

# Beleidskader flitspalen 2021

*Structurele controle roodlicht en snelheid*

OPENBAAR MINISTERIE



Parket CVOM, Afdeling Beleid & Strategie

Februari 2021

[flitspalen.cvom@om.nl](mailto:flitspalen.cvom@om.nl)



2022004889

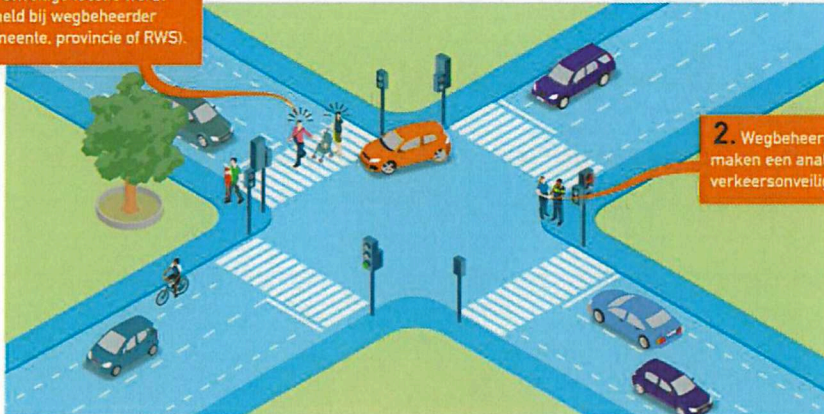
## Samenvatting

OPENBAAR MINISTERIE

# Aanvraagprocedure flitspaal

Een flitspaal kan een oplossing zijn voor een verkeersonveilige situatie. Maar er bestaan ook alternatieven. Parket CVOM weegt alle aanvragen zorgvuldig af.

1. Onveilige locatie wordt gemeld bij wegbeheerder (gemeente, provincie of RWS).



2. Wegbeheerder en politie maken een analyse van de verkeersonveiligheid.



3. Wegbeheerder neemt verkeersremmende maatregelen (bv. een rotonde).

4. Indien een infrastructurele aanpassing en/of communicatie inzet onvoldoende bijdraagt aan de verkeersveiligheid, wordt een aanvraag voor een flitspaal ingediend bij Parket CVOM.



5. Parket CVOM beoordeelt de aanvraag op basis van:

- ✓ Analyse ongevallen
- ✓ Analyse verkeersbewegingen
- ✓ Overtredingsgedrag
- ✓ Risicofactoren
- ✓ Toetsing locatie

Vragen?

Flitspalen.cvom@om.nl

## Inleiding

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (Parket CVOM) is hét expertisecentrum verkeer en vervoer van het Openbaar Ministerie (OM). Hiermee borgt Parket CVOM de kwaliteit bij de verwerking van zowel Mulder- als strafzaken op het gebied van verkeer. Het Parket geeft daarnaast adviezen over wet- en regelgeving op verkeersgebied aan onder andere gemeenten en lokale parketten. Ook beoordeelt Parket CVOM alle beroepen die zijn ingediend tegen Mulderfeiten zoals overtredingen snelheid en roodlicht. Daarnaast is het OM eigenaar van alle flitspalen in Nederland en beoordeelt Parket CVOM alle flitspaalaanvragen en is zij verantwoordelijk voor de besluitvorming rondom plaatsing en verwijdering van flitspalen.

In die rol past een centrale sturing op en het ontwikkelen van kaders voor de inzet van handhavingsmiddelen, waaronder flitspalen. Door een duidelijke kaderstelling kunnen aanvragen getoetst worden op de bijdrage die ze kunnen leveren aan de verkeershandhaving. Door uniforme criteria ontstaat eenduidig beleid en worden regionale verschillen voorkomen. Landelijk beleid draagt tevens bij aan het vergroten van het draagvlak voor de verkeershandhaving.

Dit beleidskader is een doorontwikkeling van het Beleidskader Flitspalen uit 2015, aangevuld met de visie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veiligheid van deur tot deur. In dit beleidskader worden de richtlijnen gegeven voor het aanvragen en beoordelen van een flitspaal voor snelheid- en roodlichthandhaving en het gebruik ervan op locatie. Ook wordt een aantal uitgangspunten voor de evaluatie en vervanging van huidige en toekomstige flitspalen benoemd. Daarnaast hebben toekomstige technische ontwikkelingen effect op digitale handhaving en actualisering van dit beleidskader. Met dit document kan door wegbeheerders worden nagegaan of zij voldoen aan de voorwaarden die gelden bij het toewijzen van een aanvraag.

## Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Openbaar Ministerie heeft zich samen met haar ketenpartners gecommitteerd aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veiligheid van deur tot deur (hierna: SPV).<sup>1</sup> Gezamenlijk is een visie gevormd op de aanpak van verkeersveiligheid, waarbij nadruk ligt op een proactieve aanpak op basis van risico's in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen.

Dit heeft ook gevolgen voor de selectie van flitspaallocaties. Naast zicht op 'objectieve onveiligheid' op basis van snelheid, ongevallen en eventueel rood licht negatie zoekt dit beleidskader aansluiting bij de risico gestuurde aanpak. Deze aanpak – die nog in ontwikkeling is – houdt in het verzamelen en analyseren van informatie over risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Dit zijn bijvoorbeeld risico's op basis van infrastructuur (zoals een onveilig kruispunt) of weggebruikers (zoals smartphonegebruik). Door de inschatting van risico's kan de verantwoordelijke organisatie preventief actie ondernemen. Daarnaast zijn in het SPV onder andere snelheid en rood licht als prioriteiten in de verkeershandhaving benoemd.



## Aanbesteding

Naast behoefte aan een nieuw beleidskader dat meer in lijn is met het SPV, is ook een nieuwe aanbesteding van flitspalen aanleiding het beleidskader te herzien. Doel is om met het beschikbaar aantal flitspalen een zo groot mogelijke bijdrage aan verkeersveiligheid in het hele land te bereiken. Om een zo optimaal mogelijke bijdrage aan de handavingsdruk en verkeersveiligheid te leveren op die locaties waar dat het hardst nodig is, worden onder verantwoordelijkheid van Parket CVOM in afstemming met de politie, flitspaallocaties periodiek geëvalueerd en indien nodig worden palen verplaatst.

<sup>1</sup> [www.verkeersveiligheid2030.nl](http://www.verkeersveiligheid2030.nl)

## Uitgangspunten inzetbeleid

Als er op een locatie sprake lijkt van een objectief verkeersveiligheidsprobleem, vindt lokaal afstemming plaats over de analyse en aanpak van het probleem. In overleg tussen de politie en de wegbeheerder kan het probleem op drie manieren – al dan niet gecombineerd – aangepakt worden: op het gebied van infrastructuur, communicatie of handhaving. De maatregelen zijn afhankelijk van de lokale situatie. Het gaat hierbij onder meer om de volgende overwegingen:

- Infrastructuur  
Het gedrag van de verkeersdeelnemers kan beïnvloed worden door een passende infrastructuur. In combinatie met een geloofwaardige snelheidslimiet overtreedt de verkeersdeelnemer minder snel de verkeersregels. Zijn er mogelijkheden voor infrastructuurverbeteringen om de verkeersveiligheid binnen 2 jaar te vergroten?
- Communicatie  
Bij goede communicatie is de bebording voldoende duidelijk en bestaat er geen twijfel over de geldende limiet. Is op het betreffende wegvak voor de weggebruiker duidelijk hoe men zich dient te gedragen? Is een specifieke doelgroep - bv. scholieren, ouderen, fietsers, bromfietzers, passanten/spitsverkeer - (getracht) te beïnvloeden?
- Handhaving  
Handhaving is in principe het sluitstuk. Dit betekent, dat eerst ingezet wordt op het aanbrengen van een passende infrastructuur met een geloofwaardige snelheidslimiet en het beïnvloeden van gedrag. Pas als is vastgesteld dat handhaving de meest geëigende of enige aanpak is bij het bestrijden van een verkeersonveilige situatie is de vraag relevant welke vorm van handhaving nodig is:

### *Mobiele handhaving*

Indien het overtredingsgedrag niet structureel is en het karakter van de locatie zich hiertoe leent, kan mobiele handhaving (radarcontrole, lasergun/staandhoudingen) in voldoende mate bijdragen aan de verkeersveiligheid.

### *Structurele handhaving*

Een flitspaal handhaaft altijd en is geschikt bij overtredingsgedrag dat gedurende 24/7 een risico vormt voor de verkeersveiligheid. Handhaving bestaat hierbij uit een 'punt-meting'.

## Aanvraag van een flitspaal

Als de wegbeheerder en de politie vinden dat een locatie zodanig verkeersonveilig is of dat er risico op verkeersongevallen is en verwachten dat een flitspaal verbetering biedt, dan levert de wegbeheerder schriftelijk een kwantitatieve en kwalitatieve onderbouwing aan. Daarin staat waarom op deze locatie een flitspaal nodig is en worden de risico's in kaart gebracht. Hierbij is het van belang om de volgende punten te onderbouwen:

- a. De structurele verkeersonveiligheid;
- b. Geen- of onvoldoende uitkomst in infrastructurele aanpassingen of door communicatieve bijdragen;
- c. Onvoldoende effecten naar aanleiding van voorgaande (mobiele) handhaving.

Als uit een valide onderbouwing blijkt dat handhaving door middel van een flitspaal naar verwachting een positieve bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, kan besloten worden om de aanvraag toe te kennen. Het definitieve besluit tot toezegging van een flitspaal wordt genomen door Parket CVOM (afdeling B&S) onder voorbehoud van het ondertekenen van de wegbeheerdersovereenkomst door de wegbeheerder en de plaatsingsmogelijkheden.

### ***Criteria voor de aanvraag van een flitspaal***

Een aanvraag voor een flitspaal moet goed onderbouwd zijn. Met cijfers kan het veiligheidsprobleem kwantitatief onderbouwd worden. Als uit metingen volgt dat het overtredingsgedrag en het aantal ongevallen relatief hoog ligt, ondersteunt dit de aanvraag voor een flitspaal. Als er geen probleem is met het overtredingsgedrag (snelheid/rood licht) zal er ook geen flitspaal worden geplaatst. Echter, enkel cijfers vormen onvoldoende basis om een aanvraag in te dienen en te duiden. Bij de beoordeling wordt ook de analyse van risicofactoren voor verkeersonveiligheid meegewogen. Aangevuld met een kwalitatieve onderbouwing wordt een complete aanvraag ingediend op basis waarvan Parket CVOM een zorgvuldige afweging maakt.

#### 1. Verkeersintensiteit en omschrijving locatie

In de aanvraag wordt de locatie waarop de aanvraag ziet, beschreven: in welke omgeving ligt de weg en wat is de functie en het gebruik hiervan? De omschrijving wordt aangevuld met een meting van de verkeersintensiteit in een periode van minimaal 14 dagen.

#### 2. Overtredingscijfers

##### *Snelheidsgedrag*

Overtredingsgedrag van snelheid kan op verschillende manieren gemeten worden. Hiervoor kan gebruikt gemaakt worden van meetlussen, wegkantradar of floating car data. Van belang is dat er een betrouwbaar inzicht wordt gegeven in het snelheidsgedrag op het betreffende wegvak of kruising verdeeld over de dag. Het overtredingspercentage en de V85 zijn hierbij relevant. Er wordt alleen een flitspaal geplaatst als er ook daadwerkelijk sprake is van structureel overtredingsgedrag. Anders valt er onvoldoende effect te behalen voor de flitspaal.

### *Roodlichtnegatie*

Voor de berekening van het percentage roodlichtnegatie kan de data uit de verkeersregelinstallatie veel informatie geven. Voor de inzet van handhaving geldt voor het overtredingspercentage een richtlijn van gemiddeld 1% per uur voor de betreffende rijrichting. Een flitspaal voor roodlichtnegatie wordt in principe altijd gecombineerd met handhaving op snelheid. Daarom is het van belang ook het overtredingsgedrag voor snelheid te berekenen. Dit overtredingspercentage is nodig bij de onderbouwing van de aanvraag.

### 3. Verkeersongevallen

De verkeersongevallen van de laatste 3 jaren worden onderzocht. Bij de analyse van de aard van en het soort ongeval ligt de nadruk op snelheid als vermoedelijke oorzaak.

### 4. Kwalitatieve onderbouwing (verkeersspecialist) politie en gemeente

Mede door beperkte ongevallenregistratie is het niet altijd mogelijk om de aanvraag kwantitatief te onderbouwen. Als de wegbeheerder en de politie van mening zijn dat een locatie zodanig verkeersonveilig is en een flitspaal daarbij verbetering biedt – bijvoorbeeld op basis van de resultaten van mobiele handhaving – wordt schriftelijk een kwalitatieve onderbouwing meegeleverd bij de aanvraag van een flitspaal. Hierin worden de onveiligheid en de risico's van de locatie toegelicht. Als dit een valide onderbouwing is waaruit blijkt dat handhaving door middel van een flitspaal naar verwachting een positieve bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, kan besloten worden om de aanvraag toe te kennen.

### 5. Risicoanalyse

Naast concrete cijfers worden bij de beoordeling van een aanvraag de risico's op de locatie beoordeeld. De risico's in een verkeerssituatie zijn per locatie verschillend. Voorbeelden zijn:

- *Bomenrij langs weg;*
- *Oversteeklocatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers.*
- *Fietsroute naar scholen in directe omgeving*

### **Stappenplan aanvraag**

Een verzoek tot handhaving kan binnenkomen bij, of voortkomen uit, het arrondissementsparket, de politie of de wegbeheerder. Het traject van aanvraag van een flitspaal tot toewijzing van een flitspaal op een locatie is visueel weergegeven in de Infographic aan het begin van dit beleidskader, en bestaat uit de volgende stappen:

1. De wegbeheerder en de politie stellen op basis van dit beleidskader gezamenlijk een aanvraag voor een flitspaal op. Vragen over de aanvraag of vereisten kunnen gemaïld worden naar [flitspalen.cvom@om.nl](mailto:flitspalen.cvom@om.nl);
2. De politie informeert het lokale parket over de aanvraag;
3. De wegbeheerder stuurt de aanvraag in bij Parket CVOM ([flitspalen.cvom@om.nl](mailto:flitspalen.cvom@om.nl));
4. Parket CVOM (afdeling B&S) beoordeelt of de aanvraag voldoet aan het beleidskader
  - a. bij afwijzing: Parket CVOM motiveert afwijzing richting aanvragers;
  - b. bij toewijzing: Parket CVOM geeft opdracht tot plaatsing onder voorbehoud van plaatsingsmogelijkheden.



## Randvoorwaarden en uitgangspunten

- Het Parket CVOM neemt het besluit over plaatsing van een flitspaal.
- Het besluit van Parket CVOM tot plaatsing is altijd onder voorbehoud van het ondertekenen van de wegbeheerdersovereenkomst door de wegbeheerder en de plaatsingsmogelijkheid.
- Een flitspaal wordt alleen geplaatst ter vergroting van de verkeersveiligheid;
- Flitspalen staan altijd aan (24/7);
- Er worden maximaal 2 flitspalen per kruispunt geplaatst;
- Er worden op een wegvak een beperkt aantal palen geplaatst. Alleen in nauw overleg met Parket CVOM kan hiervan worden afgeweken.
- Flitspalen worden bij voorkeur niet op dezelfde weg op meerdere kruispunten direct achter elkaar geplaatst;
- Een roodlichtcamera handhaaft in principe ook altijd op snelheid;
- Voor flitspalen voor rood licht geldt dat de ingestelde geellichttijd van de VRI moet voldoen aan de minimum voorschriften van de CROW;
- Bij de huidige flitspalen wordt gehandhaafd op maximaal 3 rijstroken. Indien hiermee niet alle rijstroken gedekt zijn, wordt op de voor die situatie gevaarlijkste rijstroken (op basis van analyse/ motivatie door politie) gehandhaafd. Hierbij geldt als uitgangspunt dat er 1 paal in 1 richting op een locatie wordt geplaatst en gestreefd wordt naar landelijke spreiding;
- Het risico op voortgezette handeling wordt zoveel mogelijk beperkt om onterechte overtredingen te voorkomen en het beleid richting verkeersdeelnemers goed uit te kunnen leggen. Dit houdt in dat tussen elke opvolgende flitspaal van de weggebruiker wordt verwacht dat het rijgedrag wordt heroverwogen. Er worden daarom bij het plaatsen van flitspalen op weggedeelten waar geen zijwegen, kruispunten, rotondes e.d. aanwezig zijn en dus mogelijk geen heroverweging om de snelheid aan te passen is geweest, minimumafstanden in acht genomen. De minimumafstanden zijn in onderstaande tabel opgenomen:

Maximum snelheid	Minimale afstand tussen flitspalen
50 km/h	1000 meter
70 km/h	1500 meter
80 km/h	1500 meter
100 km/h	1500 meter

- Er worden in principe geen flitspalen geplaatst op wegen met een snelheidsregime vanaf 100 km p/u, vanwege het risico op plotseling remmen in combinatie met de hoge snelheid. In incidentele gevallen kan in overleg voor specifieke locaties een uitzondering gemaakt worden.
- 30 km gebieden: Er worden geen flitspalen geplaatst in 30 km gebieden. Voor het vergroten van de verkeersveiligheid door het verbeteren van naleefgedrag van deze limiet zijn andere maatregelen meer geschikt. De gemeente en politie kunnen hierover op lokaal niveau afspraken maken.
- 60 km gebieden: Er wordt terughoudend omgegaan met het toekennen van flitspalen op locaties in 60 km gebieden vanwege de hogere inrichtingseisen vanuit Duurzaam Veilig. De geloofwaardigheid van de limiet op 60 km wegen is hierbij van belang.
- Elke plaatsing van een flitspaal is van tijdelijke duur. Uitgangspunt is dat de wegbeheerder zich actief inzet voor verbetering van de verkeersveiligheid en dat op termijn de verkeerssituatie dusdanig verbeterd is, dat structurele handhaving niet langer noodzakelijk is. Indien hier aanleiding toe is, kan een locatie worden geëvalueerd waarna besloten wordt de paal van een locatie te verwijderen;
- Bij vervanging van bestaande flitspalen voert Parket CVOM een evaluatie uit. Bij de evaluatie wordt advies gevraagd aan de politie. Naast overtredingspercentage, aantal passanten, risico, weginrichting, mate van gebruik door kwetsbare verkeersdeelnemers etc. speelt ook het aantal flitspalen dat reeds op een weg of in een gebied aanwezig is een rol. Gestreefd wordt naar een maximale bijdrage aan verkeersveiligheid door een betere verdeling van de flitspalen over de meest onveilige locaties in het land conform meer uniforme locatiecriteria.

## **Verwijderen van een flitspaal**

Voor het plaatsen van een flitspaal wordt er met de wegbeheerder een zogenaamde wegbeheerdersovereenkomst afgesloten. Hierin zijn afspraken vastgelegd over de rol, taak en verantwoordelijkheden van wegbeheerder en OM.

Zodra wegwerkzaamheden worden gepland, informeert de wegbeheerder het OM hiervan tijdig via: [PostbusContractmanagementFlitspalen@cjib.minvenj.nl](mailto:PostbusContractmanagementFlitspalen@cjib.minvenj.nl).

Bij grootschalige reconstructie of werkzaamheden kan het nodig zijn dat een flitspaal verwijderd dient te worden of langdurig uit handhaving wordt gehaald. Het uitgangspunt is dat met een reconstructie de verkeersveiligheid wordt vergroot en een flitspaal niet meer nodig is. In principe wordt een flitspaal na reconstructie dan ook niet teruggeplaatst. Het is echter wel afhankelijk van de situatie. Indien de wegbeheerder van mening is dat het noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid dat de flitspaal wordt teruggeplaatst, wordt hiervoor advies gevraagd aan de politie. Op basis hiervan neemt Parket CVOM een besluit.

Een flitspaal kan ook verwijderd worden op basis van een periodieke evaluatie door Parket CVOM. Redenen hiervoor kunnen zijn dat de snelheidslimiet niet (meer) geloofwaardig is, de inrichting van de weg niet op orde is of als blijkt dat de flitspaal op een andere locatie nodig is en daar naar verwachting een betere bijdrage aan verbetering van de verkeersveiligheid levert. Indien dit het geval is stemt Parket CVOM dit af met de politie en informeert de wegbeheerder.

## **Communicatie**

Met de plaatsing van een flitspaal, verandert de bestaande situatie en kunnen er vragen vanuit de omgeving ontstaan. Duidelijke en tijdige informatie over de geplande wijzigingen helpt bij voorspoedige acceptatie van de nieuwe situatie door betrokkenen. Door te communiceren over de plaatsing van de flitspaal worden vragen voorkomen, burgers betrokken bij de plannen van de wegbeheerder en laten we zien dat de verkeersveiligheid wordt aangepakt. Het is daarom belangrijk om uit te leggen waarom de flitspaal er komt.

Parket CVOM heeft drie standaardberichten opgesteld waarin geïnformeerd wordt over de plaatsing van een flitspaal: voor de aankondiging van een nieuwe paal, de inwerkingtreding van de flitspaal, en het verwijderen van een flitspaal. Het bericht waarin de flitspaal wordt aangekondigd, wordt gecommuniceerd vanuit de wegbeheerder. Uiteraard staat het de wegbeheerder vrij de tekst te wijzigen, zodat deze past binnen het lokale communicatiebeleid. Het bericht waarin de inwerkingtreding van de flitspaal wordt aangekondigd, wordt door Parket CVOM gepubliceerd op [www.OM.nl](http://www.OM.nl). De inhoud van beide berichten wordt afgestemd tussen de wegbeheerder en Parket CVOM.

Als een flitspaal wordt verwijderd wordt dit tijdig door Parket CVOM gecommuniceerd, om omwonenden hierop voor de bereiden en inzicht te geven in de overwegingen voor de verwijdering.

