



Honac in Apeldoorn levert, onderhoudt en installeert hoogwaardige en innovatieve producten, waaronder signalering, communicatie, adem- en drugsanalyse en integratie van functionaliteiten op een standaard ICT-platform. Die producten en Honac's expertise transformeren een gewone personenauto in een rijdend politiebureau waar de diender de beschikking heeft over bijna alle kantoorfaciliteiten.

## Honac Nederland maakt auto's sleutelklaar voor politie

# Mobiel politiebureau helpt de diender

De Nederlandse politie stelt speciale eisen aan hun voertuigen. Uiteraard moeten ze betrouwbaar, veilig en comfortabel zijn. Maar ook moeten ze worden voorzien van allerlei technische snufjes, zodat de dienders al rijdend kunnen rechercheren. Honac Nederland uit Apeldoorn staat garant voor die laatste eis, en helpt zo mee aan 'meer blauw op straat'.

Na een uitgebreid aanbestedingstraject hebben de Nederlandse politie en de Veiligheidsregio's eind vorig jaar besloten landelijk te kiezen voor één merk dienstauto en één merk dienstmotorfiets. Bij de auto's kwam Volkswagen als winnaar uit de bus, bij de tweewielers werd het BMW. Het gaat daarbij om zo'n 13.000 voertuigen voor de komende acht jaar.

De voertuigen worden kaal geleverd door de Nederlandse importeurs en bij speciale bedrijven sleutelklaar gemaakt voor de politietaken. Het is de bedoeling dat alle politiekorpsen in Nederland straks rondrijden met op dezelfde wijze geconfigureerde Volkswagens en BMW's. Dat betekent dat voor de noodhulp de Volkswagen Touran 2.0 TDI automaat wordt gebruikt, voor de standaard handhaving is de keuze gevallen op de Golf Station 1.6 TDI met handbak en als politiebuis wordt de T5 automaat ingezet. Voor de motorfietsen worden het de BMW R1200RT en de F650GS.

In totaal is met deze mega aanbesteding een half miljard Euro gemoeid. Door voor één merk te kiezen, denkt de overheid een besparing van 34 miljoen Euro te realiseren. Dat wordt niet alleen bereikt met de bulkorting die het Rijk heeft bedongen bij de importeurs, maar ook doordat het ombouwen naar politievoertuig door de uniformiteit sneller en goedkoper kan.

### Centraal ombouwen

De Volkswagens ondergaan bij Honac in Apeldoorn de metamorfose tot volwaardig politievoertuig. Honac heeft grote expertise in het op maat maken van politievoertuigen. Het bedrijf is een aantal jaren geleden overgenomen door de Pon-organisatie en een goed verstaander begrijpt dat deze speler nu de hele keten verzorgt. "Wij hebben altijd al veel voertuigen voor de politie aangepast; auto's en motorfietsen", zegt Jan Keuvelaar, Business Development manager bij Honac. "Ik denk

dat het aandeel motorfietsen in de toekomst een stuk kleiner wordt. Daar hebben we geen tijd meer voor. We moeten straks jaarlijks 500 tot 600 Volkswagens voor de Politie gaan optuigen." Keuvelaar verwacht grote winst van de standaardisatie: "Voor de centrale aanbesteding was ieder korps het wiel aan het uitvinden. Niet alleen voor wat betreft het merk voertuig, ook over de inrichting had ieder korps zijn eigen visie". Dat maakte het voor ons niet echt gemakkelijk: "Bij een nieuw merk of model zit het interieur net weer even anders in elkaar, dan je verwacht. Voor je het weet gaat er iets fout en loop je kans dat je delen onherstelbaar beschadigt". Bij de Touran is die kans er niet meer: "We weten precies hoe we zo snel mogelijk het interieur eruit moeten halen. Ook de specifieke opbouw delen voor de politietaken zijn veel netter weg te werken, het loont dan om bijvoorbeeld toeleveranciers zodanig aan te sturen dat ze hun producten ook specifiek voor de Volkswagens maken".



Ruim 60 manuur kost het om deze apparatuur in te bouwen in een Volkswagen Touran die daarna dienst gaat doen als noodhulpvoertuig bij de politie.

Overigens betekent dit niet dat er helemaal geen andere merken op de werkvloer van Honac verschijnen. "We bouwen ook auto's voor speciale teams, zoals onopvallende voertuigen voor bijvoorbeeld arrestatieteams. Die zitten boordevol communicatieapparatuur en signalering. Dat blijven we gewoon doen."

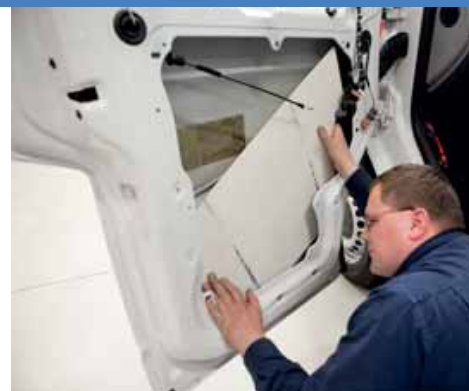
#### Dicht bij het vuur

Jan Keuvelaar ziet nog een voordeel van de keuze voor één merk: "Pon heeft goede contacten met de fabriek en omdat het om een aanzienlijke hoeveelheid Volkswagens gaat willen we proberen de

voertuigen af-fabriek al voor te bereiden op hun politietaak".

Als voorbeeld noemt hij de voorstoelen: "Die zijn nu voorzien van opgehoogde wangen aan beide zijden. Maar die zijn geen lang leven beschoren tijdens diensttijd. De dienders dragen allemaal een koppel en dat beschadigt de zijkant. Wij zijn bezig om de auto's met een andere zitting te laten komen".

Een ander voorbeeld is de kabelboom voor politie-modules, die nadien in het voertuig weggewerkt moet worden: "Als we eenmaal weten hoe de uiteindelijke configuratie eruit ziet, dan zorgen wij voor de juiste onderdelen op de juiste plaats, zodat deze in de fabriek netjes achter de panelen weggewerkt kunnen worden. Scheelt ons veel tijd



De beide voorportieren worden voorzien van een gepantserde plaat die de inzittenden beschermt tegen rondvliegende en gerichte kogels.

en het komt de betrouwbaarheid ten goede". Overigens wordt er aan de techniek van de auto zelf niets gemodificeerd, geen chiptuning, geen aangepast onderstel. Wel heeft men voor de 'spoedauto's' (Touran en T5) gekozen voor de DSG-automaat zodat de diender aan het stuur zijn aandacht optimaal kan besteden aan de omgeving. Efficiency en comfort, met focus op resultaat en een verhoogde pakkans. We praten tenslotte over een dienstvoertuig!

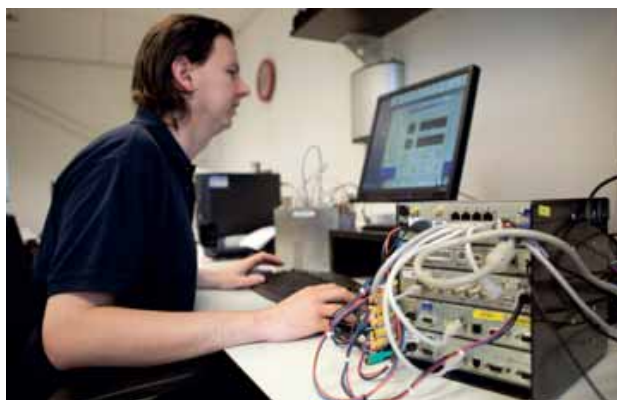
#### Interactief voertuig

Meer 'blauw op straat' en niet op het bureau, het lijkt haast wel of er een politicus aan het woord is. De configuratie van de nieuwe dienstauto's helpt de Politie dat waar te maken.

Vroeger moest de diender via de mobilifoon allerlei gegevens opvragen bij de meldkamer. Daar consulteerden ze bijvoorbeeld met de computer een database om antwoord te geven. Dat kost tijd en mankracht.

De nieuwe voertuigen hebben de mogelijkheid om via Orion online een database te raadplegen. Dat systeem is uitgerust met de communicatienetwerkverbindingen 3G, GPS en WLAN.

Daar komt nog bij dat in de Whelen-dakset, came-



Het ELSAG-systeem is het kloppend hart van de informatievoorziening van het voertuig. Het bestaat uit een computer, de twee ANPR-units en een doos voor de telematica. Dat zijn afzonderlijke delen die in een speciale montageruimte aan elkaar worden gekoppeld en vervolgens uitgebreid getest voordat ze in het voertuig worden ingebouwd.



In de lichtbalk voorop het dak worden twee camera's gemonteerd voor de ANPR (Actieve Nummer-Plaat Registratie). Al rijdend worden de kentekens van voertuigen gescand. Deze worden online vergeleken met een database die automatisch de stouderds eruit haalt. Het team in de auto kan dan gericht auto's tot stoppen manen.

## Nachtcamera nog een brug te ver

Auto's uit het topsegment zijn soms af-fabriek al uitgerust met een NightVision-camera. Iedereen is het erover eens dat zo'n warmtebeeldcamera een enorme meerwaarde heeft als het gaat om waarnemen van personen of dieren bij slecht zicht. Dit soort camera's is oorspronkelijk ontwikkeld voor de defensie-industrie. Daar maakte men in eerste instantie gebruik van infrarood-techniek. Met de overstap naar warmtebeeld is de gevoeligheid bij moeilijke visuele omstandigheden enorm verbeterd. Voor reddingsdiensten zoals politie of brandweer zou het als standaardapplicatie wenselijk zijn. "Zo ver zijn we nog niet. We hebben er onlangs één als proef aan de regio Zaanstreek-Waterland

ter beschikking gesteld en dat was meteen zo succesvol dat de korpsleiding heeft besloten er twee aan te schaffen. De proefversie bewees in de eerste week al zijn waarde. Een man was 's avonds te water geraakt en kon er levend uit gehaald worden dankzij het beeld dat politie en brandweer voorgescheteld kregen via onze warmtebeeldcamera. Er zijn nu twee noodhulpvoertuigen uitgerust met deze applicatie." Toch is het niet waarschijnlijk dat dit systeem standaard ingebouwd gaat worden. Dat zal alles te maken hebben met de meerprijs van een dergelijk systeem en de keuzes die de overheid moet maken. Honac levert de camera's van het merk FLIR, zowel ingebouwd in het voertuig als handheld.



Een boefje opsporen of een drenkeling lokaliseren als het donker of mistig is wordt een stuk eenvoudiger met een warmtebeeldcamera die bijna op spierniveau detecteert. Toch is het niet waarschijnlijk dat het tot de standaarduitrusting gaat behoren ondanks dat een politieregio een levensreddende ervaring had met deze applicatie.

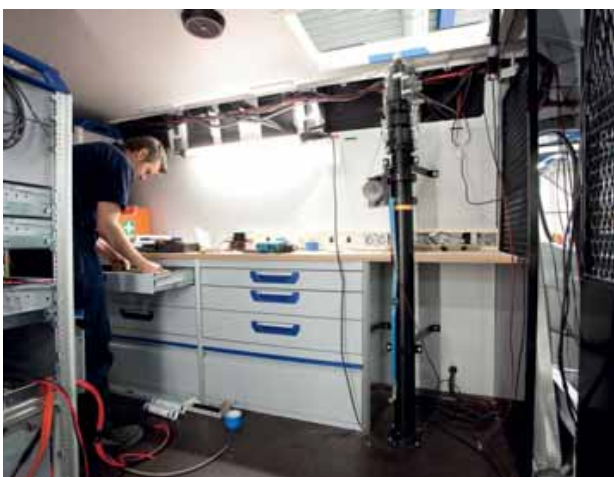
ra's voor streaming video en actieve nummerplaatregistratie (ANPR) zijn weggewerkt. Dankzij de verbinding met de database wordt een gescaand kenteken meteen door de molen gehaald en geeft het zonodig automatisch een 'hit'. Ook bij een staandhouding kan de agent veel sneller gegevens controleren. Hij heeft alle bureau-faciliteiten als het ware in 'huis'. En mocht er tijdens een aanhouding iets fout gaan, dan activeert hij de camera via de noodknop en kijkt het bureau mee. Het is zelfs mogelijk dat de beelden geprojecteerd worden op het touchscreen van voertuigen in de buurt, zodat die collega's weten wat ze kunnen verwachten als ze worden opgeroepen. Navigeren is een stuk simpeler geworden dankzij het 'tailor made' navigatiesysteem. Niet alleen kan het vanaf het bureau worden aangestuurd, zodat bij een melding automatisch de juiste routebegeleiding op het scherm verschijnt, de dienders kunnen op het centrale scherm ook zien

waar de collega's zich bevinden. Eventueel is het zelfs mogelijk de toeters en bellen vanaf het bureau te activeren. Uiteraard moet de politie het goede voorbeeld geven, in het verkeer, ook met hun dienstauto. Omdat te bewerkstelligen worden alle dienstauto's voorzien van een fleetmanagementsysteem.

### Modulair opgebouwd

Hardwarematig functioneren de applicaties via compacte stapelbare modules. Deze worden in de Touran achter in de kofferbak in een speciaal rek gebouwd, goed toegankelijk zodat in geval van storing een module eenvoudig uitgewisseld kan worden. De dienstauto moet immers zoveel mogelijk de straat op en niet in de werkplaats staan. Het onderhoud aan de ingebouwde applicaties wordt op locatie verzorgd door eigen monteurs. De auto's zelf zijn gewoon in onderhoud bij lokale Volkswagen-dealers. Het dienstverband van een

voertuig bedraagt twee tot drie jaar. In die tijd wordt er rond 200.000 km op de teller gezet. Alle modules zijn aan te sturen met het centrale touchscreen dat te bedienen is door de bijrijder. Het vervangt de traditionele mobilfoon en de bedienkast van de signalering. Ook het navigatiesysteem maakt gebruik van het aanraakscherm. Deze opstelling geeft rust en overzicht voor de bemanning van het voertuig. De achterbak van de Touran is helemaal volgebouwd met politieapparatuur. Honac gebruikt solide kastsystemen die de politie naar eigen wens kan vullen. Met deze nieuwe generatie dienstvoertuigen neemt de effectiviteit van de controlerende en handhavende taak van de politie enorm toe. Alle applicaties nemen de dienders veel werk uit handen waardoor in feite de daadwerkelijke 'bemanning' toeneemt.



Als dit voertuig straks bij een ongeluk verschijnt, is het niet best. Het neemt de situatie ter plekke op. De pilaar die u ziet bevat een telescoop die 9 meter uitgeschoven kan worden en van waaruit de complete omgeving in beeld wordt gebracht. De ongevallenauto is zelfvoorzienend voor wat betreft de energie en is straks volgestouwd met allerlei gereedschap en apparatuur.



De bagageruimte van de Touran is volgeladen met apparatuur, verbandmiddelen en gereedschap en ook een defibrillator. Ook de hardware van het ELSAG-systeem is hier ondergebracht en zo gemonteerd dat de componenten in geval van storing eenvoudig uit te wisselen zijn zodat het voertuig zo min mogelijk stil staat.