





TYPISCH ALEX

Het starten van de nieuwe Nationale Politie op 1 januari 2013 betekent tegelijkertijd het stoppen van het oude Korps landelijke politiediensten. Op de valreep vierde het KLPD nog een afscheidsfeestje met een traan. De Verkeerspolitie startte een halve eeuw geleden met de surveillance op de Nederlandse autosnelwegen. Porsche speelde daarbij een prominente rol, valt te lezen in het speciale jubileumboek 'Typisch Alex'.

TEKST REIN DE RUITER SAMENSTELLING FOTOGRAFIE LEX GOMARE

Stuttgart-Zuffenhausen, november 1960. Luitenant Kees Vogel neemt samen met enkele collega's bij de Porschefabriek de eerste Porsche 356 B Cabriolet voor de rijkspolitie in ontvangst. Ze gaan de open viercilinder sportwagen gebruiken voor experimenten met een nieuw soort surveillance op de snelweg. Het is het begin van een dienst die uitgroeit tot een begrip in Nederland: de Algemene Verkeersdienst (AVD), later omgedoopt in Verkeerspolitie van het KLPD.

Zo start de tekst in het speciale jubileumboek 'Typisch Alex' dat speciaal voor (oud) medewerkers is gemaakt. Het boek is nadrukkelijk niet bestemd voor mensen van buiten de organisatie en dat is jammer. Want het staat namelijk bol van tijdlijnen, interviews, anekdotes

en vooral veel foto's over de bekendste politietak van Nederland en is daarmee ook voor buitenstaanders interessant leesvoer. Met name liefhebbers van verkeer in het algemeen en van Porsche in het bijzonder komen aan hun trekken. Want hoe je het ook wendt of keert, Porsche loopt als een rode draad door de eerste jaren van de overheidsdienst heen. De Verkeerspolitie zet Porsche in Nederland op de kaart. Omgekeerd dragen de sportwagens bij aan een positief publieksimago; met regelmaat bedanken weggebruikers de dienders zelfs voor een uitgereikte bekeuring.

De in totaal twaalf 'Alexen' – het callsign dat zijn oorsprong vindt in de Alexanderkazerne – die Vogel en zijn manschappen in 1962 Nederland binnenrijden, zijn bestemd voor de Surveillancegroep Autosnelwegen (SAS). Met het groeiende autoverkeer en de uitbrei-



ding van het snelwegennet neemt in de jaren vijftig de verkeersonveiligheid toe. Het aantal verkeersslachtoffers stijgt elk jaar; maatregelen zijn nodig. De 'gewone' politie kan het niet aan. Om al die taken te kunnen uitvoeren, zijn meer agenten nodig en een efficiëntere werkwijze van de bestaande verkeersgroepen. Uiteindelijk stemt de minister van Justitie in met de komst van de SAS. Niet lang daarna gaat Kees Vogel boodschappen doen in Stuttgart. Na uitgebreid vooronderzoek is hij overtuigd van de meerwaarde van een afzonderlijk georganiseerde politiedienst met Porsches voor de autosnelweg.

Inhalend surveilleren

Voor de supervisie op de snelwegen introduceert de SAS een totaal nieuwe methode. Opvallen en opvoeden is het streven. Zowel de Porsches als de inzittenden met hun witte tunieken en 'Willempie-helmen' trekken de aandacht. Maar dat is niet de enige reden waarom de Verkeerspolitie juist voor Porsche kiest. De auto's stralen kracht, degelijkheid en betrouwbaarheid uit. Die eigenschappen komen goed van pas bij het 'inhalend surveil-





leren', een manier van werken die vanuit West-Duitsland is overgewaaid. Door twintig kilometer harder te rijden dan de rest van het voortsukkelende verkeer, lijkt de politie overal te zijn. De open kap is 'heilig', onder alle weersomstandigheden. Dicht rijden wordt bestraft met een rondje koek voor de collega's.

Maar het belangrijkste visitekaartje van de SAS is het contact met de verkeersdeelnemers, zo staat in 'Typisch Alex' te lezen. *'De snelweg is een nieuw verschijnsel en de weggebruiker is er nog niet aan gewend, laat staan voor opgeleid. Pas vanaf 1964 rijden kandidaten bij het examen ook buiten de bebouwde kom, maar in grote delen van Nederland is een snelweg dan nog een unicum. Zodoende heeft 'Tante Sjaan uit Koog aan de Zaan' - duidelijk herkenbaar aan haar rijstijl - begeleiding nodig als zij de weg opgaat'.* De Porsche is het ideale gereedschap voor de nieuwe taak waarvoor de Sectie Bijzondere Verkeerstaken staat: het inhalend verkeerstoezicht. Daarbij wordt vaak corrigerend, maar ook verbaliserend opgetreden. Bij files langs het nog matrixbord-loze wegnnet kun je in een Porsche rechtop staan, het verkeer vanuit de rijdende auto regelen en door de open kap letterlijk onraad ruiken. Begin jaren negentig starten in

politiek Den Haag de discussies over het nut van het snelle dienstvoertuig. Porsche heeft een duur imago; het kabinet Lubbers moet bezuinigen. Ondanks dat de praktijk leert dat zijn opvolger, de Mercedes-Benz 190 E, onder de streep nauwelijks goedkoper is, is de Benz politiek beter verkoopbaar.

Funksprechanlage

Terugkijken op vijftig jaar Verkeerspolitie betekent automatisch terugkijken op vijftig jaar technische vooruitgang. Zet de ED-56-24, de eerste Porsche 356B Cabriolet van de Sectie Bijzondere Verkeerstaken, eens naast de 02-SPX-5, de allernieuwste Volvo V70 T6 AWD. Dan is het in een blik duidelijk: te zeggen dat de techniek niet stil heeft gestaan is een understatement. Af fabriek heeft Porsche de bejaarde cabrio enkel voorzien van een Funksprechanlage van Philips om contact te kunnen houden met de thuisbasis. Het interieur van de Volvo is daarentegen volgeladen met de modernste communicatie- en data-apparatuur waarbij een ICT-opleiding meer op zijn plaats lijkt dan parate kennis van de Wegenverkeerswet. De Verkeerspolitie onderkent het belang van een goede verbindingstechniek al vanaf de oprichting. En daarom beschikt



de Sectie Bijzondere Verkeerstaken op voorspraak van commandant Vogel al in de Haagse Alexanderkazerne over een eigen state-of-the-art radionet met drie onbemande relaisstations in Bergambacht, Aalsmeer en Wageningen. Via 'Alex' zijn de bemanningen in bijna heel Nederland te bereiken, waar het bereik van landgroepen en gemeentepolitiekorpsen nauwelijks verder strekt dan de dorps- of gemeentegrens. Desondanks moeten de snelwegdienders bij een gesprek dat niet via de ether kan, gebruikmaken van de vaste telefoon bij een tankstation of, vanaf eind jaren zestig, van ANWB-praatpalen. Van een mobieltje heeft niemand nog gehoord. Ook C2000, het huidige landelijke communicatiesysteem voor de hulpverleningsdiensten in Nederland, is nog een onbekend fenomeen. Het digitale netwerk vervangt in 2004 de bijna honderd verschillende analoge netwerken van de hulpverleningsdiensten.

Ook op andere terreinen is de rol van de computer niet meer weg te denken. Processen-verbaal hoeven niet meer op het bureau te worden uitgewerkt op een luidruchtige Remington schrijfmachine, maar de verbalisant voert de papierwinkel al in de auto in op een handterminal. Alle verbaalen die hij maakt verdwijnen in z'n computer. Inpluggen op het centrale verwerkingssysteem volstaat om alle gegevens over te zetten. Nog een vorm van techniek die is ingevoerd is het betalen van een boete via een computerterminal in de

politiewagen. Daarbij kan de verkeersovertreder zijn boete onmiddellijk voldoen met een creditcard, als ware het de betaling van de dagelijkse boodschappen bij de supermarkt.

Onopvallend

De Verkeerspolitie ziet bij haar oprichting de opvoeding van de weggebruiker als de belangrijkste taak. Om het alarmrend aantal doden en gewonden op het rijkswegennet te verminderen, zet de Verkeerspolitie niet alleen opvallende voertuigen in, maar start het ook met onopvallende surveillance. De verkeersgroep in Nijmegen experimenteert al in 1960 voor het eerst met een onopvallende Ford Zephyr met een Robotcamera met groothoek- en telens en buiten op het spatbord een snelheidsmeter. De onopvallende surveillance professionaliseert vanaf 1967 met de Groep Traffipax Surveillance. Door de 'stiekeme' status, er wordt volgens tegenstanders niet met open vizier gestreden, ervaren veel dienders deze afdeling in eerste instantie als het Siberië van de Verkeerspolitie waar je alleen voor straf gaat werken. Maar die naam verliest de GTS snel; er ontstaan zelfs wachtlijsten voor deze tak van sport. Ook bij deze afdeling gaat de techniek een steeds belangrijker rol spelen. Een nieuw 'KLPD-wapen' behaalt in 2004 alle kranten: de radardetector-detector (RDD) die radiosignalen opvangt die de verboden Stingers uitstralen.



KLOTE KARREN ZONDER VOORUITZICHT

Er zijn maar weinig Europese automerken waarmee de Verkeerspolitie niet heeft geëxperimenteerd. Auto-importeurs zijn er dan ook zeer op gebrand om deze tak van dienst auto's te verkopen. Want met enige jaloezie beziet de concurrentie het voordeel dat importeur Pon behaalt met de politie-inzet van hun merk. Niet zozeer draait dat om de aantallen, maar wel om het positieve aura dat als een warme deken om Porsche hangt.

Vooraf de Groep Onopvallende Surveillance gebruikt zowat elk merk, zolang het volgens de rijksregels maar niet buiten-Europees is. Alfa's, Audi's, Opels, Fords en Volkswagens draaien onopvallend hun diensten. Voor de snelle opvallende surveillance worden potentiële Porschevervangers getest, hoewel dat met maar weinig enthousiasme gebeurt. Modellen als de Alfa Romeo 2.0 Spider en Fiat 124 Abarth Spider uit Italië, de Britse Triumph TR6 en de Citroën DS Chapron Cabriolet uit Frankrijk gaan even snel als ze komen. BMW denkt in 1984 een voet tussen de deur te hebben met de levering van twintig 323i's uit de E30 serie. Maar ondanks technische aanpassingen – onder andere aan bak en koeling – strandt BMW letterlijk en figuurlijk. De 3 Series krijgen de weinig vleisende bijnaam 'Klote Karren Zonder Vooruitzicht' mee, een vrije interpretatie van de kentekenserie KK-ZV. Achteraf wil een enkeling wel toegeven dat de BMW's kapot moesten ten faveure van de Porsche. Nederland schrikt als op de televisie wordt gemeld dat de AVD een Corvette als surveillancewagen gaat gebruiken. De datum is 1 april...

De Basis Surveillance Groep krijgt in 1974 Range Rovers. De achtcilinder van de nieuwe vierwielaangedreven Range Rover is zo sterk, dat zelfs gestrande trucks ermee zijn weg te slepen. Ook deze Brit sneuvelt vanwege het kostenaspect. Hij ruimt in 1990 het veld voor de Volkswagen Passat Variant. Op LPG, want dat is lekker economisch.

Ook bij de keuze van het wagenpark vindt er een verschuiving plaats van verkeershandhaving pur sang naar criminaliteitsbestrijding langs en op de snelweg. Topsnelheid en vermogen zijn daarbij van minder belang. De Volvo 850 GLT op LPG doet in 1993 zijn intrede, aangevuld met een paar Turbo's voor het nachtwerk. In eerste instantie zijn het sedanuitvoeringen, maar vanwege het praktische nut van extra bagageruimte – de pilonnen moeten ook mee – volgen al snel de eerste stationcars. Volvo is een blijvertje. De rijksinkooporganisatie vtsPN kiest in afwijking van de rest van politieel Nederland niet voor een product van Volkswagen; het KLPD mag Volvo V70 blijven rijden. Daarnaast rijdt de Verkeerspolitie de Nationale Politie in met vier snelle V70's T6 AWD automaat, waarvan het vermogen dankzij Volvo-huistuner Polestar is opgekrikt van 304 naar 329 pk. Met behulp van hogesnelheids-surveillance zijn criminelen in de kraag te vatten. De geschiedenis herhaalt zich...

Door de jaren heen verschuift de taak van verkeershandhaving pur sang meer en meer naar opsporing in de breedste zin van het woord. Boefjes op alle niveaus verplaatsen zich immers vroeg of laat een keer over de snelweg, is de filosofie. Met de nieuwe rol van opsporend surveilleren neemt de vraag naar hightech middelen verder toe. Het opvragen van persoonsgegevens via de meldkamer hoeft niet meer; gegevens zijn in de auto op te vragen en komen uit allerlei databases van opsporingsregister tot Rijksdienst voor het Wegverkeer. De bemanning weet bijvoorbeeld binnen enkele seconden of de persoon die net aan de kant is gezet echt is wie hij zegt dat ie is en of hij misschien in een gestolen auto rijdt. En tijdens de dienst leest het CatchKen-systeem kentekens van passerende voertuigen volautomatisch uit. Kentekens die in politiebesteden voorkomen in verband met criminaliteit gaan de computer in. Camera's langs de weg lezen kentekens van de passerende voertuigen. Komt er een voertuig langs waarvan het kenteken in het bestand voorkomt, is er een hit en zetten politiemensen het voertuig aan de kant. Een voortvloeiende van de toegenomen technische vooruitgang is dat alle politieauto's tegenwoordig zijn uitgerust met een transponder waardoor de meldkamer tot op de meter precies weet waar een unit zich bevindt.





Vragen van de centralist als 'heb ik nog een voertuig in de buurt van Utrecht' behoren daarmee tot het verleden. In de meldkamer is het antwoord immers van een beeldscherm af te lezen. Voor de vrije jongens die ogenschijnlijk ongeleid over het landelijk snelwegennet surveilleerden, is de zogeheten fleetcontrol de ultieme vorm van big brother. Maar bij een incident is de vloot efficiënter en veiliger dan ooit aan te sturen. Ook met dank aan de moderne techniek.

Cultureel erfgoed

De Haagse dealer Wittebrug levert de Verkeerspolitie in totaal 507 Porsches. Naast de 911 Targa en Cabriolet rijden de dienders ook in de 912, 914/4, 914/6 en de watergekoelde 924. De laatste 964 Carrera 2 Cabriolet kachelt in 1996 regelrecht het Apeldoornse Politie Museum in. Een exemplaar uit de laatste serie van zes – de Alex 12.27 – is nu in het bezit van Mark Wegh van Porsche Centrum Gelderland. Hij heeft de auto tot in het detail weer in de originele staat gebracht; de Alex

12.52 – een 911 2.7 Targa uit 1977 – behoort ook tot zijn verzameling. Wegh is niet de enige met belangstelling voor politieauto's. Sinds een tijdje krijgen autoliefhebbers in de gaten dat de politieversies van Porsche tot het cultureel erfgoed van Nederland behoren. Het is de rode draad op www.rijkspolitie.info, de site van initiatiefnemer Lex Goumare. En ook is er een levendige zoektocht ontstaan naar originele RP-auto's die – eenmaal gevonden – worden teruggebouwd naar de staat van toen. Inmiddels zijn er zo'n tien Porsches bekend die weer helemaal in originele staat zijn. De eigenaren hebben van het Ministerie van Verkeer zelfs een ontheffing gekregen om met auto's in volledige politietrim te mogen rijden. De Porsches zijn graag geziene gasten op auto-evenementen en feesten en partijen. Waarbij iedereen even achter het stuur wil zitten, want nostalgie is leuk. Zelfs na vijftig jaar. ■

Met medewerking van: Lex Goumare, Marjolein Ruitenbeek, Claar Hellwig