

Duurzame handhaving in de praktijk

Ook u rijdt oké! is de naam van het eerste project volgens de principes van duurzame handhaving. Het werd afgelopen najaar uitgevoerd in Apeldoorn. Duurzame handhaving is een door het Politie-Instituut Verkeer en Milieu ontwikkelde filosofie¹ waarin het beïnvloeden van verkeersgedrag binnen de politieverkeerstaak meer is dan het uitvoeren van controles en straffen voor geconstateerde overtredingen. In dit artikel wordt ingegaan op de theorieën en overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de opzet en uitvoering van de Apeldoornse handhavingsprimeur.

De filosofie en architectuur

In de filosofie van duurzame handhaving wordt ervan uitgegaan dat gewenst verkeersgedrag kan worden bereikt door het creëren van draagvlak, het uitvoeren van controles en het toepassen van sancties. Draagvlak creëren kent daarin een cognitief en een affectief aspect: kennis en gevoel. Bovendien zijn informele handhaving en sociale zelfredzaamheid, zoals die ook gelden in de filosofie van community policing (gebiedsgebonden werken) belangrijke aspecten. Bij het uitvoeren van controles gaat het niet alleen om de pakkans, maar ook om de aansluiting tussen het te beïnvloeden gedrag en de controlevorm. Bovendien geldt dat sancties niet alleen worden opgelegd bij normoverschrijdend gedrag (straf), maar ook bij normconform gedrag (beloning). De stappen die binnen duurzame handhaving worden gezet om van huidig gedrag naar gewenst gedrag te komen, de architectuur van duurzame handhaving, zijn afgeleid van marketingmodellen. Deze behelzen de behoeften van de doelgroep, de informatie over en afweging van bepaald gedrag, de uitvoering van dat gedrag en de evaluatie ervan. De architectuur is evenwel slechts een procesbeschrijving. Om tot gedragsverandering te komen is meer kennis nodig van de mechanismen die gedrag bepalen. In het plan van aanpak van de Apeldoornse pilot is de architectuur van duurzame handhaving aangevuld met het Triademodel.

Het triademodel²

Om antwoord te vinden op de vraag waarom mensen zich (niet) gedragen ontwikkelde Poiesz een model waarmee het mogelijk is de waarschijnlijkheid en kwaliteit van gedrag vooraf te voorspellen of achteraf te verklaren: het triademodel. In het model staan drie factoren centraal: motivatie, capaciteit en gelegenheid. Onder motivatie wordt verstaan de mate waarin iemand een doel wenst te bereiken of interesse heeft bepaald gedrag te vertonen. Capaciteit is de mate waarin een persoon over eigenschappen, kennis, vaardigheden of instrumenten beschikt om gedrag uit te voeren en gelegenheid betreft buiten de persoon gelegen omstandigheden die remmend of stimulerend inwerken op het gedrag.

Het model stelt dat voor de totstandkoming van bepaald gedrag alle Triadefactoren tegelijkertijd in voldoende mate aanwezig moeten zijn. Zo zal iemand die de Nijmeegse Vierdaagse wil lopen en volbrengen (motivatie), in de 3^e week van juli vrij is en niet in het buitenland zit (gelegenheid), toch niet aan de start verschijnen als zijn lichamelijke conditie (capaciteit) onvoldoende is. Hij zou elke zaterdagmorgen kunnen gaan trainen om zijn conditie op peil te brengen. Als hij op die momenten geen andere bezigheden heeft (gelegenheid) en hij in staat is volgens een opbouwend trainingsschema zijn uithoudingsvermogen te vergroten (capaciteit), is de vraag of hij liever op bed blijft liggen of een wandelprestatie wil leveren (motivatie).

Binnen het Triademodel wordt onderscheid gemaakt tussen factoren die in de persoon zelf zitten (intrinsiek) en factoren die van buiten komen (extrinsiek). Een tekort aan intrinsieke motivatie, capaciteit of gelegenheid kan worden aangevuld met extrinsieke maatregelen. Iemands tekort aan motivatie kan worden gecompenseerd door een beloning in het vooruitzicht te stellen. Gebrek aan kennis (capaciteit) kan middels scholing worden verholpen; bij gebrekkige vaardigheid kan geavanceerd gereedschap uitkomst bieden. Als men geen tijd heeft om iets te doen (gelegenheid) kan aanpassing van een werk- of dienstrooster ruimte bieden.

Uitgebreide triadematrix

Duurzame handhaving beoogt het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Daarvoor is de inzet nodig van de politie, als ambassadeur van verkeersveiligheid. Het Apeldoornse project kende derhalve een meervoudige aanpak gericht op twee doelgroepen: het rijgedrag van de weggebruikers en de handhavingsactiviteiten van de politie. In de aanpak werd ervoor gekozen het gedrag van automobilisten als startpunt te nemen. Pas daarna werden mechanismen overwogen die van invloed kunnen zijn op handhaving.

Aan de hand van de architectuur van duurzame handhaving en het Triademodel werd een matrix opgesteld waarin het veranderingsproces en de Triadefactoren konden worden ingevuld. Door intrinsieke en extrinsieke

	Motivatie		Capaciteit		Gelegenheid	
	Intrinsiek	Extrinsiek	Intrinsiek	Extrinsiek	Intrinsiek	Extrinsiek
Behoefte						
Informatie						
Weging						
Gedrag						
Evaluatie						

factoren te scheiden was het mogelijk eerst bestaande motivatie, capaciteit en gelegenheid in kaart te brengen en te beoordelen. Vervolgens werden aanvullende extrinsieke maatregelen ontwikkeld. Dit proces werd gevolgd ten aanzien van beide doelgroepen.

Externe doelgroep

Voor de uitvoering van het pilotproject had zich, naast de politie Apeldoorn ook het Verkeershandhavingsteam Noord- en Oost-Gelderland gemeld. De consequentie daarvan was dat het te beïnvloeden verkeersgedrag moest passen binnen het speerpuntenbeleid van Justitie. Om een aantal redenen werd gekozen voor een stimuleringsproject autogordels.

Ten aanzien van het gordelgebruik door automobilisten en inzittenden werden uitgangspunten geformuleerd gerelateerd aan intrinsieke Triadefactoren. Enkele van deze uitgangspunten waren:

- De gemiddelde automobilist is tevreden over zijn gedrag in het verkeer, hij heeft niet vanuit zichzelf de behoefte om te veranderen
- Hij is zich niet erg bewust van de consequenties van zijn gedrag en de bijdrage die hij kan leveren aan de verkeersveiligheid³
- Hij wordt voortdurend met informatie bestookt en is genooddaakt een selectie te maken uit hetgeen hem wordt aangeboden
- Er bestaat een lacune tussen kennisneming van informatie en de toepassing ervan op straat, mede omdat er bij gewoontegedrag (zoals gordelgebruik) geen bewust keuzemoment bestaat
- Gestuurd gedrag leidt niet zonder meer tot herhaling



Vanuit de gedachte dat argumenten van veiligheid de behoefte van bestuurders en inzittenden van auto's ten aanzien van gordelgebruik niet erg prikkelen, werd in het pilotproject gekozen voor argumenten van sociale vergelijking. Een positieve impuls vanuit het project moest de aandacht

vooral vestigen op de grote groep weggebruikers die de gordel wel correct draagt. Deze aanpak was niet alleen bedoeld vanuit het idee 'goed voorbeeld doet goed volgen', maar zou tevens een bestendige werking hebben op de groep conformisten zelf; behoud van de goede klant. Die positieve impuls werd tot uiting gebracht in het logo en beeldmerk van het project: Ook u rijdt oké! alsmede de vormgeving en inhoud van de boodschap. Om die boodschap onder de aandacht van de externe doelgroep te brengen werden 63 mupi's in Apeldoorn gevuld met posters die 14 dagen lang bleven hangen. Tegelijkertijd werd het project officieel geopend tijdens een manifestatie. Daarbij werden door de wethouder verkeer en een lid van het DMT-politie lovende woorden gesproken. De eerste controle werd aansluitend uitgevoerd door een bekende Nederlander, waardoor ook de media belangstellend waren. In de hoop daarmee de nieuwsgierigheid van de doelgroep geprikkeld te hebben vonden in de daarop volgende weken controles plaats. Voor de uitvoering op straat was gekozen voor een consequente aanpak. Het niet dragen van de autogordel leidde tot een prent, terwijl correct gebruik ervan leidde tot een presentje. Dit presentje bestond uit een luchtverfrisser voor in de auto, met daarop de tekst Ook ik rijdt oké! Aan kinderen die op de juiste wijze werden vervoerd werd een sticker uitgedeeld met dezelfde tekst. Het geurtje was bedoeld om bij het in de auto stappen een moment van bewustwording te creëren de autogordel om te doen. Ter verbetering van kennis werd ervoor gekozen informatie te verstrekken middels een folder en een internetsite (www.ook-u-rijdt-oke.nl). Zowel folder als site waren gesteld vanuit een positieve invalshoek en belichtten vooral het juiste en comfortabele gebruik van autogordel en kinderzitje. De gruwelijke gevolgen van niet-gordelgebruik waren niet opgenomen. Het leek ons niet juist de folder op straat aan te bieden. De kans dat deze dan ook werkelijk gelezen zou worden werd gering geacht. Besloten werd langs de weg te volstaan met enige korte statements en het noteren van naam en adres, om de folder thuis te kunnen laten sturen. Daartoe werd een zogenaamde servicenotitie ontwikkeld en werd een administratieve kracht ingehuurd, die aan de hand van de servicenotities binnen drie dagen de folders verstuurd. Bijkomend voordeel van deze werkwijze was dat het handhavingsproduct ook op een andere wijze meetbaar werd dan alleen middels het aantal boetes.

Interne doelgroep

Duurzame handhaving op straat vereist ander gedrag van de politie dan traditionele handhaving. Het verschil zit vooral in de voorbeeldfunctie, bejegening van weggebruikers en beloning voor correct gedrag. Omdat inmiddels ook de brigade Apeldoorn van de Koninklijke Marechaussee was aangeschoven, was er een grote diversiteit wat betreft motivatie, capaciteit en gelegenheid onder de deelnemers. Derhalve werd besloten ook hiervan een profiel te maken op basis van de intrinsieke Triadefactoren, teneinde daarop maatregelen ten aanzien van deze doelgroep te kunnen ontwikkelen. Het profiel bevatte o.a. de volgende factoren:

- In het algemeen zijn politiemensen opgeleid te werken met traditionele handhavingvormen, waar zij goed in zijn en zich goed bij voelen
- Kennis op het gebied van wet- en regelgeving is in het algemeen toereikend, maar over de achtergronden ervan is doorgaans weinig bekend
- Handhavingsactiviteiten vinden vaak routinematig plaats
- Een nieuwe handhavingvorm zoals duurzame handhaving zal, zeker in het begin meer tijd, aandacht en energie vergen

Gordel dragers beloond

door Tim van den Berg
 APeldoorn - Verrast kijkt Wilma Hoffman op. Ze is net van de weg geplukt door een politie-agent te motor, maar in plaats van een bekeuring krijgt ze een luchtverfrisser uit handen van soapster Winston Gerschlanowitz. Omdat ze haar gordel draagt om heeft, is Wilma de eerste Nederlander die door de politie beloond wordt met een cadeautje.

Gisteren ging de actie 'Ook u rijdt oké' van start. Daarbij probeert de politie het autogordelgebruik te promoten, door mensen die een gordel dragen te belonen. Wethouder A. van de Glind vergeleek het project tijdens de presentatie met voetbal. 'Wie bij voetbal een overtreding maakt, krijgt een gele of zelfs een rode kaart. Dat is te vergelijken met een bekeuring wanneer je geen gordel draagt. Maar wat het voetbal leuk maakt is het scoren van die goal, vijf minuten voor tijd. Dat is dan de beloning, het positieve van goed spel op het veld. Nu krijgt een automobilist met een goed rijgedrag ook een beloning en daarmee een positief gevoel.'

GOEDE ZAAK

Wilma Hoffman, die net dat positieve gevoel heeft mogen ervaren, vindt de actie een goede zaak. 'Het zou natuurlijk niet nodig moeten zijn, maar veel mensen dragen geen gordel. Als die mensen hiermee geholpen kunnen worden, is dit zeker een nuttige actie.' Haar medepassagier Bianca Apon vindt het leuk om een beloning te krijgen. 'Dat is weer eens wat anders. Ik denk dat de luchtverfrisser ook wel helpt om met gordel om te rijden. Straks ruik je die frisse



Bij de actie 'Ook u rijdt oké' geeft tv-ster Winston Gerschlanowitz cadeautjes weg. (Foto Tom van Dijk)

lucht en denk je er meteen aan om de gordel om te doen.' Het tweede 'slachtoffer' is H. Vermeer. Ook hij had zijn gordel om en heeft zijn trofee op het dashboard liggen, om de auto van een aangenaam aroma te voorzien. 'Ik vind het een goede actie', aldus Vermeer. 'Je wordt er zo op een leuke manier op gewezen dat je een gordel moet dragen. Of het project echt helpt weet ik niet. Ik denk niet dat mensen door een luchtverfrisser opeens altijd hun gordel om doen. Maar mensen op zo'n manier op de gevaren wijzen kan natuurlijk nooit kwaad.' Vermeer is niet geschrokken door de motoragent die hem naar de kant van de weg verwees. 'Ik zag al dat er hier iets gaande was. En daarbij, ik heb niets fout gedaan.'

Apeldoorn is de eerste stad in Nederland waar de politie de automobilist op deze manier probeert te benaderen. Dat de actie

nodig is, blijkt uit cijfers. Ondanks alle uitgedeelde boetes, rijdt maar 60 procent van de Apeldoorners binnen de bebouwde kom met gordel. Buiten de bebouwde kom is dat 85 procent.

GEVAREN

De motoragent die de eerste ontvangers van de cadeautjes heeft gecontroleerd, E.R. Slijkhuus van het team verkeershandhaving, wil dat burgers door de actie elkaar wijzen op de gevaren van het rijden zonder gordel. 'Bij het uitreken van de luchtverfrissers worden ook naam en adres genoteerd, waardoor we de mensen een folder kunnen sturen', aldus Slijkhuus. 'Hierin staat informatie over het gordelgebruik, zoals de gevaren wanneer je er geen gebruikt, of in welke gevallen je geen gordel hoeft te dragen. We hopen dat mensen die informatie weer doorgeven aan kennissen.'

- Politiemensen zullen graag direct positieve effecten van hun gewijzigde activiteiten willen zien.

Het plan van aanpak voorzag ten aanzien van de interne doelgroep in een korte informatiesessie verzorgd door het PIVM. Deelnemende politiemensen werden in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van de filosofie van duurzame handhaving. Daarnaast werd inhoudelijke informatie gegeven over de regels en achtergronden van correct gordelgebruik en werden procedurele zaken met betrekking tot het pilotproject geïntroduceerd. De sessie had als doel deelnemers te stimuleren zich voor het project in te zetten en hen te informeren over de wijze van uitvoering. Al snel werd duidelijk dat niet elke collega stond te juichen bij duurzame handhaving of onderdelen ervan. Met name het belonen en nazenden van informatie leidde tot kritische opmerkingen. Bovendien was niet iedereen overtuigd van de voorbeeldfunctie van de politie en was er de vraag waar de extra tijd vandaan gehaald moest worden. Toch bleek er draagvlak om de uitdaging aan te gaan. Wellicht mede vanwege het feit dat er voldoende aktiemateriaal beschikbaar was, ook voor de deelnemers zelf! De startmanifestatie werd door een aantal politiemensen bezocht. Overigens werd aan het personeelsblad van de politie Apeldoorn een apart katern over de pilot toegevoegd. Teneinde het nazenden van informatie te stimuleren en de extra inspanning daaromtrent te belonen werd aan het invullen van servicenotities de kans op een 'diner voor twee' verbonden. Tevens werden als beloning gedurende de looptijd van het project een twintigtal speciaal ontworpen klokradio's weggegeven aan politiemensen die de gordel correct gebruikten en daarmee invulling gaven aan hun voorbeeldfunctie. Dit werd gedaan door (ongebonden) leden van het projectteam, tijdens speciaal daartoe uitgevoerde controles. Beide beloningsinstrumenten zorgden voor veel publiciteit binnen de doelgroep en maakten effecten van activiteiten zichtbaar.

Evaluatie

Het pilotproject Ook u rijdt oké! had nooit tot stand gekomen als het bestuur van de gemeente Apeldoorn niet daartoe het initiatief had genomen. Het gemeentelijk budget, aangevuld met geld van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland, werd volledig benut. Een aantal initiatieven moest zelfs in de ijskast worden gezet. Uitvoering van het project is te danken aan het lef van het Verkeershandhavingsteam Noord- en Oost-Gelderland, de enthousiaste ondersteuning van de brigade Apeldoorn van de Koninklijke Marechaussee en de teams van het district Apeldoorn die zichzelf de ruimte hebben gecreëerd om aan te sluiten, ondanks de enorme werkdruk. Zij wisten zich allen gesteund door de regionale driehoek. Daarmee werd voldaan aan de hoofddoelstelling van dit project: *voorbereiden en uitvoeren van een handhavingsproject in 2001, waarin elementen van duurzaamheid zijn opgenomen*. Resultaten van activiteiten zullen begin 2002 bekend zijn en in dit vakblad worden gepubliceerd.

Ron Berkhout
Vakdocent PIVM

¹ Zie o.a. Verkeersknooppunt #122 en #128

² Gedragsmanagement, waarom mensen zich (niet) gedragen (Prof. Dr. Th.B.C. Poiesz –1999); zie ook www.gedragsmanagement.nl

³ Doelgroepsegmentering - SWOV