



**Van gewoon agent tot
Porsche-piloot**

**VOORBEELDIGE
WEGBEWAKERS**



Een kraanbestuurder die met zijn apparaat gevaarlijk over de weg zwaaid wordt tot de orde geroepen.

„Die moet wel een heel goed excuus hebben, wil hij geen bekeuring krijgen”. Wachtmeester Lamper is vastberaden. Hij stuurt zijn Porsche naar de vluchstrook na eerst een automobilist een teken te hebben gegeven hetzelfde met zijn Kadett te doen.

De begroeting is correct: „Goedenmiddag, mevrouw en mijnheer, mijn naam is wachtmeester Lamper”. Even stilte. Het antwoord is een dubbel „Goeiemiddag agent”. Twee paar wat onrustig functionerende ogen kijken de in het wit gestoken vertegenwoordiger van de wet aan, die inmiddels (na toestemming) in de deuropening is gaan zitten; zo'n beetje aan de voeten van de passagiere. De afstand tussen „witte reus” en automobilist is duidelijk kleiner geworden, de mededeling van de wachtmeester is er niet minder helder om. „Mijnheer, u heeft geen buitenspiegel en zoals u weet is dit niet toegestaan. U krijgt daarvoor een proces-verbaal”.

De beide echtelieden reageren prompt: „Nou, dat is ook toevallig, we hadden het er vanochtend nog over. We wilden het nog tegen de baas zeggen — ja, weet u, deze auto is van mijn baas — en we dachten wel dat het erbij hoorde”. Een begrijpend en vriendelijk antwoord, dat even lijkt op „We zullen maar met die kerel meeknikken, misschien helpt het”, ware het niet dat deze mensen er echt eerlijk uitzien. Ze accepteren de sanctie op de gepleegde overtreding, die hun of hun baas

(dat moeten ze zelf maar uitzoeken) geld kost.

De verdere procedure, naam en adres opschrijven, papieren controleren, verloopt soepel, wordt zelfs afgewisseld met een paar aardige opmerkingen over en weer. Het „Goede reis” ten slotte laat Lamper vergezeld gaan van het advies „En maakt u voor in te voegen goed snelheid op de vluchstrook”.

Het zou te ver gaan om te veronderstellen, dat zojuist een voldaan men-

senpaar vertrok. Welke Nederlander immers vindt het leuk als „je aan zijn portemonnee komt”? Maar het tweetal in kwestie heeft wel begrip weten op te brengen voor de argumenten van de politie, is bovendien nog iets wijzer geworden in zijn verkeerskennis.

FIJNE NEDERLANDERS

Wie zijn dat, de mensen in die Porsches? Iedere automobilist die met enige regelmaat op de autosnelwegen vertoert, heeft ze wel eens gezien. Het zal ze zijn opgevallen, dat die jongens op een bepaalde manier rijden. Niet alleen snel, maar ook altijd zo opvallend uiterst links of rechts én met een ruime afstand op de voorrijder. Het werkt voor veel automobilisten inspirerend, wat overigens de bedoeling is. Alsof ze met een lans in het blikken achterwerk worden gestoken, zo schieten ze naar rechts waar ze al remmend ineens bedenken dat de man voor ze onbeleefd dichtbij is. Ja, ja, Nederlanders zijn zulke fijne automobilisten... als ze in de gaten worden gehouden.

Hoewel, niet iedereen. Er zijn er die



Een shagje rollen tijdens het rijden kan niet. De chauffeur begreep er niet veel van, maar hij zwabberde wel met zijn wagen.

met een Porsche achter zich nog meer op hun verkeersdeelnemersrechten gaan staan dan ze gewoon zijn te doen. Je ziet ze dan denken „Daar heb je die gozers weer. Privé komen ze niet verder dan een Volkswagentje, maar nu in zo'n Porsche denken ze dat de weg alleen voor hun is. Laat ze maar even wachten". Van de Porsche-bestuurders mogen ze dat best denken. Als ze zich maar aan de verkeersregels houden, want anders worden ze onherroepelijk tot de orde geroepen.

Persoonlijk contact is belangrijk.



hogere snelheden nog te kunnen accelereren. Want het heeft geen zin om iemand eindelijk aan te houden, om een voorbeeld te geven, om hem te vertellen dat de man tien kilometer terug een overtreding heeft begaan. Bovendien zijn Porsches representatieve en indrukwekkende sportwagens en dat past toch wel bij de man, die het voor het zeggen heeft: overste Vogel. Deze doorgaans strak in het uniform gestoken figuur heeft ruim tien jaar geleden het „Porsche-kind" ter wereld gebracht. Hij is er de afgelopen jaren in geslaagd politiemensen om zich heen te verzamelen, die bij de automobilisten overkomen als stoere, correcte, strenge maar begrijpende mannen, die in een bij hun status passende auto rijden.

Niettemin heeft de minister van Justitie, waaronder de Rijkspolitie ressorteert, vriendelijk maar dringend verzocht ook eens andere, soms minder dure auto's te proberen. Vandaar dat nu enkele Alfa's, Triumphs en Fiats worden „gekeurd". Of ze voldoen aan de strenge Driebergense eisen moet nog worden afgewacht.

GROTE DIENST

Het bedrijf dat overste Vogel leidt is overigens groter dan de SAS-groep alleen. De totaal 350 mensen, die in Driebergen werken zijn verdeeld over diverse onderdelen. Zo is er ook nog een Groep Technische Controle, die vrachtwagens van de wegen plukt (66% van de onderzochte wagens deugt op één of meer punten niet), verder de Groep Motor Surveillance (25 man, 30 motoren), de Ongevallendienst Auto Snelwegen (OAS), de Traffipax, de onopvallende „foto"-surveillance en verschillende administratieve afdelingen (ongeveer honderd man), waartoe gemakshalve ook het berichtencentrum wordt gerekend. Dit is de plaats waar alle mobilifoon-gesprekken met de politiemensen op

Automobilisten aanhouden op de nieuwste manier: achter de bewuste wagen.



de weg worden ontvangen, op de band worden vastgelegd, worden gecoördineerd en waar alle vragen over automobilisten, auto's en wat er maar op de weg te bedenken valt door de ter plaatse aanwezige mensen met behulp van naslagwerken of telefoontjes naar gemeenten of provincies worden beantwoord.

Toch zijn die 350 man en die vele kostbare auto's en motoren niet voldoende om de taak — zoals Vogel en zijn staf zich die op papier voorstellen, dat is wel erg optimaal — te vervullen. Maar wat doe je in een tijd, waarin de overheid kampt met een chronisch geldgebrek en waarin personeelsstop een veel gehanteerd begrip is. Dan zoek je naar andere manieren.

Vandaar dat sinds kort de uitwerking van processen-verbaal gesimplificeerd is, volgens uniforme regels gaat, zodat typistes het tijdrovende uitschrijfwerk van de politiefunctarissen kunnen overnemen.

WEINIG AMBTELIJK

Het woord bedrijf is gevallen. De Algemene Verkeers Dienst van de Rijkspolitie (AVD) in Driebergen, dit is de officiële naam, kan een zekere zekerheid in de bedrijfsvoering niet worden ontzegd. Het is misschien het minst ambtelijk geleide bedrijf in het Nederlandse overheidswezen. Een soort buitenbeentje binnen het korps van de Rijkspolitie, een situatie die niet altijd even vriendelijk is ontvangen. Maar doordouwer Vogel is er de man niet naar om zich te laten afschrikken. Hij had nu eenmaal een ideaal voor ogen en dat moest en zou worden gerealiseerd. In 1959 begon naar Duits voorbeeld een proef met autosnelweg-surveillance, die in 1962 definitief werd en die tot op de dag van vandaag allerwege wordt gewaardeerd.

KM PER UUR	=	M PER SEC. (maximale reactietijd)	+	S. REM (remweg in meters)	=	TOTALE REMWEG (reactietijd + remweg)
50 km/u		13.88 m/s		9.81 m		23.69 m
80 km/u		22.22 m/s		25.16 m		47.38 m
100 km/u		27.77 m/s		39.30 m		67.07 m
120 km/u		33.33 m/s		56.62 m		89.95 m
140 km/u		38.89 m/s		77.08 m		115.97 m

De remafstanden en -tijden zoals de Porsche-groep die hanteert. Eén seconde (en dat is erg ruim) als reactietijd van de automobilist inclusief de tijd die het remmechanisme nodig heeft om in werking te treden, terwijl de remweg optimaal is. Het is intussen duidelijk dat het „plakken" achter de voorrijder levensgevaarlijk is. Toch kunnen de Nederlanders het niet laten: bijna 50% van de autosnelweg-ongelukken wordt door dit euvel veroorzaakt.



Altijd rechts van de auto een gesprek voeren.

De doelstelling van de surveillance was en is nog steeds „de automobilist met een minimum aan oponthoud en een maximum aan veiligheid thuis te brengen". Daarbij past een bepaalde houding van de politieman. De dorpsveldwachtersmentaliteit „Zo mijnheer, u bent weer fijn in de prijzen gevallen" behoort daar zeker niet toe. Wel een gemotiveerd optreden met de mogelijkheid van wederwoord voor de aangehouden automobilist. Hem moet niet

alleen worden verteld dat hij een fout heeft gemaakt, maar ook waarom zijn gedrag fout was, waarbij een discussie niet uit de weg wordt gegaan.

VOORUITZIENDE BLIK

Overste Vogel had toentertijd nog meer in zijn achterhoofd, namelijk „zorg er voor dat de automobilist op welke Nederlandse autosnelweg dan ook een uniforme behandeling krijgt". In een tijd, dat er nauwelijks autosnel-

File-beveiligen is een essentiële, maar gevaarlijke taak.

„Hoe benader ik het publiek?" Deze stof wordt regelmatig bijgehouden.



wegen waren, die dan ook nog nagenoeg leeg waren, was dat wel een blijk van vooruitziende blik. Hij heeft gelijk gekregen. Ten minste er van uitgaande dat hij de huidige verkeersdruk heeft voorzien, waarbij de automobilisten er behoefte aan hebben door iemand te worden gecorrigeerd, die in de eerste plaats iets uitstraalt van „mijnheer, ik, politie, ben er voor u” en die verder op alle autosnelwegen in soortgelijke verschijningen voorkomt en ook gelijk waardeert. Dus niet in Maastricht een blauwgepakte agent met een Simca de weg opsturen, die voor een bepaalde overtreding een bekeuring uitschrijft en bij Utrecht een Porsche-piloot laten surveilleren, die dezelfde fout met een vermaning afdoet.

ACHTTIEN WEKEN VERKEERSOPLEIDING

Wat wordt de heren van de SAS-groep nu geleerd voor ze worden losgelaten op 800 kilometer autosnelweg? Dat is een werkterrein van 1600 kilometer (een autobaan heeft nu eenmaal een heen- en terugweg).

Een politieagent krijgt natuurlijk eerst een basisopleiding. Kiest hij daarna de verkeerssector dan gaat hij bij de rijkspolitie naar de verkeersschool van de r.p. Daar volgt de leerling een cursus van 18 weken. De eerste zes bestaan uit een auto-rij-opleiding van 150 lesuren. Daar wordt hem alles geleerd wat met autorijden heeft te maken. Hij wordt daarbij constant gecontroleerd: „Wat zie je nu op de weg, waarom doe je dat, hoe moet je dit oplossen” enzovoorts. De cursist moet rijden op alle soorten wegen, overdag en 's nachts, hij krijgt drie dagen voertuigbeheersing op het circuit van Zandvoort en een volledige anti-slip-cursus op de perfecte baan (één van de modernste ter wereld) in Enspijk, waar ook de SAS-groep oefent.

Daarna volgt een tentamen, dat hij moet halen, anders kan hij niet verder. De volgende twaalf weken bestaan uit een soortgelijke opleiding, maar dan voor motoren en een hoeveelheid theorie als verkeerswetgeving, wegverkeerswetgeving, wegverkeerswetgeving, wegverkeerswetgeving. Deze cursus wordt met een examen afgesloten. Slaagt de kandidaat dan mag hij zich verkeersagent bij de rijkspolitie noemen. Gaat zijn voorkeur daarna uit naar de SAS-groep en wordt hij daar toegelaten dan mag hij zich „groentje” noemen. Want in Driebergen begint het dan pas. Overigens wil men daar het liefst mensen hebben, die na hun verkeersopleiding eerst een paar jaar ervaring hebben opgedaan in zogenaamde landgroepen, een standplaats ergens in het land. Goed, iemand is doorgedrongen tot de AVD. De start bestaat uit een twee weken durende introductie-cursus. Daar wordt geleerd waar hij werkt, wat de bedoeling is, wat de taken zijn van een Porsche-bestuurder en hoe hij moet omgaan met het publiek. Hier wordt zeer veel aandacht aan besteed. Want het in-



Anti-slipinstructie op een perfecte slipbaan.

leidende gesprek van wachtmeester Lamper was niet zomaar een improvisieerd optreden. Dat ging binnen het kader van bepaalde richtlijnen.

RECHTSTREEKS OPTREDEN

Het begint al met de plaats waar je een automobilist met zijn auto laat stoppen. De bedoeling is een zo veilig mogelijke plaats op te zoeken, het liefst een vluchtstrook zonder bermbeveiliging. Daarna stap je uit volgens de regels. Dus geen hang- en hijspartij, maar een vlotte manier van uitstappen. Men dient er ook voor te



Op de Vlasakkers wordt de voertuigbeheersing onderwezen.

zorgen, dat de kleding goed zit. Een klein begrijpend trekje is verder, dat de politiemann niet komt aanlopen met een schrijfmap of iets dergelijks onder de arm. Zolets zou voor de automobilist niet bepaald inspirerend werken. Het zou te veel de indruk wekken van „U bent erbij, wat er ook wordt gezegd”. In wezen is de automobilist dat ook, want hij wordt niet voor niets aangehouden. Echter niet altijd voor een proces-verbaal. De tijd dat men het bij de Porsche-groep alleen de moeite waard vond te stoppen om een bekeuring uit te delen is voorbij. Het tegendeel is waar. Maar al te vaak wordt een automobilist alleen vermanend en opvoedend toegesproken. Maar wat het zal worden staat al bij voorbaat vast.

De twee agenten, er wordt altijd met een vast koppel gereden, kiezen voor hun gesprek uit veiligheidsredenen altijd de „bermdeur”. Na de begroeting

stelt men zich voor, gevolgd door een adem-pauze. In acht van de tien gevallen zegt de automobilist zijn naam. Hetgeen is meegenomen, want tijdens het gesprek kan die af en toe worden genoemd. De meeste mensen vinden het prettig als ze met „mijnheer X” worden aangesproken in plaats van met „mijnheer”.

Daarna wordt verteld wat er aan de hand is en of er bekeurd wordt of niet. Dit laatste gebeurt zo snel mogelijk. De tegenpartij weet dan direct waar hij aan toe is en krijgt dit dan niet als „afknapper” na een gezellig praatje van een kwartier te horen, waarin hij wellicht (tevergeefs) een record vestigt in het begrip tonen voor de politie denkwijzen.

Na de aankondiging van de „straf” volgt van de zijde van de automobilist meestal een reactie. Vaak de bekende: „Ik dacht... ik zei nog... en toen”. Dan volgt het waarom van het politie-optreden en is de automobilist overtuigd — naar dat resultaat wordt altijd gestreefd — dan volgt de „uitwisseling” van papieren inclusief het vragen naar het rijbewijs. Tot slot een groot en de raad om met de nodige zorg de weg weer op te rijden.

VOORZICHTIGE BENADERING

Vanwaar deze voorzichtige benadering, zo vol begrip voor de weg-



Porsche-rijders zoals ze er uitzien zonder hun stoere uitrusting.

gebruiker? Het antwoord is simpel: de meeste mensen zijn nog nooit in contact geweest met de politie. Als ze moeten stoppen willen ze dat in principe niet, althans ze vinden het niet prettig. Ze zijn door de situatie bovendien gedwongen hun identiteit prijs te geven. En dat zijn argumenten om begrip voor te tonen, hetgeen de

De Porsche-piloot wordt geleerd hun wagen onder alle omstandigheden onder controle te houden.





Het berichtencentrum, waar alle mobilfoon-
gesprekken binnenkomen en worden ge-
coördineerd.

SAS-groep grondig wordt ingeprent. Het eerste deel van de taak van het Bureau Vorming en Instructie van de AVD onder leiding van opperwachtmeester Koetjé is achter de rug. Zijn specialiteit, rij-instructie, volgt nu.

De leerlingen hebben op het lesrooster staan twee tot vier weken rijopleiding, die wordt gegeven door de instructeurs van de SAS-groep. Dat zijn jongens, die je op het gebied van (snel) autorijden niets meer hoeft te leren. De aanstaande Porsche-bestuurders wordt geleerd wat het betekent 20 tot 30 kilometer per uur harder te rijden dan het overige verkeer, want surveillance op autosnelwegen wil zeggen „inhalende“ surveillance; hoe je een auto in bedwang houdt bij 200 kilometer per uur; dat je altijd uiterst rechts moet rijden tegen de witte lijn aan en bij inhalen uiterst links; dat je daardoor verder vooruit kunt zien; dat je voldoende afstand houdt (zie tabel); dat elke witte tussenstreep drie meter lang is en de ruimte tussen twee witte strepen negen meter bedraagt, zodat het mogelijk is afstanden te schatten.

WAT ALLEMAAL MOET

Verder hoe je vlot achteruit moet rijden in verband met het zeer vaak voorkomende file-beveiligen; dat dit werk vermoeiend en gevaarlijk is

(het recente ongeluk waarbij een vrachtwagen uit de file dook boven op een Porsche, bewijst dit); dat je een goede houding achter het stuur moet aannemen met bijna gestrekte armen in de tien-over-tien of kwart-over-negen-stand; dat je bij het bochten nemen meedraait in deze stand met zo weinig mogelijk overnemen (niet iedere rij-specialist zal het hiermee eens zijn); dat je regelmatig en op tijd schakelt en terugschakelt, omdat de motor daar anders onder lijdt; dat je altijd, maar dan ook altijd ritmisch moet remmen, omdat dit in noodsituaties de enige mogelijkheid is om je auto bestuurbaar te houden! Dat wordt in die twee tot vier weken geleerd: op de weg, op Zandvoort, op de slipbaan, op de Vlasakkers, een kazerneterrein dat alle mogelijkheden biedt om te weten te komen hoe een auto te beheersen. Onder het rijden wel te verstaan. Verloopt deze leerperiode met succes dan ga je een half jaar lang de weg op onder leiding van een ervaren commandant van een Surveillance Eenheid (er zijn er acht bij de SAS-groep). Maar wel iedere week naar de Vlasakkers om de stof bij te houden. Lukt het een beetje tijdens die zes maanden, waarin je regelmatig in de gaten wordt gehouden en waarin even regelmatig over je gesproken en geoordeeld wordt, dan volgt promotie tot tweede bestuurder met als training iedere maand naar de Vlasakkers. Tegen die tijd word je langzamerhand voor vol aangezien. Je rijdt met een vaste maat de normale 22-uurs dienst, wat betekent in twee etmalen ongeveer 17 uur op de weg zijn; de rest sport, administratie, eten en slapen. Daarna heb je twee dagen vrij. Helemaal „echt“ wordt het als je eenmaal eerste bestuurder bent. Dan zijn alle beperkingen die je daarvoor nog werden opgelegd voorbij. Of je eerste wordt hangt af van het personeelsverloop.

BLIJVENDE CONTROLE

Overigens word je ook dan voortdurend in de gaten gehouden. Als volwaardig bestuurder word je één keer per jaar naar de slipbaan gedirigeerd, één keer naar Zandvoort, regelmatig naar de Vlasakkers en krijg je in principe elke drie maanden een instructeur tijdens een vier uur durende rit „onder je dak“. En dan wordt heel je rij-kunst en optreden geanalyseerd. Is het niet goed dan ga je de herhaling in en lukt het dan nog niet dan gaat men dieper graven. Want het is uiterst zwaar werk en zeker geen baan voor het leven. Na een aantal jaren zoeken de „betonvreters“ doorgaans, uit vrije wil, een andere politietak op. Het altijd optimaal moeten werken, het vaak worden geconfronteerd met ellendige verkeersongelukken is niet lang vol te houden.

Overste Vogel wist wel wat hij in 1959 wilde. En wie weet krijgt de AVD in de verre toekomst nog meer werk te doen, zo zou men als buitenstaander/weggebruiker kunnen veronderstellen. Want door een historische ontwikkeling zijn de politietaken verdeeld. De autosnelwegen zijn niet helemaal onder de hoede van de AVD, maar op bepaalde trajecten mede in handen van gemeente- of rijks politie, afhankelijk van de grootte van de gemeente. (De samenwerking tussen de SAS-groep en die politiekorpsen is overigens voortreffelijk). En dat is niet altijd duidelijk voor de weggebruikers, die als er wat aan de hand is soms met verschillende politie instanties te doen krijgen. Het is verwarrend en lastig. Mogelijk dat de totale verkeerszorg op autosnelwegen nog eens in één hand komt. Waardoor het voor de automobilisten nog gemakkelijker wordt. Die overigens nu ook niet te klagen hebben. Want er zijn maar weinig landen, waar de wegen zo voorbeeldig worden bewaakt als in Nederland.

Een functioneel kapitaal in ruste.

