



De politie is „overal“. Aan die indruk kan de weggebruiker niet ontkomen als motorsurveillanten zijn doen en laten nauwkeurig in de gaten houden. Het ene moment ziet hij de fel oranje geschilderde kuipmotor voor zich, een ogenblik later rijdt er achter hem een bebrilde en gehelmde politieman.

De motor is weer „in“ bij de Rijkspolitie. Dit vervoermiddel, lange tijd zowel bij burger als politie in het „verdomhoekje“ omdat ons klimaat zich nauwelijks leent voor intensief gebruik, is herontdekt door de Rijkspolitie. De solomotor wordt weer volop ingezet en met name het jonge politiepersoneel is motor-minded. Het materieel, de BMW 750, is dan ook heel wat comfortabeler dan de motorfietsen waar men jaren geleden de weg mee op moest.

De „kuip“ met windscherm geeft de berijder voldoende bescherming. Maar veel belangrijker is dat dank zij de motorfiets het verkeerstoezicht op drukke

Motor weer „in“ bij politie



Midden: gepost wordt op concentratiepunten van ongevallen. Onder: de weggebruiker waardeert gericht politietoezicht.

Op de volgende pagina: Links: ook op de autosnelwegen maakt de politie voor de surveillance gebruik van de solomotor. Daarnaast: met name op tweestrookswegen, vooral als ze druk zijn, kan de solomotor doelmatiger worden ingezet dan de auto.

wegen veel doelmatiger kan worden uitgevoerd dan met een auto mogelijk is. Cijfers tonen aan dat daardoor de verkeersveiligheid bevorderd wordt. Mag het moeilijk zijn vast te leggen wat de juiste oorzaak is dat op wegvakken het aantal ongevallen drastisch afneemt – er spelen ongetwijfeld veel factoren een rol – op die wegen waar regelmatig doelgerichte motorsurveillance wordt uitgevoerd is die daling dusdanig dat men er uit mag afleiden dat dit te danken is aan het werk van de politie.

Proef

In tegenstelling tot het verkeer op autosnelwegen, dat een geheel eigen karakter heeft, is het verkeer op tweestrookswegen gecompliceerder van aard en voor de politie moeilijker onder controle te krijgen.

En dat geldt met name op tweestrookswegen waar het erg druk is. Een surveillance met auto's is dan niet erg doelmatig meer, omdat ook de politiewagen veel oponthoud ondervindt. Het geldt overigens niet alleen voor de tweestrookswegen, maar ook voor de drukke autosnelwegen. Bij lange files kunnen de Porsches gebruik maken van de vluchtstrook als dat noodzakelijk is. Maar wordt die bezet door gestrande automobilisten dan is die uitweg voor hen afgesloten.

Enige jaren geleden besloot de Sectie Bijzondere Verkeerstaken van de Rijkspolitie op de provinciale weg Aalsmeer-Hilversum een proef te houden om na te gaan in hoeverre met motor-





surveillance het verkeerstoeyicht en daardoor de verkeersveiligheid zouden kunnen worden bevorderd.

Men had nauwelijks een betere route kunnen kiezen. Het verkeer op deze weg, belangrijke verbinding tussen recreatiegebieden en enige middelgrote steden, heeft een dusdanige omvang aangenomen, dat deze verbinding al lang had moeten worden vervangen door een moderne autosnelweg. Voorlopig ziet het er echter nog niet naar uit dat de rijksweg 80 spoedig zal worden aangelegd.

Gemotiveerd

Om na te gaan wat de motorsurveillant op deze weg zou kunnen doen, werd hij niet zo maar op pad gestuurd.

De geselecteerde politiemannen kregen vooraf een gedegen opleiding. Maar ook maakte men studie van de verkeersontwikkeling op deze weg.

Reeds in 1965 telde men op topdagen tussen 16.000 en 22.000 motorvoertuigen per etmaal. In de daarop volgende jaren is de verkeersdrukte nog toegenomen.

Van belang voor de politie was te weten hoe het ongevalbeeld op deze provinciale weg er uitzag. Op de situatie van de „black spots” — plaatsen met een sterke ongevalconcentratie — werd namelijk de zgn. „overlappende surveillance” afgestemd. Daarbij wordt het verkeerstoeyicht uitgeoefend door twee motorrijders, die beurtelings rijden en stilstaan en wel zodanig dat zij elkaar regelmatig voorbij rijden. De weggebruiker krijgt daardoor het idee dat de politie „overal” is. Op plaatsen met sterke ongevalconcentraties wordt gepost.

Een ongevalanalyse leerde dat in 1966 op het proeftraject de volgende ongevallen het meest voorkwamen:

- | | |
|---|-------|
| 1. het achter op een stilstaand voertuig rijden | 120 x |
| 2. het geen voorrang verlenen | 85 x |
| 3. het geen vrije doorgang verlenen door afslaand verkeer aan rechtdoorgeand verkeer | 53 x |
| 4. het op snelheid-verminderende voertuigen rijden | 45 x |
| 5. het bij inhalen op de wegheeft voor tegenkomend verkeer in botsing komen met tegenligger | 22 x |

Goede resultaten

Hoewel de proef van de Rijkspolitie pas medio maart 1967 begon daalde het aantal ongevallen op de weg Aalsmeer-Hilversum gedurende het gehele jaar t.o.v. 1966 met 21%. Het aantal doden in dat jaar bedroeg 4 tegenover 6 in 1966; het aantal gewonden 107 tegenover 138 in het voorgaande jaar. Het totaal aantal ongevallen daalde van 476 naar 374.

De daling gedurende periode april t.m. december 1967 t.o.v. de vergelijkbare periode in 1966 bedroeg bijna 23%.

De aantallen van de hierboven onder 1, 2, 3 en 5 genoemde ongevallen daalden resp. met 33, 20, 30 en 60%. Het aantal onder 4 genoemde ongevallen steeg absoluut van 45 naar 48.

De Sectie Bijzondere Verkeerstaken van de Rijkspolitie realiseert zich bijzonder goed dat rekening moet worden gehouden met het veranderde verbaliseringsbeleid van de politie op 1 januari 1967. Dit heeft het aantal ter kennis van de politie gekomen ongevallen wellicht beïnvloed. Maar, zo zegt men in Driebergen, hier staat tegenover dat de toegenomen surveillance-intensiteit dit verschijnsel weer geheel of gedeeltelijk heeft gecompenseerd.



Minder processen-verbaal

Het aantal opgemaakte processen-verbaal tijdens de proefperiode vertoonde in vergelijking tot de voorgaande jaren een dalende tendens.

In totaal werden 1600 processen-verbaal opgemaakt en 3749 waarschuwingen gegeven.

Door rood licht rijden was een van de meest voorkomende overtredingen. Ook te snel rijden, maar hiervoor kon maar in één geval een proces-verbaal worden opgemaakt. Dat was te wijten aan de destijds moeilijke bewijsvoering. Daarin is een aanmerkelijke verbetering gekomen, nu de snelheidsmeters van de motorfietsen zondig dagelijks op de rollentestbank gecontroleerd kunnen worden. Ook wordt veel snelheidscontrole met behulp van de radarwagen uitgevoerd.

De weggebruikers hebben erg positief gereageerd op de motorsurveillance, zo zegt men bij de Sectie Bijzondere Verkeerstaken van de Rijkspolitie. Men schrijft dat toe aan de gerichte controle: gevarenpunten worden extra goed in de gaten gehouden. De noodzaak van het politietoeyicht wordt ingezien en dat is in belangrijke mate bepalend voor de houding van het publiek.

Een verbetering van de verkeersafwikkeling op het 35 km lange proeftraject heeft ook tot gevolg gehad dat het verkeer voor de aanwonenden „rustiger” werd.

De Rijkspolitie heeft het niet alleen bij deze proef met motorsurveillance gelaten.

In het gehele land wordt tegenwoordig, voorzover de personeelsbezetting dat toelaat, door alle groepen bij het verkeerstoeyicht van de solomotor gebruik gemaakt. Met name op de drukke rijksweg 58 in Zeeland ziet men ze regelmatig. Het succes is niet uitgebleven. Het aantal ongevallen is daar nog sterker afgenomen dan op de provinciale weg Aalsmeer-Hilversum.

Op de autosnelwegen werken de motorsurveillanten samen met de Porschengroep.

De motor mag kwetsbaarder zijn in het verkeer en minder bagage kunnen vervoeren, een groot voordeel is zijn grote wendbaarheid.

En daarom is hij op de drukke wegen, ook in de stad, een gewaardeerd vervoermiddel voor de politie geworden.

consumentenorganisatie een taak op zich neemt die vele miljoenen vergt terwijl de garages met overcapaciteit zitten?

De ANWB is van mening dat juist een particuliere consumentenorganisatie dit moet doen omdat daarmee de grootste garantie wordt gegeven op een voor de consument zo betrouwbaar mogelijke keuring, gezien het feit dat er bij zo'n organisatie geen enkel zakelijk belang op het spel staat.

Voorts is het zo, dat verplichte keuringen, door wie ook uitgevoerd, toch resulteren in aanmerkelijk meer werk voor de garages. Toen in 1968/'69 door de ANWB proeven zijn genomen met vrijwillige keuringen volgens de komende veiligheidsnormen, waarop wij reeds eerder duiden, bleek daarbij tevens dat gemiddeld 70% van de auto's voor reparatiewerkzaamheden moest worden verwezen naar de garagebedrijven. Daarbij ging het niet altijd om werkzaamheden in verband met de veiligheid, waarover wij eerder spraken, maar om allerlei reparaties. Dat percentage zou nu nog wel eens hoger kunnen liggen, omdat de laatste jaren een vermindering van het regelmatig auto-onderhoud heeft plaats gevonden, zeker ten dele een gevolg van de sterk gestegen kosten van het autorijden.

Het zal straks zeker ook zo zijn dat vele automobilisten hun wagen even in de garage laten nazien vóórdat zij naar de keuring gaan, om de eenvoudige reden dat zij hun auto niet willen laten afkeuren. Deze preventieve controle brengt natuurlijk ook werk voor de garages met zich mee.

De plannen voor een keuringsopzet zoals die tot september jl. bestonden, waren alleen realiseerbaar als het aantal keuringsstations belangrijk zou worden uitgebreid. Ook bij wijziging van het wetsontwerp, ingevolge de recente suggesties vanuit de Tweede Kamer, is het nog steeds waarschijnlijk dat een goed over Nederland gespreid aantal keuringsstations nodig zullen zijn. Er zijn dus geen miljoenen „weggegooid“.

Is het thans zo, dat de ANWB 5 of 6 miljoen schadevergoeding eist van de overheid, zoals in publicaties is beweerd? En is er ook sprake van „financiële zorg van de ANWB, die maar moet zien dat hij dat geld terugkrijgt“?

Er is geen sprake van een eis tot schadevergoeding en evenmin van een financiële zorg van de ANWB in de hier bedoelde zin en orde van grootte. Ter toelichting en ter ontzenuwing van verkeerde publicaties het volgende.

Op 7 mei van dit jaar is door de

Technische controle van de Rijkspolitie, hier op de parkeerplaats Aalbruggen. In 1972 werden bij dergelijke inspecties 399 voertuigen wegens hun levensgevaarlijke toestand direct uit het verkeer genomen.

minister van Verkeer en Waterstaat het wetsontwerp voor verplichte keuringen aan de Tweede Kamer aangeboden. De inhoud van dat wetsontwerp had (en heeft nog) de instemming van de ANWB. Inmiddels is vanuit de Tweede Kamer een aantal suggesties van ingrijpende aard gekomen tot wijziging van de uitvoering van dat wetsontwerp. De ANWB betreurt het zéér dat pas in een zo laat stadium die opmerkingen ter tafel zijn gekomen.

Waar het thans, in afwijking van verschillende berichten in de pers, om gaat is:

- de garantie voor uitgaven die verband houden met de voorbereidingen voor de periodieke keuringen, dus ook voor de bouw van keuringsstations, hebben op twee achtereenvolgende Rijksbegrotingen gestaan en werden door het parlement goedgekeurd;
- voorbereidende werkzaamheden zijn verricht op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, teneinde het keuringsapparaat op tijd klaar te hebben.

Kortom: er is een overheidsgarantie en als daarop door nieuwe inzichten van de overheid (ingevolge Kamer-uitspraken) overhoopt een beroep moet worden gedaan, is dat bepaald wel iets anders dan een eis tot schadevergoeding van de zijde van de ANWB.

Betekent de gedachte om nu ook de garages in ruimere mate dan in de oorspronkelijke opzet door het uitvoeren van gekwalificeerde onderhoudsbeurten bij keuringen te betrekken, geen ommezwaai ten opzichte van vroegere inzichten in het parlement?

Inderdaad: we herinneren in dit verband aan een uitspraak van de heer Oele (P.v.d.A.), gedaan in de Tweede Kamer d.d. 18-9-1968: „het komt ons voor, dat die keuring inderdaad logischerwijze het beste kan geschieden door een onafhankelijke keuringsinstantie“.

Laat de Nederlandse automobilist

over het algemeen zijn auto regelmatig door „zijn“ garage onderhouden?

Zolang de auto nog tamelijk nieuw is, is dat meestal wel het geval. Zowel volgens de BOVAG als volgens de Rijksdienst voor het Wegverkeer is het echter zo, dat in het algemeen gesproken auto's na het vijfde of zesde levensjaar niet meer regelmatig bij de garages worden onderhouden. De ANWB is daarnaast van oordeel, dat een niet onbelangrijk deel van de auto's zelfs reeds na het derde of vierde levensjaar meer bij uitzondering dan als regel voor onderhoud in de garage komt.

Betekent een (grote) toename van het aantal keuringen in ANWB-keuringsstations, als de keuringsplicht is ingevoerd, dat de Bond daarmee dan een prachtig winst-object heeft?

De ANWB is een vereniging en geen winst nastrevend bedrijf. Wel moet de ANWB natuurlijk kostendekkend werken. Overigens is het zo dat het keuringstarief door de overheid wordt vastgesteld. De prijs van f 50,— die in de pers werd genoemd betreft het keuren van bedrijfswagens in de stations van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De ANWB zou alleen personenauto's gaan keuren. Grof geschat zal dat op een bedrag uitkomen van plus minus dertig gulden om, wat steeds de bedoeling is geweest, „quitte“ te kunnen spelen.

De minister heeft inmiddels aan de Tweede Kamer medegedeeld dat de Memorie van Antwoord op het Voorlopig Verslag begin 1975 tegemoet kan worden gezien. Hij beraadt zich inmiddels met alle betrokkenen over de vraag of, en zo ja in welke vorm, aan de bezwaren uit de Tweede Kamer met betrekking tot de uitvoering tegemoet kan worden gekomen.

Het verheugt de ANWB dat uit het Voorlopig Verslag blijkt dat de Tweede Kamer zich nog altijd volledig stelt achter de noodzaak van de invoering van verplichte keuringen.

