

“Ik lette even niet op” of “Ik was net aan het inhalen”. Veel gehoorde excuses als er een snelheidsbon op de deurmat valt. Bij trajectcontroles gaat die vlieger niet op. Want daarbij meten systemen de gemiddelde snelheid over een grotere afstand. Bij de ontwikkeling van die systemen gaat het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie niet over één nacht ijs.

Ontwikkeling van trajectcontroles

Verkeersofficier Koos Spee: “Digitaal handhaven stelt hoge eisen aan de techniek”

Trajectcontrole is misschien nog niet voor alle automobilisten gemeengoed. Flitspalen kent iedereen. Hoewel menig automobilist er een broertje dood aan heeft, is Officier van Justitie Mr. Koos Spee er vast van overtuigd dat ze hebben bijgedragen aan de spectaculaire daling van het aantal verkeersslachtoffers in de laatste jaren. “Want de snelheden zijn duidelijk omlaag gegaan en lagere snelheden leiden nu eenmaal per definitie tot minder slachtoffers.”

Koos Spee heeft de leiding over het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM). Dat bureau adviseert over wet- en regelgeving op verkeersgebied én over hoe wetten en regels in de praktijk zijn te handhaven. In dat kader beheert het BVOM een groot deel van de flitspalen en ook de zogenaamde trajectcontroles vallen onder het bureau.

Bij een trajectcontrole wordt de snelheid op verschillende punten gemeten en de computer berekent vervolgens de gemiddelde snelheid. Een koppeling met het kentekenbestand van de Rijksdienst voor het Wegverkeer zorgt ervoor dat een overtreder automatisch de bekeuring in de bus krijgt.

Inmiddels staan er 14 van dergelijke systemen in ons land, in de Randstad onder meer op de A4 en op de A12. Koos Spee: “Dergelijke systemen kun je niet kant-en-klaar kopen. Het gaat om maatwerk. Elk stuk autosnelweg is weer anders. Het aantal rijstroken varieert, de locatie van de afritten is anders, enzovoort. We hebben daarom veel tijd

en energie gestoken in de ontwikkeling van betrouwbare apparatuur. Op basis van een Europese aanbesteding hebben we na gedegen onderzoek een stuk of acht bedrijven uitgezocht. Door ze te laten meebouwen kregen we een goede indruk van de kwaliteiten van die bedrijven. Onderweg zijn er een paar afgevallen. Gaandeweg hebben we zo goede systemen ontwikkeld die door het Nederlands Meetinstituut zijn voorzien van een keuringscertificaat”.

Geen verkeerde bekeuringen

Ook Technolution werkte mee aan de totstandkoming van de systemen. Onder meer door een deel van de functionele en technische specificaties te ontwikkelen. En door op alle locaties acceptatie- en performancemetingen uit te voeren.

Spee: “Er worden hoge eisen gesteld aan dergelijke systemen. Als ze te vaak uitvallen, verlies je aan geloofwaardigheid. Automobilisten hebben dat zo in de gaten. Daarnaast kun je natuurlijk niet het risico lopen om foute bekeuringen uit te schrijven. En je moet voorbereid zijn op alle mogelijke juridische bezwaren van snelheidsovertreders. Mensen zijn nu eenmaal heel slim in het bedenken van verweer”. Ondertussen hebben de systemen zich bewezen. “De weggebruiker accepteert ze, omdat ze de gemiddelde snelheid meten. Aan de andere kant werken ze wel 24 uur per dag, zeven dagen in de week. Je ziet de snelheden omlaag gaan. Op de A13 heb je nu nog minder dan een half procent overtreeders.”

Het milieu was op de A13 de belangrijkste reden om een trajectcontrole op te zetten, zoals meestal het

Bij een trajectcontrole wordt de snelheid op verschillende punten gemeten



1. Mr. J. Spee, Officier van Justitie, Hoofd Bureau Verkeershandhaving OM. 2. Trajectcontrolesysteem met camera's.

geval is. "Maar je ziet dat trajectcontrole ook een gunstige invloed heeft op de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. De snelheidspieken gaan eruit. Ik zou trouwens graag zien dat Verkeer en Waterstaat dat milieuaspect nog beter voor het voetlicht brengt. Want daarmee kun je de acceptatie nog verder vergroten", aldus Koos Spee.

Flitspalen koppelen

Trajectcontroles zien we eigenlijk alleen op de autosnelwegen. Lenen dergelijke systemen zich niet voor andere typen wegen? Spee: "In Drenthe staat op de provinciale weg N919 bij Veenhuizen een trajectcontrolesysteem. Maar dat ziet er niet fraai uit. Er staat een soort steigerconstructie waar de camera's in hangen. Het werkt wel; ik geloof dat we nu nog drie overtredders per dag hebben. Op de Zeelandbrug hanteren we een nieuwe aanpak. Voor het eerst koppelen we flitspalen aan elkaar. Met een enkele flitspaal verricht je een puntmeting, maar als je twee flitspalen met elkaar verbindt kun je ook een trajectmeting doen. In Zeeland worden drie palen gekoppeld en zo kun je een meting over de hele brug doen. Maar je kunt de camera's afwisselend ook op puntmeten zetten. Dergelijke systemen zullen we in de toekomst op heel veel 80 km-wegen zien. Dat vraagt nieuwe technische oplossingen. Voor het testen van dergelijke systemen is Technolution ook ingeschakeld".

Op de Zeelandbrug staan 'digitale flitspalen'. De foto's worden via een ISDN-verbinding 'opgehaald' uit de camera. Dergelijke camera's zullen in hoog tempo de traditionele palen met een camera plus filmrolletje vervangen, verwacht Spee. "We gaan landelijk het aantal flitspalen terugbrengen door ze weg te halen op plaatsen waar ze niet meer zinvol zijn. Maar daar staat tegenover dat we door de digitalisering met de overige palen intensiever kunnen controleren. Nu zit een camera in één op

de drie palen, maar in de toekomst worden dat er relatief meer. Het buitenland kijkt trouwens met interesse naar de ontwikkelingen hier. Wij zijn al veel verder dan landen als bijvoorbeeld Duitsland, Engeland en Frankrijk."

Volgende generatie trajectcontroles

Maar ook op de autosnelweg zijn innovaties bij de trajectcontroles te verwachten. Vaksgewijze controle bijvoorbeeld. "We denken aan een opzet waarbij je bijvoorbeeld 8 wegvakken van 3 kilometer voorziet van trajectcontrole. Daarvan zet je er steeds wisselend één aan. De weggebruiker weet uiteraard niet welke dat is. Zo bereik je dat over grote afstand de snelheden omlaag gaan. Overtreders krijgen maximaal één bekeuring in de bus."

Want het is het Openbaar Ministerie er niet om te doen zoveel mogelijk bekeuringen uit te schrijven, benadrukt Spee. "Het gaat erom het aantal overtredingen terug te dringen. Daarom is het ook denkbaar dat bestaande trajectcontrolesystemen in de toekomst bijvoorbeeld niet altijd, maar om de andere dag worden aangezet. Het effect van het systeem op het gedrag van de weggebruiker blijft hetzelfde."

En misschien worden flitspalen en trajectcontrolesystemen in de toekomst zelfs helemaal overbodig. Wereldwijd experimenteert men met ISA, Intelligente SnelheidsAdaptie. Door met GPS de locatie van een auto vast te stellen en deze te koppelen aan een digitale kaart met maximumsnelheden kun je auto's zo afstellen dat ze niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid ter plaatste. Maar volgens Spee gaat dat zeker nog tien tot twintig jaar duren. "Dat is typisch een kwestie van politiek. Automobilisten zouden zich in hun vrijheid aangetast voelen. Mijn stelling is, dat je de komst van dergelijke systemen kunt uitstellen door je nu al aan de maximumsnelheid te houden."

"Het gaat erom het aantal overtredingen terug te dringen."