

Honderdvijftig dagen 'flitspalen' in de politiezone GAOZ

Luc Geerits hoofdinspecteur verkeerspolitie

Sedert 1 februari zijn in de zone GAOZ 4 'roodlichtcamera's' in 14 'flitspalen' actief. Na vijf maanden werking, meer dan 5.545 controle-uren en 1,8 miljoen gecontroleerde voertuigen; tijd voor een tussenevaluatie. In dit artikel zullen wij verder ingaan op de algemene resultaten na vijf maanden werking, namelijk van 1 februari tot en met 30 juni 2003. Voor de werking van de camera's en hoe de plaatsing tot stand kwam, verwijzen wij naar ons vorig artikel in dit korpsblad.

Resultaatverwerking en geregistreerde resultaten :

Om de resultaten van de onbemande automatisch werkende toestellen te registreren werd van in het begin gekozen voor een eigen excel-bestand omdat het gebruikte softwareprogramma niet, onjuiste of onvoldoende gegevens kon leveren. Volgende gegevens werden geregistreerd en kunnen gebruikt worden voor vergelijkingen :

- Locatie :
Alle 'flitspalen' werden genummerd om binnen het team duidelijk en zonder fouten te kunnen communiceren. Per kruispunt zijn in de huidige fase twee flitspalen voorzien, één voor iedere rijrichting. In het softwareprogramma zijn opvragingen per rijrichting moeilijk en soms onmogelijk. Met de manuele registratie in het excel-bestand is dit wel mogelijk.
- Tijdstippen van plaatsing en verwijdering :
Ook deze gegevens worden manueel ingegeven op basis van de noteringen van de personeelsleden die de camera's plaatsen en verwijderen. De uren worden geregistreerd van de klok van de camera's. In het softwareprogramma zijn de statistieken gebaseerd per kruispunt en worden de uren geregistreerd van de eerste tot de laatste overtreding. Deze gegevens zijn niet volledig juist, zeker op kruispunten waar beperkte overtredingen worden vastgesteld. Op basis van de tijdstippen van plaatsing en verwijdering worden de juiste controle-uren berekend. Voor de eerste vijf maanden werking betekent dit **5.545:28 uren effectieve controle**. Wetende dat de evaluatie 150 dagen beslaat of 3600 uren kunnen we stellen dat **38,5 %** van de uren de camera's actief waren of 9:15 uur per dag per camera. Theoretisch zouden de camera's 24 uur per dag operationeel kunnen zijn en zou het aantal controle-uren het theoretisch maximum kunnen benaderen doch dit is niet haalbaar om volgende redenen :
 - Camera- of paaldefecten en de onbeschikbaarheid van de camera tot gevolg;
 - Verwerking van de registraties niet mogelijk met de huidige personeelsinzet
 - Onbeschikbaarheid van de camera tijdens ontwikkeling van de films

Het is vooral dit laatste punt waarom de camera's niet meer kunnen ingezet worden. Op dit ogenblik worden de films op maandagavond en vrijdagavond opgehaald. De ontwikkelde films met de nieuwe cassette wordt vervolgens op woensdagmorgen (ophaling maandagavond) en maandagavond (ophaling vrijdagavond) teruggebracht; in de tussenperiode is de camera niet bruikbaar bij gebrek aan een volle cassette. Met de huidige programmering van de camera's kunnen we stellen dat wij op bijna op maximale capaciteit draaien inzake de controle-uren. Een mogelijk verhoging is te bereiken door bijvoorbeeld alle camera's te laten functioneren doch niet van maandagnamiddag tot woensdagvoormiddag. Wij kozen echter voor een spreiding van de programmering over alle dagen van de week.

- Controledagen :

Bij de tijdstippen van plaatsing en verwijdering werden ook de dagen aangeduid waarop effectieve controle werd gedaan met de desbetreffende camera. Voor het totaal na vijf maanden krijgen wij onderstaande tabel :

Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
36	33	39	47	72	39	36

De dagen van de week zijn min of meer vergelijkbaar behalve vrijdag. De reden hiervoor is te vinden in het feit dat op vrijdag de camera's steeds verwijderd worden als die in de week actief waren en een nieuwe camera werd ingestoken op een andere plaats voor actief te zijn over het weekend. Per camera wordt de vrijdag als actief geregistreerd. De cijfers van de weekdays zijn daarom niet noodzakelijk volledige dagen; de cijfers in het weekend daarentegen zijn wel volledige dagen omdat in het weekend geen camera's gewisseld worden.

- Aantal passanten en overtreiders :

Vanaf het ogenblik dat de camera actief is wordt voor ieder motorvoertuig dat gedetecteerd wordt, een snelheidsmeting uitgevoerd en wordt nagegaan welke de stand is van het verkeerslicht. Deze controles worden vergeleken met de instellingen van het toestel en op basis van deze instellingen worden telkens twee foto's genomen van de overtreder. Het aantal overtreiders staat dus steeds in verhouding tot de instellingen.

In februari werd gestart met de snelheidsdrempels zoals deze reeds jaren in de zone gebruikt werden, namelijk enkel de zware verkeersovertredingen zoals voorzien in het verkeersreglement werden geverbaliseerd.

Ingevolge de omzendbrief Col 001 van het Parket Generaal bij de Hoven van Beroep te Antwerpen die operationeel werd op 1 maart dienden deze instellingen aangepast te worden. Hieronder geven wij de gebruikte instellingen :

	Februari	Vanaf 1 maart	
Snelheidsdrempel - Minimum - Maximum	30 km/u +10 km/u	30 km/u + 16 km/u	30 km/u = nationaal bepaald
Rood licht 2 ^{de} foto	Vanaf 1 seconde 0,5 seconde na 1e	Vanaf 1 seconde 0,5 seconde na 1e	Nationaal bepaald Nationaal bepaald

Bij de evaluatie van de cijfers dient men steeds met deze wijziging rekening te houden. Op het eerste zicht zou men anders kunnen stellen dat het aantal overtredingen in februari duidelijk hoger ligt dan in de andere maanden; doch dit is niet te wijten aan een aangepast rijgedrag doch aan de gewijzigde instellingen.

Voor het grondgebied van de volledige politiezone GAOZ komen we tot volgende cijfers :

Gemeente	Passanten	Passanten per uur	Overtreders	Overtreders per uur controle	Overtreders t.o.v. passanten
Genk	1.342.490	363	1268	0,34	0,09
Zutendaal	249.745	255	374	0,38	0,15
As	282.035	324	1346	1,55	0,48
Zone GAOZ	1.874.270	351	2988	0,54	0,16

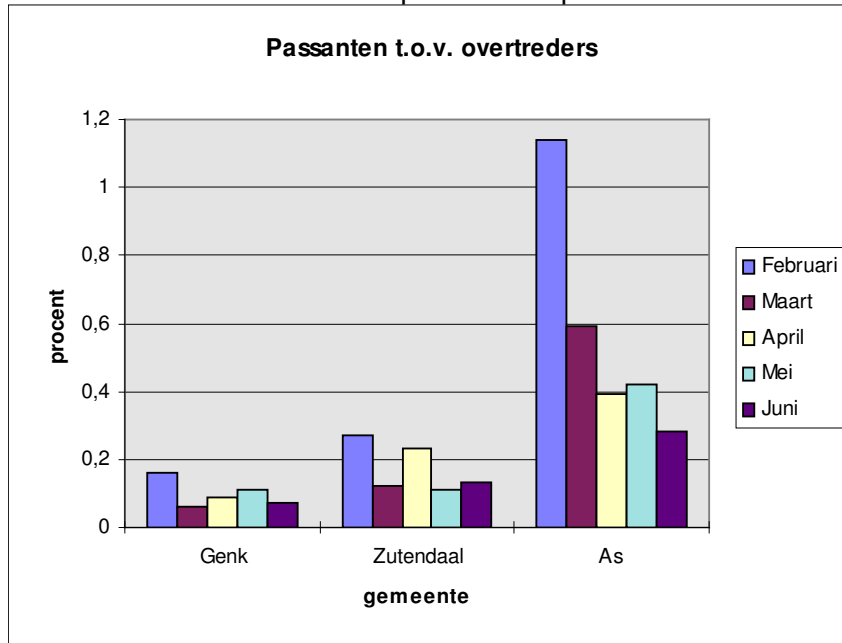
Het aantal passanten staat rechtstreeks in verband met het aantal controle-uren. Het aantal passanten per uur geeft daarom een zicht en een vergelijking met de drukte op de plaatsen waar controle wordt gedaan. Voor Genk moeten wij aanstippen dat de cijfers betrekking hebben om vijf kruispunten (10 palen) en voor Zutendaal en As telkens op één kruispunt met telkens twee palen, één voor iedere rijrichting. Enkel in Zutendaal staan de palen binnen de bebouwde kom en is de snelheid daardoor beperkt tot 50 km/u; op alle andere plaatsen geldt een snelheidsbeperking tot 90 km/u.

De overtreders worden geregistreerd op basis van de instelling. Thans wordt een overtreding pas vastgesteld vanaf 107 km/u op plaatsen waar 90 km/u toegelaten is en 67 km/u daar waar 50 km/u toegelaten is.

Het aantal overtreders per uur geeft een idee over het aantal overtredingen dat per 24 u. gepleegd wordt. Voor Genk is dit 8,2 overtredingen per dag (24 u.), voor Zutendaal is dit 9,2 en voor As 37,3 waardoor het gemiddelde voor de zone op **13 overtredingen per dag** komt.

Het aantal overtreders ten opzichte van het aantal passanten geeft ongetwijfeld het beste vergelijkingscijfer; doch dit cijfer is nog steeds gelinkt aan de gebruikte instellingen. Zo komen we tot een **gemiddelde van 1,6 overtredingen per 1000 voertuigen** voor de politiezone GAOZ. Merkwaardig is het feit dat dit cijfer in de loop van de vijf maanden op en neer gaat. Er is geen duidelijke tendens en men kan zeker niet spreken van een afname van het aantal overtredingen. Bij de cijfers van februari dient aangestipt te worden dat er toen andere instellingen werden gehanteerd waardoor dit cijfer automatisch hoger ligt dan de andere maanden.

Schema overtreiders ten opzichte van passanten zone GAOZ



- Processen-verbaal

Op vijf maanden werden **2813 processen-verbaal** opgesteld waarvan 2597 of **92%** inzake **snelheid** en 216 of **8%** inzake het voorbijrijden van het **rode verkeerslicht**. Hieruit zou men kunnen afleiden dat er gemiddeld 563 pv's per maand of 19 pv's per dag worden opgesteld.

Ten opzichte van het aantal overtreiders kunnen we stellen dat 94% van deze overtreiders daadwerkelijk geverbaliseerd worden. De 6% (176) annulaties zijn vooral toe te schrijven aan volgende omstandigheden :

- Overtreder is een prioritair voertuig (brandweer, ziekenwagen, politieauto,...)
Totaal: 79
- Nummerplaat van overtreder kan niet uitgelezen worden ingevolge slechte zichtbaarheid (bij nacht) of door gebrek aan onderhoud. **Totaal: 45**
- Overtreder kan niet opgemerkt worden daar een ander voertuig op een andere rijstrook het zicht ontnemt. **Totaal: 38**
- Technische fout. **Totaal: 14**

Bij de prioritaire voertuigen kunnen we volgend onderscheid maken :

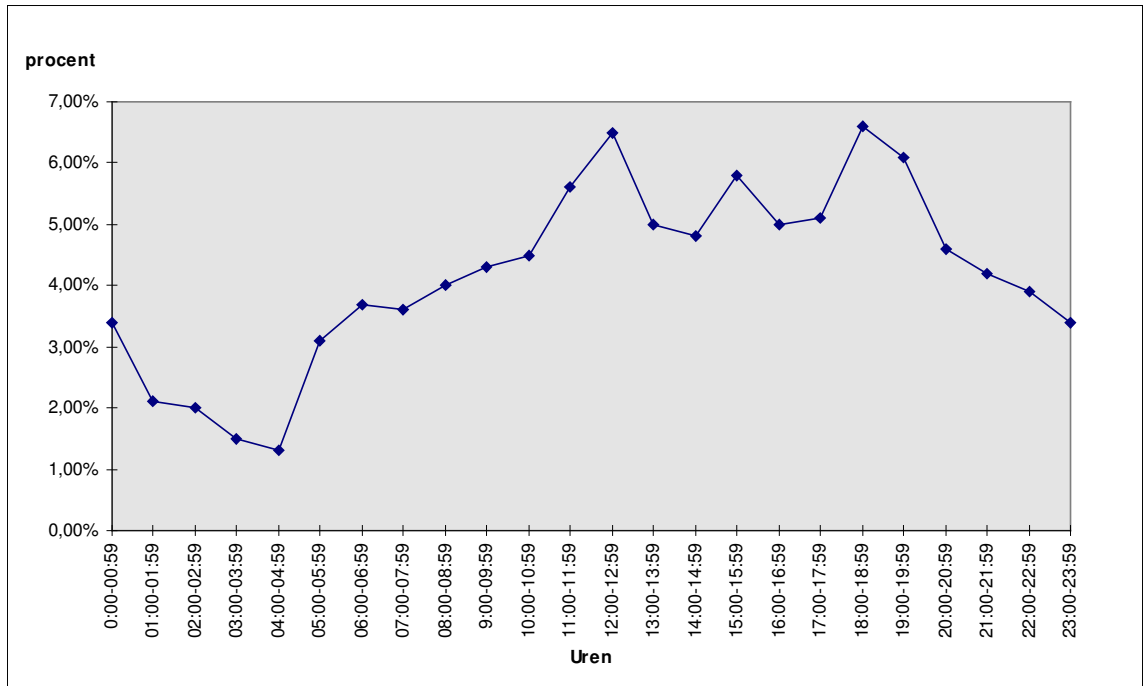
- Politievoertuigen
 - Politievoertuig zone GAOZ: **14**
 - Ander politievoertuig: 3 (Politiezone Neerpelt, Politiezone Dilsen-Stokkem Maaseik, Federale politie Ukkel)
- Ziekenwagen of M.U.G.: **55**
- Brandweervoertuig: **7**

Naast de processen-verbaal inzake snelheid en rood licht werden nog 23 afzonderlijke processen-verbaal opgesteld inzake de inschrijving van de voertuigen. Indien op de foto duidelijk kon vastgesteld worden dat het merk en type van het voertuig niet overeenkwam met dit van de D.I.V. werd een afzonderlijk proces-verbaal opgesteld.

- Defecten aan camera's en palen

De defecten aan de camera's zijn terug te brengen driemaal dat een camera terug naar de fabrikant moest voor nazicht wegens defect of twijfelachtige werking. Aan de palen werd echter regelmatig een stroomuitval vastgesteld. Dit kon duidelijk vastgesteld worden als deze stroomuitval voor langere tijd plaatsvond zodat dit weerspiegeld werd in de resultaten, doch kon dikwijls niet vastgesteld worden als dit kortstondig was. Alle palen langsheen de Westerring In Genk blijken vrij gevoelig voor stroomuitval. Dit punt werd reeds ter kennis gebracht van de wegbeheerder doch er is geen duidelijke oorzaak gevonden voor dit probleem. Eenmaal werd een kast van een paal beschadigd door middel van brandstichting op het kruispunt Europalaan-Wiemesmeerstraat. De schade beperkte zich tot een zwarte roetvlek op de kast; de paal kon verder functioneren. De feiten dateren van 23/4/2003 en terzake werd een proces-verbaal opgesteld.

- Uren der overtredingen



Uit het schema met de uren der overtredingen kunnen we duidelijk vaststellen dat er een piek te noteren valt tussen 12 en 13 u., tussen 18 en 20 u. en een kleinere piek tussen 15 en 16 u.

- Identiteit van de overtreders

Het volgend overzicht geeft een beeld van de inschrijvingsplaats van de nummerplaat van de eigenaar van het voertuig. Dit is niet noodzakelijk de bestuurder van het voertuig; leasingvoertuigen of gehuurde voertuigen zijn ook dikwijls ingeschreven op de hoofdzetel in grote steden.

3600	Genk	531
3650	Dilsen	316
3680	Maaseik	286
3630	Eisden	224
3665	As	98
3620	Gellik	90
3640	Molenbeersel	79
3690	Zutendaal	74
3660	Opglabbeek	66
3740	Beverst	62
3500	Hasselt	49
3530	Helchteren	43
3590	Diepenbeek	33
3960	Beek	32
3621	Rekem	22
3550	Heusden	21
3670	Ellikom	21
3700	Berg	20
3800	Aalst	15
3520	Zonhoven	12
3770	Genoelselderen	12
1000	Brussel 1	11
3560	Linkhout	11
3730	Hoeselt	10
3290	Deurne	9
3920	Lommel	9
3950	Bocholt	8
4000	Glain	8
3990	Grote-Brogel	6
1180	Brussel 18	5
1930	Nossegem	5
2018	Antwerpen 1	5
3582	Koersel	5
3583	Paal	5
3631	Boorseme	5
3840	Bommershoven	5
3970	Leopoldsburg	5
1030	Brussel 3	4
1050	Brussel 5	4
3000	Leuven	4
3010	Kessel-Lo	4
3300	Bost	4
3511	Kuringen	4
3540	Berbroek	4
3980	Tessenderlo	4
1200	Brussel 20	3
2100	Deurne (Antwerpen)	3
2260	Oevel	3
2600	Berchem	3
2610	Wilrijk	3
2900	Schoten	3

3581	Beverlo	3
3668	Niel-bij-As	3
3830	Berlingen	3
3900	Overpelt	3
3940	Hechtel	3
3945	Ham	3
4420	Montegnee	3
1080	Berchem-Sainte-Agathe	2
1932	Sint-Stevens-Woluwe	2
2140	Borgerhout	2
2221	Booischoot	2
2230	Herselt	2
2440	Geel	2
2460	Kasterlee	2
2500	Koningshooikt	2
2540	Hove	2
2550	Kontich	2
2570	Duffel	2
2630	Aartselaar	2
2650	Edegem	2
2850	Boom	2
3071	Erps-Kwerps	2
3080	Duisburg	2
3293	Kaggevinne	2
3390	Houwaart	2
3440	Budingen	2
3460	Assent	2
3580	Beringen	2
3720	Kortesseem	2
3742	Martenslinde	2
3806	Velm	2
8500	Kortrijk	2
9000	Gent	2
1020	Brussel 2	1
1060	Brussel 6	1
1090	Brussel 9	1
1190	Brussel 19	1
1348	Louvain-La-Neuve	1
1380	Couture-Saint-Germain	1
1400	Monstreux	1
1703	Schepdaal	1
1770	Liederkerke	1
1800	Peutie	1
1831	Diegem	1
1853	Strombeek-Bever	1
1861	Wolvertem	1
1981	Hofstade	1
2000	Antwerpen 1	1
2030	Antwerpen 3	1
2060	Antwerpen 6	1
2110	Wijnegem	1

3200	Gelrode	3
3510	Kermt	3
3545	Halen	3
2280	Grobbendonk	1
2290	Vorselaar	1
2300	Turnhout	1
2328	Meerle	1
2400	Mol	1
2430	Eindhout	1
2431	Varendonk	1
2490	Balen	1
2547	Llnt	1
2560	Bevel	1
2640	Mortsel	1
2660	Hoboken	1
2820	Bonheiden	1
2860	Sint-Katelijne-Waver	1
2880	Bornem	1
2960	Brecht	1
2980	Halle	1
3018	Wijgmaal	1
3020	Herent	1
3053	Haasrode	1
3090	Overijse	1
3111	Wezemaal	1
3130	Begijnendijk	1
3190	Boortmeerbeek	1
3221	Nieuwrode	1
3271	Averbode	1
3320	Hoegaarden	1
3350	Drieslinter	1
3360	Bierbeek	1
3400	Eliksem	1
3454	Rummen	1
3470	Kortenaken	1
3471	Hoeleden	1
3472	Kerbeek-Miskom	1
3512	Stevoort	1
3570	Alken	1

2160	Wommelgem	1
2170	Merksem	1
2240	Massenhoven	1
7141	Carnieres	1
3723	Guigoven	1
3724	Vliermaal	1
3746	Hoelbeek	1
3910	Neerpelt	1
4040	Herstal	1
4041	Milmort	1
4100	Bonnelles	1
4120	Ehein	1
4400	Awirs	1
4430	Ans	1
4460	Bierset	1
4602	Cheratte	1
4651	Battice	1
4682	Heure-Le-Romain	1
4690	BVassenge	1
5003	Saint-Marc	1
5060	Arsimont	1
5580	Ave-Et-Auffe	1
6220	Fleurus	1
7130	Battignies	1
8300	Knokke	1
8301	Heist-aan-Zee	1
8380	Dudezele	1
8710	Ooigem	1
8800	Beveren	1
8930	Lauwe	1
9060	Zelzate	1
9070	Destelbergen	1
9100	Nieuwkerken-Waas	1
9170	De Klinge	1
9300	Aalst	1
9420	Aaigem	1
9600	Renaix	1
9860	Balegem	1
	Onbekend	34

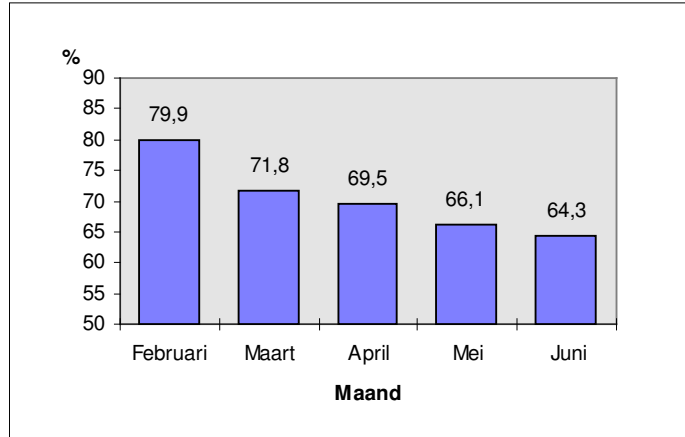
Voor het overzicht van de buitenlandse overtredders geldt dezelfde opmerking, namelijk het gaat over de nationaliteit van de nummerplaat van het voertuig : (nationaliteit waarbij slechts één voertuig werd geverbaliseerd werden niet opgegeven)

Land van herkomst	Aantal
België	2637
Nederland	268
Duitsland	95
Groot-Brittanië	11
Frankrijk	8
Slovenië	5
Luxemburg	3

- Antwoordformulieren

Een ander merkwaardig resultaat dat werd vastgesteld is de bereidheid om het antwoordformulier terug te sturen. Daar waar in februari nog 79,9% van alle antwoordformulieren werd teruggestuurd naar de politie daalde dit gestaag tot 64,3% in juni. Wij kunnen geen verklaring geven voor dit fenomeen. Indien de overtredder het antwoordformulier niet terugstuurt naar de politie wordt het proces-verbaal opgestuurd naar het parket zonder dit antwoordformulier. In Tongeren wordt vervolgens dadelijk een minnelijke schikking verstuurd naar overtredder, er wordt dus geen kantschrift teruggestuurd voor verhoor van overtredder zoals vroeger gebruikelijk was. Indien overtredder niet reageert op de minnelijke schikking komt het dossier wel terug naar de politie zoals gebruikelijk is.

Schema antwoordformulieren in %



- Snelheden

In de tabel op de volgende bladzijde geven wij een overzicht van de snelheden die geregistreerd werden bij de overtredingen, met hierbij de respectievelijke boetes die thans gangbaar zijn. De tabel geeft een overzicht van alle overtredingen en niet van alle processen-verbaal. Niet alle overtredingen geven een proces-verbaal tot gevolg.

Rekening houdende met het feit dat een rijbewijs in normale omstandigheden ingetrokken wordt bij een overschrijving van meer dan 40 km/u op een normale weg en bij een overschrijding van meer dan 30 km/u in de bebouwde kom, kunnen we stellen dat op basis van onze vaststellingen **theoretisch 82 rijbewijzen** werden **ingetrokken te Zutendaal** (bebouwde kom 50 km/u) en **59 rijbewijzen op de andere plaatsen**.

Zone 50

[illegible]

Zone 90

snelheid	aantal	boete	totaal
101	33	138,82	4581,06
102	84	138,82	11660,88
103	61	138,82	8468,02
104	55	138,82	7635,1
105	56	138,82	7773,92
106	42	138,82	5830,44
107	38	138,82	5275,16
108	258	138,82	35815,56
109	244	138,82	33872,08
110	184	138,82	25542,88
111	169	156,17	26392,73
112	136	156,17	21239,12
113	128	156,17	19989,76
114	96	156,17	14992,32
115	91	156,17	14211,47
116	78	173,53	13535,34
117	70	173,53	12147,1
118	40	173,53	6941,2
119	55	173,53	9544,15
120	40	173,53	6941,2
121	31	190,88	5917,28
122	26	190,88	4962,88
123	28	190,88	5344,64
124	20	190,88	3817,6
125	21	190,88	4008,48
126	22	208,23	4581,06
127	11	208,23	2290,53
128	9	208,23	1874,07
129	7	208,23	1457,61
130	10	208,23	2082,3
131	9	225,58	2030,22
132	1	225,58	225,58
133	8	225,58	1804,64
134	6	225,58	1353,48
135	2	225,58	451,16
136	4	242,94	971,76
137	2	242,94	485,88
138	4	242,94	971,76
139	3	242,94	728,82
140	3	242,94	728,82
142	5	260,29	1301,45
143	1	260,29	260,29
144	1	260,29	260,29
145	2	260,29	520,58
146	2	277,64	555,28
147	1	277,64	277,64
148	1	277,64	277,64
151	1	294,99	294,99
155	1	294,99	294,99
169	1	329,7	329,7
170	1	329,7	329,7
			343180,6

Ander gegeven dat uit deze tabel kan gedestilleerd worden, is de totaalopbrengst voor de staat op basis van de boetes. Bij deze berekening werd rekening gehouden met het aantal annulaties en gaat ervan uit dat alle overtreders die een proces-verbaal kregen ook deze boete betaalden (sommige buitenlanders betalen hun boete nooit).

- Totaalopbrengst snelheidsovertredingen : 365.656,81 euro (14.750.559 BEF)
 - Totaalopbrengst rood licht overtredingen : 23.599,4 euro (951.997 BEF)
 - Totaalopbrengst vijf maanden : 389.256,21 euro (15.702.556 BEF)
 - Gemiddelde theoretische opbrengst per maand : 77851,24 euro (3.140.511 BEF)
 - Gemiddelde theoretische opbrengst per dag : 2595,04 euro (104.684 BEF)
- Verkeersongevallen op de kruispunten
 Een van de doelstellingen bij het plaatsen van de onbemande camera's was zeker het aantal verkeersongevallen en het aantal slachtoffers ervan terug te dringen. Er werd onderzoek gedaan naar het aantal verkeersongevallen tijdens de eerste zes maanden van jaren 2000, 2001, 2002 en vergeleken met de verkeersongevallen van het jaar 2003 tijdens dezelfde eerste zes maanden. De gegevens van de jaren 2000 en 2001 werden verkregen van het N.I.S., terwijl de gegevens van de jaren 2002 en 2003 geput werden uit het eigen informaticasysteem. De 'flitspalen' zijn weliswaar slechts in werking vanaf 1 februari doch de palen zelf werden geplaatst in de tweede helft van het jaar 2002 zodat de vergelijking zeker verantwoord is. Men kan stellen dat het effect van de 'flitspalen' mag verwacht worden vanaf het ogenblik dat deze geplaatst worden.

Vergelijking verkeersongevallen eerste 6 maanden	2 0 0 0		2 0 0 1		2 0 0 2		2 0 0 3	
Kruispunt	ongev	gekw	ongev	gekw	ongev	gekw	ongev	gekw
Europalaan - Westerring	4	10	6	13	9	9	4	8
Europalaan - Wiemesmeerstraat	1	1	0	0	0	0	2	5
Oosterring - Camerlo	6	13	1	1	1	4	3	6
Westerring - Evence Coppélaan	2	3	3	5	2	1	5	5
Westerring - Henry Fordlaan	2	3	4	8	2	2	2	2
Europalaan - Steenweg op Maasm.	2	2	4	7	6	6	4	9
Hoogstraat - Daalstraat	0	0	0	0	1	2	0	0
Totaal	17	32	18	34	21	27	20	35

Uit het hogergeetoond schema blijkt duidelijk dat het aantal verkeersongevallen en het aantal gekwetsten **niet gedaald** zijn.

Er werd verder tevens onderzoek gedaan naar de oorzaak van de verkeersongevallen. Ook hier kan niet gesproken worden van een duidelijke wijziging in het patroon.

Genk	Europalaan - Westerring	2000	2001	2002	2003
Oorzaak	links afslaan	1	/	/	/
	kop-staart	2	4	6	4
	verkeerslicht negeren	1	1	1	/
	rechts inhalen - uitwijken	/	1	/	/
	geen voorrang verlenen	/	/	2	/
Genk	Europalaan - Wiemesmeerstraat				
Oorzaak	links afslaan	1	/	/	/
	kop-staart	/	/	/	2
Genk	Oosterring - Camerlo				
Oorzaak	verkeerslicht negeren	2	/	/	/
	links afslaan	3	/	/	2
	rechts afslaan	1	/	/	/
	uitwijken	/	1	/	/
	geen voorrang verlenen	/	/	1	1
Genk	Westerring - Evence Coppéelaan				
Oorzaak	kop-staart	2	3	1	3
	uitwijken naar links	/	/	1	/
	geen voorrang verlenen	/	/	/	2
Genk	Westerring - Henry Fordlaan				
Oorzaak	kop-staart	1	3	/	1
	links afslaan	1	/	/	1
	geslipt	/	/	1	/
	verkeerslicht negeren	/	1	/	/
	verliest controle over het stuur	/	/	1	/
As	Europalaan - Steenweg op Maasmechelen				
Oorzaak	maakt rechtsomkeer	1	/	/	/
	links afslaan	1	4	2	/
	geen voorrang verlenen	/	/	2	4
	verkeerslicht negeren	/	/	1	/
	kop-staart	/	/	1	/
Zutendaal	Hoogstraat - Daalstraat				
Oorzaak	geen voorrang verlenen	/	/	1	/

Conclusie

De verwachting dat het aantal overtredingen zou teruglopen en dat het aantal verkeersongevallen en het aantal gekwetsten zou dalen, kan na 150 dagen niet ingelost worden. Voor het aantal overtredingen zou nog enig voorbehoud kunnen gemaakt worden omdat er per locatie slechts gemiddeld vijf tot zes controlesessies werden uitgevoerd en men zou kunnen spreken van een momentopname die niet representatief is voor de ganse periode; voor het aantal verkeersongevallen kan men deze opmerking niet maken. We kunnen dus enkel stellen dat de flitspalen nog steeds en meer dan ooit nodig blijven als middel van het handhavingsbeleid in de hoop op langere termijn de doelstellingen te kunnen verwezenlijken.
