

25 jaar heer en meester van de snelweg

De Algemene Verkeersdienst van de Rijkspolitie jubileert

Op donderdag, vrijdag en zaterdag viert de Algemene Verkeersdienst van de Rijkspolitie te Driebergen zijn 25-jarig jubileum. Een van de evenementen daarbij is een speciale uitzending van KRO's „Van twaalf tot twee” vanuit een tot feestruimte verbouwde garage (vrijdag, Radio 2, 12.03 uur). Speciale gasten zijn daar de Rijkspolitiekapel en Lee Towers. Voor Studio reed Gabriël Maassen een dagje mee met wachtmeester eerste klas Jan van Hoevelaak, die twee jaar oud was toen de AVD werd opgericht.

Gabriël Maassen

foto's Hans Heus

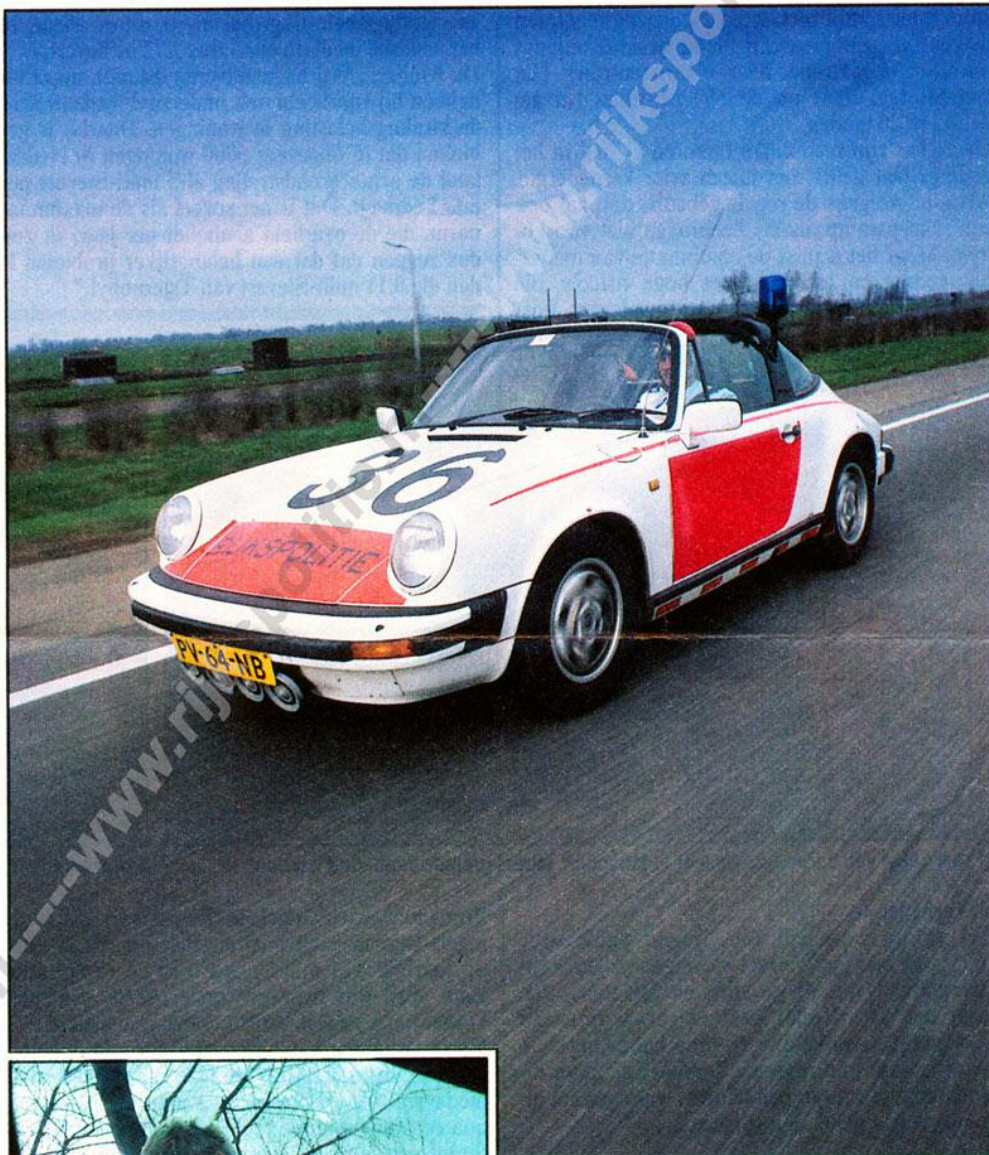
Wagen 1213 meldt zich voor dienst in centrum van het land met BO... over.” Jan van Hoevelaak hangt de microfoon van zijn mobilfoon weer terug in het houdertje. „Genomen, goede dienst, 1213” klinkt het terug uit het apparaat. „BO,” verduidelijkt hij, „staat voor „bijzondere opdracht”. Dat betekent dat ik wel bereikbaar ben maar niet volledig inzetbaar.”

We draaien bij Driebergen de snelweg op richting Gouda in een van de vijftig Mercedesen die bespoten met een felle reflecterende verf en voorzien van een zwaailicht en enkele andere aanpassingen een gedaanteverwisseling tot politieauto hebben ondergaan.

Jan van Hoevelaak is wachtmeester eerste klas en werkt met zijn 27 jaar als een van de jongste surveillanten bij de Algemene Verkeersdienst in Driebergen. In totaal beschikt de AVD over 230 auto's. „Maar dat is dan wel alles wat een stuur heeft,” vertrouwt voorlichter Gerrit Hoeveman ons toe. Terwijl we keurig 120 rijden en opvallend weinig worden ingehaald vertelt Hoeveman in sneltreinvaart iets over de geschiedenis van „De sectie bijzondere verkeerstaken”, zoals de AVD in de jaren vijftig heette.

Duits voorbeeld

Toen er in ons land steeds meer snelwegen kwamen, er sneller werd gereden en er meer ongelukken gebeurden besloot men in 1962 tot de oprichting van een aparte organisatie die naar Duits voorbeeld langs het gehele snelwegennet



Wachtmeester eerste klas Jan van Hoevelaak in een van de vijftientig Porsches.

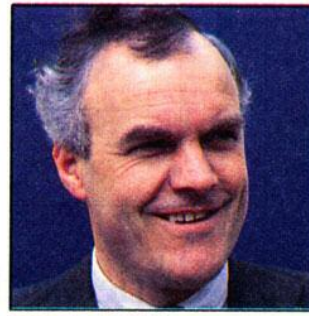
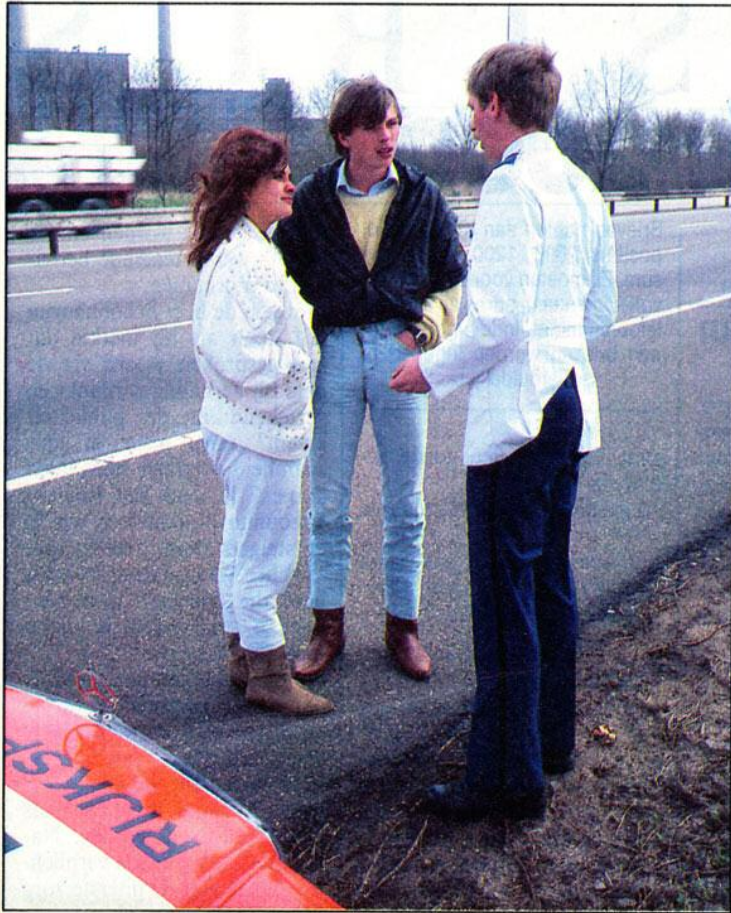
een oogje in het zeil moest houden.

In die begindagen beschikte men over slechts twaalf auto's en surveilleerde men met 25 politiemensen. Inmiddels is het aantal medewerkers uitgegroeid tot 600 waarvan 400 politiemensen.

„We zijn steeds groter gegroeid, inherent aan de ontwikkeling van het snelwegennet,” aldus Hoeveman. „Er ligt in Nederland op dit moment dik 1800 kilometer autoweg en daar moeten we toch goed de vinger aan de pols kunnen houden.”

Jan van Hoevelaak neemt gas terug. Bij de afslag Utrecht/Hilversum staat op de vluchtstrook een bestuurder buiten zijn auto tegen de vangrail ge-

Aandachtig wordt het onsporingsregister bekeken.



Links: Twee Duitse lifters langs de snelweg worden vermanend toegesproken en naar een afrit verwezen. Inzet: Voorlichter Gerrit Hoevelaak. Onder: Een informatief praatje met een pechvogel.



leund. „Je weet nooit wat er aan de hand kan zijn,” verduidelijk Van Hoevelaak terwijl we voor de auto stoppen. „Je stopt vaak bij mensen die gewoon pech hebben.”

Hij stelt zich keurig voor aan de gestrande automobilist, vraagt of de Wegenwacht al is gewaarschuwd en wijst hem erop dat hij op een onveilige plek buiten zijn auto staat.

Hoevelaak vertelt dat de AVD weleens verweten wordt dat ze praters zijn. „Vanaf 1962 is er eigenlijk niet veel veranderd in onze opstelling ten opzichte van de weggebruiker. Ons advies is: stel je voor, vertel waar je mee komt, wat je gaat doen en dat hanteren we nog steeds. We besteden veel aandacht aan benadering en gesprekstechniek.”

Van Hoevelaak vult aan: „Af en toe blijkt dat je mensen gewoon moet opvoeden maar als je te ver gaat word je teruggefloten. Zowel door je collega – want als je met z'n tweeën bent heb je toch een soort sociale controle – als door de speciale herhalingsinstructie. Daarbij gaat iemand van ons Bureau Vorming mee op stap en houdt bij hoe je rijdt en hoe je contact met de mensen is. De meeste bestuurders nemen niet alles meer aan van politiemensen, en dat hoeft ook niet, maar als je ze verkeerd benadert en bot gaat doen komt dat wel bij je terug.”

Bedrijfsmatige aanpak

Hoevelaak spreekt zelfs van „een produkt” en „de klant”. „Als je zo groot gegroeid bent zul je toch toe moeten naar een beetje bedrijfsmatige aanpak.” Het begrip „verdienen” blijkt daarbij

voor tweërlei uitleg vatbaar. „Als we het verkeersbeeld positief kunnen veranderen met een praatje en zonder boete hebben we ook wat verdiend. We zeggen weleens: de verbalisering is maar bijzaak Maar als u echt te hard rijdt krijgt u natuurlijk gewoon een boete. We staan er niet voor de kat z'n viool, hè.” De dienst van Jan van Hoevelaak is vandaag om elf uur 's ochtends begonnen en eindigt vanavond op dezelfde tijd. Hij werkt zo twee dagen en is vervolgens twee dagen vrij. „Een van de prettige kanten aan werken bij de AVD.”

Na vijf jaar dienst bij de zogenaamde landgroep, zeg maar de normale Rijkspolitie, kon hij doorstroom naar de verkeersschool. „Mijn hobby is auto's en motoren, de techniek en alles wat er omheen hangt en daarom trek ik me dit werk zo.” Buiten de spits is hij vrij en grijpt in of helpt waar dat nodig is. Tijdens de spits is hij voornamelijk bezig met de begeleiding van het verkeer. Ondanks de onregelmatige diensten en ongewone werktijden is er ook buiten z'n werk nog tijd voor z'n hobby. „Daar moet je gewoon tijd voor maken,” zegt hij zelfverzekerd. Soms laat z'n werk hem echter niet los. Uiteraard wordt hij op borrelavondjes geacht uitgebreid te vertellen over z'n werk en moet beoordelen of de boete die Jan en Truus hebben gekregen terecht was, maar daarnaast ligt hij weleens wakker van wat hij op de weg heeft meegemaakt.

„Tijdens een ernstig ongeluk doe je gewoon je werk maar als je dan 's avonds in bed ligt krijg je de klap pas. Ik denk dat iedere politieagent dat heeft. Het bestaat volgens mij niet dat je zo keihard bent dat zoiets je niets doet. Misschien is

het zo dat ik dat vijf of zes jaar geleden niet zou zeggen omdat we toen de stoere jongens waren die nergens problemen mee hadden, maar dat is nu niet meer zo. Je kunt het ook bij je collega's kwijt.”

Hecht wil hij de verhouding met hen toch niet

Jubileumviering.

Het 25-jarig jubileum van de Algemene Verkeersdienst in Driebergen zal op zaterdag 16 mei kracht worden bijgezet met een grote open dag. Vanaf half tien is een ieder van harte welkom op het terrein van de AVD om eens van dichtbij een blik te kunnen werpen op de Porsches, Range Rovers en ander materiaal. Er worden demonstraties gegeven van het bevrijden van mensen uit autowrakken, het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen is aanwezig met het theoretisch rijexamen waaraan u nu eens zonder consequenties mee kunt doen, acrobatische politiemotorrijders geven een demonstratie, en de ANWB is aanwezig met een soort Zeskamp voor kinderen in het kader van de actie „Laat niet als dank”. Rijkspolitie, Rijkswaterstaat en de Nederlandse wegenbouwers leverden oude en nieuwe voertuigen voor een defilé. Het station Driebergen ligt op slechts 500 meter lopen van het terrein van de AVD en men raadt u aan met het openbaar vervoer te komen. De weilanden die als parkeerplaats zullen worden ingericht zijn waarschijnlijk binnen de kortste keren vol.

noemen. Het is meer gezellig. Samen zaalvoetballen bij voorbeeld. Maar bij elkaar op visite gaan is er niet echt bij. „Ik kan en wil m'n werk en privéleven goed gescheiden houden.” „Wij gaan even fluiten,” klinkt het door de mobielefoon. Dat blijkt te betekenen: we beëindigen onze dienst. „Sommige mensen praten thuis ook in dit jargon,” grapt Van Hoevelaak. „Zo van: meneer de Bruin is aan 't bureau, wat zoveel wil zeggen als: de koffie staat klaar.”

De meest begane overtreding is volgens hem te snel invoegen. Daarna volgt te lang links rijden. De lastigste mensen zijn de overtreeders van de maximumsnelheid op zaterdag en zondag. „Dat zijn mensen die weinig autorijden en voor moeders even moeten laten zien hoe hard die auto wel kan maar toch niet vol gas durven geven. Ze rijden vaak tussen de 135 en 150, maar als ze dan een bekeuring krijgen vinden ze dat een schande.



In het oosten en in Limburg nemen de mensen meer aan van een politieagent dan in de Randstad. Ze zijn wat gevoeliger voor autoriteit. Als je in de Randstad surveilleert en 120 km per uur rijdt stuiven ze je vrolijk voorbij. Dat zal je in die andere twee delen van het land niet zo snel gebeuren.”

Vlak voor ons rijdt een auto door het rode licht. Van Hoevelaak zwijgt, en stopt. Hij voelt mijn verwondering en zegt: „Als ik nu ook door rood zou rijden neem ik te veel risico. Ik zou andere weggebruikers in gevaar kunnen brengen en dat weegt niet op tegen de overtreding die deze automobilist beging. Op papier is het allemaal mooi maar op de weg is het niet zo zwart-wit.”

Enorme ravage

Als ik hem vraag naar een dag die nog vers in z'n geheugen ligt antwoordt hij zonder na te denken: 12 april vorig jaar. „Ik stond toen met een collega een kleine aanrijding te noteren hier bij Driebergen. Plotseling tikt er een man op mijn schouders. In plat Belgisch zegt hij: „Awel, zulle, er staan er verderop nog een stuk of veertig in mekaar.” Eerst moest ik even lachen maar toen we op de vluchtstrook een stukje terugreden kwamen we inderdaad een enorme ravage tegen. Gelukkig waren er weinig gewonden maar dat zijn spectaculaire” – hij denkt even en corrigeert

– „aparte dingen en die blijven je natuurlijk bij.” Voorlichter Hoeveman mengt zich nog even in het gesprek. „We hebben vanaf '62 al gezegd: we gaan niet achter de boom staan. Laat je maar zien. Als die gekleurde auto in beeld komt werkt dat toch preventief. Je ziet overal die neusjes van de auto's naar voren gaan omdat men remt. Dat iedereen gewoon de draad weer oppakt als we onze hielen nog maar net hebben gelicht weten wij ook wel.” ■

“Omzien met een traan.”

Geschreven door AVD-verkeerssurveillant Paul Meijers ten behoeve van het AVD-jubileumboek van 1987.

Met deze terugblik willen wij alle medewerkers en oud medewerkers van de AVD herdenken die ons in de afgelopen 25 jaar zijn ontvallen.

Op een tweede dag om een uur of vijf reed ik ter hoogte van Zoetermeer in de richting Voorburg om binnen te lopen. Het was vroeg donker en mistmeldingen klonken uit de mob. Alex riep de 35 toen ik gas terug moest nemen omdat de mist snel dicht werd.

Alex riep wederom de 35 en ik dacht aan mijn maatje die in de 35 zat. We hadden samen gereden, fijn gewerkt en veel plezier gehad. In korte tijd was het meer, veel meer geworden dan een collega. Wat een leuke tijd was dat geweest. Tot hij kort geleden mentor werd, een nieuw maatje kreeg en ik ploegcommandant werd. Ik draaide nu een dag eerder, hij had nu de eerste dag.

Toen ik me in Voorburg binnen meldde had Alex alweer enkele malen vergeefs de 35 geroepen. Voordat ik de 12 weg zette hoorde ik Alex nog juist zeggen dat er een ongeval was op de noordelijke rijbaan van 12 west bij de Meern waarbij een politieauto betrokken zou zijn. Twee andere wagens reden daar met spoed heen.

Angst beheerste me toen ik de trap opliep naar Willem Anker die achter de mob zat, één van de taken van een ploegcommandant op de eerste dag. Toen ik boven kwam was hij druk aan het bellen, evenals de collega in de aangrenzende primitieve meldkamer.

Tussen een telefoontje en een mobmelding door hoorde ik van hem dat de 35 achterop een onverlichte aanhangwagen was gereden. Andere wagens waren onderweg, hij wist nog geen bijzonderheden. Het beste er maar van hopen, misschien valt het mee. Ik was er niet gerust op. Angstige onzekerheid vervulde me. Mijn dienst afronden en naar huis was ik totaal vergeten.

Ik stelde Willem voordat ik de mob over zou nemen en hij naar de 35 zou gaan, het was een wagen van zijn ploeg. In een minuut was hij weg en zat ik achter de mob.

De 30 meldde zich ter plaatse: “we zijn er even uit, u krijgt zo bericht”.

Naar mijn gevoel een eeuw later riep Freek emotioneel vanuit de 30: “Alex, is er een ambulance onderweg? Graag spoed, het ziet er niet zo best uit!”

Ja, een ambulance, een dokter, plaatselijke politie, alles was onderweg. Ook de andere wagen die arriveerde vroeg in paniek om hulp. Hoop en vrees heersten in het sobere kamertje waarin Alex huide. Je kon niets, helemaal niets méér doen dan wachten.

Waarna de stem van Freek timide en droevig klonk: “Alex, de 30 over”.

“30, Alex, geef bericht, over”, riep ik gehaast en driftig.

“Alex, er is geen haast meer..... Voor Herman is het te laat”.

Het was alsof de wereld rondom mij instortte. Dat kon niet waar zijn en nijdig snauwde ik naar Freek, de mob discipline overboord gooiend: “Hoe weet je dat? Je bent toch geen dokter!”. Haast schreeuwend gevold door: “Doe wat man, doe iets, kunstmatige ademhaling.....DOE WAT!”

“Alex, er is een arts ter plaatse, hij heeft de dood vastgesteld.”

Er viel een stille waarin emoties een storm in mijn gevoelens aanrichtten. Vrijwel automatisch en nauwelijks bewust vroeg ik aan Willem Anker: “12, Alex, meegeluisterd?”

Met een vreemde stem antwoordde hij: “Meegeluisterd.”

Wat aan feitelijke gebeurtenissen volgde deed en ervoer ik als een robot. Verdriet, woede en machteloosheid streden heftig. Herman, fijne maat. De jongste enkele maanden oud nu thuis bij me op schoot, de oudste aan haar rokken. Herman, die middag nog trots een nieuw suède jasje tonend aan de maten die er geintjes over maakten. Hij lachte, was gezond, vol levensvreugde en blij met zijn gezin en zijn werk. Ik was 37 jaar en ik huilde, huilde zoals ik dacht dat alleen een kind dat nog kon, snikkend, schokschouderend gierde ik het verdriet mijn geest uit.

Alex werd enkele minuten vergeefs geroepen.

Het was 12 november 1966.

Een datum die letterlijk in mijn ziel gebrand is.