



Aan de gemeenteraad

Op 4 december 2024 stelden J.M.D. de Waard (Leefbaar Rotterdam) en I. van Wifferen (D66) ons schriftelijke vragen over flitspalen voor 30 km/u in Rotterdam.

Inleidend wordt gesteld:

"In Amsterdam is er sinds afgelopen juni een pilot geweest voor het plaatsen van 30 km/u flitspalen in de stad. Het OM voerde deze tests uit vanuit een groeiende behoefte op lagere snelheden te handhaven daar waar snelheidslimieten in de bebouwde kom steeds vaker teruggeschroefd worden. Op basis van deze pilot concludeert het OM dat handhaven met flitspalen op 30 km/u effectief kan zijn¹. Door de flitspalen daalde de gemiddeld gereden snelheid, waarmee het risico op (ernstige) ongevallen af nam. Het Openbaar Ministerie breidt het beleid voor flitspalen daarvoor uit met 30 km/u-wegen².

De fracties van Leefbaar Rotterdam en D66 Rotterdam zijn naar aanleiding van de conclusies van het Openbaar Ministerie benieuwd naar de gevolgen hiervan voor Rotterdam. In Rotterdam krijgen komend jaar 115 straten een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u. Onze fracties zijn van mening dat waar dit ten behoeve van de verkeersveiligheid of overmatige overlast gebeurt, gehandhaafd moet worden. Daarom hebben de fracties van Leefbaar Rotterdam en D66 Rotterdam de volgende vragen aan het college:"

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Is de wethouder bekend met de resultaten van het Openbaar Ministerie over de pilot in Amsterdam? Wat is de reactie van het college op deze resultaten?

Antwoord:

Ja, wij zijn bekend met de tussentijdse resultaten over de pilot in Amsterdam.

In december 2023 verlaagde Amsterdam op een groot aantal wegen in de stad de snelheid van 50 naar 30 km/u.



Een half jaar na de invoering is de gemiddelde snelheid met vijf procent gedaald en is zes op de tien inwoners positief over de maatregel. Dit blijkt uit een tussentijds onderzoek. In het onderzoek vergeleek de gemeente Amsterdam de snelheden in het eerste half jaar van 2024 met die van het eerste half jaar van 2023. De gemiddelde snelheid op de wegen waar de maatregel eind 2023 is ingevoerd is met vijf procent gedaald tot 20 km/u. Deze snelheid is inclusief optrekken, remmen en wachten voor een verkeerslicht of zebrapad.

Vanaf 1 juni 2024 is er een pilot in Amsterdam gestart om te handhaven op GOW30-wegen (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u). Er zijn zeven flitspalen geplaatst op GOW30-wegen, vier vaste flitspalen aan de Stadhouderskade en daarbij nog eens drie flexflitsers. In drie maanden tijd zijn er 38.227 snelheidsboetes uitgedeeld. Het Openbaar Ministerie heeft de pilot geëvalueerd en heeft bepaald dat het vanaf begin december landelijk mogelijk wordt om op een GOW30-weg te mogen flitsen. Handhaving van de maximumsnelheid door middel van controles blijft, naast aanpassen fysieke inrichting en educatie, een laatste mogelijkheid

Wij kijken met belangstelling naar deze bevindingen en voelen ons gesterkt op de ingeslagen weg voor wat betreft de invoering van 30 km/u in Rotterdam.

Vraag 2:

Hoe kijkt de wethouder naar deze ontwikkeling in relatie tot het onlangs vastgestelde ontwerpverkeersbesluit Aanpak 30km/u?

Antwoord:

Wij zien het als een welkom nieuw onderdeel om succesvol het ontwerpverkeersbesluit met het gewenste effect te kunnen uitvoeren.

Vraag 3:

Heeft de wethouder recent contact gehad met het Openbaar Ministerie over het plaatsen van flitspalen bij de (vernieuwde) straten waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt/ gaat gelden? Zo nee, is hij voornemens dit zo snel mogelijk te doen.

Antwoord:

Ja, er lopen ambtelijk gesprekken met het Openbaar Ministerie. De verwachting is dat in 2026 op een aantal nader overeen te komen GOW30-wegen flitspalen geplaatst kunnen worden. De wegen waar na de invoering van 30 km/u in 2025 dit nieuwe snelheidsregime, het minst goed opgevolgd wordt, krijgen daarbij dan prioriteit. Dat er geflitst kan gaan worden op GOW30-wegen (overigens niet op erftoegangswegen), wordt gezien als een eerste resultaat van de handhavingslobby vanuit Rotterdam, G4 en VNG richting het Rijk (Justitie, I&W, (CV)OM).

Vraag 4:

Heeft de wethouder een overzicht van de precieze criteria die het Openbaar Ministerie heeft voor het plaatsen van een flitspaal?

Antwoord:

Ja, vanuit het OM is een beleidskader opgesteld voor vaste flitsers (beleidskader vaste flitsers, 2023) en flexflitsers (Concept criteria flexflitsers, nov 2022), waarin criteria zijn opgenomen voor het aanvragen van flitspalen door de wegbeheerder. Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) neemt het besluit op een aanvraag voor een (flex) flitser.



Een aanvraag voor een flitspaal moet onderbouwd zijn met kwantitatieve cijfers. Als uit metingen volgt dat het overtredingsgedrag en het aantal ongevallen relatief hoog ligt, ondersteunt dit de aanvraag voor een flitser. Voor flexflitsers gaat dit in eerste plaats om een locatie waar een snelheidsprobleem is. Bij de beoordeling van de aanvraag van (flex) flitsers wordt ook de analyse van risicofactoren voor de verkeersonveiligheid meegewogen. Aangevuld met een kwalitatief advies van de politie.

Voor vaste flitsers worden de volgende gegevens afgewogen:

- Verkeersintensiteit en omschrijving de van locatie (meting van de verkeersintensiteit in een periode van bij voorkeur 14 dagen)
- Overtredingscijfers
 - Snelheidsgedrag (het overtredingspercentage en de V85 zijn hierbij relevant)
 - Roodlichtnegatie (het overtredingspercentage een richtlijn van gemiddeld 1% per uur voor de betreffende rijrichting)
- Verkeersongevallen (scan van verkeersongevallen laatste 3 jaren, aandacht voor tijdstip, oorzaak en toedracht)
- Advies politie met kwalitatieve onderbouwing (verkeersspecialist)
- Risicoanalyse (Risico's met verkeerssituatie, bijv. bomenrij langs de weg; oversteeklocatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers of fietsroute naar scholen in directe omgeving)

Voor flexflitsers worden de volgende gegevens afgewogen:

- Verkeersintensiteit minimaal 5000 passanten (handhavingsbereik)
- Infrastructuur (Is de inrichting passend bij limiet? Reconstructies gepland of afgelopen jaren uitgevoerd?)
- Overtredingscijfers (Het overtredingspercentage en de V85 zijn hierbij relevant)
- Verkeersongevallen (scan van de verkeersongevallen van de laatste 5 jaren, aandacht voor aard en aantal ongevallen)
- Advies politie met kwalitatieve onderbouwing (verkeersspecialist)
- Risicoanalyse (Risico's met verkeerssituatie, bijv. bomenrij langs de weg; oversteeklocatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers of fietsroute naar scholen in directe omgeving)

Omdat de GOW30 een nieuw wegtype is, wordt afgetast samen met G4, VNG, OM e.a. wanneer een weg voldoet aan de criteria voor het plaatsen van een (flex) flitser.

Vraag 5:

Welke handhavingsmaatregelen zijn er reeds genomen omtrent de nieuwe maximumsnelheid op deze straten?

Antwoord:

Geen, de maximumsnelheid op de 115 straten wordt in 2025 verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u, conform het besluit van mei 2024. Op dit moment worden de voorbereidingen getroffen voor de uitvoering van deze straten. Ook wordt het definitieve verkeersbesluit en het handhavingsplan opgesteld.

Vraag 6:

Heeft de wethouder een overzicht van de straten die voldoen aan de criteria van het Openbaar Ministerie voor het plaatsen van een flitspaal? Zo nee, kan deze opgesteld worden en worden gedeeld?



Antwoord:

De bevoegdheid voor het plaatsen van flitspalen ligt nog altijd bij het Openbaar Ministerie. Wel kan de gemeente sturen op risicolocaties. Dit wordt verder uitgewerkt in een handhavingsplan. De verwachting is dat in 2026 op een aantal nader overeen te komen GOW30-wegen flitspalen geplaatst kunnen worden

Vraag 7:

Heeft de wethouder al uitgewerkt welke straten prioriteit krijgen om een flitspaal te plaatsen?

Antwoord:

Nee. Welke straten prioriteit krijgen hangt af van waar na invoering van 30 km/h de meeste overtredingen plaatsvinden en, na vaststelling daarvan, overeenstemming met het OM over de mogelijkheden conform hun criteria.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G. J. D. Wigmans

De burgemeester,

C. J. Schouten