

Scooter wordt gekiekt

MARC KRUYSWIJK

Het is inmiddels ruim twee weken geleden dat Het Parool op een snorscooter langs het Rijksmuseum tufte. Spontaan borrelde het idee op eens proefondervindelijk te ervaren wat er zou gebeuren met de scooterrijder die de ietwat verborgen opgestelde verbodsborden gewoon zou negeren en niet óm maar dóór het museum zou rijden.

Niets dus. Heen en weer ging het. Nergens een toezichthouder te bekennen. Niemand die, zoals dat heet, handhavend optrad. Scooters rijden door alsof er niets aan de hand is, met de achteloze vanzelfsprekendheid van een fietser die over de stoep fietst, met een air van 'ik hoor hier'. De scooterrijders wanen zich veilig, want er is niemand die het ziet.

Dat wordt anders, blijkt in een kantoor op het Duivendrechtse deel van de Wenckebachweg. Alle gemotoriseerde verkeer dat zich de afgelopen twee maanden door de passage waagde, is namelijk op de foto gezet. Gemiddeld 111 per dag, maar er waren ook dagen dat meer dan tweehonderd scooters tussen de geldauto's, de politiemotoren en de werkbusjes werden uitgevist.

Vier camera's hangen rond de onderdoorgang: twee aan iedere zijde van het museum. Op de Stadhouderskade zijn ze bevestigd aan twee lantaarnpalen, negen meter hoog, dertig meter van de toegang. Aan de andere kant hangen ze op zes meter, twintig meter van het begin van de passage. De beelden zijn haarscherp.

Rinus Bruinsma en Yorick Rohof zijn van Taxameter, het bedrijf dat het vernuftige camerasysteem ontwikkelde. Uitkijkend op een open afrit van de A10 laten ze zien hoe deze vorm van virtuele handhaving in zijn werk gaat. De ene na de andere foto schiet voorbij op het scherm. "Laten we

deze dame eens nader bekijken, gisteren om half twee," zegt Rohof.

Naast een foto van het meisje stelt de computer op een ander schermje automatisch scherp op het kentekenplaatje. Daaronder een schermje met infraroodbeelden. Bruinsma: "Deze beelden worden uiteindelijk beoordeeld door mensen. Het is de mens die uiteindelijk bepaalt of het ook echt het gefotografeerde kenteken is. Zo ja, dan wordt er een dossiertje van gemaakt dat naar het Centraal Justitiele Incassobureau wordt gestuurd. Dat handelt de boete af."

Het maakt in één oogopslag duidelijk welke voordelen deze vorm van toezicht biedt: er zijn veel minder mensen nodig op straat. "Steeds mensen aanwezig hebben in de onderdoorgang is voor de gemeente wel erg begrotelijk."

Een verdieping hoger zitten toevallig net de medewerkers van Stadstoezicht die de beelden met hun menselijke oog moeten gaan beoordelen. Het is een mooi systeem, zeggen ze. "We kunnen zo goed ons werk doen."

De scooterrijders die de afgelopen twee maanden werden gekiekt, hoeven zich nog geen zorgen te maken: maandag wordt echt begonnen, tot nu toe is het systeem alleen nog maar getest. De bekeuring van 95 euro ontlopen zij dus. Uitgaande van gemiddeld 111 per dag had er al voor ruim 630.000 euro geformuleerd kunnen worden. Economisch een fraai bedrijfsresultaat, uitgaande van het feit dat het hele systeem het eerste jaar 379.000 euro kost.

Maar zo moet je het niet zien, zegt Rohof. Het gaat er niet om zoveel mogelijk bonnen uit te schrijven. "Doel is te zorgen dat scooterrijders denken: ik doe het maar niet, als ik doorrij, heb ik een dikke bekeuring te pakken. En dat werkt. Uit een soortgelijk systeem elders blijkt het recidivepercentage op 0,6 te liggen.

Mensen die één keer een boete te pakken hebben, laten het uit hun hoofd nog eens door te rijden."