

28<sup>e</sup> jaargang/nr. 8

april 1987



Maandblad voor het  
Korps Rijkspolitie

# RP

*magazine*



**Wat is dit voor een Vogel? / Vakantie: Bij de boer in bed /  
Het lek boven**

Interviews en tekst:  
Koen Aartsma.

Foto's: AVD, Turing, Algemene  
Inspectie, W.A.F.A.

**DE MAJOR.** „Ik moet een vent hebben”, sprak het hoofd van het nieuwe bureau Verkeerszaken, majoor W.H. Ballegooijen de Jong voorjaar 1958.

Die 'vent' werd de luitenant A.C. Vogel uit het rustige landdistrict Doetinchem, toen hij 'toevallig' even aanwipte bij het bureau in de Haagse Sweelinckstraat. Ballegooijen hoefde niet lang na te denken. Het klikte meteen. De kleine luitenant leek hem „wel een alerte jongen, snel van begrip en enthousiast.” Zo kwam Cees Vogel terug in Den Haag, waar hij — na Schiedam — zijn jeugd had doorgebracht. Hij was toen bijna dertig. Achter zijn rug meer dan twee jaren Indonesië, waar hij als reserve-officier bij de cavalerie had gediend. „Een tankjongen dus die kon oeroesen”.

Ballegooijen de Jong heeft een belangrijke invloed gehad op Vogels manier van werken. Samen zouden ze de toon zetten voor een totaal nieuwe benadering van het sterk groeiende verkeer op de autosnelwegen. Gezamenlijk het land in („om hun nieuwe dienst te verkopen”), naar congressen, brainstormen in de auto en bij elkaar thuis, altijd maar door gaan tot laat in de avond. Veel praten, ideeën lanceren, 'droog oefenen' ook in hun rollenspel ter voorbereiding van moeilijke gesprekken. Een werkwijze die kenmerkend is geworden voor de AVD.

Dat gold ook voor het aantrekken van personeel. De majoor zocht zijn mensen meestal niet bij de verkeersgroepen ('eigenwijs'), omdat hij ze zelf wilde opleiden. Het moesten mensen zijn

# Wie is die Vogel?

**Insiders over zijn talenten en successen, zijn streken en missers.**

Vreemde Vogel. Vrije Vogel. Slimme Vogel. Zeldzame Vogel. Het zijn staande uitdrukkingen geworden in de Nederlandse taal. Ze zouden stuk voor stuk bij de Algemene Verkeersdienst van het korps Rijkspolitie geboren kunnen zijn. Dank zij deze Vogel is zijn dienst altijd in de schijnwerpers geweest. Maar wat weten we eigenlijk van de man zelf? Tien mensen die hem in zijn werk en ook privé hebben leren kennen, geven hun indrukken en ervaringen weer.

die een experiment aandurfd, niet op de klok keken en flexibel waren. Niet te jong, liefst getrouwde dertigers met kinderen, want dan kon je een groot verantwoordelijkheidsgevoel verwachten, meende de majoor.

**'NIET LULLIG'** Inhalende surveillance, dat zou het worden. De basis van een filosofie die de majoor en Cees hadden opgepikt bij de *Autobahnhof* van de Duitse politie, na een verkeerscongres in Essen (april 1959). Na veel pijn was Justitie tenslotte bereid ('bij wijze van proef') een eerste Porsche aan te schaffen, op 1 november 1960. De wachtmeesters Van der Heiden en Van Beusekom waren de eerste witte muizen. Oefenen op de Zuiderzeestraatweg. Een totaal nieuwe benadering: verkeersopvoedend gedrag, niet anoniem, niet afwachtend, niet kinderachtig ('niet letten op lullige dingen'). Wel: instructief, preventief, selectief. Geen verbalenjagerij, wel duidelijkheid: „Dag meneer, ik ben de wachtmeester Van der Heiden. U hebt te snel gereden en u krijgt daarom van mij een bekeuring.” Een methodiek die meteen aansloeg, zowel in de pers als bij het publiek.

Na vijf jaar pionierswerk kon de majoor in het volste vertrouwen zijn stoel aan Vogel overdragen. „Een man naar zijn hart”, in wie hij veel van zichzelf herkende, vooral het nonconformisme, het niet-bureaucratische en de neiging om de regels bij het goede gebruik aan te passen, in plaats van andersom. Ballegooijen was alleen wat beschouwer, zeggen de mensen van het eerste uur.

*Luitenant Cees Vogel — met pet — als dressman in een uniformenshow, omstreeks 1960.*



„Mooi hoor . . .”

*Majoor Ballegooijen de Jong was voorbestemd om territoriaal inspecteur van het korps Rijkspolitie te worden. Daar voelde hij niets voor ('een uitgeholde functie') en vertrok daarom in 1963 als korpschef naar Wassenaar. Zijn politiecarrière rondde hij af met enkele jaren in de Antillen.*

*Nu is hij een vitale, gebronsde zeventiger, nog zeer actief in een familiebedrijf dat zich met golfbanen bezig houdt. Hij is zo druk bezet, dat zelfs het jubileum van 'zijn' AVD erbij in zal schieten. De vroegere majoor vermaakt zich overigens best, ook in en om zijn prachtige landhuis in de bossen bij Vierhouten op de Veluwe.*

*Niet zonder bezorgdheid volgt hij de ontwikkelingen in de samenwerking en bij de politie. Hij fronst zijn borstelige wenkbrauwen als er alweer een commissie wordt gevormd. „Mooi hoor, maar er wordt tegenwoordig wel erg veel begeleid en opgevangen. Ze kunnen geen keutel meer zelfstandig leggen . . .”*

**IDEEËN, IDEEËN.** De filosofie van de AVD oeverder is bij Vogel uitgegroeid tot een ware denktank. Met name het brainstormen, niet alleen onderweg in de auto, maar vaak thuis bij een van de getrouwen, ook 's avonds ('hele nachten', roept de echtgenote van een f.l.o.'er uit de open keuken). Vogel is verschrikkelijk creatief, zegt iedereen, „hij sterft van de ideeën.” In principe is geen idee te dol. Doorfantaseren, thuis uitwerken daar later over doordenken en de krenten eruit pikken. Vogel functioneert in dat opzicht het beste als er in zijn omgeving mensen zijn die weerwerk geven en kritiek leveren, die ook de uiteindelijke plannen uitwerken.

Vogel moest vaak afgeremd worden, als hij teveel tegelijk wilde. Daar had hij zijn nuchtere hofhouding voor, praktische politiemensen die meer op het ambtelijke waren afgestemd. Hij wordt meer als architect dan als bouwster gezien. Innoveren, iets opstarten, jazeker maar anderen moeten het afronden. Uit een van die spontane bedragsels is 25 jaar geleden zelfs een verzekeringsmaatschappij voor het weg-

transport (Transvemij) ontstaan. En uit die contacten is weer het idee 'Ridders van de weg' geboren, die de vrachtwagenchauffeurs moet motiveren.

**EXPERIMENTEN.** Met radar is geëxperimenteerd. Ook met verplaatsbare verkeerslichten. Voor de 16- en 17-jarige wachmeesters j.c. werd een cursus bromfietsrijden opgezet. Jaren vechten voor middenbermbeveiliging. Voor betere controle op zwaar vervoer. Nieuw was ook: snel de rijbaan schoon. En filebeveiliging. Zien en gezien worden. Met automatisering bij de politie was de AVD de eerste, zegt men. De samenwerking met de dienst Luchtvaart stamt ook van Vogel. De laatste jaren houdt hij zich veel bezig met zijn grote hobby: de verbindingen, met Driebergen als centrale en de AVD als spin in het grote web.

De goede en frekwente samenwerking tussen de drie landelijke diensten is overigens mede te danken aan het feit dat hun commandanten vele jaren elkaars persoonlijke vrienden waren; het trio Cees, Ro en de helaas overleden Erik.

**PUBLICITEIT.** Meer nog dan Ballegooijen wist Vogel de publiciteit te vinden en te benutten. Daar begon hij al vroeg mee. Een slim systeem, zegt een oude rot in het vak: mensen uitnodigen, je bedrijf laten zien en dan die relatie gebruiken om je ideeën te realiseren. Ministers en Kamerleden, hoge ambtenaren, mediapersoenen. Ze hesen zich maar wat graag in de witte jas — ook al verzoop de kleine freule Wtewaall van Stoetwegen daar bijna in. — Trots poseerden ze in de Porsche voor de altijd alerte camera. Zo groeide het aantal AVD-fans en daarmee de goodwill voor het hele Korps.

Ook show was daarbij welkom. Een adjudant herinnert zich dat bij een belangrijk bezoek in Driebergen zou moeten blijken dat er best wat personeel bij kon. 'Levendig telefoonverkeer' luidde die middag de opdracht. Twaalf telefoons met elk tien lijnen, dan had je leven in de tent. Een andere keer werden de Porsches op een afgelegen plek verzameld om elkaar daar voortdurend te gaan melden wat er onderweg zoal mis ging. Levendig mobilifoonverkeer!

Het tij zat mee. Verkeer was nieuws, vooral op de autosnelweg. En er was een nieuw medium, de televisie, die elke dag op zoek moest naar beeldend nieuws.

**DE TELEVISIE.** Vanaf het begin zijn Ballegooijen en Vogel zich ervan bewust geweest, dat ze hun dienst zelf dienden te verkopen. Aan de overheid, aan het parlement, aan het publiek. Het nieuwe medium TV kwam daarbij uitstekend van pas. Vooral de actie 'Zwarte Zes' is mede daardoor een succes geworden.

De AVD maakt nieuws. De AVD is nieuws. AVD-kapitein W.F.K.J.F. Frackers introduceert op het NTS-Journaal een nieuwe actie: snelle hulp, in samenwerking met het Rode Kruis.

Als commandant Vogel praatpalen ingevoerd wil zien, komt Journaalverslaggever Jan Gerritsen de vraag stellen waarom die nuttige dingen wel in het buitenland te vinden zijn, maar niet hier. Zo'n de kans voor open doel

*Vijftienvintig jaar later: kolonel A.C. Vogel, bezig zijn Algemene Verkeersdienst te 'verkopen'.*



wordt natuurlijk grif benut. De praatpalen zijn er gekomen, maar niet de zwaailampen erop, waarvoor Vogel geijverd had.

In 1969 meldt AVD-kapitein Van der Molen (via Harmen Siezen en de camera) aan het Nederlandse volk dat 'we' nu 56 Porsches rijk zijn. Surveilant Koetjé komt 'zeer tevreden' in beeld: ze kunnen 185 km per uur halen.

De AVD blijft het TV-journaal vullen: het zwaailicht als attentiesein bij filebeveiliging (Hiddinga en de fakkel); de Traffipax is er; Bezinning op 830 verkeersdoden per jaar.

Speciaal voor het houden van verkeersdemonstraties legt het bedrijfsleven een stukje eigen autosnelweg aan voor de AVD. „Is later wellicht als rolschaatsbaan te gebruiken”, zegt Avro-verslaggeefster Sonja van Proosdij.

De laatste tien jaar is het TV-nieuws gekleurd gepresenteerd. En dus was het ook tijd dat de AVD wat meer kleur op zijn Porsches deed. Nieuws was er altijd, ook — juist — in komkommertijd. Zoals 'de ontsnapte leeuw van Boltini', het verhaal dat het jarenlang prima heeft gedaan, ook al was het in werkelijkheid maar een welpje dat uit de koferbak van een auto keek, aldus de toenmalige AVD-wachtmeester-leeuwentemmer, nu inspecteur van rijksrecherche Ben Willems.

**STUNTEN.** Vogel en zijn staf hadden zo hun vaste relaties met de media, ook met de schrijvende pers. Dagbladen kregen hun geliefde primeurs. Fotografen konden boeiende platen maken voor de tijdschriften. Nee werd niet verkocht.

Bij de AVD was altijd alles mogelijk, zeggen persmensen die al een kwart eeuw meelopen. Een fotograaf: De vraag was nooit óf je een Porsche kon laten opdraven, maar hoeveel je er nodig had en waar je ze wilde hebben. Voor een persconferentie over een nieuwe verkeersactie is zelfs wel eens een Corvaire van Martinair 'geleend'. Een stunt op hoog niveau die de AVD geen cent kostte. Maar 's avonds wel mooi op de buis en de volgende dag uitvoerig in alle kranten.

Je kon met Vogel alles regelen, zegt een mediaman, mits het functioneel is voor de AVD en de Rijkspolitie. Spreekstalmeester Theo Leenders volgde dat spoor vrijwel feilloos. Driebergen daardoor opstuwend tot een internationaal politiecentrum 'met onbegrensde mogelijkheden'.



Kapitein Vogel als commandant van de SAS door Prins Bernhard onderscheiden met Het Zilveren Wiel (1965).  
(Foto: F.A.W.A.)

**VERKEERSINFORMATIE.** De verkeersinformatie op de radio was een gezamenlijke uitvinding van Piet Grootendorst (Avro) en de AVD. Een hele dag een reportagewagen op de A-12 bij de Gouwebrug. Voor het eerst kreeg 'Verkeersinformatie' het recht om in te breken in de radioprogramma's. Later heeft de Nieuwsdienst dit werk overgenomen. Nieuw was ook de NOS-Verkeersinformatie met foto's op zondagmiddag. Een idee van kapitein Frackers, die met het nieuwe alarmnummer op de beeldbuis wilde. Wie een briefkaart stuurde, kreeg een sticker van de AVD thuisgestuurd. Gerekend was op drieduizend aanvragen. Maar de uitzending viel in de dweilpauze van de door iedereen gevolgde schaatswedstrijden in Gothenburg met onze favorieten Ard Schenk en Kees Verkerk. Er kwamen 28 duizend briefkaarten ... Er moesten adspiranten van de school worden gearchiverd om al die adressen te tikken.

**LUCHTKASTELEN.** Was elk idee bruikbaar? Nee natuurlijk. Een oud idee van Vogel was het om samen met de Duitse collega's tussen Keulen en Den Haag te gaan surveilleren. AVD'ers zouden hun landgenoten in Duitsland kunnen controleren en de Autobahnpolizei zou de Duitsers in ons land in de gaten houden. Alles was goed voorbereid met de Duitse collega's, maar het plan bleek politiek niet verkoopbaar in Den Haag. Nog zo'n idee dat nooit iets is geworden. Zet TV-camera's neer bij Rijswijk, bij Oudenrijn en bij Bergh/Autoweg, koppel deze drie aan een computer en je kunt precies aflezen welke weggebruikers de afgelegde afstand in een te korte tijd hebben afgelegd. Een verre voorloper van geautomatiseerde snelheidscontrole. Leuk idee, maar het is (nog) een luchtkasteel gebleven. De door Vogel gewenste praatpalen zijn er tenslotte wel gekomen, maar aan een draad. Vogel had ze zonder

draad willen hebben.

De deconcentratie van de AVD naar de vier uithoeken van het land is een idee dat wel werd uitgevoerd, maar waar achteraf niet iedereen zo gelukkig mee is. Maar dat was niet een zaak van de AVD-boss alleen.

Zelfs als Vogel een tukje deed, kon dat tot nieuwe plannen leiden. Zoals tijdens een lange autorit naar München, toen er plotseling krachtig geremd moest worden. De AVD-commandant, die naast de chauffeur zat te slapen, belandde door de schok onder het dashboard. Luid mopperend kroop de kleine bijrijder tevoorschijn en had meteen een idee. Niet voor verplichte autogordels — zover waren we in '68 nog niet — maar voor een blauwe zwaailamp aan een luchtballon, die je bijvoorbeeld bij de Gouwebrug zou kunnen gebruiken. Vogel legde daarvoor zelf contacten met het bedrijfsleven en het KNMI startte een experiment. Uiteindelijk is het niets geworden; het bleek in de praktijk niet uitvoerbaar.

**GEEN PET.** Ambtelijk denken is hem vreemd. Hij kent ook de ambtelijke terughoudendheid niet, zeggen collega-ambtenaren. Zijn omgeving heeft het altijd verbaasd dat hij in de ambtelijke hiërarchie gebleven is. Vogel wordt een doener genoemd, een doordouwer. („Een echte huzaar in de stijl van nee - dan toch"). Voor de uitvoering van de dienstorders en regels in zijn dienst had hij andere mensen nodig.

Politieman? Nauwelijks, althans geen man van regels en de handhaving daarvan. Als regels niet werken, moet je die regels veranderen, sprak hij Ballegooijen de Jong graag na.

Zeker geen uniformfreak. Als het pak dan per se aan moest, ontbrak de pet dikwijls of zaten er knopen los.

Carrièreman? Nooit geweest. Hij was ook niet uit op persoonlijke carrière, op bezit of aanzien. Statuszoeker evenmin. „We hadden die eerste tijd in Den Haag twee wc's, waarvan een voor de officieren. Nou, die was snel afgebrand bij Vogel. Daar moest je bij hem niet mee aankomen."

**TEAMLEIDER.** Een zeer dynamische, bruisende man, vol overtuigingskracht. De mensen van het eerste uur kregen richtlijnen. Maar ook veel ruimte. Als het fout ging, kreeg je op je ziel, maar hij bleef niet zeuren. Dommie, luie en slappe mensen hebben het bij hem nooit breed gehad. Die wilde hij zo snel mogelijk kwijt. Dat

geldt trouwens ook voor goede krachten met wie het niet wilde klikken. Dan kon-ie keihard zijn en zijn ongenoegen duidelijk ventileren. Met Vogel klikt het of het klikt niet. In het laatste geval heb je pech.

Een echte teamleider. „Hij kon je wild enthousiast maken", zegt een vroegere surveillant. „We gingen wij wijze van spreken met het mes dwars in de bek de weg op. De kapitein zegt het. We voelden ons een keurtroep, een elite." Bij een ongeval of file moest je zorgen dat je eerder ter plaatse was dan de gemeentepolitie. Vervolgens plaatselijke politie waarschuwen en de zaak overdragen. Dat wakte wel eens jalouzie. Maar de doorgaande snelwegen moesten veroverd worden. Er heerste een pioniersgeest, zeker in de eerste jaren.

Die naamplaatjes op de tuniekjassen. En die visitekaartjes. Belachelijke onzin, vonden velen. Maar het werkte. „Ik heb bij de AVD gewerkt", hoor je mensen zeggen. Ze zoeken elkaar later op. Hebben ze samen op school, op een groep en op de AVD gezeten, maar ze praten over hun AVD-tijd. Ook de officieren: „Ik heb er maar een paar jaar gezeten, maar het waren mijn roerigste en ook mijn mooiste politiejaren." Sommigen luisteren op de weg nog steeds naar de AVD-zender. Een oudgediende heeft zelfs nog een tijd een mobilfoon thuis gehad om te kunnen meeluisteren.

## TECHNIEK EN FINANCIEN.

Vogel heeft technisch inzicht en feeling voor techniek. In politiekringen zijn er maar weinig mensen die zijn verhalen

over verbindingen kunnen volgen. Toch is hij duidelijk in zijn uitleg, kort en terzake. Zijn handen staan bepaald niet verkeerd. Hij timmert veel aan zijn grote huis in Amerongen, legt vloerverwarming aan of timmert een keurige aanhangwagen voor zijn auto. Wat voor auto hij heeft, kan hem weinig schelen. Als het maar een goeie is.

Commercieel inzicht heeft-ie ook. Hij voelt aan wat ook voor het bedrijfsleven behapbaar en haalbaar is. Niet het type zakenman die overal zelf beter van wil worden. Hij heeft in al die jaren privé nooit financieel geprofiteerd van zijn vele relaties, zegt een naaste vriend. Daarom is-ie nu al jaren bezig om eigenhandig zijn huis op te knappen.

Als zoon van een bankdirecteur heeft hij tevens inzicht in begrotingen. Sommige officieren hebben er nu nog profijt van dat Vogel hun geleerd heeft hoe je een begroting opbouwt.

**ZWAKKE PUNTEN.** Vogel denkt wel eens, dat-ie alles kan. Hij wil soms ook meer dan hij aan kan. Daardoor komt hij vaak in tijdnood. En het gevolg daarvan is weer dat hij menige afspraak niet kan nakomen. Dan moet-ie kappen en op het laatste moment afzeggen. Punctuële mensen ergert dat. Je kunt moeilijk een afspraak met hem maken, omdat je weet dat hij misschien toch laat afbellen.

Een van zijn naaste medewerkers werd, terwijl hij midden in een verhuizing zat, opgeroepen om een groep burgemeesters te begroeten, omdat gastheer Vogel zelf gevlogen was. Spijkerbroek uit, uniform uit de kast en

Majoor Cees in een Spijker, samen met zijn tweede man Piet van de Molen en 'spreekstalmeester' Theo Leenders, anno 1970.



met de damp in naar Driebergen. Maar dan kwam de boosdoener zich een paar uur later verontschuldigen, ontwapenend en kwetsbaar. „Je kon moeilijk boos op hem worden”, hoor je dan. „Dat was eigenlijk ons zwak voor hem en daar maakte hij dan ook wel weer eens misbruik van.”

Zijn op-één-na grootste zwakte is — zegt iemand — dat hij bezeten is van zijn werk. „Daar heeft hij zelfs zijn gezinsleven voor opgeofferd. Vogel is getrouwd met zijn werk. Daar is hij altijd mee bezig.”

**KLEIN HARTJE.** Een brutale hond lijkt-ie, maar hij blijkt een klein hartje te hebben. In de staf vindt men dat hij wel eens te lang heeft getrouwd, als hij tegen personeelsleden moest optreden.

Hij kan niet zo goed tegen nariigheid, hebben mensen in zijn omgeving ontdekt. Zij herinneren zich hoeveel moeite het heeft gekost om hem te bewegen tot het bezoeken van ernstig zieke medewerkers. Hij schijnt wel aandacht voor zijn mensen te hebben, maar — zegt men ter verontschuldiging — hij kan in zulke situaties zijn gevoelens niet hanteren. Sommigen noemen hem zelfs wat verlegen, anderen vinden dat niet de juiste typering. Eerder beschroomd, zegt iemand, maar alleen in bepaalde situaties.

**LACHEN.** Met Cees Vogel kun je lachen! Hij is geestig en ad rem, zelden om een woordje verlegen. Hij kan ook goed om zichzelf lachen. Op de afscheidsreceptie van AVD's Theo Leenders bijvoorbeeld vertelde baas Vogel van een gezamenlijk bezoek aan Duitsland. Waar op de receptie grote Leenders uitvoerig en hartelijk werd begroet; later ontdekte men ook nog de kleine kolonel.

Van hem is ook het verhaal van de 'hofleverancier'. Het gebeurde nadat Pieter van Vollenhoven een aansluiting had gevraagd en gekregen op het Alex-net. Vogel was op weg naar Den Haag en praatte in zijn auto met de centrale in Driebergen. Mr. Pieter mengde zich in het gesprek en vroeg de AVD-commandant om even bij hem langs te komen. Vogel wendde de steven om vervolgens ter plekke begroet te worden door Prinses Margriet met de woorden: „O, maar dan bent u die meneer van wie wij die leuke speelgoedautootjes hebben gekregen.”

**LOF EN KRITIEK.** Er bestaat veel waardering voor wat Vogel met zijn

AVD heeft gepresteerd. Buiten het eigen korps nog meer dan in de eigen gelederen. Het wordt 'baanbrekend' werk genoemd — 'autobaanbrekend', zegt een cynicus. In het eigen korps was aanvankelijk groot verzet, vooral bij de toen nog 23 talrijke verkeersgroepen. De Sectie Bijzondere Verkeerstaken (SBV) ronselt mensen, was toen het verwijt. Ook kritiek van verscheidene districtscommandanten, die niet geheel gespeend lijkt van afgunst.

„Een ander had de AVD nooit zo van de grond gekregen,” zeggen insiders die een groot deel van die 25 jaar hebben meegemaakt. De rol van de AVD heeft een positief uitstralend effect gehad op het hele korps. De AVD stal de show, maar het totale korps deelde in het applaus.

In Driebergen vinden velen dat baas Vogel vaak weg is, naar commissies, CPVC, ministeries. En daardoor te weinig in zijn bedrijf. Veel AVD'ers van nu krijgen hun baas zelden te zien. Een punt van bezorgde kritiek is ook dat Vogel zichzelf verwaarloost. Hij spaart zichzelf niet, vergt veel van zijn lichaam, maar onderhoudt het slecht, doet ook te weinig aan sport. Maar niemand heeft hem ooit nog over de rooie zien gaan. Toch moet hij uitkijken, adviseert een stafid, want Vogel is iemand waar we met z'n allen zuinig op moeten zijn. Hijzelf ook.

**EN VERDER?** Er zijn mensen die niet begrijpen waarom een man als Cees Vogel ooit bij de politie is gegaan. Hij zou wellicht beter uit de voeten hebben gekund in het zakenleven, in de reclame misschien of in een adviserend of technisch beroep. Relaties van Vogel verbazen zich erover dat hij nooit is overgestapt naar het bedrijfsleven. Naar de Rotterdamse haven bijvoorbeeld, een jaar of tien geleden. Het klinkt bijna als een verwijt. Dat is het ook, zegt iemand. Een ministerie had hem best een andere baan kunnen aanbieden. Als adviseur of als specialist-projectontwikkelaar, bijvoorbeeld voor de verbindingen. Het zou ook goed zijn voor de AVD, die na zoveel jaren nieuwe impulsen nodig heeft van een jongere manager die opnieuw zijn tanden er in zet.

Kolonel Vogel gaat zijn laatste dienstjaar bij de AVD in. De Vogel-fans hopen dat hij voor de politie behouden blijft. Maar ze vragen zich tegelijkertijd af, of er in ambtelijk Den Haag wel plaats is voor zo'n lastige man met ideeën.



*Twee Schiedammers en hun (rubber) verkeersslachtoffer. Bezoek van minister Neelie Smit-Kroes. (Fotoburo: Thuring)*