

## DE VERKEERSTAAK VAN DE POLITIE

Door: drs. J.M. Breukers  
conservator

INHOUD	pag.
<b>De verkeerstaak van de politie</b>	<b>2</b>
<i>Van Voermanswezen tot verkeerspolitie</i>	2
<i>Wetshandhaving</i>	2
<i>Verkeersopvoeding</i>	3
<i>Schoolbrigades</i>	3
<i>Verkeersvoorlichting</i>	3
<i>Verkeerstechniek</i>	3
<b>Opleiding en vorming</b>	<b>4</b>
<i>1975 Conclusies uit landelijk verkeersonderzoek</i>	4
<i>Maatregelen</i>	4
<b>Politieorganisatie van 1994 en verkeerstoezicht sinds 1994</b>	<b>4</b>
<i>Verkeerstoezicht sinds 1994</i>	5
<i>Recente maatregelen voor vergroting van de verkeersveiligheid</i>	5
<i>Verkeersfeiten over het jaar 2003</i>	5
<i>Toekomstplannen voor de korte termijn</i>	5
<i>Alcomobilisme</i>	6



## VERKEERSTAAK

### De verkeerstaak van de politie

De snelle opkomst en toename van het gemotoriseerd verkeer in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw leverde voor de politie een nieuw werkterrein op: de verkeershandhaving en afhandeling van verkeersongevallen. De eerste verkeersagent in Nederland werd in 1912 aangesteld.

In 1959 kwamen 1700 mensen om bij verkeersongevallen en werd verkeersvoorlichting een verplicht vak op de lagere school. Technische gebreken aan voertuigen waren relatief vaak de oorzaak van ongelukken. Rond 1975 werd 70% van het totale aantal werkuren van de politie aan het verkeer besteed. De blikshaderegeling, de APK en de Wet Mulder drongen het aantal werkuren terug. Bij de verkeershandhaving is toezicht op de naleving van gedragsregels het zwaartepunt geworden. De verkeerstaak van de politie is niet enkel regulerend en corrigerend. Verkeerseducatie en verkeerstechniek zijn aandachtsgebieden van de verkeerspolitie die de veiligheid op de weg mede bevorderen.

#### *Van voermanswezen tot verkeerspolitie*

Tot in de 18e eeuw hielden in de grote steden de schout en zijn ridders toezicht op de openbare weg. Paarden, karren, sleden en koetsen zorgden in de nauwe straten van Amsterdam en voor de hoge bruggen over de grachten regelmatig voor opstoppingen en ongevallen.

In 1826 besloot het stadsbestuur het ruitverkeer te reglementeren. Een Ordonnantie voor het [Voermanswezen](#) werd uitgevaardigd en twee Kommissarissen aangesteld. Het Voerwezen werd in 1854 een onderdeel van de Amsterdamse politie.

De omnibus en paardentram verschenen in de hoofdstad, in 1900 gevolgd door de elektrische tram en automobielen.

De allereerste verkeersagent in Nederland, [Gerrit Brinkman](#), betrad op 3 december 1912, met een zwart-wit gestreepte manchete om de rechtermouw, de post Nieuwezijds Voorburgwal achter het paleis. Toen hij aan zijn werk begon, kreeg hij meteen zoveel bekijks dat het verkeer volkomen vastliep.

Buiten de grote steden was er voor de Tweede Wereldoorlog nog geen sprake van druk gemotoriseerd verkeer. Slechts enkele districten van de [Rijksveldwacht](#) hadden een verkeersbrigade. De verkeerswetgeving was nog beperkt. Het politietoezicht was dan ook meer gericht op de staat van de voertuigen dan op de weinige gedragsregels.

Tijdens de [Duitse bezetting](#) hadden de verkeersdiensten weinig werk, brandstof was schaars en er was nauwelijks burgerverkeer. In 1941 werd op last van de bezetter de eerste landelijke maximumsnelheidsregeling ingevoerd, 40 km. per uur in de bebouwde kom en 80 km. erbuiten.

#### *Wetshandhaving*

Handhaving van de ordelijke gang van zaken op de openbare weg is een belangrijke politietaak.

Tot deze handhavingstaak op verkeersgebied behoren:

- toezicht op de naleving van verkeersregels;
- geleiding en regeling van het verkeer;
- behandeling van verkeersongevallen.

In de jaren 50 en 60 van de 20<sup>e</sup> eeuw steeg de welvaart in Nederland met sprongen en nam ook de bedrijvigheid sterk toe. Het wagenpark [groeide](#) explosief en daarmee ook het aantal ongelukken en overtreedingen.

Nederland kreeg vanaf 1954 (opening van de Rijksweg 2) ook een netwerk van snelwegen, waar nog geen maximumsnelheid gold. Ook hierdoor nam het aantal verkeersslachtoffers toe, tot 1700 in 1959.

De politie reageerde op deze ontwikkelingen met een aanzienlijke uitbreiding van de verkeerstaken. De verkeersregels werden aangepast en de snelheid aan banden gelegd.

Met de invoering van radarapparatuur in 1960 verbeterde de controle op de maximumsnelheid.

De controle op de technische staat van voertuigen werd beter georganiseerd met de aanschaf van [Technische Patrouillewagens](#) (TPW's), die van 1959 tot 1986 in dienst bleven bij de rijkspolitie. In 1961 werd de landelijke Sectie Bijzondere Verkeerstaken van de rijkspolitie opgericht, die onder andere met de bekende [Porsches](#) op snelwegen surveilleerde en ook radarcontroles uitvoerde. Deze sectie werd in 1969 omgedoopt in de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie (AVD).

#### *Verkeersopvoeding*

De toename van het gemotoriseerde verkeer met tot dan toe ongekeerde snelheden leidde na de Eerste Wereldoorlog tot een forse stijging van verkeersongevallen. Met name kinderen werden vaak de dupe van het "snelverkeer". In de jaren 20 van de vorige eeuw werd een begin gemaakt met verkeersonderwijs op de lagere school, het eerst in Rotterdam en Amsterdam.

De politie werkte van meet af aan mee aan het verkeersonderwijs en aan het verkeersexamen.

Ook de landelijke organisatie VVN (opgericht in 1932 als "het Verbond van Vereenigingen voor Veilig Verkeer") was een stuwende kracht. In 1959 werd verkeer een verplicht vak op de lagere school.

VVN introduceerde in 1960 een mobiele [jeugdverkeersschool](#), die met trapautootjes en ander materieel het land doorkruiste.

Dit initiatief leidde tot permanente instellingen, zoals de verkeerstuin in Eindhoven (1978-82) en het [Verkeerspark Assen](#).

#### *Schoolbrigades*

In de zomer van 1947 bracht de Amsterdamse hoofdagent G. Sterk van de verkeerspolitie zijn vakantie door bij familie in Grand Rapids, U.S.A. Hij verzamelde daar informatie over de "school patrols", die in de twintiger jaren opgericht waren. Zijn rapportage sloeg aan bij commissaris L.A.A. Cohen, de chef van de verkeerspolitie. Het Amerikaanse voorbeeld vond in Amsterdam navolging.

Door de bouw van de brug over het Vondelpark nam de drukte in de Van Baerlestraat in 1947 sterk toe. Daar vlakbij stond de school van de Nieuwe Schoolvereniging, met hoofdonderwijzer M. Vrij, de initiator van het verkeersonderwijs in Amsterdam. Om de schoolkinderen veilig te laten oversteken kwam na overleg tussen politie en schoolhoofd in oktober 1947 [de eerste schoolbrigade](#) in [Nederland](#) tot stand. Het initiatief sloeg aan, in 1950 waren er alleen in Amsterdam al 100 schoolbrigades.

#### *Verkeersvoorlichting*

Niet alleen het opsporen van overtredingen, maar ook het geven van voorlichting is politiewerk. De politie informeert het publiek over verkeersregels, over omleidingen bij grote evenementen of wegwerkzaamheden en over files.

Verkeerspropaganda-acties hebben een opvoedend doel: het weggedrag van de mensen verbeteren. Al in de jaren 20 en 30 van de 20<sup>e</sup> eeuw werden [voorlichtingscampagnes](#) voor veilig verkeer georganiseerd. Zij wezen het toenemend aantal automobilisten op [bijzienden](#), [blinden](#) en slechthorenden, mede weggebruikers die tussen al die snelle wagens ook hun weg moesten zien te vinden.

Een grote verkeerspropaganda-actie startte de politie, in samenwerking met het Verbond voor Veilig Verkeer, in [1964: de Actie Zwarte Zes](#). Die zwarte zes waren de zes meest voorkomende verkeersovertredingen op de snelweg. Pers, radio en televisie brachten de actie van de politie-Porsches, die een half jaar duurde, onder de aandacht van het publiek.

#### *Verkeerstechniek*

Tot het verkeerswerk van de politie behoren ook taken op technisch vlak, die voor de weggebruiker niet direct zichtbaar zijn. Bijvoorbeeld het uitvoeren van verkeerstellingen en analyses van ongelukken en het voorbereiden van verkeersmaatregelen.

Ook is de politie nauw betrokken bij de plaatsing van verkeerslichten, de wegmarkering en het plannen en ontwerpen van wegen en kruisingen, oversteekplaatsen, parkeergelegenheden enzovoort.

## Opleiding en vorming

Lange tijd werd het politievak uitsluitend in de praktijk geleerd, onder de hoede van een oude rot en aangevuld met wat zelfstudie.

In de eerste helft van de 20e eeuw boden vakbonden en particuliere instellingen vakcursussen aan. Sommige politiekorpsen zetten intern vakopleidingen op. Chauffeurs van een verkeersbrigade van de Rijksveldwacht volgden een cursus van twee maanden bij de Motordienst van het leger.

Pas in de jaren 50 van de vorige eeuw werd het politieonderwijs een rijkstaak en kwamen er gestandaardiseerde examens en diploma's. Alle politieagenten kregen een algemene scholing op verkeersgebied. Zij leerden onder andere het schrijven van een proces-verbaal, verkeersregeling, het maken van een situatieschets en verkeerstechniek.

In 1949 werd op [De Varenkamp](#) te Bilthoven de Verkeersschool van de rijkspolitie opgericht. De primaire taak van de Verkeersschool te Bilthoven was de opleiding van het personeel van de verkeersgroepen van de rijkspolitie. De leerstof omvatte surveillancetechniek, verkeersmaatregelen bij bijzondere evenementen, de wegenverkeerswetgeving, psychologie, autotechniek en het leren omgaan met het publiek. Bijzondere aandacht kreeg de afhandeling van ongevallen.

Ook de gemeentepolitie breidde haar opleidingen uit met een Verkeersschool, die van 1968 tot 1977 in het Bouwes-palace te Zandvoort gevestigd was en daarna in [Noordwijkerhout](#).

De beide verkeersscholen fuseerden in 1990 tot het Politie Verkeersinstituut (PVI).

### *1975 Conclusies uit landelijk verkeersonderzoek*

- Verschil in toezicht nodig op gedragsregels en technische staat voertuigen
- Verkeerstoezicht kost 70 % van alle politie werkuren
- Dronken chauffeurs zijn een gevaar voor de samenleving

### *Maatregelen*

- 1974: toegestane bloedalcoholpromillage wordt gereduceerd tot 0,5 promille
- Invoering van de verplichte Algemene Periodieke Keuring (APK) voor voertuigen
- Wet-Mulder: de politie hoeft bestuurders niet langer te stoppen voor het constateren van snelheidsovertredingen en het rijden door rood licht. Een radarcamerafoto is afdoende wettelijk bewijs om een acceptgiro in de brievenbus te krijgen
- Blikschaderegeling: indien er bij een verkeersongeval alleen blikschade is, er geen mensen gewond zijn, de weg niet geblokkeerd is en de betrokken partijen het eens zijn over de schuldvraag, dan hoeft de politie niet ter plaatse te komen

## **Politieorganisatie van 1994 en verkeerstoezicht sinds 1994**

In 1994 is het politiebestedel opnieuw gereorganiseerd. Rijkspolitie en de gemeentepolitiekorpsen zijn opgegaan in 25 regionale politiekorpsen en een landelijk opererend en ondersteunend korps, het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD). De taakstelling van het KLPD is tweeledig:

- het ondersteunen van de regiokorpsen met mensen en materieel, gespecialiseerde professionals en geavanceerde technologie bij interregionale of internationale operaties
- het uitvoeren van zelfstandige activiteiten, zoals het toezicht op de hoofdverkeersaders in het land, zowel op de weg, [te water](#), [in de lucht](#) als [op het spoor](#).

### *Verkeerstoezicht sinds 1994*

De basispolitiezorg die door de regiokorpsen wordt uitgeoefend omvat het afhandelen van verkeersstromen, onder meer het houden van verkeerscontroles, het onderzoeken van verkeersongevallen en het voorstellen van verkeersmaatregelen.

De verkeershandhaving vergt door de toename van de mobiliteit veel inspanningen. De politie richt zich daarbij vooral op vijf aandachtsgebieden:

- [snelheidsoverschrijding](#)
- [door rood licht rijden](#)
- [alcoholgebruik](#)
- [gordel draagplicht](#)
- helmdraagplicht voor motoren, scooters en brommers.

Ieder korps stelt een jaarlijks en meerjarig beleidsplan “verkeershandhaving” op, waarin ook de vijf prioriteiten de aandacht krijgen. Daarnaast bevatten deze plannen een probleemanalyse en daarop gebaseerde doelstellingen en werkprojecten. Hierbij werkt de politie nauw samen met het Openbaar Ministerie.

Bij het Korps Landelijke Politiediensten gebeurt het plannen en uitvoeren van projecten op een identieke wijze, hoewel het werkterrein van hun Verkeerspolitie bestaat uit het netwerk van autosnelwegen van nationale en internationale betekenis.

De kerntaken zijn:

- het bevorderen van de mobiliteit
- het vergroten van de veiligheid
- het verminderen van de belasting voor het milieu
- het beheersen van de criminaliteit.

Tot het algemene werk behoren opvallende en onopvallende verkeerssurveillances, [snelheids-](#) en alcoholcontroles. Aparte afdelingen van de verkeerspolitie controleren vrachtverkeer en personenvervoer, en onderzoeken omvangrijke en complexe verkeersongevallen.

#### *Recente maatregelen voor vergroting van de verkeersveiligheid*

- 2003: voor autobestuurders is alleen handsfree telefoneren toegestaan
- 2004-01-01: verbod op radar- en laserdetectors. Boete: € 250,-

#### *Verkeersfeiten over het jaar 2003*

- In de weekenden rijdt gemiddeld 4,5% van de automobilisten onder invloed van alcohol
- In 2003 hebben meetlussen bijna één miljard snelheidsovertredingen geconstateerd, terwijl er 7,6 miljoen snelheidsbekeuringen zijn uitgeschreven
- 13% van automobilisten vergeet de veiligheidsgordel vast te maken
- 43 kinderen onder de 12 jaar oud zijn bij verkeersongelukken omgekomen: een stijging van 50% ten opzichte van het voorgaande jaar
- Vrouwen in de leeftijd van 18-25 jaar lopen in op de mannen: meer alcoholgebruik (stijging van 0,3 %) en snelheidsoverschrijdingen
- Niet snelle sportwagens, maar zware terreinwagens en Multi Purpose Vehicles zijn het nieuwe statussymbool van de rijken: meer gewonden met zwaar letsel bij aanrijdingen, vooral kinderen zijn het slachtoffer
- De meerderheid van gemelde incidenten van agressie en geweld heeft met verkeerssituaties te maken.

#### *Toekomstplannen voor de korte termijn*

- Reductie van het toegestane bloedalcoholgehalte bij onervaren bestuurders (18-25 jaar) van 0,5 naar 0,2 promille
- Aanleg van zes nieuwe trajectcontrolesystemen
- Verhoging van de belasting van terreinwagens en MPV's om het aantal verkeersslachtoffers én de luchtverontreiniging terug te dringen
- Verhoging van het aantal zogenoemde 100% controles, waarbij multidisciplinaire teams van politie en andere opsporingsdiensten zoals de Marechaussee, Douane en FIOD speuren naar wapens en munitie, illegale vreemdelingen, smokkel en fraude.

### *Alcomobilisme*

In 1996 vielen bij verkeersongevallen, waarbij één van de betrokken bestuurders onder invloed van alcohol was, 1301 doden en ziekenhuisrijpe gewonden.

Bij de laatste landelijke alcoholcontrole van de politie zat gemiddeld 1,3 procent van alle gecontroleerde automobilisten met teveel drank op achter het stuur.

De wegenverkeerswet (oorspronkelijk Artikel 26, sinds 1994 Artikel 8) stelt het besturen van een voertuig onder invloed van stoffen -zoals alcohol, drugs en medicijnen- die de rijvaardigheid verminderen, strafbaar. Om vast te kunnen stellen of een bestuurder onder invloed van dergelijke stoffen was, dienden politiemensen te letten op het gedrag van de bestuurder: dranklucht, een waggelende gang en het uitslaan van wartaal. Definitieve zekerheid werd verkregen door een arts op het politiebureau een bloedmonster te laten afnemen en het bloedmonster op te sturen naar het Gerechtelijk Laboratorium in Rijswijk. De meting van het bloedalcoholgehalte aldaar gaf de bloedproef de status van bewijsmiddel voor overtreding van Artikel 26.

Internationaal onderzoek heeft uitgewezen dat de rijvaardigheid sterk vermindert bij een bloedalcoholgehalte van 0,5 promille en hoger.

Een wetwijziging in 1974 maakt een bestuurder strafbaar als hij met een bloedalcoholgehalte van 0,5 promille of meer aan het verkeer deelneemt. Tevens wordt de bloedproef verplicht gesteld: weigering van de bloedproef wordt op zich reeds een strafbaar feit en als misdrijf beschouwd.

De politie krijgt in 1974 de beschikking over Dräger-blaaspijpjes als voorselectiemiddel. Dit is een vrij grove ademtest, waarbij de alcohol in de uitademingslucht in een buisje met kaliumchromaatkristallen wordt omgezet in groen chroomsulfaat. Als het buisje tot voorbij de 0,5 promillestreep verkleurt, volgt een bloedproef in het politiebureau.

Definitieve zekerheid werd verkregen door een arts op het politiebureau een bloedmonster te laten afnemen en het bloedmonster in een zogeheten bloedblok op te sturen naar het [Gerechtelijk Laboratorium in Rijswijk](#). De meting van het bloedalcoholgehalte aldaar gaf de bloedproef de status van bewijsmiddel voor overtreding van Artikel 26.

Sinds circa 1982 zijn nauwkeurigere voorselectieapparaten, zoals de Alcocontrol, in gebruik. Deze ademproefapparaten worden uitsluitend gebruikt om vast te stellen of een bestuurder de wettelijke alcohollimiet heeft overschreden. Tot 1987 volgde bij overschrijding het afnemen van bloed op het politiebureau. De invoering van wettelijk goedgekeurde en geijkte ademanalyseapparaten, die vast in het politiebureau staan opgesteld, heeft de bloedproef overbodig gemaakt.