



DE RIJKSPOLITIE

EEN UITGAVE VAN DE AFDELING VOORLICHTING ALGEMENE INSPECTIE KORPS RIJKSPOLITIE



LANDGROEP:

ruggegraat van het korps Rijkspolitie



TE LAND, TER ZEE EN IN DE LUCHT:

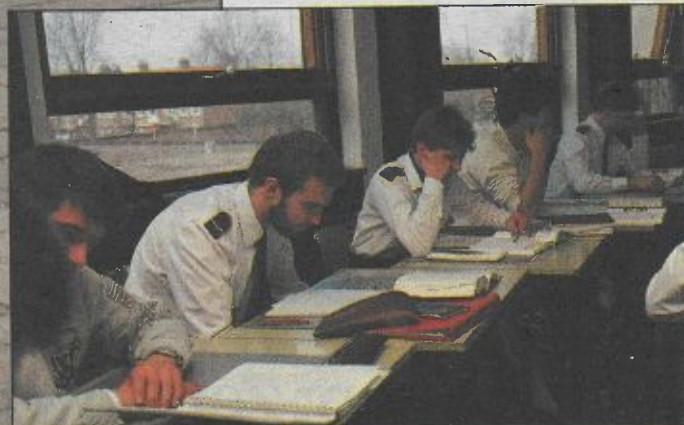
de drie landelijke diensten van het korps Rijkspolitie



Bij de politie:

DAAR MOET JE WEL WAT VOOR DOEN!

INTERVIEW MET EEN SPEURHOND



WAT IS EN DOET DE RIJKSPOLITIE?

Nederland kent sinds 1945 twee soorten politie. In zo'n 145 gemeenten met in het algemeen meer dan 25.000 inwoners functioneren gemeentelijke politiekorpsen. Aan het hoofd hiervan staat de burgemeester. In de rest van het land werkt het korps Rijkspolitie. De minister van Justitie is voor hen de hoogste baas. Deze krant gaat over het korps Rijkspolitie. Maar in feite is het werk van de politie overal in Nederland ongeveer hetzelfde. Wat zijn de taken van het korps Rijkspolitie?

Leefbaar

14.000 Rijkspolitiemensen bevorderen de veiligheid in ons land en leveren een bijdrage aan het zo goed mogelijk functioneren van onze samenleving. Ze zorgen ervoor dat Nederland leefbaar blijft en verlenen hulp, waar en wanneer dat nodig is. De 11.500 politie-ambtenaren van het korps Rijkspolitie - er zijn ook nog zo'n 2.500 burgerambtenaren - zijn voor het publiek altijd herkenbaar, bereikbaar en aanspreekbaar.

Dat is heel wat! Wat betekent dat nu eigenlijk voor de praktijk? Een paar voorbeelden: Rijkspolitiemensen gaan op surveillance, verlenen vaak de eerste hulp bij ongevallen, lossen burenruzies op, bekeuren verkeersovertreders, treden op bij winkeldiefstallen, proberen stroperij te bestrijden, maar hebben ook te maken met fraudezaken, verdovende middelen en mishandeling.

De landgroepen

In zo'n 600 van de rond 750 gemeenten werkt het korps Rijkspolitie. Die gemeenten liggen verspreid over heel Nederland. Het is natuurlijk niet praktisch om de politiezorg over al die Rijkspolitiegemeenten, zoals Elburg in Gelderland en Finsterwolde in Groningen, vanuit één punt in Nederland 'centraal' te regelen. Daarom heeft men het Korps sterk 'gedecentraliseerd'. Dat wil zeggen in min of meer zelfstandige delen gesplitst. Die delen worden districten genoemd. Daar zijn er 17 van. (Zie het kaartje). De districten Maastricht en Roermond zijn sinds kort samengevoegd tot het district Limburg, maar het land kreeg er een nieuwe provincie bij (Flevoland) en het Korps dus een nieuw district. Zo behield het Korps zijn 17 districten. Om 'praktische' redenen is het district Flevoland ondergebracht bij het district Apeldoorn.

Een district is verdeeld in landgroepen. Zo'n landgroep omvat één of meer kleine Rijkspolitiegemeenten. Aan het hoofd van een landgroep van ongeveer 15 tot 40 mannen en vrouwen staat een groepscommandant, met de rang van adjudant.

De groepen zijn vaak onderverdeeld in posten en rayons, weer kleinere delen van het Korps.

'Allround' kennis

Het overgrote deel van de Rijkspolitiemensen is werkzaam op een landgroep. Dat moet ook wel, want deze landgroepen samen hebben te maken met een gebied waar ongeveer 5½ miljoen mannen, vrouwen en kinderen wonen. De mensen van de landgroep hebben een 'allround' kennis van zaken, want ze krijgen letterlijk met van alles en nog wat te maken. In principe voeren zij zelfstandig de politiezorg uit.

De districten

De landgroepen zijn verenigd in districten. Hiervan zijn er dus 17. Ze staan onder leiding van een districtscommandant, in de rang van overste of kolonel. Elk district heeft een eigen recherche- en verkeersgroep en een ME-peloton. In sommige districten is een bereden groep - politie te paard - of een groep veldpolitie en in bijna alle districten is een groep parketpolitie. Op deze specialistische groepen kan door de mensen van de landgroepen een beroep worden gedaan, als de landgroep een zaak met eigen kracht en middelen niet aan denkt te kunnen.

De landelijke diensten

Naast de 17 districten met hun landgroepen en specialistische groepen zijn er drie zogenaamde landelijke diensten. Deze diensten zijn gespecialiseerde onderdelen van het Korps, die niet aan een district gebonden zijn. Zij geven aan het Korps een nationaal tintje. Eén van de landelijke diensten is de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie (AVD). De hoofdtaak van de AVD is het toezicht op bij elkaar 1.600 kilometer autosnelweg en andere belangrijke doorgaande wegen. Ze doen dat vanuit Assen,

Badhoevedorp, Breda, Grathem en vanuit Driebergen, waar - zeg maar - het Hoofdbureau is. De dienst surveilleert met Porsches, Range Rovers, BMW's, Mercedesen, BMW-motoren en onopvallende auto's.

Naast de surveillance heeft de Algemene Verkeersdienst belangrijke onderdelen zoals de Groep Snelheids Controles, de Groep Technische Controles, de Groep Motorsurveillance en de Meldkamer.

Ruim 600 Rijkspolitiemensen werken in hoofdzaak op het water. Ze opereren met een vloot van ongeveer 130 patrouille- en speedboten op grote vaarwateren, meren en plassen waar veel waterrecreanten en beroepsvaarders komen. Ze vormen de Rijkspolitie te Water. Ze bestrijken heel Nederland, met uitzondering van de zeehavens en vaarwegen in Rotterdam en Europoort, waar de Rivierpolitie van Rotterdam werkt.

De derde en laatste landelijke dienst is de Dienst Luchtvaart korps Rijkspolitie. Deze dienst ondersteunt de hele Nederlandse politie. De piloten van de Dienst Luchtvaart patrouilleren boven snelwegen, verkeersknooppunten en waterwegen. De thuisbasis van de piloten is Schiphol, maar de dienst heeft ook bases op Beek,

Eelde en Zestienhoven. De Dienst Luchtvaart verzorgt, naast de surveillancevluchten, ook de beveiliging van onze luchthavens en het recherche-werk.

De opleidingen

We zeiden het al, de Rijkspolitiemensen van de landgroepen zijn in principe 'allrounders'. Zij zijn in hun gebied voor van al-

les en nog wat inzetbaar.

In elk voorkomend geval moeten ze zelf de noodzakelijke maatregelen treffen. Ze moeten zelf beoordelen of specialistische hulp moet worden ingeschakeld. Logisch dat Rijkspolitiemensen een allround basisopleiding krijgen: de 19 maanden durende Herziene Primaire Opleiding op de Rijkspolitie-school in Harlingen.

Leerlingen krijgen vakken zoals: politie-organisatie, strafrecht, omgangsvormen, gesprekstechniek, EHBO, lichamelijke opvoeding en schieten. Bijna alle Rijkspolitiemensen hebben zo'n allround basisopleiding gevolgd. Bijna alle, want de ruim 280 Rijkspolitie-officieren komen van een andere school: de Nederlandse Politie Academie in Apeldoorn.

Het korps Rijkspolitie heeft nog meer scholen. Het Centraal Instituut voor Opleiding en Vorming bijvoorbeeld, voor vervolgonderwijs aan politieambtenaren die al enige tijd bij het Korps werkzaam zijn. Of de opleidingsschool voor mensen van de Mobiele Eenheden: de COME in Horn.

Dan heeft het Korps nog een Verkeersschool, een Speurhondenschool en een Rechercheschool. Deze laatste samen met de gemeentelijke politiekorpsen. Ten slotte worden er bij de districten en de landelijke diensten ook nog allerlei specialistische cursussen georganiseerd.



DE LANDELIJKE INDELING VAN HET KORPS RIJKSPOLITIE



De 17 districten zijn:

- | | | |
|--------------|----------------------|----------------|
| 1. Alkmaar | 7. Eindhoven | 13. Limburg |
| 2. Amsterdam | 8. Flevoland | 14. Middelburg |
| 3. Apeldoorn | 9. 's-Gravenhage | 15. Nijmegen |
| 4. Assen | 10. Groningen | 16. Utrecht |
| 5. Breda | 11. 's-Hertogenbosch | 17. Zwolle |
| 6. Dordrecht | 12. Leeuwarden | |

COLOFON

Uitgave
Algemene Inspectie
korps Rijkspolitie
Afdeling Voorlichting
Postbus 958
2270 AZ Voorburg
Telefoon 070-694021

Eindredactie
Anne Geelof

Redactie
Miriam Offers
Niek Schenk
Michele Stuurman

Coördinatie
Ap Folgerts

Productie
Ton Thies
Rudolph Polvliet
Diana van der Toom Vrijthoff

Fotografie
Harro Meijnen
Fotodiensten korps Rijkspolitie

Illustratie
Onno Bevoort
Norman MacDonald

Vormgeving
Studio de Graaf, Den Haag

Advertentie acquisitie
Bierman & Co., Scherpenzeel

Druk
Vlasveld, Rotterdam

Lithografie
Bulitho, Almere

© KRP-AI-SLINGER
juni 1987

Deze uitgave is speciaal bestemd voor scholieren. Voor het maken van scripties, werkstukken en het houden van spreekschermen. En natuurlijk voor iedereen die wat meer wil weten over het korps Rijkspolitie.

Een uitgave van de Afdeling Voorlichting van de Algemene Inspectie van het korps Rijkspolitie.

PETTEN, STERREN en STREPEN...

... omdat er nog altijd mensen zijn die graag willen weten hoe de rangen en standen bij de Rijkspolitie in elkaar zitten.



Algemeen Inspecteur
W.F.K.J.F. Frackers

Inspecteur Generaal



Inspecteur Generaal



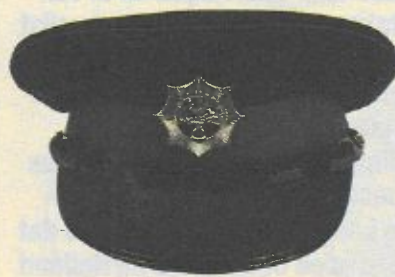
Dirigerend Officier



Officier



Adjutant



Overig Personeel



Hoofddeksel vrouwelijk personeel



Dirig. Officier
1e klas, Kolonel



Dirig. Officier
2e klas, Overste



Dirig. Officier
3e klas, Majoor



Officier 1e klas,
Kapitein



Officier 2e klas,
Luitenant



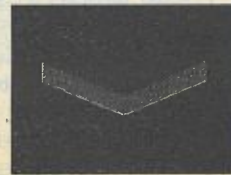
Adjutant



Wachtmeester 1e klas



Adspirant



Ceremoniële helm beredenen

ZONDER U STAAN ZE MACHTELOOS



Hart- en vaatziekten eisen in Nederland veruit de meeste slachtoffers. In het begin van deze eeuw overleed 12% van de bevolking aan hart- en vaatziekten. Begin zeventiger jaren was dit percentage opgelopen tot bijna de helft van alle doods-oorzaken.

De Nederlandse Hartstichting heeft in de loop der jaren een breed scala aan aanpak ontwikkeld ter bestrijding van deze volks-epidemie.

Steun aan wetenschappelijk onderzoek is een van de belangrijkste doelstellingen van de Nederlandse Hartstichting. Ten gevolge van het bezuinigingsbeleid van de overheid doen steeds meer wetenschappelijke instellingen een beroep op de Hartstichting om subsidie. Alleen al in de periode 1980-1985 werden 322 projecten gesteund met een bedrag van 37 miljoen gulden.

Een ander werkterrein van de Nederlandse Hartstichting is de gezondheidsvoorlichting aan de Nederlandse bevolking. Bevolkingsonderzoeken tonen aan, dat de kans op het krijgen van een hart- of vaatziekte wordt verminderd door een verandering

van de leefstijl.

Behalve met adviezen om de bloeddruk regelmatig te laten controleren, richt de Nederlandse Hartstichting haar voorlichting ook op het stoppen met roken, verstandige voeding, voldoende lichaamsbeweging en regelmatige ontspanning.

In de Hartenark te Bilthoven organiseert de Nederlandse Hartstichting gesprekken voor volwassen

hartpatiënten en vakantieperiodes voor kinderen met een aangeboren hartafwijking.

Bovendien is een speciale informatielijn in het leven geroepen voor hartpatiënten en hun omgeving:

de Informatielijn, die bereikbaar is onder nummer 070-614614.

De Nederlandse Hartstichting bestrijdt nu reeds 23 jaar hart- en vaatziekten en met succes... Want het sterftecijfer is sinds begin zeventiger jaren langzaam dalende. Maar er is nog een lange weg te gaan, waarbij de steun van de Nederlandse bevolking onontbeerlijk is, want zonder uw hulp staan wij machteloos.

GIRO 300 - BANK 70.70.70.600



nederlandse hartstichting

Zo'n 180 jaar georganiseerde politiezorg

In 1945 legde het kabinet Schermerhorn-Drees de grondslag voor het korps Rijkspolitie door de afkondiging van het Politiebesluit 1945. De geschiedenis van de georganiseerde politie begint echter bijna anderhalve eeuw eerder.

Vóór 1806 functioneerden de schout en zijn ridders als handhavers van de orde in de grote steden en probeerden op het platteland de plaatselijke gezagsdragers met burger- en boerenwachten, uitgerust met stokken, stenen, hooivorken en niet zelden ook met vuurwapens, 'heydens en andere quaaddoeners' te verjagen en te vangen. Dikwijls ondersteund door militairen. Maar er was toen beslist nog geen sprake van georganiseerde politiezorg.

In de Franse tijd kwam daar verandering in. Vanaf 1806 bestond in Holland, onder koning Lodewijk Napoleon - de broer van keizer Napoleon Bonaparte - het korps Koninklijke Gendarmerie. Het was een militaire politiedienst, naar het model van de Franse Gendarmerie, met Hollands personeel. Toen keizer Napoleon bemerkte dat zijn broer het in de Lage Landen niet zo goed deed, lijfde hij Holland in bij het grote Franse keizerrijk en schafte hij de Koninklijke Gendarmerie af.

Franse keizerrijk

In 1811 werd, bij Keizerlijk Decreet, de organisatie en de structuur van de politie in het gehele Franse keizerrijk vastgesteld. De taak van de politie in het keizerrijk was het opsporen van samenzweringen tegen de Fransen. De politie in de Nederlandse gebieden kwam onder commando van een directeur-generaal te staan. De grotere en kleinere eenheden werden geleid door 'commissaires'. Zij vormden tezamen de Algemene Politie en hadden een vaste standplaats in de wat grotere steden. We kunnen hier dus spreken van een gemeentelijk georganiseerde Rijkspolitie.

Na het vertrek van de Fransen bleef de organisatie-opbouw van de politie, zoals de bezetters die hadden achtergelaten, grotendeels in tact.

De taak van de politie veranderde: zij moest alle feiten voorkomen die de openbare orde, rust en veiligheid zouden kunnen verstoren of de rechten van de burgers zouden kunnen aantasten en ten slotte strafbare feiten voorkomen, ontdekken en de daders ervan opsporen.

In de steden was de politieman nu geen vreemde meer. Daar zaten de eenheden die belast waren met de Rijkspolitiezorg en de eenheden die belast waren met de gemeentelijke politiezorg, die in 1824 was opgedragen aan de burgemeester voor het verrichten van plaatselijke politietaken.

Verbrokkeld en gebrekkig

Op het platteland, in de kleinere steden en dorpen waren echter geen politie-eenheden gestationeerd. Daar was de politiezorg dan ook verbrokkeld en gebrekkig. Ten dele werd dit gecompenseerd door eenheden van de cavalerie en de in 1814 opgerichte Koninklijke marechaussee met Rijkspolitietaken te belasten.

Tja, er was dus politie, maar de situatie was verre van ideaal: het platteland had hier en daar militaire politie, de steden hadden twee soorten politie zonder duidelijke taakafbakening. Thorbecke's Gemeentewet van 1851 bracht enige duidelijkheid. De taak en de inrichting

van de gemeentelijke politiezorg werd geregeld. En de Algemene of Rijkspolitie werd officieel erkend als de politie-eenheid die was belast met de Rijkspolitiezorg. De gemeentepolitie was aan die Rijkspolitie dienstbaar.

In 1854 kregen de verschillende politie-ambtenaren, die daarvoor in aanmerking kwamen - bijvoorbeeld Gerechtsdienaren, opzieners bij jacht en visserij, dienaren van de gemeentepolitie en de gemeenteveldwachters - bij Koninklijk Besluit een uitbreiding van de bevoegdheden. Ze kregen een bronzen penning, met daarop het woord Rijkspolitie, aan een zwart zijden lint. Die penning gaf blijk van het bezit van bevoegdheden, die 'Commissiën van Rijksveldwacht' werden genoemd en die het uitoefenen van de Rijkspolitiezorg mogelijk maakten. Mensen van de gemeentepolitie mochten voortaan ook buiten de gemeentegrenzen optreden. Deze maatregel kwam de veiligheid en rust op het platteland zeer ten goede.

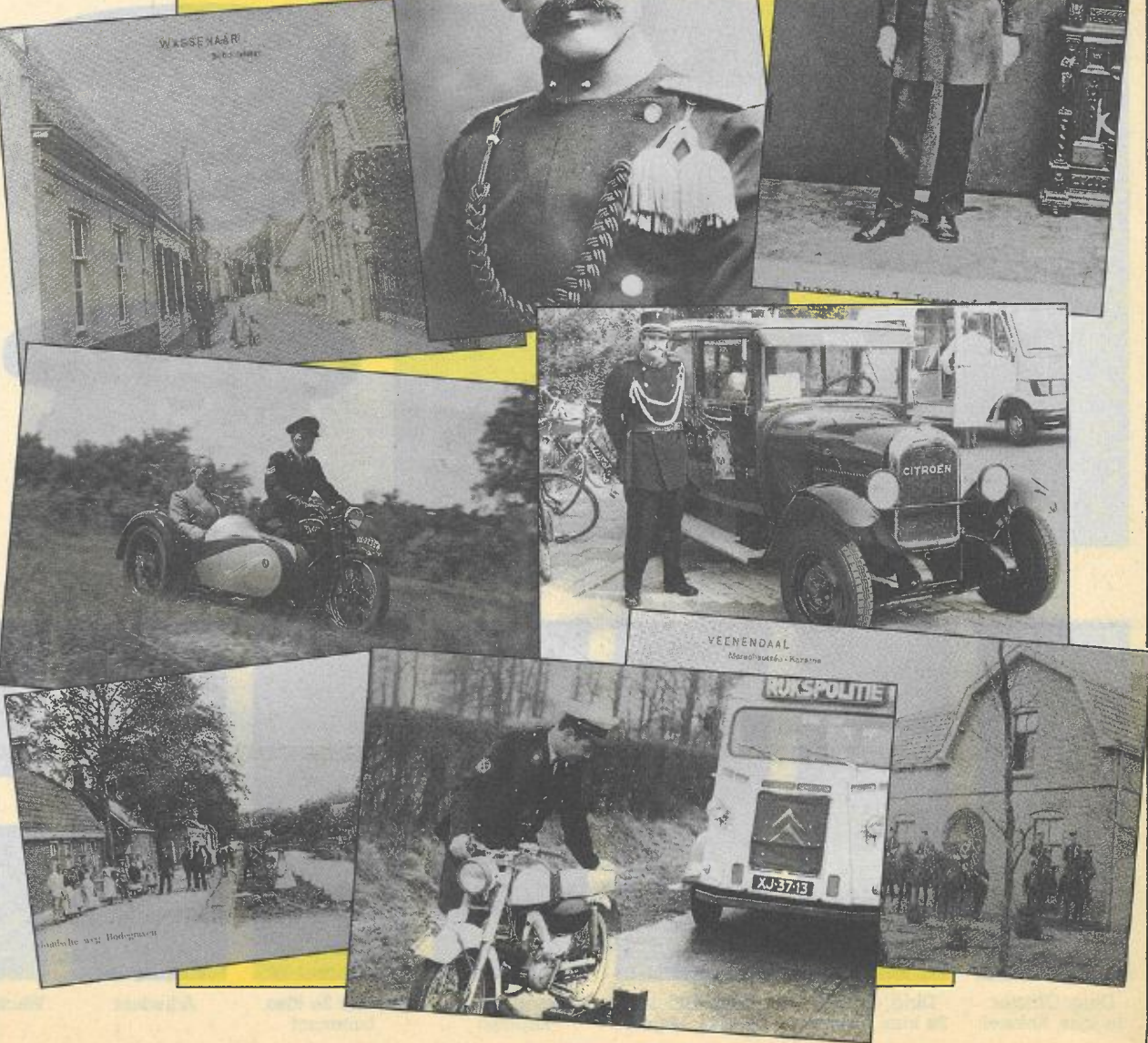
Meer duidelijkheid

Op 11 november 1856 kwam nog meer duidelijkheid: alle burgerlijke politie-ambtenaren, die met de taken van de Rijkspolitiezorg waren belast, werden in één korps geplaatst: het korps Rijksveldwacht. De dienst van Rijksveldwachter werd voor velen niet langer een bijbaantje, maar een hoofdfunctie. Daarnaast bleven gemeentepolitie en het militaire politie-apparaat, de Koninklijke marechaussee, bestaan. De gemeentepolitie voor de gemeentelijke politiezorg en de Marechaussee voor de militaire politiezorg en de Rijkspolitiezorg op het platteland.

Toen de Marechaussee door haar omvangrijke politietaken tijdens de Eerste Wereldoorlog onvoldoende voor de Krijgsmacht beschikbaar bleek kwam er in 1916 een speciale militaire politie onder de naam Politietroepen bij, om de Marechaussee zo veel mogelijk te vervangen.

Uit te breiden

Bij het Rijkspolitiebesluit van 1935 werd de minister van Justi-



tie belast met de taak de Rijkspolitiezorg uit te breiden over alle delen van het land waar de gemeentepolitie niet opereerde.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd als eerste het korps Politietroepen opgeheven en mocht de Marechaussee het

predikaat Koninklijke niet meer voeren. In 1941 werd het korps Rijksveldwacht opgeheven en tezamen met de Marechaussee en de gemeentepolitie verenigd in de Duitse Staatspolitie/Marechaussee.

Na de oorlog kwamen in de steden de gemeentekorpsen

weer terug. Het korps Rijkspolitie werd op 11 november 1945 opgericht om de openbare orde en veiligheid te handhaven in de gemeenten met minder dan 25.000 inwoners. De Koninklijke marechaussee werd in hoofdzaak belast met het politietoezicht in de Krijgsmacht.

VERLEDEN, HEDEN EN TOEKOMST IN HET RIJKSPOLITIEMUSEUM



De meeste voorwerpen zijn door Rijkspolitiemensen van de zolder gehaald.

Zelf beoordelen

Het stichtingsbestuur van het museum meent dat een politiemuseum pas is geslaagd wanneer het juist géén - traditioneel - museum is. Het moet een plaats zijn waar je met plezier rondkijkt en waar je vragen en kritiek kwijt kunt. Of men daar in geslaagd is, moet je zelf maar beoordelen. Kom eens langs! Dan zie je wat er in de loop der tijden allemaal is veranderd.

Het Rijkspolitiemuseum is gevestigd in een gedeelte van het opleidingscomplex van het Korps 'De Weijert'.

Het adres is: Arnhemseweg 348 in Apeldoorn.

Wie wat meer wil weten over de historie van het korps Rijkspolitie, zou eens een kijkje moeten nemen in het Rijkspolitiemuseum in Apeldoorn. Als je er bent, zul je merken dat men zich niet beperkt heeft tot het uitstellen van voorwerpen van de Rijkspolitie. Ook voorwerpen die betrekking hebben op de gemeentepolitie worden tentoongesteld.

Het Rijkspolitiemuseum werd in maart 1981 opgericht en in september 1984 officieel door de minister van Justitie, mr. F. Korthals Altes, geopend.

Het doel van het museum is dat de bezoekers zich een beeld kunnen vormen van de politie in het heden, verleden en de toekomst. Daarom zijn er niet alleen uniformen, surveillancewagens, foto's, documenten en onderscheidingstekens van vroeger en nu te bezichtigen, maar ook moderne apparatuur, waarmee de politie in de nabije toekomst zal gaan werken.

Het complex is per openbaar vervoer, vanaf het NS-station te



Het Rijkspolitiemuseum is gemakkelijk te bereiken met de auto of het openbaar vervoer.

Apeldoorn, te bereiken met de buslijnen 108 (richting Arnhem) en 119 (richting Dieren). Of, vanuit de richting Arnhem, met autobuslijn 108 naar Apeldoorn. In beide gevallen moet je uitstappen bij de halte 'Museum Vaal'. Hoe het museum met de auto te bereiken is, kun je op het plattegrondje zien. Het museum is van maandag tot en met vrijdag geopend van 12.30 uur tot 14.00 uur. Voor eventuele andere tijdstippen moeten afzonderlijke afspraken worden gemaakt bij adjudant P. Gorissen, telefoon 065-330903. De toegang is gratis.

DE SPRINGENDE GRANAAT SYMBOOL VAN HET KORPS RIJKSPOLITIE

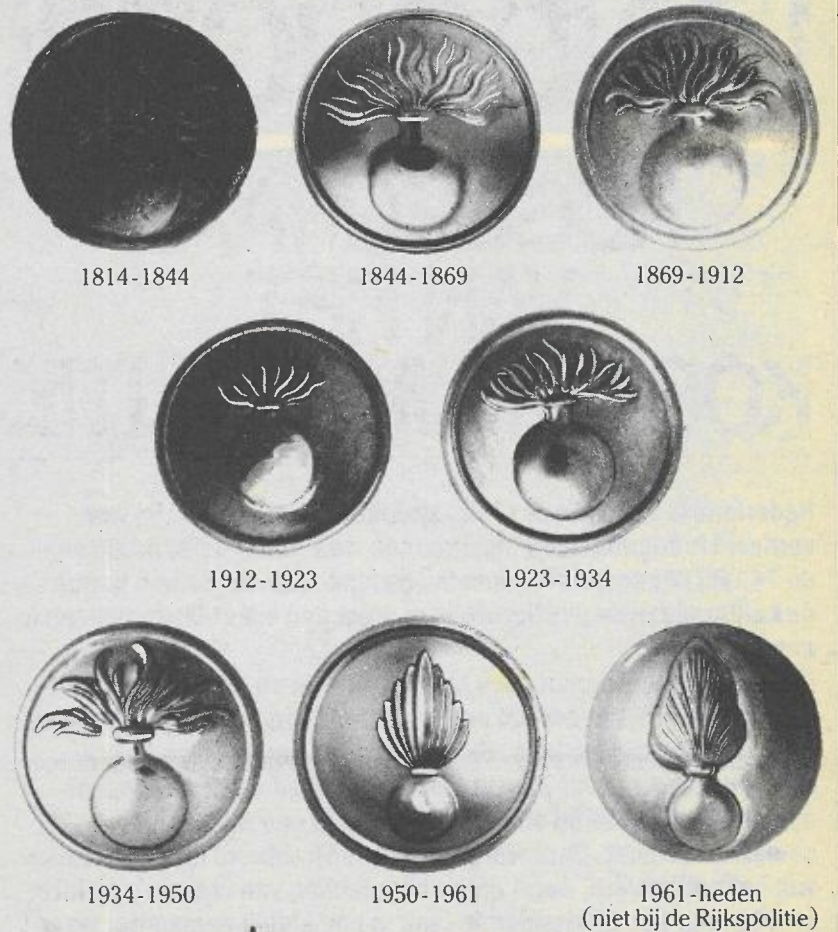


Op de uniformknopen en op de pet van een Rijkspolitie-ambtenaar staat een afbeelding: een soort bloemenvaasje. In werkelijkheid stelt de afbeelding een 'uiteenspringende granaat' voor, sinds de oprichting in 1945 het embleem van het korps Rijkspolitie. Hoe komen ze er aan? Voor de herkomst van het symbool moeten we teruggaan naar

de 17e eeuw. In die jaren deed in Frankrijk een nieuw wapen, de handgranaat, zijn intrede. De eerste granaatwerpende soldaten noemde men Grenadiers. Onder Napoleon bleef deze benaming gehandhaafd voor de elite-eenheden bij de infanterie. Hij kende aan hen en aan zijn Gendarmerie een ere-teken toe: een springende granaat. Ze droegen het sym-

bool ervan op knopen, patroontassen etc.

In 1806 werd in Holland een soort militaire politiedienst opgericht, naar Frans model: 'het korps Koninklijke Gendarmerie'. Men nam het symbool van de Fransen over, maar moest het 8 jaar later, nadat de Fransen uit Holland waren vertrokken, afstaan aan de pas opgerichte 'Nederlandse Koninklij-



1814-1844

1844-1869

1869-1912

1912-1923

1923-1934

1934-1950

1950-1961

1961-heden
(niet bij de Rijkspolitie)1965-heden
(Rijkspolitie)

ke marechaussee'.

Ruim 130 jaar is de granaat in een of andere vorm in ons land bekend geweest.

In 1945 werd het korps Rijkspolitie opgericht. Het eerste personeel van het jonge politiekorps was afkomstig van de

Marechaussee/Staatspolitie. Het merendeel was gekleed in het bezettingsuniform en onttafelde Marechaussee-uniformen. Op de knopen prijkte nog steeds de springende granaat. Toen het korps Rijkspolitie in 1946 nieuwe uniformen kreeg, werd de springende granaat eveneens als embleem gekozen. In 1965 deed het Korps afstand van het oorspronkelijke Marechaussee-model en voerde een model in dat naar rechts openvlamt en de internationaal bekende achtpuntige politiester als achtergrond heeft.

ER ZIT MUZIEK IN HET KORPS RIJKSPOLITIE

Mensen en muziek. Twee zaken die je eigenlijk niet kan en mag scheiden. Door de eeuwen heen hebben mensen muziek gemaakt en voorzover ze zelf geen muziek maakten konden ze er wel van genieten. Bij de politie vind je dus ook muzikanten.

Op 30 juli 1949 namen enkele van die muzikanten het initiatief tot het oprichten van de Rijkspolitiekapel; een particuliere vereniging van Rijkspolitiemensen die in hun vrije tijd gezamenlijk muziek wilden maken. Tegenwoordig is dat gelukkig anders. De kapel, rond de tachtig Rijkspolitiemensen, repeteert en musicceert in diensttijd. Eén dag per week, want de rest van de week werken ze, ergens in Nederland, als politie-ambtenaar.

Dirigent Bep Warnas

De Rijkspolitiekapel treedt zo'n 25 keer per jaar op en repeteert ongeveer even vaak. Dat repeteren gebeurt in Nieuwegein, onder leiding van de dirigent, majoor Bep Warnas.

Het optreden kan overal plaatshebben, bijvoorbeeld in Harlingen bij de beëdiging van jonge wachtmeesters, in Nijmegen bij de intocht van de Vierdaagse, maar ook ergens anders in het land bij de opening van een nieuw Rijkspolitiebureau of bij een jubileumfeest van een stad of dorp. Het repertoire van de kapel omvat, naast voor harmonie-orkesten geëigende muziek, ook veel eigentijdse werken, zoals van Lionell Richie en Stevie Wonder.

Vier aparte bands

Bovendien kunnen zich uit de

kapel vier aparte bands met verschillend repertoire vormen: een Big Band, een Steelband, een Egerländer-Kapelle en een viermans-combo.

De kapel wil kwalitatief goede muziek maken. Alleen Rijkspolitiemannen en -vrouwen, die een behoorlijk muzikaal niveau hebben, kunnen tot de kapel toetreden. Gelukkig is de groep waaruit de kapel kan putten groot: zo'n 14.500 Rijkspolitie-ambtenaren uit heel Nederland.

Het is duidelijk, de Rijkspolitiekapel laat in veel gevallen nadrukkelijk van zich horen. Dit gebeurt niet alleen tijdens optredens en concerten, maar ook op de plaat.



De Rijkspolitiekapel laat nadrukkelijk van zich horen.

In de loop der jaren werden vier single's en zes LP's opgenomen. De laatste is nog verkrijgbaar bij het secretariaat van de Rijkspolitiekapel: Rijkspolitiekapel p/a Postbus 100 3970 AC Driebergen. Tel. 03438-14242, toestel 150.



LANDGROEP:

RUGGEGRAAT VAN HET KORPS RIJKSPOLITIE

Nederland is verdeeld in 17 Rijkspolitiedistricten. Die zijn weer verdeeld in zogenaamde landgroepen waar maar liefst 8.000 van de 14.000 Rijkspolitiemensen in ons land werken. Samen hebben de landgroepen de politiezorg over meer dan vijf miljoen mensen in ons land.

Binnen de landgroepen doen politievrouwen en -mannen zelfstandig hun werk. Wanneer dat nodig is kunnen ze een beroep doen op meer specialistische hulp, die dan door de mensen van het districtsbureau wordt gegeven. Na hun opleiding komen wachtmeesters vrijwel altijd op een landgroep in een Rijkspolitiegemeente terecht. Daar worden ze geconfronteerd met alle kanten van het politiewerk, eerst onder begeleiding van collega's en later zelfstandig. Een afwisselende taak in een kleine gemeente, waar ze veel mensen leren kennen en waar net zoveel mensen de wachtmeester kennen.

Alle politietaken

De dagelijkse dienst is verdeeld over ongeveer 1/3 bureaudienst, sport en schieten en dergelijke en 2/3 dienst op straat. Dat kan te voet, op de fiets of met de auto zijn. De landgroepen verrichten binnen hun gebied alle politietaken, maar ze kunnen niet alles weten en doen.

Voor specialistische hulp kan een beroep worden gedaan op het overkoepelende district. Het district heeft namelijk een aantal specialistische groepen. Eén van die groepen is de Verkeersgroep. Deze groep heeft het toezicht op het verkeer buiten de bebouwde kommen van de gemeenten in het district en kan technische onderzoeken aan auto's, motoren en vrachtwagens verrichten. Dat gebeurt op eigen initiatief of op aanvraag van een landgroep. Een tweede groep is de Recherchegroep, die de criminaliteit moet bestrijden. Die groep is verdeeld in de technische recherche voor het opsporen en vastleggen van sporen, en de tactische recherche voor het verdere recherche-onderzoek (verdachten opsporen, ondervragen, bewijzen leveren e.d.).

Nummer drie is de Bereden groep, de politie te paard. Zij bewijst goede diensten tijdens het zomerseizoen in recreatiegebieden, maar houdt ook toezicht op maneges en vervoer. Een eervolle taak verricht de bereden politie als escorte op Prinsjesdag, daarbij gekleed in een fraai gala-uniform.

De groep Veldpolitie houdt zich bezig met de bestrijding van de wildstropen, toezicht op Jacht-, Visserij-, Natuur-, Milieu- en soortgelijke wetten.

Een vijfde specialistische groep van het district is de Parketpolitie, die bijvoorbeeld de orde bij strafzittingen moet handhaven en arrestanten moet transporteren.

Ten slotte noemen we het bureau Jeugdzaken en Hulpverlening, dat onder meer Slachtofferhulp coördineert en de districts-meldkamer, waar dag en nacht verbinding met surveillerende auto's en de landgroepen wordt onderhouden.

Je ziet het: bij de Rijkspolitie hebben ze experts op allerlei gebieden.



Interview met een groepscommandant

Adjutant W. Vermeulen is commandant van de groep Pijnacker (district 's-Gravenhage). We spraken met hem over het werken op een landgroep.



Adjutant W. Vermeulen: "Je bent eigenlijk de manager van een landgroep".

Wat is het dagelijks werk binnen zo'n groep?

"Vooraf veel surveilleren. Met de auto, de fiets of te voet. Verder nogal wat administratief werk op het bureau. Spectaculaire dingen, zoals een overval of een grote brand zijn er in de praktijk maar weinig. De politiemans of -vrouw gaat zoveel mogelijk de straat op om de orde te handhaven, hulp te verlenen en zoveel mogelijk problemen te voorkomen. Preventief werken dus".

De mensen op een landgroep moeten blijkbaar heel veelzijdig zijn?

"Voor een deel wel. De politiemans of -vrouw moet - en daar wordt ie ook voor opgeleid - de hele basis-politiezorg kennen. Maar uiteraard kunnen politiemensen niet alles. Vandaar dat soms assistentie nodig is van specialistische groepen van het district. In ons geval is dat het district 's-Gravenhage. Als politiemans of -vrouw ga je niet alleen een woning binnen waar iemand met een vuurwapen zich schuil houdt. Dan laat je een arrestatieteam komen. Die mensen zijn speciaal voor dat werk opgeleid. Als er vingerafdrukken afgenomen moeten worden, dan vraag je assistentie van de technische recherche. Zulke ondersteuning vragen we dus als we zelf de specialistische kennis niet in huis hebben, niet over de technische middelen beschikken of gewoon even krap in het personeel zitten. Maar we doen niet zo snel een beroep op de specialistische groepen, het meeste kunnen we zelf".

Wat is de taak en functie van een groepscommandant eigenlijk?

"Als groepscommandant zorg je er allereerst voor dat het personeel de mogelijkheden en voorwaarden krijgt om goed te kunnen werken. Je moet dan overleggen met de wachtmeesters van je groep en hun wensen doorspelen naar het district. Verder neem je de post door, je bent hulpofficier van Justitie, je praat namens de groep met be-

wonersverenigingen en dergelijke. Ook houd je contact met mensen zoals de burgemeester, de brandweercommandant, de directeur gemeentewerken en de staf van het district. Je bent eigenlijk een 'manager', die de verantwoordelijkheid draagt voor wat er gebeurt. Ik zie mezelf overigens meer als begeleider dan als leider van het personeel. Er is veel overleg met hen en initiatieven worden op prijs gesteld. In principe neem ik niet alleen de beslissingen, uitsluitend als het niet anders kan".

Wat is het belangrijkste verschil tussen de landgroep vroeger en nu?

"Er zijn nogal wat verschillen. De hele maatschappij is in enkele tientallen jaren veranderd. De politie is daarin meegegaan en heeft zich aangepast aan de hedendaagse samenleving. Een voorbeeld: toen ik 22 jaar geleden bij de politie kwam was de fiets vrijwel het enige vervoersmiddel. Later kwam de auto en gingen we daar onmiddellijk enthousiast mee surveilleren. Het opmerkelijke is dat we er tegenwoordig weer naar streven de politiemans meer op de fiets en te voet te laten surveilleren. Dan staat hij toch weer wat dichterbij de burger. Ook de politiemans op zich heeft een ontwikkeling doorgemaakt. Volgens mij is de huidige politie-ambtenaar beter geschoold dan die van vroeger. Een verschil is ook dat de politiemans in zijn dorp toen een enorm gezag uitstraalde. Tegenwoordig zie je dat nauwelijks meer, hooguit bij de wat oudere mensen. Ik heb daar

overigens geen moeite mee, hoor. Het hoort bij deze tijd. De moderne politiemans is geen bijzonderheid meer: hij maakt deel uit van de gemeenschap. Toen ik pas bij de politie was, kon ik het absoluut niet maken om in mijn vrije tijd in korte broek door het dorp te lopen. Gelukkig kan dat tegenwoordig wel".

Een greep uit de activiteiten van een landgroep

De Rijkspolitiemans of -vrouw op een landgroep is een allrounder. Dat is al vaak gezegd. Wat doet iemand dan zo de hele dag? Kijk maar even mee:

- kleine technische onderzoeken van personenwagens;
- controle van de Vreemdelingenwetgeving;
- illegale zenders opsporen;
- geven van verkeersadviezen aan gemeentelijke commissies;
- gegevens bijhouden over vermiste en gevonden (brom-)fietsen;
- persberichten maken voor de regionale kranten;
- begeleiden van verkeersbrigadiers;
- rijden langs huizen van mensen, die met vakantie zijn;
- bureu- of familieruzies sussen;
- controle op het illegaal storten van huisvuil;
- controleren van voliëres;
- controleren en coördineren van kienen en andere kansspelen;
- aangiftes opnemen;
- contacten met mensen van het maatschappelijk werk;
- houden van lezingen op scholen;
- toezicht op het verkeer;
- typen;
- én voorlichting geven over Voorkoming Misdrijven aan het publiek.



De mensen op de landgroepen zijn allrounders.

DISTRICTSMELDKAMER

ALS EEN SPIN IN 'T WEB



Aan de politie heb je bijna niets wanneer je ze niet kunt bereiken. Daarom is een meldkamer dag en nacht bereikbaar. Een voorbeeld van zo'n meldkamer is die van het district Utrecht in Zeist. Hier staat onder meer de computer 'Bartje', genoemd naar een commandant. Een autokenteken is voor Bartje voldoende om snel gegevens op te diepen over merk, kleur, eigenaar, adres van de eigenaar, chassisnummer enz. Wanneer iemand uit de surveillancewagens hier per mobilofoon een kenteken doorgeeft, komt hij of zij via Bartje snel te weten wie er in de aan te houden auto kan zitten en ook wat de inzittende eventueel op zijn of haar kerfstok heeft. Bartje neemt verder geregeld de namen van alle hotelgasten in de omgeving door. Tijdens zo'n steekproef verschijnen dan op het scherm keurig de namen van de mensen die in het opsporingsregister staan vermeld. De telefonist van de meldkamer heeft de beschikking over een aantal directe telefoonlijnen met de brandweer, de spoorwegen, staatsbosbeheer en andere instanties. Alle auto's van het district staan op een paneel met lampjes die aangeven of de auto op pad is of niet.

Mobiel

De meldkamer zelf is ook enigszins mobiel: in sommige gevallen, bijvoorbeeld tijdens een optreden van de Mobiele

Eenheid, gaat er een mobilofonist(e) mee om vanuit een speciaal commandovoertuig het berichtenverkeer te onderhouden.

In het kantoor van een

groepsbureau is de apparatuur niet zo uitgebreid als in de districtsmeldkamer. Hier spelen de portofoon, de mobilofoon en de telefoon een belangrijke rol. De draagbare portofoon wordt gebruikt voor het contact tussen surveillerende politiemensen onderling. Via de mobilofoons in de auto kan worden gesproken met het groepsbureau en met de districtsmeldkamer. Op het groepsbureau staat ook telexapparatuur en een personal computer. Op deze laatste kan bijvoorbeeld informatie van de Rijksdienst voor het Wegverkeer worden opgeroepen.

In een kleine gemeente is het niet altijd mogelijk om het groepsbureau dag en nacht open te houden. De surveillancediensten gaan echter gewoon door. Het contact gaat dan via de districtsmeldkamer. Wanneer dan iemand 's avonds of 's nachts opbelt naar het groepsbureau wordt er automatisch naar het district doorverbonden.

Op surveillance met de landgroep

Eén van de bekendste politieauto's van Nederland is de surveillancewagen van de landgroepen van de Rijkspolitie; een witte Volvo 340, met opvallende knal oranje-rode 'hoeken' erop. We reden er een dagje in mee met Marie-José van Swaay (22) en haar collega Jan van Gelder (33). Zij werken allebei bij de landgroep Grave van het district Den Bosch.

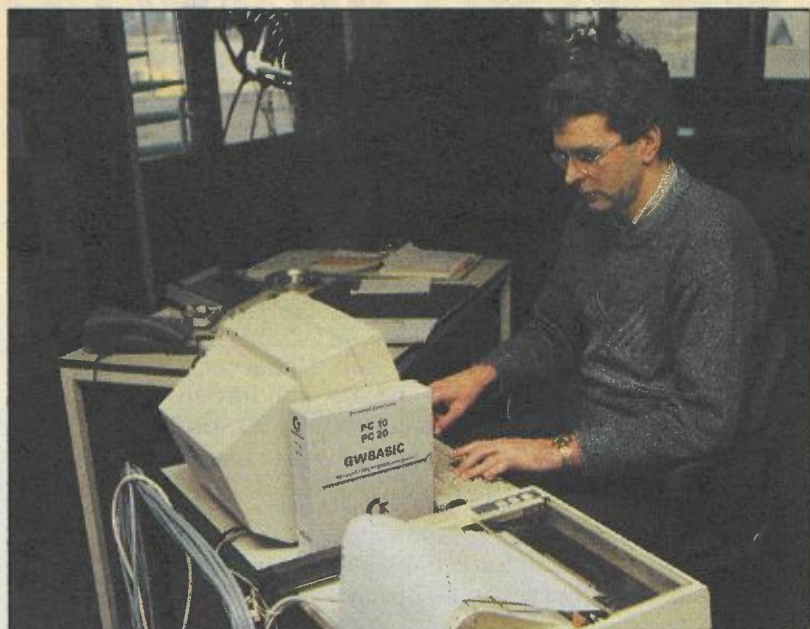
Waarom kozen zij voor deze baan? Jan: "Ik ben bij de Rijkspolitie gegaan omdat het werkterrein me erg aansprak. Je kunt in dit werk echt iets voor andere mensen doen". Marie-José voegt eraan toe: "Bij mij was het de afwisseling die me trok. Wanneer je 's ochtends de dienst begint, weet je nooit wat je die dag allemaal zult gaan doen".

Op deze dag is een van de eerste taken het vangen van een ontsnapte koe. De auto wordt langs de kant gezet en samen rijden Jan en Marie-José de koe terug naar het juiste wei-

land. Even later wordt een vrachtwagen gecontroleerd. Alles is in orde en de chauffeur wordt een goede reis toegewenst. In de auto staat de mobilofoon de hele tijd aan. Een burger die hulp nodig heeft kan de meldkamer in Den Bosch bellen. Daar wordt het bericht doorgegeven aan de surveillanceauto die er het dichtst in de buurt is. Ook vanuit het groepsbureau kunnen er meldingen komen. Wanneer er via de mobilofoon geen klussen voor hen komen, surveilleren Jan en Marie-José.

Goed rondkijken

Ze letten op het verkeer, de omgeving, verdachte situaties enzovoort. In de winkelstraat van Grave wordt gestopt bij een half op de stoep geparkeerde auto. Net als Jan zijn bonboekje trekt komt de eigenares aangerend. "Sorry", verontschuldigt ze zich, "Ik moest alleen even iets afhalen en ik kreeg de auto zo snel niet netjes geparkeerd". Deze keer komt ze er met een berisping vanaf.



Binnen enkele minuten weet de politie wat de inzittende op zijn kerfstok heeft.



De mensen op de weg vragen via de portofoon gegevens aan de meldkamers.

"Het verkeer neemt een belangrijk deel van ons werk in beslag", vertelt Jan. "Je hebt hier te maken met zeer gevaarlijke tweebaanswegen, dorpsstraatjes, een snelweg, onverharde wegen buiten de bebouwde kom en fietspaden.

Verder vind je allerlei soorten weggebruikers, van fietsers tot landbouwvoertuigen. Dat levert snel een heleboel werk op". In de Volvo ligt allemaal materiaal dat nodig kan zijn tijdens een surveillance. Een verbandtrommel, gereedschap en een reddingsklos voor hulp aan drenkelingen. Op het dak zijn zwaailichten, sirene, stopbord en megafoon in een opvallende constructie verwerkt.

Marie-José: "Mensen herkennen ons uit de verte en dat werkt preventief. De mensen in het dorp weten ook dat je bij de politie bent en ze spreken je eerder aan als ze problemen hebben. Het kan gebeuren dat je bepaalde zaken zo al ziet aankomen voor je er als politiemans of -vrouw op af wordt gestuurd".

REBUS

Wat vertellen deze plaatjes over de Nederlandse politie?



Oplossing op pag. 22.

RECHERCHE WERK



Geen krijtlijnen om de plaats waar het lijk gevonden is aan te geven, zoals in de televisieseries.

HEEL ANDERS DAN OP DE TELEVISIE

In televisie misdaadseries wordt altijd binnen drie kwartier een misdaad gepleegd en keurig opgelost. In werkelijkheid komt daar wel wat meer bij kijken. Vaak is de oplossing daar het resultaat van maanden of zelfs jaren speuren door de daarin gespecialiseerde politie-afdeling, de recherche. Die recherche is onderverdeeld in twee soorten, de technische en de tactische recherche.

De tactische recherche doet het algemene speurwerk en de technische recherche houdt zich vooral bezig met allerlei sporen, zoals vinger- en schoenafdrukken.

Tactische rechercheurs vind je bij de landgroepen en de districten. De technische rechercheurs alleen bij de districten.

Ondersteunend

Binnen een landgroep zijn er één of meer mensen die zich speciaal toeleggen op het recherchewerk. Ze zijn herkenbaar, of eigenlijk niet herkenbaar, omdat ze geen uniform dragen. Tot hun werkgebied behoren alle misdrijven die binnen een landgroep worden gepleegd en al het werk dat daaraan vastzit: opsporen, verdachten aanhouden, getuigen en verdachten horen en uiteindelijk proces-verbaal opmaken.

Omdat criminelen meestal niet keurig binnen de grenzen van een landgroep werken, wisselen de rechercheurs van verschillende landgroepen en/of gemeentepolitiekorpsen veel informatie met elkaar uit.

Het kan gebeuren dat er binnen een landgroep behoefte is aan meer mankracht of aan rechercheurs met specialistische

kennis. Dan kan een beroep worden gedaan op de districtsrecherche.

"De groepsrecherche doet in zo'n geval meer het praktische, uitvoerende werk. Wij werken enkel ondersteunend, soms ook coördinerend wanneer een zaak zich over meerdere landgroepen uitstrekt. De plaatselijke politie draagt bij het onderzoek toch de verantwoordelijkheid", vertelt J. Visscher.

Hij is teamleider van de tactische recherche in het district Zwolle. De districtsrecherche werkt ook zelfstandig aan onderzoeken. Soms, bij gecompliceerde fraudezaken, betekent dat maanden werk.

Visscher: "Als het vermoeden bestaat dat bij een bedrijf gefraudeerd wordt, moet de hele boekhouding van de afgelopen jaren worden doorgewerkt. Alle personeelsleden moeten worden verhoord, enzovoorts. Daar gaat enorm veel tijd in zitten".

DE SHERLOCK HOLMES VAN DE POLITIE:

'Sporen liegen niet'

De technische recherche is één van de specialistische afdelingen van een district. Door de rechercheurs worden de sporen bij een misdrijf onderzocht en fotografisch of op video vastgelegd. Daarbij kan het om een inbraak gaan, maar ook om brand of moord.

De technische recherche rijdt in een opvallende stationcar met daarin alles wat er voor het werk nodig is. En dat is nogal wat: fotokoffer, sporenkoffer, gipsafdrukset, lichtkoffer, markerings- en indicatiekoffer en een 'post-mortem'-koffer. In die laatste koffer zitten spullen om dodelijke slachtoffers te identificeren.

Ronald Fidder (38), is al vijf jaar in dienst bij de technische recherche van het district Dordrecht. "De sporen, oftewel de stille getuigen, zijn uitermate belangrijk. Ze kunnen immers niet liegen, hooguit verkeerd worden geïnterpreteerd. Juist voor de bewijsvoering in strafzaken zijn de sporen van groot belang".

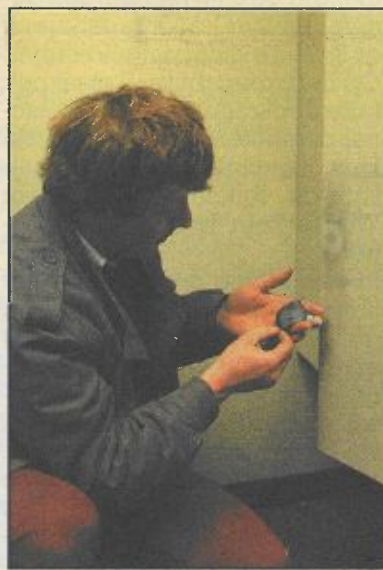
Als voorbeeld noemt Fidder de moord op een bejaarde vrouw in Barendrecht. Die moord werd in 1983 gepleegd en kon uiteindelijk bijna twee jaar later worden opgelost.

Ronald: "Het tactisch onderzoek gaf geen enkele aanwijzing. Wel waren op een glas enkele vingerafdrukken gevonden. Nadat in Barendrecht enkele honderden mensen vrijwillig hun vingerafdrukken hadden laten nemen, kwam de dader tevoorschijn. Hij bekende prompt. Alle andere vingerafdrukken werden overigens meteen weer vernietigd".

Geen vingerafdruk is gelijk

Vingerafdrukken zijn een prima hulpmiddel om iemand op te sporen. Bij de recherche spreekt men van een 'dactyloscopische identificatie'.

De dactyloscopie gaat uit van de zogenaamde papillairlijnen, de dunne lijntjes die in allerlei vormen voorkomen op je handen en je voeten. Eigenlijk zijn



deze lijnen rijen tastknobbeltjes. Met name op de vingertoppen vormen de lijnen een bepaald figuur, zoals een boog, een lus of een kring. De lijnen op de rest van de hand en op de voeten zijn veel grover.

Daarom wordt bij de dactyloscopie ook de meeste aandacht geschonken aan de vingertoppen.

Al in de oudheid waren er volksstammen die wisten dat je papillairlijnen op je vingertoppen hebt en zij kenden ook al de mogelijkheid om die lijnen als identificatiemiddel te gebruiken. Deze werkmethode werd in Nederland in 1907 officieel ingevoerd als identificatiemiddel. De voordelen ervan zijn niet te ontkennen: de lijnen blijven gedurende je hele leven hetzelfde lijnenspel hebben.

Voor het samenstellen van een dactyloscopisch signalement maakt de recherche gebruik van een formulier zoals hiernaast is afgebeeld. In de bovenste vakken staan de 'gerolde' vingerafdrukken, in de onderste de 'platte'.



De technische recherche maakt gipsafdrukken van sporen.

No. _____				
Naam _____				
Voornamen _____				
Geb. _____		Tc _____		
Land _____		Woonplaats _____		
Art. _____		Zaak nr. _____		
Delict _____		Getuige <input type="checkbox"/> Asiel <input type="checkbox"/> Vast st. Id. <input type="checkbox"/>		
RECHTERDUIM	WIJSVINGER 9/10	MIDDELVINGER 10/11	RINGVINGER 11/12	PINK
LINKERDUIM	WIJSVINGER 9/10	MIDDELVINGER 10/11	RINGVINGER 11/12	PINK
LINKERHAND	GELIJKTUJDIGE AFDRUK DER VIER VINGERS EN DAARNA VAN DE DUIM		RECHTERHAND	GELIJKTUJDIGE AFDRUK DER VIER VINGERS EN DAARNA VAN DE DUIM
Opgenomen te _____			HANDTEKENING VAN DE GEDACTYLOSCOPEERDE	
de _____ 19 _____ door _____				
geclass. door _____			GR. 13284 A 1983	
gecontr. door _____				

Een dactyloscopisch signalement.



POLITIE TE PAARD

IDEALE COMBINATIE IN BOS, DUIN EN OP HET STRAND

Een paard is meer dan alleen maar een vervoermiddel, zeker bij de Rijkspolitie. Of zoals adjudant M.A. van der Graaff van de Bereden groep in Hoogeveen zegt: "In sommige situaties bereik je met één politieman of -vrouw te paard meer dan met zestig man te voet". Hij ziet een aantal duidelijke voordelen: "Je hebt een goed overzicht van de omgeving en tegelijk ben je duidelijk herkenbaar en aanspreekbaar. Als we ergens komen willen kinderen vaak even het paard aaien en dan maken wij een praatje met de ouders. Zo heb je, dankzij dat paard, meteen een goede relatie met het publiek. Ook kun je op moeilijk bereikbare plaatsen komen. Door een diepe plas, of aan de kust door anderhalve meter zeewater gaan is geen probleem. Met een motor of auto hoef je dat nauwelijks te proberen".

Voordat een paard in dienst komt heeft het al een lange periode van selectie en training achter de rug. Een speciale commissie koopt, bij voorkeur jonge, paarden die een schouderhoogte hebben van ongeveer 1.63 tot 1.73 m. Schimmels (witte) en bonte paarden worden niet gekocht, omdat die teveel uit de toon zouden vallen bij een escorte.

Met rook

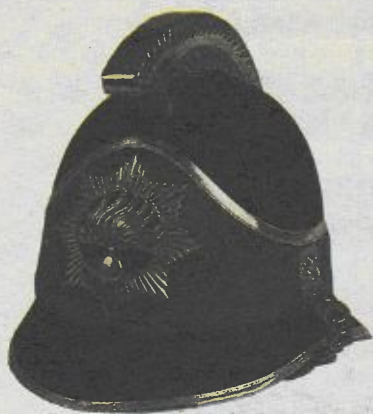
De paarden hoeven geen top-prestatie te leveren, maar ze moeten wel heel betrouwbaar en rustig in het vaak drukke verkeer zijn. Wanneer een paard is goedgekeurd, wordt het gedurende een jaar afgericht in een speciaal opleidingscentrum in Bilthoven. Daarna wordt het paard ingedeeld bij één van de zes Bereden groepen van de Rijkspolitie in Bergen, Bilthoven, Bostel, Hulshorst, Wassenaar of Hoogeveen. In die groep wordt het paard dan verder getraind en op verschillende situaties voorbereid. Dat kan gebeuren met rook, langs de zee, in een drukke winkelstraat of bij een motorcrosswedstrijd.

Ook de politiemensen die de paarden gaan berijden krijgen een opleiding in Bilthoven. Aan bod komen onder meer rijlessen, de verzorging van het paard en EHBO voor dieren. Daarna wordt gekeken welk paard het beste bij welke persoon past, want het moet goed klikken voor het beste werkresultaat.

Bereden groepen assisteren vaak andere groepen en diensten. Dat kan gaan om een surveillance in een bepaald gebied, of de zaken in de gaten houden bij een belangrijke wedstrijd. Hiervoor zijn speciale vrachtwagens beschikbaar, waarmee verschillende paarden tegelijk vervoerd kunnen worden.

Ook op het paard zittend heb je de beschikking over de modernste politie-apparatuur; in een zadeltas zit een mobilfoon met tachtig kanalen. Ook kan een portofon voor verbinding zorgen. Als vrijwel de enige politiediensten in Nederland hebben de Bereden groepen de beschikking over geweren waarmee een soort spuit met

verdovend middel kan worden afgevuurd. Het verdovingsgeveer mag alleen met de uitdrukkelijke toestemming van de officier van Justitie worden gebruikt; bijvoorbeeld als een gevaarlijk dier onrust zaait en een bedreiging is.



Gouden Koets

Tot de taken van de bereden behoren onder meer het escorteren van de Gouden Koets op Prinsjesdag, het patrouilleren door natuurgebieden en over het strand en het controleren van veevervoer.

Ook kijken ze geregeld bij maneges of de paarden en pony's goed verzorgd worden.

Van der Graaff: "We zijn natuurlijk geen dierenartsen, maar door ervaring zie je al snel genoeg of er bijvoorbeeld sprake is van dierenmishandeling".

De Bereden groepen maken ten slotte deel uit van de Mobile Eenheid.

"Het is minder prettig wanneer de paarden daarbij ingezet moeten worden, maar wel noodzakelijk", aldus Van der Graaff. "Uiteraard moet je bij rellen niet al te grote risico's nemen met je paard. Het blijven ten slotte dieren. Dat wordt ook nog wel eens vergeten door automobilisten die bijvoorbeeld luid toeterend langsrijden".



"Soms bereik je met één man te paard meer dan met zestig man te voet!"

DE STRIJD TEGEN STROPERERS



De mensen van de Veldpolitie zijn echte natuurliefhebbers.

De naam zegt het al: Veldpolitie kom je tegen in het veld. Ze werken dan ook meestal buiten de bebouwde kom, in polders, bossen, duinen en andere natuurgebieden. De Veldpolitie

werd in 1955 opgericht in Hoog-Soeren, om de wildstropen daar tegen te gaan. Nu zijn er zeven groepen: in Breda, Bostel, Zeist, Maasbracht, Hansweert, Ommen en Apeldoorn.

Het verzorgingsgebied van een Veldpolitiegroep strekt zich uit tot ver buiten de grenzen van het eigen Rijkspolitiedistrict. Hun werk is het toezicht houden op de naleving van allerlei wetten die met milieu en natuur te maken hebben, zoals de Vogelwet, de Vuurwapenwet, Jachtwetten en allerlei natuurbeschermingswetten. De mensen die er werken zijn dan ook echte 'natuurspecialisten'. Sommigen zijn vroeger bijvoorbeeld jachttopziener geweest. Adjudant P.C.J. de Jongh uit het district Breda: "We zijn sterk afhankelijk van het seizoen en het weer. In het voorjaar letten we op heel andere zaken dan in de herfst. De vogelvangerij, om maar wat te noemen, wordt beoefend in de winter".

Minder leuke kanten

"Je moet wel een echte natuurliefhebber zijn, want ons werk heeft zeker wat minder leuke kanten. Je ligt bijvoorbeeld wel eens een hele nacht in de vrieskou te wachten op een stroper die niet wil komen".

De stroperij bestrijden is nog steeds een belangrijk deel van de taak van de Veldpolitie, ook al weten veel mensen niet eens dat het tegenwoordig nog gebeurt. En voor de meeste stroperen komt het op een gegeven moment toch tot een confrontatie met de politie.

Adjudant de Jongh: "Stroperen zijn nu eenmaal meestal niet zo zachtmoedig. Wanneer we er één op heterdaad betrappen, gaat het er vaak hard aan toe, met als resultaat een wilde achtervolging".

Bij zo'n achtervolging werd vroeger vaak de G-stop gebruikt, een soort spijkerplank. Wanneer je daar overheen reed, liepen je banden langzaam leeg. Nu mag de G-stop niet meer gebruikt worden.

De Veldpolitie is opvallend gekleed en rijdt in dito auto's. Verder heeft een groep de beschikking over onder meer zoeklampen, nachtkijkers, kleine motorboten die op een trailer achter de auto gehaakt kunnen worden en speciale isoleringskleden voor in de kou. Om dit werk goed te kunnen doen onderhoudt de Veldpolitie contacten met de plaatselijke politiekorpsen, met jachttopziers, de provincie, staatsbosbeheer en het ministerie van Landbouw en Visserij. Ze ondersteunen ook de landgroepen van de Rijkspolitie die vaak met dezelfde zaken te maken hebben.



Er wordt nog steeds gestroopt in de bossen en de duinen.

VOOR MINDERJARIGEN IS ER JEUGDZAKEN

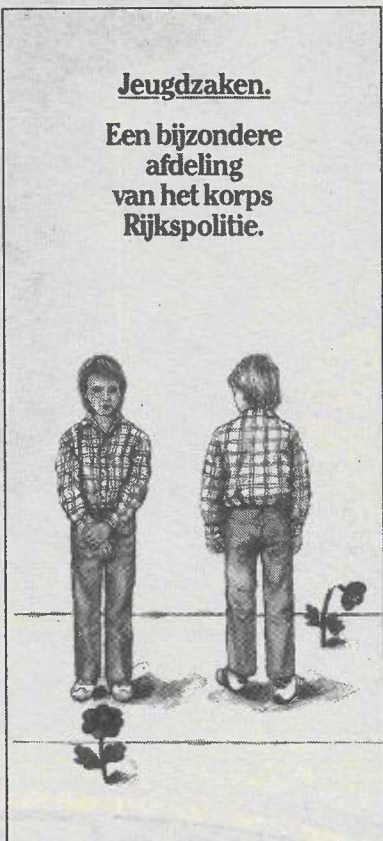
Een meisje dat van huis wegl loopt. Een puber die een bromfiets steelt. Een kleuter die getuige is van een roofoverval. Zo op het eerste gezicht hebben deze drie zaken niets met elkaar gemeen. De overeenkomst is dat het alle drie politiezaken zijn, waar jongeren bij zijn betrokken. Dat vereist soms een speciale aanpak. De mensen van de landgroep kunnen daarom ondersteuning krijgen van hun collega's van de sectie Jeugdzaken en Hulpverlening van het district. Deze sectie houdt zich bezig met jongeren tot achttien jaar, die een strafbaar feit hebben gepleegd of die daarvan het slachtoffer of getuige zijn. Ook wie wat ouder is, maar nog wel minderjarig, kan met rechters van Jeugdzaken te maken krijgen. Bijvoorbeeld iemand die van huis wegl loopt.



Het bijzondere is dat deze afdeling ook adviezen geeft aan de officier van Justitie, de kinderbescherming en aan hulpverleningsinstanties. Het belang van de jongere of het kind staat daarbij voorop.

Specifieke jeugdproblemen

De sectie Jeugdzaken en Hulpverlening bestaat meestal uit vijf politiemensen; mannen en vrouwen. Ze hebben allemaal minstens vier jaar ervaring



Jeugdzaken.

Een bijzondere afdeling van het korps Rijkspolitie.

in het Rijkspolitiewerk. Iedereen krijgt een extra opleiding en verdiept zich in de specifieke jeugdproblemen. Politiemensen die jeugdzaken behandelen dragen meestal geen uniform, wat prettig kan

zijn wanneer ze op huisbezoek gaan. Dat kan bijvoorbeeld nodig zijn wanneer een klein kind getuige is geweest van een misdrijf. Zo'n kind praat dan gemakkelijker. Een veel gebruikt hulpmiddel is het laten naspelen van de gebeurtenissen met een pop of het laten tekenen van het voorval. Dat spreekt kinderen aan.

Stel nu eens dat een jongere een strafbaar feit pleegt en met de politie in aanraking komt. In overleg met Jeugdzaken wordt dan bekeken welke aanpak het beste is. Misschien wordt er een proces-verbaal gemaakt voor de officier van Justitie. Die kan dan beslissen of er een rechtszaak van komt.

Om het werk goed te kunnen doen hebben de politiemensen op de landgroepen regelmatig contact met plaatselijke, hulpverlenende instanties. Schoolhoofden, artsen en leiders van jeugdclubs om er maar eens een paar te noemen. De contacten met regionale of provinciale instellingen, zoals de Raad voor de Kinderbescherming en het Bureau Vertrouwensarts, lopen meestal via de sectie Jeugdzaken en Hulpverlening van het district.

LOGICA

Vijf mannen werken bij het korps Rijkspolitie. Zij doen echter dienst in verschillende districten, hebben verschillende rangen en gaan met verschillende vervoermiddelen naar hun werk. Wie heeft welke rang? In welk district werkt hij? Hoe gaat hij naar het bureau?

Dit lijkt een moeilijk vraagstuk, maar met gezond verstand en een systematische aanpak is er uit te komen. Lees de aanwijzingen zorgvuldig, noteer in de tabel plussen en minnen. Langzamerhand wordt het aantal mogelijkheden steeds kleiner. Ten slotte is het mogelijk de juiste oplossing in de kleine tabel in te vullen. Succes!

	Wachtmeester 1e kl.	Adjutant	Majoor	Kapitein	Oppervachtmeester	Alkmaar	Groningen	Breda	Apeldoorn	Middelburg	Fiets	Bus	Trein	Bromfiets	Auto
Veenstra															
Meyer															
Van Lier															
Pietersma															
Van der Sluis															
Fiets															
Bus															
Trein															
Bromfiets															
Auto															
Alkmaar															
Groningen															
Breda															
Apeldoorn															
Middelburg															

Oplossing op pagina 22

Naam	Rang	District	Vervoer

AANWIJZINGEN

- De politieman die in Alkmaar werkt, gaat met de auto.
- Pietersma is geen adjutant. Hij reist dagelijks naar Apeldoorn.
- De majoor pakt de bromfiets. Zijn bestemming is niet Apeldoorn en ook niet Middelburg.
- Meyer is onlangs bevorderd tot oppervachtmeester.
- De wachtmeester 1e klasse werkt in het meest noordelijke district.
- Veenstra doet geen dienst in Breda.
- Van Lier, die met de bus reist, heeft een hogere rang dan wachtmeester 1e klasse.
- De politieman die in Apeldoorn werkt heeft geen fiets.

SLACHTOFFER VAN EEN MISDRIJF



ook een zorg van de politie

Stel voor je fiets wordt gestolen. Of je brommer. Of er wordt ingebroken bij je thuis. Of je wordt mishandeld. Of beroofd. Dat is erg, want je bent je spullen kwijt of je moet naar de dokter. Maar vaak blijft het daar niet bij. Veel mensen, niet alleen oude, houden er last van dat er zulke dingen met hen zijn gebeurd. Ze kunnen 's nachts niet slapen of hebben angst om over straat te gaan. Of ze worden woedend over wat er gebeurt. Ook weten ze vaak niet goed of ze een schadevergoeding kunnen krijgen en hoe dat dan moet worden aangepakt. De ervaring heeft geleerd dat niet alleen slachtoffers, maar ook familie en vrienden, daar niet altijd raad mee weten.

In veel plaatsen in Nederland zijn er groepjes mensen die zich het lot van slachtoffers aantrekken en werkzaam zijn, vaak als vrijwilliger, bij slachtofferhulpprojecten. Niet alleen door te zeggen hoe erg ze het allemaal vinden en dat ze hopen dat het nooit weer zal gebeuren; nee, ze helpen je ook echt. Ze helpen bij het verwerken van emoties, zoals angst, woede, agressie of schaamte. Ook geven ze informatie over hele praktische zaken, zoals het inzetten van een nieuw slot in bijvoorbeeld de voordeur. Ze helpen bij het invullen van allerlei formulieren voor de verzekering of om schadevergoeding van de dader te eisen. Ze kunnen helpen bij het voorkomen dat zulke dingen weer gebeuren.

Op dit moment zijn er ongeveer 30 slachtofferhulpprojecten, verspreid over het hele land. Landelijk zijn deze projecten verenigd in het Landelijk Overleg Slachtofferhulp. Mensen die een hulpverleningsproject willen beginnen, kunnen daar informatie krijgen.

De politie

In slachtofferhulpprojecten speelt de politie een belangrijke rol. Vrijwel altijd krijgt zij met de slachtoffers te maken. De politie verleent meestal niet zelf de hulp, maar kan er wel voor zorgen dat slachtoffers in contact komen met de mensen die dat wel doen. SlachtofferZORG is misschien dan ook een beter woord voor wat de politie doet. Sedert maart 1986 is dat vastgelegd in een officiële regeling.

Veel van de slachtofferhulpprojecten geven in hun omgeving folders uit waarin precies staat wie je kunt bellen en wat de hulpverleners allemaal voor je kunnen doen. Landelijk is er, door het ministerie van Justitie, ook een brochure gemaakt. Op alle politiebureaus in Nederland ligt de folder. Maar ook bij tal van hulpverleningsinstanties, zoals ziekenhuizen, vertrouwensartsen, bureaus voor rechtshulp, instellingen voor maatschappelijk werk, etc. Heb je belangstelling voor een van de folders, loop dan eens een politiebureau binnen en vraag er naar.



Slachtoffer van een misdrijf

en dan?

PROJECTEN VOOR SLACHTOFFERHULP

Alkmaar	072-195555
Almelo	05490-22244 / 15661
Amsterdam	020-228441
Apeldoorn	055-415415
Arnhem	085-422833 / 524232
Bergen op Zoom	01640-37056
Breda	076-222330
Bussum	02159-15551
Delft	015-145365
Den Bosch	073-201911
Den Haag	070-102905
Den Haag	070-639470
Deventer	05700-20900
Doetinchem	03840-43333
Ede	085-426167
Eindhoven	040-440440
Emmen	05910-14960
Goeree Overflakkee	01878-1110
Groningen	050-186266
Haarlem	023-256198
Helmond	04920-38888, tst. 139
Hilversum	035-45544
Hoogeveen	05280-66465
Hoorn	02290-14505
Leeuwarden	058-132423
Leiden	071-142144
Nijmegen	080-233322
Oosterhout	01620-55841
Oss	04120-22755 / 48686
Rijswijk	070-984340
Roosendaal	01650-45050
Rotterdam	010-4652722
Tilburg	013-359980
Utrecht	030-325480
Westerbork	05933-31234
Zwolle	038-224350

LANDELIJK BURO SLACHTOFFERHULP
030-340116

'ER WORDT BESPAARD OP AUTORIJDEN'

Per auto
steeds
meer
gebreken

"Door automobilisten wordt bespaard op het onderhoud van de auto. Als je een paar jaar geleden een auto controleerde vond je één, hooguit twee gebreken. Nu zijn dat er per auto steeds meer. Overigens moet je die auto's met mankementen wél zoeken", zegt Han Woortmeijer van de technische afdeling van de Verkeersgroep van het district Zwolle.

Zo'n afdeling heeft als taak het houden van technische controles op het verkeer. Daarbij kan dat 'verkeer' wisselen van vrachtwagencombinatie tot tractor. Over het hele land verspreid zijn er zeventien technische afdelingen, bij elk district is er één. Er werken politiemensen en burgerambtenaren. De burgers dragen wel een uniform en hebben opsporingsbevoegdheid op hun eigen werkterrein. Ze worden 'technisch controleur' genoemd. Vaak hebben ze eerst als monteur in een garage gewerkt; het zijn dus echte specialisten.

De mensen van de technische afdeling van de Verkeersgroep



"Met vierwielaandrijving kunnen we probleemloos door de berm rijden".



De wagen zit vol met controle- en meetapparatuur.

men. Met vierwielaandrijving lukt dat dan toch snel. Laatst hebben we zelfs een 30-tons vrachtwagencombinatie van een spoorwegovergang weggesleept".

De mensen van de technische afdeling worden ook vaak te hulp geroepen wanneer er een ongeluk is gebeurd waarvan de toedracht niet helemaal of helemaal niet duidelijk is. Vooral voor de landgroepen doen ze vaak zulke onderzoeken. Woortmeijer: "We stellen bijvoorbeeld een onderzoek in

wanneer een auto op een parkeerplaats is aangereden en de dader zich niet bekend heeft gemaakt. Bij ernstige ongelukken onderzoeken we de schuldvraag. Door grondig onderzoek van een auto kunnen we onder andere te weten komen of de bestuurder wel of niet heeft geremd, of de remmen wel deugden of niet en of de stuurinrichting en banden in orde waren. Zo komt de waarheid bijna altijd wel boven tafel".



De verkeersgroep heeft niet alleen auto's.

gaan allemaal geregeld terug naar de Verkeersschool van het korps Rijkspolitie in Apeldoorn. Daar vinden aanvullende opleidingen plaats, zodat ze van de laatste ontwikkelingen op de hoogte blijven.

Sinds oktober 1983 beschikken alle Verkeersgroepen naast motoren, on- en opvallende surveillancewagens over een speciale auto, de Mercedes 300GD, ook wel terreinvoertuig genoemd. Deze wagen zit vol met allerlei controle- en meetapparatuur. Verder bebakenings- en verlichtingspullen, van kegels tot een draagbaar aggregaat; allerlei gereedschap, fotografisch materiaal, EHBO-materiaal enzovoort.

Al rijdend

Han Woortmeijer: "Met deze auto kunnen we al rijdend een auto bekijken en als we dan zien dat er iets niet in orde is, dirigeren we de chauffeur naar de kant. Vóór de komst van deze auto konden we alleen langs de kant van de weg gaan staan. Verder is het mogelijk om van de normale tweewielaandrijving over te schakelen op vierwielaandrijving. Sneeuw en gladheid doen zo'n auto dan niets. Er gebeuren in een slechtweertperiode namelijk veel ongelukken op provinciale wegen. Dan moeten we geregeld door de berm rijden om bij de plaats van het ongeval te ko-

ADJUDANT HOOGENDOORN
VAN DE PARKETPOLITIE:'Verdachten verstoppen zich
voor ons zelfs in de schoorsteen'

Bijna elk Rijkspolitedistrict heeft wel een groep Parketpolitie. Die groepen zijn dan gevestigd in de plaats waar de arrondissementsrechtbank is. Eén van hun taken is het zorgen voor orde tijdens zittingen van het kantongerecht, de rechtbank en het gerechtshof. Verder arresteren ze mensen die een gevangenisstraf moeten uitzitten, of een boete niet willen betalen.

Adjutant A. Hoogendoorn van de groep Rotterdam van de Parketpolitie: "Soms treffen we alleen een huisgenoot aan, die zegt dat de gezochte er niet is. Als we dan gaan zoeken, ontdekken we vaak dat-ie er wel is, maar zich gewoon heeft verstopt: in de kast, onder het bed, of zelfs in de schoorsteen!". De Parketpolitie heeft overigens altijd het recht om binnen te komen wanneer ze iemand moet ophalen, ook al moet dat binnentreden desnoods met geweld gebeuren.

De Parketpolitie vervoert ook verdachten en veroordeelden. Dat gebeurt in de grijze Mercedesbusjes met getraliede ramen die je wel eens op de weg ziet, de 'boevenwagens'.



De verdachten worden vervoerd in 'boevenwagens'.

Sociale vaardigheden

De mensen die bij de Parketpolitie werken - Parketwachters heten ze - zijn burgerambtenaren met een gedeeltelijke politiebevoegdheid. Bij de selectie en de opleiding van Parketwachters wordt extra aandacht besteed aan een goede omgang met mensen en goede sociale vaardigheden. Dat is be-

langrijk omdat de Parketpolitie veel in aanraking komt met mensen in heel moeilijke situaties. De opleiding voor Parketwachters wordt gegeven aan het Centraal Instituut voor Opleiding en Vorming van het korps Rijkspolitie in Apeldoorn. De wapenuitrusting en het uniform zijn gelijk aan dat van alle andere Rijkspolitiemensen.

VOORKOMING MISDRIJVEN

We springen nog steeds te nonchalant met onze eigendommen om

John van Dijk en Ton van der Meij zijn twee van de ongeveer 185 ambtenaren Voorkoming Misdrijven, die er bij de politie zijn.

Ton van der Meij werkt bij het Regionaal Bureau Voorkoming Misdrijven Haaglanden (Den Haag, Voorburg, Leidschendam, Wassenaar, Rijswijk, Naaldwijk en Monster) en John van Dijk bij de Sectie Voorkoming Misdrijven van het district Nijmegen van het korps Rijks-politie.

De taak van Voorkoming Misdrijven zit eigenlijk al in de naam opgesloten. "We proberen", verduidelijkt Ton en John, "de criminaliteit voor te blijven en zodanige maatregelen te nemen dat die criminaliteit niet of in ieder geval minder plaatsvindt".

Misschien ken je de slogan:



"Voorkoming Misdrijven is een zaak van de politie én u'. Daarmee wil de politie benadrukken dat de mensen zelf een he-le-boel kunnen en moeten doen om een misdrijf te voorkomen.

Triest

Doen ze dat ook? "Het is triest", zegt John van Dijk, "maar de mensen springen nog steeds te nonchalant met hun bezittingen om. Pas als er een diefstal is gebeurd en er spullen verdwenen zijn gaan mensen hun huis goed afsluiten".



En Ton van der Meij vult aan: "Op plaatsen waar gelukkig wel preventieve maatregelen zijn genomen, blijft een inbraak bij een poging". Dus het helpt wel als je extra sloten en een alarminstallatie aanbrengt of andere voorzorgsmaatregelen treft.

We hebben het nu steeds over inbraakpreventie gehad, maar er zijn nog veel meer zaken waarmee de ambtenaren van Voorkoming Misdrijven zich bezig houden. Bijvoorbeeld het fietsgraveren en het merken van allerlei andere eigendommen, zoals filmcamera's, video-recorders, schilderijen en auto-radio's. Als die spullen namelijk, ondanks alle preventieve maatregelen, toch gestolen worden, kunnen ze later, als ze boven water komen, door de politie aan de rechtmatige eigenaar worden teruggegeven.

Vrij vaak worden voorlichtings-

acties gehouden en kan er altijd op ieder politiebureau informatie over Voorkoming Misdrijven worden gehaald.

Zelf doen

"Maar", zeggen Ton van der Meij en John van Dijk, "de burger moet er wel iets voor doen. Wij kunnen hem of haar adviseren, maar de preventieve maatregelen moet de burger zelf nemen.



Behalve die preventieve maatregelen zouden de mensen elkaars eigendommen wat meer in de gaten moeten houden, in ieder geval hun eigendommen moeten registreren en merken en altijd bij de politie aangifte moeten doen van inbraak of diefstal".



RESERVE RIJKSPOLITIE



Assistentie bij grote evenementen, zoals de Elfstedentocht.

Overdag slager en 's avonds bij de politie? Dat kan. In Nederland zijn 2660 mannen en vrouwen reservist. Ze zijn lid van de reserve-Rijkspolitie. Het zijn vrijwilligers die in bijzondere omstandigheden de beroeps-politie te hulp schieten.

Zo heeft de reserve-Rijkspolitie veel werk gedaan tijdens de watersnoodramp in 1953, toen veel politiemensen in de overstroomde gebieden waren ingezet.

De reservepolitie is ontstaan na de tweede wereldoorlog. In

veel gemeenten waren er toen groepen burgers die wilden helpen om in moeilijke tijden het gezag te handhaven. Omdat juist de politie het in moeilijke tijden extra zwaar heeft, was het scheppen van een mogelijkheid om deze burgers bij de politie te laten komen een prima oplossing.

In 1957 werd dit in de politiewet vastgelegd. Sinds die tijd mogen zowel Gemeente- als Rijkspolitie vrijwilligers aannemen en opleiden.

Reservisten leggen vóór ze in

'n boeiende bijbaan

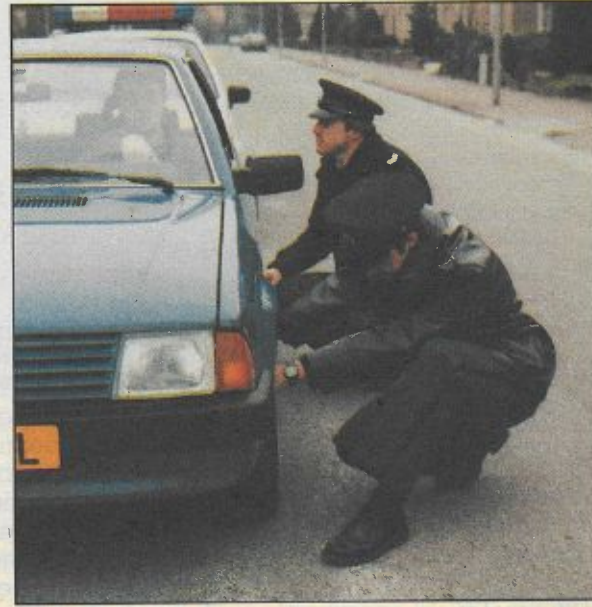
dienst treden de politie-eed af. Hiermee beloven ze trouw aan de Koningin, gehoorzaamheid aan de wet en de dienstvoorschriften en 'getrouwe plichtsbetrachting'.

Bovendien ben je als lid van de reservepolitie verplicht tot de politiedienst wanneer je wordt opgeroepen. Dat kan wel betekenen dat je juist wanneer er

iets aan de hand is, niet bij je gezin, je huis of je bedrijf kunt zijn.

Reservisten worden ingezet bij ernstige zaken als rampen, maar vaak ook bij grote evenementen zoals de Elfstedentocht, Bloemencorso's en op Oudejaarsavond, dagen waarop de politie wel wat extra hulp kan gebruiken.

Rangen, bevoegdheden en uniformen zijn hetzelfde als van de dagelijkse politiemensen. Als reservist volg je twee jaar lang een avond-opleiding. Vakken zijn bijvoorbeeld strafrecht, opsporingsleer, wapenleer en wetgeving.



Zijn beroep is automonteur, zijn hobby de reserve-Rijkspolitie.

BIJ HET KORPS? Daar moet je wel wat voor doen

Je komt niet zomaar bij de politie. Eerst moet je een strenge selectie ondergaan en daarna een pittige basis-opleiding volgen. Die opleiding kan de bijna 2-jarige Herziene Primaire Opleiding in Harlingen zijn of, voor hogere functies, de 4-jarige Nederlandse Politie Academie in Apeldoorn. Op beide scholen krijgen de leerlingen een zodanig cursuspakket dat zij als mondige en vakbekwame mensen in de politiepraktijk hun werk "menschvriendelijk" kunnen doen. Daarbij horen vakken zoals wetskennis, praktisch politie-optreden, sport, zelfverdediging, EHBO, sociale vaardigheden en maatschappijleer.

Iedereen die bij de Rijkspolitie wil moet één van deze twee basis-opleidingen volgen. Maar de Rijkspolitie kent nog meer scholen. De Verkeersschool in Apeldoorn bijvoorbeeld. Daar wordt onder andere een groot aantal cursussen georganiseerd om Rijkspolitie-mensen een betere rijvaardigheid bij te brengen en inzicht in de techniek van motorvoertuigen te verschaffen. De cursussen kunnen enkele dagen duren, maar er zijn er ook van een paar maanden.

Groepsverband

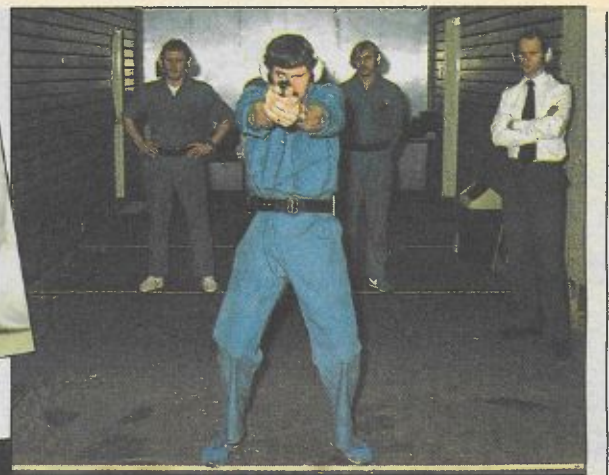
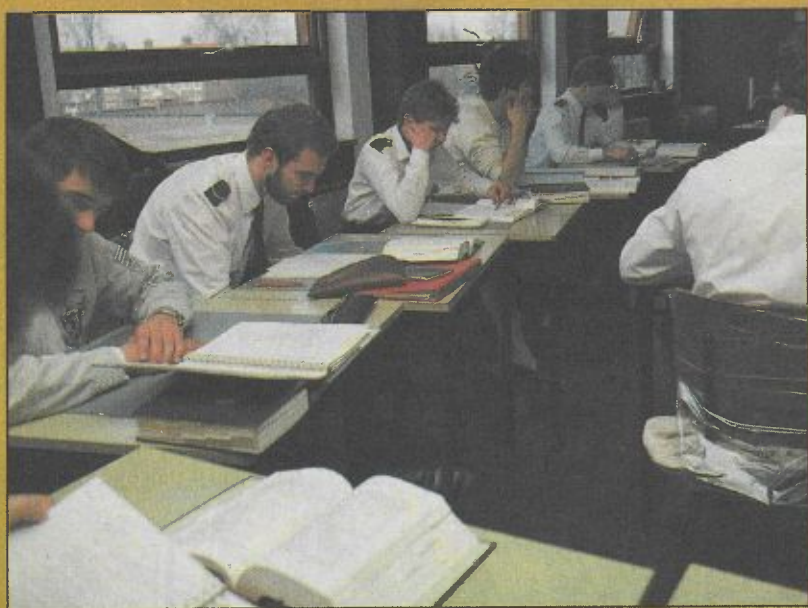
Een andere opleidingsschool is de COME, de Centrale Opleiding Mobile Eenheden. ME-ers krijgen hun opleiding in Horn. Ze leren hoe ze in groepsverband moeten optreden en hoe ze dan met wapens moeten omgaan. Vervelend, maar noodzakelijk om in Nederland de orde en veiligheid te handhaven.

Op het Centraal Instituut voor Opleiding en Vorming (CIOV) te Apeldoorn worden allerlei vervolg- en bijscholingscursussen gegeven aan mensen die meestal al een tijdje bij de Rijkspolitie werken. Hier wordt inhoud gegeven aan de zogenaamde permanente educatie. Dat wil zeggen dat Rijkspolitie-ambtenaren gemiddeld elke vijf jaar een cursus bijwonen die aansluit bij de praktijkbehoeften op dat moment.

Herders

De politie heeft ook een speciale school voor speurhonden en hun geleiders: de Speurhondenschool in Den Haag. Hier leren de honden, meestal herders, hoe ze een menselijke geur kunnen identificeren en volgen. Dit is belangrijk voor het zoeken naar vermiste of verdachte personen.

De geleiders leren hoe ze met de politiehonden moeten omgaan. De honden leren ook hoe ze verdovende middelen kunnen vinden. Rijkspolitie-mensen kunnen verder cursussen volgen op de Rechercheschool in Zutphen, het Opleidingscentrum Beredenen 'de Molshoop' in Bilthoven, het Politiestudiecentrum Warnsveld of bij hun eigen district of dienst.



De opleiding tot Rijkspolitieman of -vrouw

Een vernieuwde opleiding, waar de politie mensvriendelijker wordt opgeleid; wat moet je je daarbij voorstellen?

Dat vertellen overste E.T. van Hoon en adjudant P.A.J. Straub, respectievelijk directeur en docent van de Rijkspolitieschool in Harlingen. Hier worden jaarlijks bijna 250 leerlingen aangenomen. Men streeft steeds naar een aantal van minimaal 20% meisjes op de opleiding. De gemiddelde leeftijd van de leerlingen is 22 jaar en hoewel de minimumleeftijd MAVO is, hebben velen tegenwoordig een HAVO-diploma op zak.

Verontrustende berichten

Adjudant Straub: "Een paar jaar geleden ontvingen wij verontrustende berichten van groepscommandanten, dat sommige mensen tijdens de surveillance hun auto, bij wijze van spreken, niet meer uit durfden. Gewoon een praatje met iemand op straat maken kwam steeds minder voor. Uit die berichten concludeerden we dat er iets aan de hand was. De opleiding was tot dan toe niet erg gericht op het mondig maken van de nieuwe politiemensen. En dat terwijl de mensen buiten de politie, de burgers, in die tijd

juist leerden meer van zich af te bijten en voor hun rechten op te komen.

Tegenwoordig moet je wel het een en ander weten om goed te kunnen functioneren als politiemans of -vrouw. Je moet ook heel goed met argumenten kunnen aangeven waarom je iets op een bepaalde manier doet. En om dat te kunnen moet je wel zelfstandig over bepaalde zaken en ontwikkelingen nadenken".

Andere eisen

"Daarom stelt de Herziene Primaire Opleiding ook heel andere eisen aan de leerlingen", vult overste van Hoon aan. "Dat wil niet zeggen dat de oude opleiding beter of slechter was, maar wel dat het heel anders was. Nu is de instelling, waarmee iemand werkt, heel belangrijk geworden. Net zoals zijn of haar vermogen om kritisch te kunnen denken, de bereidheid om samen te werken en ook juist de capaciteiten om zelfstandig te werken. De leerling wordt in deze opzichten veel kritischer bekeken. Er zijn nu gelukkig zoveel sollicitanten dat we de mogelijkheid hebben om alleen de meest geschikte mensen aan te nemen. Vroeger vonden we ook dat

iedereen bij de politie hetzelfde moest vinden van allerlei zaken; nu is het heel normaal dat ook bij de politie mensen van mening verschillen. Als het goed is merkt de burger langzamerhand iets van deze veranderingen.

We zijn heel bewust aan het proberen om een zo goed mogelijke relatie met de omgeving op te bouwen. Vroeger sloot je je bijvoorbeeld niet aan bij de voetbalclub van het dorp waar je politiemans was. Je zou het immers niet kunnen maken om te voetballen met mensen die je de dag daarop misschien wel een bekeuring zou moeten geven. Nu is het net omgedraaid en is het de bedoeling dat jij als politiemans of -vrouw zulke dingen juist wel doet. Wanneer je zelf actief bent in de maatschappij, zul je ook als politie veel eerder worden geaccepteerd".

HPO bestaat uit drie fasen

De Herziene Primaire Opleiding (HPO) voor de Nederlandse politie bestaat uit 3 fasen. De eerste fase, die elf maanden duurt, wordt doorgebracht op het opleidingsinstituut. Dan wordt lesstof behandeld als maatschappijleer, het gebruiken van de wet, EHBO, het omgaan met vuurwapens en 'sociale vaardigheden', dus goed met andere mensen kunnen omgaan. In een klein gedeelte van het onderwijspakket mogen de leerlingen ook zelf thema's aandragen, zoals bijvoorbeeld een bepaald onderwerp over milieu. De tweede fase is een praktijkstage van vijf maanden. De Rijkspolitie heeft daarvoor twintig stagegroepen, verdeeld over het hele land. De derde fase van de Herziene Primaire Opleiding duurt drie maanden en wordt weer helemaal op school doorgebracht. Dit gedeelte kan worden beschouwd als de afronding van de opleiding. Voor meer informatie over de opleiding, de toelatingseisen en de selectieprocedure kun je terecht bij:

De Afdeling Personeelsvoorziening korps Rijkspolitie
Fentener van Vlissingenkade 1
3521 AA Utrecht
Telefoon 030 - 942 942



Het opleidingscomplex te Harlingen.



De ME treedt liever zonder helm en wapenstok op, ze wil niet provoceren.

ME-ers ZIJN GEWONE RIJKSPOLITIE MENSEN

"We willen niet provoceren. We bedenken hier juist manieren om het geweld van een groep mensen zo klein mogelijk te maken". Aan het woord is kapitein W. Bijl van de COME, de Centrale Opleiding Mobiele Eenheden in het Limburgse Horn. De meeste mensen weten wel hoe de ME er uitziet, maar minder bekend is wie het nu precies zijn en hoe ze wor-

den opgeleid. In Horn krijgen politiemannen en -vrouwen na de primaire politie-opleiding een vijf weken durende ME-opleiding. Deze opleiding is verplicht om tot een ME-peloton te worden toegelaten. Elk Rijkspolitiedistrict heeft namelijk een peloton (zo'n 50 man sterk) van politiemensen, die naast hun gewone politiewerk, ME-er zijn.

Daarnaast bestaat de ME ook nog uit ondersteunende groepen, zoals Bereden groepen, de hondengroepen en de aanhoudingseenheden. De laatste zijn groepjes speciaal opgeleide politiemensen die zich tijdens rellen in burgerkleding tussen het publiek mengen, van die kant de zaak in de gaten houden en eventuele rad-draaiers direct arresteren.

Op de COME komen zeer verschillende zaken aan bod. Incasseringsvermogen, sport, praktijksituaties oefenen, strategie, tactiek en ook de 'deëscalatie'.

Relschoppers

"Als een ME-er grof geweld moet gebruiken", zegt kapitein Bijl daarover, "dan moeten

daarna alle spanningen weer afgebouwd worden. Daarmee voorkom je dat de mensen bij een volgende inzet nog steeds gespannen zijn. Die volgende keer kan het namelijk best een heel vreedzame demonstratie zijn. Het is niet de bedoeling dat een ME-er daar de klappen uitdeelt die de relschoppers van het vorige optreden nog van hem tegoed hadden. Het

Interview met een speurhond van het korps Rijkspolitie

We brachten een bezoekje aan de Speurhondenschool in Den Haag. Daar hadden we een bijzonder gesprek met een van de leerlingen.

HOE BEN JE EIGENLIJK IN HET POLITIEVAK VERZEILD GERAAKT?

Min of meer stom toevallig. Mijn geboortemant stond in Hoom, vlakbij het stadspark. Daar werd ik altijd uitgelaten. En een heleboel andere honden ook trouwens.

Op een avond raakte mijn baasje in gesprek met 't baasje van een andere hond. Dat gebeurde wel vaker. Er werd dan wat over het mooie of slechte weer gepraat en daarna liepen we meestal snel weer door. Anders werd de koffie koud, zei m'n baasje altijd.

Maar die avond duurde het veel langer dan normaal. Ik kon lang niet alles van het gesprek verstaan, omdat de hond van het andere baasje er voortdurend hinderlijk door heen blafte. Het enige dat ik opving was iets over speurhonden en Rijkspolitie. En dat we beslist eens langs moesten komen. Ik begreep er niets van.

Ik begreep er nog steeds niets van toen ik een week later met m'n baasje richting Den Haag reed. Verdacht was het wel. Normaal gesproken mocht ik nooit mee in de auto, omdat het vrouwtje m'n haren zo moeilijk van de bekleding kreeg.

Toen we aankwamen kreeg ik een flauw vermoeden.

RIJKSPOLITIE Speurhondenschool, stond er naast de ingang. De ontvangst was vriendelijk. Een man in een blauw pak gaf m'n baasje een kop koffie en mij een paar aaien over m'n hoofd. Na het tweede

bakje moest ik mee naar buiten. Niets bijzonders hoor, verzekerde de man in het blauw pak me, gewoon een paar testjes om te kijken of ze van mij een goede speurhond zouden kunnen maken.

Er werd op van alles gelet. Of ik goed kon zoeken (reken maar!). Of ik moedig was (nou ja!). Of ik intelligent was (wat 'n vraag!). En of ik niet bang was voor het geluid van een pistool (ik moest bekennen, dat ik me wild schrok, maar ik liet me niet kennen).



Alles was voldoende en omdat ik nog niet ouder was dan anderhalf, mocht ik twee weken op proef komen.

DUS JE WERD NIET METEEN AANGENOMEN OP DE SPEURHONDENSCHOOL?

Geen denken aan. Ze zijn bij de Rijkspolitie net zo streng als je denkt. Twee weken lang heb ik allerlei moeilijke proeven moeten doen. En natuurlijk word je ook nog eens van kop tot staart onder de loep genomen door een hele kritische dierenarts. Heel wat kandidaten vielen af. Maar ik mocht dus blijven. Ik



had overigens niet anders verwacht.

EVEN IETS HEEL ANDERS: KUNNEN ALLE HONDEN EIGENLIJK SPEURHOND WORDEN?

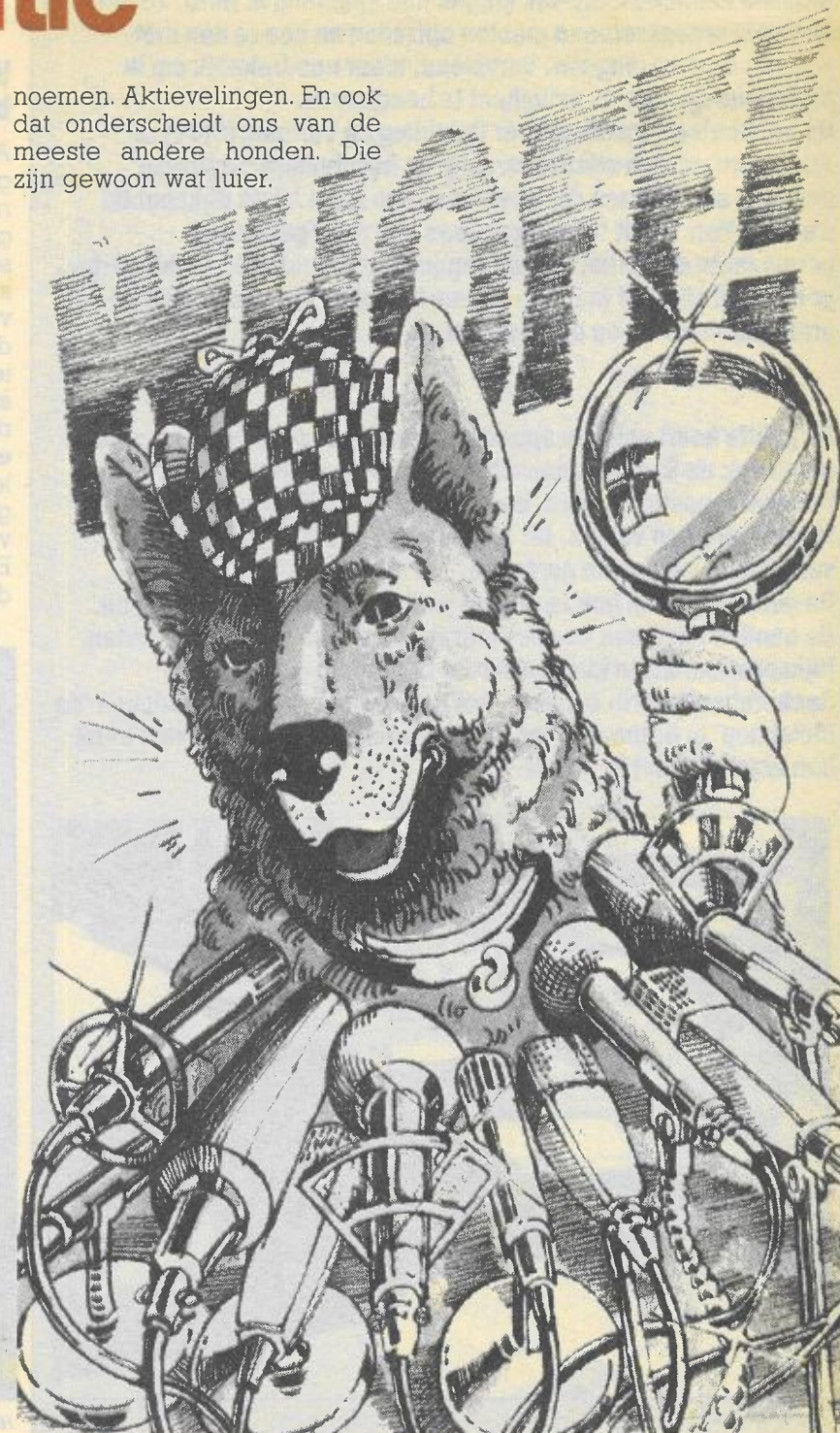
Dat zouden ze wel willen. Nee, in principe komen uitsluitend Duitse, Hollandse en Belgische herders in aanmerking.

HEBBEN HERDERSHONDEN DAN MISSCHIEN BETERE NEUZEN?

Nou en of. Maar wat ons bovendien zo geschikt maakt voor dit werk is ons karakter. Wij zijn wat ze op school 'werkhonden'



noemen. Aktievelingen. En ook dat onderscheidt ons van de meeste andere honden. Die zijn gewoon wat lui.





'oud zeer' moet verdwenen zijn en dat noemen wij deëscalatie". Naast de basisopleiding worden op de COME jaarlijks herhalingsopleidingen gegeven voor de mensen die bij een peloton zijn ingedeeld. Deze herhalingsopleidingen duren telkens een week en men probeert zoveel mogelijk in te spelen op de nieuwste ontwikkelingen. Kapitein Bijl: "Psycholo-

gie speelt ook een belangrijke rol bij de opleidingen. Sinds enige tijd oefenen we bijvoorbeeld met een nieuwe manier om rellen te beheersen zonder het op méér geweld te laten uitlopen. Ook zijn we begonnen met gesprekken tussen demonstranten en ME-ers. Als de situatie het toelaat zal de ME vaker zonder helm, wapenschild en stok gaan optreden.



De Mobiele Eenheid is immers niet los te zien van de veranderingen in de maatschappij".



WAT IS NOU PRECIËS HET BIJZONDERE AAN JE NEUS?

Dat is een heel ingewikkeld verhaal. Ik zal proberen het zo simpel mogelijk uit te leggen. Net als een mens hebben we een reukmembran. Daar ruik je mee. Bij een mens is dat reukmembran ongeveer 5 cm² groot. En die van ons meet maar liefst 150 cm². Nogal een verschil, vind je niet? Dan de reukcellen. Een mens heeft er gemiddeld 5 miljoen. Honden beschikken gemiddeld over zo'n slordige 125 miljoen. En wij herders spannen de kroon met 220 miljoen reukcellen. Simpel gesteld komt 't er op neer, dat we oneindig veel meer kunnen ruiken dan andere honden of een mens. Maar we dwalen af, we hadden het over de Speurhondenschool.

GOED, DE SPEURHONDENSCHOOL. WAT IS DAT EIGENLIJK VOOR EEN SCHOOL?

Ik ben blij dat je dat vraagt. De Speurhondenschool is in 1919



opgericht, aan de Waalsdorpervlakte in Den Haag. Daar zijn in de loop der jaren al heel wat speurneuzen opgeleid. En natuurlijk evenveel speurhondengeleiders. Onze baasjes dus. Daar maken we ongeveer halverwege de opleiding, zeg maar na een half jaar, kennis mee. Ze blijven bij ons op school totdat we zijn geslaagd. Op die manier kunnen we vast aan elkaar wennen. Ik vind, dat m'n baasje het ontzettend heeft getroffen met mij. En omgekeerd natuurlijk.

VERTEL EENS WAT MEER OVER JE OPLEIDING?

Heb je nog even tijd dan, want daar is heel wat over te vertellen. Om te beginnen leren we er spoorzoeken. Gewoon het spoor van een lopende man. Niet meteen kilometers lang, want zo gemakkelijk is het niet. Zelfs niet met een neus als de onze. Eerst korte rechte stukjes dus. En als je dat eenmaal onder de knie hebt, gaan ze 't moeilijker maken met rechte en schuine hoeken. Aan het



eind van zo'n spoor ligt altijd een stukje hout of zoiets, dat we naar onze baasjes moeten brengen. Op die manier kunnen we na verloop van tijd de meest ingewikkelde sporen volgen.

En denk nou niet dat spoorzoeken een mooiweer aangelegenheid is. Integendeel. Ook bij hitte, vorst, regen, hagel en sneeuw moet er gewerkt worden. Maar ja, dat weet je als je bij de politie werkt. Mij hoor je niet klagen. Het is afwisselend werk en goed van eten en drinken. Iets heel anders dat we leren is het sorteren.

SORTEREN?

Ja, sorteren. Kijk, ieder mens heeft z'n eigen geur. En nou is het de kunst om de geur van één iemand uit een heleboel andere te halen. We leren dat met buisjes. De geur wordt op zo'n buisje aangebracht door het even in de hand te houden. Ons baasje laat ons dan aan dit buisje ruiken, waarna we uit zes verschillende buisjes dat buisje met dezelfde geur moeten aanwijzen. In de praktijk komt deze gave ons maar al te vaak van pas. Ik zal daarvan een voorbeeld geven. Bij een inbraak bleef eens een beitel achter. Van de dader geen spoor meer, omdat het te laat werd ontdekt. Een paar maanden later werd bij een andere inbraak iemand gearresteerd, die ze ook van de vorige inbraak verdachten. Mijn hulp werd toen ingeroe-

pen om te kijken (of liever gezegd te ruiken), of de lucht van die beitel overeenkwam met die van de verdachte. Op dezelfde manier als ik 't op school had geleerd. Dus met zes buisjes, waaronder één met de geur van de verdachte. Omdat de geuren overeenstemden, nam ik 't buisje op en bracht het naar m'n baasje. Dat moest ik drie keer herhalen. Voor alle zekerheid, zeiden ze. Alsof m'n neus niet te vertrouwen is.

SPOORZOEKEN, SORTEREN. LEER JE NOG MEER?

Zeker. Een derde onderdeel van de studie is het zogenaamde revieren. Hoe ze aan die uitdrukking komen weet ik niet, maar 't komt er op neer dat we een groot terrein moeten afzoeken. Bijvoorbeeld naar een groot voorwerp als een weggegooid geweer. Of naar een misdadiger of een vermist kind. Hebben we iets gevonden, dan moeten we blaffen om onze baasjes te waarschuwen. Bijten is er niet bij. Revieren doen we alleen als er geen spoor is of als het spoor onbruikbaar is. Denk maar eens aan een dicht bos of zoiets.



IS DAT NIET VRESELIJK MOEILIJK?

Ik zou het wel denken. Trouwens, het wordt nog moeilijker als we ingezet worden om een klein voorwerp op te sporen. Ook dat leren we. Onze baasjes verstoppen dan in een groot terrein een paar kleine voorwerpen, niet groter dan een kroonkurk. In het begin valt 't niet mee om ze boven water te

brengen, maar na verloop van tijd vinden we ze bijna altijd. We leren dit om later dingen, als verloren horloges, ringen en patroonhulzen terug te vinden. Ten slotte krijgen we ook nog eens springoefeningen. Twee hoogtesprongen van 1 en 1.75 meter en een sprong over een kuil van 2 meter breed. En dat is het.



MAAR JULIE SPOREN TOCH OOK VERDOVENDE MIDDELEN OP?

Nee hoor, dat is weer een heel andere studierichting. Die duurt ongeveer een half jaar. En ook daar worden alleen maar herdershonden voor gebruikt.

EN NA JE OPLEIDING?

Dan begint dus het echte werk. Elke speurhond komt bij z'n baasje te wonen, in één van de districten van het Korps. We worden gebeld als we nodig zijn. Ook al is dat in het holst van de nacht.

EEN LAATSTE VRAAG: ZOU JE EVEN VOOR ONZE TEKENAAR WILLEN POSEREN?

Met alle plezier, maar graag van links. Dat is m'n meest sprekende kant. En kan ik een afdrukje krijgen? Voor m'n moeder.



De NPA

De Nederlandse politie wordt geleid door politie-officieren. Ze zijn te vergelijken met de managers in het bedrijfsleven. Het bijzondere is echter dat de politie geen gewoon bedrijf is. De beslissingen die worden genomen hebben vaak verstrekkende gevolgen, niet alleen voor de medewerkers van het Korps, maar ook voor de burgers in Nederland. Dat stelt nog eens extra zware eisen aan de mannen en vrouwen die de leiding hebben. Zij worden op hun zware taak voorbereid op de Nederlandse Politie Academie.

De opleiding duurt 4 jaar, waarvan het eerste jaar intern moet worden doorgebracht. Tijdens de eerste twee jaar van de opleiding moet de student veel theoretische kennis opdoen op het gebied van rechts- en gedragswetenschappen en het politievak. Daarna loopt de student een half jaar stage bij het korps Rijkspolitie of bij een groot korps van de Gemeentepolitie.

Na deze stage keert men terug naar de Academie om thuis te raken in de bedrijfs- en bestuurskunde. De student moet dan voldoende kennis opdoen om in de daarop volgende stage leiding te kunnen geven aan politie-ambtenaren bij hun uitvoerende werkzaamheden.

Ten slotte werkt de student een half jaar aan het afstudeerproject. Een belangrijke kwaliteit van de politie-officier is gezag in de praktijk van alledag aanvaardbaar te maken. Goed met mensen kunnen omgaan, zowel binnen als buiten het Korps, is dus een vereiste. Evenals een praktische instelling en een goed onderscheidingsvermogen. Verder moet de politie-officier verantwoordelijkheid kunnen dragen en beschikken over een flinke dosis zelfvertrouwen.

Eisen

De minimum eisen waaraan je moet voldoen als je politie-officier bij Rijks- of Gemeentepolitie wilt worden zijn: je bezit de Nederlandse nationaliteit, bent minimaal 19 jaar, hebt een VWO-diploma en een goede fysieke conditie. De selectieprocedure begint ieder jaar in september en loopt tot in de Paasvakantie. Als je op de Academie wilt komen, moet je je dus tijdig aanmelden: tussen 1 juli en 30 september van het jaar vóórdat je met de studie wilt beginnen.

Als je meer informatie wilt hebben, kun je bellen naar het ministerie van Binnenlandse Zaken: 070-717574.

UITSTEKENDE RIJCAPACITEITEN DOOR VERKEERSSCHOOL



Oefenen in de bossen voor een goede voertuigbeheersing.

Motorvoertuigen spelen bij het korps Rijkspolitie een belangrijke rol. Om te beginnen moeten Rijkspolitiemensen de auto's, vrachtwagens en motoren op de Nederlandse wegen in de gaten houden. Op de snelwegen, maar net zo goed op de kleine binnenweggetjes, want ook daar gebeuren ongevallen en worden verkeers-overtredingen begaan.

Maar Rijkspolitiemensen nemen ook zelf aan het verkeer deel: ze rijden in opvallende en onopvallende politiewagens, in bijzondere voertuigen en op motoren. Om anderen op fouten te kunnen wijzen of om hulp te kunnen verlenen, moeten politiemensen nauwkeurig op de hoogte zijn van onder andere de Verkeerswetgeving, auto-techniek en ongevalhulp. Als ze zelf rijden, moeten ze het

goede voorbeeld kunnen geven. De rijcapaciteiten van bestuurders van politievoertuigen moeten uitstekend zijn. Rijles bij een normale rijsschool alleen is niet voldoende.

Op 1 januari 1949 werd de Verkeersschool in het leven geroepen. De school moest de opleiding verzorgen van mensen die bij de Rijkspolitie met verkeer te maken hebben. De school is in Apeldoorn gevestigd. Er worden theoretische lessen gegeven, bijvoorbeeld in het maken van een proces-verbaal, het omgaan met de Verkeerswetgeving, de benadering van de weggebruiker en het verrichten van een technisch (auto)onderzoek. Daarnaast zijn er praktische cursussen: anti-slipcursussen, voertuigbeheersing en surveillancetechnieken e.d.



In 1985 kreeg de NPA de naam 'Samuel Esmeijer Instituut'. De naam werd onthuld door Z.K.H. Prins Bernhard.



De NPA, in Apeldoorn.



De politiemensen moeten een goede conditie hebben.

DE RIJKSPOLITIE MOET EEN AFSPIEGELING ZIJN VAN DE BEVOLKING

Tot het begin van deze eeuw was het politiewerk een zuivere mannenaangelegenheid. Daarin kwam in 1911 verandering toen bij de Rotterdamse zedenpolitie een vrouw werd benoemd. Zij werd belast met het afgeven van vergunningen, de controle op pleeggezinnen en kreeg, net als vele vrouwen na haar, een taak op gebied van Jeugdzaken. Toen in 1953 de eerste vrouw in dienst trad van de geüniformeerde politie lag haar taak nog steeds op het terrein van de jeugd.

Tegenwoordig zijn er ongeveer 700 vrouwen bij het korps Rijkspolitie. De meesten van hen zijn wachmeester of wachmeester 1e klasse. Een enkeling heeft de rang van Opperwachmeester, Adjudant of Officier bereikt. Dat komt omdat ze veel later

dan hun mannelijke collega's bij de Rijkspolitie zijn gaan werken. Het is de bedoeling dat het korps Rijkspolitie in 1990 voor 25 procent uit vrouwen bestaat. Ook het aantal politiefunctarissen van buitenlandse afkomst zou groter moeten worden. Daarom startte de afdeling Personeelsvoorziening van het Korps een wervingscampagne gericht op vrouwen en allochtonen.

Veelkleurige samenleving

In november 1985 plaatste zij een advertentie in de landelijke dagbladen. De belangrijkste reden voor deze specifieke werving is dat de politie een goede afspiegeling van de bevolking moet zijn. Zij moet dus óók bestaan uit mensen van buitenlandse afkomst en vrou-

Wervingsadvertentie Rijkspolitie.

wen. Hierdoor komt de politie-ambtenaar ook binnen de eigen organisatie in contact met de veelkleurige samenleving en leert hij begrip voor haar op te brengen. Op haar beurt zal de samenleving meer begrip op kunnen brengen voor een veelkleurig Korps.

Naast deze belangrijke reden voor het in dienst nemen van verschillende groeperingen uit de samenleving, zijn er nog redenen om specifiek vrouwen voor het Korps te motiveren. Op de eerste plaats kunnen vrouwen over het algemeen beter relativeren en zijn zij emotioneeler dan mannen; zij kunnen het Korps een "zachter" karakter geven.

Bovendien hanteren vrouwen dikwijls betere technieken in conflictsituaties. Met hun sussende woorden roepen zij minder snel agressie op. Ten slotte hebben vrouwelijke verdachten en slachtoffers vaak liever met een vrouwelijke wachmeester te maken.

Zomer-wachmeester

Om meer vrouwen en allochtonen te interesseren voor de politie sporen de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie alle eventuele belemmeringen op en trachten ze weg te nemen. Zo kunnen vrouwen, maar ook mannen, in deeltijd werken en wordt de mogelijkheid voor kinderopvang onderzocht. Sinds kort kunnen politiemensen die het Korps hebben verlaten om bijvoorbeeld te gaan studeren weer in dienst treden als zomer-wachmeester. Dat betekent in de zomermaanden hele dagen werken en in de andere maanden zo'n 13 uur per week. Ook voor vrouwelijke wachmeesters die het Korps verlieten omdat ze gingen trouwen is deze mogelijkheid aanwezig.

Voel je je aangesproken? Informeer dan eens naar je kansen bij de Rijkspolitie!

ALLEMAAL WELKOM BIJ DE RIJKSPOLITIE.

De Rijkspolitie voert een 'veelkleurig' personeelsbeleid. Waarin plaats is voor mannen en vrouwen, óók van buitenlandse afkomst. Zelfs werken in deeltijd is mogelijk.

Zoek je een rustige kantoorbaan waarin je nooit voor verrassingen komt te staan? Lees dan niet verder.

De Rijkspolitie zoekt doeners. Sportieve jonge mensen die geïnteresseerd zijn in het goed functioneren van de maatschappij en die zich daarvoor actief willen inzetten. Soms op een bureau, maar meestal er buiten. In direct contact met het publiek. In kleine steden en dorpen, op autosnelwegen, op het strand, op het water of in de lucht.

Zelfstandig, afwisselend werk, waarbij je van vele markten thuis moet zijn. Daarvoor krijg je dan een gedegen opleiding waarin de 1001 facetten van het Rijkspolitiewerk aan bod komen. Deze (betaalde) opleiding duurt bijna twee jaar en traint je in een groot aantal praktische vaardigheden. Naast die praktische kant (EHBO, verdedigingssporten, schieten, opsporingstechniek, enzovoort, enzovoort) wordt veel aandacht besteed aan de sociale kant van je werk als Rijkspolitievrouw of -man. Om de voortdurende veranderende samenleving beter te begrijpen. En daar intelligent op in te kunnen spelen.

Al met al een behoorlijk zware opleiding, want - zoals gezegd - het gaat hier niet om een rustig



voortkabelend kantoorbaantje, maar om zelfstandig en verantwoordelijk werk. Team-werk. Middelen en complexe, veelkleurige maatschappij.

Heb je minimaal LBO op C-niveau of MAVO, ben je al 18 jaar en geïnteresseerd in een veelzijdige baan waarin je jezelf wáár kunt maken, stuur dan vandaag de bon nog op. Je ontvangt dan binnen een week de informatie over je toekomst bij de Rijkspolitie.

IK WIL MEER WETEN OVER MIJN KANSEN BIJ DE RIJKSPOLITIE.

Naam: _____
 Adres: _____
 Postcode/Woonplaats: _____
 Geslacht: m/v _____
 Nationaliteit: _____
 Geboorteplaats: _____
 Geboortedatum: _____

Zenden in een gefrankeerde enveloppe aan de afdeling Personeelsvoorziening Rijkspolitie, Postbus 1, 3521 AA Utrecht.

Bijna alles bij de AVD heeft wielen



De Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie is de jongste van de drie landelijke diensten. Het commando is gevestigd in Driebergen, maar er zijn ook steunpunten in Assen, Badhoevedorp, Breda en Grathem.

De 660 mensen van de Algemene Verkeersdienst zorgen er gezamenlijk voor dat de Nederlandse snelweggebruiker zijn reisdoel met een minimum aan oponthoud en een maximum aan veiligheid bereikt.

Het meest in het oog springend is de Groep Algemene Surveillance. Vroeger werd uitsluitend met Porsches gesurveilleerd, maar tegenwoordig zijn er naast de 25 Porsches 911 SC Targa, 25 BMW's 323i, 25 Mercedesen 190E, 20 Range Rovers en 10 onopvallende politie-auto's.

De AVD-ers rijden volgens een tweedaags systeem (twee dagen op, twee dagen af) en kunnen in elk type auto worden ingedeeld.

Flexibel

Ook de 42 mensen van de Groep Motorsurveillance kom je dikwijls op de snelwegen tegen. Zij houden zich op hun BMW-motoren voornamelijk bezig met allerlei begeleidingen. Maar er wordt daarnaast normaal gesurveilleerd, meestal in koppels van twee. Het voordeel van motorsurveillance is dat motoren smal, snel en wendbaar zijn. Dus heel flexibel in het verkeer.

De Groep Technische Controles zie je niet zo vaak. Deze groep staat meestal op een controleplaats in de buurt van een autosnelweg vrachtwagens te inspecteren. Men kijkt bijvoorbeeld of de vrachtwagens technisch in orde zijn en of de belading niet te zwaar is.

Verborgen camera's

De maximum snelheid wordt niet alleen in de gaten gehouden door de surveillancegroepen, maar vooral ook door een afzonderlijke groep, die, hoe kan het ook anders, de Groep Snelheidscontroles heet. Deze groep maakt gebruik van verborgen camera's in radarkasten en onopvallende auto's.

Dan is er nog de Ondersteuningsgroep. De mensen van deze groep zorgen voor verschillende soorten ondersteuningsmateriaal voor de gehele Nederlandse politie. Hierbij moet je denken aan veldbedden, portofoons, mobilofoons, hekken, verrijdbare bureaus en dergelijke. De politie kan dit soort zaken nodig hebben bij een actie of evenement, zoals een wielervedstrijd of een Elfstedentocht.

Meldkamer

Bijna alles bij de Algemene Verkeersdienst heeft wielen. De centrale meldkamer, het laatste onderdeel, vormt hierop een uitzondering. De mensen van de meldkamer regelen vanuit Driebergen het berichtenverkeer van de AVD zelf, van de Rijkspolitie te Water, de Dienst Luchtvaart en diverse andere instanties. Dit gebeurt hoofdzakelijk via het 'werkkanaal' ALEX.

Daarnaast kan het 'bijstandskanaal' PETER worden ingeschakeld, bijvoorbeeld voor het berichtenverkeer bij bijzondere acties en bij evenementen. De meldkamer zorgt ten slotte voor verkeersgeleiding, verkeersinformatie en het telefonisch contact tussen de Verkeersdienst en derden, zoals weggebruikers, brandweer, wegenwacht en ambulance.



De Porsche 911 SC Targa van de Algemene Verkeersdienst.

DE OPBOUW VAN DE AVD in de jaren 60

De opbouw van de AVD in de jaren zestig

Zowel de explosieve groei van het gemotoriseerde verkeer als de uitbreiding van de autosnelwegen vroegen om bijzondere maatregelen voor een effectief politietoezicht.

De Korpsleiding wenste een eenvormig systeem van verkeerstoezicht op de Nederlandse autosnelwegen. In West-Duitsland had men hiervoor een methode ontwikkeld die bestond uit zogenaamde inhalende surveillance met snelle auto's, ondersteund door een geheel nieuwe wijze van benadering van de weggebruikers. Specialisten van het korps Rijkspolitie, onder wie de huidige commandant van de Algemene Verkeersdienst, kolonel A.C. Vogel, brachten een bezoek aan Duitsland en onderzochten of een dergelijk systeem ook op het autosnelwegennet in Nederland bruikbaar was. Dat bleek het geval te zijn.

Witte Porsches

In 1962 werd gestart met de Sectie Bijzondere Verkeerstaken. De Sectie werd vrij kort daarna gevestigd aan de Burgemeester Patijnlaan in Den

Eén van de allereerste Porsches, de 356.



Haag. Ze bestond uit twee onderdelen. Het eerste was de Surveillance Groep Autosnelwegen. Deze groep reed in opvallende witte Porsches 356 en droeg witte kleding. Maar de mensen van de Surveillance Groep vielen niet alleen op door hun auto's en kleding, maar ook door hun manier van optreden tegen de verkeersovertreders: ze stelden zich keurig voor aan de weggebruiker en voerden vervolgens een zakelijk en opbouwend gesprek over het onjuiste weggedrag. Afhankelijk van de ernst en de situatie werd de weggebruiker wel of niet bekeurd. Dit alles deed de automobilisten sympathiek aan.

Het tweede onderdeel was de Groep Bijzondere Diensten. Deze groep was belast met de controle op de maximum snelheid, op zwaar vervoer, geluidshinder etc. Later kwam de verkeersfotodienst tot stand en werd er een centrale meldkamer met de roepnaam 'Alex' in-

gericht.

Het bewakingsgebied van de Sectie werd echter steeds groter. Men kreeg behoefte aan een meer centraal gelegen standplaats. Daarom verhuisde de Sectie in oktober 1967 naar een vroegere kousenfabriek en enkele villa's in Driebergen.

'Alex'

Met de verhuizing veranderde ook de naam van de Sectie in 'Algemene Verkeersdienst'. Als herinnering aan de opbouwperiode in de oude Alexanderkazerne, bleef de roepnaam 'Alex' voor de verbindingen gehandhaafd. Sinds 1967 is er veel veranderd. De surveillance op de motor werd ingevoerd. Het meldkamergebied werd uitgebreid: langzamerhand gingen 'buitenstaanders' zoals het Koninklijk Huis en de Rijkspolitie te Water van het Alex-net gebruik maken.

Er kwam vanuit Driebergen berichtgeving over de verkeerssituaties op de Nederlandse wegen. De Algemene Verkeersdienst kreeg steunpunten in Assen, Badhoevedorp, Breda en Grathem. Men ging van de Porsche 356 over op de 911. Er kwam onopvallende surveillance. Men kocht BMW's, Mercedesen en Range Rovers. De afwikkeling van bekeuringen werd geautomatiseerd en het personeelsbestand werd uitgebreid. De Algemene Verkeersdienst heeft zich in 25 jaar ontwikkeld tot het meest bekende onderdeel van het korps Rijkspolitie.

GROEP MOTORSURVEILLANCE HUN WERK IS HUN HOBBY



Motoren zijn vooral geschikt voor begeleidingen.

Politiemannen in het zadel van een motorfiets zijn - zonder uitzondering - liefhebbers van motorrijden. Zij rijden niet alleen om het werk, maar ook uit hobby. De Groep Motor Surveillance, kortweg GMS, bestaat uit 42 motorrijders.

Rob Burema is één van hen. "We houden ons voornamelijk bezig met alle soorten begeleidingen. Om er een paar te noemen: de begeleiding van grote wielerrondes en verkeersbegeleidingen van staatshoofden, buitenlandse ministers en andere personen, die volgens het protocol of om veiligheidsredenen begeleid dienen te worden. Daarnaast begeleiden we allerlei bijzondere transporten". Maar er wordt ook normaal gesurveilleerd, meestal in koppels van twee. Elke dag zwermen de motorrijders, vanuit Driebergen, uit over de autosnelwegen van ons land.

Wegwijs

Rob is verder belast met de opleiding van nieuwe leden voor de GMS. "Om hun rijstijl bij te schaven en aan te passen aan de eisen die voor ons werk gelden. Ook maak ik hen wegwijs in de begeleidings- en surveillance technieken".

Van tijd tot tijd komen de leden van de GMS bij elkaar voor een herhalingsinstructie. Dit is om ervoor te zorgen dat ze allemaal volgens hetzelfde patroon blijven rijden en werken. Om een uitstekende voertuigbeheersing te bereiken doen de motorrijders tijdens de training allerlei bijzondere oefeningen. Die zien er zo spectaculair uit dat de heren wel eens gevraagd worden om een demonstratie te geven.

Motordemonstratieteam

Daarom hebben ze het 'Motordemonstratieteam Rijkspolitie' opgericht. Dit team laat zo'n zes keer per jaar in een spectaculaire show zien hoe goed de leden van de Groep Motor Surveillance onder alle omstandigheden hun motor beheersen. Zij doen dat meestal op verzoek van het korps Rijkspolitie, maar het komt ook wel eens voor dat ze tijdens manifestaties van andere instanties optreden. We zeiden het al: hun werk is hun hobby.



Eén van de stunts van het motordemonstratieteam.

EEN DAG MET MARTIN MARING IN PORSCHÉ 1210

Vroeger maakte de Algemene Verkeersdienst een strikt onderscheid tussen de verschillende soorten surveillance groepen. Tegenwoordig bestaat er nog maar één groep, waarin alle groepen zijn ondergebracht: de Groep Algemene Surveillance. AVD-ers kunnen nu in elk type wagen worden ingedeeld. Dus een BMW, Porsche, Mercedes, Range Rover of onopvallende politiewagen. Het doel is voor alle surveillanten hetzelfde: ervoor zorgen dat de weggebruiker met een minimum aan ergernis en oponthoud en een maximum aan veiligheid zijn reisdoel bereikt. De surveillanten rijden in koppels van twee, als een goed getraind team. Ze doen twee dagen achter elkaar dienst: de eerste dag van 11 tot 23 uur, de tweede dag van 7 tot 19 uur. Daarna zijn ze twee dagen vrij. Om er achter te komen hoe de surveillanten te werk gaan, rijden we een dag met Martin Maring in Porsche 1210 mee.

Twee zaken vallen op. In de eerste plaats de zeer voorkomende, maar tevens gedegen manier van optreden van de mannen van de AVD. Daarnaast het plotseling zo uitmuntende rijgedrag van alle automobilisten, zodra ze de gevreesde rode neus van de Porsche zien opduiken. Ze gaan keurig rechts rijden, houden voldoende afstand tot de voorganger en minderen snelheid.

Letten niet op

Martin Maring: "Toch zijn er weggebruikers die ons veel te laat zien. Zelfs als wij al een paar kilometer achter hem of haar zitten. Daaruit blijkt dat niet iedereen regelmatig in zijn spiegels blikt. Ze letten dus niet goed op wat er achter hen gebeurt".

Op de linkerbaan raast een bordeauxrode wagen van een gerenommeerd Italiaans merk. We gaan er achter aan. In amper 7 seconden accelereren we van 0 naar 100 kilometer.

Nog een paar seconden later zitten we op 150. De bordeauxrode auto is al in zicht: de bestuurder is zich niet bewust van wat er achter hem gebeurt. Hij blijft rustig - nou ja, rustig - doorscheuren.

Hij moet aan de kant. Dat kost wel even moeite, want Martin Maring moet met de Porsche eerst rechts van de snelheidsduivel gaan rijden. Dan even gas.

Op het aan de achterzijde gemonteerde bord verschijnt met rode letters STOP. We rijden de oprit van een benzinstation op. De man heeft geen excuus. Hij krijgt een bekeuring.

Omdat hij harder dan 130 reed, krijgt hij te maken met de officier van Justitie.

Vluchtstrook

We stoppen verschillende keren bij pechgevallen op de vluchtstrook. Het is erg slecht weer. Regen, windkracht 8. Als je op de vluchtstrook staat, merk je hoe gevaarlijk dat eigenlijk is. De auto's rijden vlak langs je. "De laatste tijd zijn er een paar ernstige ongelukken gebeurd. Vandaar dat we nu niet meer op de vluchtstrook controleren, als die te smal is. We proberen een zo veilig mogelijke positie te kiezen: een terreintje onder aan een afrit,

een parkeerplaats, een benzinestation of een extra brede vluchtstrook", vertelt Martin Maring.

Wanneer word je als automobilist eigenlijk gesommeerd om mee naar de kant te gaan? "Zeker als we zien dat je een verkeersovertreding maakte: te hard rijden, rechts inhalen, onjuist invoegen, te weinig afstand houden. Maar ook als we tijdens het rijden waarneembare technische gebreken constateren. Als bijvoorbeeld een zijspiegel ontbreekt, een aanhanger niet goed bevestigd is, de banden glad zijn of de verlichting defect is".

En als iemand zijn veiligheidsgordel niet draagt? "Dat is ook vaak een aanleiding om de bestuurder naar de kant te halen voor een uitgebreide controle", zegt Martin Maring.

Opsporingsregister

De surveillanten van de Algemene Verkeersdienst halen tijdens de dienst tientallen automobilisten en motorrijders van de weg, maar lang niet iedereen krijgt een bekeuring. Vaak maken ze alleen maar een praatje met de weggebruiker over diens weggedrag of geven ze hem een waarschuwing.

Ze maken trouwens van alle activiteiten een kort verslag op 'een geeltje', een voorbedrukt formulier uit het logboek. "Dan heeft men een overzicht van wat voor uiteenlopende dingen wij doen. Voor de statistieken". En ze kijken vaak nog even voor de zekerheid in het opsporingsregister. Zeer onopvallend, dat wèl.

Te duur

De laatste jaren is het aantal Porsches bij de AVD tot 25 teruggebracht. Dat komt omdat men de Porsches te duur vindt. Bovendien haalt de fabriek de 911 SC Targa uit de productie. Nu streeft men ernaar dat aantal van 25 te handhaven, want de Porsches hebben vele voordelen: ze zijn snel, ze zijn open - waardoor niet alleen de drempel om naar het publiek toe te stappen klein is, maar ook de mogelijkheid aanwezig is om vanuit de auto, rechtopstaand, het verkeer te regelen - en ze kunnen razendsnel achteruitrijden.



Koningin Beatrix als gast aan boord van de Porsche, bestuurd door Martin Maring.

OPLOSSINGEN

Pagina 9: REBUS

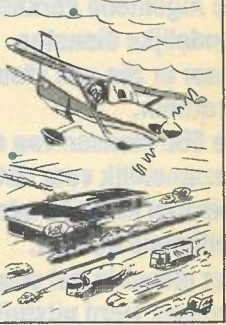
Een politiemans bij het korps Rijkspolitie heet wachtmeester maar een politiemans bij de Gemeentepolitie moet je met agent aanspreken.

Pagina 13: LOGIKWIS

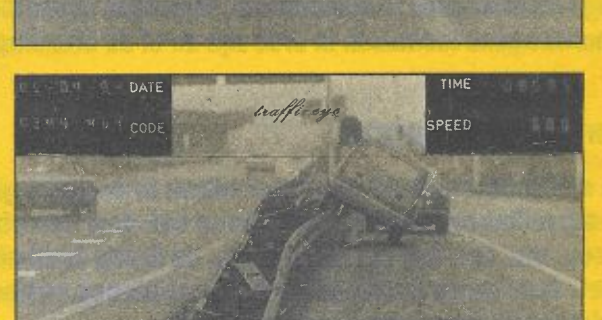
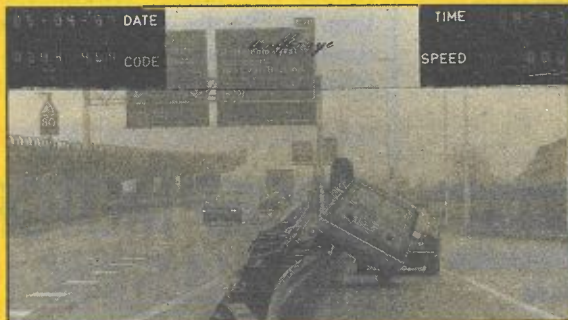
Veenstra, wachtmeester 1e klasse, Groningen, fiets.
Meyer, opperwachtmeester, Alkmaar, auto.
Van Lier, adjudant, Middelburg, bus.
Pietersma, kapitein, Apeldoorn, trein.
Van der Sluis, majoor, Breda, bromfiets.

Pagina 28:

ZOEK DE 8 VERSCHILLEN



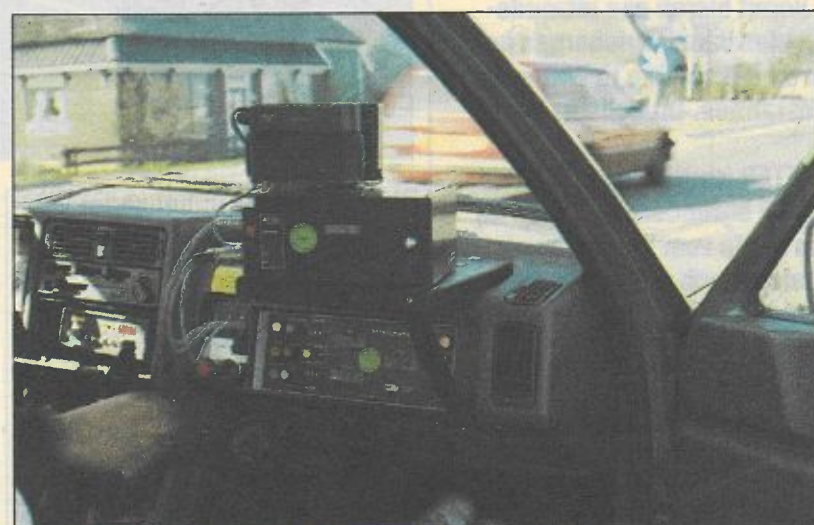
TRAFFIC EYE VERKEERSGEDRAG/VERKEERD GEDRAG



Hebt u dat ook wel eens, dat u voor een verkeersknooppunt even moet zoeken naar de juiste richting die u uit moet? Deze bestuurder ook. Hij kon maar niet kiezen en... ging dus rechtdoor. Op de foto's ziet u wat dat tot gevolg had. Nog een geluk dat de wegbeheerder het begin van de vangrail in de grond heeft weggewerkt. Anders had het heel wat slechter af kunnen lopen met deze twijfelaar.

Even een tip: nooit op het laatste moment van richting veranderen en proberen al van tevoren te weten welke hoofdrichting gekozen moet worden.

Geen controles om beurs te spekken



Hardrijders komen automatisch op de foto.

Je ziet de mensen van de Groep Snelheids Controles (GSC) wel eens in de berm langs de snelweg of achter een mobiele bebakening bij wegwerkzaamheden. Onopvallende auto's met een radar, een camera en een groot flitslicht. Automobilisten, die de snelheid overtreden en door hen worden gesnapt, krijgen na een paar dagen een acceptgirokaart in de bus. Kassa! De GSC staat er echter niet om

de beurs van de Rijkspolitie te spekken. Ze staan er om de veiligheid van de weggebruikers en de mensen die aan de weg bezig zijn in het oog te houden.

Niet geheimzinnig

De Groep Snelheids Controles rijdt in onopvallende auto's, maar doet niet geheimzinnig. Iedereen kan het radarvoertuig zien staan. Daar gaat een pre-

ventieve werking vanuit. Veel mensen laten, bij het zien van een GSC-auto hun snelheid zakken. Dat is prima, want als ze het niet doen, dan krijgen ze een bon.

De snelheidsradar en het fototoestel doen automatisch hun werk. De maximum snelheid wordt van te voren vastgesteld en alle voertuigen die deze grens overschrijden gaan op de foto. De GSC doet bij zo'n snelheidsmeting niet al te kinderachtig: de maximum snelheid wordt, in normale situaties op de snelweg, heus niet op 100 kilometer per uur afgesteld. Maar de lui die echt boven het verkeersbeeld uitsteken gaan voor de bijl.

Als de dienst er op zit worden de fotoretjes bij de Fotorolletjes van de Algemene Verkeersdienst afgegeven. Na het ontwikkelen gaan de negatieven in een vergrotingsapparaat. De kentekens zijn dan goed zichtbaar. Ze worden ingevoerd in een computer die er 's avonds de naam van de auto-eigenaar bij zoekt. Daarna worden - ook weer automatisch - de acceptgirokaarten, met daarop het te betalen bedrag, gemaakt en verstuurd.

MELDKAMER 'DRIEBERGEN' dag en nacht bemand

In een laag gebouw op het terrein van de Algemene Verkeersdienst te Driebergen is DE meldkamer van het korps Rijkspolitie gevestigd. DE meldkamer, want, ook al hebben de districten zelf meldkamers, voor landelijke activiteiten is men aangewezen op het berichtencentrum in Driebergen.

Men verzorgt in de meldkamer op de eerste plaats natuurlijk de berichten voor de Algemene Verkeersdienst zelf. Maar verder ook voor de Rijkspolitie te Water, de Dienst Luchtvaart en vele anderen, waaronder het Koninklijk Huis en in bijzondere situaties, de districten. De AVD beschikt over een netwerk van 40 vast opgestelde radiozondontvangers, verdeeld over 10 regio's. Deze regio's zijn via telefoonlijnen met de centrale meldkamer verbonden. Vanuit Driebergen kan het berichtenverkeer uit elk van de regio's afzonderlijk worden afgehandeld. Ook is het mogelijk alle regio's te koppelen en er één groot netwerk van te maken dat dan, bijvoorbeeld 's nachts, door één man of vrouw bediend kan worden. Met behulp van dit netwerk van radiostations kan de bemanning van een auto in bijvoorbeeld Friesland met de meldkamer spreken, maar ook met zijn collega in een auto in Limburg.

Achter de knoppen

De centrale meldkamer heeft een belangrijke coördinerende functie en is daarom dag en nacht bezet. Overdag zitten er acht personen achter de microfoons, telefoons, knoppen en terminals, 's nachts twee. Er is altijd volop bedrijvigheid in het berichtencentrum. De acht aanwezigen zijn belast met acht verschillende taken. De leiding binnen de meldkamer is in handen van de coördinator. Zijn assistent bedient de nationale netten ALEX en PETER en luistert naar de regionale verbindingen via INRAP. Zo hebben zij een goed overzicht van alle communicatie tussen Driebergen en de rest van het land. Een derde persoon verzorgt het normale berichtenverkeer via het Alexnet. Hij houdt precies in de gaten waar de AVD-wagens zich bevinden en wat ze aan het doen zijn. Als surveillanten op de weg gegevens over personen en kentekens nodig hebben, zoekt nummer vier deze gegevens op via de terminal. Iemand anders belt, indien nodig, naar allerlei hulpdiensten, zoals de brandweer, de wegenwacht en de ambulance. Op deze wijze wordt een noodzakelijke service verleend aan de wagens op de weg. Anders zouden de surveillanten steeds zelf een telefooncel moeten opzoeken om gegevens op te vragen of om bijvoorbeeld een ambulance te bellen. Dat zou tijd kosten. En levens misschien. De verkeersgeleider is de zesde persoon in de meldkamer. Als hij bijvoorbeeld op de terminal ziet dat er op de A-13, tussen Rotterdam en Rijswijk, een ongeval heeft plaatsgehad, dan zorgt hij ervoor dat het verkeer om het ongeluk heen geleid wordt. Hij doet dat met behulp



Er is altijd volop bedrijvigheid in het berichtencentrum.

van het autosnelweg signaalringssysteem. Je kent ze wel, die 'electronische verkeersborden' boven de snelweg. Op het 'verkeersbord' boven de rijstrook van het ongeluk verschijnt dan eerst een pijl en dan een kruis: die rijstrook mag niet door het verkeer gebruikt worden. Dan is er nog iemand die het telefoonverkeer van buitenaf verzorgt. Die telefoontjes kunnen afkomstig zijn van weggebruikers of benzinepomphouders die iets op de weg geconstateerd hebben.

Files

Ten slotte zit er een man of vrouw van de sectie Verkeersinformatie. Die hoort van de mensen in de meldkamer waar de files staan en waar bijvoorbeeld spookrijders gesignaleerd zijn. Hij of zij maakt dan een bericht voor Teletekst, de verkeersdienst van de ANWB, de regionale omroepen en voor de radionieuwsdienst in Hilversum. Je hoort de verkeersinformatie vast wel eens op de radio. Op de hele uren wordt ze voorgelezen door de radionieuwslezer van het ANP, op de halve uren door een AVD-er. Vroeger kwam er maar heel af en toe verkeersinformatie op de radio. De verkeersdrukte nam echter toe en in 1978 werd de meldkamerman Rob van Rees gevraagd op de dinsdagochtend 'live' verkeersinformatie te geven in het AVRO-programma 'Muziek en Verkeersinformatie' op Hilversum I. Aan het einde van 1980 gingen ook de andere omroepen over tot het geven van verkeersinformatie tijdens de ochtendspits. In januari 1981 kon Driebergen een eigen studio openen: 'de omroepcel'. Nu kan de verkeersinformatie, binnen enkele minuten, de hele dag via de verschillende zenders de lucht in.

Nieuwbouw

Laatste nieuws: Eind 1986 gaat de eerste paal voor de nieuwbouw van de Algemene Verkeersdienst de grond in. Als eerste wordt begonnen met de bouw van het nieuwe en uiterst moderne Berichtencentrum van de AVD. Ook het communicatienetwerk wordt compleet vernieuwd.

De bekende stemmen van het Korps uit 'radiostudio' Driebergen



Jan Dellebeke



Lucia Meering



Theo Gerritsen



Jelles Bode



Rob van Rees

"Voor verkeersinformatie schakelen we nu over naar Driebergen". Dat klinkt je vast bekend in de oren. De mensen van de sectie Verkeersinformatie zijn bijna dagelijks op de radio om door te geven waar de files staan. Hun stemmen ken je, de mensen die bij die stemmen horen waarschijnlijk niet.

Jan Dellebeke is de oudste. Hij werd 51 jaar geleden in Vlissingen geboren. Hij werkte, net als de anderen, eerst als surveillant bij de Algemene Verkeersdienst. Daardoor kent hij de autosnelwegen in Nederland als zijn broekzak. Dat is ook nodig, want hij moet in zeer korte tijd een verkeersbericht kunnen maken van een binnengekomen melding. In zijn vrije tijd houdt Jan zich bezig met houtbewerken en tuinieren.

Vrouw

De enige vrouw in het gezelschap is Lucia Meering. Zij komt oorspronkelijk uit Friesland, maar woont nu in Driebergen. Lucia is 30 jaar jong en haar hobby is korfbal. Theo Gerritsen is een enthousiast filatelist. Daarnaast werkt hij het liefst in zijn moestuin. De 40-jarige Theo woont in Wijk bij Duurstede. Zijn plaatsgenoot is Jelles Bode. Hij draait pas sinds december

1985 in de sectie Verkeersinformatie mee. Na zijn werk pakt hij een boek of gaat met zijn foto-toestel op pad. Jelles is 42 jaar. De bekendste nieuwslezer is waarschijnlijk Rob van Rees. Naast het geven van verkeersinformatie houdt hij zich de laatste tijd vooral bezig met de voorlichting over de AVD. Hij ontvangt groepen. Schrijft artikelen. Beantwoordt brieven van verkeersdeelnemers. Teveel om op te noemen. Maar, als het druk is, staat hij de sectie Verkeersinformatie wel eens bij. Dat doet hij graag, want omroepen is zijn hobby: hij werkt één avond per week voor een ziekenomroep. Hij woont in Driebergen en is 47 jaar.

GROEP TECHNISCHE CONTROLES:

6000 VRACHTWAGENS PER JAAR OP DE KRIK



De inspecties worden snel en efficiënt uitgevoerd.

De GTC heeft drie 'units', elk bestaande uit een vrachtwagen met werkplaatscontainer en een aanhangwagen met een bureaucontainer. De unit wordt bemand door zeven of acht controleurs van de Rijkspolitie. Zij worden bijgestaan door vertegenwoordigers van de Rijks Verkeersinspectie, het korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen en het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting. Met z'n allen doen ze zo'n zesduizend vrachtwagencontroles per jaar. Een motorrijder plukt de te inspecteren vrachtwagens voor hen van de weg. De meeste vrachtwagenchauffeurs houden aan de controle een verbaal of waarschuwing over. Dat wil niet zeggen dat het Nederlandse wagenpark puur slecht is.

Selectieve controle

Adjutant H.J. ter Schure: "Het valt best mee met ons wagenpark. Dat wij zo hoog 'scoren' komt doordat de motorrijder precies die wagens van de weg haalt, waarvan hij vermoedt dat er iets mee aan de hand is. Wij noemen deze aanpak: de selectieve controle". De GTC doet er alles aan om het beroepsvervoer zo weinig mogelijk schade van de controles te laten lijden. Vrachtwagens moeten rijden om hun geld op te brengen. Nodeloos oponthoud betekent een fors economisch verlies. De inspecties worden zo snel en efficiënt mogelijk uitgevoerd. Daarvoor is specialisme nodig: een vrachtwagen is ingewikkelder

dan een personenwagen en de ontwikkelingen staan in die sector niet stil: van de vrachtwagens van tien jaar geleden is haast niets meer over, zeggen ze bij de GTC. Om bij te blijven volgen de mensen van de GTC specifieke cursussen. De drie units van de GTC zweren kris-kras door het land. Een standplaats wordt meestal niet op een opvallende parkeerplaats gekozen.

Snel bekend

"Wij strijken natuurlijk niet ergens neer waar nooit een vrachtwagen voorbij komt. Dat staat voor ons op de eerste plaats. Maar we kijken toch wel een beetje uit hoe en waar we gaan staan, want het wordt toch al snel genoeg bekend: de meeste vrachtwagens hebben

een 'bakkie' aan boord. Dus als je eens ergens twee dagen staat, komen er de tweede dag aanzienlijk minder vrachtwagens langs. Iedereen, die van onze standplaats hoort en denkt dat er misschien wel iets mis is met zijn vrachtauto, zoekt een andere route", zegt Ter Schure. Maar dat wil nog niet zeggen dat je dan aan de controle kunt ontsnappen. Want niet alleen de GTC is attent. De andere surveillerende AVD-ers houden ook een oogje in het zeil en het komt geregeld voor, dat wagens van de weg worden gehaald. Als er geen GTC-unit in de buurt is, dan wordt een beroep gedaan op garages en weegbruggen van particulieren. De AVD heeft zo z'n adresjes...



DE TAAK VAN DE RIJKSPOLITIE TE WATER



De boten zijn net drijvende politiebureaus.

Nederland is een waterland. Veel mensen maken gebruik van dat water: schippers, vissers en watersporters. Net als op het land, is op het water politie nodig. De Rijkspolitie te Water is belast met het toezicht, de controle en de hulpverlening op vrijwel alle grote waterwegen in ons land. Alleen het toezicht op de wateren binnen de gemeente Rotterdam is in handen van de Rivierpolitie van de gemeentepolitie.

De ruim 650 mensen van de Rijkspolitie te Water hebben een afwisselend takenpakket. Om maar eens een paar taken te noemen: zij controleren vergunningen van vissers, houden toezicht op de vaarreglementen, geven eerste hulp aan drenkelingen en proberen de criminaliteit op en aan het water te bestrijden.

Bijzonder materieel

Zij doen specialistisch werk. Daarom hebben ze na hun basispolitie-opleiding een aantal cursussen gevolgd om bekend te raken met het schippersvak, de nautische wetgeving, het navigeren met behulp van een radar, het gebruik van adembeschermingsapparatuur en dergelijke. Ze hebben ook bijzonder materieel. Grote en snelle patrouillevaartuigen bijvoorbeeld, die een lengte van 12 tot 28 meter kunnen hebben. Deze schepen zijn uitgerust met de modernste apparatuur: marifoon (telefoon voor de scheepvaart), politiemobilfoon, radar en reddingsmateriaal.

Is grote snelheid een vereiste, dan heeft de Rijkspolitie te Water de beschikking over een groot aantal speedboten, waarvan sommige een snelheid van 80 km per uur kunnen halen. De totale vloot van de Rijkspolitie te Water bestaat uit 65 patrouillevaartuigen en ruim 70 speedboten.

Ook in auto's

Je komt de mensen van de Rijkspolitie te Water niet alleen op boten tegen, maar ook in auto's. Ze hebben onopvallende auto's voor recherche-onderzoeken en 'bijstandsunits' met daarin dregmateriaal, een zuurstofkoffer, verlichting en een opblaasbaar bootje voor noodsituaties. Bovendien maken ze gebruik van vliegtuigen en helikopters: ze kunnen als waarnemer meevliegen met een piloot van de Dienst Luchtvaart.

Landelijk gezien is de dienst opgesplitst in vier districten: Amsterdam, Dordrecht, Leeuwarden en Nijmegen. Elk district heeft een meldkamer, een afdeling varend personeel, een afdeling recherche en enkele technische en administratieve krachten. De districten bestaan uit een aantal groepen en posten, waarvan de bureaus meestal aan het water zijn gelegen.

Het Landelijk Commando van de Rijkspolitie te Water is gevestigd te Driebergen.

Man overboord

Vertoef je vaak op het water? Dan is het altijd handig te weten wat je moet doen als er iemand overboord is gevallen.

- * Roep naar de drenkeling zo hard je kunt "Zwem!". Dat lijkt overbodig, maar sommige mensen verstijven van schrik als ze overboord zijn gevallen.
- * Laat één van de opvarenden de drenkeling in de gaten houden. Niet de schipper want die heeft het veel te druk met allerlei manoeuvres.
- * Gooi de drenkeling een lijn of touw toe en haal hem of haar zo snel mogelijk binnenboord.
- * Laat de drenkeling langzaam warm worden. Dien vooral geen alcohol toe!
- * Waarschuw onmiddellijk een arts.

Geschiedenis Rijkspolitie te Water in een notedop

In de tijd van de Hollandse graven was er voor het eerst sprake van 'politie te water'. De graven hieven namelijk tol op de handelsroutes en hadden hun eigen volk ingezet om ervoor te zorgen dat niemand onder de betaling van het tolgeld uit kon komen.

Deze vorm van toezicht was alleen in het belang van de graven: zij verdienden er aan. De burgers op en langs de waterwegen konden echter ook wel wat toezicht gebruiken, want er werd op grote schaal gestolen uit koopmannschepen en opslagplaatsen aan de wal.

In de steden werden de bezittingen van de burgers in enige mate beschermd door havenmeesters of varende toezichthouders, maar daarbuiten heeft men lang op toezicht moeten wachten. Jammer, want het goederenvervoer over de Nederlandse waterwegen groeide enorm en vele kostbare ladingen verdwenen uit de schepen, al of niet met medewerking van de opvarenden(!).

In 1859 hadden de burgemeesters van een aantal gemeenten langs de Maas, de Noord en de Merwede er genoeg van. Zij vroegen de toenmalige minister van Justitie om maatregelen te treffen tegen de vele nachtelijke diefstallen op en aan het water. De minister gaf dat jaar de opdracht aan de Rijksveld-



Het patrouillevaartuig is uitgerust met een marifoon, een mobilfoon, een radar en reddingsmateriaal.

wacht om te gaan surveilleren op de onveilige wateren.

Roeiboten

Hij stelde extra geld beschikbaar om een paar roeiboten aan te schaffen. Helaas werden deze boten zelden gebruikt: de Rijksveldwachters vonden dat hun werk op het land voor ging. Het duurde tot 1875 voor de roeibootjes vervangen konden worden door zeilboten. Er werden enkele gewone zeilschepen aangekocht en enkele Hoogaarzen, die speciaal geschikt waren voor de Zeeuwse en Zuidhollandse wateren. Dit was een hele vooruitgang, maar de doorbraak kwam pas in 1908 met de aanschaf van twee stoomboten. Maar wat doe je nu met twee schepen? Het zag er ook niet naar uit dat het aantal surveillancevaartuigen werd uitgebreid. Daarom richtten enkele particuliere belanghebbenden, reders en fabriekseigenaren, een particuliere bewakingsdienst op het water op. Zij wisten binnen 2 jaar de grootste gaten in het net te dichten: het aantal diefstallen liep aanzienlijk terug. De parti-

culiere politie te water moest echter verdwijnen. Volgens de regering moesten Rivierbrigades van de Rijksveldwacht het toezicht op het water houden.

Tiel

De eerste Rivierbrigade werd in Tiel gevestigd.

Na enkele jaren kwamen er ook brigades in Sliedrecht, Gorinchem en Vlaardingingen. Het duurde tot het begin van de oorlog voordat de rest van het land over waterpolitie kon beschikken. Zij kregen die in de vorm van de Marechaussee, de Visserijpolitie of de Rivierpolitie. Tijdens de Tweede Wereldoorlog voegden de Duitsers alle politie-organisaties samen tot één Staatspolitie. De waterpolitie werd een landelijke dienst. Dat is zo gebleven. Sinds 1945 verricht de Rijkspolitie te Water, als onderdeel van het korps Rijkspolitie, het politietoezicht op alle belangrijke waterwegen in ons land. Bijna alle, want het Rotterdamse havengebied heeft een eigen Rivierpolitie. Die valt onder de gemeentepolitie Rotterdam.



RECREATIE BEZORGT RptW SOMS HANDEN VOL WERK

Bij pleziervaarders ontbreekt het nog wel eens aan goede voorbereiding

In de haven aan het Blauwpoortsplein in Dordrecht ligt de Rijkspolitieboot RP 70 al geduldig op ons te wachten. Het is een snel en comfortabel vaartuij. De verblijfsruimten voor de bemanning bestaan uit een grote stuurhut en een benedenverblijf met keuken en toilet. De boot is van de modernste apparatuur voorzien: radar, politiemobilifoon, marifoon (een telefoon voor het scheepvaartverkeer), zoeklicht, luidsprekerinstallatie en blauw zwaailicht. Om klokslag drie uur meldt de RP 70 aan de meldkamer in Dordrecht 'aanvang surveillancce'. Met gepaste snelheid gaat het vaartuij richting de grote rivieren. Wachtmeester Luit Nanninga heeft inmiddels plaatsgenomen achter het stuurwiel. Collega Karel Verkerk schakelt de marifoons in en wachtmeester Le klasse Henk Meyer bekijkt de vaarkaart.

Drijvend bureau

In het Wantij in Dordrecht drijft een verlaten, oud houten speedbootje. Het 'gevonden voorwerp' wordt achter de RP 70 vastgemaakt en vervolgens bij een opslagplaats van Rijkswaterstaat afgeleverd. Henk pakt de typemachine en vermeldt het gevonden voorwerp in het begin van het dagrapport. Hij vertelt: "Onze boot wordt vaak een drijvend politiebureau genoemd. Al onze administratie, wetboeken en schrijfmachines hebben we hier aan boord. Als wij acht uur dienst hebben, blijven we die uren op de boot. Aan boord kunnen we koffie zetten en eten doen we er ook. Vandaar". Terwijl we op de rivier varen, houden de bemanningsleden het scheepvaartverkeer voortdurend in de gaten. "Er gaat op het water een preventieve werking van uit, omdat de boot door

al het scheepvaartverkeer wordt gezien", zegt Henk. Als we een binnenvaartschip passeren, besluit Henk even van boord te gaan om het te controleren. Hij is snel terug. Alles was in orde. "Zulke schepen controleren we regelmatig op papieren, lading en dergelijke. In principe zijn onze bevoegdheden hetzelfde als die van onze collega's op het land".

Aan boord

De RP 70 manoeuvreert soepel langs de verschillende boten die we tegenkomen. De politiemensen en schippers groeten elkaar met een handgroet, een gewoonte in de schipperswereld. Henk: "Door de routine die je krijgt, zie je al gauw als er op een schip iets mis is. Maar lang niet altijd is een mankement al vanaf de buitenkant te zien. Daarom gaan we regelmatig aan boord van een schip om het te controleren".

Een taak van de Rijkspolitie te Water is ook het toezicht houden op het milieu. Het komt nogal eens voor dat illegaal afgewerkte olie of ander afval in het water wordt geloosd. Vanuit een helikopter of vliegtuig is beter te zien van welk schip een oliespoor afkomstig is. Vandaar dat de Dienst Luchtvaart de Rijkspolitie te Water bij deze taak assisteert. Met name de recreatievaart bezorgt de Rijkspolitie te Water soms handenvol werk.

Onderschatten

"Toch", vertelt Henk, "zijn de vaarkwaliteiten van die recreatievaarders in het algemeen best goed. Veel mensen bestuderen heus de vaarregels wel voordat ze het water op gaan. Maar er zijn elk jaar weer mensen die te grote risico's nemen. Zij onderschatten vaak de snel-

heid van andere schepen. Je moet bedenken dat zo'n vrachtschip bijvoorbeeld niet zomaar even kan stoppen. Zijn stopweg is pakweg 300 meter. Ook weten sommige mensen niet dat een schip een bepaalde diepgang heeft of aan een zekere koers is gebonden. Daarnaast vragen slordigheid en onzorgvuldigheid elk jaar weer een aantal mensenlevens".

Volgens Henk ontbreekt het bij de pleziervaarders nog wel eens aan een goede reisvoorbereiding. Van te voren goed uitgerust zijn en de route goed uitgestippeld hebben is bij het varen net zo goed belangrijk als bij het autorijden.

Henk: "Ik heb wel eens meegeemaakt dat iemand met zijn bootje de weg uit de zeehaven Dordrecht niet meer kon vinden. Toen ik de schipper vroeg of hij een kaart aan boord had, kwam hij met zo'n kaartje van Nederland in een zakagenda tevoorschijn. En dat terwijl goede vaarkaarten zo belangrijk zijn".

Geen pardon

Langs het water zien we een groepje vissers, leden van een personeelsvereniging, die een dagje de hengel hebben uitgeworpen. Als Henk naar hun vergunning vraagt, blijkt één van de hengelaars er geen te hebben. De Rijkspolitie te Water kent in dat geval geen pardon. De overtreders krijgen een proces-verbaal, dat hem twee tientjes kost. "Ik weet dat ik fout ben", zegt de jongeman, "maar hier zeg ik toch geen dankjewel voor".

Geruisloze boten

Inmiddels is de avond aangebroken. In het donker is de radar een groen oog in de duisternis. Evenals het zoeklicht.

Als we een jachthaven in de buurt van Zwijndrecht binnenvaren, richt Henk het zoeklicht op enkele kapitale jachten. "In die boten hier wordt nogal eens ingebroken", weet Henk. Niet alleen op het land, maar ook op het water komt criminaliteit voor.

Plotseling schijnt het felle zoeklicht een man midden in het gezicht. Hij staat in de kajuit van een jacht en maakt een verschrikte indruk. "Even kijken", zegt Henk en gaat van boord. "Ik had jullie niet eens aan horen komen, daarom schrok ik zo van dat licht", zegt de man. "We hebben geruisloze boten", verklaart Henk. Als hij vraagt waar de man op dit late tijdstip nog mee bezig is, antwoordt deze dat hij 'gewoon wat aan het knutselen is'. Hij blijkt geen legitimatiebewijs bij zich te hebben en kan niet bewijzen dat het jacht zijn eigendom is. Verbrekingen aan de boot worden echter niet geconstateerd. Als we terug zijn aan boord van de RP 70 vertelt Henk: "Zo'n man moeten we maar op zijn woord geloven. Het is nog altijd niet verplicht om dit soort boten te laten registreren".

Bekogeld

Het loopt nu tegen elven. De dienst zit er bijna op. Eenmaal in de thuishaven Dordrecht aangekomen, willen Karel en Luit de boot net vastleggen als Henk een bericht over de marifoon hoort. Een binnenvaartschipper meldt dat hij met keien wordt bekogeld vanaf een brug nabij Sliedrecht. "We komen er aan", stelt Henk de schipper, die een flinke schade heeft opgelopen, gerust. De RP 70 gaat volle kracht vooruit richting Sliedrecht. Om half één varen we, met de verdachten aan boord, weer richting thuishaven. De dienst zou officieel anderhalf uur geleden al afgelopen moeten zijn. De verdachten moeten dezelfde nacht nog worden verhoord en voorgeleid aan een hulp-officier van justitie. Ook moet de RP 70 nog naar de gedupeerde schipper om zijn verklaring en schade op te nemen. Het is pas laat in de nacht als Henk, Karel en Luit eindelijk naar huis kunnen. "Ach weet je", zegt Henk, "net als bij het politiewerk op het land is het bij ons werk meestal hollen of stilstaan".



Schippers met een politiepet op of politiemensen met zeebenen?

SPORTVISSEN

Om te mogen vissen in de binnenwateren moet je in het bezit zijn van twee officiële papieren: de sportvisakte (tenzij je jonger bent dan 15 jaar) en een visvergunning (tenzij je vist in wateren waarvan de beroepsvaart regelmatig gebruik maakt).

De sportvisakte is het basisdocument voor de sportvisser. Hij wordt uitgegeven door de overheid en je kunt hem op het postkantoor verkrijgen. Hij is geldig van januari tot januari en kost iets meer dan een tientje. Het grootste gedeelte van dat geld wordt besteed aan nationale maatregelen ter verbetering van de sportvisserij. Zo kweekt men van dit geld bijvoorbeeld vissen en geeft men voorlichting aan hengelsportverenigingen over het beheer van hun viswater.

Naast de sportvisakte heb je een vergunning nodig van de gene die het visrecht heeft op het water waar jij wilt gaan vissen. In de meeste gevallen is die vergunning bij een hengelsportvereniging of hengelsportwinkelier in de buurt te koop. Met het geld dat de vergunning oplevert wordt het water waar jij vist beheerd.

Je moet de vergunning overigens nauwkeurig lezen, want er kunnen beperkingen in opgenomen zijn. Zo kan een hengelsportvereniging bijvoorbeeld in de vergunning bepalen dat er met sommige aas-

soorten in een bepaalde periode niet mag worden gevestigd. Stel je, voordat je gaat vissen, goed op de hoogte van landelijke en plaatselijke beperkingen: welk aassoort mag ik gebruiken, welke vissen mag ik vangen, waar mag ik vissen en op welk tijdstip?

Nadere inlichtingen kun je krijgen bij de Directie Openlucht-recreatie van het ministerie van Landbouw en Visserij: 070-792403.





's Zomers een bonte drukte van jewelste.
(Copyright Surf Magazine - deze foto werd ter beschikking gesteld door Surf Magazine.)

Windsurfen. Vele tienduizenden mensen beoefenen deze sport op het water met veel plezier. Op plassen, meren, kanalen, vaarten en langs de kustlijn is het vaak een bonte drukte van jewelste. Een leuk gezicht, al die gekleurde zeilen op het water. Maar al die surfers kunnen niet in het wilde weg surfen. Anders komen ze in aanvaring met andere surfplanken, beroeps- of pleziervaartuigen. Surf geregeld! Sinds 1 april 1984 wordt de surfplank, in het Binnenvaart Politie-reglement, aangemerkt als klein vaartuig. Iedere plankzeiler is dus ook schipper. De vaarregels gelden ook voor hem of haar. Het is dus van belang op de hoogte te zijn van die regels. Een uitgebreide beschrijving van deze regels is opgenomen in de Almanak voor Watertoerisme, deel 1 van de ANWB/KNWV/NKB. We geven hier een paar tips om nog meer plezier te beleven aan het surfen. En voor de goede orde natuurlijk:

* **PLAATS** Soms staan er borden die aangeven of je op een bepaalde plaats wel of niet mag surfen. Als je één van de volgende borden tegenkomt, dan weet je zeker dat surfen verboden is:



Verboden voor kleine schepen
Verboden voor zeilschepen
Verboden voor zeilplanken

Bij de volgende borden is surfen in ieder geval toegestaan:



Kleine schepen toegestaan
Zeilschepen toegestaan
Zeilplanken toegestaan

Vaak staan er echter geen borden. Informeer dan eerst bij de waterbeheerder of bij de politie op welke plaatsen je mag surfen. Er zijn namelijk gebieden die verboden zijn voor surfers. Zo mag er bijvoorbeeld niet gesurfd worden op water dat voor zwemmers of speedboten gereserveerd is, in de omgeving van bruggen, sluzen, havenmonden en dergelijke. Mijd ook plaatsen waar veel beroepsvaart is. Blijf ten slotte uit de buurt van hengelaars en zwemmers, ook al is het gebied niet voor hen gereserveerd. Dat voorkomt ergernis en mogelijke ongelukken.

* **DIEFSTAL** Laat je spullen niet onbeheerd achter. Dit geldt natuurlijk niet alleen voor je plank, als je niet surft, maar ook voor je eigendommen op de kant, als je zelf op het water bent. Breng op je spullen herkenningstekens aan die niet zomaar uitwisbaar zijn.

* **WATERSPORTVERENIGING** Overweeg een lidmaatschap van een watersportvereniging. Binnen zo'n vereniging wordt veel gedaan aan voorlichting, opleiding en begeleiding. Er zijn in Nederland meer dan 75 plankzeilverenigingen aangesloten bij het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (020-642611).

* **KRUISEN** Vaar niet in de vaargeul van een beroepsvaartuig. Moet je een vaargeul oversteken, doe dit dan via de kortste route. Laat de koers duidelijk zien aan in deze vaargeul varende vaartuigen. Als je moet uitwijken, doe dit dan tijdig. Verander van koers en zeil weg van het andere vaartuig. Kost dit moeite, minder dan tijdig snelheid door het zeil te laten vieren. Stop de surfplank niet door het zeil vlak bij een ander vaartuig in het water te werpen en zelf in het water te springen. Dit veroorzaakt een schrikreactie bij de schipper.

* **KLEDING** Is de temperatuur van het water onder de 18°C, draag dan een wetsuit. Zo'n pak vertraagt overigens alleen maar het proces van afkoeling. Het is geen overlevingspak. Draag bij het plankzeilen op ruim water altijd een zwemvest. Dat verhoogt de veiligheid.

* **ONDERDELEN VASTBINDEN** Bevestig mast en plank zodanig door middel van een veiligheidstouw aan elkaar, dat deze onderdelen altijd bij elkaar worden gehouden.

* **UITPUTTING** Wanneer je onverhoopt in moeilijkheden komt te verkeren, bijvoorbeeld door vermoeidheid, verlaat de plank dan niet, maar ga er op zitten. Rol het zeil vanaf de schoothoek op tot naast de mast. Leg het zeil op de plank. Je kunt nu zelf met de handen terug peddelen. Ben je daartoe ook niet meer in staat, geef dan een noodsignaal door met twee armen kruisend te zwaaien. Blijf dit doen totdat er iemand komt om je te slepen.

* **RUIM WATER** Ga nooit alleen surfen op ruim water. Houd elkaar in de gaten. Neem altijd een vuurpijl of handstakellicht mee.

Het water op... SURF GEREGLD EN VEILIG

* **WEDSTRIJDSURFEN** Als je koers bij wedstrijdsurfen die van een ander vaartuig kruist en er ontstaat gevaar voor een aanvaring, roep dan dat je wedstrijdsurft en vraag of het andere vaartuig wil wijken. Bedank vriendelijk als die wens wordt ingewilligd. Wedstrijdsurfers zijn trouwens gebonden aan allerlei regels. Die staan in het Zeilwedstrijd-reglement, dat is opgenomen in het Handboekje van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, deel 2.

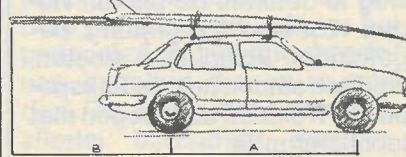
Het vervoer van de zeilplank

Er zullen maar weinig surfers zijn die hun plank naast hun huis in het water kunnen deponeren om vervolgens hun geliefde sport te beoefenen. De meeste surfers moeten hun plank over de weg vervoeren. Op een auto, een aanhangwagen of achter de fiets. Waarop moet je bij dit vervoer letten?

Vervoer op een auto

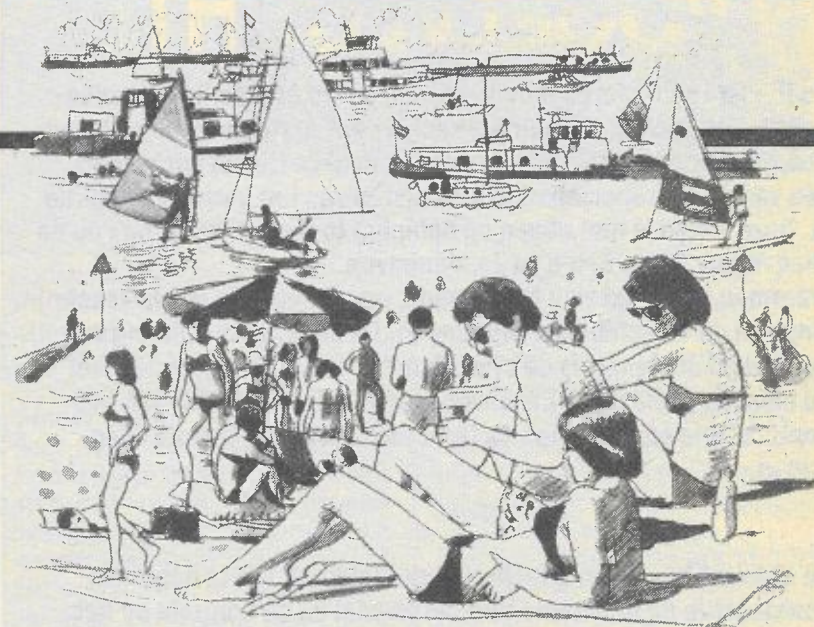
In verband met de dakbelasting kunnen hooguit twee planken op de imperiaal, bij voorkeur een zogenaamde 'allesdrager', vervoerd worden. Die twee planken kunnen het beste, met de boeg naar voren en de punt naar beneden, op elkaar gelegd worden. Naast elkaar kunnen ze de auto een te sterk 'lift-effect' geven. De planken moeten zodanig met spanbanden worden bevestigd dat ze er, ondanks de grote luchtweerstand, beslist niet af kunnen vallen.

Stop onderweg regelmatig om de zaak te controleren, want de spanbanden kunnen soms rekken. Kijk dan meteen even of de bouten van de imperiaal nog wel goed genoeg klemmen. De plank mag nooit voor de voorbumper uitsteken. Dat is een makkelijke regel. Voor de afmetingen aan de achterkant gelden ingewikkelder regels: de lading mag nooit verder achter de achters uitsteken dan 2/3 van de afstand tussen achter- en vooras (men zegt ook wel 2/3 van de wielbasis). Het maximum hierbij is 5 meter. Met auto's van enige afmeting zal dit over het algemeen wel lukken.



B mag niet langer zijn dan 2/3 van de wielbasis (A)
B mag niet langer zijn dan max. 5 meter
Bumper = voorkant auto

Het aantal piepkleine auto's neemt echter toe (Mini, Suzuki,



Lancia A112 etc.). Bij die autootjes is de wielbasis vaak zo klein, dat maar in heel speciale gevallen met een plank gereden mag worden. In die speciale gevallen worden de plank en mast beschouwd als zogenaamde lading van langgerekte vorm. Je moet je dan wel houden aan een aantal bijzondere voorwaarden: de plank moet extra stevig bevestigd zijn, je moet je lading markeren met rood/witte vlaggen en je moet je houden aan de maximum snelheid van 40 km per uur. Het valt te betwijfelen of het wel verstandig is om zo te gaan rijden.



Als je het toch wilt, informeer dan van te voren even bij de politie naar de exacte voorwaarden!

Vervoer op een aanhangwagen

De plank mag in elk geval niet vóór de koppeling uitsteken. Voor de achterkant gelden per soort aanhangwagen verschillende regels. Voor aanhangwagens met meer assen geldt, net als bij de auto's van enig formaat, dat de lading nooit verder achter de achters mag uitsteken dan 2/3 van de wielbasis. Bij éénassige aanhangwagens mag de plank aan de achterzijde niet meer dan 3,50 meter achter de as uitsteken. Op deze regel kan, net als bij de piepkleine auto's, onder bepaalde voorwaarden een uitzondering worden gemaakt.



Vervoer achter de fiets

De aanhanger plus lading mag bij vervoer achter de fiets niet breder zijn dan 1,50 meter. De bevestiging aan de fiets moet deugdelijk zijn: dus niet met

een paar touwtjes vastbinden of de plank op het wagentje met de hand meevoeren. De wielen van de aanhanger moeten zijn voorzien van spatborden met rode reflectoren en 30 cm wit. De verlichting hoort op het witte gedeelte van het linker spatbord.

Is het karretje breder dan 75 cm, dan moet aan de linker voorzijde een witte reflector zijn aangebracht voor het tegemoetkomende verkeer. De remmen van de fiets moeten vastgezet kunnen worden door middel van een klem rond een handrem.

Als je met een aanhanger fietst gelden de regels voor 'bestuurders van onbespannen wagens' in plaats van de regels voor fietsers. Je mag bijvoorbeeld niet op fietspaden fietsen, tenzij de aanhanger inclusief lading niet breder is dan 75 cm. Omtrent de lengteafmetingen is er voor vervoer achter de fiets maar weinig geregeld. In de wet staat dat fietser geen voorwerpen mogen vervoeren die in het verkeer gevaarlijk zijn. Misschien kun je zelf wel inschatten wat er precies met 'gevaarlijk' wordt bedoeld. Achter de brommer is dus verboden.



Alsjebleeft... niet in 't riet!!

DE DIENST

LUCHTVAART
IN VOGELVLUCHT

De Dienst Luchtvaart wordt dikwijls verward met de 'Luchthavenpolitie'. De Luchthavenpolitie is echter het particuliere bewakingsbedrijf van de luchthaven Schiphol, terwijl de Dienst Luchtvaart één van de drie specialistische diensten van het korps Rijkspolitie is. Deze dienst is niet alleen op Schiphol te vinden, maar ook op de vliegvelden Beek, Eelde en Zestienhoven.

Waarmee de Dienst zich bezighoudt, wordt duidelijk uit de beschrijving van de verschillende afdelingen. De bekendste afdeling van de Dienst Luchtvaart is de Vliegdiens. Deze afdeling bestaat uit 30 mensen en heeft de beschikking over vijf Bolkow BO 105 helikopters, drie éénmotorige en twee tweemotorige Cessna vliegtuigen.

Toezicht

De afdeling heeft een uitgebreid takenpakket. Om te beginnen assisteert ze de Algemene Verkeersdienst bij de controle op het reilen en zeilen op onze vaderlandse wegen. Maar ook de Rijkspolitie te Water en de Rivierpolitie van Rotterdam zijn gebaat bij toezicht vanuit de lucht, bijvoorbeeld op waterverontreiniging. Daarnaast assisteert ze Rijkswaterstaat of de recherche, bij het zoeken naar vermiste personen. De vliegers zijn politiemensen die een 2- tot 3-jarige opleiding krijgen op een particuliere vliegschool. Na die opleiding moeten ze op Schiphol nog enkele aanvullende cursussen volgen, speciaal bedoeld voor vliegen voor het korps Rijkspolitie. Naast de vlieger zit altijd een waarnemer. Als de Dienst Luchtvaart voor de Algemene Verkeersdienst vliegt, is dat een waarnemer van die Dienst.

Het onderhoud van de luchtvaartuigen is in handen van de afdeling Vliegtechnische Zaken. De afdeling Fotodienst werkt nauw samen met de afdeling Vliegdiens en helpt gemeente- en Rijkspolitie onder andere bij verkeerssituaties, zowel te land als op het water, rampen en misdrijven. Zij heeft speciale fototoestellen waarmee 'loodrecht' - via de bodem van een vliegtuig - of 'oblique' - schuin, uit de hand - gefotografeerd kan worden.

UFO

Het derde onderdeel is de afdeling Luchtvaart Onderzoeken. Zij houdt toezicht op de luchtvaart in de ruimste zin van het woord. Dus niet alleen op gewone vliegtuigen, maar bijvoorbeeld ook op landbouwspuitvliegtuigen.

Ze behandelen eventuele geluidsklachten en UFO-meldingen. Bovendien worden zij bij vliegtuigongevallen ingeschakeld om na te gaan of de vlieger zich wel aan de wettelijke voorschriften had gehouden en voor slachtoffer-identificatie. Ten slotte zorgen ze voor de veiligheid van vertrekkende en aankomende passagiers op Beek, Eelde en Zestienhoven.

Schiphol is met zijn 40.000 werknemers en tienduizenden passagiers een echte stad te noemen. De beveiliging van Schiphol verdient daarom afzonderlijke aandacht. Daarom werd de afdeling Beveiliging Schiphol opgericht. Onder haar leiding werken 350 medewerkers van de particuliere bewakingsdienst Seceurop BV en een steeds wisselende groep van 168 Rijkspolitiemensen die voor vier weken - in de toekomst waarschijnlijk voor twee jaar - op Schiphol 'gedetacheerd' zijn.

Luchtreizigers ondervinden de veiligheidsmaatregelen, naast de controle op hun handbagage, aan den lijve: ze kunnen nu gefouilleerd of gevisiteerd worden.

Hasjhonden

Op Schiphol is ook een afdeling Recherchezaken. Die krijgt te maken met de meest uiteenlopende misdrijven. Diefstal uit bagagekelders bijvoorbeeld, zakkenrollerij of de smokkel van verdovende middelen. Twee hasjhonden helpen de verdovende middelen op te sporen.

Dan is er nog een Berichtencentrum, een soort meldkamer. Dit centrum heeft rechtstreeks contact met de verkeersstoren, de luchthaveninspectie en de politiekorpsen. Eén man coördineert de fouilleringsploegen, een ander let op het vlieggebeuren.

Ten slotte zijn er ondersteunende afdelingen zoals Vorming en Instructie. Hier leidt men personeelsleden van luchtvaartmaatschappijen op in alles wat met veiligheid te maken heeft. Verder zijn er cursussen voor nieuw personeel van de Dienst Luchtvaart, Schiphol-detachementen, de medewerkers van Seceurop en politiewaarnemers bijvoorbeeld.

BURGERLUCHTVAART KAN NIET ZONDER
POLITIE TOEZICHTMaar de Dienst Luchtvaart
van het Korps doet meer

Na de bevrijding in 1945 nam het goederenvervoer via de luchthaven Schiphol een enorme vlucht. Veel bewaking was er in die tijd niet, dus dieven konden ongestoord hun gang gaan. Voor de aangifte van een diefstal moest men een politiemans uit de Haarlemmermeer laten komen. Deze situatie was onhoudbaar. Het werd tijd voor politietoezicht op de luchthaven zelf.

Daarom vestigden drie rechercheurs van het Rijkspolitielistrict Amsterdam zich, bij wijze van proef, op Schiphol. Zij werden belast met de bestrijding en het voorkomen van diefstallen op de luchthaven. Het was een geslaagd experiment. De burgerluchtvaart ontwikkelde zich snel en kon niet zonder politietoezicht.

Op 1 maart 1953 was de Dienst Luchtvaart een feit. Er kwam een groep op Schiphol en een post op Eelde. Op Zestienhoven deed de gemeentepolitie Rotterdam dienst. Langzamerhand moest het aantal taken worden uitgebreid. Men begon op bescheiden wijze met grondtoezicht op de vliegerij, zoals de controle op de brevetten van privé-vliegers en op de veiligheidsvoorschriften bij ballonvluchten en parachute-springen.

Spoedig bleek ook de noodzaak van toezicht in het luchtruim. Twee politiemannen mochten vlieglessen nemen. Zij voerden, nadat ze hun brevet behaald hadden, de eerste politie surveillancenvluchten uit.



... vroeger een tweedehands Auster.

Dat deden ze in een in Dene-marken gehuurd vliegtuigje. De Dienst Luchtvaart had natuurlijk liever een eigen vliegtuig. Voor het symbolische bedrag van f 1,- kon een tweedehands Auster van de Luchtmacht worden gekocht. De Dienst Luchtvaart heeft niet lang plezier van deze PH-POL mogen beleven, want het toestel verongelukte bij een statiebezoek van de Zweedse Koningin op Ypenburg. Gelukkig kon het wrak van de PH-POL vrij snel na de crash worden omgevoerd voor een andere Auster, want het vliegtuig was bij de Dienst Luchtvaart niet meer weg te denken. De piloten vlogen voor brandbestrijding, begeleiden koninklijke stoeten, werkten samen met de Rijkspolitie te Water en men begon met luchtfotografie.

Criminaliteit

Maar er was meer dan vliegen. De Dienst Luchtvaart had opdracht gekregen Justitie te ver-



Tegenwoordig gloednieuwe Cessna's en heli's...

tegenwoordigen bij vliegtuigongevallen en nadrukkelijker aandacht te besteden aan de criminaliteit op Schiphol. Toen ook de vliegvelden Beek en Zestienhoven te maken kregen met wapensmokkelvluchten en andere vormen van criminaliteit, werd besloten om ook op deze luchthavens posten op te zetten.

In 1963, tien jaar na de oprichting, bestond de Dienst Luchtvaart uit 19 personeelsleden en 1 vliegtuig. Nu werken er bij de Dienst Luchtvaart ruim 300 werknemers en beschikt men over tien luchtvaartuigen. Er is dus sinds die tijd heel wat veranderd. Steeds meer instanties gingen een beroep doen op de Dienst Luchtvaart: de Algemene Verkeersdienst, de recherche, gemeentepolitiekorpsen, Rijkspolitiegroepen en, niet te vergeten, de regering.

Kapen

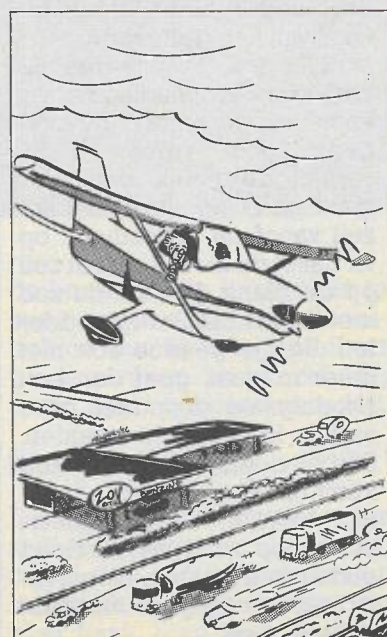
In september 1970 werd een poging gedaan om een El-Al machine vanaf Schiphol te kapen en werd een Pan Am Boeing daadwerkelijk gekaapt. De regering besloot maatregelen te treffen: de luchtreizigers moesten voortaan gefouilleerd worden op wapenbezit. De regering vroeg de Dienst Luchtvaart deze taak op zich te nemen.

Zo ontstond de Afdeling Beveiliging. In het begin werden de passagiers gefouilleerd door geleend vrouwelijk personeel van gemeentepolitiekorpsen. Na enkele weken werd besloten speciaal personeel voor deze taak aan te nemen: Hoogebooms bewakingsdienst (nu Seceurop BV). Zij zorgen, tezamen met de mensen van het Schiphol-detachment, voor de beveiliging van onze luchthaven.



ZOEK DE 8 VERSCHILLEN

Oplossing zie pagina 22



ONDERSTEUNING VANUIT DE LUCHT

Surveillance met de Heli 82-22

"O jee, over tien minuten moet ik op kantoor zijn. Dat haal ik nooit! Even sneller dan het geluid. Er is toch geen politiewagen te zien". De automobilist die dit dacht, kwam nog voor verrassingen te staan. Toen hij zo hard over de snelweg raasde, was er inderdaad geen politiewagen te zien. Maar er hing wel een politieheliikopter boven hem. De waarnemer in de helikopter gaf de overtreding door aan zijn collega's op de grond. Die bekeuren hem op de parkeerplaats van het kantoor. Eigenlijk op het moment dat hij geen bekeuring meer verwachtte. We vliegen eens een paar uurtjes mee met de politieheliikopter.

Het is een zonnige zondagmiddag. Met een uitzonderlijk helder zicht. Een harde tot krachtige westenwind, met af en toe een regenbui. Volgens het weerbericht echter: te koud voor de tijd van het jaar. Voor die middag staat voor de heli 82-22 een surveillancevlucht ten behoeve van de Algemene Verkeersdienst gepland. De vlieger is Jacob Raadsveld. Hij is al bijna vijftig jaar bij het Korps. Eerst deed hij dienst bij de landgroep Aalsmeer, daarna bij de Verkeersgroep van het district Alkmaar. Nu zit hij al ruim tien jaar bij de Dienst Luchtvaart. In 1978 haalde hij de eerste helikopter van het Korps zelf op bij de fabriek in München. Inmiddels heeft het Korps vijf heli's.

Observeert

Jan Linschoten is vandaag de waarnemer. Hij observeert wat er beneden op de grond allemaal gebeurt. Bedient de mobilfoon en, als het nodig is, de krachtige luidspreker. Stelt 's avonds of 's nachts het enorme zoeklicht in bij zoekacties. Maakt foto's van overtredingen. Maar is bovenal politieman: als hij vanuit de helikopter op de grond een overtreding of strafbaar feit constateert kan hij daarvan een proces-verbaal opmaken. De waarnemer geeft aan de politiemensen op de weg door wat hij geconstateerd heeft. Zij kunnen de overtreder dan op de hoogte stellen van het proces-verbaal. Nadat de vlieger het vliegplan telefonisch aan de verkeersleiding heeft doorgegeven, kan de vlucht beginnen. De heli staat op een lorie. De vlieger controleert het toestel. De waarnemer haalt een tractortje om de heli de hangar uit te rijden. Op korte afstand van de startbaan wordt de helikopter gestart, het lawaai is oorverdovend. Toch kunnen we met elkaar praten: via de intercom.

Zo praten we ook met de luchtverkeersleiding en met de meldkamer van de Algemene Verkeersdienst in Driebergen. Jan Linschoten meldt zich bij de AVD. "Alex, goedenmiddag. Test en aanvang voor de 82-22". 'Alex' is de mobilfoonroepnaam van de meldkamer, 82-22 is het roepnummer van de heli.

Wentelen

Alex heeft geen voorkeur. "We laten het aan u over waar u vliegt", klinkt het kraakhelder via de hoofdset. We wentelen richting Rotterdam. Vanuit de heli wordt het verkeersbeeld op Rijksweg 12 bekeken. We vliegen met het verkeer mee dat richting het verkeersplein Oudenrijn rijdt.

Waar let de waarnemer op? Wanneer gaat de heli tot actie over? Jacob Raadsveld: "Je kijkt allereerst naar het totaalbeeld dat je vanuit de lucht van het verkeer op de snelweg krijgt. Het is een kwestie van ervaring. Je pakt te langzaam rijdend verkeer, maar ook automobilisten die te hard rijden, rechts inhalen of de vluchtstrook gebruiken om langs een file te komen. Je pakt vooral automobilisten die anderen tot werkelijke overlast zijn, de echte uitschieters".

Stopwatch

Hoe weet je nu of een automobilist te hard rijdt? Jan Linschoten: "Daar hebben we een truc voor. We nemen twee vaste punten op de grond waarvan we de tussenliggende afstand kennen, bijvoorbeeld twee bruggen. Met een stopwatch meten we dan hoe lang de automobilist over die afstand doet. Zo kunnen we uitrekenen hoeveel kilometer per uur de automobilist rijdt". Alex heeft een bericht. "Wilt u naar Rotterdam gaan. De Rivierpolitie heeft u nodig. Over". Binnen enkele minuten hangen



Het ingewikkelde interieur van de Bölkow.

we boven Rotterdam. Jan Linschoten schakelt de mobilfoon over op het mobilfoonkanaal van de Rivierpolitie Rotterdam. Het blijkt om een oliespoor in de Waalhaven te gaan. Het verzoek is wat foto's te maken. De vlieger zoekt het spoor op, de waarnemer maakt de foto's. "We vliegen veel voor het milieu. Vanuit de lucht zijn illegale vuilstortplaatsen en oliesporen zoals deze hier veel beter te zien", zegt Jacob Raadsveld. "82-22. Wilt u ons de foto's opsturen?", vraagt de Rivierpolitie. "Dat zal gebeuren". We gaan weer terug naar Rijksweg 12. Via een praatpaal krijgt de Wegenwacht een bericht binnen over een chauffeur die onwel is geworden op Rijksweg 12.

Aan de grond

De melding wordt via de mobilfoon naar Alex doorgepraat. De 82-22 luistert mee. We blijken er zowat boven te vliegen. We zien een blauwe auto op de vluchtstrook staan. De mensen zijn er uit. Een man staat gebogen over de motorkap. "Ga er maar uit, Jan", zegt Jacob Raadsveld. De heli daalt. Op enkele tientallen meters van de stilstaande auto laat de vlieger zijn waarnemer eruit. In een weiland op wat meer afstand, zet hij de heli aan de grond. Een ambulance is dringend gewenst voor de bestuurder. Zijn hart. Na korte tijd arriveert een Porsche. Een ambulance is onderweg. Jacob haalt zijn waarnemer op. "We konden hem niet meenemen, omdat we geen zuurstofapparaat hebben. Maar het is onze taak om toch hulp te bieden. Daarom is Jan gaan kijken". De heli gaat verder omhoog. "We wachten op de ambulance. Als die er is, gaan we verder". Een paar minuten later is de ambulance ter plaatse. De 82-22 gaat via Oudenrijn en de Rijksweg Utrecht-Amsterdam naar Schiphol. Het is rustig op de weg. De waarnemer hoeft geen files te melden. "Alex. De 82-22 gaat landen op Schiphol. Over". "82-22. Bedankt en een goede landing. Uit".

Als we weer aan de grond staan wordt de helikopter afgetankt en op de lorie de hangar weer ingereiden. Het vluchtrapport wordt ingevuld. De foto's aan de fotodienst van de Dienst Luchtvaart aangeboden. "Dat was een rustige zondagmiddag", zegt Jacob Raadsveld.



"Ik ben helemaal niet bang om er uit te vallen".

Wat je vanaf de grond niet ziet, zie je vanuit de lucht

Per jaar maken de luchtfotografen van de Dienst Luchtvaart meer dan 12.000 luchtfoto's. Foto's van ongevallen, verkeerssituaties, milieuverontreinigingen en misdrijven bijvoorbeeld. Zij fotograferen niet alleen voor het korps Rijkspolitie, maar ook voor de Gemeentepolitie.

Vanuit de lucht is veel meer te zien dan vanaf de grond. Vandaar dat politieluchtfotografie aan de ene kant een hulpmiddel is. Aan de andere kant dienen luchtfoto's ook regelmatig als bewijslast.

De luchtfotografen werken met twee soorten fotografie: de loodrechtfotografie en de normale, 'schuine', fotografie. Bij de loodrechtfotografie wordt gebruik gemaakt van een elektrisch aangedreven luchtfotocamera, die in de bodem van de politieheliikopter is gemonteerd. Deze fotografie wordt bijvoorbeeld toegepast bij het tellen van geparkeerde auto's in een gemeente. Je kunt dan zien hoe druk het op bepaalde plaatsen is en hoeveel parkeerovertredingen er zijn. Het grote voordeel van loodrechtfotografie is dat alles op de grond op de foto komt, want je hebt geen last van 'schaduw'. Als je een gebouw schuin fotografeert, dan zie je de fiets die tegen de achterkant van het gebouw is neergezet niet. Fotografeer je loodrecht boven het gebouw, dan zie je de fiets wel. Bij normale, schuine, fotografie zitten de fotografen in de deuropening van de helikopter of het vliegtuig. Zij fotograferen, uit de hand, met een speciale camera. Is dat niet gevaarlijk?

Om m'n oren

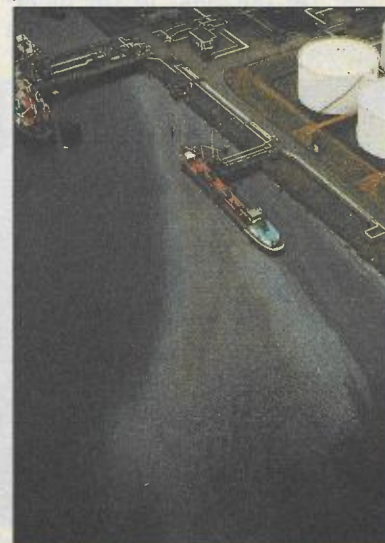
We vroegen het aan Jan Prast,



één van de vier politieluchtfotografen: "Welnee, want we worden eigenlijk heel luxueus door goed getrainde vliegers boven Nederland rondgevlogen. Bovendien worden de vliegtuigen en helikopters technisch perfect onderhouden. Ik ben helemaal niet bang om er uit te vallen. Wat wel gevaarlijk kan zijn, is dat ik door het motorgeronk helemaal niet kan horen wat er in mijn omgeving gebeurt. Daarom kon het gebeuren dat bij het fotograferen van een treinkaping de kogels om mijn oren vlogen. Ik had het niet door. Gelukkig werd ik gewaarschuwd door collega's op de grond.

Kraakpand

De luchtfotografen drukken hun opnamen zelf af in het kleurenlaboratorium van de Dienst Luchtvaart. In verband met het vertrouwelijke karakter van een aantal politieluchtwaarnemingen, bijvoorbeeld foto's voor recherchedoeleinden, kunnen die werkzaamheden niet aan derden worden uitbesteed. Jan Prast: "Vroeger gebeurde dat wel. Zo moest ik eens een luchtfoto bij een particulier vaklaboratorium afhalen. Het ging om een luchtfoto die tijdens de ontruiming van een kraakpand was gemaakt. Bij de afhalersbalie van het laboratorium stond een lid van de krakersbeweging naast me. Hij kwam op hetzelfde moment zijn foto's van de actie ophalen. Het zal duidelijk zijn dat een verwisseling van de politiefoto's met de foto's van de kraker de werkzaamheden van de politie, op zijn zachtst gezegd, niet ten goede waren gekomen".



Camera's: links 180 mm lens, rechts 250 mm telelens.

Toezicht op naleving



luchtvaartwetgeving

"Net als een weggebruiker moet een vlieger in de burgerluchtvaart zich aan een aantal verkeersregels houden. Hij doet dat over het algemeen heel nauwkeurig, want hij beseft dat niet alleen zijn eigen leven, maar ook dat van anderen kan afhangen van een zorgvuldige naleving van de voorschriften. Als een vliegtuig technisch niet in orde is kan de vlieger onderweg niet even uitstappen om het mankement te verhelpen. Het is dus van het grootste belang dat iedereen de regels naleeft", aldus Herman Damveld, opperwachtmeester bij de afdeling Luchtvaart Onderzoeken op Luchthaven Zuid-Limburg in Beek. De afdeling Luchtvaart Onderzoeken bestaat uit 25 Rijkspolitiemensen die dienst doen op de Luchthavens Schiphol, Zestienhoven, Eelde en Beek. Zij houden niet alleen op hun eigen luchthaven toezicht op de juiste naleving van de Luchtvaartwetgeving, maar ook op andere vliegvelden in ons land. Daarnaast controleren zij het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht. Herman Damveld daarover: "Net als bij het vervoer over de weg moet het vervoer en de verpakking van bepaalde gevaarlijke stoffen door de lucht aan wettelijke voorwaarden voldoen. Wij onderzoeken of aan die wettelijke voorwaarden is voldaan".

Onderzoek

Ondanks alle controles, komt het helaas toch ook voor dat er iets misgaat. Zo kan een vliegtuig neerstorten of een luchtballon onfortuinlijk landen. Twee instanties stellen dan een onderzoek in naar de oorzaak van het ongeval: de Rijksluchtvaartdienst en de Dienst Luchtvaart. "Na een aanrijding op de weg stelt de politie meestal zelfstandig een onderzoek in naar de oorzaak. In de luchtvaart ligt dat anders. Na een

luchtongeval wordt door de Rijksluchtvaartdienst een technisch onderzoek naar de oorzaak ingesteld. Zo'n onderzoek heeft tot doel lering te trekken uit het betreffende ongeval, zodat het in de toekomst voorkomen kan worden. Wij van de Dienst Luchtvaart gaan na of er bijvoorbeeld een artikel van de Luchtvaartwetgeving is overtreden. Als dat het geval is volgt proces-verbaal", zegt Herman Damveld.

Hoog in het vaandel

Gelukkig gebeuren er relatief weinig ongelukken in het luchtvaartverkeer. "Dat komt doordat de mensen die actief zijn in de luchtvaart een grote mate van verantwoordelijkheidsbesef hebben. Al tijdens de opleiding leert de luchtvaartbeoefenaar, of hij nu (zweef-)vlieger, parachutist of parasailer is, dat de veiligheid in de luchtvaart hoog in het vaandel geschreven dient te worden. Het komt eigenlijk nooit voor dat mensen uit de luchtvaart expres iets doen of juist nalaten om daarmee de veiligheid in gevaar te brengen". Toch blijkt regelmatig dat de controles van de afdeling Luchtvaart Onderzoeken niet voor niets zijn. Per jaar worden zo'n 100 processen-verbaal opgemaakt. "Soms kun je in verband met de ernst van de overtreding niet alleen een waarschuwing geven. Dan gaan we over tot het opmaken van een proces-verbaal. Dat doen we overigens in een eerlijk en open gesprek met de betreffende overtreder. Opvallend is dat de luchtvaartbeoefenaar, die op zijn vingers wordt getikt, meestal open staat voor deze correctie. Sommige mensen zijn zelfs blij als wij hen wijzen op een niet geoorloofde zaak".

Dat is inderdaad opvallend: de meeste automobilisten kijken niet zo blij als ze een waarschuwing of bekeuring krijgen!



De afdeling Luchtvaart Onderzoeken gaat de oorzaak van de onfortuinlijke landing na.

DE VEILIGHEIDSCONTROLE AAN HET BEGIN VAN EEN VLEGREIS

Het gaat om de veiligheid van de passagiers

Elke vliegtuigpassagier weet dat zijn bagage vóór de vlucht wordt gecontroleerd op wapens. Bijna iedereen begrijpt het nut hiervan. Toch wordt er nog wel eens gemopperd als iemand zijn handbagage moet openmaken.

Evert de Glint en Koert Kavelaars hebben, ondanks hun verschillende functies, één ding gemeen: samen zorgen zij er dagelijks voor dat de vertrekkende passagiers veilig op de luchthaven van eindbestemming aankomen.

Evert de Glint, officier bij het korps Rijkspolitie, werkt als commandant van de afdeling Beveiliging. Onder zijn verantwoordelijkheid zijn Rijkspolitiefunctionarissen en personeel van het beveiligingsbedrijf Seceurop bezig om het terrorisme in de burgerluchtvaart tegen te gaan. "De beveiliging, zoals wij die uitvoeren, is een onderdeel van de totale serviceverlening aan de vliegtuigpassagier".

Koert Kavelaars, medewerker van Seceurop, onderwerpt de passagiers aan een veiligheidscontrole onder de leiding en de verantwoordelijkheid van de Rijkspolitie. Dat gebeurt in groepjes van zes: vijf Seceuropmedewerkers en een Rijkspolitiefunctionaris. "De vliegtuigpassagier, die net een rit naar Schiphol achter de rug heeft, is vaak moe of zenuwachtig. In zo'n geval proberen we die passagier zoveel mogelijk op zijn gemak te stellen. Dat is een stukje service.



In beslag genomen

Maar de veiligheidscontrole staat op de eerste plaats. Dus, hoe moeilijk de passagiers het ook hebben, onder de controle komen ze niet uit". Per jaar worden duizenden wapens in beslag genomen: vuurwapens, messen, stiletto's en zwaarden. Wat gebeurt er met de verboden wapens en de eigenaren? Evert de Glint: "Vanuit de gedachte dat wij er voor de passagiers zijn en zij niet voor ons, is ons beleid min of meer 'passagier-vriendelijk' te noemen. Bij het aantreffen bijvoorbeeld van een mes, is het niet altijd juist of mogelijk strikt naar de letter van de wet te handelen. Schiphol heeft het grote aantal passagiers namelijk te danken aan de vele doorreismogelijkheden voor buitenlandse passagiers.



De veiligheidscontroles zijn niet voor niets.

Reist zo'n passagier bijvoorbeeld tussen Amerika en Libanon en wordt er bij zijn tussenstop op Schiphol een mes in zijn bagage aangetroffen dan is hij, volgens de Nederlandse wetgeving, strafbaar. Het mes dient dan in beslag te worden genomen. Omdat wij ons realiseren dat de wetgeving in de genoemde landen aanmerkelijk soepeler is, zal in dat geval het mes slechts tijdelijk van de passagier worden afgenomen. Hij krijgt het dan terug op de luchthaven van bestemming. Dat bedoel ik met passagier-vriendelijk beleid".

Geen enkel bezwaar

Vindt de passagier het openen van zijn bagage niet een inbreuk op zijn privacy? Evert de Glint: "De passagier ervaart het openen van zijn bagage inderdaad als een inbreuk op de privacy. Dat is het natuurlijk ook. Wij doen er daarom alles aan om die privacy zoveel mogelijk te waarborgen. Bijvoorbeeld door de controle uit te oefenen met behulp van elektronische apparatuur". Koert Kavelaars vult aan: "Mijn ervaring is dat het merendeel van de passagiers geen enkel bezwaar heeft tegen de veiligheidscontrole. Integendeel, de mensen staan volkomen achter zo'n controle. Ze beseffen maar al te goed dat het voor hun eigen veiligheid is". De beveiliging op een internationale luchthaven is een moeilijke en gevaarlijke taak. Wat trekt mensen aan om deze functie te vervullen? "De taak waarmee ik ben belast vind ik een uitdaging. De belangen



De vindingrijkheid van de smokkelaars kent geen grenzen.

van de verschillende bedrijven en instellingen op Schiphol moeten op elkaar worden afgestemd. Daarvoor is veel overleg nodig. Dat boeit mij", zegt Evert de Glint.

En Koert Kavelaars: "Het is voor mij boeiend om als klein onderdeel in een bedrijf te werken, waarin alles heel nauwkeurig in elkaar past. Ik moet erg goed opletten. Ik realiseer mij immers maar al te goed wat voor verstrekkende gevolgen een kaping kan hebben voor passagiers en bemanningsleden in een vliegtuig".

HET RAMPEN IDENTIFICATIE TEAM

De naam zegt het al: het Rampen Identificatie Team staat voor de onaangename taak de identiteit vast te stellen van slachtoffers bij grote treinongelukken, explosies, vliegtuigrampen en andere calamiteiten. Het team bestaat uit 25 kernleden, in hun dagelijkse werk rechercheur, die assistentie kunnen verlenen bij alle rampen waarbij Nederlandse slachtoffers te betreuen zijn. Rampen in binnen- en buitenland dus.

De kernleden kunnen, indien nodig, in principe een beroep doen op alle rechercheurs in Nederland. Verder hebben zij voor hun werk de beschikking over het nodige materieel dat op Schiphol en in Driebergen permanent gereed staat. Bekend is de zogenaamde 'identificatiekoffer'. Zo'n koffer bevat allerlei gereedschap en een goed doordacht systeem om aanwijzingen voor de slachtoffer-identificatie op een overzichtelijke manier vast te leggen. Aanwijzingen zijn in dit verband bijvoorbeeld sieraden, kleding, gebitten, vingerafdrukken en handtasjes.

Door de watersnoodramp in 1953 en de treinramp in Harmelen in 1962 werd het korps Rijkspolitie aan het denken gezet over een snelle en doeltreffende manier om slachtoffers te identificeren. Men legde de ervaringen vast van rechercheurs die waren belast met de identificatiewerkzaamheden bij de genoemde calamiteiten en keek hoe men in het buitenland in zulke situaties te werk ging. Zo kwam men in 1972 tot de formatie van de Rampenstaf die later, in 1980, werd vervangen door het R.I.T.

Het R.I.T. heeft zijn nut, helaas, al een aantal malen bewezen. Het is onder meer ingezet bij de wereldschokkende vlieg-ramp op Tenerife, de verkeersramp in Prinsensbeek en de treinramp in Schiedam.