

**AH 1605**  
**2080907550**

**Antwoord van staatssecretaris Albayrak (Justitie) (ontvangen 19 februari 2009)**

**Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008-2009, nr. 1231**

**1**

**Bent u bekend met het artikel "Is de camera feilbaar?" waaruit blijkt dat een automobilist door de Kantonrechter vrij is gesproken na (mogelijk) te hard rijden op de A10?<sup>1</sup>**

**2**

**Zo ja, wat is uw visie op dit geheel en in hoeverre verwacht u in de toekomst vergelijkbare zaken?**

Antwoorden 1 en 2

De kantonrechter heeft in deze zaak het beroep gegrond verklaard en de initiële beschikking en de bestreden beslissing op het administratieve beroep vernietigd.

De betrokkene heeft in zijn beroepschrift aangevoerd dat zijn voertuig was uitgerust met een betrouwbaar GPS-systeem, dat aangaf dat hij niet te hard had gereden. De kantonrechter heeft geoordeeld dat het openbaar ministerie in dit geval niet voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat het GPS-systeem van betrokkene niet betrouwbaar en secuur zou zijn. Bij dit oordeel is vooral van belang dat de rechter opmerkt dat technisch onderzoek deze informatie wel kan bieden. Het openbaar ministerie heeft ter zitting ook gevraagd om een aanvullend technisch onderzoek. De kantonrechter heeft hier toe niet besloten, omdat de hoogte van de sanctie onvoldoende was om een aanvullend onderzoek te gelasten. Gegeven de hoogte van de opgelegde sanctie was het op grond van artikel 14 lid 1 van de Wet administratieve handhaving verkeersvoorschriften, ook wel de Wet Mulder genoemd, ook niet mogelijk om hoger beroep in te stellen.

Het is mogelijk dat in een Mulder-procedure in de toekomst dezelfde grieven aan worden gevoerd. Gelet op de uiteenzetting in het antwoord op vraag 4 van het verschil tussen de betrouwbaarheid van een GPS-systeem en een trajectcontrolesysteem, hoeft dit geenszins tot eenzelfde uitkomst als in deze zaak te leiden.

**3**

**Is het waar dat binnen trajectcontroles meerdere mini-controles plaatsvinden en dat dit niet bekend is gemaakt op de website van het BVOM?**

---

<sup>1</sup> Elsevier, 8 november 2008.

Antwoord 3

Op de websites [www.verkeershandhaving.nl](http://www.verkeershandhaving.nl) en [www.trajectcontrole.nl](http://www.trajectcontrole.nl) wordt het basisprincipe van trajectcontrolesystemen uitgelegd. Een aantal trajectcontroles bestaat uit meerdere 'secties'. Bij vijf trajectcontroles is op enig moment gebruik gemaakt van deze zogenoemde 'secties', meestal omdat binnen het traject op- en afritten zijn. Met het in gebruik nemen van secties verandert de werking van een trajectcontrolesysteem niet. Nog steeds wordt over langere afstand de gemiddelde snelheid gemeten. Informatie over de locatie en werking van secties binnen een trajectcontrole staat op de bovenstaande websites.

**4**

**Is het trajectcontrolesysteem voldoende betrouwbaar ten opzichte van de GPS techniek, zoals genoemd in het artikel?**

**5**

**Zo neen, wat gaat u ondernemen teneinde de trajectcontrole voldoende betrouwbaar te maken?**

Antwoorden 4 en 5

Het trajectcontrolesysteem is, anders dan het GPS-systeem, specifiek gericht op het meten van snelheden. De lengte van het traject van een trajectcontrolesysteem wordt volledig door het Nederlands Meetinstituut (NMI) in het wegvak ingemeten. Het NMI controleert tevens met behulp van atoomklokken op de juiste tijdsynchronisatie van de trajectportalen. Het NMI geeft voor de betrouwbare werking van het systeem een typekeuring af. Tenminste één keer per jaar wordt een herkeuring uitgevoerd aan de hand van metrologische eisen.