

Vergaderjaar 2012–2013

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 374**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juli 2013

In het Algemeen Overleg Politieonderwerpen van 26 juni jongstleden heb ik uw Kamer een brief toegezegd over de berichtgeving dat in sommige gevallen onterechte boetes worden opgelegd bij trajectcontroles. Daarnaast heeft de Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie namens mij in het vragenuur van 18 juni toegezegd dat de Kamer geïnformeerd zou worden over het aantal mensen dat onterecht een boete heeft gekregen. Met deze brief informeer ik u over de systematiek van de trajectcontroles, de analyse van de onterechte boetes en de ingezette maatregelen om de fouten te voorkomen.

#### **Systematiek**

Vanaf 2005 zijn de huidige trajectcontrolesystemen geplaatst op het hoofdwegennet. Op dit moment zijn op 13 locaties systemen geplaatst, waarvan er 2 (A10 en A13) momenteel compleet vervangen worden. Door veranderde wetgeving wordt sinds 1 mei 2009 voor de maximum toegestane snelheid onderscheid gemaakt tussen:

- a. kampeerauto's met bedrijfsauto-kenteken en een toegestane maximum massa van > 3.500 kg (80 km/h);
- b. motorvoertuigen met aanhangwagen (90 km/h);
- c. kampeerauto als personenauto / lichte bedrijfsauto (120 km/h en nu 130 km/h).

Door deze wetwijziging is het niet langer mogelijk om uitsluitend op grond van het kenteken te bepalen tot welke voertuigcategorie een voertuig behoort, maar spelen ook lengte en gewicht een rol bij het bepalen van de voertuigklasse en daarmee de toegestane snelheid. Om een correcte verwerking mogelijk te maken is in de trajectcontrolesystemen sinds 2009 een koppeling tot stand gebracht met de data van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) om de lengte- en massa-gegevens te gebruiken.

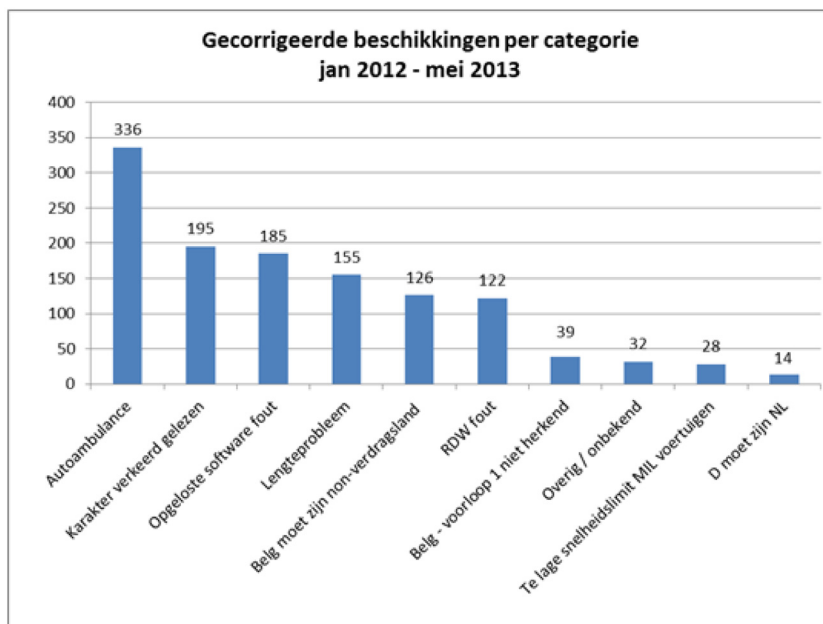
Om de juiste voertuigcategorie te bepalen worden diverse bronnen gebruikt: de syntax van het gelezen kenteken gekoppeld met het RDW

kentekenregister, de door het systeem gemeten lengte van het voertuig, de lengte uit de RDW database, het gewicht van het voertuig uit de RDW database, een in het systeem geprogrammeerde beslisboom. Indien het systeem zeker is van een kenteken en bijbehorende voertuigcategorie, wordt de geconstateerde overtreding aangeboden voor automatische verwerking. Het gehele proces van constatering tot beschikking verloopt dan automatisch. Als het systeem niet zeker is, bijvoorbeeld wanneer het systeem niet kan bepalen in welke categorie het voertuig valt, wordt de overtreding aangeboden voor handmatige verwerking. Een politie-BOA bekijkt dan de foto en kan indien noodzakelijk gegevens aanpassen (kenteken, voertuigcategorie, landcode).

### **Analyse aantallen en oorzaken**

Omdat ik duidelijk wil hebben of er mogelijk nog andere afwijkingen zijn, naast de eerder geconstateerde fout met de lengtemeting heb ik het Openbaar Ministerie opdracht gegeven om een inventarisatie te maken van alle mogelijke fouten in de trajectcontrolesystemen. Van de ruim 1,4 miljoen (1.450.520) geconstateerde snelheidsovertredingen in 2012 door trajectcontrolesystemen werd in 37.500 gevallen beroep tegen de boete aangetekend bij de officier van justitie. Het overgrote deel van deze beroepen is ongegrond verklaard. In 1758 zaken werd het beroep door de officier van justitie of in tweede instantie door de kantonrechter gehonoreerd. Het is niet na te gaan in hoeveel gevallen mensen beroep instelden tegen boetes naar aanleiding van mogelijke fouten in het trajectcontrolesysteem. Hiervan wordt geen aparte registratie bijgehouden. Daarnaast is niet bekend hoeveel automobilisten zich niet melden en een onterechte boete hebben betaald. Maar de verwachting is dat dit een bijzonder kleine groep betreft. Sinds de recente (media)aandacht voor de boetes opgelegd bij trajectcontroles en de oproep van het Openbaar Ministerie in diverse media om zich bij twijfel over een boete te melden, hebben slechts vijf weggebruikers contact met het OM opgenomen.

Om toch te komen tot een nadere analyse van de onterecht opgelegde boetes zijn alle door de politie gecorrigeerde boetes in de periode januari 2012 tot juni 2013 nader onderzocht. In deze periode zijn in totaal 2.483.859 snelheidsovertredingen door een trajectcontrolesysteem geconstateerd. Gemeten over die periode van 17 maanden heeft de politie in 1245 gevallen de boete gecorrigeerd en hoefde deze niet betaald te worden. Dit betreft dus een zeer klein aantal zaken ten opzichte van het totaal aantal snelheidsovertredingen door trajectcontrolesystemen geconstateerd.



Er zijn door het OM 10 verschillende categorieën geïdentificeerd. Van een aantal fouten ligt de oorzaak buiten het trajectcontrolesysteem zelf (bijvoorbeeld de autoambulances, verkeerd gelezen karakters, of onjuiste registratie bij de RDW). Bij een aantal categorieën ligt de oorzaak deels wel in het trajectcontrolesysteem. In minder dan de helft van de gevallen heeft het trajectcontrolesysteem mede invloed gehad op de onterechte boete. Een specifieke categorie zag op een opgeloste incidentele software fout (bepaling van zomer- en wintertijd op de A2) welke tijdelijk invloed heeft gehad op de cijfers. Hieronder worden de grootste categorieën kort toegelicht.

#### *Auto ambulance*

Een voertuig dat wordt vervoerd op een auto ambulance kan onterecht worden gezien als voertuig dat een lichte of zware aanhanger trekt. Dit doet zich voor op het moment dat het kenteken van het vervoerde voertuig wordt gelezen maar samen met de lengte van het trekkende voertuig wordt verwerkt. Het systeem verwacht dan een personenauto, maar heeft een langere lengte gemeten en concludeert daardoor dat het om een auto met lichte aanhanger moet gaan. Als de lengte groot genoeg is, wordt de overtreding voor automatische verwerking aangeboden en wordt deze daardoor niet handmatig beoordeeld door een BOA.



Begin 2013 is door het OM een brief naar de BOVAG verstuurd om vervoerders te waarschuwen voor dit probleem en daarbij is het

dringende advies gegeven het kenteken van het vervoerde voertuig af te plakken. Bij een afgeplakt kenteken van het vervoerde voertuig kan deze fout zich niet meer voordoen.

#### *Verkeerd gelezen karakters op kentekens*

Het komt voor dat bepaalde karakters van het kenteken verkeerd worden gelezen. Dit heeft diverse oorzaken. Kentekens kunnen bijvoorbeeld verkeerd worden gelezen door schroefjes of stickers op de kentekenplaat, door vuil, sneeuw, schaduwwerking, etc. Een dergelijke fout is niet te voorkomen en vindt zijn oorzaak in de leesbaarheid van het kenteken.

#### *Opgeloste softwarefouten*

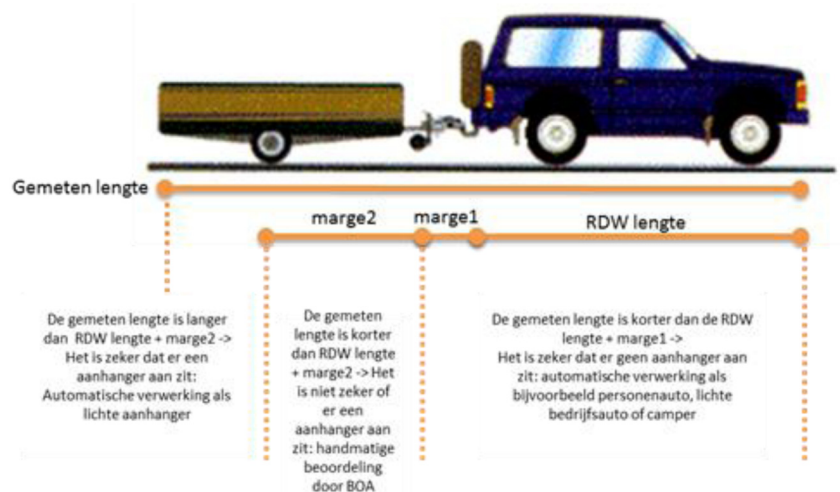
Het systeem op de A12 bij Woerden heeft enige tijd lichte opleggers als zware opleggers beoordeeld en aangeboden voor automatische verwerking. De fout ontstond als er geen record van het voertuig werd gevonden in de RDW database. Ten onrechte werd het voertuig dan voor automatische verwerking aangeboden, terwijl het naar de handmatige verwerking moest worden gerouteerd. Daarnaast kende de A2 een softwarefout met het verschil tussen zomer- en wintertijd. Deze fouten zijn in 2012 hersteld en onterechte boetes zijn terugbetaald.

#### *Een non-verdragsland kenteken wordt als Belgisch kenteken gezien*

Er bestaan overlappende kentekensyntax in Europa. Vooral voor Belgen is dit vervelend omdat (voor zover bekend) een Litouwer of Hongaar met eenzelfde kenteken kan rondrijden. Als gevolg daarvan kon een Belgische kentekenhouder een beschikking krijgen, terwijl de overtreding door een Hongaar of Litouwer was begaan. Inmiddels is dit probleem opgelost.

#### *Lengtemeting*

Het systeem beoordeelt bij een passage van een voertuig de gemeten lengte van het voertuig met de lengte van de RDW database. Als er geen lengte in de database staat dan wordt de lengte bepaald op basis van de wielbasis met een omrekeningsfactor. Er wordt bovenop de RDW lengte een onzuiverheidsmarge genomen (marge 1) en daarboven een marge voor de lengte van een aanhangwagen (marge 2). Als een gemeten lengte langer is dan marge 2, wordt het voor automatische verwerking als een lichte aanhanger aangeboden.



Als gevolg van de automatische verwerking op basis van de lengte-classificatie kunnen voertuigen uit bepaalde categorieën verkeerd worden geclassificeerd, hetgeen kan leiden tot een onterechte beschikking. Het gaat dan met name om de volgende categorieën:

- Camper (130 km/h) wordt gezien als een auto met lichte aanhanger (90 km/h);
- Auto met fietsenrek (130 km/h) wordt gezien als een auto met lichte aanhanger (90 km/h);
- Busje / MPV (130 km/h) wordt gezien als auto met lichte aanhanger (90 km/h);
- Caravan (90 km/h) wordt gezien als zware aanhanger (80 km/h).

Dit betekent overigens niet dat alle hierboven genoemde voertuigen altijd onterecht worden beboet. Alleen indien sprake is van cumulatie van het ontbreken van de lengte in de database bij de RDW en het overschrijden van de marges denkt het systeem ten onrechte dat er met een lichte aanhanger wordt gereden of wordt een caravan als zware aanhanger gezien. Van alle personen die zich met dit probleem hebben gemeld bij politie en OM zijn de opgelegde boetes vernietigd en reeds betaalde boetes teruggestort.

### **Waarschuwen weggebruikers**

Het OM heeft in diverse media een oproep gedaan aan alle weggebruikers die twijfelen over de juistheid van een overtreding geconstateerd door een trajectcontrolesysteem om zich te melden. Iedere weggebruiker, die meent dat hij bij een trajectcontrole onterecht bekeurd is, kan in eerste instantie contact opnemen met de politie. Op de beschikking staat het telefoonnummer vermeld van de betreffende politiedienst. De beschikking zal, indien gebleken is dat sprake is van een onjuistheid, worden vernietigd en hoeft niet te worden betaald.

Indien na contact met de politie nog steeds twijfel bestaat over de juistheid van de sanctie kan bij de officier van justitie (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie, CVOM) beroep tegen de beschikking worden ingesteld. De wijze waarop beroep kan worden ingesteld staat ook vermeld op de beschikking.

Uit de hierboven beschreven analyse van het OM blijkt dat het om een klein aantal foutieve boetes per jaar gaat. Ik zie daarom geen aanleiding om een waarschuwing op te nemen op alle ongeveer 10 miljoen beschikkingen die op jaarbasis worden verstuurd. Op elke beschikking is immers al informatie opgenomen hoe men dient te handelen als men meent dat een boete onterecht is. Het opnemen van een waarschuwing voor alleen de «risicocategorie» vergt een grote systeemwijziging, met hoge kosten, die niet op korte termijn is door te voeren. Bovendien lost het opnemen van een waarschuwing het probleem niet op. Ik heb daarom het Openbaar Ministerie opdracht gegeven om maatregelen te nemen die de fouten reeds in het voortraject voorkomen.

### **Maatregelen**

Een aantal maatregelen is gedurende de periode waarover de analyse heeft plaatsgevonden reeds ingevoerd waardoor inmiddels meer dan de helft van de in de analyse opgenomen fouten wordt voorkomen. De maatregelen die genomen zijn betreffen:

- vervroegd in onderhoud nemen van het trajectcontrolesysteem op de A58, hierdoor kan eerder dan gepland het systeem worden aangepast;
- aanpassingen in gebruikte software, daardoor zijn geconstateerde softwarefouten opgelost;

- aanpassingen bij de RDW waardoor meer lengtes correct worden vermeld;
- aanpassingen in de systemen waardoor deze auto-ambulances herkennen en deze handmatig kunnen worden verwerkt. In aanvulling daarop is begin 2013 door het OM een brief gestuurd aan de BOVAG om vervoerders te waarschuwen voor dit probleem en daarbij het dringende advies gegeven het kenteken van het vervoerde voertuig af te plakken.

Naast de hierboven reeds genomen maatregelen wordt nog een aantal acties in gang gezet, zodat het aantal foutieve herkenningen nog verder kan worden verlaagd:

- Het OM zal frequenter beheeroverleg met leveranciers organiseren om zeer vroegtijdig eventuele fouten op te sporen en te repareren.
- Ook zal er betere herkenningssystemen in de trajectcontrolesystemen worden geïnstalleerd voor de herkenning van buitenlandse kentekens.
- Daarnaast zal de marge die wordt gehanteerd bij de lengtemeting worden geoptimaliseerd. Dit zorgt er voor dat meer zaken zullen worden doorgestuurd om handmatig door een BOA bekeken te worden. Deze BOA kan eventuele fouten corrigeren.

Foutieve herkenning van een kenteken door een trajectcontrolesysteem zal nooit volledig uit te sluiten zijn. Maar met bovengenoemde maatregelen ben ik van oordeel dat mogelijke fouten tot het minimum worden gereduceerd. Want laat er geen misverstand over bestaan dat ik het zeer onwenselijk vind als weggebruikers onterecht boetes krijgen opgelegd. Ik zal daarom met het OM overleggen hoe in de toekomst weggebruikers blijvend kunnen worden geïnformeerd over fouten indien deze zich mochten voordoen.

Samenvattend kan worden gesteld dat trajectcontrolesystemen in zijn algemeenheid geconstateerde overtredingen correct verwerken. Slechts in een klein aantal gevallen blijken boetes onjuist. Met de ingezette maatregelen wordt dit aantal verder omlaag gebracht. Bovendien worden onterechte boetes door de politie en het Openbaar Ministerie, zodra dat bekend is, vernietigd en deze hoeven niet te worden betaald. Van structurele fouten in het trajectcontrolesysteem is geen sprake en aan verdere verbetering en verscherping van het systeem wordt bij voortdurende gewerkt.

De minister van Veiligheid en Justitie,  
I.W. Opstelten