

# Werkinstructie schouw bebording bij flitspalen

Voor de ingebruikstelling van flitspalen en gedurende de handhaving met flitspalen is het voor een juridisch correcte handhaving van belang dat de wegsituatie en bebording wordt geschouwd.

## Handhavingseisen

In een aantal wettelijke bepalingen zijn vereisten opgenomen m.b.t. de inrichting van het weggedeelte bij handhaving. Als voor aanvang van de handhaving blijkt dat niet aan deze vereisten wordt voldaan, wordt de flitspaal niet in handhaven gezet. En zodra bij een latere schouw blijkt dat de inrichting van het wegvak niet meer aan de eisen voldoet, zal de handhaving moeten worden stopgezet en kan dit consequenties hebben voor reeds uitgevoerde handhaving.

De volgende bepalingen zijn van toepassing:

## Periodieke schouw

Om te voorkomen dat na geruime tijd blijkt dat de bebording die van belang is voor snelheidshandhaving niet meer correct is geplaatst (en daardoor mogelijk een groot aantal zaken geseponeerd moet worden) of de flitspaal is beschadigd is het van belang om periodiek conform de vastgestelde procedure de plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal te schouwen. We maken hierbij onderscheid tussen verkeersregels (bijv. art. 20 RVV) en verkeerstekens die een maximumsnelheid aangeven (bijv. verkeersbord A1).

- Is er sprake van een maximumsnelheid die door verkeersborden wordt aangegeven dan moet er elke maand geschouwd worden.
- Als het gaat om een verkeersregel kan worden volstaan met één schouw per kwartaal (waarbij dus o.a. de H1 bebording wordt gecontroleerd).

Daarnaast wordt er geschouwd indien er ter plaatse van de flitspaal wegwerkzaamheden zijn geweest, schade is geconstateerd aan de bebording, dan wel na signalen, klachten of meldingen (van weggebruikers) over ondeugdelijke bebording.

Blijkt uit een schouw dat niet voldoende duidelijk is geworden voor de weggebruiker wat ter plaatse de maximum snelheid is (bijv. door onjuiste, ondeugdelijke of inconsequente bebording), dan wordt het OM daar onverwijld van in kennis gesteld en wordt de handhaving stilgelegd. Zodra weer aan de vereisten voor handhaving is voldaan, vindt ter bevestiging daarvan opnieuw een schouw plaats, waarna – bij positief resultaat- het OM toestemming geeft de handhaving weer op te starten.

De bevindingen van een schouw worden in een proces-verbaal vastgelegd en deze worden gedurende een periode van 5 jaren bewaard.

## **Vastleggen schouw**

De controle op de juiste plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal moet worden vastgelegd in een Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording (zie bijlage) dat waar nodig (bijv. plaatsing A1 en H1 borden) voorzien wordt van beeldmateriaal. Deze schouwrapporten dienen door de politie beschikbaar en inzichtelijk worden gemaakt voor parket CVOM en de politie draagt zorg voor de procesmatige afstemming hiervan.

### **Zichtbaarheid A1 borden**

Voor het verkeer in de richting van de flitspaal moet al het verkeer onmiskenbaar en tijdig voorafgaand aan de handhaving een bord A1 met daarop de geldende maximumsnelheid of een bebouwde kom bord zijn gepasseerd. Dit impliceert dat bij rijbanen met meer dan één rijstrook indien mogelijk een bord zowel rechts als links van de rijbaan geplaatst moet zijn. Als de maximumsnelheid wordt gehandhaafd met flitspalen moet de plaatsing aan één zijde van de weg een uitzondering zijn en slechts worden getolereerd indien het onmogelijk is om een bord links van de rijstroken te plaatsen. Het kan hierbij wenselijk zijn dat de A1 borden boven de rijstroken worden geplaatst. Een vrachtauto kan immers het zicht op een rechts geplaatst bord beletten op een schuin links naast deze vrachtauto rijdende personenauto. Een bestuurder kan in een dergelijke situatie mogelijk terecht het verweer voeren dat hij het A1 bord niet kon zien.

Paragraaf 4 van *“Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens”*, ‘Bord A1’ geeft de plaatsing aan de linker- en rechterzijde van de rijbaan onder het punt ‘Plaatsing’ onder 2 aan.

### **Zichtbaarheid borden bebouwde kom**

In dezelfde paragraaf van deze uitvoeringsvoorschriften wordt voor het bord H1 (bebouwde kom) bij plaatsing niets aangegeven. Er wordt dus niet voorgeschreven dat bij wegen met gescheiden rijbanen of wegen met meer rijstroken in dezelfde rijrichting deze borden zowel links als rechts worden geplaatst. Indien er echter kort na het binnenrijden van de bebouwde kom op snelheid wordt gehandhaafd en de weg bestaat uit gescheiden rijbanen dan is het voor de waarneembaarheid en voor een goede handhaving geadviseerd dat aan beide zijden van de rijbaan H 1 borden zijn geplaatst. Dit volgt uit paragraaf 2 (algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) onder 10, waar in de laatste alinea staat vermeld dat rechts geplaatste borden eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan kunnen worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat.

### **Plaatsing borden bij afwijking generieke snelheid**

Indien er op grond van A 1 borden een van de artikelen 20 en 21 RVV 1990 afwijkende snelheid geldt dat moeten de A1 borden na elke kruising worden herhaald, zodat het verkeer dat op deze weg komt wordt geïnformeerd over de daar geldende snelheid.

## **Snelheidszone**

Als de snelheidshandhaving in een zonegebied plaatsvindt en er liggen kruisingen tussen de plaats van het zonebord en de meetplaats dan moet voor aanvang van de handhaving de juiste plaatsing van alle voor dat gebied geldende A1 zoneborden worden gecontroleerd. Een bestuurder kan namelijk vanaf diverse wegen het gebied zijn ingerezen en een verweer op het ontbreken of de niet voldoende zichtbare plaatsing van een zonebord. Een beroep hierop door een bestuurder moet direct weerlegd kunnen worden aan de hand van het PV van schouw

Ditzelfde geldt voor snelheidshandhaving in een bebouwde kom op basis van de gedragsregel. Als een betrokkene aangeeft dat hij via een bepaalde rijroute geen bord was gepasseerd voordat hij door de camera werd gecontroleerd moet dat weerlegd kunnen worden. Bij de schouw van dergelijke gebieden is het dus noodzakelijk om de H1 bebording op alle toegangswegen voorafgaand aan de controlelocatie te schouwen.

## **Jurisprudentie zoneborden**

Inmiddels is er veel jurisprudentie gepubliceerd over de noodzaak van een periodieke schouw bij flitspalen/bebording en de eventuele gevolgen van het ontbreken hiervan. Uit vaste jurisprudentie van het Hof is gebleken dat de betwisting van de aanwezigheid van (deugdelijke) bebording bij snelheidsovertredingen die op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld, slechts kan worden weerlegd aan de hand van stukken – bijvoorbeeld schouwrapporten – die aannemelijk maken dat ten tijde van de constatering wél deugdelijke bebording aanwezig was.

Zolang uit het schouwrapport duidelijk blijkt:

- Wat er precies is geschouwd (welke HHM, welk bord, etc)
- Wanneer er precies is geschouwd, welke periode
- Door wie er precies is geschouwd (bevoegde BOA/verbalisant, vermelding nummer en handtekening)
- Dat de schouwing periodiek is uitgevoerd, er niet teveel tijd heeft gezeten tussen de schouwmomenten en er geen wijziging of terugplaatsing van bebording heeft plaatsgevonden

Is dit voor een rechter voldoende bewijs voor de aanwezigheid van de bebording. Een voorbeeld van recente jurisprudentie over dit onderwerp:

- Arrest 30 januari 2020, Wahv 200.261.442/01, ECLI:NL:GHARL:2020:802
- Arrest 2 maart 2020, Wahv 200.200.608/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1817
- Arrest 19 juni 2020, Wahv 200.217.976/01
- Arrest 14 juli 2020, Wahv 200.264.090/01
- Arrest 24 juli 2020, Wahv 200.266.333/01
- MK arrest 28 februari 2020, Wahv 200.224.531/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1803

## **Afstand borden tot meetplaats**

In de *Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers* is in punt 2.2 de minimale afstand beschreven die in acht moet worden genomen tussen de aanvang van de geldende

maximumsnelheid en de meetplaats (dus niet de plaats waar de camera staat maar de plaats waar daadwerkelijk de snelheid wordt gemeten) en van de meetplaats tot het einde van de geldende maximumsnelheid.

<b>Afstanden meetplaats ten opzichte van borden die snelheidslimiet aanduiden</b>				
Snelheid waarop wordt gehandhaafd	Afstand bord voor meetplaats	+	Geldende snelheid bij meetplaats	Afstand tot einde geldende snelheid  NB Dit is alleen van toepassing indien de maximumsnelheid hoger wordt.
50 km/h	minimaal 140 m		50 km/h	minimaal 140 m
60 km/h	minimaal 170 m		60 km/h	minimaal 170 m
70 km/h	minimaal 190 m		70 km/h	minimaal 190 m
80 km/h	minimaal 220 m		80 km/h	minimaal 220 m
90 km/h	minimaal 250 m		90 km/h	minimaal 250 m
100 km/h	minimaal 280 m		100 km/h	minimaal 280 m

Bij kruisingen<sup>1</sup> en in bijzondere omstandigheden kan hier van worden afgeweken, maar dit moet dan worden gemotiveerd. Indien wordt gehandhaafd met flitspalen is het niet wenselijk dat van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Als bij uitzondering toch van deze afstanden is afgeweken moet in het initiële schouwrapport worden vermeld waarom dat is gebeurd (dit hoeft niet bij de periodieke schouwingen te gebeuren).

### **Toestand flitspaal**

---

<sup>1</sup> Hof Leeuwarden 21 september 2006, LJN AZ5513, WAHV 06/00746. De ratio van de snelheidsbeperking tot 70 km per uur bij kruisingen als de onderhavige is niet slechts gelegen in het de bestuurder nopen tijdig te reageren op de verplichting zijn voertuig voor het rode verkeerslicht tot stilstand te brengen, maar ook in het met die gematigde snelheid de kruising op te rijden. Nu daaraan niet is voldaan is niet relevant op welke afstand van de kruising het bord G3 zich bevindt.

De technische werking van de flitspaal wordt automatisch al periodiek gecontroleerd. Bij de schouwingen kan daarom volstaan worden met een globale check van de toestand van de flitspaal. Controleer op scheefstand (door bijv. een aanrijding), vernielingen of andere duidelijke gebreken.

### **Verskil initiële schouw en periodieke schouw bij flitspalen**

De initiële schouw is veel uitgebreider dan de periodieke schouw en is de basis waar de periodieke schouwingen op volgen. Het is bij deze initiële schouw de bedoeling dat bij de bordenschouw ook een foto wordt gemaakt voorzien van een duidelijke locatieaanduiding. Gebruik hiervoor het format uit bijlage 3.

Bij de periodieke schouw mag dat uiteraard ook, maar is dat niet vereist. Het is bij de periodieke schouw voldoende dat duidelijk wordt dat er is geschouwd en dat duidelijk wordt aangegeven op welk moment dat is gebeurd. Vervolgens kunnen al deze periodieke schouwingen in een tabel worden verwerkt. Deze tabel kan vervolgens worden verwerkt in een kort PV.

Mocht de bebording dan in twijfel worden getrokken hebben we de combinatie van het initiële schouwrapport + een tabel met alle periodieke schouwmomenten, waarbij duidelijk te zien is op welke data deze schouwingen heeft plaatsgevonden, en dat is, uitzonderingen daargelaten, voldoende voor de rechter om de aanwezigheid van de bebording bewezen te achten.

Het is daarbij belangrijk dat bij elke periodieke schouw de melding wordt gedaan dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest van molest, beschadigde, of gewijzigde bebording.

#### *Incidentele tussentijdse schouw*

Mocht er wel een dergelijke melding zijn geweest kan dat twee gevolgen hebben. Indien er een melding is geweest, maar de bebording was wel juridisch in orde en goed zichtbaar, dan kan worden volstaan met het kort hierop ingaan in de periodieke schouw. D.w.z., aangeven wat er aan de hand was, wanneer dat heeft gespeeld (data noemen) en hoe, en op welke datum, het is opgelost.

Indien de bebording korte tijd niet in orde is geweest zal er een incidentele tussentijdse schouw moeten plaatsvinden. Denk hierbij aan situaties als molest, beschadigingen, wijzigingen door werkzaamheden, etc. In dergelijke gevallen, waarbij de bebording hersteld moest worden, dient er een extra schouw plaats te vinden (voor die locatie waar dit speelde) waarbij duidelijk naar voren komt tussen welke data de bebording niet in orde was en van welke datum de bebording weer in orde is gemaakt. Indien de situatie wezenlijk is gewijzigd dient er een nieuwe foto genomen te worden, als er enkel herstel heeft plaatsgevonden is dat niet nodig.

Let verder op dat deze afspraak geldt voor de schouwingen van borden bij digitale flitspalen.

Bijlagen:

1. Checklist initiële/incidentele schouw

2. Checklist periodieke schouw
3. Voorbeeld Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording

## Checklist incidentele schouw digitale flitspaal en bebording

- Check weginrichting conform CROW richtlijn Handboek wegontwerp 2013;
- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check afstand meetplaats flitspaal tot borden conform tabel Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers; indien deze afwijkt dient dit kort onderbouwd te worden.
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.

## Checklist periodieke schouw digitale flitspaal

- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check toestand flitspaal;
- Indien er gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen: noteer het schouwmoment
- Noteer of de schouw akkoord was ja/nee
  - Indien nee; toelichting. Wat was er aan de hand, heeft dit invloed gehad op de handhaving?
- Noteer bij het schouwmoment dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest over de bebording (bijv. dat de bebording beschadigd of gewijzigd was).

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- Indien geen gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen maak dan gebruik van het schouw PV (zie bijlage).



Organisatieonderdeel Eenheid/PDC  
District/Dienst  
Afdeling

Behandeld door Behandelaar  
Functie Functie  
Postadres Postbus  
Postcode plaats  
Bezoekadres Adres  
Postcode plaats  
Telefoon 0  
E-mail e-mail

Ons kenmerk Ons kenmerk  
Uw kenmerk Uw kenmerk  
In afschrift aan In afschrift aan  
Datum  
Bijlage(n) 0  
Pagina 1

**PROCES-VERBAAL VAN SCHOUW DIGITALE  
FLITSPAAL EN BEBORDING**

Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot bediening

Op datum/tijdstip heb ik, verbalisant(boa/rang), werkzaam bij de politie, eenheid invullen de onderstaande handhavingslocatie geschouwd volgens de werkinstructie schouw bebording bij flitspalen, en daarbij het volgende geconstateerd:

Pleegplaats :  
Pleeggemeente :  
Bebouwde kom : *Ja/Nee*  
HHM nummer :  
Toestand flitspaal : *scheefstand/duidelijke schade/vernieling*  
Handhaving op : *gedrag/bord A1/roodlicht*  
Maximumsnelheid :  
Locatie/straatnaam :

Nadere locatie : *thv/kruising met/gps*

Soort weg : *autosnelweg/autoweg/andere weg/gewone weg*

Afstand bord HHM : *afstand/nvt*

Weg uit de richting van : *straatnaam/windrichting.*

Weg in de richting naar : *straatnaam/windrichting.*

Handhavingsborden : *indien van toepassing "soort (zone)A1/H1 en ter hoogte van met links/rechts van de rijbaan, leesbaarheid borden (moet goed zijn)"*

Dit proces-verbaal is op ambtseed/belofte opgemaakt op datum te plaats.

Ondertekenaar

Functie

## Werkinstructie schouw bebording bij flitspalen

Voor de ingebruikstelling van flitspalen en gedurende de handhaving met flitspalen is het voor een juridisch correcte handhaving van belang dat de wegsituatie en bebording wordt geschouwd.

### Handhavingseisen

In een aantal wettelijke bepalingen zijn vereisten opgenomen m.b.t. de inrichting van het weggedeelte bij handhaving. Als voor aanvang van de handhaving blijkt dat niet aan deze vereisten wordt voldaan, wordt de flitspaal niet in handhaven gezet. En zodra bij een latere schouw blijkt dat de inrichting van het wegvak niet meer aan de eisen voldoet, zal de handhaving moeten worden stopgezet en kan dit consequenties hebben voor reeds uitgevoerde handhaving.

De volgende bepalingen zijn van toepassing:

### Periodieke schouw

Om te voorkomen dat na geruime tijd blijkt dat de bebording die van belang is voor snelheidshandhaving niet meer correct is geplaatst (en daardoor mogelijk een groot aantal zaken geseponeerd moet worden) of de flitspaal is beschadigd is het van belang om periodiek conform de vastgestelde procedure de plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal te schouwen. We maken hierbij onderscheid tussen verkeersregels (bijv. art. 20 RVV) en verkeerstekens die een maximumsnelheid aangeven (bijv. verkeersbord A1).

- Is er sprake van een maximumsnelheid die door verkeersborden wordt aangegeven dan moet er elke maand geschouwd worden.
- Als het gaat om een verkeersregel kan worden volstaan met één schouw per kwartaal (waarbij dus o.a. de H1 bebording wordt gecontroleerd).

Daarnaast wordt er geschouwd indien er ter plaatse van de flitspaal wegwerkzaamheden zijn geweest, schade is geconstateerd aan de bebording, dan wel na signalen, klachten of meldingen (van weggebruikers) over ondeugdelijke bebording.

Blijkt uit een schouw dat niet voldoende duidelijk is geworden voor de weggebruiker wat ter plaatse de maximum snelheid is (bijv. door onjuiste, ondeugdelijke of inconsequente bebording), dan wordt het OM daar onverwijld van in kennis gesteld en wordt de handhaving stilgelegd. Zodra weer aan de vereisten voor handhaving is voldaan, vindt ter bevestiging daarvan opnieuw een schouw plaats, waarna – bij positief resultaat- het OM toestemming geeft de handhaving weer op te starten.

De bevindingen van een schouw worden in een proces-verbaal vastgelegd en deze worden gedurende een periode van 5 jaren bewaard.

## Vastleggen schouw

De controle op de juiste plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal moet worden vastgelegd in een Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording (zie bijlage) dat waar nodig (bijv. plaatsing A1 en H1 borden) voorzien wordt van beeldmateriaal. De politie dient deze schouwrapporten bij te houden in hun systeem (in het bedienportaal) en dient periodiek aan parket CVOM te rapporteren wat de stand van zaken is.

## Zichtbaarheid A1 borden

Voor het verkeer in de richting van de flitspaal moet al het verkeer onmiskenbaar en tijdig voorafgaand aan de handhaving een bord A1 met daarop de geldende maximumsnelheid of een bebouwde kom bord zijn gepasseerd. Dit impliceert dat bij rijbanen met meer dan één rijstrook indien mogelijk een bord zowel rechts als links van de rijbaan geplaatst moet zijn. Als de maximumsnelheid wordt gehandhaafd met flitspalen moet de plaatsing aan één zijde van de weg een uitzondering zijn en slechts worden getolereerd indien het onmogelijk is om een bord links van de rijstroken te plaatsen. Het kan hierbij wenselijk zijn dat de A1 borden boven de rijstroken worden geplaatst. Een vrachtauto kan immers het zicht op een rechts geplaatst bord beletten op een schuin links naast deze vrachtauto rijdende personenauto. Een bestuurder kan in een dergelijke situatie mogelijk terecht het verweer voeren dat hij het A1 bord niet kon zien.

Paragraaf 4 van "Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens", 'Bord A1' geeft de plaatsing aan de linker- en rechterzijde van de rijbaan onder het punt 'Plaatsing' onder 2 aan.

## Zichtbaarheid borden bebouwde kom

In dezelfde paragraaf van deze uitvoeringsvoorschriften wordt voor het bord H1 (bebouwde kom) bij plaatsing niets aangegeven. Er wordt dus niet voorgeschreven dat bij wegen met gescheiden rijbanen of wegen met meer rijstroken in dezelfde rijrichting deze borden zowel links als rechts worden geplaatst. Indien er echter kort na het binnenrijden van de bebouwde kom op snelheid wordt gehandhaafd en de weg bestaat uit gescheiden rijbanen dan is het voor de waarneembaarheid en voor een goede handhaving geadviseerd dat aan beide zijden van de rijbaan H 1 borden zijn geplaatst. Dit volgt uit paragraaf 2 (algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) onder 10, waar in de laatste alinea staat vermeld dat rechts geplaatste borden eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan kunnen worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat.

## Plaatsing borden bij afwijking generieke snelheid

Indien er op grond van A 1 borden een van de artikelen 20 en 21 RVV 1990 afwijkende snelheid geldt dat moeten de A1 borden na elke kruising worden herhaald, zodat het verkeer dat op deze weg komt wordt geïnformeerd over de daar geldende snelheid.

**Met opmerkingen [ ]:** Opmerking die nog openstaat. Ik kan hier niet het antwoord op geven, weet jij dit of is dit iets dat we ook aan de politie moeten vragen?

*Volgens mij klopt dit niet helemaal, is het bedienportaal iets anders dan waar de daadwerkelijke schouwdocumenten worden opgeslagen. Als wij toegang tot deze opslag hebben (voorkeur, want dan direct te raadplegen) is een periodieke rapportage ook niet nodig. Dit is iets wat (?) vermoedelijke afstemt als het tot afspraken met politie komt.*

*Los hiervan meldt politie aan DVOM dacht ik dat de schouw is uitgevoerd (via bedienportaal?) en worden afwijkingen daar kenbaar gemaakt. Maar dit staat los van het inzichtelijk maken van de schouwrapportage.*

## **Snelheidszone**

Als de snelheidshandhaving in een zonegebied plaatsvindt en er liggen kruisingen tussen de plaats van het zonebord en de meetplaats dan moet voor aanvang van de handhaving de juiste plaatsing van alle voor dat gebied geldende A1 zoneborden worden gecontroleerd. Een bestuurder kan namelijk vanaf diverse wegen het gebied zijn ingereeden en een verweer op het ontbreken of de niet voldoende zichtbare plaatsing van een zonebord. Een beroep hierop door een bestuurder moet direct weerlegd kunnen worden aan de hand van het PV van schouw

Ditzelfde geldt voor snelheidshandhaving in een bebouwde kom op basis van de gedragsregel. Als een betrokkene aangeeft dat hij via een bepaalde rijroute geen bord was gepasseerd voordat hij door de camera werd gecontroleerd moet dat weerlegd kunnen worden. Bij de schouw van dergelijke gebieden is het dus noodzakelijk om de H1 bebording op alle toegangswegen voorafgaand aan de controlelocatie te schouwen.

## **Jurisprudentie zoneborden**

Inmiddels is er veel jurisprudentie gepubliceerd over de noodzaak van een periodieke schouw bij flitspalen/bebording en de eventuele gevolgen van het ontbreken hiervan. Uit vaste jurisprudentie van het Hof is gebleken dat de betwisting van de aanwezigheid van (deugdelijke) bebording bij snelheidsovertredingen die op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld, slechts kan worden weerlegd aan de hand van stukken – bijvoorbeeld schouwrapporten – die aannemelijk maken dat ten tijde van de constatering wél deugdelijke bebording aanwezig was.

Zolang uit het schouwrapport duidelijk blijkt:

- Wat er precies is geschouwd (welke HHM, welk bord, etc)
- Wanneer er precies is geschouwd, welke periode
- Door wie er precies is geschouwd (bevoegde BOA/verbalisant, vermelding nummer en handtekening)
- Dat de schouwing periodiek is uitgevoerd, er niet teveel tijd heeft gezeten tussen de schouwmomenten en er geen wijziging of terugplaatsing van bebording heeft plaatsgevonden

Is dit voor een rechter voldoende bewijs voor de aanwezigheid van de bebording. Een voorbeeld van recente jurisprudentie over dit onderwerp:

- Arrest 30 januari 2020, Wahv 200.261.442/01, ECLI:NL:GHARL:2020:802
- Arrest 2 maart 2020, Wahv 200.200.608/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1817
- Arrest 19 juni 2020, Wahv 200.217.976/01
- Arrest 14 juli 2020, Wahv 200.264.090/01
- Arrest 24 juli 2020, Wahv 200.266.333/01
- MK arrest 28 februari 2020, Wahv 200.224.531/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1803

## **Afstand borden tot meetplaats**

In de *Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers* is in punt 2.2 de minimale afstand beschreven die in acht moet worden genomen tussen de aanvang van de geldende

maximumsnelheid en de meetplaats (dus niet de plaats waar de camera staat maar de plaats waar daadwerkelijk de snelheid wordt gemeten) en van de meetplaats tot het einde van de geldende maximumsnelheid.

<b>Afstanden meetplaats ten opzichte van borden die snelheidslimiet aanduiden</b>				
Snelheid waarop wordt gehandhaafd	Afstand bord voor meetplaats	+	Geldende snelheid bij meetplaats	Afstand tot einde geldende snelheid  NB Dit is alleen van toepassing indien de maximumsnelheid hoger wordt.
50 km/h	minimaal 140 m		50 km/h	minimaal 140 m
60 km/h	minimaal 170 m		60 km/h	minimaal 170 m
70 km/h	minimaal 190 m		70 km/h	minimaal 190 m
80 km/h	minimaal 220 m		80 km/h	minimaal 220 m
90 km/h	minimaal 250 m		90 km/h	minimaal 250 m
100 km/h	minimaal 280 m		100 km/h	minimaal 280 m

Bij kruisingen<sup>1</sup> en in bijzondere omstandigheden kan hier van worden afgeweken, maar dit moet dan worden gemotiveerd. Indien wordt gehandhaafd met flitspalen is het niet wenselijk dat van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Als bij uitzondering toch van deze afstanden is afgeweken moet in het initiële schouwrapport worden vermeld waarom dat is gebeurd (dit hoeft niet bij de periodieke schouwingen te gebeuren).

<sup>1</sup> Hof Leeuwarden 21 september 2006, LJN AZ5513, WAHV 06/00746. De ratio van de snelheidsbeperking tot 70 km per uur bij kruisingen als de onderhavige is niet slechts gelegen in het de bestuurder nopen tijdig te reageren op de verplichting zijn voertuig voor het rode verkeerslicht tot stilstand te brengen, maar ook in het met die gematigde snelheid de kruising op te rijden. Nu daaraan niet is voldaan is niet relevant op welke afstand van de kruising het bord G3 zich bevindt.

### **Toestand flitspaal**

De technische werking van de flitspaal wordt automatisch al periodiek gecontroleerd. Bij de schouwingen kan daarom volstaan worden met een globale check van de toestand van de flitspaal. Controleer op scheefstand (door bijv. een aanrijding), vernielingen of andere duidelijke gebreken.

Bijlagen:

1. Checklist initiële/incidentele schouw
2. Checklist periodieke schouw
3. Voorbeeld Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording

## Checklist incidentele schouw digitale flitspaal en bebording

- Check weginrichting conform CROW richtlijn Handboek wegontwerp 2013;
- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check afstand meetplaats flitspaal tot borden conform tabel Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers; indien deze afwijkt dient dit kort onderbouwd te worden.
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.



## Checklist periodieke schouw digitale flitspaal

- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.
- Als er gebruik wordt gemaakt van een lijst waarin alle opvolgende schouwmomenten staan aangegeven in een tabel. Is het belangrijk per moment aan te geven of de schouw akkoord was ja/nee.



Bijlage 3

Organisatieonderdeel Eenheid/PDC  
District/Dienst  
Afdeling

Behandeld door Behandelaar  
Functie Functie  
Postadres Postbus  
Postcode plaats  
Bezoekadres Adres  
Postcode plaats  
Telefoon 0  
E-mail e-mail

Ons kenmerk Ons kenmerk  
Uw kenmerk Uw kenmerk  
In afschrift aan In afschrift aan  
Datum  
Bijlage(n) 0  
Pagina 1

### PROCES-VERBAAL VAN SCOUW DIGITALE FLITSPAAL EN BEBORDING

Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot bediening

Op datum/tijdstip heb ik, verbalisant(bog/rang), werkzaam bij de politie, eenheid invullen de onderstaande handhavingslocatie geschouwd volgens de werkinstructie schouw bebording bij flitspalen, en daarbij het volgende geconstateerd:

Pleegplaats :  
Pleeggemeente :  
Bebouwde kom : *Ja/Nee*  
HHM nummer :  
Toestand flitspaal : *scheefstand/duidelijke schade/vernieling*  
Handhaving op : *gedrag/bord A1/roodlicht*  
Maximumsnelheid :  
Locatie/straatnaam :

« waakzaam en dienstbaar »

Datum  
Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot  
bediening  
Pagina 9/2



Nadere locatie : *thv/kruising met/gps*

Soort weg : *autosnelweg/autoweg/andere weg/gewone weg*

Afstand bord HHM : *afstand/nvt*

Weg uit de richting van : *straatnaam/windrichting.*

Weg in de richting naar : *straatnaam/windrichting.*

Handhavingsborden : *indien van toepassing "soort (zone)A1/H1 en ter hoogte van met links/rechts van de rijbaan, leesbaarheid borden (moet goed zijn)"*

Dit proces-verbaal is op ambtseed/belofte opgemaakt op datum te plaats.

Ondertekenaar

Functie

## Werkinstructie schouw bebording bij flitspalen

Voor de ingebruikstelling van flitspalen en gedurende de handhaving met flitspalen is het voor een juridisch correcte handhaving van belang dat de wegsituatie en bebording wordt geschouwd.

### Handhavingseisen

In een aantal wettelijke bepalingen zijn vereisten opgenomen m.b.t. de inrichting van het weggedeelte bij handhaving. Als voor aanvang van de handhaving blijkt dat niet aan deze vereisten wordt voldaan, wordt de flitspaal niet in handhaven gezet. En zodra bij een latere schouw blijkt dat de inrichting van het wegvak niet meer aan de eisen voldoet, zal de handhaving moeten worden stopgezet en kan dit consequenties hebben voor reeds uitgevoerde handhaving.

De volgende bepalingen zijn van toepassing:

### Periodieke schouw

Om te voorkomen dat na geruime tijd blijkt dat de bebording die van belang is voor snelheidshandhaving niet meer correct is geplaatst (en daardoor mogelijk een groot aantal zaken geseponeerd moet worden) of de flitspaal is beschadigd is het van belang om periodiek conform de vastgestelde procedure de plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal te schouwen. We maken hierbij onderscheid tussen verkeersregels (bijv. art. 20 RVV) en verkeerstekens die een maximumsnelheid aangeven (bijv. verkeersbord A1).

- Is er sprake van een maximumsnelheid die door verkeersborden wordt aangegeven dan moet er elke maand geschouwd worden.
- Als het gaat om een verkeersregel kan worden volstaan met één schouw per kwartaal (waarbij dus o.a. de H1 bebording wordt gecontroleerd).

Daarnaast wordt er geschouwd indien er ter plaatse van de flitspaal wegwerkzaamheden zijn geweest, schade is geconstateerd aan de bebording, dan wel na signalen, klachten of meldingen (van weggebruikers) over ondeugdelijke bebording.

Blijkt uit een schouw dat niet voldoende duidelijk is geworden voor de weggebruiker wat ter plaatse de maximum snelheid is (bijv. door onjuiste, ondeugdelijke of inconsequente bebording), dan wordt het OM daar onverwijld van in kennis gesteld en wordt de handhaving stilgelegd. Zodra weer aan de vereisten voor handhaving is voldaan, vindt ter bevestiging daarvan opnieuw een schouw plaats, waarna – bij positief resultaat- het OM toestemming geeft de handhaving weer op te starten.

De bevindingen van een schouw worden in een proces-verbaal vastgelegd en deze worden gedurende een periode van 5 jaren bewaard.

## Vastleggen schouw

De controle op de juiste plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal moet worden vastgelegd in een Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording (zie bijlage) dat waar nodig (bijv. plaatsing A1 en H1 borden) voorzien wordt van beeldmateriaal. De politie dient deze schouwrapporten bij te houden in hun systeem (in het bedienportaal) en dient periodiek aan parket CVOM te rapporteren wat de stand van zaken is.

## Zichtbaarheid A1 borden

Voor het verkeer in de richting van de flitspaal moet al het verkeer onmiskenbaar en tijdig voorafgaand aan de handhaving een bord A1 met daarop de geldende maximumsnelheid of een bebouwde kom bord zijn gepasseerd. Dit impliceert dat bij rijbanen met meer dan één rijstrook indien mogelijk een bord zowel rechts als links van de rijbaan geplaatst moet zijn. Als de maximumsnelheid wordt gehandhaafd met flitspalen moet de plaatsing aan één zijde van de weg een uitzondering zijn en slechts worden getolereerd indien het onmogelijk is om een bord links van de rijstroken te plaatsen. Het kan hierbij wenselijk zijn dat de A1 borden boven de rijstroken worden geplaatst. Een vrachtauto kan immers het zicht op een rechts geplaatst bord beletten op een schuin links naast deze vrachtauto rijdende personenauto. Een bestuurder kan in een dergelijke situatie mogelijk terecht het verweer voeren dat hij het A1 bord niet kon zien.

Paragraaf 4 van "Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens", 'Bord A1' geeft de plaatsing aan de linker- en rechterzijde van de rijbaan onder het punt 'Plaatsing' onder 2 aan.

## Zichtbaarheid borden bebouwde kom

In dezelfde paragraaf van deze uitvoeringsvoorschriften wordt voor het bord H1 (bebouwde kom) bij plaatsing niets aangegeven. Er wordt dus niet voorgeschreven dat bij wegen met gescheiden rijbanen of wegen met meer rijstroken in dezelfde rijrichting deze borden zowel links als rechts worden geplaatst. Indien er echter kort na het binnenrijden van de bebouwde kom op snelheid wordt gehandhaafd en de weg bestaat uit gescheiden rijbanen dan is het voor de waarneembaarheid en voor een goede handhaving geadviseerd dat aan beide zijden van de rijbaan H 1 borden zijn geplaatst. Dit volgt uit paragraaf 2 (algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) onder 10, waar in de laatste alinea staat vermeld dat rechts geplaatste borden eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan kunnen worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat.

## Plaatsing borden bij afwijking generieke snelheid

Indien er op grond van A 1 borden een van de artikelen 20 en 21 RVV 1990 afwijkende snelheid geldt dat moeten de A1 borden na elke kruising worden herhaald, zodat het verkeer dat op deze weg komt wordt geïnformeerd over de daar geldende snelheid.

**Met opmerkingen [ ]:** Opmerking die nog openstaat. Ik kan hier niet het antwoord op geven, weet jij dit , of is dit iets dat we ook aan de politie moeten vragen?

*Volgens mij klopt dit niet helemaal, is het bedienportaal iets anders dan waar de daadwerkelijke schouwdocumenten worden opgeslagen. Als wij toegang tot deze opslag hebben (voorkeur, want dan direct te raadplegen) is een periodieke rapportage ook niet nodig. Dit is iets wat (?) vermoedelijke afstemt als het tot afspraken met politie komt.*

*Los hiervan meldt politie aan DVOM dacht ik dat de schouw is uitgevoerd (via bedienportaal?) en worden afwijkingen daar kenbaar gemaakt. Maar dit staat los van het inzichtelijk maken van de schouwrapportage.*

## Snelheidszone

Als de snelheidshandhaving in een zonegebied plaatsvindt en er liggen kruisingen tussen de plaats van het zonebord en de meetplaats dan moet voor aanvang van de handhaving de juiste plaatsing van alle voor dat gebied geldende A1 zoneborden worden gecontroleerd. Een bestuurder kan namelijk vanaf diverse wegen het gebied zijn ingereeden en een verweer op het ontbreken of de niet voldoende zichtbare plaatsing van een zonebord. Een beroep hierop door een bestuurder moet direct weerlegd kunnen worden aan de hand van het PV van schouw

Ditzelfde geldt voor snelheidshandhaving in een bebouwde kom op basis van de gedragsregel. Als een betrokkene aangeeft dat hij via een bepaalde rijroute geen bord was gepasseerd voordat hij door de camera werd gecontroleerd moet dat weerlegd kunnen worden. Bij de schouw van dergelijke gebieden is het dus noodzakelijk om de H1 bebording op alle toegangswegen voorafgaand aan de controlelocatie te schouwen.

## Jurisprudentie zoneborden

Inmiddels is er veel jurisprudentie gepubliceerd over de noodzaak van een periodieke schouw bij flitspalen/bebording en de eventuele gevolgen van het ontbreken hiervan. Uit vaste jurisprudentie van het Hof is gebleken dat de betwisting van de aanwezigheid van (deugdelijke) bebording bij snelheidsovertredingen die op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld, slechts kan worden weerlegd aan de hand van stukken – bijvoorbeeld schouwrapporten – die aannemelijk maken dat ten tijde van de constatering wél deugdelijke bebording aanwezig was.

Zolang uit het schouwrapport duidelijk blijkt:

- Wat er precies is geschouwd (welke HHM, welk bord, etc)
- Wanneer er precies is geschouwd, welke periode
- Door wie er precies is geschouwd (bevoegde BOA/verbalisant, vermelding nummer en handtekening)
- Dat de schouwing periodiek is uitgevoerd, er niet teveel tijd heeft gezeten tussen de schouwmomenten en er geen wijziging of terugplaatsing van bebording heeft plaatsgevonden

Is dit voor een rechter voldoende bewijs voor de aanwezigheid van de bebording. Een voorbeeld van recente jurisprudentie over dit onderwerp:

- Arrest 30 januari 2020, Wahv 200.261.442/01, ECLI:NL:GHARL:2020:802
- Arrest 2 maart 2020, Wahv 200.200.608/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1817
- Arrest 19 juni 2020, Wahv 200.217.976/01
- Arrest 14 juli 2020, Wahv 200.264.090/01
- Arrest 24 juli 2020, Wahv 200.266.333/01
- MK arrest 28 februari 2020, Wahv 200.224.531/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1803

## Afstand borden tot meetplaats

In de *Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers* is in punt 2.2 de minimale afstand beschreven die in acht moet worden genomen tussen de aanvang van de geldende

maximumsnelheid en de meetplaats (dus niet de plaats waar de camera staat maar de plaats waar daadwerkelijk de snelheid wordt gemeten) en van de meetplaats tot het einde van de geldende maximumsnelheid.

Afstanden meetplaats ten opzichte van borden die snelheidslimiet aanduiden				
Snelheid waarop wordt gehandhaafd	Afstand bord voor meetplaats	+	Geldende snelheid bij meetplaats	Afstand tot einde geldende snelheid  NB Dit is alleen van toepassing indien de maximumsnelheid hoger wordt.
50 km/h	minimaal 140 m		50 km/h	minimaal 140 m
60 km/h	minimaal 170 m		60 km/h	minimaal 170 m
70 km/h	minimaal 190 m		70 km/h	minimaal 190 m
80 km/h	minimaal 220 m		80 km/h	minimaal 220 m
90 km/h	minimaal 250 m		90 km/h	minimaal 250 m
100 km/h	minimaal 280 m		100 km/h	minimaal 280 m

Bij kruisingen<sup>1</sup> en in bijzondere omstandigheden kan hier van worden afgeweken, maar dit moet dan worden gemotiveerd. Indien wordt gehandhaafd met flitspalen is het niet wenselijk dat van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Als bij uitzondering toch van deze afstanden is afgeweken moet in het initiële schouwrapport worden vermeld waarom dat is gebeurd (dit hoeft niet bij de periodieke schouwingen te gebeuren).

<sup>1</sup> Hof Leeuwarden 21 september 2006, LJN AZ5513, WAHV 06/00746. De ratio van de snelheidsbeperking tot 70 km per uur bij kruisingen als de onderhavige is niet slechts gelegen in het de bestuurder nopen tijdig te reageren op de verplichting zijn voertuig voor het rode verkeerslicht tot stilstand te brengen, maar ook in het met die gematigde snelheid de kruising op te rijden. Nu daaraan niet is voldaan is niet relevant op welke afstand van de kruising het bord G3 zich bevindt.

### **Toestand flitspaal**

De technische werking van de flitspaal wordt automatisch al periodiek gecontroleerd. Bij de schouwingen kan daarom volstaan worden met een globale check van de toestand van de flitspaal. Controleer op scheefstand (door bijv. een aanrijding), vernielingen of andere duidelijke gebreken.

Bijlagen:

1. Checklist initiële/incidentele schouw
2. Checklist periodieke schouw
3. Voorbeeld Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording



## Checklist incidentele schouw digitale flitspaal en bebording

- Check weginrichting conform CROW richtlijn Handboek wegontwerp 2013;
- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check afstand meetplaats flitspaal tot borden conform tabel Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers; indien deze afwijkt dient dit kort onderbouwd te worden.
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.

## Checklist periodieke schouw digitale flitspaal

- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.
- Als er gebruik wordt gemaakt van een lijst waarin alle opvolgende schouwmomenten staan aangegeven in een tabel. Is het belangrijk per moment aan te geven of de schouw akkoord was ja/nee.



Bijlage 3

Organisatieonderdeel Eenheid/PDC  
District/Dienst  
Afdeling

Behandeld door Behandelaar  
Functie Functie  
Postadres Postbus  
Postcode plaats  
Bezoekadres Adres  
Postcode plaats  
Telefoon 0  
E-mail e-mail

Ons kenmerk Ons kenmerk  
Uw kenmerk Uw kenmerk  
In afschrift aan In afschrift aan  
Datum  
Bijlage(n) 0  
Pagina 1

### PROCES-VERBAAL VAN SCOUW DIGITALE FLITSPAAL EN BEBORDING

Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot bediening

Op datum/tijdstip heb ik, verbalisant(bog/rang), werkzaam bij de politie, eenheid invullen de onderstaande handhavingslocatie geschouwd volgens de werkinstructie schouw bebording bij flitspalen, en daarbij het volgende geconstateerd:

Pleegplaats :  
Pleeggemeente :  
Bebouwde kom : *Ja/Nee*  
HHM nummer :  
Toestand flitspaal : *scheefstand/duidelijke schade/vernieling*  
Handhaving op : *gedrag/bord A1/roodlicht*  
Maximumsnelheid :  
Locatie/straatnaam :

Datum  
Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot  
bediening  
Pagina 9/2



Nadere locatie : *thv/kruising met/gps*

Soort weg : *autosnelweg/autoweg/andere weg/gewone weg*

Afstand bord HHM : *afstand/nvt*

Weg uit de richting van : *straatnaam/windrichting.*

Weg in de richting naar : *straatnaam/windrichting.*

Handhavingsborden : *indien van toepassing "soort (zone)A1/H1 en ter hoogte van met links/rechts van de rijbaan, leesbaarheid borden (moet goed zijn)"*

Dit proces-verbaal is op ambtseed/belofte opgemaakt op datum te plaats.

Ondertekenaar

Functie

# Werkinstructie schouw bebording bij flitspalen

Voor de ingebruikstelling van flitspalen en gedurende de handhaving met flitspalen is het voor een juridisch correcte handhaving van belang dat de wegsituatie en bebording wordt geschouwd.

## Handhavingseisen

In een aantal wettelijke bepalingen zijn vereisten opgenomen m.b.t. de inrichting van het weggedeelte bij handhaving. Als voor aanvang van de handhaving blijkt dat niet aan deze vereisten wordt voldaan, wordt de flitspaal niet in handhaven gezet. En zodra bij een latere schouw blijkt dat de inrichting van het wegvak niet meer aan de eisen voldoet, zal de handhaving moeten worden stopgezet en kan dit consequenties hebben voor reeds uitgevoerde handhaving.

De volgende bepalingen zijn van toepassing:

## Periodieke schouw

Om te voorkomen dat na geruime tijd blijkt dat de bebording die van belang is voor snelheidshandhaving niet meer correct is geplaatst (en daardoor mogelijk een groot aantal zaken geseponeerd moet worden) of de flitspaal is beschadigd is het van belang om periodiek conform de vastgestelde procedure de plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal te schouwen. We maken hierbij onderscheid tussen verkeersregels (bijv. art. 20 RVV) en verkeerstekens die een maximumsnelheid aangeven (bijv. verkeersbord A1).

- Is er sprake van een maximumsnelheid die door verkeersborden wordt aangegeven dan moet er elke maand geschouwd worden.
- Als het gaat om een verkeersregel kan worden volstaan met één schouw per kwartaal (waarbij dus o.a. de H1 bebording wordt gecontroleerd).

Daarnaast wordt er geschouwd indien er ter plaatse van de flitspaal wegwerkzaamheden zijn geweest, schade is geconstateerd aan de bebording, dan wel na signalen, klachten of meldingen (van weggebruikers) over ondeugdelijke bebording.

Blijkt uit een schouw dat niet voldoende duidelijk is geworden voor de weggebruiker wat ter plaatse de maximum snelheid is (bijv. door onjuiste, ondeugdelijke of inconsequente bebording), dan wordt het OM daar onverwijld van in kennis gesteld en wordt de handhaving stilgelegd. Zodra weer aan de vereisten voor handhaving is voldaan, vindt ter bevestiging daarvan opnieuw een schouw plaats, waarna – bij positief resultaat- het OM toestemming geeft de handhaving weer op te starten.

De bevindingen van een schouw worden in een proces-verbaal vastgelegd en deze worden gedurende een periode van 5 jaren bewaard.

## **Vastleggen schouw**

De controle op de juiste plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal moet worden vastgelegd in een Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording (zie bijlage) dat waar nodig (bijv. plaatsing A1 en H1 borden) voorzien wordt van beeldmateriaal. Deze schouwrapporten dienen door de politie beschikbaar en inzichtelijk worden gemaakt voor parket CVOM. Hier moeten nadere afspraken over worden gemaakt, maar dat valt buiten de scope van deze werkinstructie.

## **Zichtbaarheid A1 borden**

Voor het verkeer in de richting van de flitspaal moet al het verkeer onmiskenbaar en tijdig voorafgaand aan de handhaving een bord A1 met daarop de geldende maximumsnelheid of een bebouwde kom bord zijn gepasseerd. Dit impliceert dat bij rijbanen met meer dan één rijstrook indien mogelijk een bord zowel rechts als links van de rijbaan geplaatst moet zijn. Als de maximumsnelheid wordt gehandhaafd met flitspalen moet de plaatsing aan één zijde van de weg een uitzondering zijn en slechts worden getolereerd indien het onmogelijk is om een bord links van de rijstroken te plaatsen. Het kan hierbij wenselijk zijn dat de A1 borden boven de rijstroken worden geplaatst. Een vrachtauto kan immers het zicht op een rechts geplaatst bord beletten op een schuin links naast deze vrachtauto rijdende personenauto. Een bestuurder kan in een dergelijke situatie mogelijk terecht het verweer voeren dat hij het A1 bord niet kon zien.

Paragraaf 4 van *“Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens”*, ‘Bord A1’ geeft de plaatsing aan de linker- en rechterzijde van de rijbaan onder het punt ‘Plaatsing’ onder 2 aan.

## **Zichtbaarheid borden bebouwde kom**

In dezelfde paragraaf van deze uitvoeringsvoorschriften wordt voor het bord H1 (bebouwde kom) bij plaatsing niets aangegeven. Er wordt dus niet voorgeschreven dat bij wegen met gescheiden rijbanen of wegen met meer rijstroken in dezelfde rijrichting deze borden zowel links als rechts worden geplaatst. Indien er echter kort na het binnenrijden van de bebouwde kom op snelheid wordt gehandhaafd en de weg bestaat uit gescheiden rijbanen dan is het voor de waarneembaarheid en voor een goede handhaving geadviseerd dat aan beide zijden van de rijbaan H 1 borden zijn geplaatst. Dit volgt uit paragraaf 2 (algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) onder 10, waar in de laatste alinea staat vermeld dat rechts geplaatste borden eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan kunnen worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat.

## **Plaatsing borden bij afwijking generieke snelheid**

Indien er op grond van A 1 borden een van de artikelen 20 en 21 RVV 1990 afwijkende snelheid geldt dat moeten de A1 borden na elke kruising worden herhaald, zodat het verkeer dat op deze weg komt wordt geïnformeerd over de daar geldende snelheid.

## **Snelheidszone**

Als de snelheidshandhaving in een zonegebied plaatsvindt en er liggen kruisingen tussen de plaats van het zonebord en de meetplaats dan moet voor aanvang van de handhaving de juiste plaatsing van alle voor dat gebied geldende A1 zoneborden worden gecontroleerd. Een bestuurder kan namelijk vanaf diverse wegen het gebied zijn ingereeden en een verweer op het ontbreken of de niet voldoende zichtbare plaatsing van een zonebord. Een beroep hierop door een bestuurder moet direct weerlegd kunnen worden aan de hand van het PV van schouw

Ditzelfde geldt voor snelheidshandhaving in een bebouwde kom op basis van de gedragsregel. Als een betrokkene aangeeft dat hij via een bepaalde rijroute geen bord was gepasseerd voordat hij door de camera werd gecontroleerd moet dat weerlegd kunnen worden. Bij de schouw van dergelijke gebieden is het dus noodzakelijk om de H1 bebording op alle toegangswegen voorafgaand aan de controlelocatie te schouwen.

## **Jurisprudentie zoneborden**

Inmiddels is er veel jurisprudentie gepubliceerd over de noodzaak van een periodieke schouw bij flitspalen/bebording en de eventuele gevolgen van het ontbreken hiervan. Uit vaste jurisprudentie van het Hof is gebleken dat de betwisting van de aanwezigheid van (deugdelijke) bebording bij snelheidsovertredingen die op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld, slechts kan worden weerlegd aan de hand van stukken – bijvoorbeeld schouwrapporten – die aannemelijk maken dat ten tijde van de constatering wél deugdelijke bebording aanwezig was.

Zolang uit het schouwrapport duidelijk blijkt:

- Wat er precies is geschouwd (welke HHM, welk bord, etc)
- Wanneer er precies is geschouwd, welke periode
- Door wie er precies is geschouwd (bevoegde BOA/verbalisant, vermelding nummer en handtekening)
- Dat de schouwing periodiek is uitgevoerd, er niet teveel tijd heeft gezeten tussen de schouwmomenten en er geen wijziging of terugplaatsing van bebording heeft plaatsgevonden

Is dit voor een rechter voldoende bewijs voor de aanwezigheid van de bebording. Een voorbeeld van recente jurisprudentie over dit onderwerp:

- Arrest 30 januari 2020, Wahv 200.261.442/01, ECLI:NL:GHARL:2020:802
- Arrest 2 maart 2020, Wahv 200.200.608/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1817
- Arrest 19 juni 2020, Wahv 200.217.976/01
- Arrest 14 juli 2020, Wahv 200.264.090/01
- Arrest 24 juli 2020, Wahv 200.266.333/01
- MK arrest 28 februari 2020, Wahv 200.224.531/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1803

## **Afstand borden tot meetplaats**

In de *Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers* is in punt 2.2 de minimale afstand beschreven die in acht moet worden genomen tussen de aanvang van de geldende maximumsnelheid en de meetplaats (dus niet de plaats waar de camera staat maar de plaats waar daadwerkelijk de snelheid wordt gemeten) en van de meetplaats tot het einde van de geldende maximumsnelheid.

<b>Afstanden meetplaats ten opzichte van borden die snelheidslimiet aanduiden</b>				
Snelheid waarop wordt gehandhaafd	Afstand bord voor meetplaats	+	Geldende snelheid bij meetplaats	Afstand tot einde geldende snelheid  NB Dit is alleen van toepassing indien de maximumsnelheid hoger wordt.
50 km/h	minimaal 140 m		50 km/h	minimaal 140 m
60 km/h	minimaal 170 m		60 km/h	minimaal 170 m
70 km/h	minimaal 190 m		70 km/h	minimaal 190 m
80 km/h	minimaal 220 m		80 km/h	minimaal 220 m
90 km/h	minimaal 250 m		90 km/h	minimaal 250 m
100 km/h	minimaal 280 m		100 km/h	minimaal 280 m

Bij kruisingen<sup>1</sup> en in bijzondere omstandigheden kan hier van worden afgeweken, maar dit moet dan worden gemotiveerd. Indien wordt gehandhaafd met flitspalen is het niet wenselijk dat van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Als bij uitzondering toch van deze afstanden is afgeweken moet in het initiële schouwrapport worden vermeld waarom dat is gebeurd (dit hoeft niet bij de periodieke schouwingen te gebeuren).

---

<sup>1</sup> Hof Leeuwarden 21 september 2006, LJN AZ5513, WAHV 06/00746. De ratio van de snelheidsbeperking tot 70 km per uur bij kruisingen als de onderhavige is niet slechts gelegen in het de bestuurder nopen tijdig te reageren op de verplichting zijn voertuig voor het rode verkeerslicht tot stilstand te brengen, maar ook in het met die gematigde snelheid de kruising op te rijden. Nu daaraan niet is voldaan is niet relevant op welke afstand van de kruising het bord G3 zich bevindt.



## **Toestand flitspaal**

De technische werking van de flitspaal wordt automatisch al periodiek gecontroleerd. Bij de schouwingen kan daarom volstaan worden met een globale check van de toestand van de flitspaal. Controleer op scheefstand (door bijv. een aanrijding), vernielingen of andere duidelijke gebreken.

## **Verskil initiële schouw en periodieke schouw bij flitspalen**

De initiële schouw is veel uitgebreider dan de periodieke schouw en is de basis waar de periodieke schouwingen op volgen. Het is bij deze initiële schouw de bedoeling dat bij de bordenschouw ook een foto wordt gemaakt voorzien van een duidelijke locatieaanduiding. Gebruik hiervoor het format uit bijlage 3.

Bij de periodieke schouw mag dat uiteraard ook, maar is dat niet vereist. Het is bij de periodieke schouw voldoende dat duidelijk wordt dat er is geschouwd en dat duidelijk wordt aangegeven op welk moment dat is gebeurd. Vervolgens kunnen al deze periodieke schouwingen in een tabel worden verwerkt. Deze tabel kan vervolgens worden verwerkt in een kort PV.

Mocht de bebording dan in twijfel worden getrokken hebben we de combinatie van het initiële schouwrapport + een tabel met alle periodieke schouwmomenten, waarbij duidelijk te zien is op welke data deze schouwingen heeft plaatsgevonden, en dat is, uitzonderingen daargelaten, voldoende voor de rechter om de aanwezigheid van de bebording bewezen te achten.

Het is daarbij belangrijk dat bij elke periodieke schouw de melding wordt gedaan dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest van beschadigde, of gewijzigde bebording.

Mocht er wel een dergelijke melding zijn geweest is het belangrijk om daar in het PV kort op in te gaan. D.w.z. aangeven wat er aan de hand, wanneer dat heeft gespeeld (data noemen) en hoe, en op welke datum het is opgelost. Indien de situatie wezenlijk is gewijzigd dient er een nieuwe foto genomen te worden, als er enkel herstel heeft plaatsgevonden is dat niet nodig.

Let verder op dat deze afspraak geldt voor de schouwingen van borden bij digitale flitspalen.

Bijlagen:

1. Checklist initiële/incidentele schouw
2. Checklist periodieke schouw
3. Voorbeeld Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording

## Checklist incidentele schouw digitale flitspaal en bebording

- Check weginrichting conform CROW richtlijn Handboek wegontwerp 2013;
- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check afstand meetplaats flitspaal tot borden conform tabel Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers; indien deze afwijkt dient dit kort onderbouwd te worden.
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.

## Checklist periodieke schouw digitale flitspaal

- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check toestand flitspaal;
- Indien er gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen: noteer het schouwmoment
- Noteer of de schouw akkoord was ja/nee
- Noteer bij het schouwmoment dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest over de bebording (bijv. dat de bebording beschadigd of gewijzigd was).

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- Indien geen gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen maak dan gebruik van het schouw PV (zie bijlage).

Organisatieonderdeel Eenheid/PDC  
District/Dienst  
Afdeling

Behandeld door Behandelaar  
Functie Functie  
Postadres Postbus  
Postcode plaats  
Bezoekadres Adres  
Postcode plaats  
Telefoon 0  
E-mail e-mail

Ons kenmerk Ons kenmerk  
Uw kenmerk Uw kenmerk  
In afschrift aan In afschrift aan  
Datum  
Bijlage(n) 0  
Pagina 1

**PROCES-VERBAAL VAN SCHOUW DIGITALE  
FLITSPAAL EN BEBORDING**

Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot bediening

Op datum/tijdstip heb ik, verbalisant(boa/rang), werkzaam bij de politie, eenheid invullen de onderstaande handhavingslocatie geschouwd volgens de werkinstructie schouw bebording bij flitspalen, en daarbij het volgende geconstateerd:

Pleegplaats :  
Pleeggemeente :  
Bebouwde kom : *Ja/Nee*  
HHM nummer :  
Toestand flitspaal : *scheefstand/duidelijke schade/vernieling*  
Handhaving op : *gedrag/bord A1/roodlicht*  
Maximumsnelheid :  
Locatie/straatnaam :

Nadere locatie : *thv/kruising met/gps*

Soort weg : *autosnelweg/autoweg/andere weg/gewone weg*

Afstand bord HHM : *afstand/nvt*

Weg uit de richting van : *straatnaam/windrichting.*

Weg in de richting naar : *straatnaam/windrichting.*

Handhavingsborden : *indien van toepassing "soort (zone)A1/H1 en ter hoogte van met links/rechts van de rijbaan, leesbaarheid borden (moet goed zijn)"*

Dit proces-verbaal is op ambtseed/belofte opgemaakt op datum te plaats.

Ondertekenaar

Functie

# Werkinstructie schouw bebording bij flitspalen

Voor de ingebruikstelling van flitspalen en gedurende de handhaving met flitspalen is het voor een juridisch correcte handhaving van belang dat de wegsituatie en bebording wordt geschouwd.

## Handhavingseisen

In een aantal wettelijke bepalingen zijn vereisten opgenomen m.b.t. de inrichting van het weggedeelte bij handhaving. Als voor aanvang van de handhaving blijkt dat niet aan deze vereisten wordt voldaan, wordt de flitspaal niet in handhaven gezet. En zodra bij een latere schouw blijkt dat de inrichting van het wegvak niet meer aan de eisen voldoet, zal de handhaving moeten worden stopgezet en kan dit consequenties hebben voor reeds uitgevoerde handhaving.

De volgende bepalingen zijn van toepassing:

## Periodieke schouw

Om te voorkomen dat na geruime tijd blijkt dat de bebording die van belang is voor snelheidshandhaving niet meer correct is geplaatst (en daardoor mogelijk een groot aantal zaken geseponeerd moet worden) of de flitspaal is beschadigd is het van belang om periodiek conform de vastgestelde procedure de plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal te schouwen. We maken hierbij onderscheid tussen verkeersregels (bijv. art. 20 RVV) en verkeerstekens die een maximumsnelheid aangeven (bijv. verkeersbord A1).

- Is er sprake van een maximumsnelheid die door verkeersborden wordt aangegeven dan moet er elke maand geschouwd worden.
- Als het gaat om een verkeersregel kan worden volstaan met één schouw per kwartaal (waarbij dus o.a. de H1 bebording wordt gecontroleerd).

Daarnaast wordt er geschouwd indien er ter plaatse van de flitspaal wegwerkzaamheden zijn geweest, schade is geconstateerd aan de bebording, dan wel na signalen, klachten of meldingen (van weggebruikers) over ondeugdelijke bebording.

Blijkt uit een schouw dat niet voldoende duidelijk is geworden voor de weggebruiker wat ter plaatse de maximum snelheid is (bijv. door onjuiste, ondeugdelijke of inconsequente bebording), dan wordt het OM daar onverwijld van in kennis gesteld en wordt de handhaving stilgelegd. Zodra weer aan de vereisten voor handhaving is voldaan, vindt ter bevestiging daarvan opnieuw een schouw plaats, waarna – bij positief resultaat- het OM toestemming geeft de handhaving weer op te starten.

De bevindingen van een schouw worden in een proces-verbaal vastgelegd en deze worden gedurende een periode van 5 jaren bewaard.

## **Vastleggen schouw**

De controle op de juiste plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal moet worden vastgelegd in een Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording (zie bijlage) dat waar nodig (bijv. plaatsing A1 en H1 borden) voorzien wordt van beeldmateriaal. Deze schouwrapporten dienen door de politie beschikbaar en inzichtelijk worden gemaakt voor parket CVOM en de politie draagt zorg voor de procesmatige afstemming hiervan.

## **Zichtbaarheid A1 borden**

Voor het verkeer in de richting van de flitspaal moet al het verkeer onmiskenbaar en tijdig voorafgaand aan de handhaving een bord A1 met daarop de geldende maximumsnelheid of een bebouwde kom bord zijn gepasseerd. Dit impliceert dat bij rijbanen met meer dan één rijstrook indien mogelijk een bord zowel rechts als links van de rijbaan geplaatst moet zijn. Als de maximumsnelheid wordt gehandhaafd met flitspalen moet de plaatsing aan één zijde van de weg een uitzondering zijn en slechts worden getolereerd indien het onmogelijk is om een bord links van de rijstroken te plaatsen. Het kan hierbij wenselijk zijn dat de A1 borden boven de rijstroken worden geplaatst. Een vrachtauto kan immers het zicht op een rechts geplaatst bord beletten op een schuin links naast deze vrachtauto rijdende personenauto. Een bestuurder kan in een dergelijke situatie mogelijk terecht het verweer voeren dat hij het A1 bord niet kon zien.

Paragraaf 4 van *“Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens”*, ‘Bord A1’ geeft de plaatsing aan de linker- en rechterzijde van de rijbaan onder het punt ‘Plaatsing’ onder 2 aan.

## **Zichtbaarheid borden bebouwde kom**

In dezelfde paragraaf van deze uitvoeringsvoorschriften wordt voor het bord H1 (bebouwde kom) bij plaatsing niets aangegeven. Er wordt dus niet voorgeschreven dat bij wegen met gescheiden rijbanen of wegen met meer rijstroken in dezelfde rijrichting deze borden zowel links als rechts worden geplaatst. Indien er echter kort na het binnenrijden van de bebouwde kom op snelheid wordt gehandhaafd en de weg bestaat uit gescheiden rijbanen dan is het voor de waarneembaarheid en voor een goede handhaving geadviseerd dat aan beide zijden van de rijbaan H 1 borden zijn geplaatst. Dit volgt uit paragraaf 2 (algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) onder 10, waar in de laatste alinea staat vermeld dat rechts geplaatste borden eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan kunnen worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat.

## **Plaatsing borden bij afwijking generieke snelheid**

Indien er op grond van A 1 borden een van de artikelen 20 en 21 RVV 1990 afwijkende snelheid geldt dat moeten de A1 borden na elke kruising worden herhaald, zodat het verkeer dat op deze weg komt wordt geïnformeerd over de daar geldende snelheid.

## **Snelheidszone**

Als de snelheidshandhaving in een zonegebied plaatsvindt en er liggen kruisingen tussen de plaats van het zonebord en de meetplaats dan moet voor aanvang van de handhaving de juiste plaatsing van alle voor dat gebied geldende A1 zoneborden worden gecontroleerd. Een bestuurder kan namelijk vanaf diverse wegen het gebied zijn ingerezen en een verweer op het ontbreken of de niet voldoende zichtbare plaatsing van een zonebord. Een beroep hierop door een bestuurder moet direct weerlegd kunnen worden aan de hand van het PV van schouw

Ditzelfde geldt voor snelheidshandhaving in een bebouwde kom op basis van de gedragsregel. Als een betrokkene aangeeft dat hij via een bepaalde rijroute geen bord was gepasseerd voordat hij door de camera werd gecontroleerd moet dat weerlegd kunnen worden. Bij de schouw van dergelijke gebieden is het dus noodzakelijk om de H1 bebording op alle toegangswegen voorafgaand aan de controlelocatie te schouwen.

## **Jurisprudentie zoneborden**

Inmiddels is er veel jurisprudentie gepubliceerd over de noodzaak van een periodieke schouw bij flitspalen/bebording en de eventuele gevolgen van het ontbreken hiervan. Uit vaste jurisprudentie van het Hof is gebleken dat de betwisting van de aanwezigheid van (deugdelijke) bebording bij snelheidsovertredingen die op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld, slechts kan worden weerlegd aan de hand van stukken – bijvoorbeeld schouwrapporten – die aannemelijk maken dat ten tijde van de constatering wél deugdelijke bebording aanwezig was.

Zolang uit het schouwrapport duidelijk blijkt:

- Wat er precies is geschouwd (welke HHM, welk bord, etc)
- Wanneer er precies is geschouwd, welke periode
- Door wie er precies is geschouwd (bevoegde BOA/verbalisant, vermelding nummer en handtekening)
- Dat de schouwing periodiek is uitgevoerd, er niet teveel tijd heeft gezeten tussen de schouwmomenten en er geen wijziging of terugplaatsing van bebording heeft plaatsgevonden

Is dit voor een rechter voldoende bewijs voor de aanwezigheid van de bebording. Een voorbeeld van recente jurisprudentie over dit onderwerp:

- Arrest 30 januari 2020, Wahv 200.261.442/01, ECLI:NL:GHARL:2020:802
- Arrest 2 maart 2020, Wahv 200.200.608/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1817
- Arrest 19 juni 2020, Wahv 200.217.976/01
- Arrest 14 juli 2020, Wahv 200.264.090/01
- Arrest 24 juli 2020, Wahv 200.266.333/01
- MK arrest 28 februari 2020, Wahv 200.224.531/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1803

## **Afstand borden tot meetplaats**

In de *Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers* is in punt 2.2 de minimale afstand beschreven die in acht moet worden genomen tussen de aanvang van de geldende



maximumsnelheid en de meetplaats (dus niet de plaats waar de camera staat maar de plaats waar daadwerkelijk de snelheid wordt gemeten) en van de meetplaats tot het einde van de geldende maximumsnelheid.

<b>Afstanden meetplaats ten opzichte van borden die snelheidslimiet aanduiden</b>				
Snelheid waarop wordt gehandhaafd	Afstand bord voor meetplaats	+	Geldende snelheid bij meetplaats	Afstand tot einde geldende snelheid  NB Dit is alleen van toepassing indien de maximumsnelheid hoger wordt.
50 km/h	minimaal 140 m		50 km/h	minimaal 140 m
60 km/h	minimaal 170 m		60 km/h	minimaal 170 m
70 km/h	minimaal 190 m		70 km/h	minimaal 190 m
80 km/h	minimaal 220 m		80 km/h	minimaal 220 m
90 km/h	minimaal 250 m		90 km/h	minimaal 250 m
100 km/h	minimaal 280 m		100 km/h	minimaal 280 m

Bij kruisingen<sup>1</sup> en in bijzondere omstandigheden kan hier van worden afgeweken, maar dit moet dan worden gemotiveerd. Indien wordt gehandhaafd met flitspalen is het niet wenselijk dat van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Als bij uitzondering toch van deze afstanden is afgeweken moet in het initiële schouwrapport worden vermeld waarom dat is gebeurd (dit hoeft niet bij de periodieke schouwingen te gebeuren).

### **Toestand flitspaal**

---

<sup>1</sup> Hof Leeuwarden 21 september 2006, LJN AZ5513, WAHV 06/00746. De ratio van de snelheidsbeperking tot 70 km per uur bij kruisingen als de onderhavige is niet slechts gelegen in het de bestuurder nopen tijdig te reageren op de verplichting zijn voertuig voor het rode verkeerslicht tot stilstand te brengen, maar ook in het met die gematigde snelheid de kruising op te rijden. Nu daaraan niet is voldaan is niet relevant op welke afstand van de kruising het bord G3 zich bevindt.

De technische werking van de flitspaal wordt automatisch al periodiek gecontroleerd. Bij de schouwingen kan daarom volstaan worden met een globale check van de toestand van de flitspaal. Controleer op scheefstand (door bijv. een aanrijding), vernielingen of andere duidelijke gebreken.

### **Verschil initiële schouw en periodieke schouw bij flitspalen**

De initiële schouw is veel uitgebreider dan de periodieke schouw en is de basis waar de periodieke schouwingen op volgen. Het is bij deze initiële schouw de bedoeling dat bij de bordenschouw ook een foto wordt gemaakt voorzien van een duidelijke locatieaanduiding. Gebruik hiervoor het format uit bijlage 3.

Bij de periodieke schouw mag dat uiteraard ook, maar is dat niet vereist. Het is bij de periodieke schouw voldoende dat duidelijk wordt dat er is geschouwd en dat duidelijk wordt aangegeven op welk moment dat is gebeurd. Vervolgens kunnen al deze periodieke schouwingen in een tabel worden verwerkt. Deze tabel kan vervolgens worden verwerkt in een kort PV.

Mocht de bebording dan in twijfel worden getrokken hebben we de combinatie van het initiële schouwrapport + een tabel met alle periodieke schouwmomenten, waarbij duidelijk te zien is op welke data deze schouwingen heeft plaatsgevonden, en dat is, uitzonderingen daargelaten, voldoende voor de rechter om de aanwezigheid van de bebording bewezen te achten.

Het is daarbij belangrijk dat bij elke periodieke schouw de melding wordt gedaan dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest van beschadigde, of gewijzigde bebording.

Mocht er wel een dergelijke melding zijn geweest is het belangrijk om daar in het PV kort op in te gaan. D.w.z. aangeven wat er aan de hand, wanneer dat heeft gespeeld (data noemen) en hoe, en op welke datum het is opgelost. Indien de situatie wezenlijk is gewijzigd dient er een nieuwe foto genomen te worden, als er enkel herstel heeft plaatsgevonden is dat niet nodig.

Let verder op dat deze afspraak geldt voor de schouwingen van borden bij digitale flitspalen.

Bijlagen:

1. Checklist initiële/incidentele schouw
2. Checklist periodieke schouw
3. Voorbeeld Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording

## Checklist incidentele schouw digitale flitspaal en bebording

- Check weginrichting conform CROW richtlijn Handboek wegontwerp 2013;
- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check afstand meetplaats flitspaal tot borden conform tabel Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers; indien deze afwijkt dient dit kort onderbouwd te worden.
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.

## Checklist periodieke schouw digitale flitspaal

- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check toestand flitspaal;
- Indien er gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen: noteer het schouwmoment
- Noteer of de schouw akkoord was ja/nee
- Noteer bij het schouwmoment dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest over de bebording (bijv. dat de bebording beschadigd of gewijzigd was).

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- Indien geen gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen maak dan gebruik van het schouw PV (zie bijlage).

Organisatieonderdeel Eenheid/PDC  
District/Dienst  
Afdeling

Bijlage 3

Behandeld door Behandelaar  
Functie Functie  
Postadres Postbus  
Postcode plaats  
Bezoekadres Adres  
Postcode plaats  
Telefoon 0  
E-mail e-mail

Ons kenmerk Ons kenmerk  
Uw kenmerk Uw kenmerk  
In afschrift aan In afschrift aan  
Datum  
Bijlage(n) 0  
Pagina 1

## PROCES-VERBAAL VAN SCHOUW DIGITALE FLITSPAAL EN BEBORDING

Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot bediening

Op datum/tijdstip heb ik, verbalisant(boa/rang), werkzaam bij de politie, eenheid invullen de onderstaande handhavingslocatie geschouwd volgens de werkinstructie schouw bebording bij flitspalen, en daarbij het volgende geconstateerd:

Pleegplaats :  
Pleeggemeente :  
Bebouwde kom : *Ja/Nee*  
HHM nummer :  
Toestand flitspaal : *scheefstand/duidelijke schade/vernieling*  
Handhaving op : *gedrag/bord A1/roodlicht*  
Maximumsnelheid :  
Locatie/straatnaam :

Nadere locatie : *thv/kruising met/gps*

Soort weg : *autosnelweg/autoweg/andere weg/gewone weg*

Afstand bord HHM : *afstand/nvt*

Weg uit de richting van : *straatnaam/windrichting.*

Weg in de richting naar : *straatnaam/windrichting.*

Handhavingsborden : *indien van toepassing "soort (zone)A1/H1 en ter hoogte van met links/rechts van de rijbaan, leesbaarheid borden (moet goed zijn)"*

Dit proces-verbaal is op ambtseed/belofte opgemaakt op datum te plaats.

Ondertekenaar

Functie

# Werkinstructie schouw bebording bij flitspalen

Voor de ingebruikstelling van flitspalen en gedurende de handhaving met flitspalen is het voor een juridisch correcte handhaving van belang dat de wegsituatie en bebording wordt geschouwd.

## Handhavingseisen

In een aantal wettelijke bepalingen zijn vereisten opgenomen m.b.t. de inrichting van het weggedeelte bij handhaving. Als voor aanvang van de handhaving blijkt dat niet aan deze vereisten wordt voldaan, wordt de flitspaal niet in handhaven gezet. En zodra bij een latere schouw blijkt dat de inrichting van het wegvak niet meer aan de eisen voldoet, zal de handhaving moeten worden stopgezet en kan dit consequenties hebben voor reeds uitgevoerde handhaving.

De volgende bepalingen zijn van toepassing:

## Periodieke schouw

Om te voorkomen dat na geruime tijd blijkt dat de bebording die van belang is voor snelheidshandhaving niet meer correct is geplaatst (en daardoor mogelijk een groot aantal zaken geseponeerd moet worden) of de flitspaal is beschadigd is het van belang om periodiek conform de vastgestelde procedure de plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal te schouwen. We maken hierbij onderscheid tussen verkeersregels (bijv. art. 20 RVV) en verkeerstekens die een maximumsnelheid aangeven (bijv. verkeersbord A1).

- Is er sprake van een maximumsnelheid die door verkeersborden wordt aangegeven dan moet er elke maand geschouwd worden.
- Als het gaat om een verkeersregel kan worden volstaan met één schouw per kwartaal (waarbij dus o.a. de H1 bebording wordt gecontroleerd).

Daarnaast wordt er geschouwd indien er ter plaatse van de flitspaal wegwerkzaamheden zijn geweest, schade is geconstateerd aan de bebording, dan wel na signalen, klachten of meldingen (van weggebruikers) over ondeugdelijke bebording.

Blijkt uit een schouw dat niet voldoende duidelijk is geworden voor de weggebruiker wat ter plaatse de maximum snelheid is (bijv. door onjuiste, ondeugdelijke of inconsequente bebording), dan wordt het OM daar onverwijld van in kennis gesteld en wordt de handhaving stilgelegd. Zodra weer aan de vereisten voor handhaving is voldaan, vindt ter bevestiging daarvan opnieuw een schouw plaats, waarna – bij positief resultaat- het OM toestemming geeft de handhaving weer op te starten.

De bevindingen van een schouw worden in een proces-verbaal vastgelegd en deze worden gedurende een periode van 5 jaren bewaard.

## **Vastleggen schouw**

De controle op de juiste plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal moet worden vastgelegd in een Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording (zie bijlage) dat waar nodig (bijv. plaatsing A1 en H1 borden) voorzien wordt van beeldmateriaal. Deze schouwrapporten dienen door de politie beschikbaar en inzichtelijk worden gemaakt voor parket CVOM en de politie draagt zorg voor de procesmatige afstemming hiervan.

## **Zichtbaarheid A1 borden**

Voor het verkeer in de richting van de flitspaal moet al het verkeer onmiskenbaar en tijdig voorafgaand aan de handhaving een bord A1 met daarop de geldende maximumsnelheid of een bebouwde kom bord zijn gepasseerd. Dit impliceert dat bij rijbanen met meer dan één rijstrook indien mogelijk een bord zowel rechts als links van de rijbaan geplaatst moet zijn. Als de maximumsnelheid wordt gehandhaafd met flitspalen moet de plaatsing aan één zijde van de weg een uitzondering zijn en slechts worden getolereerd indien het onmogelijk is om een bord links van de rijstroken te plaatsen. Het kan hierbij wenselijk zijn dat de A1 borden boven de rijstroken worden geplaatst. Een vrachtauto kan immers het zicht op een rechts geplaatst bord beletten op een schuin links naast deze vrachtauto rijdende personenauto. Een bestuurder kan in een dergelijke situatie mogelijk terecht het verweer voeren dat hij het A1 bord niet kon zien.

Paragraaf 4 van *“Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens”*, ‘Bord A1’ geeft de plaatsing aan de linker- en rechterzijde van de rijbaan onder het punt ‘Plaatsing’ onder 2 aan.

## **Zichtbaarheid borden bebouwde kom**

In dezelfde paragraaf van deze uitvoeringsvoorschriften wordt voor het bord H1 (bebouwde kom) bij plaatsing niets aangegeven. Er wordt dus niet voorgeschreven dat bij wegen met gescheiden rijbanen of wegen met meer rijstroken in dezelfde rijrichting deze borden zowel links als rechts worden geplaatst. Indien er echter kort na het binnenrijden van de bebouwde kom op snelheid wordt gehandhaafd en de weg bestaat uit gescheiden rijbanen dan is het voor de waarneembaarheid en voor een goede handhaving geadviseerd dat aan beide zijden van de rijbaan H 1 borden zijn geplaatst. Dit volgt uit paragraaf 2 (algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) onder 10, waar in de laatste alinea staat vermeld dat rechts geplaatste borden eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan kunnen worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat.

## **Plaatsing borden bij afwijking generieke snelheid**

Indien er op grond van A 1 borden een van de artikelen 20 en 21 RVV 1990 afwijkende snelheid geldt dat moeten de A1 borden na elke kruising worden herhaald, zodat het verkeer dat op deze weg komt wordt geïnformeerd over de daar geldende snelheid.



## **Snelheidszone**

Als de snelheidshandhaving in een zonegebied plaatsvindt en er liggen kruisingen tussen de plaats van het zonebord en de meetplaats dan moet voor aanvang van de handhaving de juiste plaatsing van alle voor dat gebied geldende A1 zoneborden worden gecontroleerd. Een bestuurder kan namelijk vanaf diverse wegen het gebied zijn ingerezen en een verweer op het ontbreken of de niet voldoende zichtbare plaatsing van een zonebord. Een beroep hierop door een bestuurder moet direct weerlegd kunnen worden aan de hand van het PV van schouw

Ditzelfde geldt voor snelheidshandhaving in een bebouwde kom op basis van de gedragsregel. Als een betrokkene aangeeft dat hij via een bepaalde rijroute geen bord was gepasseerd voordat hij door de camera werd gecontroleerd moet dat weerlegd kunnen worden. Bij de schouw van dergelijke gebieden is het dus noodzakelijk om de H1 bebording op alle toegangswegen voorafgaand aan de controlelocatie te schouwen.

## **Jurisprudentie zoneborden**

Inmiddels is er veel jurisprudentie gepubliceerd over de noodzaak van een periodieke schouw bij flitspalen/bebording en de eventuele gevolgen van het ontbreken hiervan. Uit vaste jurisprudentie van het Hof is gebleken dat de betwisting van de aanwezigheid van (deugdelijke) bebording bij snelheidsovertredingen die op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld, slechts kan worden weerlegd aan de hand van stukken – bijvoorbeeld schouwrapporten – die aannemelijk maken dat ten tijde van de constatering wél deugdelijke bebording aanwezig was.

Zolang uit het schouwrapport duidelijk blijkt:

- Wat er precies is geschouwd (welke HHM, welk bord, etc)
- Wanneer er precies is geschouwd, welke periode
- Door wie er precies is geschouwd (bevoegde BOA/verbalisant, vermelding nummer en handtekening)
- Dat de schouwing periodiek is uitgevoerd, er niet teveel tijd heeft gezeten tussen de schouwmomenten en er geen wijziging of terugplaatsing van bebording heeft plaatsgevonden

Is dit voor een rechter voldoende bewijs voor de aanwezigheid van de bebording. Een voorbeeld van recente jurisprudentie over dit onderwerp:

- Arrest 30 januari 2020, Wahv 200.261.442/01, ECLI:NL:GHARL:2020:802
- Arrest 2 maart 2020, Wahv 200.200.608/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1817
- Arrest 19 juni 2020, Wahv 200.217.976/01
- Arrest 14 juli 2020, Wahv 200.264.090/01
- Arrest 24 juli 2020, Wahv 200.266.333/01
- MK arrest 28 februari 2020, Wahv 200.224.531/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1803

## **Afstand borden tot meetplaats**

In de *Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers* is in punt 2.2 de minimale afstand beschreven die in acht moet worden genomen tussen de aanvang van de geldende

maximumsnelheid en de meetplaats (dus niet de plaats waar de camera staat maar de plaats waar daadwerkelijk de snelheid wordt gemeten) en van de meetplaats tot het einde van de geldende maximumsnelheid.

<b>Afstanden meetplaats ten opzichte van borden die snelheidslimiet aanduiden</b>				
Snelheid waarop wordt gehandhaafd	Afstand bord voor meetplaats	+	Geldende snelheid bij meetplaats	Afstand tot einde geldende snelheid  NB Dit is alleen van toepassing indien de maximumsnelheid hoger wordt.
50 km/h	minimaal 140 m		50 km/h	minimaal 140 m
60 km/h	minimaal 170 m		60 km/h	minimaal 170 m
70 km/h	minimaal 190 m		70 km/h	minimaal 190 m
80 km/h	minimaal 220 m		80 km/h	minimaal 220 m
90 km/h	minimaal 250 m		90 km/h	minimaal 250 m
100 km/h	minimaal 280 m		100 km/h	minimaal 280 m

Bij kruisingen<sup>1</sup> en in bijzondere omstandigheden kan hier van worden afgeweken, maar dit moet dan worden gemotiveerd. Indien wordt gehandhaafd met flitspalen is het niet wenselijk dat van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Als bij uitzondering toch van deze afstanden is afgeweken moet in het initiële schouwrapport worden vermeld waarom dat is gebeurd (dit hoeft niet bij de periodieke schouwingen te gebeuren).

### **Toestand flitspaal**

---

<sup>1</sup> Hof Leeuwarden 21 september 2006, LJN AZ5513, WAHV 06/00746. De ratio van de snelheidsbeperking tot 70 km per uur bij kruisingen als de onderhavige is niet slechts gelegen in het de bestuurder nopen tijdig te reageren op de verplichting zijn voertuig voor het rode verkeerslicht tot stilstand te brengen, maar ook in het met die gematigde snelheid de kruising op te rijden. Nu daaraan niet is voldaan is niet relevant op welke afstand van de kruising het bord G3 zich bevindt.

De technische werking van de flitspaal wordt automatisch al periodiek gecontroleerd. Bij de schouwingen kan daarom volstaan worden met een globale check van de toestand van de flitspaal. Controleer op scheefstand (door bijv. een aanrijding), vernielingen of andere duidelijke gebreken.

### **Verschil initiële schouw en periodieke schouw bij flitspalen**

De initiële schouw is veel uitgebreider dan de periodieke schouw en is de basis waar de periodieke schouwingen op volgen. Het is bij deze initiële schouw de bedoeling dat bij de bordenschouw ook een foto wordt gemaakt voorzien van een duidelijke locatieaanduiding. Gebruik hiervoor het format uit bijlage 3.

Bij de periodieke schouw mag dat uiteraard ook, maar is dat niet vereist. Het is bij de periodieke schouw voldoende dat duidelijk wordt dat er is geschouwd en dat duidelijk wordt aangegeven op welk moment dat is gebeurd. Vervolgens kunnen al deze periodieke schouwingen in een tabel worden verwerkt. Deze tabel kan vervolgens worden verwerkt in een kort PV.

Mocht de bebording dan in twijfel worden getrokken hebben we de combinatie van het initiële schouwrapport + een tabel met alle periodieke schouwmomenten, waarbij duidelijk te zien is op welke data deze schouwingen heeft plaatsgevonden, en dat is, uitzonderingen daargelaten, voldoende voor de rechter om de aanwezigheid van de bebording bewezen te achten.

Het is daarbij belangrijk dat bij elke periodieke schouw de melding wordt gedaan dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest van molest, beschadigde, of gewijzigde bebording.

#### *Incidentele tussentijdse schouw*

Mocht er wel een dergelijke melding zijn geweest kan dat twee gevolgen hebben. Indien er een melding is geweest, maar de bebording was wel juridisch in orde en goed zichtbaar, dan kan worden volstaan met het kort hierop ingaan in de periodieke schouw. D.w.z., aangeven wat er aan de hand was, wanneer dat heeft gespeeld (data noemen) en hoe, en op welke datum, het is opgelost.

Indien de bebording korte tijd niet in orde is geweest zal er een incidentele tussentijdse schouw moeten plaatsvinden. Denk hierbij aan situaties als molest, beschadigingen, wijzigingen door werkzaamheden, etc. In dergelijke gevallen, waarbij de bebording hersteld moest worden, dient er een extra schouw plaats te vinden (voor die locatie waar dit speelde) waarbij duidelijk naar voren komt tussen welke data de bebording niet in orde was en van welke datum de bebording weer in orde is gemaakt. Indien de situatie wezenlijk is gewijzigd dient er een nieuwe foto genomen te worden, als er enkel herstel heeft plaatsgevonden is dat niet nodig.

Let verder op dat deze afspraak geldt voor de schouwingen van borden bij digitale flitspalen.

Bijlagen:

1. Checklist initiële/incidentele schouw

2. Checklist periodieke schouw
3. Voorbeeld Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording

## Checklist incidentele schouw digitale flitspaal en bebording

- Check weginrichting conform CROW richtlijn Handboek wegontwerp 2013;
- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check afstand meetplaats flitspaal tot borden conform tabel Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers; indien deze afwijkt dient dit kort onderbouwd te worden.
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.

## Checklist periodieke schouw digitale flitspaal

- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check toestand flitspaal;
- Indien er gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen: noteer het schouwmoment
- Noteer of de schouw akkoord was ja/nee
- Noteer bij het schouwmoment dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest over de bebording (bijv. dat de bebording beschadigd of gewijzigd was).

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- Indien geen gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen maak dan gebruik van het schouw PV (zie bijlage).

Organisatieonderdeel Eenheid/PDC  
District/Dienst  
Afdeling

Bijlage 3

Behandeld door Behandelaar  
Functie Functie  
Postadres Postbus  
Postcode plaats  
Bezoekadres Adres  
Postcode plaats  
Telefoon 0  
E-mail e-mail

Ons kenmerk Ons kenmerk  
Uw kenmerk Uw kenmerk  
In afschrift aan In afschrift aan  
Datum  
Bijlage(n) 0  
Pagina 1

## PROCES-VERBAAL VAN SCHOUW DIGITALE FLITSPAAL EN BEBORDING

Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot bediening

Op datum/tijdstip heb ik, verbalisant(boa/rang), werkzaam bij de politie, eenheid invullen de onderstaande handhavingslocatie geschouwd volgens de werkinstructie schouw bebording bij flitspalen, en daarbij het volgende geconstateerd:

Pleegplaats :  
Pleeggemeente :  
Bebouwde kom : *Ja/Nee*  
HHM nummer :  
Toestand flitspaal : *scheefstand/duidelijke schade/vernieling*  
Handhaving op : *gedrag/bord A1/roodlicht*  
Maximumsnelheid :  
Locatie/straatnaam :

Nadere locatie : *thv/kruising met/gps*

Soort weg : *autosnelweg/autoweg/andere weg/gewone weg*

Afstand bord HHM : *afstand/nvt*

Weg uit de richting van : *straatnaam/windrichting.*

Weg in de richting naar : *straatnaam/windrichting.*

Handhavingsborden : *indien van toepassing "soort (zone)A1/H1 en ter hoogte van met links/rechts van de rijbaan, leesbaarheid borden (moet goed zijn)"*

Dit proces-verbaal is op ambtseed/belofte opgemaakt op datum te plaats.

Ondertekenaar

Functie



# Werkinstructie schouw bebording bij flitspalen

Voor de ingebruikstelling van flitspalen en gedurende de handhaving met flitspalen is het voor een juridisch correcte handhaving van belang dat de wegsituatie en bebording wordt geschouwd.

## Handhavingseisen

In een aantal wettelijke bepalingen zijn vereisten opgenomen m.b.t. de inrichting van het weggedeelte bij handhaving. Als voor aanvang van de handhaving blijkt dat niet aan deze vereisten wordt voldaan, wordt de flitspaal niet in handhaven gezet. En zodra bij een latere schouw blijkt dat de inrichting van het wegvak niet meer aan de eisen voldoet, zal de handhaving moeten worden stopgezet en kan dit consequenties hebben voor reeds uitgevoerde handhaving.

De volgende bepalingen zijn van toepassing:

## Periodieke schouw

Om te voorkomen dat na geruime tijd blijkt dat de bebording die van belang is voor snelheidshandhaving niet meer correct is geplaatst (en daardoor mogelijk een groot aantal zaken geseponneerd moet worden) of de flitspaal is beschadigd is het van belang om periodiek conform de vastgestelde procedure de plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal te schouwen. We maken hierbij onderscheid tussen verkeersregels (bijv. art. 20 RVV) en verkeerstekens die een maximumsnelheid aangeven (bijv. verkeersbord A1).

- Is er sprake van een maximumsnelheid die door verkeersborden wordt aangegeven dan moet er elke maand geschouwd worden.
- Als het gaat om een verkeersregel kan worden volstaan met één schouw per kwartaal (waarbij dus o.a. de H1 bebording wordt gecontroleerd).

Daarnaast wordt er geschouwd indien er ter plaatse van de flitspaal wegwerkzaamheden zijn geweest, schade is geconstateerd aan de bebording, dan wel na signalen, klachten of meldingen (van weggebruikers) over ondeugdelijke bebording.

Blijkt uit een schouw dat niet voldoende duidelijk is geworden voor de weggebruiker wat ter plaatse de maximum snelheid is (bijv. door onjuiste, ondeugdelijke of inconsequente bebording), dan wordt het OM daar onverwijld van in kennis gesteld en wordt de handhaving stilgelegd. Zodra weer aan de vereisten voor handhaving is voldaan, vindt ter bevestiging daarvan opnieuw een schouw plaats, waarna – bij positief resultaat- het OM toestemming geeft de handhaving weer op te starten.

De bevindingen van een schouw worden in een proces-verbaal vastgelegd en deze worden gedurende een periode van 5 jaren bewaard.

## **Vastleggen schouw**

De controle op de juiste plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal moet worden vastgelegd in een Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording (zie bijlage) dat waar nodig (bijv. plaatsing A1 en H1 borden) voorzien wordt van beeldmateriaal. Deze schouwrapporten dienen door de politie beschikbaar en inzichtelijk worden gemaakt voor parket CVOM en de politie draagt zorg voor de procesmatige afstemming hiervan.

## **Zichtbaarheid A1 borden**

Voor het verkeer in de richting van de flitspaal moet al het verkeer onmiskenbaar en tijdig voorafgaand aan de handhaving een bord A1 met daarop de geldende maximumsnelheid of een bebouwde kom bord zijn gepasseerd. Dit impliceert dat bij rijbanen met meer dan één rijstrook indien mogelijk een bord zowel rechts als links van de rijbaan geplaatst moet zijn. Als de maximumsnelheid wordt gehandhaafd met flitspalen moet de plaatsing aan één zijde van de weg een uitzondering zijn en slechts worden getolereerd indien het onmogelijk is om een bord links van de rijstroken te plaatsen. Het kan hierbij wenselijk zijn dat de A1 borden boven de rijstroken worden geplaatst. Een vrachtauto kan immers het zicht op een rechts geplaatst bord beletten op een schuin links naast deze vrachtauto rijdende personenauto. Een bestuurder kan in een dergelijke situatie mogelijk terecht het verweer voeren dat hij het A1 bord niet kon zien.

Paragraaf 4 van *“Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens”*, ‘Bord A1’ geeft de plaatsing aan de linker- en rechterzijde van de rijbaan onder het punt ‘Plaatsing’ onder 2 aan.

## **Zichtbaarheid borden bebouwde kom**

In dezelfde paragraaf van deze uitvoeringsvoorschriften wordt voor het bord H1 (bebouwde kom) bij plaatsing niets aangegeven. Er wordt dus niet voorgeschreven dat bij wegen met gescheiden rijbanen of wegen met meer rijstroken in dezelfde rijrichting deze borden zowel links als rechts worden geplaatst. Indien er echter kort na het binnenrijden van de bebouwde kom op snelheid wordt gehandhaafd en de weg bestaat uit gescheiden rijbanen dan is het voor de waarneembaarheid en voor een goede handhaving geadviseerd dat aan beide zijden van de rijbaan H 1 borden zijn geplaatst. Dit volgt uit paragraaf 2 (algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) onder 10, waar in de laatste alinea staat vermeld dat rechts geplaatste borden eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan kunnen worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat.

## **Plaatsing borden bij afwijking generieke snelheid**

Indien er op grond van A 1 borden een van de artikelen 20 en 21 RVV 1990 afwijkende snelheid geldt dat moeten de A1 borden na elke kruising worden herhaald, zodat het verkeer dat op deze weg komt wordt geïnformeerd over de daar geldende snelheid.

## **Snelheidszone**

Als de snelheidshandhaving in een zonegebied plaatsvindt en er liggen kruisingen tussen de plaats van het zonebord en de meetplaats dan moet voor aanvang van de handhaving de juiste plaatsing van alle voor dat gebied geldende A1 zoneborden worden gecontroleerd. Een bestuurder kan namelijk vanaf diverse wegen het gebied zijn ingerezen en een verweer op het ontbreken of de niet voldoende zichtbare plaatsing van een zonebord. Een beroep hierop door een bestuurder moet direct weerlegd kunnen worden aan de hand van het PV van schouw

Ditzelfde geldt voor snelheidshandhaving in een bebouwde kom op basis van de gedragsregel. Als een betrokkene aangeeft dat hij via een bepaalde rijroute geen bord was gepasseerd voordat hij door de camera werd gecontroleerd moet dat weerlegd kunnen worden. Bij de schouw van dergelijke gebieden is het dus noodzakelijk om de H1 bebording op alle toegangswegen voorafgaand aan de controlelocatie te schouwen.

## **Jurisprudentie zoneborden**

Inmiddels is er veel jurisprudentie gepubliceerd over de noodzaak van een periodieke schouw bij flitspalen/bebording en de eventuele gevolgen van het ontbreken hiervan. Uit vaste jurisprudentie van het Hof is gebleken dat de betwisting van de aanwezigheid van (deugdelijke) bebording bij snelheidsovertredingen die op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld, slechts kan worden weerlegd aan de hand van stukken – bijvoorbeeld schouwrapporten – die aannemelijk maken dat ten tijde van de constatering wél deugdelijke bebording aanwezig was.

Zolang uit het schouwrapport duidelijk blijkt:

- Wat er precies is geschouwd (welke HHM, welk bord, etc)
- Wanneer er precies is geschouwd, welke periode
- Door wie er precies is geschouwd (bevoegde BOA/verbalisant, vermelding nummer en handtekening)
- Dat de schouwing periodiek is uitgevoerd, er niet teveel tijd heeft gezeten tussen de schouwmomenten en er geen wijziging of terugplaatsing van bebording heeft plaatsgevonden

Is dit voor een rechter voldoende bewijs voor de aanwezigheid van de bebording. Een voorbeeld van recente jurisprudentie over dit onderwerp:

- Arrest 30 januari 2020, Wahv 200.261.442/01, ECLI:NL:GHARL:2020:802
- Arrest 2 maart 2020, Wahv 200.200.608/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1817
- Arrest 19 juni 2020, Wahv 200.217.976/01
- Arrest 14 juli 2020, Wahv 200.264.090/01
- Arrest 24 juli 2020, Wahv 200.266.333/01
- MK arrest 28 februari 2020, Wahv 200.224.531/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1803

## **Afstand borden tot meetplaats**

In de *Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers* is in punt 2.2 de minimale afstand beschreven die in acht moet worden genomen tussen de aanvang van de geldende

maximumsnelheid en de meetplaats (dus niet de plaats waar de camera staat maar de plaats waar daadwerkelijk de snelheid wordt gemeten) en van de meetplaats tot het einde van de geldende maximumsnelheid.

<b>Afstanden meetplaats ten opzichte van borden die snelheidslimiet aanduiden</b>				
Snelheid waarop wordt gehandhaafd	Afstand bord voor meetplaats	+	Geldende snelheid bij meetplaats	Afstand tot einde geldende snelheid  NB Dit is alleen van toepassing indien de maximumsnelheid hoger wordt.
50 km/h	minimaal 140 m		50 km/h	minimaal 140 m
60 km/h	minimaal 170 m		60 km/h	minimaal 170 m
70 km/h	minimaal 190 m		70 km/h	minimaal 190 m
80 km/h	minimaal 220 m		80 km/h	minimaal 220 m
90 km/h	minimaal 250 m		90 km/h	minimaal 250 m
100 km/h	minimaal 280 m		100 km/h	minimaal 280 m

Bij kruisingen<sup>1</sup> en in bijzondere omstandigheden kan hier van worden afgeweken, maar dit moet dan worden gemotiveerd. Indien wordt gehandhaafd met flitspalen is het niet wenselijk dat van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Als bij uitzondering toch van deze afstanden is afgeweken moet in het initiële schouwrapport worden vermeld waarom dat is gebeurd (dit hoeft niet bij de periodieke schouwingen te gebeuren).

### **Toestand flitspaal**

---

<sup>1</sup> Hof Leeuwarden 21 september 2006, LJN AZ5513, WAHV 06/00746. De ratio van de snelheidsbeperking tot 70 km per uur bij kruisingen als de onderhavige is niet slechts gelegen in het de bestuurder nopen tijdig te reageren op de verplichting zijn voertuig voor het rode verkeerslicht tot stilstand te brengen, maar ook in het met die gematigde snelheid de kruising op te rijden. Nu daaraan niet is voldaan is niet relevant op welke afstand van de kruising het bord G3 zich bevindt.

De technische werking van de flitspaal wordt automatisch al periodiek gecontroleerd. Bij de schouwingen kan daarom volstaan worden met een globale check van de toestand van de flitspaal. Controleer op scheefstand (door bijv. een aanrijding), vernielingen of andere duidelijke gebreken.

### **Verschil initiële schouw en periodieke schouw bij flitspalen**

De initiële schouw is veel uitgebreider dan de periodieke schouw en is de basis waar de periodieke schouwingen op volgen. Het is bij deze initiële schouw de bedoeling dat bij de bordenschouw ook een foto wordt gemaakt voorzien van een duidelijke locatieaanduiding. Gebruik hiervoor het format uit bijlage 3.

Bij de periodieke schouw mag dat uiteraard ook, maar is dat niet vereist. Het is bij de periodieke schouw voldoende dat duidelijk wordt dat er is geschouwd en dat duidelijk wordt aangegeven op welk moment dat is gebeurd. Vervolgens kunnen al deze periodieke schouwingen in een tabel worden verwerkt. Deze tabel kan vervolgens worden verwerkt in een kort PV.

Mocht de bebording dan in twijfel worden getrokken hebben we de combinatie van het initiële schouwrapport + een tabel met alle periodieke schouwmomenten, waarbij duidelijk te zien is op welke data deze schouwingen heeft plaatsgevonden, en dat is, uitzonderingen daargelaten, voldoende voor de rechter om de aanwezigheid van de bebording bewezen te achten.

Het is daarbij belangrijk dat bij elke periodieke schouw de melding wordt gedaan dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest van molest, beschadigde, of gewijzigde bebording.

#### *Incidentele tussentijdse schouw*

Mocht er wel een dergelijke melding zijn geweest kan dat twee gevolgen hebben. Indien er een melding is geweest, maar de bebording was wel juridisch in orde en goed zichtbaar, dan kan worden volstaan met het kort hierop ingaan in de periodieke schouw. D.w.z., aangeven wat er aan de hand was, wanneer dat heeft gespeeld (data noemen) en hoe, en op welke datum, het is opgelost.

Indien de bebording korte tijd niet in orde is geweest zal er een incidentele tussentijdse schouw moeten plaatsvinden. Denk hierbij aan situaties als molest, beschadigingen, wijzigingen door werkzaamheden, etc. In dergelijke gevallen, waarbij de bebording hersteld moest worden, dient er een extra schouw plaats te vinden (voor die locatie waar dit speelde) waarbij duidelijk naar voren komt tussen welke data de bebording niet in orde was en van welke datum de bebording weer in orde is gemaakt. Indien de situatie wezenlijk is gewijzigd dient er een nieuwe foto genomen te worden, als er enkel herstel heeft plaatsgevonden is dat niet nodig.

Let verder op dat deze afspraak geldt voor de schouwingen van borden bij digitale flitspalen.

Bijlagen:

1. Checklist initiële/incidentele schouw

2. Checklist periodieke schouw
3. Voorbeeld Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording

## Checklist incidentele schouw digitale flitspaal en bebording

- Check weginrichting conform CROW richtlijn Handboek wegontwerp 2013;
- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check afstand meetplaats flitspaal tot borden conform tabel Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers; indien deze afwijkt dient dit kort onderbouwd te worden.
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.

## Checklist periodieke schouw digitale flitspaal

- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check toestand flitspaal;
- Indien er gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen: noteer het schouwmoment
- Noteer of de schouw akkoord was ja/nee
  - Indien nee; toelichting. Wat was er aan de hand, heeft dit invloed gehad op de handhaving?
- Noteer bij het schouwmoment dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest over de bebording (bijv. dat de bebording beschadigd of gewijzigd was).

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- Indien geen gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen maak dan gebruik van het schouw PV (zie bijlage).



Organisatieonderdeel Eenheid/PDC  
District/Dienst  
Afdeling

Behandeld door Behandelaar  
Functie Functie  
Postadres Postbus  
Postcode plaats  
Bezoekadres Adres  
Postcode plaats  
Telefoon 0  
E-mail e-mail

Ons kenmerk Ons kenmerk  
Uw kenmerk Uw kenmerk  
In afschrift aan In afschrift aan  
Datum  
Bijlage(n) 0  
Pagina 1

**PROCES-VERBAAL VAN SCHOUW DIGITALE  
FLITSPAAL EN BEBORDING**

Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot bediening

Op datum/tijdstip heb ik, verbalisant(boa/rang), werkzaam bij de politie, eenheid invullen de onderstaande handhavingslocatie geschouwd volgens de werkinstructie schouw bebording bij flitspalen, en daarbij het volgende geconstateerd:

Pleegplaats :  
Pleeggemeente :  
Bebouwde kom : *Ja/Nee*  
HHM nummer :  
Toestand flitspaal : *scheefstand/duidelijke schade/vernieling*  
Handhaving op : *gedrag/bord A1/roodlicht*  
Maximumsnelheid :  
Locatie/straatnaam :

Nadere locatie : *thv/kruising met/gps*

Soort weg : *autosnelweg/autoweg/andere weg/gewone weg*

Afstand bord HHM : *afstand/nvt*

Weg uit de richting van : *straatnaam/windrichting.*

Weg in de richting naar : *straatnaam/windrichting.*

Handhavingsborden : *indien van toepassing "soort (zone)A1/H1 en ter hoogte van met links/rechts van de rijbaan, leesbaarheid borden (moet goed zijn)"*

Dit proces-verbaal is op ambtseed/belofte opgemaakt op datum te plaats.

Ondertekenaar

Functie

# Werkinstructie schouw bebording bij flitspalen

Voor de ingebruikstelling van flitspalen en gedurende de handhaving met flitspalen is het voor een juridisch correcte handhaving van belang dat de wegsituatie en bebording wordt geschouwd.

## Handhavingseisen

In een aantal wettelijke bepalingen zijn vereisten opgenomen m.b.t. de inrichting van het weggedeelte bij handhaving. Als voor aanvang van de handhaving blijkt dat niet aan deze vereisten wordt voldaan, wordt de flitspaal niet in handhaven gezet. En zodra bij een latere schouw blijkt dat de inrichting van het wegvak niet meer aan de eisen voldoet, zal de handhaving moeten worden stopgezet en kan dit consequenties hebben voor reeds uitgevoerde handhaving.

De volgende bepalingen zijn van toepassing:

## Periodieke schouw

Om te voorkomen dat na geruime tijd blijkt dat de bebording die van belang is voor snelheidshandhaving niet meer correct is geplaatst (en daardoor mogelijk een groot aantal zaken geseponeerd moet worden) of de flitspaal is beschadigd is het van belang om periodiek conform de vastgestelde procedure de plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal te schouwen. We maken hierbij onderscheid tussen verkeersregels (bijv. art. 20 RVV) en verkeerstekens die een maximumsnelheid aangeven (bijv. verkeersbord A1).

- Is er sprake van een maximumsnelheid die door verkeersborden wordt aangegeven dan moet er elke maand geschouwd worden.
- Als het gaat om een verkeersregel kan worden volstaan met één schouw per half jaar (waarbij dus o.a. de H1 bebording wordt gecontroleerd).

Daarnaast wordt er geschouwd indien er ter plaatse van de flitspaal wegwerkzaamheden zijn geweest, schade is geconstateerd aan de bebording, dan wel na signalen, klachten of meldingen (van weggebruikers) over ondeugdelijke bebording.

Blijkt uit een schouw dat niet voldoende duidelijk is geworden voor de weggebruiker wat ter plaatse de maximum snelheid is (bijv. door onjuiste, ondeugdelijke of inconsequente bebording), dan wordt het OM daar onverwijld van in kennis gesteld en wordt de handhaving stilgelegd. Zodra weer aan de vereisten voor handhaving is voldaan, vindt ter bevestiging daarvan opnieuw een schouw plaats, waarna – bij positief resultaat- het OM toestemming geeft de handhaving weer op te starten.

De bevindingen van een schouw worden in een proces-verbaal vastgelegd en deze worden gedurende een periode van 5 jaren bewaard.

## **Vastleggen schouw**

De controle op de juiste plaatsing en leesbaarheid van de borden en de plaatsing van de flitspaal moet worden vastgelegd in een Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording (zie bijlage) dat waar nodig (bijv. plaatsing A1 en H1 borden) voorzien wordt van beeldmateriaal. Deze schouwrapporten dienen door de politie beschikbaar en inzichtelijk worden gemaakt voor parket CVOM en de politie draagt zorg voor de procesmatige afstemming hiervan.

## **Zichtbaarheid A1 borden**

Voor het verkeer in de richting van de flitspaal moet al het verkeer onmiskenbaar en tijdig voorafgaand aan de handhaving een bord A1 met daarop de geldende maximumsnelheid of een bebouwde kom bord zijn gepasseerd. Dit impliceert dat bij rijbanen met meer dan één rijstrook indien mogelijk een bord zowel rechts als links van de rijbaan geplaatst moet zijn. Als de maximumsnelheid wordt gehandhaafd met flitspalen moet de plaatsing aan één zijde van de weg een uitzondering zijn en slechts worden getolereerd indien het onmogelijk is om een bord links van de rijstroken te plaatsen. Het kan hierbij wenselijk zijn dat de A1 borden boven de rijstroken worden geplaatst. Een vrachtauto kan immers het zicht op een rechts geplaatst bord beletten op een schuin links naast deze vrachtauto rijdende personenauto. Een bestuurder kan in een dergelijke situatie mogelijk terecht het verweer voeren dat hij het A1 bord niet kon zien.

Paragraaf 4 van *“Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens”*, ‘Bord A1’ geeft de plaatsing aan de linker- en rechterzijde van de rijbaan onder het punt ‘Plaatsing’ onder 2 aan.

## **Zichtbaarheid borden bebouwde kom**

In dezelfde paragraaf van deze uitvoeringsvoorschriften wordt voor het bord H1 (bebouwde kom) bij plaatsing niets aangegeven. Er wordt dus niet voorgeschreven dat bij wegen met gescheiden rijbanen of wegen met meer rijstroken in dezelfde rijrichting deze borden zowel links als rechts worden geplaatst. Indien er echter kort na het binnenrijden van de bebouwde kom op snelheid wordt gehandhaafd en de weg bestaat uit gescheiden rijbanen dan is het voor de waarneembaarheid en voor een goede handhaving geadviseerd dat aan beide zijden van de rijbaan H 1 borden zijn geplaatst. Dit volgt uit paragraaf 2 (algemene bepalingen ten aanzien van plaatsing van verkeersborden) onder 10, waar in de laatste alinea staat vermeld dat rechts geplaatste borden eveneens aan de linkerzijde van de weg of rijbaan kunnen worden geplaatst indien daaraan uit oogpunt van waarneembaarheid behoefte bestaat.

## **Plaatsing borden bij afwijking generieke snelheid**

Indien er op grond van A 1 borden een van de artikelen 20 en 21 RVV 1990 afwijkende snelheid geldt dat moeten de A1 borden na elke kruising worden herhaald, zodat het verkeer dat op deze weg komt wordt geïnformeerd over de daar geldende snelheid.

## **Snelheidszone**

Als de snelheidshandhaving in een zonegebied plaatsvindt en er liggen kruisingen tussen de plaats van het zonebord en de meetplaats dan moet voor aanvang van de handhaving de juiste plaatsing van alle voor dat gebied geldende A1 zoneborden worden gecontroleerd. Een bestuurder kan namelijk vanaf diverse wegen het gebied zijn ingereeden en een verweer op het ontbreken of de niet voldoende zichtbare plaatsing van een zonebord. Een beroep hierop door een bestuurder moet direct weerlegd kunnen worden aan de hand van het PV van schouw

Ditzelfde geldt voor snelheidshandhaving in een bebouwde kom op basis van de gedragsregel. Als een betrokkene aangeeft dat hij via een bepaalde rijroute geen bord was gepasseerd voordat hij door de camera werd gecontroleerd moet dat weerlegd kunnen worden. Bij de schouw van dergelijke gebieden is het dus noodzakelijk om de H1 bebording op alle toegangswegen voorafgaand aan de controlelocatie te schouwen.

## **Jurisprudentie zoneborden**

Inmiddels is er veel jurisprudentie gepubliceerd over de noodzaak van een periodieke schouw bij flitspalen/bebording en de eventuele gevolgen van het ontbreken hiervan. Uit vaste jurisprudentie van het Hof is gebleken dat de betwisting van de aanwezigheid van (deugdelijke) bebording bij snelheidsovertredingen die op geautomatiseerde wijze worden vastgesteld, slechts kan worden weerlegd aan de hand van stukken – bijvoorbeeld schouwrapporten – die aannemelijk maken dat ten tijde van de constatering wél deugdelijke bebording aanwezig was.

Zolang uit het schouwrapport duidelijk blijkt:

- Wat er precies is geschouwd (welke HHM, welk bord, etc)
- Wanneer er precies is geschouwd, welke periode
- Door wie er precies is geschouwd (bevoegde BOA/verbalisant, vermelding nummer en handtekening)
- Dat de schouwing periodiek is uitgevoerd, er niet teveel tijd heeft gezeten tussen de schouwmomenten en er geen wijziging of terugplaatsing van bebording heeft plaatsgevonden

Is dit voor een rechter voldoende bewijs voor de aanwezigheid van de bebording. Een voorbeeld van recente jurisprudentie over dit onderwerp:

- Arrest 30 januari 2020, Wahv 200.261.442/01, ECLI:NL:GHARL:2020:802
- Arrest 2 maart 2020, Wahv 200.200.608/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1817
- Arrest 19 juni 2020, Wahv 200.217.976/01
- Arrest 14 juli 2020, Wahv 200.264.090/01
- Arrest 24 juli 2020, Wahv 200.266.333/01
- MK arrest 28 februari 2020, Wahv 200.224.531/01, ECLI:NL:GHARL:2020:1803

## **Afstand borden tot meetplaats**

In de *Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers* is in punt 2.2 de minimale afstand beschreven die in acht moet worden genomen tussen de aanvang van de geldende

maximumsnelheid en de meetplaats (dus niet de plaats waar de camera staat maar de plaats waar daadwerkelijk de snelheid wordt gemeten) en van de meetplaats tot het einde van de geldende maximumsnelheid.

<b>Afstanden meetplaats ten opzichte van borden die snelheidslimiet aanduiden</b>				
Snelheid waarop wordt gehandhaafd	Afstand bord voor meetplaats	+	Geldende snelheid bij meetplaats	Afstand tot einde geldende snelheid  NB Dit is alleen van toepassing indien de maximumsnelheid hoger wordt.
50 km/h	minimaal 140 m		50 km/h	minimaal 140 m
60 km/h	minimaal 170 m		60 km/h	minimaal 170 m
70 km/h	minimaal 190 m		70 km/h	minimaal 190 m
80 km/h	minimaal 220 m		80 km/h	minimaal 220 m
90 km/h	minimaal 250 m		90 km/h	minimaal 250 m
100 km/h	minimaal 280 m		100 km/h	minimaal 280 m

Bij kruisingen<sup>1</sup> en in bijzondere omstandigheden kan hier van worden afgeweken, maar dit moet dan worden gemotiveerd. Indien wordt gehandhaafd met flitspalen is het niet wenselijk dat van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Als bij uitzondering toch van deze afstanden is afgeweken moet in het initiële schouwrapport worden vermeld waarom dat is gebeurd (dit hoeft niet bij de periodieke schouwingen te gebeuren).

---

<sup>1</sup> Hof Leeuwarden 21 september 2006, LJN AZ5513, WAHV 06/00746. De ratio van de snelheidsbeperking tot 70 km per uur bij kruisingen als de onderhavige is niet slechts gelegen in het de bestuurder nopen tijdig te reageren op de verplichting zijn voertuig voor het rode verkeerslicht tot stilstand te brengen, maar ook in het met die gematigde snelheid de kruising op te rijden. Nu daaraan niet is voldaan is niet relevant op welke afstand van de kruising het bord G3 zich bevindt.

## **Toestand flitspaal**

De technische werking van de flitspaal wordt automatisch al periodiek gecontroleerd. Bij de schouwingen kan daarom volstaan worden met een globale check van de toestand van de flitspaal. Controleer op scheefstand (door bijv. een aanrijding), vernielingen of andere duidelijke gebreken.

## **Verskil initiële schouw en periodieke schouw bij flitspalen**

De initiële schouw is veel uitgebreider dan de periodieke schouw en is de basis waar de periodieke schouwingen op volgen. Het is bij deze initiële schouw de bedoeling dat bij de bordenschouw ook een foto wordt gemaakt voorzien van een duidelijke locatieaanduiding. Gebruik hiervoor het format uit bijlage 3.

Bij de periodieke schouw mag dat uiteraard ook, maar is dat niet vereist. Het is bij de periodieke schouw voldoende dat duidelijk wordt dat er is geschouwd en dat duidelijk wordt aangegeven op welk moment dat is gebeurd. Vervolgens kunnen al deze periodieke schouwingen in een tabel worden verwerkt. Deze tabel kan vervolgens worden verwerkt in een kort PV.

Mocht de bebording dan in twijfel worden getrokken hebben we de combinatie van het initiële schouwrapport + een tabel met alle periodieke schouwmomenten, waarbij duidelijk te zien is op welke data deze schouwingen heeft plaatsgevonden, en dat is, uitzonderingen daargelaten, voldoende voor de rechter om de aanwezigheid van de bebording bewezen te achten.

Het is daarbij belangrijk dat bij elke periodieke schouw de melding wordt gedaan dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest van molest, beschadigde, of gewijzigde bebording.

### *Incidentele tussentijdse schouw*

Mocht er wel een dergelijke melding zijn geweest kan dat twee gevolgen hebben. Indien er een melding is geweest, maar de bebording was wel juridisch in orde en goed zichtbaar, dan kan worden volstaan met het kort hierop ingaan in de periodieke schouw. D.w.z., aangeven wat er aan de hand was, wanneer dat heeft gespeeld (data noemen) en hoe, en op welke datum, het is opgelost.

Indien de bebording korte tijd niet in orde is geweest zal er een incidentele tussentijdse schouw moeten plaatsvinden. Denk hierbij aan situaties als molest, beschadigingen, wijzigingen door werkzaamheden, etc. In dergelijke gevallen, waarbij de bebording hersteld moest worden, dient er een extra schouw plaats te vinden (voor die locatie waar dit speelde) waarbij duidelijk naar voren komt tussen welke data de bebording niet in orde was en van welke datum de bebording weer in orde is gemaakt. Indien de situatie wezenlijk is gewijzigd dient er een nieuwe foto genomen te worden, als er enkel herstel heeft plaatsgevonden is dat niet nodig.

Let verder op dat deze afspraak geldt voor de schouwingen van borden bij digitale flitspalen.

Bijlagen:

1. Checklist initiële/incidentele schouw
2. Checklist periodieke schouw
3. Voorbeeld Proces-verbaal van schouw digitale flitspaal en bebording



## Checklist incidentele schouw digitale flitspaal en bebording

- Check weginrichting conform CROW richtlijn Handboek wegontwerp 2013;
- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check afstand meetplaats flitspaal tot borden conform tabel Aanwijzing snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers; indien deze afwijkt dient dit kort onderbouwd te worden.
- Check toestand flitspaal;
- Maak foto's van plaatsing borden voorzien van locatieaanduiding;
- Leg schouw vast in Proces-verbaal van schouw flitspaal en bebording (zie bijlage) en voeg foto's bij.

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- De datum van de schouw moet te allen tijde duidelijk naar voren komen. PV moet dus met datum ondertekend zijn op de dag van de schouw, indien deze afwijkt dit duidelijk vermelden.
- De bijlage bij het PV hoeft niet apart ondertekend te worden zolang deze duidelijk bij het ondertekende PV hoort.

## Checklist periodieke schouw digitale flitspaal

- Check zichtbaarheid en voldoende plaatsing A1 (zoneborden) en H1 borden;
- Check toestand flitspaal;
- Indien er gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen: noteer het schouwmoment
- Noteer of de schouw akkoord was ja/nee
  - Indien nee; toelichting. Wat was er aan de hand, heeft dit invloed gehad op de handhaving?
- Noteer bij het schouwmoment dat er tussentijds geen meldingen zijn geweest over de bebording (bijv. dat de bebording beschadigd of gewijzigd was).

Extra aandachtspunten voor het schouw Proces-verbaal:

- Indien geen gebruik wordt gemaakt van een tabel om alle periodieke schouwmomenten in vast te leggen maak dan gebruik van het schouw PV (zie bijlage).

Organisatieonderdeel Eenheid/PDC  
District/Dienst  
Afdeling

Behandeld door Behandelaar  
Functie Functie  
Postadres Postbus  
Postcode plaats  
Bezoekadres Adres  
Postcode plaats  
Telefoon 0  
E-mail e-mail

Ons kenmerk Ons kenmerk  
Uw kenmerk Uw kenmerk  
In afschrift aan In afschrift aan  
Datum  
Bijlage(n) 0  
Pagina 1

**PROCES-VERBAAL VAN SCHOUW DIGITALE  
FLITSPAAL EN BEBORDING**

Onderwerp Locatie schouw en opdracht tot bediening

Op datum/tijdstip heb ik, verbalisant(boa/rang), werkzaam bij de politie, eenheid invullen de onderstaande handhavingslocatie geschouwd volgens de werkinstructie schouw bebording bij flitspalen, en daarbij het volgende geconstateerd:

Pleegplaats :  
Pleeggemeente :  
Bebouwde kom : *Ja/Nee*  
HHM nummer :  
Toestand flitspaal : *scheefstand/duidelijke schade/vernieling*  
Handhaving op : *gedrag/bord A1/roodlicht*  
Maximumsnelheid :  
Locatie/straatnaam :

Nadere locatie : *thv/kruising met/gps*

Soort weg : *autosnelweg/autoweg/andere weg/gewone weg*

Afstand bord HHM : *afstand/nvt*

Weg uit de richting van : *straatnaam/windrichting.*

Weg in de richting naar : *straatnaam/windrichting.*

Handhavingsborden : *indien van toepassing "soort (zone)A1/H1 en ter hoogte van met links/rechts van de rijbaan, leesbaarheid borden (moet goed zijn)"*

Dit proces-verbaal is op ambtseed/belofte opgemaakt op datum te plaats.

Ondertekenaar

Functie