

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2761

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *niet functioneren van de trajectcontrole op de A2* (ingezonden 14 juni 2013).

Antwoord van minister **Opstelten** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 8 juli 2013)

Vraag 1

Wat is de reden dat de trajectcontrole op de A2 gegund is aan twee verschillende aanbieders? Hoe is de aanbesteding precies gelopen?¹

Antwoord 1

Om verschillende redenen is gekozen voor twee leveranciers. Overwegingen die daarbij een rol speelden waren de concurrentie tussen marktpartijen (zowel op prijs als op technologie), de risicospreiding, de technische ontwikkelingen (waardoor nu ervaring kan worden opgedaan met verschillende technieken) en de aansturing op de performance van de systemen.

Vraag 2

Komt de situatie met een trajectcontrole die is gegund aan meerdere bedrijven ook op andere plaatsen voor? Zo ja, welke?

Antwoord 2

Nee, dit komt op andere plaatsen niet voor.

Vraag 3

Wat is volgens u precies het probleem nu de trajectcontrole nog niet operationeel is? Aan welke eisen wordt er nog niet voldaan? Wat is er fout gegaan?

Antwoord 3

Om diverse redenen heeft de oplevering van het systeem voor het traject van Utrecht naar Amsterdam vertraging opgelopen. Deze vertraging is onder meer ontstaan door problemen met de oplevering van de datacommunicatie en verschil van inzicht over de kwaliteit van de (test)resultaten. Om het risico

¹ BNR Nieuwsradio 7 juni 2013 <http://www.bnr.nl/nieuws/traffic/1904578/Conflict-over-trajectcontrole-A2-kost-overheid-vermogen>

op onterechte boetes te minimaliseren stelt het Openbaar Ministerie hoge eisen aan de systeem-output. Inmiddels wordt aan deze eisen voldaan, nadat de leverancier bepaalde componenten in het systeem heeft vervangen.

Vraag 4

Is het conflict over de eisen waaraan het systeem moet voldoen tussen u en een van de aanbieders opgelost? Zo nee, welke verdere stappen gaat u ondernemen? Zo ja, op welke termijn treedt het systeem in werking?

Antwoord 4

Er was geen sprake van een conflict, maar van een verschil van inzicht (zie het antwoord op vraag 3). Dit verschil van inzicht is in goed overleg tussen de leverancier en het Openbaar Ministerie opgelost. Het systeem zal op 15 juli 2013 in werking worden gesteld.

Vraag 5

Hoeveel heeft het falen met deze aanbesteding gekost?

Antwoord 5

Er is geen sprake van falen met deze aanbesteding. De realisatiekosten van het systeem zijn als gevolg van de aanpassingen door de leverancier niet hoger uitgevallen.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het onverstandig is om een trajectcontrole op te knippen in meerdere aanbestedingen? Zo ja, wat gaat u ondernemen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet? Is dit niet onhandig bij onderhoud?

Antwoord 6

Nee. De redenen om het systeem op de A2 aan twee partijen te gunnen heb ik in antwoord op vraag 1 uiteengezet. Voor het onderhoud maakt het geen verschil of sprake is van één of twee leveranciers.

Vraag 7 en 8

Op welke wijze wordt er op dit moment gehandhaafd met betrekking tot de snelheid op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam, nu de trajectcontrole nog niet functioneert? Heeft u ook de motie Bashir over het begin- en eindpunt van trajectcontroles hierover nog in uw achterhoofd?²
Wordt nog steeds aan het verzoek in de genoemde motie voldaan?

Antwoord 7 en 8

Zolang het trajectcontrolesysteem tussen Utrecht en Amsterdam nog niet operationeel is, wordt op dit traject gehandhaafd door middel van mobiele controles. Hierover zijn afspraken gemaakt met de Landelijke Eenheid van de politie. Aan de motie Bashir over het begin- en eindpunt van trajectcontroles wordt bij alle in werking zijnde trajectcontroles voldaan.

² Kamerstuk 32 646 nr. 8