

**Beleidskader Flitspalen**  
**Snelheid, roodlicht en handhaven gesloten verklaring**

<b>Auteur:</b>	<b>Drs. D. Hofstra</b> <b>Drs. Ing. E. Veldkamp</b>	<b>Definitief 4.0</b>
<b>Opdrachtgever</b>	<b>OM, Parket CVOM</b> <b>namens deze</b> <b>Mr. P. Spoon</b>	<b>Paraaf akkoord</b> <b>Opdrachtgever:</b>
<b>Datum:</b>	<b>4 juni 2015</b>	

## 1. Inleiding en doel

De plaatsing en het gebruik van flitspalen leent zich voor een landelijke en uniforme aanpak. Door uniforme criteria ontstaat eenduidig beleid en het voorkomt regionale verschillen. Landelijk beleid draagt tevens bij aan het vergroten van het draagvlak voor de verkeershandhaving.

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) is binnen het OM verantwoordelijk voor het landelijk verkeershandhavingsbeleid. In die rol past een centrale sturing op en het ontwikkelen van kaders voor de inzet van de handhavingsmiddelen.

Naast een update van het beleidskader voor flitspalen voor snelheid en roodlicht wordt in dit beleidskader een hoofdstuk gewijd aan flitspalen c.q. camera's die ingezet worden om een toegang verbod tot een deel van de gemeente door middel van categorie C borden (gesloten verklaringen) te handhaven. Het OM heeft geen directe betrokkenheid bij het plaatsen van deze variant palen aangezien het OM alleen flitspalen inzet op locaties waar een aantoonbaar verkeersveiligheidsprobleem is. Het handhaven van gesloten verklaringen is niet ingegeven vanuit verkeersveiligheid maar vanuit leefbaarheid. Deze flitspalen worden niet in opdracht van het OM aangeschaft. Aangezien deze overtredingen wel de strafrechtketen in gaan, heeft het OM, op verzoek van de wegbeheerders en de (direct) toezichthouders, besloten randvoorwaarden vast te stellen en deze ook op te nemen in dit beleidskader.

Het beleidskader geeft inhoudelijk kaders aan voor:

1. de aanvraag voor de plaatsing van een flitspaal voor snelheid- en roodlichthandhaving en het gebruik ervan op een locatie;
2. de randvoorwaarden die gelden wanneer een wegbeheerder, meestal een gemeente, voor eigen rekening en risico een flitspaal wil plaatsen om een gesloten verklaring (categorie C bord) te handhaven.

Onder flitspalen worden in dit document verstaan flitspalen voor snelheid en rood licht. Wanneer over flitspalen voor het handhaven gesloten verklaringen gesproken wordt, zal dit expliciet vermeld worden als flitspalen HGV.

## 2. Strategische uitgangspunten inzetbeleid flitspalen snelheid en roodlicht

Bij het formuleren van het beleid worden onderstaande strategische uitgangspunten gehanteerd.

### *Uitgangspunten*

- Flitspalen moeten worden geplaatst op locaties<sup>1</sup> op basis van vooraf geformuleerde criteria voor verkeersveiligheid. Voorkomen moet worden dat palen geplaatst worden die niet aan de criteria voldoen (zgn. "politieke" palen).
- Flitspalen bij kruisingen zijn opvallend door politiestriping op de kast. De flitspalen voor snelheid worden uitgevoerd in de kleuren grijs (bebouwd) en groen (natuurlijke omgeving).
- Handhaving is in principe sluitstuk. Dat betekent dat eerst ingezet wordt op het beïnvloeden van gedrag en het aanbrenge van een passende infrastructuur. Hierdoor is de verkeersdeelnemer minder snel geneigd of in staat tot overtreding van de verkeersregels. Pas als is vastgesteld dat handhaving de meest geëigende of enige aanpak is bij het bestrijden van een verkeersonveilige situatie, wordt de vraag relevant welke vorm van handhaving nodig is. Wordt een flitspaal wenselijk geacht, dan moet de aanvraag voldoen aan de criteria van Bijlage 1. Het

---

<sup>1</sup> Een locatie kan een wegvak, een kruispunt of een deel van een wegvak zijn.

definitieve besluit tot plaatsing wordt genomen door Parket CVOM (afdeling B&S) in afstemming met het arrondissementsparket.

- Mede door beperkte ongevallenregistratie is het niet altijd mogelijk om aan de criteria voor een flitspaal uit bijlage 1 te voldoen. Als de wegbeheerder en politie toch van mening zijn dat een locatie zodanig verkeersonveilig is en een flitspaal daarbij verbetering biedt, kan schriftelijk een kwalitatieve onderbouwing mee geleverd worden waarom op deze locatie toch een flitspaal nodig is. De onveiligheid van de locatie dient te worden toegelicht. Indien het een valide onderbouwing is waaruit blijkt dat handhaving door middel van een flitspaal naar verwachting een positieve bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, kan (alsnog) besloten worden om de aanvraag toe te kennen.
- Flitspalen staan altijd aan (24/7).
- Het risico op voortgezette handeling dient zoveel mogelijk beperkt te worden om onterechte overtredingen te voorkomen en het beleid richting burger goed uit te kunnen leggen. 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	Afstand tussen 2 flitspalen
50 km/h	1000 meter
60 km/h	1500 meter
80 km/h	1500 meter
100 km/h	2000 meter

- Een roodlichtcamera handhaaft ook altijd op snelheid.
- Als er gehandhaafd wordt, is dat op alle rijstroken. Indien dit niet mogelijk is wordt op de voor die situatie gevaarlijkste rijstroken gehandhaafd. Het uitgangspunt is dat er 1 paal op een locatie wordt geplaatst.
- Bij een reconstructie van de infrastructuur wordt er vanuit gegaan dat hiermee de verkeersveiligheid wordt vergroot. Daarom wordt in principe na een reconstructie een locatie als verkeersveilig beschouwd en wordt de flitspaal niet teruggeplaatst.
- Er wordt terughoudend omgegaan met plaatsing van flitspalen op locaties in 60 km gebieden. Wanneer dit toch gebeurt, wordt in overleg met het lokaal OM door de politie en de wegbeheerder hogere eisen aan de inrichting conform Duurzaam Veilig gesteld. De inrichting van de weg is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.
- In 30km gebieden worden geen flitspalen geplaatst.
- Er worden geen flitspalen geplaatst op het hoofdwegennet.
- De noodzaak van voortzetting van handhaving op locaties met flitspalen wordt minimaal elke 3 jaar door wegbeheerder en politie geëvalueerd. Afhankelijk van de uitkomst van deze evaluatie kan besloten worden de flitspaal te verwijderen.

#### *Juridische aspecten*

- De opsporingsinstantie moet de digitale opnames gedurende een periode van 5 jaar bewaren.
- Er moet een maandelijks omgevingschouw plaatsvinden door een opsporingsambtenaar van de politie. Er wordt hierbij onder meer naar de bebording gekeken. De bevindingen worden vastgelegd in een proces-verbaal. Voor het uitvoeren van de schouw is een werkinstructie opgesteld. NB. Als blijkt dat niet meer aan de vereisten voor handhaving wordt voldaan (bijvoorbeeld onjuiste bebording), moet zo snel mogelijk contact opgenomen worden met het OM en dient de handhaving te stoppen totdat wel aan de vereisten wordt voldaan.

### **3. Aanvraag flitspalen op nieuwe locaties**

Er komen gedurende het jaar verzoeken tot handhaving bij het arrondissementsparket, de politie en de wegbeheerder. De politie stemt het verzoek af met de wegbeheerder en dient bij het arrondissementsparket een complete aanvraag voor een flitspaal in volgens bijlage 2 van het beleidskader. Bij akkoord stuurt het arrondissementsparket de aanvraag door naar de afdeling B&S van Parket CVOM. Parket CVOM (afdeling B&S) beoordeelt de aanvraag op basis van het beleidskader en het beschikbare budget.

Bij een verzoek tot handhaving door middel van een flitspaal wordt door de analist van team verkeer van de politie (dienst infrastructuur) en de wegbeheerder bekeken of er daadwerkelijk een verkeersveiligheidsprobleem bestaat. Dit kan aan de hand van een verkeersonveiligheidsanalyse en een onderbouwing conform bijlage 1.

Vervolgens kan op basis van de analyse uit bijlage 1 blijken dat er daadwerkelijk sprake is van een onveilige locatie. Er is een objectief verkeersveiligheidsprobleem en de aanpak daarvan kan in overleg met het arrondissementsparket, politie en de wegbeheerder op 3 manieren plaats vinden: infrastructuur, communicatie en handhaving. Afhankelijk van de lokale situatie wordt bepaald welke maatregelen genomen worden. Het gaat hierbij om – onder meer – de volgende overwegingen:

- Zijn er mogelijkheden voor infrastructurele verbeteringen om de verkeersveiligheid binnen 2 jaar te vergroten?
- Is op het betreffende wegvak voor de weggebruiker duidelijk hoe men zich dient te gedragen. Er kan geen twijfel bestaan over de limiet en de bebording is voldoende duidelijk.
- Voor flitspalen voor rood licht geldt dat de ingestelde geellichttijd van de VRI moet voldoen aan de minimum eisen van de CROW.

Indien verbeteringen in communicatie, infrastructuur en mobiele handhaving niet mogelijk zijn of niet voldoende resultaat bieden, kan voor deze locatie een aanvraag voor een flitspaal gedaan conform een vaststaand format (zie bijlage 2). In de aanvraag dient een communicatieparagraaf te worden toegevoegd over de lokale publiekscommunicatie.

In het kort ziet het traject van aanvraag van een flitspaal tot de toewijzing van een flitspaal op een locatie er als volgt uit:

- De wegbeheerder en de politie stellen op basis van dit beleidskader een aanvraag voor een flitspaal op:
- De wegbeheerder en politie sturen de aanvraag naar arrondissementsparket. Het parket beoordeelt de aanvraag op basis van de criteria van bijlage 1 van dit beleidskader. Bij akkoord van Parket, wordt de aanvraag in de regionale stuurgroep verkeer besproken.
- De regionale stuurgroep verkeer bespreekt de aanvraag en geeft advies
- Indien de aanvraag niet volledig is, wordt de aanvraag retour gezonden aan de wegbeheerder en politie voor aanvullende informatie.
- Indien de aanvraag gesteund wordt door de regionale stuurgroep verkeer, wordt de aanvraag door het arrondissementsparket doorgezonden naar Parket CVOM.
- beslissing door Parket CVOM (afdeling B&S)
- bij afwijzing: Parket CVOM informeert wegbeheerder, arrondissementsparket en politie (incl. motivatie)
- bij toewijzing: Parket CVOM geeft CJIB opdracht tot plaatsing van de flitspaal en informeert wegbeheerder, arrondissementsparket en politie.

#### *Verantwoordelijkheid*

Besluitvorming over aanvragen voor nieuwe flitspalen vindt plaats bij Parket CVOM (B&S). De beschikbaarheid van budget is een randvoorwaarde voor de mogelijkheid nieuwe palen te plaatsen.

#### **4. Kader inzetbeleid flitspalen handhaven gesloten verklaringen**

Op 12 april 2011 is door het College van procureurs-generaal (brief met kenmerk Pag/B&S/15674) nadere invulling gegeven aan de in de Circulaire BOA van 10 januari 2011 (kenmerk 5679441/10) genoemde bevoegdheden neergelegd in de Wegenverkeerswet 1994 (WVW). In het kader van gemeentelijke handhaving van de WVW is handhaving op negatie van C borden (RVV 1990) in relatie tot de openbare orde toegestaan. Hieronder volgen een aantal uitgangspunten waaraan voldaan moet worden door de gemeente indien zij digitaal wil handhaven op categorie C borden.

- Flitspalen (HGV) dienen te worden geplaatst vanuit openbare orde/leefbaarheidsproblematiek.
- De gemeente stelt een plan van aanpak op ter vaststelling in de lokale driehoek. In dit plan worden de problemen t.a.v. leefbaarheid onderbouwd bij voorkeur met cijfers (politie mutaties, overlastmeldingen bij de gemeente of de resultaten van een leefbaarheidsonderzoek in de omgeving).
- Ten aanzien van de verwerving zorgt de gemeente voor afstemming met Parket CVOM. Afspraken hierover worden opgenomen in het plan van aanpak.
- In het plan van aanpak dient ook aandacht te zijn voor een toets op proportionaliteit (zijn er andere minder ingrijpende wijzen zoals aanpassing van bebording). Een camera is een ultimum remedium en geen eerste keus;
- Handhaving op categorie C borden door Boa's vanuit verkeersveiligheid is niet toegestaan.

Naast bovenstaande strategische uitgangspunten gelden de volgende technische/juridische randvoorwaarden waaraan voldaan dient te worden voor de handhaving met flitspalen (HGV) kan plaatsvinden<sup>2</sup>:

- De bedoelde camera's mogen alleen voor handhaving C borden (gesloten verklaringen) gebruikt worden en niet voor andere doeleinden;
- Op de foto moeten het kenteken van het voertuig, de contouren van het voertuig, datum en tijdstip en het C bord goed zichtbaar zijn, zowel bij dag als bij nacht;
- Op de foto moet zichtbaar zijn dat het voertuig het bord is gepasseerd;
- Alle overtredingen oftewel de "hits" moeten in de zgn. handbak komen d.w.z. dat een BOA (= buitengewone opsporingsambtenaar) alle foto's handmatig moet beoordelen/controleren. Deze BOA doet zelf de waarneming van de strafbare gedraging en stuurt deze door naar het CJIB;
- Indien er al camerasystemen in werking zijn waarop het C bord/de borden niet zichtbaar is/zijn, dan zal een (minimaal) maandelijkse schouw moeten plaatsvinden door een opsporingsambtenaar. Deze legt in een proces-verbaal vast dat de borden juist zijn geplaatst. Als blijkt dat er borden niet meer juist zijn geplaatst moet zo snel mogelijk contact met het lokale arrondissementsparket worden opgenomen en dient de handhaving te stoppen tot de borden weer zijn teruggeplaatst.
- De zgn. "no hits" (voertuigen die geen overtreding hebben begaan) moeten zo spoedig mogelijk (binnen 72 uur) verwijderd worden uit het systeem;

---

<sup>2</sup> Er kan ook gehandhaafd worden met behulp van een auto met ANPR. Dit beleidskader heeft hier geen betrekking op. De focus van dit beleidskader is handhaven met vaste opstelpunten. De technische en juridische randvoorwaarden van dit kader zijn echter wel op handhaven gesloten verklaring van een auto met ANPR van toepassing.

- Er moet een zgn. pardontijd ingesteld worden als tussen bepaalde venstertijden gehandhaafd wordt. Hiermee wordt bedoeld dat om discussies over de exacte tijd te voorkomen, pas 5 minuten na ingaan van het tijdstip dat de geslotenverklaring van toepassing is wordt gehandhaafd. Omgekeerd geldt hetzelfde: 5 minuten voor het einde van het tijdvak waarin het verbod geldt, stopt de handhaving;
- Voor de handhaving kan starten moeten de foto's door Parket CVOM (afdeling B&S) worden goedgekeurd. Dit om uitval en overbelasting in de keten te voorkomen.
- Daarnaast dient de gemeente zelf contact op te nemen met het CJIB m.b.t. de eventueel door hen gestelde eisen aan bijvoorbeeld de interfaces, het datatransport en de databeveiliging. De verwerking van de overtredingen vindt bij het CJIB plaats. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om te toetsen onder welke voorwaarden de verwerking kan plaatsvinden.
- Alle kosten voor aanschaf en beheer worden volledig door de gemeente gedragen.
- De gemeente dient er zelf zorg voor te dragen dat een overtreder de overtredingsfoto bij de gemeente kan opvragen. De gemeente dient hier een aparte voorziening voor te treffen.
- De opsporingsinstantie moet de digitale opnames gedurende een periode van 5 jaar bewaren.

Indien een gemeente door middel van een flitspaal (HGV) wil handhaven dient zij een plan van aanpak te schrijven waarin alle bovengenoemde strategische uitgangspunten en aan de technische en juridische randvoorwaarden dient te worden voldaan. Dit plan van aanpak dient in de lokale driehoek te worden vastgesteld.

In het kort ziet het traject van een verzoek te mogen handhaven met een flitspaal (HGV) tot de start van de handhaving er als volgt uit:

- De gemeente (wegbeheerder) stelt een plan van aanpak op.
- Het plan van aanpak wordt vastgesteld in de lokale driehoek.
- Voor handhaving kan starten dient de gemeente de foto uit de flitspaal ter goedkeuring voorgelegd te hebben bij Parket CVOM.
- Bij akkoord van Parket CVOM kan handhaving starten.

### Bijlage 1. Criteria voor flitspaal snelheid en roodlicht

Op basis van het doorlopen van onderstaande stappen volgt of een locatie in aanmerking komt voor een flitspaal.

#### Criteria flitspaal snelheid

% overtreders snelheidslimiet (%V)	%V < 10% = 0		%V ≥ 10% score = 6
Aantal ongevallen (O)	O ≤ 7 score = 0	7 < O < 12 score = 2	O ≥ 12 score = 5
Aantal slachtoffers (S)	S ≤ 4 score = 0	4 < S < 8 score = 2	S ≥ 8 score = 5
Aantal doden (D)	D < 3 = 0		D ≥ 3 = 5

1. De infrastructuur en de geldende maximumsnelheid dienen passend te zijn bij het wegbeeld.
2. Overtredingsgedrag voor snelheid in kaart brengen via informatie uit bijvoorbeeld meetlussen, wegkantradar, data VIAstat. Hiervoor wordt gedurende een periode van 14 aaneengesloten dagen, het overtredingspercentage gemeten. Het is voor de hand liggend dat een flitspaal uitkomst biedt op een locatie waarbij het overtredingspercentage hoger is dan 10%.
3. Bij de berekening van het overtredingspercentage wordt uitgegaan van de verbaliseringslimiet. Dus +7 voor wegen van 50, 60 en 80 km en +8 voor 100 wegen.
4. Verkeersongevallenanalyse (aard en soort) uitvoeren over de laatste 3 jaren, specifiek waarbij snelheid de oorzaak is. De uitgangspunten zijn:
  - 12 of meer ongevallen van hetzelfde type in 3 jaar of
  - 8 of meer slachtofferongevallen in 3 jaar of
  - 3 of meer dodelijke ongevallen in 3 jaar.

Bij een totaalscore van 8 of meer kan, indien budget beschikbaar is, de betreffende locatie in principe in aanmerking komen voor verkeershandhaving door middel van een flitspaal.

Bij minder dan 8 punten komt de locatie in principe niet in aanmerking voor een flitspaal. Als bij minder dan 8 punten de wegbeheerder en politie toch van mening zijn dat een locatie zodanig verkeersonveilig is en een flitspaal daarbij verbetering biedt, kan schriftelijk een kwalitatieve onderbouwing mee geleverd worden waarom op deze locatie toch een flitspaal nodig is. De onveiligheid van de locatie dient te worden toegelicht. Indien het een valide onderbouwing is waaruit blijkt dat handhaving door middel van een flitspaal naar verwachting een positieve bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, kan alsnog besloten worden om de aanvraag toe te kennen.

#### Criteria flitspaal roodlicht

% rood licht negatie (%R)	R ≤ 0,6 = 0	0,7 < %R < 1 = 4	≥ 1% R = 6
Aantal ongevallen (O)	O ≤ 7 score = 0	7 < O < 12 score = 2	O ≥ 12 score = 5
Aantal slachtoffers (S)	S ≤ 4 score = 0	4 < S < 8 score = 2	S ≥ 8 score = 5
Aantal doden (D)	D < 3 = 0		D ≥ 3 = 5

1. Bereken het percentage rood lichtnegatie. Voor de berekening dient de data uit de verkeersregelininstallatie gebruikt te worden. Voor de inzet van handhaving geldt voor het overtredingspercentage een ondergrens van gemiddeld 1% per uur voor de betreffende rijrichting. Bereken tevens het overtredingsgedrag voor snelheid. Het

overtredingspercentage kan ondersteunend zijn bij de onderbouwing van de aanvraag.

2. Voer een verkeersongevallenanalyse (aard en soort) uit over de laatste 3 jaren. Onderscheidt hierbij ongevallen waarbij roodlichtnegatie de oorzaak is. De uitgangspunten zijn:
  - 12 of meer ongevallen van hetzelfde type in 3 jaar of
  - 8 of meer slachtofferongevallen in 3 jaar of
  - 3 of meer dodelijke ongevallen in 3 jaar.

Bij een totaalscore van 8 of meer kan indien budget beschikbaar is de betreffende locatie in principe in aanmerking komen voor verkeershandhaving door middel van een flitspaal.

Bij minder dan 8 punten komt de locatie in principe niet in aanmerking voor een flitspaal. Als bij minder dan 8 punten de wegbeheerder en politie toch van mening zijn dat een locatie zodanig verkeersonveilig is en een flitspaal daarbij verbetering biedt, kan schriftelijk een kwalitatieve onderbouwing mee geleverd worden waarom op deze locatie toch een flitspaal nodig is. De onveiligheid van de locatie dient te worden toegelicht. Indien het een valide onderbouwing is waaruit blijkt dat handhaving door middel van een flitspaal naar verwachting een positieve bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, kan alsnog besloten worden om de aanvraag toe te kennen.



## **Bijlage 2. Aanvraag nieuwe flitspalen snelheid en roodlicht**

Regionale eenheid Nationale Politie:

Gemeente:

Locatie:

Soort:

Aanvrager:

Onderbouwing volgens aanvrager:

Bijzonderheden:

### Aanvraag flitspaal snelheid:

1. Infrastructuur en max. snelheid passen bij wegbeeld?
2. Percentage overtreders:
3. Aantal ongevallen:

Dit maakt een totaal score van ... punten (bij 8 of meer punten komt de locatie in aanmerking voor een nieuwe flitspaal).

### Aanvraag flitspaal snelheid en roodlicht:

1. Percentage roodlichtnegatie per rijrichting:
2. Aantal ongevallen:

Dit maakt een totaal score van ... punten (bij 8 of meer punten komt de locatie in aanmerking voor een nieuwe flitspaal).

Toelichting en onderbouwing waarom een flitspaal gewenst is indien de score lager is dan 8 of indien geen score bekend is:

Conclusie:

