

¹¹⁸ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

kan leiden tot een aanzienlijke strafrechtelijke sanctie. Echter blijkt de handhaving hiervan juridisch complex en uit de interviews is gebleken dat parketten dit niet vervolgen.

De huidige werkwijze is in belangrijke mate manueel en tijdsintensief. Digitale ondersteuning kan de efficiëntie aanzienlijk verhogen. In dit kader speelt de RENTA-databank, waarin de gebruikelijke bestuurder van lease- en huurvoertuigen kan worden geregistreerd, een belangrijke rol. Momenteel biedt deze databank slechts in een beperkt aantal gevallen een oplossing, mede doordat registratie momenteel niet verplicht is.

Om de verwerking van dossiers met rechtspersonen te optimaliseren, wordt aanbevolen om:

- ▶ het gebruik van de RENTA-databank te stimuleren en op termijn (gedeeltelijk) te verplichten, in het bijzonder voor voertuigen die langdurig aan eenzelfde bestuurder worden toegewezen (federale bevoegdheid);
- ▶ te onderzoeken hoe de databank verder kan worden uitgebreid en geoptimaliseerd, rekening houdend met specifieke uitdagingen zoals kortetermijnverhuur (federale bevoegdheid);
- ▶ bijkomende digitale koppelingen en automatiseringen te voorzien om de identificatie van bestuurders te versnellen en de administratieve last voor politiediensten te beperken (federale bevoegdheid);
- ▶ de registratie van de bestuurder op termijn verplicht te maken (federale bevoegdheid).

Een dergelijke aanpak kan bijdragen tot een efficiëntere handhaving, een vermindering van de werklast en een meer sluitende sanctionering van snelheidsovertredingen begaan met voertuigen op naam van rechtspersonen.

5.2.2 Correct verwerken en beboeten van overtredders met voertuigen met een buitenlands kenteken

Bij bestuurders van voertuigen met een buitenlands kenteken die een overtreding begaan die bestraft kan worden via GAS-snelheid, zijn veel parallellen te trekken met de problematiek van de rechtspersonen, zoals hierboven toegelicht.

Het is daarbij de taak van de politie om de buitenlandse bestuurder te identificeren en er een adres aan te koppelen door gebruik te maken van de EUCARIS-databank, zoals geregeld via de CBE richtlijn. Gegevens afkomstig uit de Europese EUCARIS-databank zijn niet altijd volledig of bruikbaar, en identificatie is in vele gevallen onmogelijk. Een volledige dekking voor identificatie is een utopie waardoor een klein deel van de buitenlandse bestuurders ongestraft zal blijven, maar dat percentage dient zo veel als mogelijk gereduceerd te worden. Dit probleem stelt zich minder bij strafrechtelijke procedures¹¹⁹, maar is zeker een probleem voor GAS-snelheid.

De verplichting om buitenlandse overtredders in hun eigen taal te informeren brengt aanzienlijke administratieve lasten met zich mee; zeker voor kleinere gemeenten met een beperkte capaciteit kan dit een knelpunt vormen. Vandaag moeten lokale besturen vaak zelf instaan voor meertalige communicatie, wat leidt tot inefficiëntie en versnippering, en soms zelfs tot het bewust niet beboeten van buitenlandse bestuurders. Het is daarom aangewezen om gestandaardiseerde kennisgevingsbrieven en sjablonen in meerdere Europese talen centraal te ontwikkelen en ter beschikking te stellen, en deze waar mogelijk te integreren in bestaande softwareplatformen.

Lokale besturen zijn momenteel in grote mate afhankelijk van de vrijwillige betalingsbereidheid van buitenlandse overtredders (die op basis van de interviews wel behoorlijk hoog blijkt te liggen). Indien geen reactie volgt op een initiële kennisgeving, wordt de procedure vaak stopgezet na enkele aanmaningen. De mogelijkheden om betaling af te dwingen zijn beperkt: invordering moet via de bepalingen opgenomen in de CBE-richtlijn gebeuren en binnen GAS-snelheid bestaat geen systeem van onmiddellijke inning bij staandehouding. Dit leidt tot een structureel verschil in behandeling tussen Belgische en overtredders met in het buitenland ingeschreven voertuigen. Het is aangewezen om te onderzoeken hoe:

- ▶ mechanismen zoals consignatie of betaling ter plaatse kunnen worden uitgebreid;
- ▶ de toepassing van bestaande strafrechtelijke instrumenten gegeneraliseerd kan worden (gebruik EUCARIS-databank; lokale besturen ondersteunen met gestandaardiseerde kennisgevingsbrieven in verschillende talen).

¹¹⁹ Binnen het strafrecht is het Europees certificaat voorzien waarbij men in het land van inschrijving op een bepaald moment zelf het recht heeft om tot inning van de boete over te gaan.

5.2.3 Inconsistenties in termijnen aanpakken

Momenteel heeft een rechtspersoon (indien automatische identificatie onmogelijk is) tot 15 dagen de tijd om de feitelijke bestuurder aan te geven; de vaststeller heeft echter maar 14 dagen na de overtreding om een proces-verbaal op naam van een natuurlijk persoon op te maken; dit leidt in de praktijk tot overschrijding van die termijn en straffeloosheid. Om de vaststeller voldoende tijd te geven om de feitelijke bestuurder te identificeren, is het aangewezen om deze periode te verlengen van maximaal 14 dagen na de overtreding tot 30 dagen. Deze aanpassing is gepland op Vlaams niveau¹²⁰.

5.2.4 Aanpak veelplegers integreren in een breder opvolgingskader

Een belangrijke beperking van het huidige systeem van GAS-snelheid is het gebrek aan integratie in een ruimer kader voor de opvolging van veelplegers. Een kernprobleem hierbij is dat overtredingen binnen GAS-snelheid gefragmenteerd worden geregistreerd, zonder structurele koppeling tussen lokale, regionale en federale gegevensbronnen. Hierdoor blijven patronen van herhaald overtredingsgedrag onder de radar, en is een consistente aanpak van veelplegers moeilijk realiseerbaar.

In afwezigheid van een overkoepelend systeem nemen sommige lokale besturen of politiezones zelf initiatieven om veelplegers te detecteren en aan te pakken (zoals bleek uit de interviews). Hardleerse bestuurders met veel GAS-snelheidsovertredingen binnen een beperkte periode krijgen bijvoorbeeld per brief een waarschuwing; ze worden uitgenodigd op een hoorzitting met de burgemeester; of hun auto kan zelfs in beslag worden genomen. Deze initiatieven zijn een te ruime interpretatie van de lokale autonomie en worden bovendien weinig transparant toegepast. Zij blijven ook per definitie beperkt tot het eigen grondgebied. Dit leidt tot twee belangrijke beperkingen: een onvolledig beeld van het overtredingsgedrag van bestuurders die zich over meerdere gemeenten verplaatsen, en mogelijke verschillen in aanpak tussen politiezones, wat de rechtsgelijkheid onder druk zet.

Door GAS-snelheid structureel te integreren in een breder handhavings- en opvolgingskader, kan GAS-snelheid evolueren van een lokaal instrument naar een volwaardig onderdeel van een coherent verkeersveiligheidsbeleid gericht op het terugdringen van veelplegers. De uitdaging situeert zich daarbij op het vlak van de identificatie en opvolging van veelplegers over de verschillende afhandelingskaders heen. Een geïntegreerde veelplegersdatabank wordt daarbij door verschillende actoren beschouwd als een belangrijke randvoorwaarde. In het Federaal Regeerakkoord 2025–2029 werd het voornemen geformuleerd om werk te maken van een versterkte aanpak van veelplegers.¹²¹

Een mogelijke oplossing om deze lacune te verhelpen, is het uitwerken van een centraal register of een structurele gegevenskoppeling waarin GAS-snelheidsovertredingen op een uniforme manier worden geregistreerd. Een dergelijk systeem dient te worden ingebed in een duidelijke wettelijke basis en moet voldoen aan strikte privacy- en gegevensbeschermingsvereisten. De Vlaamse Regering keurde in 2025 goed dat het Vlaams Handhavingsplatform zal dienst doen als centraal register voor GAS-snelheidsovertredingen; de implementatie is voorzien op 1 januari 2027. GAS-snelheidsboetes die door sanctionerend ambtenaren worden opgelegd, worden zo op Vlaams niveau geregistreerd. Een verdere koppeling met het federale systeem zou het op termijn mogelijk moeten maken dat bijvoorbeeld een politierechter zicht krijgt op het volledige overtredingsverleden van een bestuurder, inclusief GAS-snelheidsinbreuken.

5.2.5 Helderheid scheppen over financieringsmodellen van snelheidscamera's

Voor alle partijen moet het kristalhelder zijn wat bedoeld wordt met de formulering zoals momenteel voorzien binnen GAS-snelheid: het handhavingssysteem moet 'volledig gefinancierd' zijn door de lokale overheid. De recente omzendbrief van 6 maart 2026 (omzendbrief KBBJ/ABB 2026/1) verduidelijkt dit reeds verder.

Op basis van verschillende elementen uit het huidige onderzoek, kan aanbevolen worden om een concessiemodel voor de financiering van snelheidscamera's toe te laten, maar enkel onder strikte voorwaarden. Het concessiemodel blijkt voor kleinere of minder kapitaalkrachtige gemeenten een

¹²⁰ Door de federale ministers van Justitie en Mobiliteit werd een wetsvoorstel geformuleerd om deze periode te verlengen van 14 dagen naar 30 dagen voor de strafrechtelijke afhandeling. Voor Vlaamse regelgeving (zoals GAS-snelheid) moet Vlaanderen dit zelf doen. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft de intentie om deze periode in analogie te verlengen naar 30 dagen.

¹²¹ https://www.belgium.be/sites/default/files/resources/publication/files/Regeerakkoord-Bart_De_Wever_nl.pdf

toegangspoort te vormen tot automatische snelheidshandhaving. De interviews tonen dat dit model operationele en financiële voordelen biedt, maar ook bijzondere risico's inhoudt op het vlak van legitimiteit, inkomstenlogica, contractuele afhankelijkheid en maatschappelijke controverse. Daarom verdient het aanbeveling om het concessiemodel niet principieel uit te sluiten, maar wel strikt te conditioneren. Minimaal moeten volgende voorwaarden gelden:

- de gemeente behoudt volledige beleidsautonomie (maximale bestuurlijke onafhankelijkheid);
- contracten mogen geen beperkingen opleggen aan verkeersremmende maatregelen, onderhoudswerken of mobiliteitsingrepen;
- er mogen geen minimum aantal boetes of inkomsten worden nagestreefd;
- de locatiekeuze moet verkeersveiligheidskundig onderbouwd zijn;
- de kosten- en inkomstenstructuur moet transparant zijn;
- er moet periodieke onafhankelijke controle mogelijk zijn.

Dit sluit rechtstreeks aan bij de omzendbrief (omzendbrief KBBJ/ABB 2026/1 van 6 maart 2026), die stelt dat private partners het beleid niet mogen beïnvloeden of overnemen en dat de gemeente autonoom bevoegd blijft voor de inrichting van de weg. Naar aanleiding van de omzendbrief paste TaaS zijn aanbod aan; het nieuwe model werd vervolgens onder de naam 'Drive for Zero' voorgelegd aan het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB).

Uit commentaren in de enquête bleek dat er specifiek vraag was naar camera's die door lokale besturen met Vlaams subsidiegeld gekocht zijn (bijvoorbeeld in het kader van de subsidieregeling schoolomgevingen). Per definitie worden ze uitgesloten van gebruik binnen GAS-snelheid (besturen werden bij aankoop ook geïnformeerd hierover), maar er is vraag om deze camera's toch in te zetten binnen GAS-snelheid. Het risico bestaat dat deze camera's in onbruik geraken omdat de doorlopende kosten (zoals onderhoud, ijking, eventueel vandalisme) hoog kunnen zijn, maar er geen inkomsten voor de stad of gemeente meer tegenover staan.

5.2.6 Eenduidigheid over de administratieve toeslag bij GAS-snelheidsovertredingen

De bedragen van de administratieve geldboetes voor snelheid zijn duidelijk geformuleerd. Er bestond in het recente verleden echter een grijze zone wat betreft een administratieve toeslag die sommige gemeenten heffen om hun administratieve kosten te dekken. Deze kost bovenop het boetebedrag leidt tot rechtsongelijkheid wanneer sommige lokale besturen dit wel doen en anderen niet. Een boete voor een snelheidsovertreding van x km/u zou dan in gemeente x €10 hoger liggen dan in gemeente y. Tijdens het onderzoek, op 4 mei 2026, stuurde minister Crevits een brief waarin werd verduidelijkt dat een administratieve toeslag bovenop het boetebedrag niet kan in het kader van GAS-snelheid.

5.2.7 Nauwkeurigheid bij het opstellen, aannemen en publiek toegankelijk maken van juridische documenten op lokaal niveau

In de documentanalyse is vastgesteld dat er momenteel sprake is van een aanzienlijke onnauwkeurigheid in de omgang met juridische documenten in het kader van GAS-snelheidshandhaving. Dit leidt in de praktijk vaak tot een complex en weinig transparant kluwen van regels en toepassingen opgenomen in verschillende, niet altijd publiek vindbare, documenten.

Zo is het niet steeds duidelijk of lokale besturen bijkomende beperkingen invoeren op artikel 29quater van de Wegverkeerswet; bijvoorbeeld enkel snelheidsovertredingen vastgesteld via een trajectcontrole worden administratief afgehandeld. Daarnaast worden wijzigingen, bijvoorbeeld zoals de aanpassing aan artikel 29quater van de Wegverkeerswet (mei 2024) waarbij verduidelijkt werd dat een proces-verbaal op naam van een meerderjarig natuurlijk persoon moet worden opgemaakt, vaak niet correct doorgevoerd in het lokale politiereglement en worden niet rechtsgeldig aangenomen door de gemeenteraden.

Verdere aandachtspunten zijn dat vanaf het moment van goedkeuring van het lokale GAS-snelheidsreglement, alle overtredingen die aan de voorwaarden van GAS-snelheid voldoen, administratief moeten afgehandeld worden – uit de interviews bleek dat steden en gemeenten in de overgangsperiode soms verkeerdelijk alle processen-verbaal nog doorsturen naar het parket (en niet administratief afhandelen). Daarnaast vallen niet

uitsluitend de bijvoorbeeld nieuw geplaatste trajectcontroles onder GAS-snelheid, maar moeten vanaf het moment van invoering van GAS-snelheid alle types camera's onder deze regeling vallen (tenzij anders gespecificeerd in het politiereglement).

Tot slot is de publieke informatie (bijvoorbeeld het politiereglement) niet altijd accuraat of up-to-date, en is relevante informatie in sommige gevallen moeilijk of zelfs niet vindbaar voor burgers (bijvoorbeeld op de gemeentelijke website), terwijl dit nochtans een essentiële voorwaarde is voor de afdwingbaarheid van snelheidsovertredingen die mogelijk afgehandeld zullen worden via GAS-snelheid.

Gelet op deze complexiteit wordt aanbevolen om een duidelijk en gestructureerd stappenplan, bijvoorbeeld in de vorm van een flowchart, te voorzien waarin lokale besturen kunnen nagaan welke juridische stappen exact moeten worden gevolgd. Een meer nauwkeurige en consistente aanpak is daarbij noodzakelijk om de juridische afdwingbaarheid en de rechtszekerheid van GAS-snelheidsovertredingen te waarborgen.

5.2.8 Gebruikmaken van een consistente terminologie

De termen GAS 5 en GAS-snelheid worden in de praktijk gehanteerd als synoniemen. De benaming 'GAS 5' is echter misleidend want er zijn weinig overeenkomsten met GAS 1-4. Enkel de rol van de sanctionerend ambtenaar is vergelijkbaar tussen GAS 1-4 en GAS 5. De vaststelling van een GAS-snelheidsovertreding blijft onveranderd een taak van de politie, waar dit voor GAS 1 en GAS 4 bij een door de gemeente aangestelde ambtenaar ligt.

In het huidige rapport wordt daarom systematisch gesproken over GAS-snelheid en niet over GAS 5. Het valt aan te bevelen om in alle officiële communicatie eveneens strikt eenzelfde term te hanteren om verdere verwarring in deze complexe materie te vermijden.

5.3 Stroomlijnen van processen tussen alle betrokken actoren in het kader van GAS-snelheid

GAS-snelheid is een afhandelingssysteem waarbij tal van actoren betrokken zijn, waaronder lokale besturen, sanctionerend ambtenaren, politiezones en in sommige gevallen intergemeentelijke samenwerkingsverbanden en private partners. Deze veelheid aan betrokken partijen leidt in de praktijk tot uiteenlopende werkwijzen en verhoogde administratieve lasten. Een meer gestroomlijnde en gecoördineerde aanpak is noodzakelijk om de efficiëntie, rechtszekerheid en effectiviteit van het systeem te waarborgen.

5.3.1 Centrale coördinatie en ondersteuning van complexe processen

De uitvoering van GAS-snelheid gaat gepaard met aanzienlijke administratieve, juridische en technische complexiteit, onder meer inzake dossierverwerking, rechtspersonen, overtreeders met buitenlandse voertuigen, privacy, software en contractbeheer. Het betreft een parallel afhandelingssysteem aan de strafrechtelijke afhandeling en leidt dus onvermijdelijk tot extra kosten.

Het is daarom aangewezen om te onderzoeken hoe bepaalde processen (gedeeltelijk) kunnen worden ondersteund op Vlaams niveau. Mogelijke acties zijn:

- ▶ het uitbouwen van een centrale verwerkings- of ondersteuningsstructuur;
- ▶ het standaardiseren van procedures en documentstromen;
- ▶ het voorzien van kwaliteitscontrole en juridische ondersteuning.

Een dergelijke aanpak kan schaalvoordelen opleveren, de afhankelijkheid van lokale capaciteit verminderen en zorgen voor meer uniformiteit, hoewel dit een zekere impact kan hebben op de lokale autonomie.

5.3.2 Versterken van structureel overleg en governance

Een prioriteit is het organiseren en institutionaliseren van overleg tussen de relevante actoren op de verschillende niveaus.

- ▶ Vlaams niveau: het oprichten van een tijdelijk multidisciplinair overlegplatform met vertegenwoordiging van o.a. lokale/federale politie, lokale besturen/VVSG, beleidsdomeinen mobiliteit en justitie, parketten om juridische en operationele knelpunten structureel uit te klaren;
- ▶ Lokaal niveau: het inzetten van bestaande overlegstructuren, zoals de zonale veiligheidsraad, als platform voor afstemming over GAS-snelheid en breder snelheidsbeleid.

Een dergelijke governance-aanpak bevordert uniforme interpretaties, voorkomt conflicterende werkwijzen en ondersteunt een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid.

5.3.3 Versterken van de positie van politiezones

De lokale politiezone vervult een sleutelrol binnen het GAS-snelheidsproces, onder meer bij vaststelling, identificatie en ondersteuning bij betwistingen. In de praktijk is deze rol echter niet altijd duidelijk afgebakend of structureel verankerd. Uit de interviews bleek dat dit op sommige plaatsen leidt tot een zeer sterke rol voor de lokale politie (inspraak bij beslissing tot invoering, sturing sanctionerend ambtenaren, aanbevelen over locaties en type camera's, etc.), terwijl in andere zones de lokale politie slechts uitvoert wat de lokale besturen beslissen. In meergemeentezones passen alle gemeenten binnen eenzelfde politiezone vaak maar niet altijd op dezelfde wijze GAS-snelheid toe (of ze passen het allen niet toe); met de op til zijnde schaalvergrotingen van politiezones kan dit mogelijk tot verschuivingen leiden. Aanbevolen wordt om:

- ▶ de rol en verantwoordelijkheden van politiezones explicieter te definiëren binnen het GAS-snelheidsproces (bijvoorbeeld hun rol als GAS-vaststeller, de verplichting om GAS-snelheidsovertredingen op te nemen in ANG verkeer);
- ▶ te voorzien in passende extra financiering door lokale besturen, gezien de bijkomende werklast;
- ▶ politiezones systematisch te betrekken bij beleidskeuzes over GAS-snelheid (zie boven: overlegstructuren), onder meer vanuit hun expertise inzake verkeersveiligheid.

Dit zal bijdragen aan meer uniformiteit binnen en tussen politiezones en vermindert de afhankelijkheid van ad-hoc engagementen of individuele initiatieven.

5.3.4 Stimuleren van samenwerking tussen lokale besturen voor schaalvoordelen

GAS-snelheid kan samenwerking tussen lokale besturen versterken, wat kansen biedt voor efficiëntiewinsten, en het kan de operationele druk verlichten. Concreet kan worden ingezet op:

- ▶ intergemeentelijke samenwerking, bijvoorbeeld via gedeelde sanctionerend ambtenaren of gezamenlijke inzet van infrastructuur (zoals camera's);
- ▶ het uitwisselen van expertise en best practices, bijvoorbeeld gefaciliteerd door de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG).

5.3.5 Verbeteren van data-uitwisseling en rapportering tussen de beleidsniveaus en actoren

Een coherent beleid vereist betrouwbare gegevens. Momenteel ontbreekt een volledig en actueel overzicht van lokale besturen die GAS-snelheid toepassen en van het aantal GAS-snelheidsovertredingen. Lokale besturen worden gevraagd om vijfjaarlijks te rapporteren over de praktische toepassing van GAS 1-4 aan de FOD Binnenlandse Zaken; voor GAS-snelheid is er voorlopig geen Vlaams equivalent. Aanbevolen wordt om:

- ▶ een rapporteringsverplichting in te voeren waarbij lokale besturen periodiek melden aan het Departement MOW of en wanneer zij GAS-snelheid toepassen, en deze gegevens centraal te verzamelen en te actualiseren op Vlaams niveau. Met de opname in het Vlaams Handhavingsplatform komt de Vlaamse overheid hieraan tegemoet;
- ▶ ook het aantal camera's (vast, (on)bemand mobiel, traject) en hun locatie (althans voor de vaste camera's en de trajectcontroles) te melden. Dit is een verplichting van de Crossborder richtlijn en dit zal dus in dat kader gerealiseerd moeten worden;
- ▶ de registratie van GAS-snelheidsovertredingen door politiediensten te integreren in bestaande databanken (zoals ANG Verkeer) – het COC heeft dit al aangegeven in 2023, maar blijkbaar is het noodzakelijk om dit nogmaals onder de aandacht te brengen.

Dit versterkt de beleidsmonitoring (o.a. met het oog op rechtsgelijkheid, proportionaliteit), faciliteert evaluatie en ondersteunt informatie-gestuurde besluitvorming.

5.4 Versterken van de maatschappelijke legitimiteit van snelheidshandhaving

5.4.1 Gepaste (locatie)keuze voor snelheidshandhaving

Een doeltreffend en maatschappelijk aanvaard snelheidsbeleid vertrekt vanuit een doordachte en onderbouwde (locatie)keuze voor snelheidshandhaving. Snelheidshandhaving mag niet los worden gezien van bredere beleidskeuzes inzake infrastructuur en snelheidsregimes. De beslissing over een gepaste (locatie)keuze voor snelheidshandhaving is cruciaal, maar niet specifiek voor GAS-snelheid en geldt eveneens voor steden en gemeenten die handhaven via het strafrechtelijke systeem.

- Data-gedreven en onderbouwde besluitvorming

Het is aangewezen om een data-gedreven evaluatie van de verkeersveiligheid- en snelheidsproblematiek verplicht te verankeren als basisprincipe. Deze analyse moet niet uitsluitend reactief zijn, maar ook preventief: op basis van onder meer snelheidsmetingen en ongevallencijfers, verkeerstellingen, meldingen van burgers, contextfactoren zoals schoolomgevingen of zones met veel actieve weggebruikers, en potentiële risicozones.

- Afweging tussen infrastructuur, educatie/sensibilisering, regelgeving en handhaving

Voor elk vastgesteld snelheidsprobleem moet worden bepaald welke maatregel(en) het meest aangewezen zijn: infrastructuuraanpassingen, educatie/sensibilisering, aanpassing van de snelheidslimiet en/of handhaving via camera's. In situaties waar een mismatch bestaat tussen de weginrichting en de geldende snelheidslimiet, verdient het de voorkeur om eerst de infrastructuur of de limiet zelf te herbekijken. Overmatige inzet op handhaving in dergelijke contexten kan de legitimiteit en aanvaardbaarheid van het beleid ondermijnen.

- Strategische en proportionele inzet van handhavingsmiddelen

Lokale besturen dienen een geïntegreerde strategie voor snelheidshandhaving uit te werken, waarbij verschillende instrumenten complementair worden ingezet (trajectcontroles, vaste en mobiele camera's). Gerichte mobiele controles, bijvoorbeeld in de nabijheid van trajectcontroles of vaste camera's, kunnen het effect versterken. Hoewel een zekere anticipatieafstand aangewezen kan zijn vanuit gebruiksperspectief (zie bijvoorbeeld in Nederland¹²²), blijft het uitgangspunt dat de geldende snelheidslimiet van kracht is vanaf de aangeduide locatie, en daar kan dan ook op gecontroleerd worden.

Tegelijk is proportionaliteit essentieel (zie richtlijnen van de VTC): vermijd een overconcentratie van camera's binnen een beperkt gebied en bewaak een zekere spreiding (minimale afstand of geen aaneensluitende controles), om disproportionele sanctionering en percepties van rechtsongelijkheid te voorkomen.

- Opvolging, evaluatie en bijsturing

Snelheidshandhaving moet systematisch worden opgevolgd en geëvalueerd. Indien blijkt dat het verkeersveiligheidsprobleem afneemt of verdwijnt, moet worden overwogen om maatregelen aan te passen of af te bouwen (bv. herplaatsing of verwijdering van camera's). Een dergelijk dynamisch beleid sluit aan bij de ontwikkeling van een afwegingskader voor de plaatsing, herplaatsing en verwijdering van handhavinginfrastructuur (Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2026-2030).

¹²² In Nederland is er een minimale afstand vastgelegd tussen de plaats waar een snelheidslimiet veranderd en de plaats waar een snelheidsmeting mag uitgevoerd worden. Bij 30 km/u is deze afstand bijvoorbeeld 80 meter en bij 50 km/u is deze afstand 140 meter. Meer informatie: <https://www.om.nl/onderwerpen/b/beleidsregels/aanwijzingen/verkeer---vervoer/aanwijzing-meting-snelheidsoverschrijdingen-2022a008>.

Box 1. Praktijkvoorbeeld voor de objectieve en transparante selectie van controlelocaties voor snelheidshandhaving in Vlaanderen

De keuze van controlelocaties is één van de meest bepalende beslissingen binnen de toepassing van snelheidshandhaving. Afhankelijk van het resultaat van deze keuzebepaling kan nadien bekeken worden welk afhandelingsstelsel best wordt toegepast. Het bepalen van controlelocaties moet objectief en transparant verlopen. Het afwegingskader, zoals voorgesteld in de figuur, kan ingezet worden door lokale besturen om hieraan tegemoet te komen. Dit stappenplan combineert goede voorbeelden uit bestaande lokale praktijken, zoals geobserveerd in de gemeenten Sint-Pieters-Leeuw en Dilbeek.

Het kader werkt als een reeks opeenvolgende filters: enkel locaties die voldoende onderbouwd zijn in een eerdere fase, worden verder beoordeeld in de volgende fase. Op die manier ontstaat een transparant en reproduceerbaar beslissingsproces dat lokale beleidsruimte combineert met een systematische en verkeersveiligheidsgerichte aanpak.



Fase 1: Objectieve datascreening

Het afwegingskader vertrekt vanuit een objectieve analyse van potentiële probleemlocaties. Sint-Pieters-Leeuw zette bijvoorbeeld een meetcampagne 'snelheid' op waar op 110 locaties korte tijd gemeten werd. Meetbare indicatoren zijn de V85, het percentage overtreders, verkeersintensiteiten, ongevallencijfers, etc. Deze analyse moet niet uitsluitend reactief zijn, maar ook preventief. Naast historische ongevalgegevens kunnen ook risico-indicatoren worden meegenomen die wijzen op een verhoogde kans op toekomstige verkeersveiligheidsproblemen. Het doel van deze fase is te vermijden dat controlelocaties uitsluitend worden geselecteerd op basis van individuele klachten, politieke druk of algemene percepties. Wanneer geen objectieve aanwijzingen bestaan voor een verkeersveiligheidsprobleem gelinkt aan snelheid, is verdere selectie van de locatie moeilijk te verantwoorden.

Fase 2: Toetsing aan de verkeersveiligheidscontext

Niet elke locatie met een verhoogde V85 of een hoog aandeel overtreders is automatisch de meest geschikte controlelocatie. Daarom wordt nagegaan of de locatie ook verkeersveiligheidsrelevant is. Daarbij kan worden gekeken naar de aanwezigheid van schoolomgevingen, kwetsbare weggebruikers, veel zwaar verkeer, oversteekplaatsen, smalle fietspaden of gemengd verkeer, gevaarlijke bochten, overgangszones tussen snelheidsregimes, sluipverkeer of veel doorgaand verkeer. Ook meldingen van burgers en lokale kennis kunnen in deze fase een rol spelen, zij het als aanvullende informatie en niet als zelfstandig selectiecriterium. Deze stap zorgt ervoor dat snelheidshandhaving niet enkel vertrekt vanuit snelheidsgedrag, maar vanuit de concrete risico's die dat gedrag veroorzaakt in een specifieke verkeersomgeving.

Fase 3: Proportionaliteitstoets

Voor locaties die uit de voorgaande fasen als prioritair naar voren komen, moet worden nagegaan of handhaving werkelijk noodzakelijk en passend is. Daarbij wordt expliciet onderzocht welke alternatieve of aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Infrastructuuringrepen, een aanpassing van het snelheidsregime, snelheidsinformatieborden, sensibiliseringscampagnes of educatieve maatregelen kunnen immers meer aangewezen zijn. Indien bijvoorbeeld een duidelijke mismatch bestaat tussen de inrichting van de weg en de geldende snelheidslimiet, verdient het de voorkeur om eerst de infrastructuur of de limiet zelf te herbekijken. Eveneens kan in deze fase worden nagedacht over de meest geschikte vorm van handhaving en de complementariteit tussen verschillende handhavingsinstrumenten, zoals trajectcontroles, vaste camera's en mobiele controles. Deze proportionaliteitstoets moet vermijden dat automatische handhaving de standaardoplossing wordt voor problemen die mogelijk beter op een andere manier kunnen worden aangepakt, en draagt bij aan de legitimiteit en aanvaardbaarheid van het beleid.

Fase 4: Evaluatieplan

Een onderbouwde locatiekeuze veronderstelt niet alleen een goede motivering vooraf, maar ook opvolging achteraf. Nog vóór de snelheidscontrole wordt geplaatst, bepalen lokale besturen daarom welke indicatoren zullen worden gemonitord en op welke tijdstippen een evaluatie zal plaatsvinden (zie verder: "Evaluatie en rapportering").

Zoals de figuur illustreert, moet locatiekeuze niet worden beschouwd als een eenmalige beslissing, maar als een cyclisch proces. Na implementatie en monitoring moet periodiek worden nagegaan of de controlelocatie nog steeds noodzakelijk en proportioneel is. Indien de snelheidsproblematiek afneemt of verdwijnt, de verkeerscontext wijzigt of andere maatregelen meer aangewezen blijken, moet het mogelijk zijn om de handhaving aan te passen, te verplaatsen, af te bouwen of stop te zetten.

5.4.2 Opbrengsten herinvesteren in verkeersveiligheid

GAS-snelheid moet in de eerste plaats worden ingezet om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te verhogen. De onderzoeksbevindingen tonen aan dat lokale besturen dit vaak ook zo benaderen, maar dat tegelijk een hardnekkige "melkkoe"-perceptie bestaat, zeker wanneer financiële overwegingen of private verdienen modellen zichtbaar worden. Die perceptie tast het maatschappelijk draagvlak en de legitimiteit van het systeem aan.

Daarom verdient het aanbeveling om in regelgeving, richtsnoeren en lokale beleidsdocumenten expliciet op te nemen dat boete-inkomsten nooit een streefdoel op zich mogen vormen. Dit sluit aan bij de omzendbrief (omzendbrief KBBJ/ABB 2026/1 van 6 maart 2026), die stelt dat snelheidscontroles niet mogen worden aangewend om budgettaire of financiële doelstellingen te bereiken en dat er geen sprake mag zijn van een verdienen model.

Indien er inkomsten gegenereerd worden met GAS-snelheid (na aftrek van kosten), moeten die inkomsten geherinvesteerd worden in de verkeersveiligheid. Uit de enquête bleek al dat 86% van de lokale besturen de inkomsten (gedeeltelijk) gebruikt voor investeringen in verkeersveiligheid (bijvoorbeeld snelheidsremmers, schoolomgevingen, campagnes, smiley-palen). Uit de interviews bleek ook dat de inkomsten soms geherinvesteerd worden in handavingsinfrastructuur, of dat een deel doorgestort wordt naar de politie. Het vergt aanbeveling om de bestemming van de (eventuele) inkomsten op lokaal niveau strikt en vooraf vast te leggen. Ook in de opvolging en evaluatiefase moeten de inkomsten en de bestemming ervan duidelijk aangegeven worden in publieke documenten.

5.4.3 Versterken van rechtsgelijkheid door uniformiteit in de toepassing van GAS-snelheid

Uit de bevindingen blijkt dat GAS-snelheid gepaard gaat met juridische en operationele knelpunten, onder meer rond rechtspersonen, in het buitenland ingeschreven voertuigen, veelplegers en verschillen in lokale toepassing. Ook in de interviews werd gewezen op risico's inzake billijkheid en geografische verschillen.

Daarom is meer uniformiteit nodig in de interpretatie van artikel 29quater van de Wegverkeerswet, de behandeling van dossiers, de toepassing van termijnen, de bewijsvoering en de werking van sanctionerend ambtenaren. Vlaanderen kan hierin een sterkere ondersteunende rol opnemen via modeldocumenten, standaardprocedures, juridische FAQ's, raamcontracten en periodieke overlegmomenten tussen lokale besturen, sanctionerend ambtenaren, parketten en politie.

5.4.4 Transparante communicatie naar burgers

Transparante communicatie vormt een essentiële randvoorwaarde voor het maatschappelijk draagvlak van GAS-snelheid. Hoewel het algemene draagvlak voor snelheidshandhaving relatief hoog is, blijkt uit de praktijk dat eenzijdige of negatieve mediaberichtgeving dit draagvlak kan ondermijnen. In die context is het van belang dat lokale besturen zelf actief, correct en genuanceerd communiceren over doelstellingen, werking en resultaten van GAS-snelheid.

In de eerste plaats is transparantie cruciaal bij de invoering van GAS-snelheid. De wijze waarop het systeem lokaal wordt geïntroduceerd, bepaalt in sterke mate de maatschappelijke aanvaarding. Uit de onderzoeksbevindingen blijkt dat controverses vooral ontstaat wanneer handhavingsinstrumenten, zoals trajectcontroles, worden ingevoerd zonder duidelijke beleidsvisie, communicatie of voorafgaande sensibilisering. Een gefaseerde en goed onderbouwde invoering kan daarentegen bijdragen aan een groter draagvlak. Dit veronderstelt dat lokale besturen voorzien in heldere communicatie over de doelstellingen van het systeem, de redenen voor de gekozen locaties en de verwachte effecten op de verkeersveiligheid. Ook zichtbare aankondigingen (via signalisatie of via apps zoals Waze), en een voorafgaande sensibiliseringsfase kunnen bijdragen aan de legitimiteit van de maatregel.

Daarnaast is het van belang dat lokale besturen ook na de invoering blijven communiceren over de werking en de resultaten van snelheidshandhaving. Dit omvat niet alleen informatie over het aantal vastgestelde overtredingen of de evolutie van de verkeersveiligheid, maar ook over de financiële aspecten van het systeem. Onvoldoende duidelijkheid over de bestemming van inkomsten kan immers leiden tot de perceptie dat GAS-snelheid voornamelijk een inkomstenbron is. Om deze perceptie te counteren, is transparante rapportering over financiële stromen aangewezen.

Concreet kan worden aanbevolen dat lokale besturen op regelmatige basis, bijvoorbeeld jaarlijks, publiek rapporteren over de bruto-inkomsten uit GAS-snelheid, de bijhorende kosten (zoals verwerking en vergoedingen aan externe partners), de netto-opbrengsten en de wijze waarop deze middelen worden aangewend. Hierbij hoeft geen strikte oormerking van middelen te worden opgelegd, maar wel een duidelijke beleidsmatige verantwoording over herinvesteringen, bijvoorbeeld in verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid of mobiliteitsinfrastructuur. Dit is een goede praktijk die op alle handhavingsniveaus zou moeten toegepast worden: lokaal, maar ook federaal en Vlaams.

Een dergelijke transparante en continue communicatie-aanpak kan bijdragen tot een beter geïnformeerde burger, een verhoogd vertrouwen in het systeem en een sterker maatschappelijk draagvlak voor GAS-snelheid als onderdeel van een breder verkeersveiligheidsbeleid.

5.5 Toetsen van GAS-snelheid en zijn toepassing aan de AVG

De toepassing van GAS-snelheid, en in het bijzonder het gebruik van (ANPR-)camera's voor snelheidshandhaving, brengt een intensieve verwerking van persoonsgegevens met zich mee. De toenemende inzet van dergelijke technologieën, gecombineerd met de betrokkenheid van meerdere publieke en private actoren, verhoogt het risico op onduidelijke datastromen, gebrekkige afbakening van verantwoordelijkheden en potentiële datalekken. Dit vormt een belangrijk aandachtspunt vanuit het oogpunt van gegevensbescherming en wordt expliciet onderstreept door de Vlaamse Toezichtcommissie (VTC).

Tegelijkertijd is er een spanningsveld tussen de bewezen effectiviteit van snelheidscamera's op het vlak van verkeersveiligheid enerzijds, en de noodzaak tot maximale bescherming van privacy en persoonsgegevens anderzijds. Dit spanningsveld vereist een zorgvuldige afweging, waarbij de proportionaliteit en noodzakelijkheid van handhaving via camera's centraal staan.

5.5.1 Duidelijkheid over toezicht en samenwerking tussen toezichthouders

De toepassing van ANPR-camera's en trajectcontroles situeert zich vaak op het raakvlak tussen bestuurlijke en politionele gegevensverwerking. Hierdoor is een zekere mate van gedeelde of complementaire betrokkenheid van toezichthouders inherent aan de materie. Het verdient aanbeveling om de respectievelijke rollen van de VTC en het COC verder te verduidelijken, zonder afbreuk te doen aan hun bestaande bevoegdheden. Daarbij moeten doelbinding, transparantie en een duidelijke afbakening van verantwoordelijkheden steeds centraal staan. Bestaande samenwerkingsprotocollen tussen toezichthoudende instanties kunnen hierbij een belangrijk kader bieden en verdienen verdere bestendinging.

5.5.2 Verankeren van privacy by design en DPIA-verplichtingen

De interviews tonen dat sommige lokale besturen en technologieproviders bij snelheidshandhaving al inzetten op toegangscontrole, logging, blurring, dataminimalisatie en privacy by design. Tegelijk benadrukt de omzendbrief (omzendbrief KBBJ/ABB 2026/1 van 6 maart 2026) dat beslissingen met een verregaande impact op privacy administratief zorgvuldig moeten worden voorbereid.

Daarom verdient het aanbeveling om voor GAS-snelheid een gestandaardiseerd *Data Protection Impact Assessment* (DPIA)-kader uit te werken, met bijzondere aandacht voor noodzakelijkheid, proportionaliteit, bewaartermijnen, toegang tot beelden, logging, verwerkersovereenkomsten, dataminimalisatie en controle door een DPO. Vlaanderen kan hiervoor model-DPIA's en praktische richtlijnen ter beschikking stellen (zoals bijvoorbeeld de ANPR checklist van de VTC¹²³). Belangrijk hierbij is ook dat de noodzakelijkheid zoveel als mogelijk per locatie of per concrete problematiek kan worden aangetoond, en dat bij beslissingen over GAS-snelheid of over een controlelocatie, gegevensbescherming effectief mee wordt opgenomen in de legitimering (bv. door de gemeenteraad).

5.5.3 Duidelijke afbakening van doeleinden en gegevensgebruik

Bijzondere aandacht is vereist voor het gebruik van cameragegevens voor meerdere doeleinden. Het combineren van functies (bijvoorbeeld verkeershandhaving en opsporing van voertuigen) is niet vanzelfsprekend toegestaan en moet expliciet worden gemotiveerd en juridisch onderbouwd binnen de DPIA. Een ongecontroleerde uitbreiding van doeleinden kan leiden tot strijdigheid met het principe van doelbinding zoals voorzien in de AVG en de relevante verkeerswetgeving.

5.5.4 Transparantie en controle op datastromen en verwerkers

De betrokkenheid van externe partners (zoals technologieproviders, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden of verwerkingsplatformen) maakt het noodzakelijk om de rollen en verantwoordelijkheden inzake gegevensverwerking helder af te bakenen. Uit de interviews blijkt dit in de praktijk niet altijd voldoende transparant. Aanbevolen wordt om:

- ▶ ondubbelzinnig vast te leggen wie optreedt als verwerkingsverantwoordelijke en wie als verwerker;
- ▶ sluitende verwerkersovereenkomsten af te sluiten;
- ▶ volledige transparantie te garanderen over welke gegevens worden verzameld, verwerkt en eventueel verder en later gebruikt.

Er zijn indicaties (uit de interviews en de documentanalyse) dat bepaalde actoren bijkomende (bijvoorbeeld statistische) gegevens verzamelen buiten de strikte afhandeling van overtredingen. Dit roept vragen op over de verenigbaarheid met de geldende regelgeving, die bepaalt dat gegevensverwerking beperkt moet blijven tot het specifieke doel van handhaving. Dit vereist nadere controle en, indien nodig, bijsturing.

¹²³ <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-toezichtcommissie/domeinen/lokale-besturen/anpr-cameras/anpr-checklist>

5.6 Organiseren van opvolging, monitoring en evaluatie van GAS-snelheid

Het is aangewezen om de werking van GAS-systeem periodiek te evalueren en verder te professionaliseren. De aanzienlijke hoeveelheid data die binnen GAS-snelheid wordt gegenereerd, biedt belangrijke opportuniteiten om meer informatie-gestuurd beleid te voeren, zowel op overkoepelend Vlaams niveau, als op lokaal niveau. Tegelijk is een gestructureerde opvolging noodzakelijk om de effectiviteit, proportionaliteit en legitimiteit van het systeem te waarborgen.

Een transparante evaluatie kan ook bijdragen tot een grotere maatschappelijke legitimiteit van GAS-snelheid. In de huidige situatie is het moeilijk om objectief te beoordelen in welke mate GAS-snelheid al dan niet als lokale inkomstenbron wordt aangewend. Door systematisch en publiek te rapporteren over doelstellingen, resultaten, (aanwending van) inkomsten en effecten van snelheidshandhaving, kunnen lokale besturen hun beleidskeuzes verantwoorden, percepties rond "inkomstenlogica" counteren en het vertrouwen van burgers versterken.

5.6.1 Ontwikkelen van een uniform evaluatiekader

Momenteel verloopt de evaluatie van GAS-snelheid sterk versnipperd en ad hoc, met grote verschillen tussen lokale besturen, zoals bleek uit de enquête en de documentanalyse. Dit bemoeilijkt vergelijking, beleidssturing en kennisopbouw. Aanbevolen wordt om een uniform evaluatiekader te ontwikkelen en ter beschikking te stellen van lokale besturen. Dit kader kan:

- gestandaardiseerde indicatoren en KPI's bevatten;
- richtlijnen bieden voor dataverzameling en rapportering;
- lokale besturen ondersteunen bij een consistente en kwaliteitsvolle evaluatie.

Belangrijk hierbij is dat "succes" niet wordt gedefinieerd in termen van hogere inkomsten, maar in termen van verbeterde verkeersveiligheid en een daling van overtredingen en slachtoffers.

5.6.2 Periodieke monitoring en evaluatie op lokaal niveau

De interviews bevatten indicaties dat GAS-snelheid kan bijdragen aan gedragsverandering, met dalingen in het aandeel overtredders en mogelijke uitstralingseffecten naar omliggende wegen. Tegelijk blijft systematische evaluatie noodzakelijk om te vermijden dat handhaving blijft doorlopen zonder aantoonbare meerwaarde (principe van tijdelijkheid).

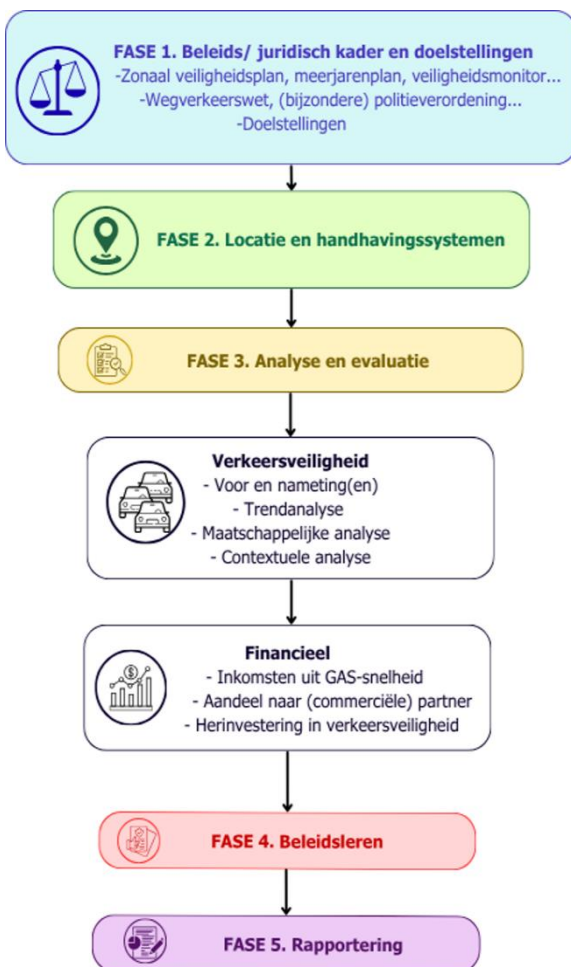
Het is aangewezen dat evaluatie van GAS-snelheid camerasystemen niet door commerciële partners gebeurt om mogelijke belangenvermenging en privacy-problemen te vermijden. Lokale besturen die GAS-snelheid invoeren, kunnen er voor opteren zelf over voldoende expertise te beschikken om dit op een objectieve en correcte wijze uit te voeren of ervoor kiezen om dit uit te besteden aan bijvoorbeeld een onderzoeksinstelling. De verwerking van deze gegevens moet bovendien transparant zijn en strikt beperkt blijven tot het doel van GAS-snelheidshandhaving zoals beschreven in artikel 29quater van de Wegverkeerswet.

Een meer informatie-gestuurde opvolging kan bijdragen aan beter onderbouwde beleidskeuzes en een meer objectief maatschappelijk debat over snelheidshandhaving. Daarnaast laat systematische monitoring toe om GAS-snelheid sterker te koppelen aan bredere Vlaamse verkeersveiligheidsdoelstellingen. Op die manier kan snelheidshandhaving evolueren van een voornamelijk administratief instrument naar een structureel onderdeel van een geïntegreerd en datagedreven verkeersveiligheidsbeleid.

Box 2. Praktijkvoorbeeld voor de evaluatie en rapportering van lokale snelheidshandhaving via GAS-snelheid in Vlaanderen

De invoering van GAS-snelheid wordt doorgaans gemotiveerd vanuit de ambitie om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Uit dit onderzoek blijkt echter dat de evaluatie en rapportering hiervan in de meeste gevallen beperkt, weinig systematisch of onvoldoende transparant gebeurt. Bovendien bestaat momenteel geen uniforme methodiek die lokale besturen hierbij ondersteunt. Op basis van een goede lokale praktijk in de gemeente Rotselaar, wordt daarom een mogelijk evaluatie- en rapporteringskader voorgesteld.

Het evaluatie- en rapporteringskader omvat vijf samenhangende fasen die stapsgewijs worden doorlopen.



Fase 1: Beleids-/ juridisch kader en doelstellingen

De evaluatie vertrekt vanuit **beleidsdocumenten** zoals het zonaal veiligheidsplan, het lokale meerjarenplan, het gemeentelijk mobiliteitsplan en wetenschappelijke instrumenten zoals de Veiligheidsmonitor. Deze documenten vormen de basis voor de **beleidsdoelstellingen** die in de evaluatie worden geconcretiseerd. Daarnaast wordt het **juridisch kader** van GAS-snelheid toegelicht, met aandacht voor de wettelijke toepassingsvoorwaarden en de keuzes die het lokaal bestuur heeft gemaakt inzake de toepassing van GAS-snelheid (bijv. beperkingen van het toepassingsgebied).

Fase 2: Keuze voor locaties en handhavingssystemen

In een tweede fase worden de gekozen **controlelocaties en handhavingssystemen** beschreven en gemotiveerd. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de datascreening en afwegingen die aan deze keuzes voorafgaan (zie box locatiekeuze). Deze informatie vormt de benchmark (i.e., nulmeting) voor de verdere evaluatie en concretiseert de doelstellingen van de handhaving aan de hand van meetbare targets.

Bovendien wordt inzicht gegeven in andere maatregelen die los van of in samenhang met GAS-

snelheid worden ingezet, zoals infrastructurele ingrepen (bijv. verkeersdrempels, wegversmallingen en snelheidsinformatieborden) of beleidsmatige keuzes (bijv. het proactief delen van handhavingssystemen via navigatieapps).

Fase 3: Analyse en evaluatie

De kern van de rapportage bestaat uit een systematische analyse van de effecten van GAS-snelheid op de **verkeersveiligheid- en leefbaarheid**.

Indicatoren zoals de gemiddelde snelheid, de V85, het overtredingspercentage (# boetes / # passages) en ongevallencijfers worden per maand en per jaar opgevolgd en afgezet tegen de nulmeting (zie fase 2). Daarnaast wordt een trendanalyse uitgevoerd om de evolutie en duurzaamheid van de effecten in kaart te brengen.

De resultaten worden afzonderlijk geanalyseerd per locatie of handhavingssysteem. De evaluatie wordt bovendien aangevuld met een contextuele analyse, waarbij rekening wordt gehouden met factoren

zoals wegenwerken, omleidingen, wijzigingen in de verkeerscirculatie of verkeersintensiteit, infrastructurele ingrepen en andere gelijktijdige maatregelen.

Verder wordt nagegaan in welke mate de handhaving heeft bijgedragen aan bredere **maatschappelijke doelstellingen**, zoals een verbetering van de verkeersleefbaarheid en het veiligheidsgevoel van inwoners.

Bovendien bevat het rapport een **financiële evaluatie**, waarin inzicht wordt gegeven in de inkomsten uit GAS-snelheid, de verdeling van middelen tussen lokale besturen en eventuele (commerciële) partners, en de herverdeling van opbrengsten (bijv. via een verkeersveiligheidsfonds).

Fase 4: Beleidsleren

De resultaten van de evaluatie vormen de basis voor eventuele beleidsaanpassingen. Wanneer de gewenste effecten uitblijven, worden locaties, handhavingsstrategieën of aanvullende maatregelen herbekeken. Positieve resultaten geven daarentegen aanleiding tot een verdere uitrol of verfijning van het beleid. Evaluatie wordt zo een instrument voor **beleidsleren** en continue verbetering.

Fase 5: Rapportering

Een cruciale laatste fase omvat de rapportering van de bevindingen en de communicatie naar burgers en beleidsmakers. Daarbij wordt het rapport publiek beschikbaar gemaakt (bijv. op de website van het lokaal bestuur). De resultaten worden bovendien benut voor verdere sensibilisering.

Zoals de figuur illustreert, verloopt de evaluatie en rapportage van GAS-snelheid via opeenvolgende, elkaar versterkende stappen. Dit proces wordt bovendien periodiek herhaald, zodat het beleid continu kan worden bijgestuurd.

6 Conclusies

Overdreven en onaangepaste snelheid blijft een hardnekkig en wijdverspreid probleem. In Vlaanderen rijdt 73,8% van de bestuurders te snel op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u, en 45,7% rijdt te snel op 50 km/u-wegen (zonder technische marge en bij free flow condities; Nationale gedragsmeting snelheid 2024; Wardenier et al., 2026). De impact van snelheid op de verkeersveiligheid is aanzienlijk: hogere snelheden verhogen niet alleen de kans op ongevallen, maar ook de ernst van de gevolgen wanneer zich een ongeval voordoet. Het blijvend terugdringen van snelheid is dan ook een essentiële hefboom voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid.

Lokale besturen nemen uiteenlopende maatregelen om de snelheidsproblematiek aan te pakken. Handhaving is één van die maatregelen. Eerder onderzoek toont aan dat handhaving bijdraagt tot lagere snelheden, gedragsverandering bij weggebruikers stimuleert en aantoonbaar leidt tot minder verkeersongevallen (bv. Daniëls et al., 2025). Een recente literatuurreview vond bovendien dat snelheidscamera's het best werken wanneer ze deel uitmaken van een bredere en samenhangende strategie voor snelheidsbeheer en niet als geïsoleerde maatregel worden ingezet (Amancio et al., 2026). Handhaving moet daarom steeds beschouwd worden als één van meerdere complementaire instrumenten binnen een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid, naast infrastructuurmaatregelen en sensibilisering.

De resultaten van de huidige studie tonen aan dat de invoering van GAS-snelheid in Vlaanderen heeft geleid tot een versterking van de lokale handhavingsmogelijkheden. Lokale besturen hebben de autonomie om snelheidshandhaving af te stemmen op hun specifieke context en prioriteiten: er kan gekozen worden voor meer of minder snelheidshandhaving, het type handhavingssysteem, de organisatiestructuur, gerichte herinvestering van de inkomsten, etc. Tegelijk blijkt dat snelheidshandhaving in de praktijk zelden een op zichzelf staande maatregel is: in de meeste gevallen wordt ze gecombineerd met andere ingrepen, wat de effectiviteit ten goede zal komen.

Daarnaast maakt het onderzoek duidelijk dat het systeem van GAS-snelheid zich in Vlaanderen heeft verankerd. Een groeiend aantal steden en gemeenten past het systeem toe en beschouwt het als een relevant onderdeel van hun verkeersveiligheidsbeleid. Hoewel er terechte aandachtspunten bestaan, onder meer op juridisch, organisatorisch en maatschappelijk vlak, betekent dit niet dat het systeem fundamenteel onhoudbaar is. Integendeel, er heerst een besef dat GAS-snelheid moeilijk terug te draaien is en dat de focus in de eerste plaats moet liggen op optimalisatie en bijsturing. Professionalisering door centrale coördinatie lijkt daarbij een kernconcept. Dit heeft onder meer betrekking op rechtsgelijkheid en rechtszekerheid, transparantie, uniforme toepassing van regelgeving, en een duidelijke positionering van snelheidshandhaving als verkeersveiligheidsinstrument. Ook het maatschappelijk draagvlak verdient hierbij bijzondere aandacht: het is essentieel dat burgers het systeem als legitiem en rechtvaardig ervaren.

Uit voorgaand onderzoek is reeds diverse malen gebleken dat snelheidshandhaving een effectief instrument is in de strijd tegen verkeersongevallen. Dit staat los van het gebruikte afhandelingssysteem. Niet werken met GAS-snelheid betekent namelijk niet dat er niet aan snelheidshandhaving gedaan wordt of dat er niet op andere manieren aan verkeersveiligheid gewerkt wordt. De uitdaging voor GAS-snelheid ligt in het verder versterken, stroomlijnen en verankeren ervan binnen een coherent en breed gedragen verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen.

7 Referenties

- Amancio, E. C., Cecy Gadda, T. M., Inocente Domingos, M. D., Bastos, J. T., da Costa Bonetti, G., Pinho Ferreira, S. M., Schmitz, A., & Oviedo-Trespalacios, O. (2026). Effectiveness of speed cameras in reducing speed: A systematic review. *Accident Analysis & Prevention*, 231, 108488. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2026.108488>
- Daniëls, S., Kayaert, G., De Ceunynck, T., Van den Berghe, W., Volckaert, A. (2025). Evaluatie Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Effectevaluatie van maatregelen en een vergelijking met plannen in andere landen en regio's. Eindrapport, Leuven: Transport & Mobility Leuven
- Dillman, D. A. (1978). *Mail and Telephone Surveys: The Total Design Method*. New York: Wiley & Sons
- Elvik, R., & Høy, A. (2023). Changes over time in the relationship between road accidents and factors influencing them: The case of Norway. *Accident Analysis & Prevention*, 183, 106989. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.106989>
- MORA (2022). Advies: GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen. Brussel: Mobiliteitsraad van Vlaanderen
- Nowell, L. S., Norris, J. M., White, D. E., & Moules, N. J. (2017). Thematic Analysis: Striving to Meet the Trustworthiness Criteria. *International Journal of Qualitative Methods*, 16(1).
- Patton, M. Q. (2015). *Qualitative research & evaluation methods: Integrating theory and practice* (4th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage
- Seawright, J. (2016). *Multi-Method Social Science: Combining Qualitative and Quantitative Tools*. Cambridge: Cambridge University Press
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P. (2026). Nationale gedragsmeting snelheid 2024, Brussel: Vias institute

8 Appendix

8.1 Semigestructureerde Interviewgids – Diepte-interviews GAS-snelheid

Project: Een onderzoek over de wijze waarop Vlaamse steden en gemeenten GAS-snelheid integreren in hun lokaal verkeersveiligheidsbeleid.

Doelgroep: Ambtenaren bij Vlaamse steden en gemeenten

Duur: 1uur

Introductie

- Korte toelichting van het doel van het interview en het bredere project.
- Transparantie: benadrukken dat er geen goede of foute antwoorden zijn, en dat het gesprek vertrouwelijk wordt behandeld.
- Starten met het bredere plaatje: *Welke snelheidsproblemen ervaart uw stad/gemeente op het lokale grondgebied? Welke maatregelen werden in het verleden genomen om deze problematiek aan te pakken (handhaving, infrastructuur, sensibilisering)?*
- In welke mate werden er vóór de invoering van GAS-snelheid al snelheidscontroles uitgevoerd?

Beleidsaanpak snelheidshandhaving (GAS of niet-GAS?)

- Hoe organiseert uw stad/gemeente vandaag de handhaving van snelheidsovertredingen?
- Wordt er gebruik gemaakt van administratieve sancties voor gedepenaliseerde snelheidsovertredingen (GAS-snelheid)? Waarom wel/niet?
- Welke overwegingen spelen bij de keuze tussen administratieve of strafrechtelijke afhandeling?
- Zijn er beleidsdoelstellingen geformuleerd rond snelheidshandhaving?

Implementatie van GAS-snelheidshandhaving (indien toegepast)

- Hoe is het proces rond het invoeren van GAS-snelheid verlopen in uw stad/gemeente?
- Is er een maatschappelijk of politiek debat voorafgegaan aan de beslissing om GAS-snelheid te implementeren?
- Wanneer is GAS-snelheid ingevoerd en waarom op dat moment?
- Wat waren mogelijke tegenargumenten en hoe werden die opgelost?
- Met welke partners wordt samengewerkt (politie, parket, private aanbieders, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden)?
- Welke selectiecriteria worden gehanteerd voor controlelocaties (zones 30, zwarte punten, meldingen van buurtbewoners, verkeersintensiteit, technische haalbaarheid, financiële overwegingen)?
- Hoeveel vaste camera's werden geplaatst of zijn gepland in het kader van GAS-snelheid?
- Zijn er bijkomende maatregelen genomen zoals snelheidsverlaging of infrastructuuraanpassingen?
- Werden er snelheidsremmers weggehaald op deze locaties?
- In welke mate werden snelheidsregimes verlaagd (bv. 70→50, 50→30)?
- Hoe wordt hierover gecommuniceerd naar burgers?

Samenwerking met private partners

- Werkt uw stad/gemeente samen met private partijen rond snelheidshandhaving?
- Welke vorm heeft deze samenwerking (technologie, verwerking, opvolging)?
- Hoe wordt deze samenwerking ervaren?
- Welke mate van inspraak hebben private partners bij de keuze van locaties?
- Hoe wordt de verdeling van boete-inkomsten ervaren? Wordt dit als evenwichtig gezien?
- Heeft deze samenwerking impact gehad op het lokale verkeersveiligheidsbeleid?

Andere betrokken actoren

- Welke actoren zijn betrokken bij de handhaving van snelheid in uw stad/gemeente?
- Wat is de rol van politie, administratie, beleidsdiensten, gemeenteraad, etc.?
- Hoe verloopt de samenwerking tussen deze actoren?
- Mogelijkheid tot samenwerking met intergemeentelijk samenwerkingsverband, provincie of andere lokale besturen?

Controlepraktijken

- Hoe gebeuren snelheidscontroles in de praktijk op uw grondgebied?
- Welke types controle worden ingezet (bemand, onbemand, trajectcontrole)?
- Hoe frequent zijn deze controles?
- Is er een specifiek handhavingsplan of strategie?
- Welke tolerantiemarge wordt operationeel gehanteerd?
- Wie of welke instantie doet de triage van vaststellingen (software, politie, sanctionerend ambtenaar)?
- Hoe worden overtredingen met bedrijfsvoertuigen vastgesteld en afgehandeld?

Toepassing richtlijnen Vlaamse Toezichtcommissie (VTC)

- Hoe worden de richtlijnen van de VTC omtrent ANPR-trajectcontrole toegepast?
- Zijn er knelpunten of onduidelijkheden bij de toepassing?
- Hoe wordt omgegaan met privacy en databeheer?
- Hoe gaat uw bestuur om met het principe van "tijdelijkheid"?

Kosten en investeringen

- Welke investeringen doet uw stad/gemeente in snelheidshandhaving?
- Zijn er recente aankopen of contracten m.b.t. controlesystemen?
- Zijn er recente investeringen in snelheidsremmers of signalisatie (bv. schoolomgevingen, digitale snelheidsdisplays)?
- Wat is het aandeel van GAS in deze investeringen?

Opbrengsten en effectiviteit

- Wat is volgens u de impact van GAS-snelheid op verkeersveiligheid?
- Zijn er gegevens beschikbaar over evolutie van snelheidsovertredingen of ongevallen?
- Hoe wordt omgegaan met de opbrengsten uit administratieve sancties?
- Worden inkomsten hergebruikt in verkeersveiligheid? Zo ja, op welke manieren?

- Is er hiervoor een specifiek beleid of regeling?
- Hoe evolueerde het aantal GAS-boetes sinds de invoering?
- Wat is het totaal geïnde bedrag op jaarbasis sinds de invoering?

Juridische en praktische knelpunten

- Zijn er juridische of praktische drempels bij het toepassen van GAS-snelheid?
- Hoe wordt omgegaan met rechtspersonen of buitenlandse overtredders (CBE-richtlijn)?
- Zijn er handhavingsproblemen bij bepaalde doelgroepen?
- Bestaat er een recidivebeleid of aanpak voor veelplegers?

Beschikbaarheid van data en monitoring

- Over welke gegevens beschikt uw stad/gemeente m.b.t. snelheidshandhaving?
- Volgt uw stad of gemeente de impact van verkeersveiligheidsmaatregelen inzake snelheid op (ongevallen, ernst, inbreuken, snelheidsmetingen)?
- Zijn er evaluaties gebeurd van trajectcontroles of GAS-toepassing?
- Worden cijfers over aantal overtredingen, boetes, opbrengsten en herinvestering publiek gedeeld?
- Hoe wordt ervoor gezorgd dat lokale regelgeving up-to-date blijft?

Afsluiting (± 5 min)

- Zijn er nog belangrijke elementen die we volgens u zeker moeten meenemen in dit onderzoek?
- Heeft u suggesties voor andere gemeenten of collega's die relevante inzichten kunnen bieden?



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be