



nationale ombudsman

Rapport

Politiechef Amsterdam wijkt zonder goede motivering af van advies klachtencommissie

Het oordeel

Op basis van het onderzoek vindt de Nationale ombudsman de klacht over de politie eenheid Amsterdam gegrond.

De inhoudsopgave

Wat is de klacht?	3
Wat is er gebeurd?	3
Wat was de klacht bij de politie?	3
Hoe heeft de politie de klacht behandeld?	4
Wat is de klacht bij de Nationale ombudsman?	7
Wat heeft de Nationale ombudsman onderzocht?	7
Wat is het kader voor tegen het verkeer inrijden?	7
Wat waren de vragen aan de politiechef?	9
Hoe reageert de politiechef?	9
Hoe reageert meneer De Kruijff?	11
Wat is het oordeel van de Nationale ombudsman?	12

Wat is de klacht?

Meneer De Kruijff¹ klaagt over de motivering van het oordeel van de politiechef over zijn klacht over het rijgedrag van een politieagent van de politie eenheid Amsterdam.

Wat is er gebeurd?

Meneer De Kruijff rijdt op zijn motor in Amsterdam. Zijn minderjarige dochter zit achterop. Hij slaat af bij het Mr. Visserplein en rijdt richting de Valkenburgerstraat (zie deze straten op afbeelding 1 en 2). Hij haalt op de linker rijstrook een bestelbus in. Terwijl hij aan het inhalen is, ziet hij ineens een politieauto met grote snelheid op hem af komen. Meneer De Kruijff geeft extra gas om zo het inhalen te versnellen, weer naar de rechter rijstrook te kunnen gaan en de politieauto te kunnen ontwijken. Volgens meneer De Kruijff lukt het hem maar net om weer op tijd in te voegen op de rechter rijstrook en een ongeluk te voorkomen. Het had volgens hem nauwelijks iets gescheeld of de politieauto was op hem gebotst.



Afbeelding 1: De bocht bij het Mr. Visserplein richting de Valkenburgerstraat



Afbeelding 2: Na de bocht, waar het Mr. Visserplein (voor het stoplicht) overgaat in de Valkenburgerstraat (na het stoplicht). Op de Valkenburgerstraat valt de linkerrijstrook na een aantal meter weg (het wordt daar één rijstrook). Daar reed de politie tegen het verkeer in.

Wat was de klacht bij de politie?

Meneer De Kruijff vindt dat de politieagent roekeloos reed. Volgens hem ontstond er door de spookrijdende politieauto een levensgevaarlijke situatie voor hem en zijn dochter. In zijn klacht geeft hij aan dat het enorm gevaarlijk is om te spookrijden op een strook waar verkeer naartoe afslaat en waarbij het verkeer dus de

¹ Fictieve naam

hoek om komt. Meneer De Kruijff sloeg af en werd ineens geconfronteerd met een politieauto op de verkeerde weghelft. Volgens meneer De Kruijff was dit zeker een aanrijding geworden als hij maar even had getwijfeld of niet had gehandeld. De politieauto reed volgens hem vol gas door. Meneer De Kruijff heeft het voorval vastgelegd met een dashcam. Hij stuurde de video-opname mee met zijn klacht. Met behulp van de video en Google Maps satellietbeelden heeft hij berekeningen gemaakt van de snelheid van de politieauto. Volgens meneer De Kruijff moet dat zo'n 80 kilometer per uur geweest zijn. Ook zijn berekeningen stuurde hij mee met zijn klacht. Zie hieronder (afbeelding 3) een aantal beelden uit de video van meneer De Kruijff.



Afbeelding 3: Beelden uit de video van meneer De Kruijff. Op de bovenste rij beelden is te zien dat hij achter een bestelbus reed, dat hij deze op de linker rijstrook ging inhalen en tijdens het inhalen de politieauto zag. Op de onderste rij beelden is te zien dat meneer De Kruijff verder ging met het inhalen van de bestelbus en vlak voor de politieauto weer terugging naar de rechter rijstrook.

Hoe heeft de politie de klacht behandeld?

De politie heeft de klacht van meneer De Kruijff in twee fases behandeld. In de eerste fase hebben de twee betrokken agenten (de bestuurder en de bijrijder) hun zienswijze op de gebeurtenis gegeven. Daarna heeft de klachtencommissie van de politie-eenheid Amsterdam de klacht behandeld. Zij heeft een hoorzitting gehouden, waarin meneer De Kruijff en de bestuurder hun zienswijze hebben gegeven. De klachtencommissie heeft vervolgens de chef van de eenheid geadviseerd over het oordeel. Daarna heeft de chef zijn eindoordeel gegeven.

Hieronder volgen eerst de verklaringen van de agenten, dan het advies van de klachtencommissie en dan het oordeel van de politiechef.

De reactie van de agenten (de bestuurder en de bijrijder)²

De agenten vertellen dat zij met spoed een vrouw vanuit de binnenstad naar het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis Oost (OLVG) wilden brengen. De echtgenoot van die vrouw had thuis een hartstilstand gehad en werd per ambulance naar het OLVG gebracht. Zijn toestand was slecht en de mogelijkheid bestond dat hij zou overlijden. De agenten hoorden dat zijn vrouw in paniek in de binnenstad was. Ze was daar op de fiets en wist niet wat zij moest doen. De agenten wilden haar naar het ziekenhuis brengen zodat zij haar man kon zien. De bestuurder geeft aan dat zij dit hadden besproken met de Officier van Dienst van het Operationeel Centrum. Zij hadden toestemming om tijdens de rit gebruik te maken van optische en geluidssignalen.

De bestuurder geeft aan dat het heel druk was in de binnenstad. Ondanks de optische en geluidssignalen was het moeilijk om de vrouw te bereiken. Maar dit was hem en zijn collega wel gelukt. Toen zij met haar onderweg waren naar het OLVG en de Valkenburgerstraat inreden, zagen ze dat daar een file was van zo'n 400 meter. De bestuurder geeft aan dat hij daarom eerst over de stoep heeft gereden. Volgens hem hield hij daarbij rekening met voetgangers en andere weggebruikers. Zijn snelheid was toen ongeveer 20 à 30 kilometer per uur.

De bestuurder verklaart dat hij daarna weer op de Valkenburgerstraat reed en daar besloot om een stukje over de tegengestelde rijbaan te gaan rijden. Dit omdat zij anders in een file terecht zouden komen. De bijrijder verklaart dat er op dat moment zicht was tot de rotonde. Volgens hem konden de bestuurder en hij zien dat er tot de rotonde niemand reed op het gedeelte waar zij tegen de richting in reden. Beide agenten verklaren dat zij met gepaste snelheid reden. Volgens de bestuurder was hun snelheid zo'n 30 à 40 kilometer per uur. Beide agenten geven aan dat zij niet vinden dat zij roekeloos reden.

Tijdens het tegengesteld rijden zagen de agenten ineens de motorrijder. De bestuurder verklaart dat hij remde op het moment dat hij de motorrijder zag. Beide agenten geven aan dat zij schrokken van de situatie. De bijrijder verklaart wel dat hij direct zag dat het goed zou komen, gezien de afstand die er tussen hen en de motorrijder was. Hij geeft aan dat de motorrijder nog een heel stuk bij hun auto vandaan was. Naar zijn inzicht was er nog voldoende ruimte om te remmen en leverde de situatie geen direct gevaar op. Het was volgens de bijrijder wel een ongelukkig moment.

De bijrijder geeft verder aan dat hij de indruk had dat de motorrijder bezig was om de auto naast hem nog snel in te halen voordat de rijbaan voor hem zou stoppen. Hij vond niet dat het er op leek dat de motorrijder rustig reed, omdat de motorrijder aan het inhalen was. Volgens de bijrijder was er op de rechter rijbaan, waarnaar de motorrijder afsloeg, nog genoeg ruimte.

De bestuurder verklaart dat hij geen toestemming had om tegen het verkeer in te rijden. Hij geeft aan te denken dat het aan het inzicht van de bestuurder zelf wordt overgelaten om te beslissen dat te doen. Hij was zich er ook niet van bewust dat er volgens de Brancherichtlijn Politie (Brancherichtlijn, zie meer hierover onder het kopje 'Wat is het kader voor tegen het verkeer inrijden' op pagina 5) bij gescheiden rijbanen expliciet toestemming nodig is van de meldkamer en dat het tegenliggend verkeer moet zijn stilgelegd. De bestuurder verklaart de meldkamer vooraf of achteraf niet te hebben ingelicht over het tegen het verkeer inrijden.

De bestuurder geeft ten slotte aan dat hij goed snapt dat meneer De Kruijff enorm geschrokken is van de situatie. Het is nooit zijn bedoeling geweest om een gevaar te vormen. Hij biedt meneer De Kruijff zijn oprechte excuses aan. Hij geeft aan dat als zo'n zelfde situatie zich weer zou voordoen, hij op dat stuk weg niet tegen de rijrichting zou gaan inrijden. Hij heeft lering getrokken uit het voorval.

² Dit zijn de verklaringen van de agenten uit de 1^e en 2^e fase samengevoegd.

Het advies van de klachtencommissie

De commissie beoordeelde het rijgedrag van de agent als gevaarlijk en risicovol. Zij vond het vertoonde rijgedrag in de gegeven omstandigheden niet proportioneel. Ook merkte de commissie op dat de agent zich niet aan de voorwaarden had gehouden die gelden bij het tegen het verkeer inrijden. Gelet op deze punten achtte de klachtencommissie het politieoptreden niet behoorlijk.

Over het gevaar van het rijgedrag merkte de commissie op dat het zeer risicovol is om tegen het verkeer in te rijden. In dit geval kwam daar nog bij dat de verkeerssituatie ter plekke onoverzichtelijk was. Volgens de commissie ontstond hierdoor het risico op een aanrijding met ernstige gevolgen.

Over het niet voldoen aan de geldende voorwaarden merkte de commissie op dat de agent wel toestemming van de meldkamer had voor het voeren van optische en geluidssignalen. Maar hij had niet voldaan aan de regels die de Brancherichtlijn geeft voor het tegen het verkeer inrijden. Op het punt waar de agent tegen de richting in reed, was er sprake van gescheiden rijbanen. In zo'n geval mag er volgens de Brancherichtlijn slechts tegen het verkeer worden ingereken na toestemming van de meldkamer en nadat het verkeer is stilgelegd. De commissie stelde vast dat aan deze beide voorwaarden niet was voldaan en dat ook de meldkamer naderhand niet in kennis was gesteld van het tegen het verkeer inrijden.

In haar advies gaf de commissie verder nog aan dat zij begreep dat de agent de beslissing onder tijdsdruk had genomen. Ook sprak zij waardering uit voor de taakopvatting van de agent en voor zijn opstelling tijdens de klachtenprocedure. De commissie vond dat de agent door zijn hulp aan de vrouw de menselijke maat in acht had genomen. Zijn opstelling tijdens de klachtenprocedure vond zij open en transparant. Tijdens de hoorzitting reflecteerde de agent op zijn handelen en gaf hij aan lering te hebben getrokken uit het voorval. De commissie constateerde dat meneer de Kruijff zich daar tegenover begripvol had opgesteld.

Het eindoordeel van de politiechef

De politiechef gaf aan dat ook hij tot de conclusie kwam dat de agent niet had voldaan aan de voorwaarden voor het tegen het verkeer inrijden. Maar hij beoordeelde het rijgedrag van de agent wel als proportioneel en behoorlijk. Hij gaf aan waardering te hebben voor zijn medewerkers en voor hoe zij in deze situatie hadden gehandeld. De motivering van de politiechef hiervoor was als volgt.

De agenten hadden overleg gehad met de Officier van Dienst over de beslissing om de vrouw vanuit de binnenstad met grote spoed naar het ziekenhuis te brengen. Daarvoor hadden zij toestemming gekregen. Ze waren goed zicht- en hoorbaar door de speciale lichten en sirenes. Onderweg naar het ziekenhuis stuitten de agenten op een file en stonden voor de keuze om de missie af te breken of om te zoeken naar mogelijkheden om de vrouw alsnog op tijd te kunnen brengen. Zij hadden vrij zicht tot aan de rotonde. En er was nog geen sprake van gescheiden rijbanen toen zij besloten om tegen het verkeer in te gaan rijden. Zij reden met gepaste snelheid rechts van de rijstrook en er was ruimte om af te remmen. Dit deed de bestuurder ook toen hij zag dat meneer De Kruijff op de politieauto afkwam. Er ontstond een ongelukkige situatie waar alle betrokkenen van zijn geschrokken. Maar de agenten hebben een beslissing genomen die in de gegeven hectische omstandigheid voor de hand lag. Door hun beslissing hebben zij het mogelijk gemaakt voor het echtpaar om elkaar nog te kunnen spreken voordat de echtgenoot overleed. De agenten hebben terecht afgeweken van de Brancherichtlijn.

De politiechef vindt wel dat er een leerpunt uit de klacht naar voren komt. De reactie van de bestuurder laat zien dat hij dacht dat het, na toestemming voor het gebruik van optische en geluidssignalen, aan de agent zelf wordt overgelaten om te beslissen om tegen het verkeer in te rijden. Maar dat klopt niet. De politiechef concludeert dat de politieagent onvoldoende kennis had van de toepasselijke wet- en regelgeving. Hij geeft aan dit op te pakken met de teamchef die verantwoordelijk is voor de verkeersopleidingen.

Wat is de klacht bij de Nationale ombudsman?

Meneer De Kruijff is het oneens met het oordeel van de politiechef. Hij laat weten dat hij er op zich niet zo'n probleem mee heeft dat de politie in sommige situaties niet volgens de regels handelt. Maar het gaat hem in deze situatie om de proportionaliteit van het rijgedrag van de agent. Meneer De Kruijff blijft erbij dat het heel erg gevaarlijk rijgedrag was. Het zou volgens hem zelfs strafrechtelijk vervolgbaar zijn. Dat de politiechef dit als "*proportioneel en behoorlijk*" beoordeelt, vindt hij niet kunnen. Meneer de Kruijff is van mening dat de politiechef het advies van de klachtencommissie te makkelijk naast zich neerlegt en zijn oordeel slecht motiveert.

Meneer De Kruijff geeft aan dat het hem er niet om gaat om de betrokken agenten te berispen of iets dergelijks. Maar hij had wel gewild dat de politie dit voorval anders had beoordeeld en had gebruikt om van te leren. Dat de politie zijn klacht met deze, volgens hem slechte, motivering ongegrond heeft verklaard, geeft hem weinig vertrouwen in het lerend vermogen van de politie. Hij vindt dat de politiechef met dit oordeel het verkeerde signaal afgeeft richting de agent en richting de politieorganisatie.

Meneer De Kruijff wilt dat de Nationale ombudsman de zaak beoordeelt en zich uitsprekt over hoe de politiechef zijn klacht heeft beoordeeld. Inhoudelijk geeft hij nog het volgende aan:

- De politiechef stelt zomaar dat de agenten niet te snel reden. Dit terwijl hij gedetailleerde beelden en berekeningen had aangeleverd om zijn claim te onderbouwen dat de agenten *wel* te snel reden. Volgens meneer De Kruijff heeft de politie hier ondanks zijn verzoek geen onderzoek naar gedaan.
- De politiechef stelt dat er ruimte was om te remmen. Volgens meneer de Kruijff had hij juist goed onderbouwd uitgelegd dat daar op basis van de snelheden en remweg *geen* ruimte voor was. Remmen had volgens meneer De Kruijff tot een botsing geleid.
- De politiechef geeft aan dat de agenten geen andere opties hadden. Daar is meneer De Kruijff het niet mee eens. De agenten hadden bijvoorbeeld minder hard kunnen rijden, dan was de situatie al minder gevaarlijk geweest. Of de agenten hadden op lage snelheid over de stoep kunnen rijden. Volgens meneer De Kruijff waren er dus wel degelijk alternatieve opties.

Wat heeft de Nationale ombudsman onderzocht?

De ombudsman heeft de toepasselijke wet- en regelgeving bestudeerd. Ook heeft de ombudsman de klacht aan de politiechef voorgelegd en gevraagd om op een aantal specifieke punten in te gaan. Daar heeft meneer De Kruijff weer op gereageerd. Zie hieronder eerst de toepasselijke wet- en regelgeving en daarna de reacties van de politie en meneer De Kruijff.

Wat is het kader voor tegen het verkeer inrijden?

Vrijstelling van de politie

Er zijn situaties waarin de politie zich niet aan de verkeersregels hoeft te houden. Daar kan de politie 'vrijstelling' van krijgen. De politievoertuigen gaan dan als voorrangsvoertuig door het verkeer en gebruiken optische en geluidssignalen. Voor het gebruikmaken van de vrijstelling geldt wel een aantal voorwaarden.³ Zo moeten de bevoegdheden waarvoor de politie de vrijstelling gebruikt noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de politietoek. En wanneer de politie gebruik maakt van de vrijstelling moet zij de veiligheid van het verkeer

³ In de Wegenverkeerswet staat dat de minister van Infrastructuur en Milieu de politie vrijstelling kan geven van de verkeersregels (Wegenverkeerswet 1994, artikel 147). Dat heeft de minister bij beschikking gedaan. In die beschikking staat een aantal voorwaarden waaraan de politie moet voldoen wanneer zij gebruik maakt van de vrijstelling.

zoveel mogelijk waarborgen. Ook moet zij de voorschriften van de Brancherichtlijn Politie⁴ (Brancherichtlijn) naleven.

Brancherichtlijn Politie

Wet- en regelgeving

De Brancherichtlijn gaat over het gebruik van optische en geluidssignalen en gaat onder andere in op de toepasselijke wet- en regelgeving. Van belang zijn de Regeling optische en geluidssignalen 1990 en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV90).

In het RVV90 staat dat bestuurders van (onder andere) politievoertuigen optische en geluidssignalen gebruiken om *"kenbaar te maken dat zij een dringende taak vervullen"*.⁵ Onder een 'dringende taak' wordt verstaan⁶:

- "1) Een voor een mens levensbedreigende situatie die directe hulp van hulpverleningsdiensten vergt;*
- 2) Het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;*
- 3) Een ernstige verstoring van de openbare orde of de rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is."*

In de Brancherichtlijn staat dat deze omschrijving van de 'dringende taak' moet worden gezien als *"de maximaal toelaatbare grens voor het gebruik van de vrijstelling voor de politie"*. Een afwijking van de richtlijn moet zijn ingegeven door bijzonderheden in de situatie waarin de politietaak wordt uitgevoerd. De betrokken agent moet dit kunnen uitleggen.

Het gebruik van optische en geluidssignalen mag pas na toestemming van de centralist van de meldkamer. Deze geeft alleen toestemming wanneer er sprake is van een dringende taak. Nadat hij toestemming heeft, beslist de bestuurder zelf of hij er ook gebruik van maakt. Daarbij weegt hij nogmaals de omstandigheden.

Gedragcode voor de bestuurder van een voorrangsvoertuig

In de Brancherichtlijn staat verder een gedragscode voor de bestuurder van een voorrangsvoertuig. De bestuurder moet rekening houden met de reacties van andere weggebruikers. Daarbij moet hij zich er bewust van zijn dat die reacties een onvoorspelbare factor zijn. Ook moet de bestuurder rekening houden met *"de mogelijkheid dat andere weggebruikers hem niet horen en/of zien, dan wel zijn richting en/of snelheid niet goed kunnen inschatten"*. Voorspelbaar gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen komt de verkeersveiligheid ten goede. Verder staat in de gedragscode dat het afwijken van algemeen geldende verkeersregels- en normen restrictief gebeurt en alleen wanneer daar voldoende noodzaak voor bestaat. De bestuurder maakt daarbij een afweging tussen het te nemen risico en het beoogde doel.

De Brancherichtlijn gaat ook in op het tegen het verkeer inrijden. Daarover staat er: *"Tegen het verkeer inrijden is bij niet-gescheiden rijbanen toegestaan als er sprake is van significante tijdswinst en er met een snelheid wordt gereden waarbij gestopt kan worden binnen de afstand die te overzien is en waarover de rijbaan vrij is. Dit geldt voor (...) het rijden op weghelften bestemd voor het tegemoetkomend verkeer. Bij gescheiden rijbanen is het tegen het verkeer inrijden alleen toegestaan onder dezelfde voorwaarden als hierboven benoemd, echter ook pas na toestemming van de meldkamer. Daarbij moet zeker zijn gesteld dat het verkeer is stilgelegd."*

Het afwijken van de richtlijn

In bijzondere situaties is het de individuele politieagent toegestaan om af te wijken van de Brancherichtlijn. De politieagent moet de meldkamer dan op de hoogte stellen van zijn beslissing tot afwijken. De meldkamer,

⁴ Brancherichtlijn Politie 2021, te vinden op de website van de politie. Bij het verschijnen van dit rapport is er een aangepaste versie van de Brancherichtlijn (Brancherichtlijn 2023).

⁵ RVV90, artikel 29

⁶ Regeling optische en geluidssignalen 2009, artikel 2.

als 'professioneel ondersteuner', zal de politieambtenaar dan bevragen en adviseren over de proportionaliteit en de subsidiariteit van de beslissing tot afwijken. De agent blijft wel verantwoordelijk voor het afwijken van de Brancherichtlijn.

Tegengesteld Opvallend Naderen

In aanvulling op wat er in de Brancherichtlijn staat, heeft de politie een speciale methodiek ontwikkeld om op een veilige manier tegen het verkeer in te rijden: de methodiek 'Tegengesteld Opvallend Naderen' (TON). Deze is erop gericht om bestuurders die tegen het verkeer inrijden beter zichtbaar en voorspelbaar te maken. De methode gebruikt hiervoor een aantal principes. Zo moet het voertuig dat tegen het verkeer inrijdt al vroegtijdig op de tegengestelde rijstrook rijden. Daar moet het achter het laatste in te halen voertuig blijven rijden tot het moment dat alle andere voertuigen reageren (dus ook de tegenliggers). Dit laatste zorgt ervoor dat er ruimte is om terug te gaan naar de oorspronkelijke rijstrook als de tegenliggers niet reageren. De TON-methodiek wordt niet onderwezen in de basis-rijopleiding van de politie, maar vereist een meerdaagse training. De techniek wordt dan op diverse wegen en momenten getraind.

Wat waren de vragen aan de politiechef?

De ombudsman heeft de politie een aantal vragen gesteld.

Over het gevaar van de ontstane verkeerssituatie

Hoe schatte de politiechef het gevaar van de ontstane verkeerssituatie in en waarom? De klachtencommissie had de situatie als gevaarlijk en risicovol beoordeeld. In zijn eindoordeel noemde de politiechef het een "*ongelukkige situatie*". De ombudsman vroeg de politiechef ook om te reageren op wat verzoeker had ingebracht over de snelheid waarmee de agent reed.

Over situaties waarin volgens de politiechef van de Brancherichtlijn mag worden afgeweken

Wat was de reden dat de politiechef het afwijken van de Brancherichtlijn in deze omstandigheden gerechtvaardigd vond? Welke uitgangspunten hanteert de politiechef om te beoordelen of een situatie zodanig bijzonder is dat van de procedure mag worden afgeweken? En hoe kijkt de politiechef ernaar dat er niet alleen van de procedure is afgeweken, maar dat daarbij ook niet is voldaan aan de voorwaarde die dan geldt, namelijk dat de agent de meldkamer op de hoogte moet stellen van deze beslissing?

Over het signaal dat de politiechef afgeeft met dit oordeel en het leren van deze klacht

Meneer De Kruijff vindt dat de politiechef met dit oordeel het verkeerde signaal afgeeft, zowel richting de agent als richting de politieorganisatie. Hij heeft er geen vertrouwen in dat de politie van de situatie leert. De ombudsman heeft de politiechef gevraagd om hier op te reageren.

Hoe reageert de politiechef?

Over het gevaar van de ontstane verkeerssituatie

De politiechef geeft aan dat het tegen verkeer inrijden niet zonder gevaar is. Maar hij blijft van mening dat de agenten de beslissing in dit geval in redelijkheid hebben kunnen nemen, omdat: 1) de agenten bij het inzetten van de procedure vrij zicht hadden tot aan de rotonde; 2) er op dat moment ook geen sprake was van rijbanen die zodanig fysiek gescheiden waren dat terugkeren naar de andere rijbaan niet mogelijk was, en; 3) uit de verklaringen van de agenten blijkt dat zij met gepaste snelheid reden en dat er nog voldoende ruimte was om af te remmen (dat had de rijder verklaard). De politiechef blijft bij de kwalificatie van een "*ongelukkige situatie*".

In reactie op de berekeningen die meneer De Kruijff had aangeleverd, geeft de politiechef aan dat het heel ingewikkeld is om aan de hand van camerabeelden vast te stellen wat de daadwerkelijk gereden snelheid was. Dit soort berekeningen wordt eigenlijk alleen in strafrechtelijk onderzoek gemaakt. Maar naar aanleiding

van de vragen van meneer De Kruijff heeft de politie daar toch nader onderzoek naar ingesteld. Volgens dat onderzoek moet de snelheid van de politieauto gelegen hebben tussen 41,7 kilometer per uur en 90 kilometer per uur. En de snelheid van meneer De Kruijff zou 54 kilometer per uur geweest zijn. Over de mogelijkheid van een botsing schrijft de politiechef: *"Met de maximale snelheid zou het in de factor afstand mogelijk zijn geweest dat er een botsing had plaatsgevonden. In de factor tijd echter niet omdat het politievoertuig dan meer tijd nodig had om op het conflictpunt te komen. Bij de minimale snelheid van 41,7 kilometer per uur zou het politievoertuig 19,96 meter nodig hebben terwijl er 29 meter beschikbaar zou zijn. In factor tijd en afstand had er geen botsing plaatsgevonden."*

De politiechef heeft ook bij de teamchef van het team Beroepsvaardigheden van de Politieacademie navraag gedaan over de situatie. De teamchef geeft aan dat er in deze situatie sprake was van een gescheiden rijbaan. De rijbaan werd gescheiden door een verhoogde 'middengeleider' (een langgerekte vorm van een verkeerseiland dat twee tegengestelde verkeersstromen leidt). De teamchef geeft verder aan dat hij op basis van de video niet kan nagaan of de TON-methodiek hier goed was toegepast. Dit omdat het politievoertuig pas zichtbaar wordt wanneer meneer De Kruijff de bestelbus gaat inhalen.

Over situaties waarin volgens de politiechef van de Brancherichtlijn mag worden afgeweken

De politiechef benadrukt dat hier sprake was van een hele bijzondere situatie. De politieagenten wilden een vrouw zo snel mogelijk naar haar stervende echtgenoot in het ziekenhuis brengen. De agenten hebben er op basis van dienstbaarheid en medeleven voor gekozen om de belangen van mevrouw *"te laten prevaleren"*. Om die reden hebben zij besloten om af te wijken van de Brancherichtlijn. De bijzonderheid lag in het betekenisvol kunnen zijn voor anderen door het afscheid nemen van elkaars dierbaren mogelijk te maken. De politiechef geeft nogmaals aan dat de agenten, gelet op dit doel, in redelijkheid de beslissing hebben kunnen nemen. Volgens hem was er om tijdwinst te boeken ook geen alternatief voorhanden.

Dat de bestuurder de meldkamer niet op de hoogte had gesteld van zijn beslissing om tegen het verkeer in te rijden, noemt de politiechef een leermoment. Hij constateerde dat de bestuurder onvoldoende op de hoogte was van de toepasselijke wet- en regelgeving.

Over wat er in de Brancherichtlijn staat over het tegen het verkeer inrijden, geeft de politiechef nog de volgende toelichting van de teamchef van het team Beroepsvaardigheden van de Politieacademie. De bedoeling bij het beschrijven van die passage in de Brancherichtlijn was om te voorkomen dat voertuigen van de politie in situaties terechtkomen waarin andere weggebruikers ze niet hoefden te verwachten en er geen mogelijkheid was tot het weer verlaten van de rijbaan. De Brancherichtlijn doelde op situaties waarin de rijbanen zodanig fysiek gescheiden zijn dat het terugkeren naar de andere rijbaan feitelijk onmogelijk is, zoals bijvoorbeeld bij auto(snel)wegen. Omdat de huidige omschrijving in de Brancherichtlijn hier nog ruimte voor interpretatie openlaat, wordt er in de tekst van de Brancherichtlijn 2023 een tekstwijziging opgenomen.⁷

Over het signaal dat de politiechef afgeeft met dit oordeel en het leren van deze klacht

De politiechef geeft aan dat hij met zijn oordeel over het rijgedrag van de agent niet het signaal wil afgeven dat de medewerker het een volgende keer weer zo zou moeten doen. Iedere nieuwe situatie vraagt weer om een nieuwe beslissing. Hij heeft met zijn oordeel willen laten weten dat hij achter de beslissing van de agenten staat, gelet op het doel dat zij hadden en de uitdaging waar zij voor stonden. In reactie op de vraag van de ombudsman of deze casus wat de politiechef betreft als voorbeeldcasus zou kunnen dienen, geeft de politiechef aan dat de situatie zo uitzonderlijk is dat er niet van een gewoonte of gebruik kan worden gesproken. De politiechef geeft verder aan dat hij de casus als geheel opgenomen heeft met de teamchef die

⁷ In de Brancherichtlijn 2023 staat: "Bij gescheiden rijbanen waarbij een fysiek obstakel terugkeer of uitwijken naar de eigen rijrichting onmogelijk maakt, is het tegen het verkeer inrijden alleen toegestaan onder dezelfde voorwaarden als hierboven benoemd, echter daarbij ook pas na toestemming van de meldkamer. Daarbij moet zeker zijn gesteld dat het verkeer is stil gelegd. Dit geldt niet voor zeer korte fysieke scheidingen bij gevaarpunten in het wegverloop of het naderen van kruispunten (zogenoeten midden-eilanden of verkeersheuvels)."

verantwoordelijk is voor de verkeersopleidingen. Tijdens de opleiding wordt hier extra aandacht aan besteed. Ook is de casus besproken in het Politie Rijvaardigheid Training overleg.

Hoe reageert meneer De Kruijff?

Meneer De Kruijff heeft het gevoel dat de politiechef probeert om het gevaar kleiner te maken dan het was. Hij wijst er op dat er meerdere onjuistheden in de antwoorden van de politiechef staan en dat de beantwoording op sommige punten onduidelijk is. Samenvattend geeft hij het volgende aan over de onderwerpen.

Over het gevaar van de ontstane verkeerssituatie

Meneer De Kruijff blijft erbij dat de politie wel een levensgevaarlijke situatie veroorzaakte. Hij wist op het volgende:

- Het klopt niet dat de politie vrij zicht had "*tot aan de rotonde*". Er is op de betreffende plek ook geen rotonde maar een kruispunt. Het was een drukke en onoverzichtelijke situatie waarin de politie geen goed zicht had. De baan waarop meneer De Kruijff reed was bijvoorbeeld niet zichtbaar voor de politie, want deze baan bevond zich achter een bomenrij en een gebouw. Vanaf zijn kant was bovendien de politieauto nog niet te zien vanwege de gebouwen.
- De agenten hadden aangegeven dat zij met gepaste snelheid reden. Nu blijkt uit berekeningen van de politie dat de snelheid minimaal 41,7 kilometer per uur was en maximaal 90 kilometer per uur. Meneer De Kruijff merkt op dat zijn berekening van 80 kilometer niet is weerlegd. Volgens hem blijkt in elk geval dat er wel degelijk met hoge snelheid is gereden en dat dit bijdroeg aan de enorm gevaarlijke omstandigheden die de politie voor hem veroorzaakte. De stelling dat er "*in factor tijd en afstand geen botsing had plaatsgevonden*" klopt volgens hem niet. De reden dat er geen botsing heeft plaatsgevonden is dat hij snel een noodingreep deed door te versnellen en van rijstrook te verwisselen.
- Volgens meneer De Kruijff is het bij de TON-methodiek van belang dat de politie van de tegengestelde linker rijbaan moet kunnen terugkeren naar de rechter rijbaan op het moment dat het overige verkeer de politie niet ziet en/of niet op tijd kan reageren. De procedure houdt rekening met het niet professionele rijgedrag van andere bestuurders. Juist vanwege het gevaar is het volgens de procedure ook verplicht om het verkeer stil te leggen. Maar in de ontstane situatie was geen mogelijkheid tot uitwijken. Ook dit droeg bij aan het gevaar, aldus meneer De Kruijff. De stelling van de politie, dat er op het moment dat de agenten besloten om tegen het verkeer in te rijden geen sprake was van "*fysiek gescheiden rijbanen op zodanige wijze dat terugkeren naar de andere rijbaan niet mogelijk was*", klopt dan ook niet volgens hem. Op het moment dat de politie besloot tot het spookrijden stond hun baan namelijk helemaal vast, bumper aan bumper.

Over situaties waarin volgens de politiechef van de Brancherichtlijn mag worden afgeweken

Meneer De Kruijff vindt het niet terecht dat de politiechef de regels wegwuift vanwege de "*zeer uitzonderlijke situatie*". Het geeft aan dat de politie een extra dienst verleende door deze rit aan te bieden. De uitkomst van deze rit had geen invloed op een levensgevaarlijke situatie.

Meneer De Kruijff had begrip kunnen opbrengen voor de keuze van de politie als zij bijvoorbeeld met lage snelheid en/of met twee wielen op de middenberm had gereden. Als de agent 20 kilometer per uur had gereden, dan was hij een paar seconden later in het ziekenhuis geweest en dan had meneer De Kruijff niet bijna een fataal ongeluk gehad. Maar de gekozen snelheid in deze onoverzichtelijke situatie was volgens hem dispropotioneel.

Over het signaal dat de politiechef afgeeft met dit oordeel en het leren van deze klacht

Meneer De Kruijff benadrukt dat de bestuurder een verkeerde inschatting heeft gemaakt door tegen het verkeer in te rijden en dat de agent deze verkeersmanoeuvre ook nog eens heel gevaarlijk heeft uitgevoerd. Hij denkt dat de agent dit heeft ingezien, maar de politiechef niet. De politiechef geeft aan dat de casus intern is besproken en wordt meegenomen in de opleiding. Maar meneer De Kruijff vraagt zich af welk leereffect deze casus kan hebben als de politiechef het gedrag van de agent "*blijft goedpraten*".

Wat is het oordeel van de Nationale ombudsman?

Beoordelingskader

Het gaat meneer De Kruijff in zijn klacht om het oordeel van de politiechef. Het gaat hem niet meer zozeer om de agent die tegen het verkeer inreed. Die agent heeft al excuses aangeboden en aangegeven van het voorval te hebben geleerd. Toch heeft de politiechef de klacht van meneer De Kruijff ongegrond verklaard. Met dit oordeel is de politiechef afgeweken van het advies van de klachtencommissie van de politie. Daar kan de politiechef voor kiezen. In de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is bepaald dat hij dan wel de reden voor de afwijking moet vermelden.⁸

De ombudsman toetst de klacht van meneer De Kruijff aan het behoorlijkheidsvereiste van goede motivering. De overheid moet haar besluiten en handelingen steeds goed motiveren. Zij handelt niet alleen naar wat haar goed uitkomt of op basis van willekeur. Drie bouwstenen zijn voor een goede motivering van belang: de wettelijke voorschriften, de feiten en belangen en een heldere redenering. De motivering is gericht op het concrete individuele geval en is begrijpelijk voor de ontvanger.

Oordeel

Naar het oordeel van de Nationale ombudsman heeft de politiechef niet goed gemotiveerd waarom hij is afgeweken van het advies van de klachtencommissie. De ombudsman legt hieronder uit waarom.

De klachtencommissie heeft in haar advies gemotiveerd uiteengezet waarom zij de klacht gegrond vond. Zij gaf aan dat de agenten weliswaar een mooi doel nastreefden door de vrouw naar het ziekenhuis te willen brengen, maar dat het tegen het verkeer inrijden in dit geval niet proportioneel was. Zij beoordeelde dit rijgedrag als gevaarlijk en risicovol. Tegen het verkeer inrijden is sowieso risicovol en in dit geval kwam daar nog bij dat de verkeerssituatie ter plekke onoverzichtelijk was, aldus de klachtencommissie. Dit is het punt waarop het oordeel van de politiechef afwijkt. Hij spreekt slechts van een ongelukkige situatie en vindt het tegen het verkeer inrijden wel proportioneel.

De ombudsman stelt echter vast dat de politiechef niet goed heeft gemotiveerd waarom het tegen het verkeer inrijden in dit geval *niet* gevaarlijk en risicovol was, en dus *wel* proportioneel. De politiechef geeft hiervoor een aantal redenen, maar die zijn onvoldoende om de stelling te onderbouwen dat het tegen het verkeer inrijden niet gevaarlijk was. Wat de ombudsman opvalt aan de motivering van de politiechef, is dat hij een aantal omstandigheden aanhaalt die juist ter discussie staan en die dus niet zonder meer als feiten kunnen worden aangenomen. Ook legt hij een aantal andere omstandigheden naast zich neer. Een heldere redenering waarom de politiechef uitgaat van bepaalde factoren en waarom hij aan andere voorbij gaat, ontbreekt.

De politiechef geeft drie hoofdargumenten. Hij stelt ten eerste dat de agenten, op het moment dat zij tegen het verkeer begonnen in te rijden, vrij zicht hadden tot het kruispunt. En ten tweede dat er op dat moment nog geen sprake was van gescheiden rijbanen. Deze punten maken echter niet dat het geen onoverzichtelijke verkeerssituatie was, zoals de klachtencommissie stelt. Duidelijk is dat de politie tegen het verkeer in reed op een afbuigende weg waar verkeer naartoe afsloeg. Duidelijk is ook dat de politie niet tijdig goed zichtbaar

⁸ Artikel 9:16 van de Awb: "*Indien de conclusies van het bestuursorgaan afwijken van het advies, wordt in de conclusies de reden voor die afwijking vermeld en wordt het advies meegezonden met de kennisgeving, bedoeld in artikel 9:12*".

was voor al het aanrijdende verkeer. Hier komt nog bij dat het erg druk was en dat de politie tegen het verkeer in op een plek waar weinig tot geen ruimte was om uit te wijken naar een andere rijstrook of -baan.

De politiechef stelt ten derde dat de agenten met gepaste snelheid reden en dat er voldoende ruimte was om af te remmen. Dit kan hij echter niet zomaar aannemen. De eigen berekeningen van de politie laten immers zien dat de verklaring van de besturende agent over zijn snelheid niet klopt. Waar hij stelde tussen de 30 en 40 kilometer per uur te hebben gereden, moet dit volgens de eigen berekeningen van de politie tussen de 41,7 en 90 kilometer per uur geweest zijn. Uit de videobeelden van meneer De Kruijff blijkt verder dat het maar weinig had geschied of er was een aanrijding tussen hem en de politieauto geweest.

De ombudsman merkt verder nog het volgende op. Hij gaat er vanuit dat de politie niet voor niets een gedragscode heeft opgenomen in de Brancherichtlijn en dat zij niet voor niets de TON-methode heeft ontwikkeld. Hij vindt het daarom opmerkelijk dat de politiechef voorbij lijkt te zijn gegaan aan wat deze richtlijn en methode noemen als belangrijke aspecten voor zo veilig mogelijk rijgedrag voor voorrangsvoertuigen. Beide benadrukken zichtbaarheid en voorspelbaarheid als belangrijk hiervoor. Ook besteden beide aandacht aan het belang van het rekening houden met (de onvoorspelbaarheid van) reacties van andere weggebruikers. Gelet op deze punten is het niet goed in te zien hoe de politie toch kan stellen dat het tegen het verkeer inrijden in een dergelijke drukke en onoverzichtelijke situatie niet gevaarlijk was.

De motivering van de politiechef is onvoldoende om het afwijken van het advies van de klachtencommissie te dragen. Hij heeft niet goed gemotiveerd waarom het tegen het verkeer inrijden niet gevaarlijk en risicovol was, zoals de klachtencommissie had vastgesteld. De politiechef had het advies van de commissie moeten volgen. De klacht van meneer De Kruijff is gegrond.

Conclusie

De klacht van meneer De Kruijff over de politiechef van de politie eenheid Amsterdam is gegrond wegens schending van het vereiste van goede motivering.

De Nationale ombudsman,

Reinier van Zutphen