

De baas die geen opvolger kreeg



De auto van Lex werd in 1993 uit de vaart genomen. In 1996 verdween de laatste Porsche bij de politie.

Ooit, nog niet eens zo heel lang geleden, was de politieman met z'n Porsche de baas van de snelweg. Maar in 1996 viel, na jaren van bezuinigingen, definitief het doek voor de karakteristieke rood-witte 911 met zwaailicht. Samen met archivaris Lex Goumare duiken we in de historie van de auto die de snelwegpolitie in Nederland op de kaart zette.

Tekst **Michiel Willebrands**, foto's **Michiel Willebrands**, archief **Lex Goumare**

“Ik was zes toen we met onze Simca 1300 op de A12 werden staande gehouden door agenten in een Porsche”, steekt Goumare van wal. “Ik weet nog dat ik heel erg bang was toen de agent met zijn lange witte jas uitstapte en naar ons toe kwam lopen. Die angst bleek nergens voor nodig; we werden er alleen maar op gewezen dat de linkerachterband erg zacht was en dat we die zo snel mogelijk moesten oppompen. Mijn angst ging over in be-

wondering: dit wilde ik later ook.” Tot een glorieuze carrière in de politie-Porsche kwam het echter nooit. Goumare kwam, tot zijn spijt, niet verder dan de vrijwillige politie. Die rol heeft hij tot mei 2014 vervuld. Ondertussen was hij al een kleine tien jaar bezig materiaal van de Algemene Verkeersdienst (AVD) te verzamelen en archiveren. “Tien kerachterband erg zacht was en dat we die zo snel mogelijk moesten oppompen. Mijn angst ging over in be-

wondering: dit wilde ik later ook.” Tot een glorieuze carrière in de politie-Porsche kwam het echter nooit. Goumare kwam, tot zijn spijt, niet verder dan de vrijwillige politie. Die rol heeft hij tot mei 2014 vervuld. Ondertussen was hij al een kleine tien jaar bezig materiaal van de Algemene Verkeersdienst (AVD) te verzamelen en archiveren. “Tien kerachterband erg zacht was en dat we die zo snel mogelijk moesten oppompen. Mijn angst ging over in be-

Lompe koddebeiers

“Rond 1960 kreeg de overheid in de gaten dat de snelwegen steeds drukker werden. De massamotorisering begon vorm te krijgen. De wegen waren vaak erg onveilig, er was nog geen maximumsnelheid en er



De dienders kregen rijtraining op Zandvoort, onder andere van Gijs van Lennep. “Jan Lammers reed die politie-Porsche een keer helemaal zoek op de openbare weg. Maar dat gebeurde niet vaak, die gasten konden best aardig rijden.”



Kleine Lex (10 jaar) achter het stuur van een Porsche in Driebergen. Hier werd het vuurtje bij hem aangewakkerd.

gebeurden erg veel ongelukken”, vertelt Goumare, eigenaar van één van de laatste politie-911's uit 1996. “Er was behoefte aan snelwegpolitie en die taak werd bij de Rijkspolitie neergelegd. Bij een bureau in de Achterhoek zat in die tijd luitenant Kees Vogel, een wat recalcitrante man die net uit Indië was teruggekomen en zich hier nogal verveelde. Hij bouwde samen met majoor Willem van Ballegoijen, die officieel was belast met de opdracht, de dienst op.” De snelwegpolitie stuitte in het begin op veel tegenwerking. Dat kwam onder meer doordat Vogel na een bezoek aan Duitsland zijn oog had laten vallen op Porsches. De Duitse tegenhanger van de nieuw op te zetten dienst reed daar ook al mee, en hij merkte dat het publiek heel goed reageerde op die auto's. Bij onze Oosterburen is ook de tactiek van ‘inhalend surveilleren’ af-



gekeken. “Vogel ergerde zich aan de lompe Nederlandse ‘koddebeier’, die met de fiets aan de hand mensen afblafte en bonnen uitschreef. Hij liet zijn mannen trainen op gesprekstechnieken. Dat was toentertijd iets compleet nieuws en eigenlijk *not done*.”

Alleen getrouwde vaders

Nadat de eerste politie-356 een succes was gebleken, volgde er al snel een order voor nog elf stuks. Je kon als agent destijds solliciteren bij de dienst Surveillance Autosnelwegen (SAS), maar Vogel heeft ook personeel geronseld bij de verkeers-

groepen voor de provinciale wegen van de verschillende districten. En dat terwijl hij had beloofd dat niet te doen. “Wie op de politie-Porsche wilde, moest nog allerlei extra tests ondergaan, zoals een reactiesnelheidstest. In het begin wilden Vogel en Van Balle-



Twee verkeerssurveillanten stappen uit hun 356, vermoedelijk om iemand op een opvoedkundig praatje te trakteren. De bestuurders van het VW-busje en de Hillman Minx(!) hebben mazzel.

De wederhelften van de politiemannen poseren op en in een Porsche 356 en 912. De foto is gemaakt in Driebergen, vermoedelijk rond 1968, dus vlak na de verhuizing vanuit Den Haag. De 356 is al uitgevoerd met de oranje striping, wat de AVD-ers in het prille begin foeilelijk vonden.

REPORTAGE GESCHIEDENIS VAN DE POLITIE-PORSCHES

goijen alleen getrouwde mannen met kinderen. Die zouden, zo was de veronderstelling, verantwoordelijker met de snelle Porsches omgaan.”

De agenten kregen een fulltime rijopleiding die een aantal maanden duurde. In De Varenkamp in De Bilt zat de techniek- en rijopleiding voor de verkeersgroepen. Ze reden met motorfietsen en Fords Taunus, onder andere op het circuit van Zandvoort. Goumare: “Dan dachten de agenten na afloop dat ze aardig konden sturen. Kwamen ze bij de AVD en daar zeiden ze doodleuk: ‘Vergeet alles wat je tot nu toe geleerd hebt, dat is bagger. We gaan helemaal opnieuw beginnen. Hier leer je pas écht rijden.’ Nu zullen ze daar ongetwijfeld goede instructeurs hebben gehad, maar het was op z’n zachtst gezegd een nogal arrogante opstelling.”

Dure Ray-Bans

Hoe zagen de ‘gewone’ politieagenten de Porsche-rijders, toch als een soort elitekorps? “Mijn broer zat bij de ge-

meentepolitie en die zei: ‘Als je maar niet bij die ongelooflijk arrogante klootzakken uit Driebergen gaat werken! Ze scheuren een beetje rond met hun Porsches, terwijl hun collega’s op de fiets naar een aanrijding toe moeten.’ En hij had natuurlijk wel een punt. Vogel zorgde heel goed voor zijn mensen. Zo kregen ze bijvoorbeeld dure Ray Ban-zonnebrillen en mooiere uniformen. Dat maakte hen natuurlijk niet populairder bij hun minder goed toegeruste collega’s.”

De verhouding met het Rotterdamse korps was volgens Goumare ronduit slecht, die met Amsterdam juist goed. De politie van de hoofdstad reed op een gegeven moment in Alfa Romeo Spider en had soortgelijke tenues als de AVD’ers. Automobilisten hadden veel meer respect voor de Porsches dan tegenwoordig voor een politie-Mercedes of -Volvo. “Het was natuurlijk wel een heel andere tijd, vroeger kwamen mensen niet of nauwelijks op de snelwegen, voor zover die er al waren”, relativeert Goumare.



Elke Porsche, hier één in actie op oefenterrein De Vlasakkers, had z’n vaste bestuurder, de wagencommandant. Hij was verantwoordelijk voor de auto. Je begon als tweede bestuurder op de bijrijdersstoel.



In 1983 bezoekt koningin Beatrix de AVD. Het was snikheer, maar ze hees zich zonder morren in een warme witte jas.



Verkeerssurveillant Henk Postema in een karakteristieke pose: staande op de bijrijdersplaats de staart van de file beveiligen. De foto is in scène gezet.



Prins Bernhard was een zéér ‘goede kennis’ van AVD-commandant Kees Vogel. Hier is de prins gekiekt tijdens een officieel bezoek, waarbij een verkeerscontrole is ingericht. De prins wordt door de tweede man van de AVD, majoor Jaap Kleppers, geïnformeerd over wat er zoal te zien is.



De Porsche 914, met viercilinder, was zéér impopulair vanwege het magere motorvermogen, maar had wel een prima wegligging. Kees Vogel kocht er in 1969 een paar voor 11.630 gulden (€ 5.275) per stuk. Later kwamen er nog twee exemplaren met zescilinder bij. “Vogel kreeg geen enkele Porsche voor de prijs waarvoor-ie in de boeken stond. Pon moest flink toegeven om de auto’s te mogen leveren.”

Lex Goumare: “De snelwegpolitie roept de meldkamer in Driebergen nog altijd op met ‘Alex’ gevolgd door ‘12’, wat staat voor Groep Surveillance Autosnelwegen en vervolgens het nummer van de auto. ‘Alex’ is een aftoening van de Alexanderkazerne in Den Haag, waar het destijds allemaal begon met de Porsche 356.”



“Zo, meneer ...” Een authentieke staandehouding op de A12. De foto is genomen voor het boekje *Nederland vanaf de Snelweg van Shell*.



Het surveilleren met de Porsches had overigens ook een opvoedkundig aspect. “Van Vogel moest je een bepaald aantal staandehoudingen per dag doen, maar vooral niet te veel boetes uitdelen. Dat werkte repressief en was niet goed voor het imago. Vogel stond niet toe dat er met zijn manschappen werd gesold, maar wilde geen respect afdwingen met boetes. Dat is één van de redenen waarom hij zo ontevreden is over de huidige politie. Ik merk het ook als ik met mijn politie-Porsche ga rijden. Mensen van mijn generatie zeggen dan ‘dat was nog eens een tijd, toen dwong de politie nog respect af en werd je niet voor een paar kilometer te hard op de bon geslingerd’. De relatie met het publiek en ook de pers was prima. Vogel was ook altijd erg goed in pr.”

Na de Porsche 356 volgden in 1967 en 1968 32 exemplaren van de 912, een 911 met viercilinder. Kort daarna kwam de eerste échte 911, met zescilinder. Vanaf begin jaren 70 reed het hele korps ermee. Ook schafte de luitenant een vloot 914’s aan (“Die werden hem door Den Haag door de strot geduwd!”), maar die waren een stuk minder populair dan de 911’s, waarvan er in de hoogtijdagen 60 tot 70 rondreden. Die waren lang niet altijd allemaal tegelijk op de weg. Kees Vogel deed het naar Den Haag voor komen alsof ze het razend druk hadden en stuurde indien nodig alle auto’s de weg op (“Ga maar rondjes rijden”) als hij hoog bezoek kreeg. Het werd echter steeds lastiger die dure Porsches te verantwoorden. “Op een gegeven moment gingen de reken-

Zo'n 911 dwong toch meer respect af dan de Volvo's waar de KLPD tegenwoordig mee surveilleert. Let op de sticker op de zijkant met 06-11, het alarmnummer dat in 1997 veranderde in 112.



De lange witte jas was van pvc, niet van leer. "Het was uit den boze om met een vies uniform de weg op te gaan. Dat betekende dat je na je dienst vaak stevig moest boenen, want ze werden echt heel snel vuil."

In 1984 werden twintig BMW's 323i aangeschaft. De auto's werden door de surveillanten flink aangepakt, waarna ze via de achterdeur verdwenen. Het doel was bereikt: de 911 mocht blijven.



Onopvallend surveilleren in jaren-zeventigstijl met een Alfetta, Audi 80, Porsche 924, Opel Manta en BMW 323.

Ook Fiats werden binnengehaald als potentiële opvolgers van de Porsches. Maar deze bleken ook niet bestand tegen de zware beproevingen van de AVD-mannen. Voor de Alfa Romeo Spider gold hetzelfde.



Uiteindelijk werd de politie-Porsche opgevolgd door de Mercedes-Benz 190E. Een prima auto, maar bepaald geen 911. "Van de baas van de snelweg werden we het sukkelkje. We werden aan de lopende band zoek gereden", aldus ex-surveillant Gerrit Boonen.



De Range Rover met 3,5-liter V8 werd in 1975 door de AVD-ers met open armen ontvangen. Het is samen met de 911 de auto waar politiemannen met het meeste plezier aan terugdenken.



AVD-spullen gezocht

Hoewel de collectie van Lex Goumare aardig compleet is, kan er natuurlijk altijd méér bij. Heb jij foto's, brieven, kleding, attributen of wat dan ook die te maken hebben met de A(I)VD, meld je dan even via autoweek@autoweek.nl o.v.v. AIVD.

meesters uit Den Haag zich bemoeien met de autokeuze. Toen heeft de politie met allerlei merken gereden, waaronder Alfa Romeo en Fiat. Ze hebben zelfs eens proefgereden met een Citroën DS Cabrio, maar die auto, en ook andere trouwens, werd moedwillig kapot gereden omdat de agenten de Porsches niet kwijt wilden." Kees Vogel liet zich volgens Goumare ook wel eens pontificaal in een Fiat voor de deur afzetten bij Pon, de importeur van Porsche. Niet dat hij die Fiat serieus overwoog als vervanging van de 911, maar het was volgens hem gunstig voor zijn onderhandelingspositie.

Waar zijn ze gebleven?

Begin jaren 80 was er echter geen ontken meer aan en deed de Mercedes-Benz 190 geleidelijk z'n intrede als politieauto. Het aantal Porsches nam toen gestaag af. Waar zijn die 911's allemaal gebleven? "Dat is een goede vraag", zegt Goumare. "Tot 1987 waren de auto's eigendom van de politie en werden ze na hun loopbaan verkocht via de Domeinen. Toen het later leaseauto's werden en Pon het traject van A tot Z in handen had, zijn ze de grens overgegaan om de marktwaarde van tweedehands Targa's niet onder druk te zetten. Maar er cirkelden natuurlijk ook handelaren omheen. Die zorgden dat de auto's weer terugkwamen in Nederland." In totaal hebben 509 politie-Porsches over het Nederlandse wegnen getrouilleerd, volgens de administratie van de importeur althans. Goumare zelf komt niet verder dan 428 exemplaren en denkt dat het er hooguit 460 zijn geweest. De waarheid zal wel ergens in het midden liggen. Ondertussen trekt Goumare af en toe zijn eigen 911 uit de schuur voor toertochten en liefdadigheidsritten. Pietje-precies als hij is - anders kun je immers niet zo'n indrukwekkend archief aanleggen - hijst hij zich in de correcte dienstkleiding van toen. Niet om stoer te doen of respect af te dwingen, maar puur uit liefdeberij. ■