

6

Vragenuur

Vragen van het lid Bashir aan de staatssecretaris van Veiligheid en Justitie over **het bericht dat het Openbaar Ministerie al jaren weet van de falende trajectcontrole.**

□

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. RTL Nieuws kwam gisteravond met de onthulling dat bestuurders van campers, bestelbusjes en auto's met een fietsenrek de pineut zijn. Wat is het geval? Ook al houd je je netjes aan de maximumsnelheid, toch kun je een boete krijgen, omdat het trajectcontrolesysteem deze voertuigen als een auto met aanhanger ziet, waarvoor een maximumsnelheid geldt van 90 km/u. Het ergste is nog wel dat het OM hiervan al tien jaar lang op de hoogte zegt te zijn. Dit is een vorm van bedrog. Iedere dag worden onrechtmatig boetes verstuurd naar mensen die zich netjes aan de maximumsnelheid hebben gehouden. Het OM weet dat al tien jaar. Dit kan toch niet? Het zijn dit soort dingen die ervoor zorgen dat het vertrouwen van de burger in de overheid wordt geschaad.

Ik heb daarom een aantal vragen aan de staatssecretaris. Waarom worden er al tien jaar lang boetes opgelegd, terwijl het OM weet dat het onterechte en onrechtmatige boetes zijn? Waarom is dit tien jaar geheim gehouden? Wanneer gaat de staatssecretaris dit probleem oplossen? Hoeveel mensen zijn al onterecht beboet? Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat al die mensen hun geld terugkrijgen?

□

Staatssecretaris **Teeven**:

Voorzitter. Ik dank de her Bashir voor zijn vragen over de trajectcontroles op een aantal autosnelwegen. Ik merk allereerst op dat het OM daar niet tien jaar van op de hoogte is. Het OM weet pas sinds 2009 dat er een technische omissie zit in het systeem. Die houdt kort gezegd in dat door de lengte van bepaalde voertuigen die voertuigen – het speelt bij campers, maar ook bij auto's met aanhangwagens – als een ander voertuig worden herkend. Een camper mag 120 km/u rijden op de A2, maar in een bepaalde situatie, als die camper wordt herkend als een auto met aanhangwagen, komt die camper boven de maximumsnelheid van 90 km/u uit en dan krijgt de bestuurder een boete. Dat is in een aantal situaties, zoals de heer Bashir het beschrijft, daadwerkelijk gebeurd. Het klopt niet dat dit tien jaar geheim is gehouden. Het OM is daar sinds 2009 van op de hoogte.

Wat is de foutmarge? Dat is heel erg belangrijk. De vraag zou kunnen zijn waarom er niet meteen is ingegrepen door het OM. Het gaat om een foutmarge van 1 op 10.000. Als het binnen die foutmarge ligt, wordt het systeem direct gecorrigeerd. Dat is toen niet gebeurd, omdat de foutmarge lager lag dan 1 op 10.000. Daarom heeft die correctie niet plaatsgevonden. Het is natuurlijk altijd erg vervelend als iemand ten onrechte een boete krijgt – laat helder zijn dat dat ook nooit de bedoeling kan zijn – maar wij praten dus over 0,001%.

De heer Bashir heeft ook gevraagd hoe de regering dit gaat oplossen. Er zijn op dit moment nieuwe systemen

geïnstalleerd, bijvoorbeeld op de A2 en de A4. Die kunnen die foutmarge aanzienlijk verkleinen, want die systemen herkennen de grootte en lengte van het voertuig wel. In die gevallen wordt er dus niet meer ten onrechte bekeurd.

De heer Bashir vraagt ook naar het aantal mensen dat onterecht een boete heeft gekregen. Ik kan dat nog niet aangeven. Ik zal de minister van Veiligheid en Justitie verzoeken om de Kamer te informeren over dat aantal. Die mensen kunnen zich momenteel ook melden, ook als een en ander buiten de bezwaartermijnen valt. Dat is al bekend gemaakt. Wij zullen de Kamer nog informeren hoeveel mensen ten onrechte een boete hebben gehad, maar het gaat echt om kleine aantallen, want het zit dus buiten de foutmarge.

De heer **Bashir** (SP):

Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik ben toch wel een beetje teleurgesteld, want de staatssecretaris bagatelliseert de kwestie een beetje, in de trant van: het is niet tien jaar bekend, maar pas sinds 2009. Een snelle rekenaar zegt dan: dat is minstens vier jaar. Er zijn al enkele boetes uitgedeeld. De staatssecretaris zegt dat er een heel kleine foutmarge is, maar de overheid kan de verantwoordelijkheid daarvoor toch niet bij de burgers neerleggen? Ik geef een voorbeeld. Iemand rijdt van Leeuwarden naar Rotterdam en op de A12 voorbij Utrecht rijdt hij netjes 99 km/u, dus onder de 100 km/u. Zijn auto wordt echter herkend als een auto met aanhanger die maximaal 90 km/u mag rijden. Hij krijgt een boete en moet er later zelf achteraan gaan om zijn geld terug te krijgen. Die verantwoordelijkheid kun je toch niet bij de burgers neerleggen? Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook: hoe gaat hij ervoor zorgen dat op die plekken waar het probleem nog steeds bestaat, dus bijvoorbeeld op de A12, de mensen vanaf nu geen enkele onterechte boete meer krijgen? Hoe gaat hij ervoor zorgen dat de mensen die al een onterechte boete hebben gekregen en betaald hebben, hun geld terugkrijgen?

Staatssecretaris **Teeven**:

Het is geenszins de bedoeling om de zaak te bagatelliseren. Het buitengewoon vervelend dat mensen een bekeuring krijgen terwijl zij haar niet verdienen. Dat deel ik geheel met de heer Bashir. Dat is buitengewoon slecht. Een van de manieren waarop dit wordt gecorrigeerd, is door de systemen te vervangen door nieuwe systemen, waarmee herkenning beter mogelijk is. Hoe lossen wij dit op? Ik heb daarover al iets gezegd. Als mensen boetes langer geleden hebben gekregen en de bezwaartermijn verstreken is, kunnen zij zich nog tot het Openbaar Ministerie wens. Die zaken worden dan nog bekeken en de boete zal dan worden teruggedraaid als die daadwerkelijk ten onrechte is opgelegd. Voor de toekomst kunnen wij het oplossen door overal de systemen voor de trajectcontrole zo te maken dat de voertuigen kunnen worden herkend. Maar nogmaals, op de A2 en de A4 is het al gecorrigeerd. Daar hebben wij systemen met een andere software, waarbij de afwijkingen minder groot zijn. Maar ik bagatelliseer de kwestie geenszins, want de heer Bashir en ik zijn het er absoluut over eens dat dit zo snel mogelijk uit de wereld moet zijn.

De heer **Bashir** (SP):

De staatssecretaris zegt dat hij het voor de toekomst gaat corrigeren, maar de vraag is, waarom het niet nu meteen kan worden opgelost. Het gaat om een klein aantal boe-

Teeven

tes, dat wordt opgelegd aan bestuurders van auto's met een aanhanger. Dat is althans zo volgens het systeem, terwijl mensen bijvoorbeeld in een bestelbusje kunnen zitten. Er kan ook iemand worden aangesteld die even kijkt of al die boetes wel terecht zijn opgelegd. Mijn vervolgvraag is dan ook de volgende. De staatssecretaris heeft het over de toekomst. Wanneer kunnen alle systemen zodanig worden aangepast dat het probleem is opgelost? Dan blijft natuurlijk de vraag: je kunt toch niet met dit systeem doorgaan op deze manier? Wij moeten er echt voor zorgen dat de mensen die onterecht een boete hebben gekregen, hun geld terugkrijgen. Het gaat alleen om auto's die als auto met aanhangwagen zijn herkend. Je kunt ook gewoon iemand aanstellen die even al die boetes langsloopt en kijkt of ze terecht zijn opgelegd. Als je een boete krijgt, moet je ervan kunnen uitgaan dat die terecht is opgelegd.

Staatssecretaris Teeven:

Ik heb al gezegd dat wij de software van de systemen gaan vervangen door andere software. Dit kost enige tijd, maar het gebeurt op dit moment wel. Het is in het verleden niet eerder gedaan, ondanks het feit dat het sinds 2009 bekend was, omdat het buiten de foutmarges viel. Die foutmarges worden nu verfijnd, zodat wij minder grote foutmarges hebben. Als mensen zich melden die een boete hebben gekregen die zij niet hadden moeten krijgen – dat kan worden teruggekeken – dan zal dit worden gecorrigeerd. Het Openbaar Ministerie is bezig om in overleg met de Rijksdienst voor het Wegverkeer tot een completere registratie door de RDW te komen. Dan weten wij precies wie een dergelijke boete hebben gekregen. Het gaat om campers. Die mogen gewoon 120 km/u rijden, maar worden herkend als een voertuig waarvoor een lagere maximumsnelheid geldt, bijvoorbeeld 90 km/u. De correctie waar de heer Bashir terecht om vraagt, is al in gang gezet.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Acceptatie van een boete staat of valt met de rechtvaardigheid daarvan. Waarom is er niet eerder over gecommuniceerd dat er een fout in het systeem zat, zodat bestuurders van de bewuste types voertuigen hiermee rekening zouden kunnen houden?

Staatssecretaris Teeven:

Een terechte vraag van mevrouw Kuiken, maar ik heb er al rekening mee gehouden. Er worden altijd foutmarges gehanteerd. Het gaat in het oude systeem om een foutmarge van 1 op 10.000. Daar valt dit binnen. Om die reden heeft het Openbaar Ministerie, dat hiervan vanaf 2009 op de hoogte was, gemeend dit niet te hoeven melden. Als mensen zich hebben gemeld, worden de boetes teruggedraaid.

De voorzitter:

Wilt u een tweede vraag stellen, mevrouw Kuiken?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Zijn er nog andere foutmarges in het systeem die wij nu nog niet kennen, maar waar wij later mee geconfronteerd gaan worden? Zo ja, kunnen wij daarover geïnformeerd worden?

Staatssecretaris Teeven:

Mevrouw Kuiken weet dat wij met trajectcontroles een lange aanloopperiode hebben gehad. Soms zaten er omissies in het systeem. Die zijn inmiddels verholpen. Het is bekend dat trajectcontroles lange tijd niet hebben gewerkt omdat er te veel fouten waren die buiten de marges vielen. Met de nieuwe software denken wij het aan de orde zijnde probleem te kunnen verhelpen.

Mevrouw Bernds-Jansen (D66):

Sinds 2009 is bekend dat er sprake is van een onbetrouwbaar systeem. Ik begrijp dus niet dat de staatssecretaris hier met droge ogen kan beweren dat het maar om een klein foutpercentage gaat en dat mensen zich bij het Openbaar Ministerie kunnen melden. Alsof het Openbaar Ministerie niks anders te doen heeft, zeg ik er maar even bij. Hoe kan het nou toch dat vier jaar lang een ondeugdelijk, onbetrouwbaar systeem blijft bestaan? Nu wordt er toevallig mee naar buiten gekomen. Anders was er misschien nog wel jaren op dezelfde manier voortgedoerd.

Staatssecretaris Teeven:

Dat zijn zware woorden van mevrouw Bernds. Het systeem is natuurlijk niet in zijn totaliteit onbetrouwbaar. Het herkent bepaalde voertuigen niet. Dat valt binnen de foutmarge. Bij automatische systemen heb je altijd foutmarges. Er is nagenoeg geen systeem in dit land dat volledig foutloos opereert. Dat weet mevrouw Bernds ook. Het Openbaar Ministerie weet het sinds 2009. Er moet nu reparatie plaatsvinden. Wij doen dat aan de voorkant door te zorgen voor andere systemen. Wij doen dat aan de achterkant door ervoor te zorgen dat mensen die ten onrechte een boete hebben gehad, hun geld terugkrijgen.

De heer De Graaf (PVV):

Het woord "schande" is nog niet gevallen. Ik vind dat de staatssecretaris hier te makkelijk mee wegloupt. Ik merk aan zijn non-verbale signalen dat hij zich er wat ongemakkelijk bij voelt. Daar heb ik gevoel voor. Is de staatssecretaris bereid om voorlopig alle trajectcontroles in Nederland gewoon uit te schakelen tot de foutmarge tot nul gereduceerd is? Het gaat hier om vertegenwoordigers, het gaat om ondernemers, het gaat om mensen die dit land draaiende houden. Zij worden nu tien jaar lang onterecht extra belast, terwijl deze trajectcontroles allang als melk-koe zijn erkend. Leg die dingen stil. Dan kunnen wij werken aan de oplossing.

Staatssecretaris Teeven:

Allereerst over het non-verbale aspect. Ik merk dat de heer De Graaf wat opgewonden wordt, maar dat mag natuurlijk altijd. Ik meen dat te herkennen. Het antwoord op zijn verzoek is: nee, daar is het kabinet niet toe bereid. Overigens gaat het niet om tien jaar, maar om vier jaar. Vanaf 2009 wordt met deze omissie gewerkt. Gaat het om allemaal ondernemers? Ik heb al uitgelegd dat het vaak gaat om mensen in campers. Dat zijn nu juist de uitzonderingsgevallen. Dat soort voertuigen wordt herkend als auto met aanhangwagen. Nee, wij gaan het systeem niet uitzetten. Dat zou buitengewoon slecht zijn, juist in een tijd dat mensen zich beter aan de maximumsnelheid gaan houden. Mensen die ten onrechte een boete hebben gekregen, krijgen het geld terug.

Teeven

De voorzitter:

Ik dank u voor uw komst naar de Kamer. Wij hebben vandaag een heel rap vragenuurtje gehad. Er is blijkbaar geen trajectcontrole hier. Ik schors de vergadering tot drie uur en dan te beginnen met een beëdiging.

De vergadering wordt van 14.47 uur tot 15.00 uur geschorst.