

Ad Heil: Verkeerspolitie transformeert tot politie in het verkeer

Werkzaam en waakzaam

Meer blauw op straat roepen politici. De verkeerspolitie maakt een tegengestelde beweging, maar ook weer niet. De traditionele verkeerspolitietoekening digitaliseert met rasse schreden: snelheidscontroles, sporenonderzoek en ongevalanalyses gebeuren vanachter een beeldscherm. Tegelijkertijd is het verkeer 'the place to be' voor de politie in het verkeer.

Het politieapparaat maakt zich op om van 26 regionale, naar één landelijk korps te reorganiseren. Dat moet leiden tot één aanspreekpunt voor belangrijke ketenpartners. Ad Heil is portefeuillehouder Verkeer in de Raad van Korpschefs. Aan hem de vraag wat dit en meer betekent voor de verkeerstaken van de politie.

'Je ziet dat de controle- en pakkans toenemen door de techniek, maar ook door samenwerking in de keten. Ik was een paar weken geleden bij een grote controle, waar alles bij staat: de belastingdienst, douane, de milieudienst. Gaat er een signaal bij de belastingdienst, dan kan bij staandhouding blijken dat er nog meer aan de hand is op het gebied van criminaliteit.'

'Naast de zichtbare handhavingstaak, werken we achter de schermen hard aan de doelloosheid van de wetgeving. Wat is de impact van handhaving, wat moet er gebeuren, waar moet iets gebeuren? En hoe? Dezelfde beweging zie je bij de politietoekening bij ongevallen. Je bent erbij om te assisteren, maar

de hele afwikkeling en analyse van een ongeval gebeurt achter de schermen. We komen bij zware ongevallen, maar maken zo snel mogelijk de weg weer vrij. Vroeger was je ter plekke lang bezig met technisch onderzoek om de ongevaloorzaak te achterhalen en om sporenonderzoek te doen. Nu worden steeds meer voertuigen elders 'digitaal uitgelezen'. Dat geldt ook voor het reconstrueren van het gedrag van de bestuurder in de aanloop naar het ongeval, door het uitlezen van de telefoon en het navigatiesysteem. En zelfs het sporenonderzoek digitaliseert. Met videoapparatuur worden sporen opgenomen en later bestudeerd en geanalyseerd.'

'De economische winst die we hiermee boeken is nu al een factor 3 tot 4 ten opzichte van zo'n 3 à 4 jaar geleden', zegt Heil. 'En die ontwikkeling gaat nog door.' Maar ook op straat verandert de politietoekening. 'Voordat we gaan handhaven, kijken we op basis van klachten ter plekke wat er precies aan de hand is. En zijn we in het verkeer, dan kij-

ken we naar meer dan alleen handhaving van verkeersregels. De verkeerspolitie is niet alleen werkzaam maar ook waakzaam, en buigt om naar politie in het verkeer.'

Als het gaat om de verkeersveiligheidsaanpak kiest de politie voor een integrale aanpak en dus voor

**Ad Heil,
portefeuillehouder Verkeer
in de Raad van Korpschefs
'Hogere pakkans, minder
bonnen, beter weggedrag'**



Mirjam Prinsen, adviseur nalevingsexpertise, Centrum Criminaliteitspreventie Veiligheid, CCV

De handhaving voorbij: crowd enforcement

'Een handhaver (m/v) is bezig met gedragsbeïnvloeding; net als een leraar, ouder, sportinstructeur of een dominee. De handhaver wil dat mensen zich aan de wet en regels houden. Hij wil nalevingsgedrag stimuleren vanuit een maatschappelijk doel: een veilige, eerlijke, gezonde of duurzame samenleving. Belangrijk verschil ten opzichte van de leraar, ouder, sportinstructeur of de dominee, is dat de handhaver wettelijke

taken en bevoegdheden heeft en dwangmiddelen kan inzetten.

Dat lijkt misschien eenvoudig, maar handhaving dient zowel effectief, efficiënt en legitiem te zijn. De handhaver moet zichzelf dus voortdurend afvragen: leiden interventies in deze situatie wel tot het gewenste gedrag en leiden ze ook tot het maximale (duurzame) nalevingsgedrag? En ook – niet onbelangrijk – is deze interventie acceptabel? Bijvoorbeeld in het licht van wat het verkeersveiligheid oplevert.

Handhaving is dus geen op zichzelf staand fenomeen, maar ook geen vanzelfsprekend fenomeen. Een afweging waarbij al deze aspecten de revue passeren, kan dan ook leiden tot een volstrekt andere vorm van overheidsoptreden: voorlichting, dienstverlening, of het creëren van een (fysieke) infrastructuur. Zelfs kan de conclusie zijn: overheidsoptreden ongewenst, we leggen de verantwoordelijkheid bij de burger: crowd enforcement. Dit past niet alleen in het perspectief van een efficiënte overheid, maar vooral bij de geëmancipeerde burger.'