



Beleidskader vaste flitsers

2023

Structurele controle roodlicht en snelheid

OPENBAAR MINISTERIE

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

Datum December 2022
Auteur Afdeling Beleid & Strategie
Versie Definitief
Contact aanvraagVHM@om.nl

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 verkeersonveiligheid, wordt een aanvraag voor een flitspaal ingediend bij Parket CVOM.
5. Parket CVOM beoordeelt de aanvraag op basis van:
 - ✓ Analyse ongevallen
 - ✓ Analyse verkeersbewegingen
 - ✓ Overtrappingsgedrag
 - ✓ Risicofactoren
 - ✓ Toetsing locatie

Vragen?
aanvraagVHM@om.nl

1 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 van de snelheid en roodlicht. Parket CVOM is de eigenaar van alle automatische verkeershandhavingsmiddelen (VHM) in Nederland zoals de flitspalen voor snelheid en rood licht. Daarnaast beoordeelt Parket CVOM de aanvragen voor deze vaste handhavingsmiddelen en is zij verantwoordelijk voor de besluitvorming rondom plaatsing en verwijdering van vaste flitsers.

In die rol past een centrale sturing op en het ontwikkelen van kaders voor de inzet van de verkeershandhavingsmiddelen, waaronder flitspalen. Door een duidelijke kaderstelling kunnen aanvragen getoetst worden op de bijdrage die ze kunnen leveren aan de verkeershandhaving en verkeersveiligheid. 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 2021. Een in het oog springende wijziging is de titel voor de vaste flitspalen naar 'vaste flitser'. Dit hangt samen met de uitrol van de innovatieve handhavingsmiddelen voor snelheidshandhaving (flexflitser) die in november 2022 is gestart en de camera voor handhaving op appen en bellen in de auto vanaf 2023 (focusflitser). Door het gebruik van vaste flitser in combinatie met de flexflitser en focusflitser wordt uniformiteit in benaming nagestreefd. Andere wijzigingen zien onder meer op het vereenvoudigen van de ongevallenanalyse, het toevoegen van een checklist bij een aanvraag en gewijzigde contactgegevens voor het OM. In het beleidskader worden de richtlijnen gegeven voor het aanvragen en beoordelen van een vaste flitser voor snelheid- en roodlichthandhaving en het gebruik ervan op locatie. Ook wordt een aantal uitgangspunten voor de evaluatie van huidige en toekomstige flitsers benoemd. Daarnaast hebben toekomstige technische ontwikkelingen effect op de handhaving en actualisering van dit beleidskader. Met dit document kan door wegbeheerders worden nagegaan aan welke criteria een aanvraag wordt getoetst en met behulp van de checklist zien of alle gevraagde informatie is opgenomen in een aanvraag.

2 Achtergrond

Parket CVOM heeft in 2016 in afstemming met ketenpartners een Leidraad Verkeershandhaving¹ opgesteld met als doel om de sturing op de verkeershandhaving te versterken en de kwaliteit van de handhaving te vergroten. In het addendum op de Leidraad in 2019² is de actuele richting van de verkeershandhaving toegelicht en zijn de verkeersprioriteiten voor de verkeershandhaving wederom vastgesteld. De zogenaamde VARAS feiten zijn de belangrijkste ongevalsoorzaken en grootste risicogroepen: Verkeersveelplegers, Afleiding, Rood licht, Alcohol en Snelheid. De focus van de verkeershandhaving is dan ook gericht op deze VARAS feiten. De inzet van parket CVOM op vaste flitsers voor rood licht en snelheid sluit hierbij aan.



Het Openbaar Ministerie heeft zich samen met haar ketenpartners gecommitteerd aan het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#). 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 de locaties van de vaste flitsers. Naast zicht op 'objectieve onveiligheid' op basis van snelheid, ongevallen en rood licht negatie zoekt dit beleidskader aansluiting bij de risicogestuurde aanpak. Deze aanpak 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), de omgeving (veel bomen dicht langs de rijbaan) of het veelvuldig gebruik van de weg door zogenaamde kwetsbare verkeersdeelnemers. 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 thema's benoemd.

Doel van het beleidskader is om met het beschikbaar aantal vaste flitsers 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

¹ Parket CVOM, Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018, 2015.

² Parket CVOM en Nationale Politie, Addendum Leidraad verkeershandhaving 2019-2021, 2019.

OPENBAAR MINISTERIE

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

verantwoordelijkheid van Parket CVOM in afstemming met de politie, de locaties van de vaste flitsers periodiek geëvalueerd en indien nodig worden palen weggehaald om op andere locaties in het land waar een grotere noodzaak tot permanente handhaving is, weer geplaatst.

De inzet van de flexflitser valt buiten dit beleidskader. Voor de flexflitser zijn concept criteria opgesteld. Wanneer er voldoende ervaring is opgedaan met de concept criteria worden deze criteria geëvalueerd en wordt er een beleidskader flexflitser vastgesteld.

3 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. Daarbij zijn de maatregelen afhankelijk van de lokale situatie en kunnen de volgende overwegingen een rol spelen:

- 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 infrastructurele verbeteringen 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. Randvoorwaarde voor een aanvraag voor een vaste flitser is dat er sprake is van een structureel snelheids- en/of rood licht negatie probleem.

OPENBAAR MINISTERIE

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

Mobiele handhaving

Indien het overtredingsgedrag niet structureel is en het karakter van de locatie zich hiertoe leent, kan mobiele handhaving op snelheid (radarcontrole, lasergun/staandhoudingen) in voldoende mate bijdragen aan het verbeteren van het naleefgedrag en hiermee de verkeersveiligheid. Een nieuwe mogelijkheid voor snelheidshandhaving is dat een flexflitser als een tussenvorm voor een vaste flitser en mobiele radar. Het parket CVOM is in november 2022 gestart met de uitrol van de eerste flexflitsers en heeft hiervoor concept criteria opgesteld.

Structurele handhaving

Een vaste flitser handhaaft altijd en is geschikt bij overtredingsgedrag dat 24/7 een risico vormt voor de verkeersveiligheid. Handhaving op snelheid en rood licht bestaat hierbij uit een 'punt-meting'.

4 Aanvraag van een vaste flitser

Er kan een aanvraag worden ingediend voor een verkeersonveilige locatie met een redelijk hoog overtredingsgedrag en het risico op verkeersongevallen hoog is. Een wegbeheerder dient hierover vooraf met de politie overlegd te hebben. Als de wegbeheerder en de politie vinden dat dat een vaste flitser verbetering kan bieden aan de verkeersveiligheid, dan levert de wegbeheerder een aanvraag in. In de aanvraag wordt een kwantitatieve en kwalitatieve onderbouwing aangeleverd. 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:

- De structurele verkeersonveiligheid en overtredingsgedrag;
- Geen- of onvoldoende uitkomst in infrastructurele aanpassingen of door communicatieve bijdragen;
- Onvoldoende effecten naar aanleiding van eerdere (mobiele) handhaving.

Als uit een valide onderbouwing blijkt dat 24/7 handhaving nodig is ter verbetering van de verkeersveiligheid en dit niet op een andere manier gerealiseerd kan worden, kan besloten worden om de aanvraag toe te kennen. Als randvoorwaarde geldt wel dat er voldoende vaste flitsers beschikbaar zijn. Er is landelijk een vast aantal vaste flitsers beschikbaar. Met behulp van dit beleidskader worden de meest verkeersonveilige en risicovolle locaties geselecteerd voor een structurele handhaving. Dit betekent dat niet op alle locaties waar te hard wordt gereden ook een daadwerkelijk een vaste flitsers geplaatst kan worden. 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, de

plaatsingsmogelijkheden en de medewerking van de wegbeheerder om tot plaatsing over te kunnen gaan zoals met vergunningen en aansluiting op de VRI.

5 Criteria voor vaste flitser

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 vaste flitser. Als er geen probleem is met het overtredingsgedrag (snelheid/rood licht) zal er ook geen vaste flitser worden geplaatst. Echter, overtredingscijfers op zichzelf 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 kwalitatief advies van de politie wordt een complete aanvraag ingediend op basis waarvan Parket CVOM een zorgvuldige afweging maakt. In de bijlage staat een checklist met een overzicht van alle gegevens die nodig zijn om de aanvraag zo snel als mogelijk te kunnen beoordelen. Hieronder een korte toelichting op een aantal van de gevraagde gegevens.

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 bij voorkeur 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 vaste flitser geplaatst als er ook daadwerkelijk sprake is van structureel overtredingsgedrag. Anders valt er onvoldoende effect in rijgedrag te behalen met handhaving.

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 vaste flitser voor roodlichtnegatie wordt (in principe)

OPENBAAR MINISTERIE

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

gecombineerd met handhaving op snelheid. Daarom is het van belang ook het overtredingsgedrag voor snelheid bij te voegen bij de aanvraag.

3. Verkeersongevallen

Er wordt een scan van de verkeersongevallen van de laatste 3 jaren uitgevoerd. Hierbij is aandacht voor onder meer tijdstip, oorzaak en toedracht.

4. Advies politie met kwalitatieve onderbouwing (verkeersspecialist)

Naast de objectieve cijfers over ongevallen en overtredingsgedrag is een kwalitatieve onderbouwing van de politie nodig om de urgentie van een locatie te kunnen duiden. Als de wegbeheerder en de politie van mening zijn dat een locatie zodanig verkeersonveilig is en structurele handhaving met een vaste flitser daarbij verbetering biedt – bijvoorbeeld op basis van de resultaten van mobiele handhaving – wordt schriftelijk een kwalitatieve onderbouwing meegeleverd bij de aanvraag. Hierin worden de onveiligheid en de risico's van de locatie toegelicht.

5. Risicoanalyse

Naast concrete cijfers worden bij de beoordeling van een aanvraag de risico's op de locatie bepaald. 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.*

6 Stappenplan aanvraag

Een verzoek tot handhaving kan binnenkomen bij of geïnitieerd worden door het arrondissementsparket, de politie of de wegbeheerder. Het traject van aanvraag van een vaste flitser tot toewijzing van een paal 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 vaste flitser op. Vragen over de aanvraag of vereisten kunnen gemaïld worden naar AanvraagVHM@om.nl;
2. De politie informeert het lokale parket over de aanvraag;
3. De wegbeheerder stuurt de aanvraag in bij Parket CVOM (AanvraagVHM@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;

OPENBAAR MINISTERIE

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

- b. bij toewijzing: Parket CVOM informeert de aanvragers over de toekenning en geeft opdracht tot plaatsing onder voorbehoud van ondertekenen wegbeheerdersovereenkomst en plaatsingsmogelijkheden.

7 Randvoorwaarden en uitgangspunten

- Het Parket CVOM neemt het besluit op een aanvraag voor een vaste flitser;
- Het besluit van Parket CVOM is altijd onder voorbehoud van het ondertekenen van de wegbeheerdersovereenkomst door de wegbeheerder, de plaatsingsmogelijkheid en de medewerking van de wegbeheerder bij plaatsing zoals de vergunningverlening en aansluiting op de VRI;
- Een vaste flitser wordt alleen geplaatst ter vergroting van de verkeersveiligheid;
- Vaste flitsers staan altijd aan (24/7);
- De wegbeheerder staat toe dat de vaste flitser gebruik maakt van stroom uit de VRI;
- Een roodlichtcamera handhaaft in principe ook op snelheid;
- Indien een wegbeheerder aanvullende voorzieningen voor botsveiligheid wil aanbrengen dient hij dat zelf te regelen en te financieren;
- Er worden maximaal 2 vaste flitsers per kruispunt geplaatst;
- Er worden op een wegvak een beperkt aantal vaste flitsers geplaatst. Alleen in nauw overleg met Parket CVOM kan hiervan worden afgeweken;
- Vaste flitsers worden bij voorkeur niet op meerdere kruispunten direct achter elkaar geplaatst;
- Met de uitrol van de nieuwe vaste flitsers vanaf 2023 kan er op maximaal 4 rijstroken worden gehandhaafd. 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;
- Het risico op 'voortgezette handeling' wordt zoveel mogelijk beperkt. Dit houdt in dat tussen elke opeenvolgende flitspaal de weggebruiker de mogelijkheid heeft om het rijgedrag aan te passen. Er worden daarom bij het plaatsen van palen 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. Hiermee wordt voorkomen dat bestuurders die in overtreding zijn met een te hoge snelheid te kort achter elkaar geflitst worden. Voldoende afstand tot de volgende vaste flitser maakt dat we het handhavingsbeleid beter kunnen uitleggen aan de (bekeurde) verkeersdeelnemer.

OPENBAAR MINISTERIE

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

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 vaste flitsers 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 vaste flitsers 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 over andere vormen van verkeershandhaving op lokaal niveau afspraken maken;
- 60 km gebieden: Er wordt terughoudend omgegaan met het toekennen van vaste flitsers 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 vaste flitser 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 de handhaving op een locatie worden geëvalueerd waarna besloten wordt de paal van een locatie te verwijderen;
- Na reconstructie van de weg wordt een vaste flitser in principe niet teruggeplaatst;
- Er wordt gestreefd naar landelijke spreiding van vaste flitsers. 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 palen over de meest onveilige locaties in het landconform meer uniforme locatiecriteriën.
- Bij een akkoord op een aanvraag wordt het plaatsingsproces gestart. Van de wegbeheerder wordt hierbij de volgende inzet gevraagd:
 - Instemmen met een wegbeheerdersovereenkomst met wederzijdse afspraken rondom het beheer van de vaste flitser ;
 - Interne regie en afstemming naar collega's over vergunningen, ontheffingen, energie aansluiting;
 - Afstemming over communicatie bij plaatsing en start handhaving;

8 Verwijderen van een vaste flitser

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

Zodra wegwerkzaamheden worden gepland, informeert de wegbeheerder het Openbaar Ministerie hiervan tijdig via: beheerVHM@om.nl

Bij grootschalige reconstructie of werkzaamheden kan het nodig zijn dat een flitser verwijderd wordt of langdurig uit handhaving wordt gehaald. Het uitgangspunt is dat met een reconstructie de verkeersveiligheid wordt vergroot en een vaste flitser niet meer nodig is. In principe wordt een paal 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 paal wordt teruggeplaatst, wordt hiervoor advies gevraagd aan de politie. Op basis van dit advies neemt Parket CVOM een besluit.

Een vaste flitser 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 flitser 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.

9 Communicatie

Met de plaatsing van een vaste flitser, 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 flitser 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 vaste flitser er komt.

Parket CVOM heeft drie standaardberichten opgesteld waarin geïnformeerd wordt over de plaatsing van een vaste flitser: voor de aankondiging van een nieuwe paal, de inwerkingtreding van de paal en het verwijderen van een paal. Het bericht waarin de vaste flitser wordt aangekondigd, wordt gecommuniceerd vanuit de wegbeheerder.

OPENBAAR MINISTERIE

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

Uiteraard staat het de wegbeheerder vrij de tekst te wijzigen, zodat deze past binnen het lokale communicatiebeleid. Het bericht waarin de inwerkingtreding van de flitser wordt aangekondigd, wordt door Parket CVOM gepubliceerd op www.OM.nl. De inhoud van beide berichten wordt afgestemd tussen de wegbeheerder en Parket CVOM.

Als een vaste flitser wordt verwijderd, wordt dit tijdig door Parket CVOM gecommuniceerd aan de wegbeheerder. De wegbeheerder kan hierover communiceren aan omwonenden

Bijlage 1. Checklist aanvraag vaste flitser snelheid/rood licht

Algemeen

- Contactgegevens Politie en wegbeheerder: namen, telefoonnummers en e-mail;
- Gewenste positie en gewenste handhavingsfunctie (snelheid/snelheid-roodlicht) van de vaste flitser (graag met google maps-link);

Locatie

- Situatieschets locatie: met aandacht voor type en functie weg en omgevingsfactoren (graag met foto's en google maps kaart);
- Achtergrond aanvraag: toelichten waarom er (nu) voor gekozen is om een aanvraag in te dienen;
- Infrastructuur: Is de inrichting passend bij limiet? Reconstructies gepland of afgelopen jaren uitgevoerd?

Verkeersonveiligheid

- Verkeersintensiteit: meting van de verkeersintensiteit per rijrichting;
- Overtredingscijfers snelheid: V85, overtredingspercentage en spreiding over de dag. Graag krijgen we inzicht in de verdeling van het snelheidsgedrag over de dag. De V85 alleen geeft soms een vertekend beeld. Zowel voor het aanvragen van een flitspaal voor alleen snelheid als een combinatie rood licht/snelheid is het nodig om snelheidsgegevens aan te leveren. Graag bijlage toevoegen;
- Overtredingscijfers roodlicht: Absolute aantallen en percentage. Graag bijlage toevoegen;
- Scan van de ongevallen van de laatste drie jaar: een scan van de ongevallen waarbij aandacht is voor tijdstip, oorzaak en toedracht. Het doel van deze informatie is om meer inzicht te krijgen of snelheid en/of rood licht een factor zijn geweest bij ongevallen. Dit onderdeel kunnen wegbeheerder en politie samen uitwerken;
- Evt. handhavingsinzet: Als er controles zijn geweest door de politie deze resultaten graag toevoegen;

Risico analyse

- Risicoanalyse/ Kwalitatieve onderbouwing: in lijn met SPV onderbouwing van de risicofactoren voor deze locatie. Zoals oversteeklocatie kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsroute scholieren, bomenrij langs de weg etc.;
- Communicatie: Is de limiet voldoende duidelijk / is er communicatie ingezet (bebording, snelheid op de weg, inzet smileys);

OPENBAAR MINISTERIE

Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie

- Kwalitatieve onderbouwing: waarom zal een vaste flitser op die locatie een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.
- Advies (verkeersspecialist) politie: De politie geeft hierin een concreet advies (pos/neg) met onderbouwing o.b.v. cijfers en risico's op verkeersonveiligheid. Hierbij wordt in ieder geval ingegaan op de geloofwaardigheid van de weginrichting, de noodzaak/meerwaarde van 24/7 handhaving, evt. andere maatregelen die wegbeheerder zou kunnen nemen op vlak van infra en communicatie/educatie (al dan niet in combinatie met een vaste flitser).