

Vergaderjaar 2013–2014

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 390

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 13 december 2013

De vaste commissie voor Veiligheid en Justitie heeft een aantal vragen ter beantwoording voorgelegd aan de Minister van Veiligheid en Justitie over zijn de brief inzake de systematiek van de trajectcontroles, de analyse van de onterechte boetes en de ingezette maatregelen om de fouten te voorkomen (Kamerstuk 29 398, nr. 374).

Bij brief van 12 december 2013 heeft de Minister van Veiligheid en Justitie deze vragen beantwoord. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jadnanansing

De adjunct-griffier van de commissie,
Tielens-Tripels

Inhoudsopgave	blz.
I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
1. Inleiding	2
2. Systematiek	2
3. Analyse aantallen en oorzaken	3
4. Maatregelen	4
5. Slotopmerking	4
II. Reactie van de Minister van Veiligheid en Justitie	4

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

1. Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van uw brief over de systematiek van de trajectcontroles. Zij zijn van mening dat handhavend moet worden opgetreden tegen snelheidsovertredingen en de trajectcontroles blijken hiervoor eerlijker te worden gevonden dan andere controlesystemen. Deze leden zijn van mening dat de problematiek adequaat is onderzocht en zij kunnen zich vinden in de oplossingen. Wel hebben deze leden nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van uw brief en zijn van mening dat het trajectcontrolesysteem in principe een nuttig en zeer effectief handhavingsinstrument is om de maximumsnelheid te handhaven en de verkeersveiligheid te waarborgen. Voor deze leden is de correcte werking van de trajectcontrole een absolute voorwaarde voor inzet van dit systeem.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van uw brief over de analyse van onterechte boetes door trajectcontroles. Deze leden zijn tevreden dat u fouten verder wilt voorkomen door het nemen van enkele maatregelen. Wel hebben deze leden nog enkele vragen naar aanleiding van deze brief.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van uw brief over de trajectcontrolesystemen. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van uw brief over onterechte boetes bij trajectcontroles. Deze leden verzoeken u de fouten in trajectcontroles te blijven monitoren en de kamer hierover te informeren.

2. Systematiek

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of trajectcontroles voornamelijk worden geplaatst op locaties waar dat voor de veiligheid van het grootste belang is. Kunnen de trajectcontrolesystemen ook ten behoeve van de Automatic Number Plate Recognition systemen worden ingezet?

Bent u op de hoogte van een onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (16-10-2013 Volkskrant) waarin wordt aanbevolen met een progressief systeem van boetes te komen om zo gericht verkeers-aso's aan te pakken? Zo ja, hoe denkt u over een dergelijk systeem en de uitvoerbaarheid daarvan?

De leden van de PvdA-fractie vragen of er plannen zijn meer trajectcontrolesystemen te installeren dan de huidige 13 locaties. Deze leden zijn benieuwd of de inzet van het trajectcontrolesysteem gevolgen heeft voor de aandacht die politie en justitie hebben voor handhaving van de maximumsnelheid op provinciale wegen en in de bebouwde kom.

3. Analyse aantallen en oorzaken

De leden van de PvdA-fractie vragen of meer informatie over de foutmarges van de trajectcontrolesystemen kan worden verstrekt. Voorts vragen deze leden waarom er geen registratie wordt bijgehouden in hoeveel gevallen mensen beroep instelden tegen boetes naar aanleiding van mogelijke fouten in het trajectcontrolesysteem.

Voornoemde leden vragen voorts in hoeveel gevallen bij cumulatie van het ontbreken van de lengte in de database bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer en het overschrijden van de marges bij campers, auto's met fietsenrek, busjes en caravans ten onrechte een overtreding is geconstateerd.

Deze leden zijn daarnaast benieuwd of ook is onderzocht of onduidelijkheid bij automobilisten over maximumsnelheden op bepaalde tracés voor bovengemiddeld veel overtredingen heeft gezorgd. Kunt u nader ingaan op de relatie tussen wisselende snelheden op snelwegen en het aantal overtredingen dat door de trajectcontroles wordt gedetecteerd? Deze leden vragen voorts of bij de invoering van trajectcontroles een ruime periode wordt geboden waarin automobilisten kunnen wennen aan het nieuwe systeem.

De leden van de SP-fractie constateren dat er tussen januari 2012 en mei 2013 een aantal boetes is gecorrigeerd als zijnde onterecht en zij zijn benieuwd wat volgens u en acceptabele foutmarge is. Wat zijn de mogelijkheden om alleen een waarschuwing op de beschikking te zetten wanneer het gaat om een boete naar aanleiding van een trajectcontrole?

De leden van de CDA-fractie delen de mening dat foutieve herkenning van een kenteken door een trajectcontrolesysteem nooit volledig zal zijn uit te sluiten. Zij constateren dat gelukkig slechts een zeer klein aantal mensen onterecht een boete heeft opgelegd gekregen als gevolg van fouten in de trajectcontrolesystemen en dat onterechte boetes door de politie en het Openbaar Ministerie, zodra dat bekend is, worden vernietigd en niet hoeven te worden betaald. Zij hebben er vertrouwen in dat met de in de brief beschreven maatregelen mogelijke fouten tot een minimum zullen worden beperkt. Zij hebben slechts een enkele vraag.

Aangegeven wordt dat als het systeem niet zeker is, bijvoorbeeld wanneer het systeem niet kan bepalen in welke categorie het voertuig valt de overtreding wordt aangeboden voor handmatige verwerking. Een politie-BOA bekijkt dan de foto en kan indien noodzakelijk gegevens aanpassen. De leden van de CDA-fractie vragen of zulke BOA's daartoe voldoende zijn opgeleid en voldoende inzicht hebben om tot een juiste beoordeling te komen. Zij vragen ook of er sprake is van één meetsysteem, of van verschillende systemen en of in het tweede geval de foutmarges per systeem blijken te verschillen.

De leden van de D66-fractie constateren dat van de 1,4 miljoen snelheids-overtredingen in 2012, in maar 37.500 gevallen beroep tegen de boete werd aangetekend bij de officier van justitie. Deze leden vragen in hoeveel van de 1,4 miljoen gevallen een mogelijke fout in het trajectcontrolesysteem heeft kunnen plaatsvinden. Als hier geen gegevens van zijn, wat is dan de geschatte foutmarge? Op basis van deze inschatting, hoeveel geld zou verkeerd zijn geïnd? De hierboven genoemde leden begrijpen uit uw brief dat niet bekend is hoeveel automobilisten zich niet melden en

een onterechte boete hebben betaald. De verwachting is dat dit een bijzonder kleine groep betreft. Waar is deze verwachting op gebaseerd als er geen gegevens beschikbaar zijn?

De leden van de D66-fractie constateren dat in de periode januari 2012 tot juni 2013 in totaal 2.483.859 snelheidsovertredingen zijn geconstateerd. De politie heeft in 1.245 gevallen de boete gecorrigeerd. Deze leden willen weten waar het kleine aantal gecorrigeerde boetes aan ligt. Hadden er mogelijk meer dan 1.245 gevallen gecorrigeerd moeten worden? Was er in deze periode voldoende capaciteit en middelen om onterechte boetes te corrigeren? Kunt u een overzicht geven van de capaciteit ten opzichte van het aangegeven aantal boetes? Hoeveel gewerkte uren zijn nodig om het totaal aangegeven aantal boetes op juistheid na te gaan?

4. Maatregelen

De leden van de SP-fractie zijn benieuwd of er een indicatie gegeven kan worden van de effectiviteit van de voorgenomen maatregelen. In hoeverre zal het aantal onterechte boetes worden verminderd?

Deze leden constateren dat bij de aanbesteding van trajectcontrolesystemen er in sommige gevallen sprake is van twee verschillende aanbestedingen voor dezelfde autoweg. Zij zijn benieuwd wat de ervaringen hier tot op heden mee zijn en of u verwacht dat problemen met de systemen kunnen worden voorkomen als er één aanbesteding is.

5. Slotopmerking

De leden van de D66-fractie willen graag weten wat uw reactie is op de aanbevelingen van de Nationale Ombudsman.

II. Reactie van de Minister van Veiligheid en Justitie

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie naar aanleiding van mijn brief van 3 juli 2013¹ over de systematiek van de trajectcontroles, de analyse van de onterechte boetes en de ingezette maatregelen om de fouten te voorkomen. Hieronder zal ik ingaan op de in het verslag gemaakte opmerkingen en gestelde vragen per fractie en per onderwerp.

1. Inleiding

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat handhavend moet worden opgetreden tegen snelheidsovertredingen en de trajectcontroles blijken hiervoor eerlijker te worden gevonden dan andere controlesystemen. Deze leden zijn van mening dat de problematiek adequaat is onderzocht en zij kunnen zich vinden in de oplossingen. Wel hebben deze leden nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het trajectcontrolesysteem in principe een nuttig en zeer effectief handhavingsinstrument is om de maximumsnelheid te handhaven en de verkeersveiligheid te waarborgen. Voor deze leden is de correcte werking van de trajectcontrole een absolute voorwaarde voor inzet van dit systeem.

De leden van de SP-fractie zijn tevreden dat ik fouten verder wil voorkomen door het nemen van enkele maatregelen. Wel hebben deze leden nog enkele vragen naar aanleiding van mijn brief van 3 juli 2013. De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van mijn brief over de trajectcontrolesystemen. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van mijn brief over onterechte boetes bij trajectcontroles. Deze leden

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 374.

verzoeken mij de fouten in trajectcontroles te blijven monitoren en de Kamer hierover te informeren.

Ik dank de aan het woord zijnde leden voor hun inbreng ten aanzien van de door mij gestuurde brief. Met de aan het woord zijnde leden van VVD en PvdA ben ik van oordeel dat handhavend moet worden opgetreden tegen snelheidsovertredingen en dat een trajectcontrolesysteem daarbij een eerlijk, nuttig en zeer effectief handhavingsinstrument is. Met de leden van de PvdA ben ik tevens van mening dat een correcte werking van de systemen een voorwaarde is voor de inzet daarvan. Mijn maximale inspanning is er daarom op gericht om te voorkomen dat weggebruikers ten onrechte een boete ontvangen. Aan de leden van D66 zeg ik toe dat zodra de cijfers over het jaar 2013 bekend zijn, de Kamer van mij een analyse zal ontvangen.

2. Systematiek

Door de VVD-fractie wordt de vraag gesteld of trajectcontroles voornamelijk daar worden geplaatst waar dat voor de veiligheid van het grootste belang is. Voorts willen deze leden weten of de trajectcontrolesystemen ook ten behoeve van de Automatic Number Plate Recognition (ANPR) systemen kunnen worden ingezet. Bij de selectie van de locaties waar trajectcontroles worden neergezet spelen de overtredingspercentages, gegevens over de verkeersonveiligheid en geluids- en milieunormen een rol. Een groot deel van de huidige systemen is geplaatst om te kunnen voldoen aan milieunormen zoals de uitstoot van uitlaatgassen en het tegengaan van geluidsoverlast. Voor de «oude» trajectcontrolesystemen uit 2004–2005 geldt dat zij niet geschikt zijn voor ANPR. De nieuwe generatie systemen (na 2011) zouden, zij het na een aanpassing, wel met deze functionaliteit kunnen worden uitgerust. Of deze aanpassing plaats zal vinden zal worden bezien in het kader van de landelijke uitrol van ANPR. Hierbij dient overigens wel te worden opgemerkt dat de gegevens niet real-time voor de politie beschikbaar zijn. De passagegegevens met een «hit» zouden wel dagelijks kunnen worden overgedragen aan de politie.

Daarnaast refereren de leden van de VVD aan het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), over sancties in het verkeer en vragen zij mij hoe ik denk over een progressief systeem van boetes om zo gericht verkeers-aso's aan te pakken. Voor het antwoord op die vraag verwijs ik deze leden graag naar mijn aan uw Kamer gezonden brief over verkeershandhaving d.d. 18 november jongstleden² waarin ik mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu reageer op het rapport en ik aankondig om per 1 januari 2015 een aantal «hufter» feiten uit de wet Mulder te halen en deze voortaan af te doen binnen het strafrecht.

De vraag van de leden van de PvdA-fractie of er plannen zijn voor het plaatsen van meer trajectcontroles, kan ik ontkennend beantwoorden. Vooralsnog zijn er geen plannen om het totaal aantal systemen uit te breiden. Er zijn op dit moment overigens 12 en geen 13 locaties die een trajectcontrole kennen. Hierbij dient te worden aangetekend dat het wel mogelijk is dat een verouderd systeem op locatie A in de toekomst wordt vervangen door een nieuw systeem op locatie B. Dit in overleg tussen het OM en de wegbeheerder.

De inzet van de trajectcontrolesystemen op het hoofdwegennet heeft verder geen invloed op de aandacht die politie en justitie hebben voor de handhaving van de maximumsnelheid op provinciale wegen en in de bebouwde kom. Het zijn immers volledig geautomatiseerde systemen. De

² Kamerstuk 29 398, nr. 387.

systemen leveren relatief veel sancties op, doordat de systemen 24 uur per dag aanstaan en er veel voertuigen passeren. Hierdoor kan het beeld ontstaan dat er door de politie relatief veel aandacht wordt besteed aan het handhaven op het hoofdwegennet. Dit is echter niet het geval. Het merendeel van de politiecapaciteit wordt in gezet op de wegen binnen en buiten de bebouwde kom. Zie ook mijn reactie op de door uw Kamer aangenomen motie Kuiken/Elias³.

3. Analyse aantallen en oorzaken fouten en foutmarges

De leden van de PvdA fractie vragen of er nog meer informatie over de foutmarges van de trajectcontrolesystemen kan worden verstrekt. In antwoord kan ik melden dat er niet meer informatie beschikbaar is dan ik reeds in mijn brief aan de Kamer heb geschreven. Daarnaast vragen deze leden waarom er geen registratie wordt bijgehouden in hoeveel gevallen mensen beroep instelden tegen boetes naar aanleiding van mogelijke fouten in het trajectcontrolesysteem. Ook zijn deze leden benieuwd in hoeveel gevallen bij een combinatie van het ontbreken van de lengte in de database bij de RDW én het overschrijden van de marges bij campers, auto's met fietsenrek, busjes en caravans, ten onrechte een overtreding is geconstateerd.

Ten aanzien van het bijhouden van het aantal gevallen waarin beroep wordt ingesteld geldt dat er zeer veel verschillende redenen kunnen zijn waarom mensen in beroep gaan tegen een opgelegde sanctie. Een registratieverplichting zou een extra administratieve last met zich meebrengen die bovendien niet noodzakelijk is om de beroepschrijft op een juridisch correcte wijze af te handelen. Iedere weggebruiker die meent dat hij bij een trajectcontrole onterecht is bekeurd, kan in eerste instantie contact opnemen met de politie. De beschikking zal, indien gebleken is dat er sprake is van een onjuistheid, worden vernietigd en hoeft niet te worden betaald. Gelet hierop, is een afzonderlijke registratie bij het instellen van beroep niet noodzakelijk. Informatie aangaande onterechte boetes bij een combinatie van het ontbreken van de lengte en het overschrijden van marges bij diverse voertuigen is niet bekend bij het OM en door het OM ook niet te achterhalen zoals ik u eerder meldde. Voorts willen deze leden weten of is onderzocht of onduidelijkheid bij automobilisten over maximumsnelheden op bepaalde tracés voor bovengemiddeld veel overtredingen heeft gezorgd. Dit is niet onderzocht omdat de analyse van het OM zich heeft gericht op mogelijke foutieve constatering door de trajectcontrolesystemen. Ook over de relatie tussen wisselende snelheden op snelwegen en het aantal gedetecteerde overtredingen is geen nadere informatie beschikbaar. Ten slotte vragen de leden van de PvdA-fractie of er bij de invoering van trajectcontroles een ruime periode wordt geboden waarin automobilisten kunnen wennen aan het nieuwe systeem. Dit is inderdaad het geval. Voordat een trajectcontrolesysteem in werking treedt worden weggebruikers tussen de 10 tot 14 dagen van tevoren gewaarschuwd door middel van zogenaamde mottoborden voorzien van gele stickers langs de rijbaan. Ook brengt het OM een persbericht uit. Na afloop van deze waarschuwingsperiode blijven deze langs de rijbaan geplaatste mottoborden staan.

De leden van de SP-fractie constateren dat er tussen januari 2012 en mei 2013 een aantal boetes is gecorrigeerd als zijnde onterecht en zij willen weten wat voor mij een acceptabele foutmarge is. De leden van deze fractie vragen daarnaast wat de mogelijkheden zijn om alleen een waarschuwing te plaatsen op een beschikking waarbij de overtreding door een trajectcontrole is geconstateerd. Ik hecht er aan te benadrukken dat het OM, in samenspraak met de leveranciers van de trajectcontrolesys-

³ Kamerstuk 33 750 XII, nr. 31 en Kamerstuk 29 398, nr. 387.

temen, streeft naar een foutloze werking van de systemen. Met de genomen en in gang gezette maatregelen zullen fouten tot een minimum worden gereduceerd. Ik ben van mening dat maximale inspanning nodig is om te voorkomen dat aan weggebruikers ten onrechte een boete wordt opgelegd. Tegelijkertijd dient men zich echter te realiseren dat een geheel foutloos systeem onmogelijk is. Ik heb u eerder in mijn brief gemeld waarom ik van oordeel ben dat er geen waarschuwingen op beschikkingen moeten worden geplaatst.

Deze argumenten gelden onverkort ook voor de optie om alleen bij door trajectcontrole geconstateerde overtredingen een waarschuwing op te nemen.

De leden van de CDA-fractie hebben er vertrouwen in dat met de in mijn brief beschreven maatregelen fouten tot een minimum zullen worden beperkt. Zij hebben echter wel een vraag over de opleiding en expertise van zogenoemde BOA's. De betrokken BOA-medewerkers, werkzaam bij de politie en belast met de verwerking van de trajectcontrolesystemen, zijn specifiek voor deze taak opgeleid en geïnstrueerd. Tevens willen deze leden weten of er sprake is van meerdere meetsystemen. Momenteel zijn er vier verschillende leveranciers, waarvan de systemen op hoofdlijnen hetzelfde werken. Het verschil zit in enkele kleine technische details zoals de gebruikte camera's en kenteken-lees software. Bij alle vier wordt uiteraard gestreefd naar een minimalisatie van eventuele fouten. Waar er verschillen waren in behandeling en verwerking van onterechte overtredingen, is daarop reeds actie ondernomen.

De leden van de D66-fractie zouden graag een schatting ontvangen van de foutmarge indien niet precies kan worden aangegeven in hoeveel van de 1,4 miljoen gevallen een mogelijke fout in het trajectcontrolesysteem heeft kunnen plaatsvinden. Aangezien gegevens over de foutmarge ontbreken, acht ik een beredeneerde schatting onmogelijk. Deze leden willen daarnaast weten waar de verwachting op is gestoeld dat het aantal automobilisten dat zich niet meldt een bijzonder kleine groep is. Naar aanleiding van de eerste nieuwsuitzending van RTL-nieuws is het item meerdere dagen in de media geweest. Daarbij heeft het OM opgeroepen om zich te melden indien het vermoeden bestond dat men een foutieve beschikking had ontvangen. U heeft kunnen lezen dat daarna slechts vijf weggebruikers contact met het OM hebben opgenomen. Daarmee lijkt deze verwachting gerechtvaardigd.

Volgens de leden van de D66-fractie is het aantal gecorrigeerde boetes van 1.245 op een totaal van 2.483.859 snelheidsovertredingen aan de lage kant. Zij willen weten of er mogelijk meer gecorrigeerd hadden moeten worden en of er voldoende capaciteit en middelen beschikbaar waren om onterechte boetes te corrigeren. Voorts willen deze leden weten hoeveel gewerkte uren nodig zijn om het totaal aangegeven aantal boetes op juistheid na te gaan. Met de kanttekening dat ik liever had gezien dat het genoemde aantal correcties niet nodig zou zijn geweest, is er thans geen reden om te veronderstellen dat er meer overtredingen/boetes gecorrigeerd hadden moeten worden. De noodzakelijke capaciteit voor de verwerkingstaak, inclusief het corrigeren van de geconstateerde fouten is geborgd. Er is geen cijfer te geven over hoeveel uren er benodigd waren om het totaal aantal boetes op juistheid na te gaan.

4. Maatregelen

De leden van de SP-fractie vragen of er een indicatie kan worden gegeven in hoeverre het aantal onterechte boetes kan worden verminderd. Voorts signaleren deze leden dat er in sommige gevallen meerdere aanbestedingen voor trajectcontrolesystemen zijn gedaan voor dezelfde autoweg en zij vragen naar de ervaringen daarmee tot nu toe. Ik heb u hierboven

geschreven dat mijn maximale inspanning er op gericht is te voorkomen dat weggebruikers ten onrechte een boete ontvangen. Het OM werkt bij voortdurend aan de optimalisatie van de systemen en een zo betrouwbaar mogelijke controle. Met de ingezette maatregelen ben ik van oordeel dat mogelijke fouten tot een minimum worden gereduceerd. Een indicatie kan ik echter niet geven. De ervaringen met meerdere aanbestedingen zijn tot op heden positief.

Meerdere aanbestedingen zorgen onder meer voor concurrentie tussen marktpartijen (zowel op prijs als op technologie) en voor risicospreiding. De gesignaleerde problemen zijn niet veroorzaakt doordat er met meerdere leveranciers is gewerkt.

5. Slotopmerking

De leden van D66 vragen naar mijn reactie op de aanbevelingen van de Nationale ombudsman. De ombudsman heeft met instemming kennis genomen van de maatregelen zoals die door mij ingevoerd zijn. Bij deze brief zal ik ter informatie de briefwisseling met de Nationale ombudsman voegen⁴.

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.