



# Automatische snelheidshandhaving

Evaluatie januari 2026



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Beleidskader en doelstellingen uit MJP 2020-2025 .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>GAS 5.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Bestaande flitspalen op gewestwegen .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Trajectcontroles gewestwegen .....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Gemeentelijke automatische snelheidshandhaving.....</b>	<b>6</b>
5.1	Flitscamera Gatso RT4 + kantelpalen op gemeentewegen .....	8
5.2	Uitrol trajectcontroles .....	9
5.2.1	Streefdoel .....	9
5.2.2	Gefaseerde invoering van trajecten .....	9
5.3	Communicatie / sensibilisering .....	11
5.3.1	Op het terrein .....	11
5.3.2	Waze .....	12
<b>6</b>	<b>Resultaten .....</b>	<b>12</b>
6.1	Verklarende omstandigheden bij cijfermateriaal .....	12
6.2	Kort overzicht aantal overtredingen Drive for Zero .....	12
6.3	Evaluatie van gereden snelheden op basis van metingen met telslangen .....	12
6.4	Evaluatiecijfers per traject op basis van overtredingscijfers Drive for Zero .....	14
6.5	Opstartjaar 2023 – vanaf 1 juni tot 31 december 2023 – niet alle trajecten actief – 7 maanden 16	
6.6	Periode 1 januari tot 31 december 2024 – 12 maanden.....	17
6.7	Periode 1 januari tot 31 december 2025 – 12 maanden.....	18
6.8	Periode 1 juni 2023 tot en met 31 december 2025 – 31 maanden .....	19
6.9	Aantal passages en overtredingspercentage .....	20
6.10	Drive for Zero: alle overtredingen van alle trajecten maandelijks opgeteld van 1 juni 2023 tot en met 31 december 2025 – 31 maanden .....	21
6.11	Evaluatie op basis van woonplaats GAS5 overtreder .....	22
6.12	Conclusie .....	22
<b>7</b>	<b>Financiële blik .....</b>	<b>23</b>
7.1	Ontvangst en uitgaven .....	23
7.2	Verkeersveiligheidsfonds .....	23
<b>8</b>	<b>Verkeersveiligheid .....</b>	<b>24</b>



# Evaluatie na twee jaar automatische snelheidshandhaving in Rotselaar

## 1 Beleidskader en doelstellingen uit MJP 2020-2025

De gemeente Rotselaar investeert in moderne flitscamera's en flitspalen, met als doel:

- het handhaven van de snelheid
- het verhogen van de pakkans
- het verbeteren van leefbaarheid in woonbuurten
- het voorkomen van ongevallen.

Eind 2021 werd het gemeentelijke mobiliteitsplan goedgekeurd. In het actieplan werden volgende actiepunten voorzien:

- de implementatie handhavingsstrategie snelheid waaronder trajectcontroles
- het inzetten van GAS5 bij verkeersovertredingen snelheid
- de bepaling van prioritaire locaties voor trajectcontrole / flitscamera
- de aankoop van bijkomende snelheidsinformatieborden.

In het mobiliteitsplan werd vanuit het participatieve traject specifieke aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van de ontsluitingswegen voor (jonge) voetgangers en fietsers. Het handhaven van de snelheid op ontsluitingswegen, onder andere door middel van trajectcontroles moet helpen om de snelheid te laten dalen en de oversteekbaarheid te verbeteren.

## 2 GAS 5

- Bij een snelheidsovertreding wordt rekening gehouden met een **correctie van 6 km/u**. Wie een boete heeft, reed bij een trajectcontrole over het gehele traject dus gemiddeld meer dan 6 km/u te snel. Wie te snel reed aan een flitspaal reed ter hoogte van de flitspaal minstens 6 km/u te snel.
- De overtreding vindt plaats op een weg waar de maximale snelheid 30 of 50 km/u is.
- De snelheidsovertreding is niet meer dan 20 km/u te hoog, na aftrek van de technische tolerantiemarge (6 km/u). Indien de snelheidsovertreding wel hoger is dan 20 km/u, wordt de overtreding afgehandeld via het klassieke sanctierecht.
- De overtreding is begaan door een meerderjarige natuurlijke persoon of een rechtspersoon.
- Er wordt op hetzelfde moment geen andere overtreding vastgesteld. Indien er meerdere overtredingen worden vastgesteld, worden alle overtredingen afgehandeld via het klassieke sanctierecht.



### 3 Bestaande flitspalen op gewestwegen

In Rotselaar zijn er drie bestaande flitspalen op de gewestwegen in eigendom van het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Twee op de Provinciebaan in het centrum van Rotselaar. Eén op de Aarschotsesteenweg 245 ter hoogte van garage Segers. De compatibele camera wordt autonoom door de PZ BRT ingezet in één van de drie flitspalen.

Deze flitscamera is niet in staat om het aantal passerende voertuigen te meten. Het toestel registreert enkel de voertuigen in overtreding. Het is daarom niet mogelijk om een overtredingspercentage vast te stellen in verhouding met het aantal passerende voertuigen

Gezien de camera eigendom is van AWV, kan deze niet ingezet worden volgens de GAS5-wetgeving. Verwerking van de overtredingen gebeurt door de Gewestelijke Verwerkingscentrale van de Federale Politie (GVC).

#### Overtredingen geregistreerd met de vaste flitspalen op gewestwegen in 2025

##### Provinciebaan 18 ter hoogte van gemeentehuis – richting Werchter

Locatie	Startdatum	Einddatum	Geldende limiet	Aantal in overtreding
Provinciebaan 18	25-3-2025	31-3-2025	30km/u	222
Provinciebaan 18	31-3-2025	31-3-2025	30km/u	25
Provinciebaan 18	1-4-2025	4-4-2025	30km/u	101
Provinciebaan 18	4-4-2025	14-4-2025	30km/u	454
Provinciebaan 18	14-4-2025	22-4-2025	30km/u	361
Provinciebaan 18	22-4-2025	30-4-2025	30km/u	366
Provinciebaan 18	30-4-2025	5-5-2025	30km/u	244
Provinciebaan 18	4-6-2025	12-6-2025	30km/u	233
Provinciebaan 18	10-11-2025	20-11-2025	30km/u	318
Provinciebaan 18	20-11-2025	27-11-2025	30km/u	214
Provinciebaan 18	27-11-2025	30-11-2025	30km/u	107
Provinciebaan 18	1-12-2025	1-12-2025	30km/u	9
<b>Totaal</b>				<b>2654</b>



### Provinciebaan 21 ter hoogte van Groenstraat - richting Mena

Locatie	Startdatum	Einddatum	Geldende limiet	Aantal in overtreding
Provinciebaan 21	3-3-2025	5-3-2025	30km/u	161
Provinciebaan 21	5-3-2025	11-3-2025	30km/u	495
Provinciebaan 21	11-3-2025	19-3-2025	30km/u	653
Provinciebaan 21	19-3-2025	25-3-2025	30km/u	503
Provinciebaan 21	5-5-2025	12-5-2025	30km/u	631
Provinciebaan 21	12-5-2025	20-5-2025	30km/u	689
Provinciebaan 21	20-5-2025	23-5-2025	30km/u	250
Provinciebaan 21	2-7-2025	7-7-2025	30km/u	872
Provinciebaan 21	7-7-2025	11-7-2025	30km/u	419
Provinciebaan 21	14-7-2025	22-7-2025	30km/u	647
Provinciebaan 21	22-7-2025	28-7-2025	30km/u	501
Provinciebaan 21	19-8-2025	26-8-2025	30km/u	483
Provinciebaan 21	26-8-2025	31-8-2025	30km/u	471
Provinciebaan 21	1-9-2025	1-9-2025	30km/u	12
Provinciebaan 21	1-9-2025	9-9-2025	30km/u	562
Provinciebaan 21	9-9-2025	16-9-2025	30km/u	515
Provinciebaan 21	1-12-2025	10-12-2025	30km/u	551
Provinciebaan 21	10-12-2025	16-12-2025	30km/u	427
Provinciebaan 21	16-12-2025	22-12-2025	30km/u	392
Provinciebaan 21	22-12-2025	30-12-2025	30km/u	554
Provinciebaan 21	30-12-2025	31-12-2025	30km/u	117
<b>Totaal</b>				<b>9905</b>

Een belangrijk verschil tussen de AWV-camera en de modernere GATSO RT4-camera van de gemeente: de camera van AWV kan slechts in één rijrichting flitsen terwijl de GATSO RT4-camera van de gemeente flitst in beide rijrichtingen.

## 4 Trajectcontroles gewestwegen

Het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer heeft enkele trajectcontroles op het grondgebied van Rotselaar op gewestwegen waar geen GAS5 mogelijk is.

- N19 Aarschotsesteenweg tussen de Winge en Rigessel – 50 km/u.
- N19 Aarschotsesteenweg tussen Wijngaardberg en Leuvensesteenweg ter hoogte van Nieuwland (Aarschot). Deze trajectcontrole is niet actief in gebruik – 70 km/u.
- N229 Provinciebaan tussen Dijle en bebouwde kom Rotselaar – 70 km/u.

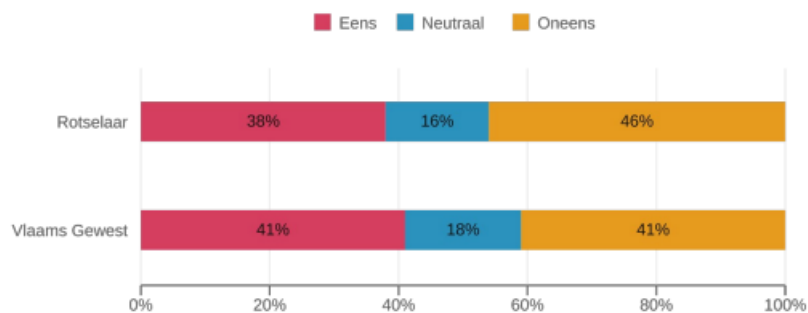
## 5 Gemeentelijke automatische snelheidshandhaving

Met de automatische snelheidshandhaving wil de gemeente een aantal doelstellingen bereiken:

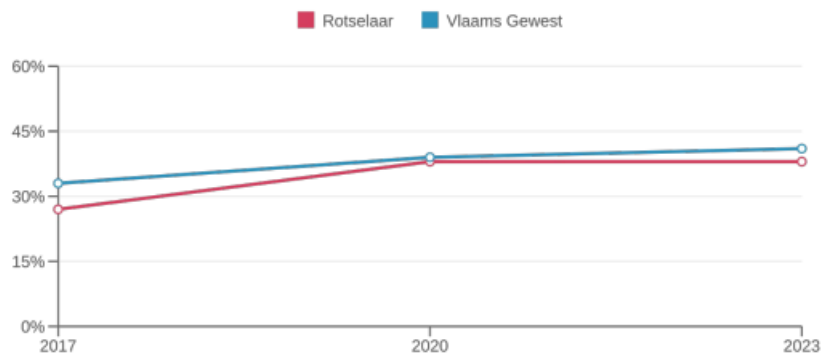
- Het gemotoriseerde verkeer de snelheidslimieten laten respecteren.
- De pakkans verhogen voor snelheidsovertreders.
- De kans op snelheidsexcessen verkleinen.
- Het veiligheidsgevoel voor de voetgangers en fietsers verbeteren door de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te temperen, niet enkel bij het oversteken van de ontsluitingswegen, maar ook daar waar voetgangers en fietsers vaak langs de ontsluitingswegen moeten bewegen en het gevoel hadden meegezogen te worden door het gemotoriseerde verkeer.
- De modal shift kan enkel gerealiseerd worden indien het veiligheidsgevoel verbeterd wordt en meer specifiek het veiligheidsgevoel dat leeft bij ouders om hun kinderen al dan niet zelfstandig naar school of hobby te laten verplaatsen.

De afbeelding uit de bevraging van de **Vlaamse Gemeentemonitor** geeft daar een beeld over:

**Inwoners die het veilig vinden dat kinderen naar school fietsen, 2023, in procenten**

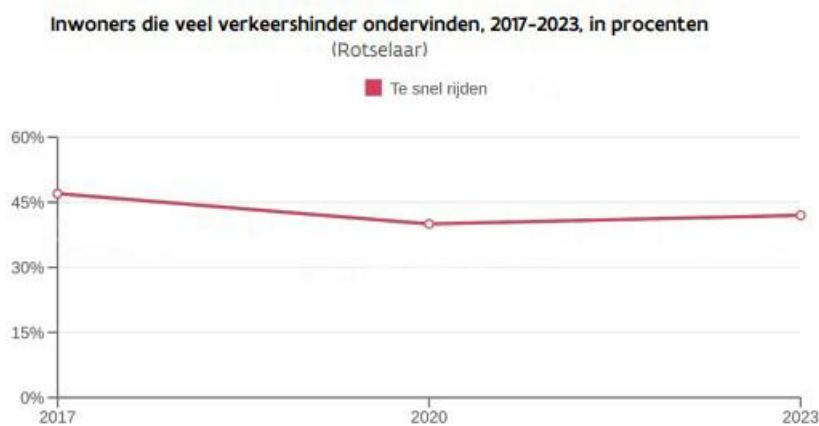
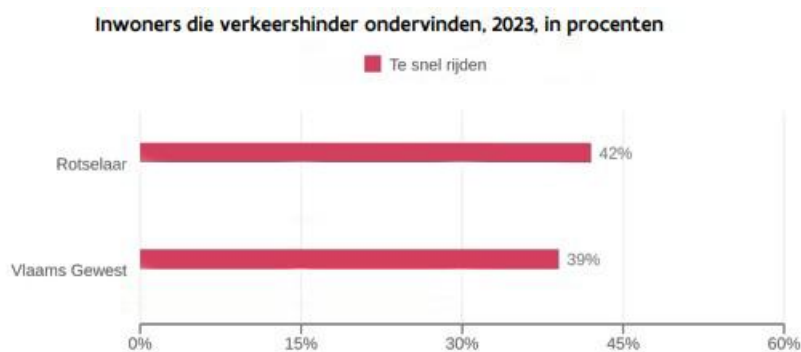


**Inwoners die het veilig vinden dat kinderen naar school fietsen, 2017-2023, in procenten**



- Rotselaar is voor veel weggebruikers een gemeente waar ze door rijden als ze onderweg zijn naar hun bestemming. De ligging van de snelweg E314 en gewestwegen N19, N229 en N21 dragen hier sterk toe bij.
- Rotselaar heeft daarom een bovengemiddeld aantal bestuurders doorgaand verkeer in de gemeente.
- Bestuurders uit andere gemeenten zijn welkom in Rotselaar, maar de gemeente wil er met automatische snelheidshandhaving wel voor zorgen dat de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid voor de eigen inwoners, bezoekers en passanten gegarandeerd wordt. Extra verkeer zorgt immers voor een grote druk op de leefbaarheid.

De snelheid van verkeer wordt in de **Vlaamse Gemeentemonitor** aangehaald als een hinderlijk probleem:



Onaangepaste snelheid wordt bij de gemeente via meldingen vaak aangehaald als een probleem. De recente **Veiligheidsmonitor** van de PZ BRT (2025) geeft aan dat de inwoners onaangepaste snelheid samen met agressief verkeersgedrag als het grootste veiligheidsprobleem in hun buurt ervaren. Daarbij geeft 60% van de inwoners van Rotselaar aan dat onaangepaste snelheid in het verkeer een probleem is.



## 5.1 Flitscamera Gatso RT4 + kantelpalen op gemeentewegen

De roterende flitscamera registreert overtredingen zonder zichtbare lichtflits en controleert in twee rijrichtingen.

Locatie	Snelheidslimiet	Datum in dienst
Molenstraat 31	50 km/u	Februari 2024
Stationsstraat 45	50 km/u	Februari 2024
Kerkhofstraat 4c	50 km/u	Maart 2024
Beninksstraat 29	50 km/u	Maart 2024
Steenweg op Gelrode 143	70 km/u	April 2024
Zallakenstraat 22	50 km/u	Juli 2024

- Locatiekeuze:
  - Molenstraat  
De Molenstraat is erg onderhevig aan sluijverkeer. De klachten bij inwoners spitsen zich toe op de onaangepaste snelheid. Handhaving gebeurt nu enkel ter hoogte van het kruispunt met de Dijlestraat, aan de overgang met de bebouwde kom en het dorpscentrum.
  - Kerkhofstraat  
De Kerkhofstraat wordt gebruikt als ontsluitingsweg en vormt de verbinding tussen Vakenstraat en Steenweg op Wezemaal. Deze drukke verkeersas is gelegen in de buurt van GBS Heikant en is een onderdeel van de schoolroute.
  - Stationsstraat  
Flitspaal gelegen op de drukke gewestweg N229 ter hoogte van de oversteek tussen Leuvensebaan en de fietsroute van het Gevelstraatje en de oversteek naar de Dijlestraat en Druivenstraat. Dit is een locatie waar fietsers vaak de gewestweg oversteken en de oversteekbaarheid gegarandeerd moet worden met een gepaste snelheid van 50 km/u. Bovendien is dit de overgang naar het dorpscentrum (bebouwde kom) waar een lagere snelheid noodzakelijk is.
  - Beninksstraat  
Bestuurders richting Wezemaal dorpscentrum naderen de schoolomgeving van GBS Het Nest en de oversteek van de schoolroute via het Kerkhofpad. Handhaving dwingt bestuurders een gepaste snelheid aan te nemen.
  - Steenweg op Gelrode en Zallakenstraat  
In deze zone gebeurden in het verleden al meerdere ernstige ongevallen met zwaargewonden en helaas ook met dodelijke afloop. Bovendien is deze zone bijzonder gevoelig voor ijzelvorming bij koude temperaturen.
    - Steenweg op Gelrode  
In deze zone is de Steenweg op Gelrode kaarsrecht en dit nodigt sommige bestuurders uit om gevaarlijk snel te rijden. De Steenweg op Gelrode heeft hier een gelijkgronds aanliggend fietspad. Een flitspaal op deze locatie ontmoedigt gevaarlijk snel rijgedrag en dient om de fietsers extra te beschermen. Deze locatie (70 km/u) valt niet onder de wetgeving GAS5.
    - Zallakenstraat  
De camera wordt gericht naar de zone ter hoogte van de scherpe bocht in de Zallakenstraat. Op die manier ontmoedigt die snel rijden in deze gevaarlijke bocht in beide rijrichtingen. Zeker ook bij ijzelvorming is deze bocht bijzonder gevaarlijk.



## Overtreedingen geregistreerd met de vaste flitspalen op gemeentewegen in 2025

Locatie	Startdatum	Einddatum	Geldende limiet	Aantal passages	Aantal in overtreiding
Molenstraat 31	14-1-2025	24-1-2025	50 km/u	<b>8.298</b>	<b>29</b>
Kerkhofstraat 4C	24-1-2025	3-2-2025	50 km/u	<b>11.379</b>	<b>42</b>
Stationsstraat 45	3-2-2025	5-2-2025	50 km/u	<b>18.757</b>	<b>249</b>
Beninksstraat 29	5-2-2025	17-2-2025	50 km/u	<b>20.703</b>	<b>203</b>
Molenstraat 31	17-2-2025	13-3-2025	50 km/u	<b>30.510</b>	<b>140</b>
Beninksstraat 29	13-3-2025	24-3-2025	50 km/u	<b>22.580</b>	<b>223</b>
Kerkhofstraat 4C	5-5-2025	2-6-2025	50 km/u	<b>35.443</b>	<b>177</b>
Stationsstraat 45	4-6-2025	6-6-2025	50 km/u	<b>27.312</b>	<b>255</b>
Molenstraat 31	9-9-2025	19-9-2025	50 km/u	<b>7110</b>	<b>22</b>
Kerkhofstraat 4C	12-12-2025	18-12-2025	50 km/u	<b>15.408</b>	<b>53</b>
Kerkhofstraat 4C	18-12-2025	30-12-2025	50 km/u	<b>11.596</b>	<b>37</b>
<b>Totaal</b>				<b>209.096</b>	<b>1.430</b>

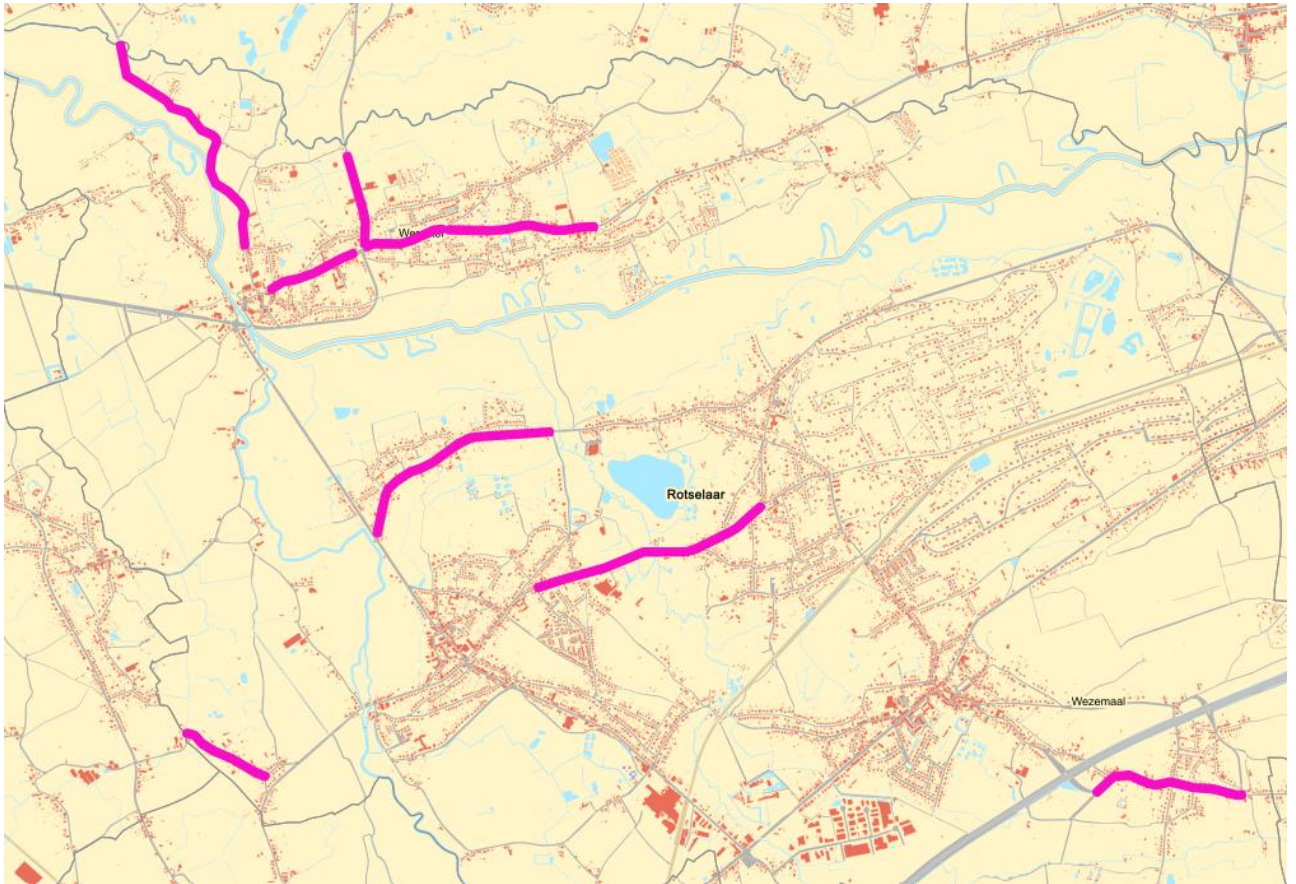
## 5.2 Uitrol trajectcontroles

### 5.2.1 Streefdoel

- 3 maanden na opstart van een nieuwe trajectcontrole zou een overtredingspercentage van slechts 0,16% een heel goed verkeersresultaat zijn.
- In dat geval zou **99,84% van de bestuurders** zich aan de opgegeven **snelheidslimiet houden**.
- Een verlaging van de gemiddelde snelheid met 5% beïnvloedt de drempelwaarde voor het risico op overlijden en ernstig letsel bij een verkeersongeval.
- Belgisch en internationaal onderzoek toont aan dat dat trajectcontroles het aantal verkeersongevallen met 38% vermindert, het totale aantal letselongevallen met 30% vermindert en het aantal ongevallen waarbij iemand sterft of zwaargewond is met 56% vermindert.

### 5.2.2 Gefaseerde invoering van trajecten

Trajecten	Snelheidslimiet	Traject operatief
Hogeweg - Varentstraat	50 km/u	1-6-2023
Steenweg op Nieuwrode	50 km/u	1-6-2023
Beverlaak	50 km/u	31-8-2023
Sint-Jansstraat	30 km/u	31-8-2023
Torenstraat - Steenweg op Wezemaal	50 km/u	31-8-2023
Walstraat	50 km/u	22-9-2023
Tremelobaan	50 km/u	10-11-2023
Hogeweg	50 km/u	10-11-2023
Torenstraat	50 km/h	1-12-2023
Hellichtstraat	50 km/u	26-1-2024



De implementatie van onderstaande trajecten werd tijdelijk uitgesteld.

Traject	Snelheidslimiet	Reden uitstel
<b>Steenweg op Wezemaal/Langestraat</b>	50 km/u	Vernieuwingsproject Wezemaal-Station
<b>Nieuwebaan</b>	50 km/u	Vernieuwingsproject Nieuwebaan + overdracht bestaande trajectcontrole

### 5.3 Communicatie / sensibilisering

De gemeente heeft steeds gekozen om expliciet te communiceren over de trajectcontroles. Het doel van de handhaving is het verhogen van de verkeersveiligheid. Dit impliceert het bewust laag houden van het aantal overtredingen. Communicatie over controle en handhaving is daarbij een essentieel onderdeel. Communicatie is onderdeel van het deel 'Education' in de drie E's van road safety die gehanteerd worden: Engineering, Enforcement and Education. Education en Enforcement gaan hier hand in hand en versterken elkaar.

De trajecten werden niet gelijktijdig opgestart, maar gefaseerd ingevoerd: telkens met tussenpozen om uitgebreid en gericht te communiceren. Op vijf verschillende momenten werd er op die manier via alle beschikbare communicatiekanalen gecommuniceerd over de activering van een trajectcontrole.

#### 5.3.1 Op het terrein

- Verkeersbord 'Privacywetgeving - verwerking data door Politiezone BRT' ter hoogte van de camera. De plaatsing van dit bord aan elke trajectcontrole is geen wettelijke verplichting. Het is daarentegen een zeer bewuste keuze van de gemeente om bestuurders met deze aanduiding actief te waarschuwen dat hun snelheid gecontroleerd wordt.
- Verkeersbord 'IF4c trajectcontrole' ter hoogte van start van het traject. De plaatsing van dit bord is geen wettelijke verplichting. Het is daarentegen een zeer bewuste keuze van de gemeente om bestuurders met deze aanduiding actief te waarschuwen dat hun snelheid gecontroleerd wordt.



- Verkeersbord 'IW4 – fluoegel' met opschrift 'trajectcontrole – let op je snelheid'. De plaatsing van dit bord is geen wettelijke verplichting. Het is daarentegen een zeer bewuste keuze van de gemeente om bestuurders hiermee actief te waarschuwen dat hun snelheid gecontroleerd wordt.





### 5.3.2 Waze

- Waze geeft in haar applicaties aan bestuurders mee waar controles opgesteld staan.
- De gemeente heeft de exacte coördinaten van de snelheidscontroles aan Waze doorgegeven, zodat zij deze correct in hun systemen konden opnemen en bestuurders kunnen waarschuwen om niet te snel te rijden.

## 6 Resultaten

### 6.1 Verklarende omstandigheden bij cijfermateriaal

In 2024 en 2025 waren en zijn er veel wegenwerken in Rotselaar. Dit kan een invloed hebben op de cijfers.

- De werken en de omleidingsroutes hebben een impact op de cijfers.
- Evenementen hebben een beperkte impact op de metingen.

### 6.2 Kort overzicht aantal overtredingen Drive for Zero

# GAS5 overtredingen	# passages	% houdt zich aan limiet	% in overtreding
18.077	19.160.462	99,91%	0,09%

Rotselaar ontvangt bovengemiddeld veel doorgaand verkeer. Om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in onze gemeente te garanderen is het cruciaal dat dit bovenlokale verkeer zich ook aan de snelheidslimieten houdt. Uit analyse van de GAS-boetes voor snelheidsovertredingen blijkt dat de overgrote meerderheid (**74%**) van de overtredingen begaan wordt door bestuurders die geen inwoner van Rotselaar zijn.

### 6.3 Evaluatie van gereden snelheden op basis van metingen

Er werden op de trajecten metingen met telsingangen uitgevoerd. Bij deze metingen wordt geen correctie van 6 km/u gehanteerd.

- De eerste (-1) meting gebeurde nog voor de plaatsing van de trajectcontrolesystemen.
- De tweede (0) meting gebeurde op het moment dat op een traject al palen, camera's en borden 'IF4c' geplaatst werden, maar zonder ingeschakelde apparaten. Er kon een vermoeden bestaan dat de apparaten in werking waren.
- De derde (1) meting gebeurde bij volledig operationele trajectcontroles en op een weg met voldoende doorstroming.

Per straat worden de verschillende metingen naast elkaar gelegd op vlak van overtredingspercentage, V85<sup>1</sup> (de snelheid waar 85% van de bestuurders zich aan houdt ter hoogte op het meetpunt) en de relatieve daling na verschillende metingen.

<sup>1</sup> V85, ook wel de 85<sup>ste</sup> percentielsnelheid genoemd, is de snelheid waarbij 85% van de bestuurders op een bepaalde weg niet sneller rijdt en 15% wel sneller rijdt. Het is een belangrijke indicator in de verkeerskunde om te beoordelen of de geldende maximumsnelheid op een weg overeenkomt met het daadwerkelijke rijgedrag van de meeste weggebruikers. Deze wordt toegepast om de extremen uit de metingen te filteren.



## Evaluatie van gereden snelheden op basis van metingen met telslangen

Traject	Meetmomenten	Soort meting	% overtreders	Relatieve daling overtredingen	V85 in km/u
Steenweg op Nieuwrode	8 tot 14 februari 2023	-1	20,2%	40,6%	53
	22 april tot 8 mei 2023	0	14%		50
	13 tot 25 september 2023	<b>1</b>	<b>12%</b>		<b>49</b>
Varentstraat – Hogeweg	8 tot 14 februari 2023	-1	57,1%	56,55%	59
	22 april tot 8 mei 2023	0	27,5%		55
	13 tot 25 september 2023	<b>1</b>	<b>24,8%</b>		<b>54</b>
Sint Jansstraat	8 tot 14 februari 2023	-1	45%	58,7%	36
	22 april tot 8 mei 2023	0	26,2%		33
	13 tot 25 september 2023	<b>1</b>	<b>18,6%</b>		<b>31</b>
Hogeweg	8 tot 14 februari 2023	-1	42,8%	63,4%	58
	22 april tot 8 mei 2023	<b>0</b>	<b>14,7%</b>		<b>50</b>
Tremelobaan	8 tot 14 februari 2023	-1	7%	37,1%	49
	22 april tot 8 mei 2023	<b>0</b>	<b>4,4%</b>		<b>48</b>
Beverlaak	8 tot 14 februari 2023	-1	34,9%	68,8%	57
	22 april tot 8 mei 2023	0	14,2%		50
	13 tot 25 september 2023	<b>1</b>	<b>10,9%</b>		<b>49</b>
Walstraat	8 tot 14 februari 2023	-1	9,4%	29,8%	49
	22 april tot 8 mei 2023	<b>0</b>	<b>6,6%</b>		<b>48</b>
Steenweg op Wezemaal	8 tot 14 februari 2023	-1	60,1%	51,2%	59
	22 april tot 8 mei 2023	0	42,4%		57
	28 maart tot 8 april 2025	<b>1</b>	<b>29,4%</b>		<b>54</b>
Hellichtstraat	8 tot 14 februari 2023	-1	42,1%	10%	58
	22 april tot 8 mei 2023	0	21,9%		53
	28 maart tot 8 april 2025	<b>1</b>	<b>37,9%</b>		<b>56</b>



## 6.4 Evaluatiecijfers per traject op basis van overtredingscijfers Drive for Zero

### Toelichting en verklaringen bij opvallende cijfers:

- 2023 is een opstartjaar. De eerste twee trajecten werden gestart op 1 juni 2023. In de loop van 2023 werden er stapsgewijs trajecten geactiveerd. 2023 is geen volledig meetjaar.
- 2024 kan gezien worden als een volledig meetjaar, enkel het traject in Hellichtstraat werd pas op 26 januari 2024 opgestart. Daarnaast waren er in 2024 veel wegenwerven op belangrijke verkeersassen, waardoor veel verkeer langs straten reed waar het, in normale omstandigheden, niet zo massaal door zal rijden:
  - Sint Jansstraat: hoog aantal passages in 2024 omwille van rioleringswerken Nieuwebaan.
  - Walenstraat: hoog aantal passages in 2024 omwille van bouw Dijebrug op Provinciebaan. Tijdelijke verlaging van de snelheidslimiet naar 30 km/u.
- In 2025 verloopt het verkeer normaler over ontsluitingswegen dan in 2024.
  - Steenweg op Nieuwrode: laag aantal passages in 2025 omwille van rioleringswerken Steenweg op Nieuwrode.
  - Eind 2025 wordt er gewerkt op de Steenweg op Wezemaal en Torenstraat, waardoor er hier minder verkeer langskomt in die periode.

Trajectadres	Opstartdatum
Steenweg op Nieuwrode 209A - Steenweg op Nieuwrode 124A	1-6-2023
Steenweg op Nieuwrode 124A - Steenweg op Nieuwrode 209A	1-6-2023
Hogeweg 72 - Varentstraat 42	1-6-2023
Varentstraat 40 - Hogeweg 72	1-6-2023
Beverlaak 50 - Beverlaak richting Ninde	31-8-2023
Beverlaak - Beverlaak 50 richting Werchter	31-8-2023
Sint Jansstraat 107 - Sint Jansstraat 25	31-8-2023
Sint Jansstraat 25 - Sint Jansstraat 107	31-8-2023
Steenweg op Wezemaal 60 - Torenstraat t.h.v. 118	31-8-2023
Torenstraat t.h.v. 118 - Steenweg op Wezemaal 60	31-8-2023
Walenstraat 4 - Walenstraat 46	22-9-2023
Walenstraat 46 - Walenstraat 4	22-9-2023
Tremelobaan 3 - Tremelobaan 27	10-11-2023
Tremelobaan 27 - Tremelobaan 3	10-11-2023
Hogeweg 54 - Hogeweg 3	10-11-2023
Hogeweg 3 - Hogeweg 54	10-11-2023
Torenstraat 78A - Torenstraat 118	1-12-2023
Torenstraat 118 - Torenstraat 78A	1-12-2023
Hellichtstraat 6 - Hellichtstraat 139	26-1-2024
Hellichtstraat 139 - Hellichtstraat 6	26-1-2024





## 6.5 Opstartjaar 2023 – vanaf 1 juni tot 31 december 2023 – niet alle trajecten actief – 7 maanden

Periode van 1 juni tot 31 december 2023 Traject	Aantal GAS 5	Aantal passages	% Correcte snelheid
Hellichtstraat 6 - Hellichtstraat 139		-	
Hellichtstraat 139 - Hellichtstraat 6		-	
Beverlaak 50 - Beverlaak richting Ninde	35	38.651	99,91%
Beverlaak - Beverlaak 50 richting Werchter	0	57.397	100,00%
Sint Jansstraat 107 - Sint Jansstraat 25	325	172.382	99,81%
Sint Jansstraat 25 - Sint Jansstraat 107	466	160.116	99,71%
Walenstraat 4 - Walenstraat 46	0	116.045	100,00%
Walenstraat 46 - Walenstraat 4	79	191.098	99,96%
Hogeweg 72 - Varentstraat 42	307	312.031	99,90%
Varentstraat 40 - Hogeweg 72	54	164.347	99,97%
Tremelobaan 3 - Tremelobaan 27	111	44.924	99,75%
Tremelobaan 27 - Tremelobaan 3	45	39.141	99,89%
Torenstraat 78A - Torenstraat 118	3	20.576	99,99%
Steenweg op Wezemaal 60 - Torenstraat t.h.v. 118	658	138.977	99,53%
Steenweg op Nieuwrode 209A - Steenweg op Nieuwrode 124A	22	16.648	99,87%
Steenweg op Nieuwrode 124A - Steenweg op Nieuwrode 209A	38	20.432	99,81%
Hogeweg 54 - Hogeweg 3	18	43.633	99,96%
Hogeweg 3 - Hogeweg 54	95	67.339	99,86%
Torenstraat 118 - Torenstraat 78A	4	27.589	99,99%
Torenstraat t.h.v. 118 - Steenweg op Wezemaal 60	744	143.515	99,48%
	<b>3.004</b>	<b>1.774.841</b>	<b>99,83%</b>



## 6.6 Periode 1 januari tot 31 december 2024 – 12 maanden

Periode 1 januari tot 31 december 2024 Traject	Aantal GAS 5	Aantal passages	% Correcte snelheid
Hellichtstraat 6 - Hellichtstraat 139	109	180.040	99,94%
Hellichtstraat 139 - Hellichtstraat 6	435	216.458	99,80%
Beverlaak 50 - Beverlaak richting Ninde	83	160.434	99,95%
Beverlaak - Beverlaak 50 richting Werchter	41	160.954	99,97%
Sint Jansstraat 107 - Sint Jansstraat 25	753	675.033	99,89%
Sint Jansstraat 25 - Sint Jansstraat 107	1.036	597.343	99,83%
Walstraat 4 - Walstraat 46	1.380	490.722	99,72%
Walstraat 46 - Walstraat 4	1.554	453.493	99,66%
Hogeweg 72 - Varentstraat 42	364	562.142	99,94%
Varentstraat 40 - Hogeweg 72	156	442.777	99,96%
Tremelobaan 3 - Tremelobaan 27	1.093	769.582	99,86%
Tremelobaan 27 - Tremelobaan 3	636	761.759	99,92%
Torenstraat 78A - Torenstraat 118	132	507.117	99,97%
Steenweg op Wezemaal 60 - Torenstraat t.h.v. 118	925	362.266	99,74%
Steenweg op Nieuwrode 209A - Steenweg op Nieuwrode 124A	3	28.876	99,99%
Steenweg op Nieuwrode 124A - Steenweg op Nieuwrode 209A	22	34.895	99,94%
Hogeweg 54 - Hogeweg 3	399	746.589	99,95%
Hogeweg 3 - Hogeweg 54	852	771.676	99,89%
Torenstraat 118 - Torenstraat 78A	100	519.598	99,98%
Torenstraat t.h.v. 118 - Steenweg op Wezemaal 60	1.027	424.797	99,76%
	<b>11.100</b>	<b>8.866.551</b>	<b>99,87%</b>



## 6.7 Periode 1 januari tot 31 december 2025 – 12 maanden

Periode 1 januari tot 31 december 2025 Traject	Aantal GAS 5	Aantal passages	% Correcte snelheid
Hellichtstraat 6 - Hellichtstraat 139	196	344.279	99,94%
Hellichtstraat 139 - Hellichtstraat 6	374	393.118	99,90%
Beverlaak 50 - Beverlaak richting Ninde	62	337.780	99,98%
Beverlaak - Beverlaak 50 richting Werchter	70	470.012	99,99%
Sint Jansstraat 107 - Sint Jansstraat 25	145	161.627	99,91%
Sint Jansstraat 25 - Sint Jansstraat 107	202	130.488	99,85%
Walstraat 4 - Walstraat 46	16	199.180	99,99%
Walstraat 46 - Walstraat 4	13	205.064	99,99%
Hogeweg 72 - Varentstraat 42	307	476.969	99,94%
Varentstraat 40 - Hogeweg 72	182	503.374	99,96%
Tremelobaan 3 - Tremelobaan 27	632	1.172.109	99,95%
Tremelobaan 27 - Tremelobaan 3	374	1.302.854	99,97%
Torenstraat 78A - Torenstraat 118	89	359.071	99,98%
Steenweg op Wezemaal 60 - Torenstraat t.h.v. 118	463	225.767	99,79%
Steenweg op Nieuwrode 209A - Steenweg op Nieuwrode 124A	0	6.456	100,00%
Steenweg op Nieuwrode 124A - Steenweg op Nieuwrode 209A	3	9.144	99,97%
Hogeweg 54 - Hogeweg 3	71	764.092	99,99%
Hogeweg 3 - Hogeweg 54	228	809.149	99,97%
Torenstraat 118 - Torenstraat 78A	89	369.584	99,98%
Torenstraat t.h.v. 118 - Steenweg op Wezemaal 60	457	278.953	99,84%
	<b>3.973</b>	<b>8.519.070</b>	<b>99,95%</b>

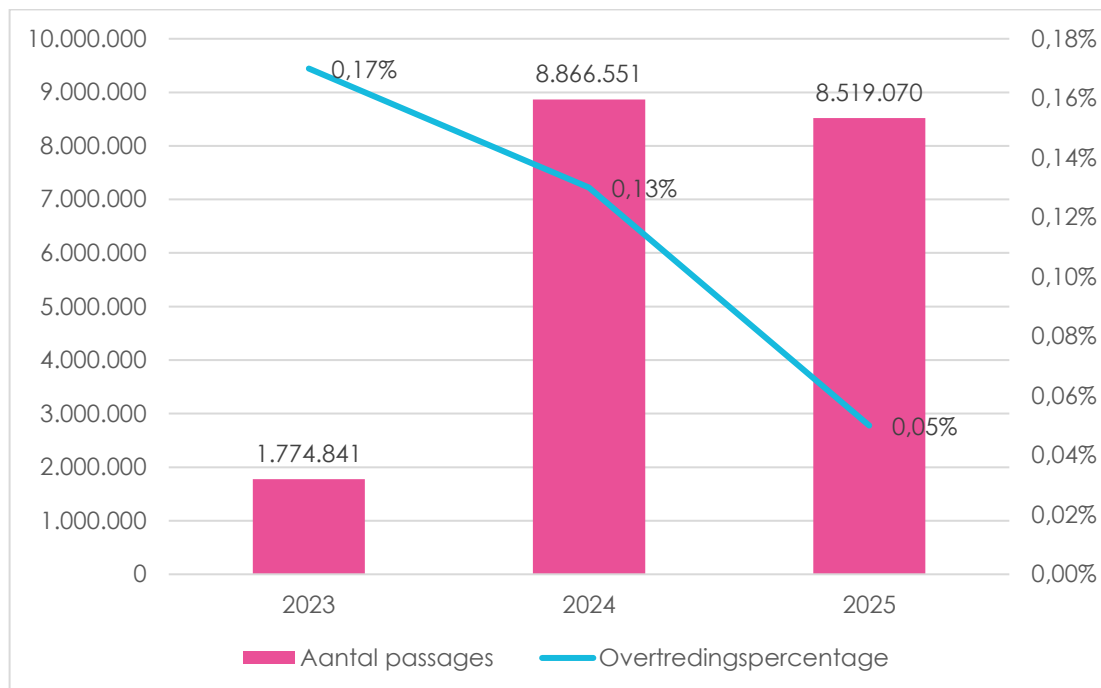


## 6.8 Periode 1 juni 2023 tot en met 31 december 2025 – 31 maanden

# GAS5 overtredingen	# passages	% houdt zich aan limiet	% in overtreding
18.077	19.160.462	99,91%	0,09%

Periode 1 juni 2023 – 31 december 2025 Traject	Aantal GAS 5	Aantal passages	% Correcte snelheid
Hellichtstraat 6 - Hellichtstraat 139	305	524.319	99,94%
Hellichtstraat 139 - Hellichtstraat 6	809	609.576	99,87%
Beverlaak 50 - Beverlaak richting Ninde	180	536.865	99,97%
Beverlaak - Beverlaak 50 richting Werchter	111	688.363	99,98%
Sint Jansstraat 107 - Sint Jansstraat 25	1.223	1.009.042	99,88%
Sint Jansstraat 25 - Sint Jansstraat 107	1.704	887.947	99,81%
Walenstraat 4 - Walenstraat 46	1.396	805.947	99,83%
Walenstraat 46 - Walenstraat 4	1.646	849.655	99,81%
Hogeweg 72 - Varentstraat 42	978	1.351.142	99,93%
Varentstraat 40 - Hogeweg 72	392	1.110.498	99,96%
Tremelobaan 3 - Tremelobaan 27	1.836	1.986.615	99,91%
Tremelobaan 27 - Tremelobaan 3	1.055	2.103.754	99,95%
Torenstraat 78A - Torenstraat 118	224	886.764	99,97%
Steenweg op Wezemaal 60 - Torenstraat t.h.v. 118	2.046	727.010	99,72%
Steenweg op Nieuwrode 209A - Steenweg op Nieuwrode 124A	25	51.980	99,95%
Steenweg op Nieuwrode 124A - Steenweg op Nieuwrode 209A	63	64.471	99,90%
Hogeweg 54 - Hogeweg 3	488	1.554.314	99,97%
Hogeweg 3 - Hogeweg 54	1.175	1.648.164	99,93%
Torenstraat 118 - Torenstraat 78A	193	916.771	99,98%
Torenstraat t.h.v. 118 - Steenweg op Wezemaal 60	2.228	847.265	99,74%
	<b>18.077</b>	<b>19.160.462</b>	<b>99,91%</b>

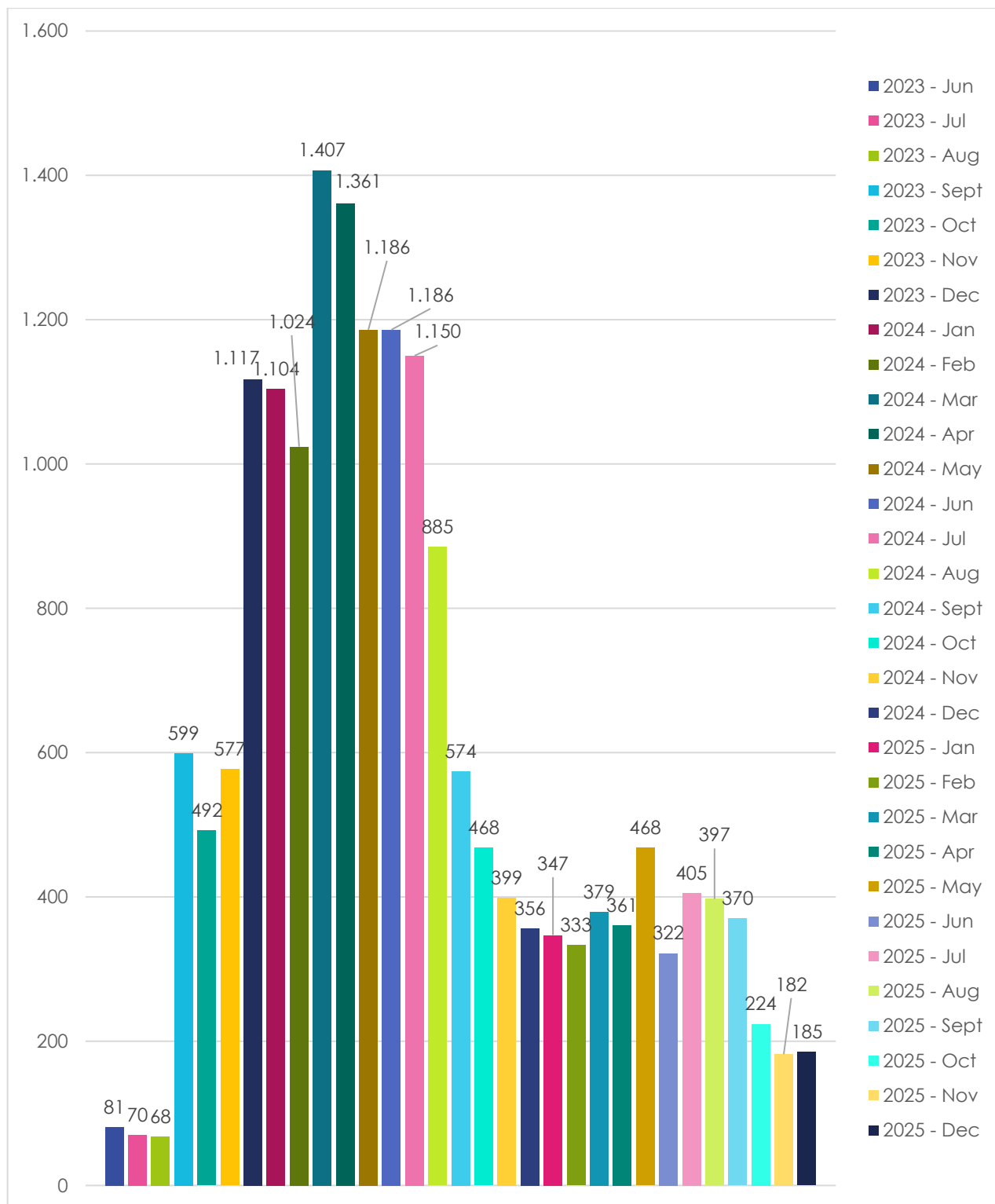
## 6.9 Aantal passages en overtredingspercentage



Het streefdoel van een maximaal overtredingspercentage van 0,16% (zie punt 5.2.1) wordt met een daling van het overtredingspercentage naar 0,05% in 2025 ruim behaald. Dit is positief voor de verkeersveiligheid en toont het belang aan van de snelheidshandhaving door middel van een trajectcontrole.



### 6.10 Drive for Zero: alle overtredingen van alle trajecten maandelijks opgeteld van 1 juni 2023 tot en met 31 december 2025 – 31 maanden





## 6.11 Evaluatie op basis van woonplaats GAS5 overtreder

Tussen 4 april 2023 (implementatie GAS5-wetgeving in Rotselaar) tot 31 december 2025:

Totaal aantal GAS5-boetes	21.950
Totaal aantal GAS5-boetes van bestuurders uit andere gemeenten dan Rotselaar	16.282
Percentage overtreders uit andere gemeenten dan Rotselaar	74%

Ongeveer 3/4 van het aantal overtredingen dat valt binnen de GAS5-wetgeving (Drive for Zero trajectcontroles, vaste flitspalen op gemeentewegen en mobiele flitscontroles door Politiezone BRT) gebeurt door bovenlokaal verkeer: bestuurders uit andere gemeenten dan Rotselaar.

Door in te zetten op automatische snelheidshandhaving dwingen we de weggebruiker om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid voor de inwoners van Rotselaar te respecteren. We zorgen er op deze manier ook voor dat de inwoners van Rotselaar als voetganger of als fietser de kans krijgen op een veilige manier de ontsluitingswegen over te steken.

## 6.12 Conclusie

- Een trajectcontrole zorgt voor een significante daling van de gereden snelheid.
- Flankerende maatregelen inzake communicatie en signalisatie zorgen voor sensibilisering, zodat inwoners en passanten goed geïnformeerd zijn over de aanwezigheid van de automatische snelheidshandhaving.
- Procentueel gezien zijn inwoners uit andere gemeenten, bestuurders die eerder doorgaand verkeer vormen, verantwoordelijk voor het overgrote deel van het aantal snelheidsovertredingen.
- Het door de gemeente gestelde streefdoel van een maximaal overtredingspercentage van 0,16% (zie punt 5.2.1) wordt met een daling van het overtredingspercentage naar 0,05% in 2025 ruim behaald, hetgeen de verkeersveiligheid sterk ten goede komt.



## 7 Financiële blik

### 7.1 Ontvangst en uitgaven

	2023	2024	2025
Aantal overtredingen Drive for Zero	3.004	11.100	3.973
Ontvangsten van overtreeders GAS5 (Drive for Zero + vaste flitspalen gemeente + mobiele flitscamera PZ BRT)	€ 135.118,00	€ 782.674,00	€ 272.021,00
Uitgaven Drive for Zero	€ 85.000,08	€ 319.904,64	€ 110.061,60
Uitgaven Provinciaal Sanctionerend Ambtenaar	€ 17.668,00	€ 99.253,00	€ 36.232,00

### 7.2 Lokaal verkeersveiligheidsfonds

De ontvangsten uit de GAS5 worden door het lokaal bestuur Rotselaar gebruikt voor acties en gerichte investeringen in mobiliteit, verkeersveiligheid, sensibilisering en de aanpassing van de schoolomgevingen.

Hierbij werd onder andere ingezet op de plaatsing van extra SIB-borden, aankoop en plaatsing van wegdekreflectoren aan alle zebrapaden op ontsluitingswegen, de vernieuwing van verkeerslichten op de gewestwegen, investeringen in de veilige schoolomgeving van VBS De Klinker, symbooltegels op parkeerplaatsen voor personen met een handicap, uitbesteding van verkeerstellingen in het kader van het mobiliteitsplan, aankoop van een anonieme verkeersteller, aankoop en plaatsing van lichtgevende gevaarsborden aan een belangrijke fietsdoorsteek en gevaarlijke bocht, herstel van beschadigde verkeersremmers, aankoop en plaatsing van bijkomende fietsaanleunbeugels.

## 8 Verkeersveiligheid

In juni 2025 hebben UHasselt, Nuhma en S-Lim een onderzoek afgerond naar 'De impact van gemeentelijke trajectcontroles in Limburg (BE)':

"Uit deze analyses van data voor de periode 2018-2023 blijkt dat de invoering van gemeentelijke TC in Limburg een statistisch significant effect heeft op het aantal verkeersongevallen. De invoering van TC heeft namelijk geleid tot een gemiddelde daling van het aantal verkeersongevallen met 38% meer t.o.v. de evolutie op vergelijkbare wegen. Dit betekent een daling van 38% bovenop wat men zou verwachten als er geen TC was ingevoerd. En ook dat de daling op wegen met TC 38% groter is dan de evolutie (daling of stijging) op gelijkaardige wegen zonder TC over dezelfde tijd."

Bron: Marneffe, 2025, *Analyse van de impact van trajectcontroles op het aantal en de ernstgraad van verkeersongevallen*.

Overdreven en onaangepaste snelheid zijn de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen.

Bron: Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018.

- Een algemeen aanvaard principe is dat elke 1% toename van de gemiddelde snelheid leidt tot een toename van 4% van het risico op een dodelijk ongeval en 3% toename van het risico op een ernstig ongeval.
- Een verlaging van de gemiddelde snelheid met 5% beïnvloedt ook de drempelwaarde voor het risico op overlijden en ernstig letsel bij verschillende botsingen:
  - Voor voetgangers die door de voorzijde van een auto worden geraakt, stijgt het overlijdensrisico snel (met een 4,5-voud van 50 km/u tot 65 km/u).
  - Bij zijdelingse botsingen tussen auto's bedraagt het overlijdensrisico voor inzittenden van auto's 85% bij 65 km/u.
  - Voor inzittenden met gordel in de best ontworpen auto's (Euro NCAP 5-sterren) is de drempelwaarde voor ernstige en dodelijke letsels vastgesteld op 70 km/u (rijnsnelheid bij botsing) bij frontale botsingen tussen auto's onderling.
- Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe meer afstand er nodig is om tot stilstand te komen. De totale stopafstand bestaat uit de afstand afgelegd tijdens de reactietijd plus de afstand die de auto nodig heeft om tot stilstand te komen vanaf het moment dat het rempedaal ingedrukt wordt (remafstand). Met een auto in perfecte staat en op een droog wegdek, is er aan 50 km/u 27 meter nodig om stil te staan (of de gevelbreedte van een vijftal rijhuizen). Aan een snelheid van 70 km/u is dat al 45 meter.
- Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe groter de impact bij een ongeval. Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe groter de krachten die vrijkomen bij een botsing. Dit heeft een invloed op de ernst van de (lichamelijke) schade. Hoe hoger de snelheid, hoe hoger de mogelijke impact en hoe meer kans op ernstige letsels. (Meerdere) ernstige letsels kunnen de kans op overlijden vergroten.
  - Zo komt bij een botsing aan 30 km/u tegen een vast voorwerp de impact overeen met een val van de eerste verdieping van een gebouw of 3,5m.
  - Aan 50 km/u tegen een vast voorwerp is vergelijkbaar met een val van de derde verdieping (10 meter).
  - Kwetsbare weggebruikers hebben nog veel meer kans op letsels aangezien ze niet beschermd zijn.

Daarom is het belangrijk dat op plaatsen waar maar maximum 50 km/u gereden mag worden ook effectief de snelheid van 50 km/u gehandhaafd wordt.

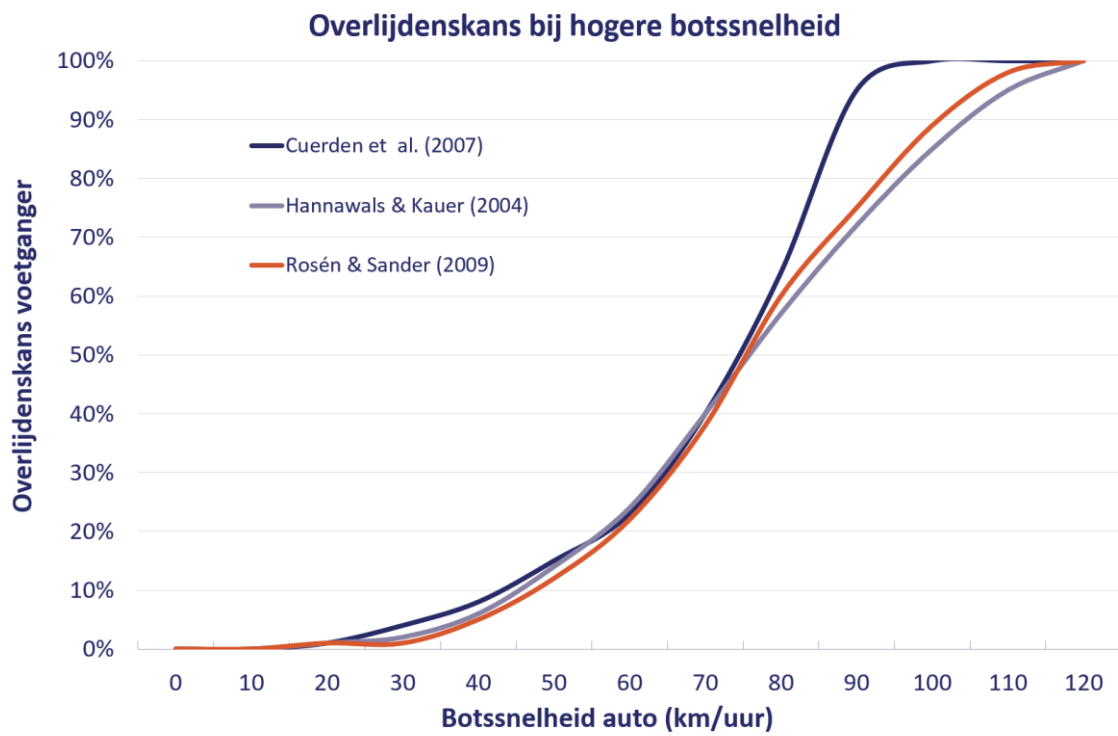
- Hoe sneller een bestuurder rijdt, hoe kleiner het gezichtsveld wordt. Hierdoor ziet een bestuurder veel minder van wat er links en rechts rondom hem gebeurt.
  - Bij 30 km/u bestaat een gezichtsveld van meer dan 100°, bij 120 km/u maar 30°. Die vernauwing van het gezichtsveld bij hoge snelheden noemt men tunnelzicht:
  - Bestuurders merken minder op, bijvoorbeeld verkeersborden of overstekende voetgangers.
  - Bestuurders kunnen moeilijker onverwachte hindernissen ontwijken.
  - Hoe sneller een bestuurder rijdt, hoe meer informatie de hersenen op minder tijd moeten verwerken. Ook daardoor riskeren bestuurders belangrijke zaken uit het oog te verliezen.
  - Op een autosnelweg is dat probleem minder groot, want iedereen rijdt aan een gelijkaardige snelheid en in dezelfde richting. Op lokale wegen daarentegen kunnen steeds onverwachte gebeurtenissen plaatsvinden.
  
- Draagvlak bij de burger  
 Uit de studie 'Gedragsbevraging van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (gedragsbevraging snelheid augustus 2022 van VSV) blijkt dat:
  - 77% van de Vlaamse automobilisten tot 54 jaar het belangrijk vindt om zich aan de snelheidslimieten te houden (tegenover 62% in 2020).
  - 68% zegt dat zijn directe familie (ouders, kinderen of partner) verwacht dat ze zich steeds aan de limieten houden (tegenover 55% in 2020).
  - 57% de kans groot tot zeer groot acht dat hij een verkeersongeval zou veroorzaken als hij sneller zou rijden dan toegelaten (tegenover 33% in 2021).
  - 33% van de bestuurders denkt sneller dan toegelaten te kunnen rijden zonder daarbij anderen in gevaar te brengen (tegenover 40% in 2020).
  - 23% van de bestuurders helemaal niet overtuigd is van het positieve effect van een lagere snelheid op de verkeersveiligheid. Handhaving is een sleutel om ervoor te zorgen dat ook deze bestuurders een veilige snelheid in het verkeer zullen aanhouden.

## UIT SWOV Factsheet Snelheid en snelheidsmanagement

Snelheidscamera's en trajectcontroles zijn beide zeer effectief in het terugdringen van ongevallen, maar trajectcontroles zijn effectiever. Volgens een meta-analyse van studies naar snelheidstoezicht [\[36\]](#), leidt de invoering van cameratoezicht tot een afname van het aantal ongevallen van 19% en tot een afname van het aantal ernstige en dodelijke ongevallen van 21%. Volgens een meta-analyse van studies naar trajectcontrole [\[37\]](#) leidt dit tot een afname van alle ongevallen van 30% en een afname van het aantal ernstige en dodelijke ongevallen van 56%. Voor meer informatie zie de SWOV-factsheet [Verkeershandhaving](#).

## Bescherming van de andere weggebruikers

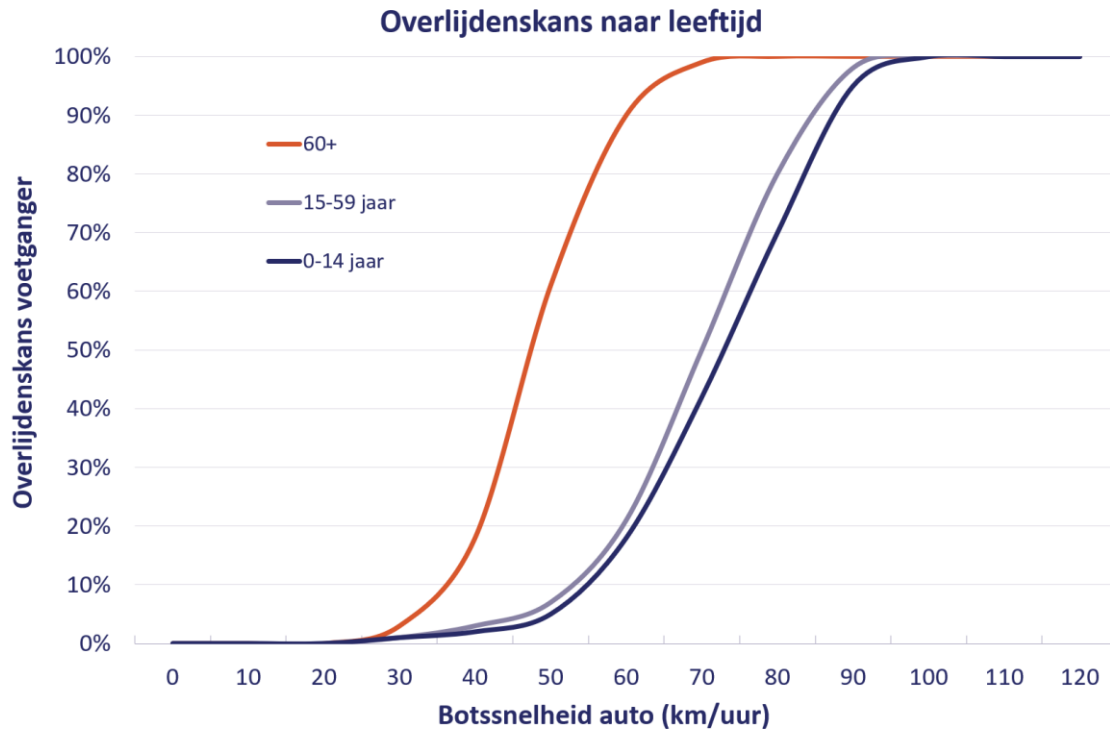
Van geheel andere orde zijn de massaverschillen bij een botsing tussen een motorvoertuig en een niet-beschermde en dus kwetsbare (brom)fietser of voetganger. Dan is sprake van massaverschillen vanaf een factor 10 (bij zeer lichte kleine auto's) tot bijna 700 (bij vrachtauto's van 50 ton). De overlevingskansen van kwetsbare verkeersdeelnemers dalen daarom dramatisch met het toenemen van de (bots)snelheid (*Afbeelding 4*). Een overzicht van verschillende studies [\[22\]](#) laat zien dat bij een botssnelheid van 30 km/uur meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenauto overleeft; bij een botssnelheid van 50 km/uur overleeft ongeveer 85% van de voetgangers; bij een botssnelheid van 80 km/uur is dat ongeveer 40% en bij een botssnelheid van 100 km/uur slechts een enkeling.



Afbeelding 4. De relatie tussen botssnelheid en overlijdenskans van voetgangers bij een botsing met een personenauto (Bron: [\[22\]](#)).

## Kwetsbaarheid

Verder zijn oudere verkeersdeelnemers fysiek kwetsbaarder dan jongere verkeersdeelnemers. Bij eenzelfde botsnelheid is de kans dat zij een botsing overleven daarom beduidend kleiner (zie Afbeelding 5; Davis, 2001; in [\[22\]](#)).



Afbeelding 5. De relatie tussen botsnelheid en overlijdenskans van voetgangers in verschillende leeftijdsgroepen bij een botsing met een personenauto (Davis, 2001; in [\[22\]](#)).