



# Rapport

**Datum: 3 februari 2003**

**Rapportnummer: 2003/025**

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat een ambtenaar van het Korps landelijke politiediensten (KLPD) op 12 januari 2001 zijn naam als tipgever over misstanden binnen het bedrijf waar hij werkzaam was heeft prijsgegeven aan zijn werkgever, terwijl hem door het KLPD was toegezegd dat zijn naam niet bekend zou worden gemaakt.

## Beoordeling

1. Verzoeker was sinds 1995 in dienst van Q als kapitein werkzaam op het motortankschip X. Op 4 oktober 2000 heeft verzoeker telefonisch bij de waterpolitie te Maarssen (een dienstonderdeel van het KLPD) gemeld dat met medeweten van Q op de X structureel onderbemand en met oververmoeid personeel werd gevaren. Verzoeker sprak bij deze gelegenheid met politieambtenaar H., die hem beloofde dat niet aan Q bekend zou worden gemaakt dat hij bij de waterpolitie had geklaagd. H. beloofde verzoeker verder dat de X wanneer mogelijk zou worden gecontroleerd.

Op 12 januari 2001 heeft H. aan boord van de X een controle uitgevoerd op grond van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Verzoeker was tijdens de controle niet aanwezig op de X. Wel aanwezig waren Q en een collega van verzoeker, stuurman Z.

Korte tijd na 12 januari 2001 heeft Q bij de kantonrechter te Utrecht een verzoek tot ontbinding van de arbeidsovereenkomst met verzoeker ingediend. Bij beschikking van 14 juni 2001 heeft de kantonrechter de arbeidsovereenkomst van verzoeker ontbonden.

Tijdens de procedure voor de kantonrechter werd verzoeker geconfronteerd met schriftelijke verklaringen van Q en Z van 13 januari 2001 (zie Bevindingen, onder **A.3.2.** en **A.3.3.**). In deze verklaringen stellen Q en Z dat H. hen op 12 januari 2001 direct na zijn binnenkomst in de stuurhut heeft gevraagd of Y (verzoeker) aanwezig was, aangezien deze kort daarvoor de waterpolitie had benaderd met het verzoek een grondige controle uit te voeren in verband met vermeende wantoestanden aan boord van de X. Het zou hierbij gaan om overtredingen van het Vaartijdenbesluit en het door de werkgever onderbemand laten doorvaren van de X.

2. Verzoeker klaagt erover dat ambtenaar H. van het KLPD op 12 januari 2001 zijn naam als tipgever over misstanden binnen het bedrijf waar hij werkzaam was heeft prijsgegeven aan zijn werkgever, terwijl hem door het KLPD was toegezegd dat zijn naam niet bekend zou worden gemaakt. Verzoeker stelt hierbij dat hij als gevolg van het optreden van H. enkele dagen na 12 januari 2001 door zijn toenmalige werkgever Q op non-actief is gesteld.

3. Het KLPD heeft naar aanleiding van verzoekers klacht een intern onderzoek ingesteld.

In dit verband is Q op 22 augustus 2001 als getuige gehoord. Hij herhaalde hetgeen hij eerder in zijn schriftelijke verklaring van 13 januari 2001 had gesteld. Verder verklaarde Q dat hij al vóór 12 januari 2001 niet tevreden was over het functioneren van verzoeker. Ook heeft Q tegen de klachtonderzoekers van het KLPD opgemerkt dat hij in het jaar 2000 bij een controle van de Rijksverkeersinspectie (RVI) van één van de controleurs de naam van verzoeker had gehoord als degene die bij hen had geklaagd. Omdat voor hem de maat inmiddels vol was met verzoeker, had hij deze begin januari, dus vóór de controle van de waterpolitie, op non-actief gesteld (zie verder Bevindingen, onder C.2.3.).

Ook Z heeft op 22 augustus 2001 een verklaring afgelegd tegenover medewerkers van het KLPD. In deze verklaring blijft Z bij hetgeen hij eerder op 13 januari 2001 schriftelijk had verklaard. Verder heeft Z Y omschreven als een zeurpiet en als iemand waarmee al vaker problemen waren geweest. Op de vraag van de klachtonderzoekers of Y ten tijde van de controle al op non-actief was gesteld, heeft Z geantwoord dat dat volgens hem op dat moment nog niet het geval was. Ten slotte heeft Z opgemerkt dat hij de indruk kreeg dat H., nadat deze de naam van Y had genoemd als degene die bij de waterpolitie had geklaagd, misschien ineens beseftte dat hij zijn mond voorbij had gepraat (zie verder Bevindingen, onder C.2.4.).

4. In de mutatie die politieambtenaar H. op 4 oktober 2000 heeft opgemaakt naar aanleiding van verzoekers telefonische melding over onderbemanning en oververmoeid personeel op de X, staat vermeld dat Q volgens verzoeker weigert in te gaan op klachten van het personeel.

In een schriftelijke rapportage van 21 februari 2001 heeft H. met betrekking tot de door hem op 12 januari 2001 aan boord van de X uitgevoerde controle onder meer vermeld dat hij tijdens deze controle níet heeft gezegd dat deze naar aanleiding van een melding van verzoeker werd uitgevoerd. Ook heeft hij gerapporteerd niet uit te sluiten dat Q later zijn "gevolgtrekking" heeft gemaakt.

Op 30 augustus 2001 is H. door twee medewerkers van het KLPD gehoord. Bij deze gelegenheid heeft hij verklaard dat hij op 12 januari 2001 de X op het Amsterdam-Rijnkanaal zag varen en aan boord is gegaan. In de stuurhut heeft hij zich aan de twee daar aanwezige mannen, Z en Q, voorgesteld en het doel van zijn komst uitgelegd. H. ontkent dat hij Z en Q op dat moment heeft gevraagd of Y aan boord was. Hij stelt de controle te hebben uitgevoerd, waarna hij nog wat heeft nagepraat met Q. Volgens H. gaf Q tijdens dit gesprek aan dat de X de laatste tijd opvallend veel werd gecontroleerd. Ook zouden ze samen het probleem van de personeelstekorten in de binnenvaart hebben besproken. Naar eigen zeggen heeft H. hierop opgemerkt dat er bemanningen zijn die bij de politie aandacht vragen voor dit probleem. H. zegt echter de naam Y hierbij niet te hebben genoemd. Toen Q en hij het daarna over de aflossing van de aanwezige bemanning hadden en Q hierbij zelf de naam Y noemde, heeft hij gezegd dat Y wel eens contact met hem had opgenomen om het probleem van de bemanningssterkte in de

binnenvaart in het algemeen en het tekort aan politietoezicht hierop aan te kaarten, aldus H. Hij zou echter niet hebben gezegd dat Y hierbij de X in het bijzonder had genoemd, omdat hij begreep dat als hij dat wél had gezegd, de poppen aan het dansen zouden zijn. H. gaat er dan ook vanuit dat Q zelf heeft geconcludeerd dat Y kennelijk de waterpolitie had gebeld om specifiek de X te laten controleren. H. heeft hieraan nog toegevoegd dat het achteraf bezien wellicht jammer is dat hij heeft gereageerd op het door Q noemen van de naam Y (zie verder Bevindingen, onder C.2.5.).

5. Tijdens het onderzoek van de Nationale ombudsman is Z op 4 juni 2002 als getuige gehoord. Ook bij deze gelegenheid verklaarde hij dat H. vrijwel direct na zijn binnenkomst in de stuurhut had gevraagd of Y aan boord was. H. zei dat Y contact had opgenomen met de politie omdat ze zich niet aan de regels zouden houden, aldus Z. Ook herhaalde Z zijn eerdere opmerking van 22 augustus 2001 dat hij het idee had dat H. schrok omdat hij beseftte dat hij zijn mond voorbij had gepraat door naar Y te vragen. Volgens Z zijn hij en Q op 13 januari 2001 samen nagegaan wat er de dag ervoor was gebeurd en hebben ze vervolgens onafhankelijk van elkaar elk een verklaring opgesteld. Z stelt dat hij zich - ondanks het feit dat Q zijn baas is - vrij voelde om zonder beperkingen te verklaren wat hij wilde. Hij staat volledig achter de inhoud van zijn verklaring van 13 januari 2001. Wat betreft de datum waarop verzoeker op non-actief is gesteld, heeft Z verklaard dat dit ongeveer één of twee weken voor de controle moet zijn geweest. Hij stelt dat hij het zich op 22 augustus 2001, toen hij door medewerkers van het KLPD werd gehoord, niet meer precies had kunnen herinneren, maar dat hij het naderhand met Q had besproken en daardoor nu zeker wist dat Y reeds vóór de controle op non-actief was gesteld (zie verder Bevindingen, onder G.).

6. Uit het onderzoek van de Nationale ombudsman is verder onder meer het volgende gebleken. In een brief van Q aan verzoeker van 25 januari 2001 wordt verzoeker uitgenodigd voor een gesprek op 29 januari 2001 in verband met zijn tijdelijke op non-actiefstelling. Op 14 februari 2001 heeft een medewerkster van FNV Ledenservice een brief gestuurd aan Q. In deze brief protesteert de FNV-medewerkster namens verzoeker tegen zijn op non-actiefstelling van 15 januari 2001. De kantonrechter te Utrecht heeft in de ontslagbeschikking van 14 juni 2001 vermeld dat als feit is komen vast te staan - doordat dit feit is erkend, dan wel omdat dit niet, althans onvoldoende, is betwist - dat Q verzoeker op 30 januari 2001 op non-actief heeft gesteld.

7. De korpsbeheerder heeft zich op het standpunt gesteld dat de klacht niet gegrond is. Hij heeft hiertoe aangevoerd dat hij het uitermate onwaarschijnlijk acht dat H., die een langdurige staat van dienst en een onbesproken reputatie als professioneel en integer politiemann heeft, verzoeker als tipgever zou hebben genoemd. Wel vindt hij het minder gelukkig dat H. in het nagesprek met Q de naam van Y ter sprake heeft gebracht als reactie op het door Q noemen van die naam. Verder veronderstelt de korpsbeheerder dat Q naar aanleiding van de desbetreffende opmerkingen over Y, in combinatie met zijn eerdere ervaringen met Y op grond waarvan hij deze al vóór de controle op non-actief had

gesteld, zelf heeft geconcludeerd dat Y ook aanleiding had gegeven voor de controle van de waterpolitie op 12 januari 2001. De korpsbeheerder heeft hierbij nog opgemerkt dat het feit dat de verklaring van Z overeenstemt met die van Q voor hem niet overtuigend kan zijn vanwege de arbeidsverhouding tussen beiden en vanwege de wijze waarop Z zijn verklaring op 13 januari 2001 op schrift heeft gesteld.

8. Op het cruciale punt van het al dan niet door H. noemen van de naam van verzoeker als tipgever voor de controle op 12 januari 2001, staan de lezingen van Q en Z tegenover die van H., terwijl aan geen van de lezingen doorslaggevende betekenis kan worden toegekend. In deze situatie dient de Nationale ombudsman zich van een oordeel te onthouden. Hierbij zijn de volgende feiten en omstandigheden van belang.

Enerzijds kan worden geconcludeerd dat de verklaringen van Q en Z wat betreft hetgeen H. vlak na zijn binnenkomst in de stuurhut over verzoeker zou hebben gezegd consistent en eensluidend zijn. Anderzijds kan worden vastgesteld dat Q al vóór 12 januari 2001 op de hoogte was van het feit dat verzoeker eerder bij de RVI had geklaagd over de situatie aan boord van de X, en dat de werkrelatie tussen Q en verzoeker kennelijk mede als gevolg hiervan al enige tijd was verstoord. Verder staat Z in een ondergeschikte positie tot Q en heeft hij verzoeker omschreven als iemand waarmee al vaker problemen waren geweest. Met name gelet op de inhoud van de schriftelijke verklaringen van Q en Z van 13 januari 2001 kan de Nationale ombudsman zich niet aan de indruk onttrekken dat beide mannen nauw hebben overlegd over de inhoud van hun verklaringen. In feite is daarom in dit geval sprake van een situatie waarin één verklaring tegenover één andere verklaring staat. Hierbij komt dat het niet voor de hand ligt dat een ervaren politieambtenaar als H. zich zo ernstig zou hebben versproken als door Q en Z is verklaard. Gelet op het voorgaande acht de Nationale ombudsman het niet uitgesloten dat de lezing van H. de juiste gang van zaken weergeeft. Het feit dat aannemelijk is te achten dat verzoeker korte tijd ná 12 januari 2001 op non-actief is gesteld in plaats van ervóór, maakt dit niet anders.

De Nationale ombudsman zal zich in dit geval dan ook van een oordeel onthouden.

## **Conclusie**

Over de klacht over de onderzochte gedraging van het Korps landelijke politiediensten, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van dit korps (de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties), wordt geen oordeel gegeven.

## **Onderzoek**

Op 12 juni 2001 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer Y, thans wonende te D., met een klacht over een gedraging van het Korps landelijke politiediensten (KLPD). Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder

van het KLPD (de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties), werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de korpsbeheerder verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Daarnaast werd de betrokken ambtenaar de gelegenheid geboden om commentaar op de klacht te geven. Hij maakte van deze gelegenheid gebruik. Tijdens het onderzoek kregen de beheerder van het KLPD en verzoeker de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren. Ook werd een getuige gehoord.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. Verzoeker berichtte dat het verslag hem geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen. De korpsbeheerder deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen. Politieambtenaar H. gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

## Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

### A. feiten

1. Verzoeker was in dienst van Q als kapitein werkzaam op het motortankschip X. Hij schreef op 12 februari 2001 onder meer het volgende aan het KLPD:

"Ik ben werkzaam op mts X van dhr. Q. Vorig jaar rond oktober heb ik met uw kantoor in Maarssen gebeld vanwege een constante onderbezetting bij ons aan boord.

Toen heb ik gevraagd of er eens controle kon worden uitgeoefend op bemanningssterkte en vaar- en rusttijden.

Dit heb ik gedaan als zgn. klokkenluider, wat door de overheid is gestimuleerd om zo beter op wantoestanden etc. te kunnen reageren.

Door uw ambtenaren werd mij toen anonimiteit beloofd, ik heb hier nog extra op aangedrongen (de namen van de ambtenaren zijn mij bekend). Toen zei men dat er al meer zulke zaken liepen en er zeer discreet met de meldingen werd omgegaan. Tot mijn verbazing werd ik 1½ week geleden door mijn werkgever geconfronteerd met een volledig rapport, door hem opgemaakt, waaruit blijkt dat uw ambtenaren aan boord zijn geweest en het hele verhaal in geuren en kleuren aan mijn werkgever hebben verteld. Hierdoor ben ik op non-actief gesteld waarbij een ander voorval (het schrijven van een incidentenformulier over de stoeve samenwerking op onze losplaats in Amsterdam) als aanleiding is gebruikt. Dat andere voorval was met een goed gesprek opgelost geweest, maar mijn werkgever was zo boos over (volgens hem broedermoord) mijn melding aan jullie dat er waarschijnlijk een onwerkbaar situatie ontstaan is waardoor ik al 4 weken thuis ben.

Vorig jaar in mei en ergens laat in het jaar zijn we 2 x gecontroleerd door de R.V.I. (Rijksverkeersinspectie; N.o.) en beide keren waren we in overtreding (waarbij de eerste keer ook nog gefraudeerd was). Bij ontslag zal mijn kans op een gelijkwaardige baan in de binnenvaart (vrijtijdsregeling e.d.) zeer gering zijn (ik ben ook 46 jaar) zodat mijn hypotheek, pensioenopbouw en mijn inkomensniveau danig in gevaar komen. Ik zou graag uw visie tegemoet zien hierover.

Bij ontslag zie ik geen andere mogelijkheid om u verantwoordelijk te stellen hiervoor en daarvoor de FNV-bond en/of de Nationale ombudsman in te schakelen."

2. In antwoord hierop schreef de korpschef van het KLPD, namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, op 7 juni 2001 onder meer het volgende aan verzoeker:

"Uw klacht heeft betrekking op personeel van de Waterpolitie, dat uw naam als tipgever - over bepaalde misstanden binnen het bedrijf waar u werkzaam was - aan uw werkgever heeft prijsgegeven. Naar de inhoud hiervan heb ik een uitvoerig onderzoek doen instellen. Dit betrof zowel de aard van de klacht die zich als ernstig liet aanzien, als het gegeven dat er meerdere controle- en opsporingsdiensten in betrokken konden zijn.

De klachtonderzoeker Ho. heeft op 28 februari met (u; N.o.) een persoonlijk onderhoud gehad, waarbij u geïnformeerd werd over de zienswijze van de betrokken medewerker, die zich eerder over het incident had verantwoord. Tegelijk heeft u een nadere toelichting op uw klacht kunnen geven.

Uit dit onderzoek is mij gebleken dat u bij de Waterpolitie herhaald telefonisch mededeling hebt gedaan van het structureel onderbemand en met oververmoeid personeel doen varen van een motortankschip door uw werkgever. Hierop werd u uitgenodigd formeel aangifte te doen, waar u vanaf zag. U zei een ogenschijnlijk normale controle aan boord op de Vaartijdenwet voorlopig voldoende te achten. U verzocht de politie nadrukkelijk uw naam aan uw werkgever niet bekend te maken vanwege onmin in uw arbeidsverhoudingen. Ook verklaarde u later zelf dat de kwestie ook reeds bekend was bij de Rijksverkeersinspectie.

Hierop heeft een controle aan het bedoelde schip plaatsgevonden, waarbij uw werkgever navraag deed naar de reden dat hij in korte tijd zo vaak de politie en de Rijksverkeersinspectie aan boord kreeg. Daarop is geantwoord dat in het algemeen de tankervaart prioriteit bij inspecties genoot vanwege de gebruikelijke onderbezetting. Hierbij is uw naam niet genoemd en evenmin is gesuggereerd dat er vanuit de bemanning signalen waren afgegeven op grond waarvan de controle plaatsvond.

Toch bleek uw werkgever u nadien te hebben medegedeeld dat de controle van de politie - naar hun zeggen - op uw verzoek zou hebben plaatsgevonden. Dit gegeven en een oudere onenigheid was voor uw werkgever aanleiding u op non-actief te stellen.

Er blijken aan boord van het betrokken schip vanaf mei tot einde 2000 2 controles te zijn uitgevoerd door de politie en 2 door de Rijksverkeersinspectie. Normaal is ca. 2 controles per jaar.

U blijkt regelmatig te hebben geklaagd over gebrekkig politietoezicht, de teruglopende collegialiteit onder binnenschippers en het ligplaatsenbeleid van Rijkswaterstaat. Ook hebt u meermalen bezwaar gemaakt bij uw werkgever over de onderbemanning. Tot slot is in november 2000 door u 2 ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie aan boord uitgenodigd, wat mogelijk door andere bemanningsleden kan zijn opgemerkt en gemeld aan uw werkgever.

Op grond hiervan is het goed denkbaar dat uw werkgever voor zich de conclusie heeft getrokken dat de controles - mede - door uw toedoen plaatsvonden. In ieder geval blijkt vanwege de politie uw naam niet genoemd."

3.1. Bij brief van 9 juni 2001 reageerde verzoeker hierop onder meer als volgt:

"Betreffende de afhandeling van mijn klacht het volgende: ik begrijp dat er van uw kant van alles wordt gezocht om mijn klacht ongegrond te verklaren en aangezien ik ook begrijp dat in Nederland op deze manier toch geen recht te verkrijgen is, zal ik me genoodzaakt zien om contact op te nemen met de Nationale ombudsman. Vertrouwen in de politie blijkt dus WEER beschaamd te worden.

Ik wilde alleen nog een enkele kanttekening plaatsen bij uw brief en nl. de volgende:

- a. Mijn naam als tipgever is wel degelijk doorgegeven aan mijn werkgever aangezien hij en zijn stuurman afzonderlijk in een verklaring dit hebben getuigd. Mijn werkgever was toen al tegenpartij van mij in een komende rechtszaak (...).
- b. Ik heb maar 1 x bij de waterpolitie een mededeling gedaan over structureel onderbemand en met oververmoeid personeel varen en wel de keer waar deze klacht op is gebaseerd.
- c. Ik heb gevraagd mijn naam niet bekend te maken uit schroom voor onmin in arbeidsverhoudingen.
- d. De zaak was bekend bij R.V.S. (bedoeld is kennelijk de R.V.I.; N.o.) omdat die al 2x proces-verbaal hadden opgemaakt.
- e. Uw agenten hebben schijnbaar moeite met het begrip semi-continu en volcontinu (A2 en B-vaart), daar mij is meegedeeld door ex-werkgever Q dat bij controles hij genoeg personeel zou hebben volgens de RP.



De heer Q heeft een contract met S. op basis van volcontinu en op een volcontinuschip zijn nodig aan bemanning:

1 kapitein (met vaarpapieren)

1 schipper (met vaarpapieren)

1 stuurman (met vaarpapieren)

1 volmatroos (met dienstboek) Of 2 x vaarpapieren en 3 x dienstboek.

Uit diverse ondervinderlijke voorvallen blijkt dat de dienstdoende politieambtenaren de regelingen nog niet eens na urencontroles in het vaartijdenboek juist kunnen interpreteren waardoor er ruimte in de scharrelmarge is.

f. Ik had graag dat mijn meldingen over te beperkt politietoezicht, opmerkingen over het ligplaatsenbeleid bij de Beatrix-sluizen in Vreeswijk niet werden afgedaan als klagen, maar als serieuze meldingen om de veiligheid te bevorderen.

g. Verder moet ik tot mijn spijt concluderen dat uw brief een behoorlijk verwrongen beeld geeft van de feitelijke gang van zaken zoals deze is geweest in de loop van de zaak, maar ik neem maar aan dat u slecht bent geïnformeerd en hoop dat we via de Nationale ombudsman nog terugkomen op deze mijns inziens kwalijke zaak.

Wanneer dit de manier is waarop men met klokkenluiders van plan is om te gaan, zal ik proberen Nederland te waarschuwen voor uw praktijken! Als zeer verontrust burger besluit ik met de volgende zegswijze: Fouten maken is menselijk maar toegeven (en lering trekken) is goddelijk (schijnbaar).

h. U mag van mij weten dat ik via de nieuwsmedia in de openheid ga treden met dit verhaal."

3.2. Bij zijn brief voegde verzoeker een afschrift van schriftelijke verklaringen die zijn oud-werkgever Q in de ontslagprocedure bij de kantonrechter als bewijsstukken had ingebracht. De verklaring van Q van 13 januari 2001 luidt onder meer als volgt:

"Op 12-01-2001 jl. werden wij opgeroepen via de marifoon door het vaartuig P32 van de rivierpolitie met het verzoek of er een medewerker van hun aan boord mocht komen. Schipper Z, welke op dat moment dienst deed, vroeg mij toestemming en ik meldde terug dat dit uiteraard geen probleem was.

Bij mij in de stuurhut kwam een persoon, welke zich voorstelde als dhr. H., medewerker van de rivierpolitie groep Maarssen.

Hij vroeg mij na binnenkomst of schipper Y aan boord was, ik moest deze vraag negatief beantwoorden. Ik vroeg hem naar zijn reden van bezoek, hij gaf hierop als antwoord dat zijn dienst onlangs benaderd was door dhr. Y met het dringende verzoek om aan boord van het mts X te komen voor een diepgaand onderzoek en wel met reden dat het hier ging om een vermeende overtreding van het Vaartijdenbesluit met name art. 23.05, art. 23.06, art. 23.08 en art. 23.10.

Tevens was hierbij door dhr. Y gemeld aan vernoemde dienst dat aan hem de opdracht was gegeven door mij als werkgever, de vernoemde artikelen stelselmatig te overtreden, zulks op straffe van represailles bij het niet voldoen aan deze opdracht.

Na controle van het vaartijdenboek en de overige vaardocumenten volgde een nautisch/sociaal gesprek tussen ons. Na beëindiging van vernoemd gesprek vertrok dhr. H. terug naar het rijksvaartuig P32 onder vermelding dat zij binnenkort terug zullen komen op de vernoemde zaak."

3.3. De verklaring van verzoekers oud-collega Z, ook van 13 januari 2001, luidt onder meer als volgt:

"Op 12-01-2001 kregen wij omstreeks 10.00 uur ter hoogte van de 'Gibo' te Maarssebeek bezoek van het politievaartuig P32. Aan boord kwam een medewerker van de rivierpolitie welke zich voorstelde als dhr. H. Nadat Q en ondergetekende ons ook voorgesteld hadden, vroeg H. of schipper Y ook aan boord was. Q vertelde dat dhr. Y niet aan boord was en of hij een boodschap aan dhr. Y kon doorgeven. H. vond het jammer dat dhr. Y niet aan boord was en vertelde ons dat dhr. Y hen onlangs had gebeld met het verzoek een grondige controle uit te voeren, dit naar aanleiding van vermeende wantoestanden aan boord van het motortankschip X m.b.t. het Vaartijdenbesluit en het feit dat de werkgever hem liet doorvaren met te weinig mensen.

Ik heb het als uiterst onplezierig ervaren dat een collega de rivierpolitie inschakelt om zich tegen zijn werkgever te keren, terwijl deze naar mijn mening altijd het beste voor heeft met zijn mensen, zeker op sociaal en financieel gebied."

## B. Standpunt verzoeker

1. Het standpunt van verzoeker staat samengevat weergegeven onder Klacht.

## C. Standpunt korpsbeheerder

1.1. De korpsbeheerder nam in zijn brief van 8 november 2001 onder meer het volgende standpunt in:

"Zoals u bij brief van 24 juli 2001 door het KLPD is medegedeeld heeft het KLPD naar aanleiding van de klacht van de heer Y het onderzoek heropend daar zijn informatie

aanleiding gaf tot een hernieuwd onderzoek.

Met een medewerker van de Nationale ombudsman is destijds afgesproken de uitslag van dit onderzoek af te wachten. Daar het onderzoek nu is afgerond stuur ik u hierbij een afschrift van de brief zoals deze aan de heer Y is verzonden, met daarin de uitkomst van het heropende onderzoek.

De verzoeker klaagt erover dat een ambtenaar van het KLPD zijn naam als tipgever over misstanden binnen een bedrijf waar hij werkzaam was heeft prijsgegeven aan zijn werkgever, terwijl hem door het KLPD was toegezegd dat zijn naam niet bekend zou worden gemaakt.

Zoals de korpschef KLPD in de afhandelingsbrief aan de heer Y reeds heeft aangegeven, acht ik deze klacht ongegrond."

1.2. Bij zijn standpunt voegde de korpsbeheerder een afschrift van de brief die de korpschef van het KLPD namens de Minister van Binnenlandse Zaken op 9 oktober 2001 aan verzoeker had gestuurd. In deze brief staat onder meer het volgende vermeld:

"Zoals u op 6 juli jl. telefonisch en op 10 juli jl. schriftelijk is medegedeeld, gaf uw informatie aanleiding tot hernieuwd onderzoek.

In overleg met de Hoofdofficier van Justitie van het Landelijk Parket is een oriënterend onderzoek ingesteld door personeel van het Bureau Veiligheid & Integriteit. Hierbij werden achtereenvolgens de door u aangegeven getuigen en de betrokken politieambtenaar gehoord. Inmiddels is dit onderzoek afgerond. Op grond van de resultaten zie ik af van een mogelijk verderstrekkend disciplinair onderzoek, maar kom ik tot een hernieuwde afdoening in het kader van de klachtenprocedure. Na mijn voornemen tot herhaalde afdoening van uw klacht nogmaals voor advies te hebben voorgelegd aan de onafhankelijke Klachtencommissie van het Korps landelijke politiediensten (...), kom ik tot de volgende samenvatting en conclusie.

Uw klacht richt zich tegen de brigadier van de Waterpolitie H. U stelt dat H. tegenover uw werkgever uw naam heeft genoemd als tipgever over bepaalde misstanden naar aanleiding waarvan hij uw werkgever controleerde.

Naar uw klacht heb ik in eerste instantie al vanwege de ernst en aard van uw klacht een uitvoerig onderzoek doen instellen. Ik heb u hierover als volgt geïnformeerd in mijn brief van 7 juni jl (zie hiervóór onder **A.2.**; N.o.).

Uit dit onderzoek is mij gebleken dat u bij de Waterpolitie herhaald telefonisch mededeling hebt gedaan van het structureel onderbemand en met oververmoeid personeel doen varen van een motortankschip door uw werkgever. Hierop werd u uitgenodigd formeel aangifte te doen, waar u vanaf zag. U zei een ogenschijnlijk normale controle aan boord op de

Vaartijdenwet voorlopig voldoende te achten. U verzocht de politie nadrukkelijk uw naam aan uw werkgever niet bekend te maken vanwege onmin in uw arbeidsverhoudingen. Ook verklaarde u later zelf dat de kwestie ook reeds bekend was bij de Rijksverkeersinspectie.

Hierop heeft een controle aan het bedoelde schip plaatsgevonden, waarbij uw werkgever navraag deed naar de reden dat hij in korte tijd zo vaak de politie en de Rijksverkeersinspectie aan boord kreeg. Daarop is geantwoord dat in het algemeen de tankvaart prioriteit bij inspecties genoot vanwege de gebruikelijke onderbezetting. Hierbij is uw naam niet genoemd en evenmin is gesuggereerd dat er vanuit de bemanning signalen waren afgegeven op grond waarvan de controle plaatsvond.

Toch bleek uw werkgever u nadien te hebben medegedeeld dat de controle van de politie - naar hun zeggen - op uw verzoek zou hebben plaatsgevonden. Dit gegeven en een oudere onenigheid was voor uw werkgever aanleiding u op non-actief te stellen.

Uit de door u op 9 juli jl. verstrekte verklaringen van Q en Z blijkt echter, dat H. wel nadrukkelijk uw naam had genoemd als degene, die bij de politie had gevraagd tot controle over te gaan. Het hernieuwde onderzoek richtte zich dan ook allereerst op de verklaringen van deze getuigen.

Op 22 augustus jl. zijn de genoemde getuigen achtereenvolgens gehoord. Daarbij bleek met name uit de verklaring van Q als zijnde uw - inmiddels voormalig - werkgever, dat u ten tijde van de bewuste politiecontrole op 12 januari jl. reeds op non-actief gesteld was, vanwege verstoorde arbeidsverhoudingen. Als een van de redenen voerde de heer Q aan, dat u brieven naar klanten stuurde, waarin u diverse problemen signaleerde, die u eerst met hem had dienen te bespreken. Ook was uw naam reeds gevallen bij een controle van de Rijksverkeersinspectie: een van de betrokken ambtenaren had tegen Q gezegd, dat u bij hen geklaagd had over misstanden aan boord. Vervolgens bevestigen zowel Q als Z hetgeen reeds in hun verklaring van 13 januari jl. staat vermeld nl. dat H. nog voordat hij tot de daadwerkelijke controle overging, al uw naam als tipgever had genoemd.

Daarop is H. op 30 augustus jl. indringend geconfronteerd met dit laatste gegeven, dat haaks staat op zijn eerder afgelegde verklaring. Blijkens zijn verantwoording heeft hij bij binnenkomst in de stuurhut twee personen aangetroffen, van wie hij na kennismaking niet direct begrepen heeft, dat Q de schipper was. Dit werd hem vervolgens duidelijk gemaakt door Z, die op dat moment als stuurman optrad.

H. ontkent nadrukkelijk, dat hij direct naar u gevraagd heeft als zijnde de tipgever. Ook ontkent H. zich alsnog in die zin te hebben versproken, doordat hij bij de persoonlijke kennismaking Q's naam zou hebben verward met uw naam. Er speelde naar zijn zeggen slechts even een misverstand over de functie van Q, maar niet over de naam.

Nadat H. het doel van zijn komst had aangegeven, heeft hij de controle ook uitgevoerd. Naar aanleiding van zijn bevindingen, waarbij hij tekortkomingen vaststelde, heeft hij Q binnenkort een hercontrole aangezegd.

H. stelt dat in het nagesprek - dat volgde op de controle en de genoemde conclusies - door Q wel uw naam is genoemd. Dat gebeurde toen de aflossing van de bemanning ter sprake kwam. Daarop heeft H. - die uw naam ook al in het vaartijdenboekje had gezien - gereageerd met de opmerking, dat hij door u wel eens in het algemeen was gewezen op de problematiek van onderbemanning in de branche en het tekort aan politietoezicht daarop. Bij herhaling ontkent hij ten stelligste uw naam als tipgever voor deze specifieke controle te hebben prijsgegeven. Al eerder in dit nagesprek was door H. in algemene zin aangegeven, dat er door bemanningsleden soms om extra politieaandacht wordt gevraagd.

Tot zover de relevante uitkomsten van het onderzoek naar aanleiding van uw brief van 9 juni jl.

Ik kom nu tot de volgende afweging.

De lezingen van de heren Q en Z tegenover die van H. zijn tegenstrijdig op het punt waarop uw klacht zich concentreert. Deze situatie waarin een getuigenverklaring de lezing van een politieambtenaar weerspreekt, doet zich uiteraard wel vaker voor.

In beginsel wordt aan de verklaring van een politieambtenaar grote waarde gehecht. In dit geval komt daarbij, dat H. een langdurige staat van dienst en een onbesproken reputatie van professioneel en integer politieman heeft. Op grond hiervan kan ik me in alle redelijkheid niet goed voorstellen, dat de toedracht - bij binnenkomst en kennismaking in de stuurhut - zo is geweest als Q en Z in hun verklaring hebben voorgesteld. Ik acht het uitermate onwaarschijnlijk, dat H. - nadat hij begrepen had dat hij op dat moment niet met u van doen had - u met name als tipgever zou hebben genoemd. Wel vind ik het minder gelukkig dat in het nagesprek door H. uw naam - in reactie op Q, die uw naam als eerste noemde - ter sprake is gebracht, zoals hierboven omschreven.

Ik veronderstel dat dit laatste gegeven voor Q - in combinatie met zijn eerdere ervaringen met u, op grond waarvan hij u op dat moment al op non-actief gesteld had - voldoende is geweest om te kunnen concluderen, dat u inderdaad ook aanleiding had gegeven voor deze controle van de Waterpolitie.

Ik wil hierbij nog opmerken dat het feit dat Z overeenkomstig Q verklaart, voor mij niet overtuigend kan zijn vanwege de arbeidsverhouding tussen beiden. Dit klemt temeer, gelet op de manier waarop Z zijn verklaring op 13 januari jl. op papier heeft gesteld.

Daarom acht ik uw klacht - ook na herziening - ongegrond. Hierbij plaats ik nogmaals de kanttekening dat H. zijn uitlatingen in het zogenoemde nagesprek beter achterwege had

kunnen laten. Betrokkene erkent dit laatste overigens zelf ook.

Ik wijs eventuele aansprakelijkheidsstelling jegens de politie van de hand voor de door u ontstane schade bij het verlies van werkgelegenheid. Gebleken is dat het klachtincident geen rol gespeeld heeft bij uw plaatsing op non-actief door Q, zoals uit uw brief van 12 februari jl. opgemaakt zou kunnen worden. Evenmin is - voorzover het aanvullende onderzoek strekte - kunnen blijken, dat het klachtincident de aanleiding of doorslaggevend is geweest voor de uiteindelijke ontbinding van uw arbeidsovereenkomst."

2.1. Na een telefonisch verzoek hiertoe van de Nationale ombudsman heeft de korpschef van het KLPD op 19 december 2001 nog enkele stukken uit het intern klachtdossier overgelegd. Voorzover van belang voor het onderzoek zijn de stukken hieronder vermeld.

2.2. Medewerker L. van Bureau Veiligheid & Integriteit van het KLPD schreef in een intern memo van 19 juli 2001 onder meer het volgende:

"Na bestudering van de aangeleverde papieren kom ik tot het volgende:

1. Op 4 oktober 2000 werd collega H. (beklaagde) van de waterpolitie te Maarssen telefonisch benaderd door Y (klager) met de mededeling dat op het door hem bestuurde schip, X, structureel onderbemand werd gevaren waardoor de aanwezige bemanning oververmoeid moest werken. Y verzocht om controle van de waterpolitie en verzocht tevens zijn naam niet bij zijn werkgever, Q, bekend te maken (...).
2. Het verzoek van Y is per interne (KLPD) mail doorgegeven aan de groepen Alphen a.d. Rijn, Maarssen, Zaandam en Amsterdam (noot L., mij is niet duidelijk of in de bewuste mail de naam van Y is gemeld. De klachtonderzoeker Ho. heeft de mail wel gezien maar rept hier niet over - aandachtspunt). H. heeft van de melding een mutatie opgemaakt.
3. De klachtonderzoeker geeft aan dat Y tenminste tweemaal naar genoemd bureau van de waterpolitie heeft gebeld. Eén keer heeft hij gesproken met H. en de andere keer met collega D. Over het gesprek met D. wordt door de klachtonderzoeker verder niets meer gemeld.
4. Op 12 januari 2001 wordt de X door H. varend aangetroffen en gecontroleerd (...). De schipper-eigenaar, Q, blijkt aan boord te zijn. H. wijst hem op enkele onvolkomenheden welke door Q z.s.m. in orde zullen worden gemaakt. In zijn schriftelijke verantwoording meldt H. dat hij op 12 januari jl. het desbetreffende schip heeft gecontroleerd (kennelijk alleen). Op de vraag van de eigenaar Q waarom de X zo vaak gecontroleerd wordt geeft H. een antwoord in de bewoording die door klager Y regelmatig gebruikt wordt 'onderbemand en oververmoeid'.
5. In zijn brief (met bijlagen) van 10 juni 2001 geeft klager aan dat hij kopieën meestuurt van zijn baas, Q, en een collega Z waarin beiden verklaren dat tijdens de controle van 12

januari 2001 collega H. wel degelijk heeft gemeld dat de door hem uitgevoerde controle op verzoek werd gedaan van schipper Y. Beide verklaringen zouden reeds op 13 januari 2001 'naar waarheid' zijn opgemaakt door voornoemden.

De onder punt 5 genoemde kopieën werpen een nieuw licht op de klacht. De vraag is gewettigd of hier sprake is van:

\_ het schenden van een ambtsgeheim (art 272 Sr);

\_ het opzettelijk onjuist opmaken van een rapport (art 225/226 Sr) mogelijk gepleegd door collega H.

Naar mijn mening zou het bovenstaande in eerste aanleg getoetst dienen te worden bij het LP (Landelijk Parket; N.o.). Mocht het LP geen termen aanwezig achten om tot het instellen van een strafrechtelijk onderzoek over te gaan dan zou alsnog een oriënterend en mogelijk een disciplinair onderzoek kunnen worden ingesteld."

2.3. Op 22 augustus 2001 hebben medewerkers G. en L. van Bureau Interne Zaken van het KLPD verzoekers oud-werkgever Q als getuige gehoord. In het proces-verbaal van verhoor staat als verklaring van Q onder meer het volgende vermeld:

"Ik ben directeur-eigenaar van het ms X. Ik vaar daar zeer regelmatig zelf op. Behalve tijdens het laden en lossen van het schip kan eigenlijk wel gesteld worden dat er continu gevaren wordt. Daartoe wordt er aan boord in shifts van 1 week gewerkt. Na 1 week komt er een nieuwe kapitein met bemanning aan boord.

Een van mijn werknemers was dhr. Y. Deze heeft omstreeks 6 jaar voor mij gewerkt. Y was kapitein aan boord van mijn schip. Als ik erop terugkijk moet ik eigenlijk zeggen dat het tussen Y en mij een soort haat-liefde verhouding was. Ik had de indruk dat Y bepaalde zaken soms niet onder controle kon krijgen. Zolang hij met het schip voer was er meestal niets aan de hand. Maar de problemen ontstonden met medewerkers waar hij niet goed mee overweg kon.

Op een gegeven ogenblik kwam ik erachter dat hij brieven stuurde aan klanten van mij waarin hij diverse problemen signaleerde die hij eerst met mij had moeten bespreken. In zijn belevingswereld waren het grote problemen terwijl mij bij navraag bleek dat er eigenlijk weinig tot niets aan de hand was. Y dacht min of meer dat hij de baas van het schip was. Hij had zichzelf die rol min of meer toebedeeld.

Daarbij ontstonden er problemen tussen Y en het personeel. Dat ontaardde erin dat er mensen bij mij zijn weggelopen. Het is toch al een probleem om goed personeel voor de binnenvaart te vinden. Dus u begrijpt wel dat ik daar niet blij mee was.

Op vrijdag 12 januari 2001 bevond ik mij aan boord van mijn schip de X varende op het Amsterdam-Rijnkanaal in de richting van Amsterdam ter hoogte van Maarssen. Daar werden wij benaderd door een schip van de politie te water de P-32. Een van de bemanningsleden van de waterpolitie, dhr. H., kwam aan boord. Hij wilde een controle uitvoeren. Y was op dat moment niet aan boord. Dhr. H. stelde zichzelf voor bij het aan boord komen. Ik stelde mij uiteraard ook voor. H. vroeg of Y aan boord was. Ik vertelde hem dat Y vrij was. H. gaf aan dat hij graag even met Y gesproken had aangezien die hem gemeld had dat er nogal wat mis was aan boord. H. had waarschijnlijk niet door dat ik de schipper-eigenaar ben van het schip. Ik vroeg of ik hem van dienst kon zijn. Op dat moment trok ik al de conclusie dat Y de waterpolitie in kennis had gesteld dat er dingen mis waren bij mij aan boord. Mogelijk dat Y zichzelf in de klokkenluidersrol wilde plaatsen.

Ik heb tegen H. gezegd dat als hij dacht dat er nogal wat mis was hij van mij de volledige medewerking zou krijgen en alles mocht zien.

De controle is door H. uitgevoerd. Er waren geen serieuze problemen. Na de controle hebben H. en ik een sociaal nautisch praatje gehouden. Daarna is H. vertrokken.

Ik moet u zeggen dat ik vorig jaar al bij een controle van de Rijksverkeersinspectie van een van de controleurs de naam van Y had gehoord als degene die geklaagd had.

Voor mij was de maat met Y inmiddels vol. Ik heb hem begin januari 2001 dus voor de controle van de waterpolitie op non-actief gesteld. Daarna heb ik de kantonrechter gevraagd het arbeidscontract met Y te ontbinden. Volgens mij is de uitspraak ergens in juni 2001 geweest. Ik heb die zaak gewonnen. De kantonrechter oordeelde dat Y zich niet een loyaal werknemer betoond heeft.

Ik moet zeggen dat eind januari 2001 Y en ik een gesprek met elkaar hebben gehad. Dat heeft niet tot een bevredigende oplossing geleid.

U vraagt mij waarom ik op zaterdag 13 januari 2001 een verslag heb gemaakt van de controle van H. Ik zeg u dat ik dat gedaan heb om mijn dossier t.a.v. Y te completeren. Ik heb daar een afschrift van aan mijn advocaat doen toekomen. U heeft een kopie van Y ontvangen. Die kopie heeft hij van zijn advocaat via de FNV ontvangen.

U confronteert mij nu met een uitspraak van H. waarin hij ontkent de naam van Y tegenover mij genoemd te hebben. Ik spreek dat uitdrukkelijk tegen. H. heeft in zijn enthousiasme wel de naam van Y genoemd. Echter het maakte voor mij op dat moment al niets meer uit want ik had Y al op non-actief gesteld. Ik vind het optreden van H. dan ook zeer correct. Het was een open gesprek. H. kwam eerlijk en open over. Ik vind het jammer voor hem dat het zo gelopen is.

Door het vele gezeur van Y heb ik zelfs aan mijn opdrachtgever S. moeten uitleggen wat er precies gaande is. Gelukkig heeft S. het begrepen en heeft het voor mij niet tot problemen



geleid.

Volgens mij is Y inmiddels al weer aan het werk. Bemanningsleden hebben hem gezien in Antwerpen.

Ik moet u zeggen dat de sfeer inmiddels aan boord weer heel ontspannen is sinds Y weg is."

2.4. Op 22 augustus 2001 hebben medewerkers G. en L. van Bureau Interne Zaken van het KLPD tevens verzoekers oud-collega Z als getuige gehoord. In het proces-verbaal van verhoor staat als verklaring van Z onder meer het volgende vermeld:

"Ik ben werkzaam bij het scheepvaartbedrijf Q b.v. als schipper-stuurman sinds ongeveer 3 jaar. Op vrijdag 12 januari 2001 was ik in dienst op het ms X toen wij controle kregen van de waterpolitie. Ik was op dat moment roerganger. Een politiemann kwam aan boord en direct daarop in de stuurhut waar ook de eigenaar Q aanwezig was. Q heeft met name het gesprek gevoerd, maar omdat ik erbij was heb ik het een en ander opgevangen. Nadat de politiemann zich had voorgesteld als H. en wij op onze beurt ons bekend hadden gemaakt, vroeg hij of de heer Y aanwezig was. Q zei daarop dat Y in een andere ploeg zat en vrij was. Voorzover ik me kan herinneren was dat ook inderdaad het geval. Op uw vraag of op dat moment Y door de eigenaar Q al op non-actief gesteld was antwoord ik dat volgens mij dat toen nog niet het geval was.

H. zei daarop dat hij het jammer vond dat Y er niet was, omdat Y de politie had gevraagd een grootscheepse controle op de X uit te voeren omdat Y van mening was dat er dingen niet in orde waren aan boord. Tegelijk dacht ik waarom doet iemand zo'n melding aan de politie. Aan de ene kant maakten we met Y wel meer problemen mee.

Ik zou Y als een enorme zeurpiet willen omschrijven. Hij was ook nogal wisselvallig hoewel hij in beginsel toch wel een goede kapitein is. Hij is een goede varensman maar maakte bijvoorbeeld problemen als we niet direct toegang tot een sluis kregen, dan had de sluiswachter het weer gedaan. Ondanks dit verwacht je toch niet dat zo iemand de politie inseeint over dingen die volstrekt niet waar zijn.

Q reageerde nogal verbaasd en ook wat verontwaardigd. Wat ik er verder van gezien en gehoord heb terwijl ik mijn aandacht bij het roer had, is dat H. een administratieve controle heeft uitgevoerd die misschien al met al een uur geduurd heeft. Daarna is hij weer van boord gegaan. Daarna hebben we nog even nagepraat over het gebeuren en met name de rol van Y hierin.

De volgende dag hebben we allebei iets ervan op papier gezet waarschijnlijk op initiatief van Q. Ik heb toen mijn eigen verhaal - dat u ook in uw dossier heeft - getypt en dat vervolgens aan Q gegeven.

Meer heb ik over deze gebeurtenis niet te verklaren.

Recentelijk heb ik Y aan de wal bij de (...) raffinaderij in Antwerpen gezien. Ik veronderstel dat hij mogelijk al weer aan de slag is en niet meer werkloos thuis zit.

Op uw vraag of H. de naam van Y genoemd heeft bij binnenkomst als degene die de politie over onregelmatigheden bij ons aan boord had ingeseind, moet ik bevestigend antwoorden. Deze binnenkomst verliep eigenlijk heel ontspannen, alhoewel ik toch ook nog het volgende wil opmerken. Toen Q zich als eigenaar bekend maakte, kreeg ik toch een beetje de indruk dat H. ineens misschien besepte dat hij zijn mond voorbij gepraat had door de naam van Y op deze manier te noemen."

2.5. Medewerkers L. en W. van Bureau Veiligheid & Integriteit van het KLPD hebben op 30 augustus 2001 betrokken ambtenaar H. verhoord. In het proces-verbaal dat van dit verhoor is opgemaakt, staat als verklaring van H. onder meer het volgende vermeld:

"Ik ben als eerste medewerker in de rang van brigadier van politie werkzaam bij de dienst Waterpolitie (...) van het KLPD.

Omstreeks oktober 2000 werd ik gebeld door ene Y, die vaart op het motortankschip X, met een tweeledig verhaal. Ten eerste gaf hij aan dat hij in een ernstig arbeidsconflict was gewikkeld met zijn baas. Dit hield - volgens hem - verband met het feit dat hij regelmatig aan zijn baas had aangegeven dat hij structureel moest varen met te weinig mensen aan boord en dat die mensen daardoor oververmoeid waren. Ten tweede had het verband met het feit dat Y vond dat de binnenvaart in z'n algemeenheid met dit probleem kampt en dat de politie daar te weinig aan doet, waardoor dit probleem blijft voortbestaan. Dat laatste ben ik grotendeels met Y eens. Er wordt doorgaans te weinig op dit soort zaken gecontroleerd, mede door gebrek aan personeel en kennis op het gebied van de wetgeving met betrekking tot de continu-vaart, waaronder de vaart met dit soort tankers valt.

Dat Y bij mij uitkwam bij dit telefoongesprek was op zich geen toeval, daar ik binnen onze unit docent ben en daardoor ook meer kennis heb op het gebied van de Wet Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart. Ik heb zelfs in 1995 personeel van de Arbeidsinspectie en de Rijksverkeersinspectie op het gebied van deze wet opgeleid. Ik heb Y toegezegd dat ik - bij gelegenheid - de X nader zou inspecteren. Y verzocht mij zijn naam niet te noemen en niet over ons telefoongesprek te spreken in de richting van zijn baas.

Op 12 januari jl. zag ik tijdens de surveillance met de P32 de X varen op het Amsterdam Rijnkanaal. Ik ben - nadat ik via de marifoon daarvoor toestemming had gevraagd en gekregen - alleen aan boord gegaan van de X. Dat is ook gebruikelijk.

Nadat ik aan boord was ben ik zelfstandig naar de stuurhut gegaan. Ik trof daar twee mensen aan. Zoals gebruikelijk heb ik mij daar eerst voorgesteld. De jongste van de twee

mensen fungeerde als schipper, dat wil zeggen dat hij het vaartuig bestuurde. Later bleek dat die schipper Z was. De ander bleek achteraf de schipper-eigenaar van het schip te zijn. Ik wist dat bij binnenkomst in de stuurhut niet.

Z deelde mij wel mede dat de andere aanwezige man dé schipper was, zoals wij dat noemen: de gezagvoerend schipper.

Als u mij vraagt of ik toen heb gevraagd of Y aan boord was, dan kan ik u zeggen dat dat beslist niet het geval is geweest. Pertinent niet. Ik heb uitgelegd dat ik een controle wilde uitvoeren met betrekking tot de Wet Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart. Daarvoor heb ik gevraagd naar het zogenaamde vaartijdenboek. Daarin staan o.a. de gegevens van de schipper en de bemanningsleden, de vaartijden en plaatsen die bezocht zijn of waarnaar men onderweg is en de rusttijden. Dat is mij ter hand gesteld. Voorts de soort exploitatie van het schip. Hier stond ingevuld 'B', hetgeen inhoudt dat het schip werd gebruikt voor volcontinue vaart.

Ik constateerde dat het schip met één man onderbemand was en dat één van de aanwezigen niet de juiste scheepvaartpapieren had. Ik heb tegen Q gezegd dat hij binnenkort een hercontrole kon verwachten.

Zoals gebruikelijk wordt na zo'n controle met de schipper - onder het genot van een kopje koffie - nog wat nagepraat. Ook in dit geval. De gezagvoerend schipper, Q, gaf hierbij aan, dat hij het in feite onzin vond om met de vereiste bemanningssterkte te varen in dit soort vaart. Hij legde ook tijdens dit gesprek uit, hoe hij de rusttijd - tweemaal 6 uren onafgebroken - invulde in de diensten.

Q gaf aan dat de X de laatste tijd opvallend veel werd gecontroleerd. Het schip was in de maanden daarvoor ook al tweemaal door de Rijksverkeersinspectie bezocht.

Wij spraken ook over het probleem van de personeelstekorten en dus de bemanningssterkte in z'n algemeenheid in de branche. Ik haakte daarop in in de trant van 'er zijn wel bemanningen die zich daarover in de richting van de politie uiten en daar extra aandacht van de politie voor vragen'. Daarbij is door mij de naam Y niet genoemd.

Toen wij het hadden over de aflossing van de aanwezige bemanning noemde Q zelf de naam Y. Ik zag zelf in het vaartijdenboekje dat Y de andere gezagvoerend schipper was. Toen die naam viel heb ik gezegd, dat Y wel eens contact met mij had opgenomen en het probleem van de bemanningssterkte in de branche in z'n algemeenheid en het tekort aan politietoezicht hierop had aangekaart. Ik heb niet gezegd dat Y dat zou hebben gezegd over de X in het bijzonder. Ik begreep wel dat - als ik dát zou hebben gezegd - je de poppen aan het dansen zou hebben.

Het feit dat Q en Z nu beweren dat ik in het hiervoor bedoelde gesprek zou hebben gezegd dat Y mij had gebeld om specifiek de X te (laten) controleren omdat hij over de sterkte van

de bemanning een conflict had met de eigenaar van het schip, is niet juist. Dat is kennelijk de conclusie geweest van Q zelf.

Dat Z dit ook zegt, heeft wellicht te maken met het feit dat er een gezagsverhouding bestaat tussen Q als chef en Z als personeelslid. Het vervelende in dit soort situaties is dat ik daar alleen stond en niet een collega als getuige van het verloop van het gesprek had.

Achteraf gezien is het wellicht jammer dat ik heb gereageerd op de naam Y."

#### D. Reactie verzoeker

1. Verzoeker reageerde bij faxbericht van 7 februari 2002 onder meer als volgt op het standpunt van de korpsbeheerder:

"1. Reactie op proces-verbaal opgemaakt op 22 augustus 2001 te Rozenburg.

Hierin staan een stel grove verdraaiingen (leugens) betreffende het verloop van de hele zaak.

a. Ondergetekende heeft NOOIT brieven gestuurd naar klanten betreffende de incidenten waardoor ik o.a. op non-actief ben gesteld. Deze brief is naar Q en naar onze bevrachter gestuurd, en Q liet mij dezelfde dag weten dit een juiste gang van zaken te vinden.

De volgende dag, net voor wij afgelost werden belde onze bevrachter dat ze graag een wat uitgebreidere versie wilden. Deze heb ik nog gemaakt en doorgefaxt waarna deze is gescreend door bevrachter, daarna door opdrachtgever S., in orde bevonden en doorgestuurd naar de klant. Het opmaken van incidentenformulieren behoort tot onze plicht, opgelegd door de S.

b. Problemen met personeel waren er niet, aangezien ik met een aantal van de toenmalige personeelsleden nog steeds een zeer goed contact onderhoud.

c. Geen serieuze problemen aan boord? Zie de verklaring opgemaakt door betreffende waterpolitie!

d. Ik ben op non-actief gesteld NA vrijdag 12 januari en wel op maandagavond 15 januari. Zie de bijgesloten bijlage van mijn advocaat (zie hierna, onder **D.2.1.**; N.o.) welke nooit is tegengesproken in het proces van mijn ontslag. Q creëert een regelrechte leugen door te zeggen dat ik daarvoor al op non-actief was gesteld.

e. Bijgevoegd de vonniswijzing waarin blijkt dat dankzij zijn financiële - geringe - draagkracht Q niet is veroordeeld tot het betalen van de complete door ons geëiste vergoeding.

Hieruit en uit de brief van mijn advocaat aan Q van 14 februari blijkt dat deze werkgever net als veel andere particuliere tankvaartondernemers er gewoon maffia-praktijken op nahoudt (en dit is uit ervaring gesproken, zelfs beaamt door FNV die e.e.a. hebben onderzocht waaruit blijkt dat bij praktisch elke particuliere tankvaartondernemer onregelmatigheden betreffende personeel zijn). Een wonder dat er geen personeel te krijgen is...

2. Ik heb deze verklaring geschreven omdat in bepaalde stukken een totaal negatief beeld van mij wordt bij elkaar gelogen en ik ben ten zeerste bereid mij mondeling MET getuigen (S., (...) en ex-personeel) met hand en tand te verdedigen tegen valse aantijgingen.

Inderdaad heb ik momenteel ander werk maar financieel ben ik er ca. 250 euro netto per maand op achteruit gegaan, dus heb ik terdege schade geleden van het aan de kaak stellen van onwettige, onveilige situaties die ik als klokkenluider had gemeld. Zelfs na opnieuw ondervraagd te zijn hebben Q en Z NOG aangegeven dat de agent zijn mond heeft voorbijgepraat."

2.1. Bij zijn reactie voegde verzoeker een afschrift van een brief die een medewerkster van FNV Ledenservice op 14 februari 2001 namens hem aan zijn toenmalige werkgever Q had gestuurd. In deze brief staat onder meer het volgende vermeld:

"Cliënt werd door u op non-actief gesteld d.d. 15 januari jl. Alhoewel cliënt u reeds eerder schriftelijk en wel op 30 januari jl. heeft laten weten daarmee niet akkoord te kunnen gaan, hecht ik eraan namens cliënt nogmaals te protesteren tegen deze non-actiefstelling, omdat naar mijn oordeel geen rechtsgeldige reden voor een dergelijk besluit aanwezig is.

Ik wijs u erop dat u gedurende deze non-actiefstelling de uit de arbeidsovereenkomst voortvloeiende verplichtingen onverkort dient na te komen. Mocht u hiermee in gebreke blijven, dan ben ik genoodzaakt rechtsmaatregelen te treffen.

Cliënt is en blijft bereid zijn werkzaamheden te verrichten. Ik verzoek u derhalve - en sommeer u voorzover vereist - cliënt in de gelegenheid te stellen de overeengekomen werkzaamheden te hervatten. Cliënt zal bij eerste oproep van uw kant weer op het werk verschijnen. Mocht u cliënt niet binnen vijf dagen na dagtekening hebben opgeroepen voor hervatting van de werkzaamheden, zal hem worden geadviseerd nadere rechtsmaatregelen te (laten) nemen."

2.2. Ook voegde verzoeker bij zijn reactie een afschrift van de ontslagbeschikking van de kantonrechter te Utrecht van 14 juni 2001 waarin onder meer het volgende staat vermeld:

"Motivering

1.

Q verzoekt ontbinding van de arbeidsovereenkomst primair wegens dringende reden, subsidiair wegens wijziging van omstandigheden.

Ter toelichting op het verzoek stelt zij dat Y al geruime tijd niet naar behoren functioneerde (roekeloos varen, ontoelaatbaar autoverkeersgedrag, het verbaal onheus bejegenen van personeel en derden, slaan van een personeelslid, onaanvaardbare werkinstelling. éénmaal niet op het werk verschijnen etc.). Een tweetal incidenten (correspondentie met O. en het contact opnemen met de rivierpolitie teneinde een inspectie van het door hem bestuurde vaartuig te bewerkstelligen) heeft geleid tot het besluit om Y op 30 januari 2001 te schorsen en ontslag aan te vragen.

2.

Y voert verweer. Hij betwist alle hem gemaakte verwijten, heeft een andere lezing van de (meeste) voorvallen. Hij stelt dat hij jarenlang onder uiterst belastende (soms onverantwoordelijke) omstandigheden heeft moeten werken. Hij heeft steeds naar behoren gefunctioneerd. Ingeval van de toewijzing van het verzoek maakt hij aanspraak op een vergoeding van f 175.000,- bruto (C=2).

3.

De volgende feiten zijn komen vast te staan omdat deze zijn erkend, dan wel omdat deze niet, althans onvoldoende, zijn betwist.

Y (...) is op 1 september 1995 in dienst getreden bij Q in de functie van kapitein op het motortankschip X. Het laatstgenoten salaris bedraagt f 9.000,- bruto per maand. Y en de directeur/eigenaar van Q (de heer Q) fungeren om de week (elkaar afwisselend) een week als kapitein van de X. Die week zijn zij fulltime op het schip aanwezig. De X vervoert ten behoeve van S. brandstof van Rotterdam c.q. Vlissingen naar Amsterdam. Het met S. gesloten contract verplicht Q (feitelijk) volcontinue te varen. Er zijn twee groepen bemanning (elk 3 à 4 personen) die elkaar afwisselen. Begin januari 2001 hebben zich twee incidenten voorgedaan. Bij brief van 8 januari 2001 heeft Y een klacht ingediend bij O. (de door S. aangewezen lader en lossen) over een aantal incidenten. Hij heeft hierbij gesuggereerd dat hij sprak namens Q, terwijl dit niet het geval was.

Y heeft contact opgenomen met de rivierpolitie en gemeld dat het schip structureel onderbemand vaart en het vaartijdenbesluit wordt overtreden. Van deze 'aangifte' heeft Y Q geen mededeling gedaan. Op 12 januari 2001 heeft de rivierpolitie een inspectie bij de X uitgevoerd. Er is een overtreding (onderbemanning) geconstateerd waarvoor Q is gedagvaard.

Op 30 januari 2001 heeft Q een gesprek gevoerd met Y, deze incidenten besproken, en hem vervolgens op non-actief gesteld. Q is sedert 21 februari 2001 arbeidsongeschikt. De arbeidsmarkt kent een tekort aan kapiteins.

4.

Uit hetgeen ter zitting is gesteld en toegelicht heeft de kantonrechter geconcludeerd dat een zinvolle voortzetting van het dienstverband niet meer mogelijk is. Dit rechtvaardigt een toewijzing van het verzoek.

5.

Met betrekking tot de vergoeding wordt het volgende overwogen.

Partijen maken elkaar ernstige verwijten. Met betrekking tot de twee recente incidenten, die Q aan het verzoek ten grondslag legt, overweegt de kantonrechter dat de handelwijze van Y niet los kan worden gezien van zijn frustratie over de door hem als zeer belastend ervaren arbeidsomstandigheden. Omtrent de overige incidenten heeft Y een andere lezing die de ernst van de gemaakte verwijten in belangrijke mate relativeert. Overeind blijft wel dat Y niet steeds loyaal (uitsluitend) de belangen van Q heeft gediend hetgeen van hem, als werknemer, in beginsel wel verlangd kan worden. Anderzijds verwijt Y Q dat er onder zeer belastende omstandigheden moet worden gewerkt hetgeen incidenteel zelfs gevaarlijke situaties oplevert.

Onbetwist is dat er onderbemand is gevaren. Over de frequentie hiervan verschillen partijen van mening. Q beroept zich op overmacht (er is geen personeel te vinden) en de onmogelijkheid om het schip stil te leggen in verband met de verplichtingen jegens de opdrachtgever en de dan optredende verliezen. Uit hetgeen ter zitting hieromtrent is gesteld heeft de kantonrechter de overtuiging gekregen dat de werkomstandigheden zwaar waren en dat Q - die inmiddels heeft besloten geen nieuwe werkkring als kapitein te zoeken - hier - ondanks zijn lange ervaring - niet meer tegen opgewassen is. Voor beide partijen geldt dat de gemaakte verwijten gedeeltelijk terecht en gedeeltelijk onterecht zijn. Er is in deze geen der partijen een overwegend verwijt te maken. In beginsel kan Y snel elders een vergelijkbare werkkring als kapitein vinden. Het is zijn eigen keuze om een werkkring in een andere branche te zoeken. Dat dit moeilijk is en hij wellicht enige tijd werkloos zal zijn is een omstandigheid die voor zijn risico komt mede gelet op de financiële - geringe - draagkracht van Q stelt de kantonrechter de vergoeding vast op f 75.000,- bruto.

Beslissing:

De kantonrechter:

stelt Q in de gelegenheid tot uiterlijk 25 juni 2001 het verzoek in te trekken;

en voor het geval het verzoek niet tijdig wordt ingetrokken:

ontbindt de arbeidsovereenkomst tussen partijen met ingang van 1 juli 2001;

kent aan Y ten laste van Q een vergoeding toe van f 75.000,- bruto en veroordeelt Q tot betaling van deze vergoeding aan Y;

compenseert de proceskosten in die zin, dat partijen de eigen kosten dragen;

en voor het geval het verzoek tijdig wordt ingetrokken:

veroordeelt Q in de proceskosten aan de zijde van Y, tot de uitspraak van deze beschikking begroot op f 600,- aan salaris gemachtigde."

3. In aanvulling hierop wees verzoeker er bij faxbericht van 8 februari 2002 nog op dat stuurman Z op 22 augustus 2001 tegenover medewerkers van het KLPD heeft verklaard dat verzoeker bij de controle op 12 januari 2001 nog niet op non-actief was gesteld (zie hiervóór, onder C.2.4.).

#### E. Reactie korpsbeheerder

1. De korpsbeheerder reageerde bij brief van 25 maart 2002 onder meer als volgt op de reactie van verzoeker:

"Naar aanleiding van uw brief van 21 februari 2002 (...) waarin u mij vraagt om een reactie op hetgeen verzoeker als commentaar naar voren heeft gebracht op mijn brief aan u van 12 november 2001, deel ik u het volgende mede.

U verzoekt daarbij met name in te gaan op het door klager vermelde omtrent de datum dat hij op non-actief werd gesteld.

Uit de processen-verbaal van het verhoor van de heren Q en Z, die werden opgemaakt in het kader van een intern oriënterend onderzoek (...), blijkt dat de heer Q geen uitsluitel geeft over de datum van het op non-actief stellen. De heer Q noemt achtereenvolgens het incident van 12 januari 2001, waarbij een functionaris van de Waterpolitie van het Korps landelijke politiediensten betrokken was, en een controle van de Rijksverkeersinspectie in 2000, waarbij hij de naam van klager ook als tipgever had gehoord. De heer Q zegt vervolgens dat hij de klager begin januari, voor de controle van de Waterpolitie, op non-actief heeft gesteld. Desgevraagd zegt hij de verklaringen van 13 januari 2001, betreffende de gebeurtenis van 12 januari 2001 van hemzelf en van de heer Z, te hebben opgesteld ter completering van het dossier tegen klager. De heer Q stelt nogmaals nadrukkelijk dat hij klager al op non-actief had gesteld nog voordat er controle van de Waterpolitie bij hem aan boord plaatsvond.

Overeenkomstig klager in zijn brief van 8 februari jl. aangeeft, blijkt uit het getuigenverhoor dat de heer Z stelt, dat volgens hem klager op 12 januari 2001 nog niet op non-actief was gesteld.



De brieven van klager aan u en het arbeidsrechtelijke geschil van klager met zijn werkgever de heer Q, geven mij geen aanleiding hierop nog nader te reageren dan wel mijn eerdere mening over het optreden van de betrokken functionaris van de Waterpolitie op 12 januari 2001 te herzien."

2.1. Na een telefonisch verzoek hiertoe van de Nationale ombudsman faxte de korpsbeheerder op 18 april 2002 nog de volgende op de zaak betrekking hebbende stukken:

2.2. In een mutatierapport van politieambtenaar Ho. van 4 oktober 2000 staat onder meer het volgende vermeld:

"Doet telefonisch schipper Y uit IJ., van het mts X aangifte van het feit dat dit schip met medeweten van de eigenaar Q uit Gx (...) structureel met 3 man in de volcontinu-exploitatie kerosine vaart tussen Rotterdam en Amsterdam. Q weigert op de klachten van het personeel i.v.m. oververmoeidheid en onderbemanning (moet zijn 2 schippers, 1 stuurman en 2 matrozen c.q. 1 matroos en 1 li. matroos van 18 jaar OF: 2 schippers, 1 stuurman met schippersdiploma, 1 matroos) in te gaan en zegt 'genoeg' bemand te zijn.

Door Y wordt meegedeeld dat zij als zombies in de stuurstoel zitten omdat uiteraard i.v.m. de onderbemanning van 1 c.q. 2 man de rusttijdenbepalingen niet nageleefd kunnen worden.

In het VT-boek zou regelmatig boven de bladzijde twee 'exploitatiebewijzen' (A-2 en B) worden ingevuld. Het schip heeft een tachograaf!

Beloofd e.e.a. bekend te maken en wanneer mogelijk het schip te (laten) controleren.

Advies: bij controle alle gegevens van de Dienstboekjes te noteren, een tacho-uitdraai van bv. 2 weken uit te laten draaien en het VT-boek in te nemen en na kopiëring van bv. de laatste twee weken terug te geven.

Met R.V.I. wordt contact opgenomen."

2.3. In een mutatierapport van politieambtenaar H. van 12 januari 2001 staat onder meer het volgende vermeld:

"Zie het mts X varen op het ARK t.h.v. Maarssen ri. N. Door de 2e schipper Y was enige tijd geleden verzocht eens een controle uit te voeren i.v.m. de VT-wet. Laatste SCS was ongeveer 2 maanden geleden uitgevoerd en ambt. C. van de R.V.I. was ook langs geweest. Tref het: schipper/eigenaar Q was a/b. Men is met 2803 ton jetbenzine onderweg van Pernis naar O. te Asd. Varen in vast contract voor S. normaal in de 'B'-vaart met tacho a/b. Tacho: Nautic nr. (...) met attest van 18-11-99. Schipper zegt in de 'A-2' te varen doch

in het VT-boek staat 'B'-vaart. Men heeft woensdag jl. gewisseld van bemanning en vaar- en rusttijd conform de 'A-2' exploitatie zijn goed nageleefd nadien. A/b zijn nu 2 schippers, 1 vmt en een lmt OC. Van deze laatste: De. is het DB (...) voor het laatst gestempeld 23-3-99. Kan als MT varen. Sch. beloofd gelijk actie te ondernemen. De bemanning voor 'A-2'-Groep 3 is voldoende, temeer: daar van de MT-ontheffing van art. 16A Rvbb gebruik gemaakt kan worden. Dit is voor de 'B'-vaart niet mogelijk. Verder zou de bemanning dan een Stm en een Mt missen. Daarom schipper Q even wakker gemaakt m.b.t. het invullen van de juiste exploitatiecode. In de (...) (onleesbaar; N.o.) blijkt een V-snaar van een stilstaande generatordiesel (SB) juist te zijn vernieuwd doch de beschermkap staat er nog naast. N.a.v. schilderwerkzaamheden staat het achterkenteken niet op het schip. Schipper beloofd alles snel te zullen laten herstellen. Hercontrole beloofd. SCS en TMC opgemaakt."

2.4. In een rapport van 22 februari 2001 schreef politieambtenaar H. onder meer het volgende:

"Ik, H., brigadier van politie, dienstdoende bij het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Unit IJmond (Waterpolitie), Groep Maarssen, rapporteer het volgende.

Rapporteur is voor de Unit IJmond en overigens ook voor externe contacten vraagbaak en docent met betrekking tot de Wet vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart. Alzo worden in het algemeen problemen en vragen waarop geen of gedeeltelijk een juridisch antwoord bestaat mij voorgelegd.

Op woensdag 4 oktober 2000 omstreeks 14.00 uur werd mij telefonisch aan het bureau te Maarssen door een man meegedeeld dat hij aangifte wilde doen van het feit dat op het motortankschip X scheepsnummer (...) waarop hij als zetschipper in loondienst was aangesteld structureel onderbemand en oververmoeid door de bemanning werd gewerkt. Door de man werd meegedeeld dat hij in onmin leefde met de eigenaar van het schip omdat deze niet op de klachten wenste in te gaan. De man gaf mij op te zijn:

Y, (...), van beroep schipper en als zodanig in loondienst bij Q, zelf wonende (...) te IJ.

Nadat ik de man had meegedeeld, dat hij voor zijn echte aangifte in persoon zou moeten verschijnen en de aangifte zou moeten ondertekenen verklaarde hij nu, dat een controle aan boord door een politieambtenaar voorlopig voldoende was. De man verzocht zijn identiteit niet bekend te maken daar zijn arbeidsconflict met zijn werkgever dan nog meer zou escaleren.

Na onderzoek blijkt de eigenaar en werkgever van de X te zijn:

Q, (...), van beroep schipper en ondernemer, wonende (...) te Gx.

Van het verzoek van Y is per mail kennis gegeven aan de Groepen Alphen aan de Rijn, Maarssen, Zaandam en Amsterdam.

Op vrijdag 12 januari 2001 heb ik, rapporteur, aan boord van de X een nader onderzoek ingesteld. Naar later zou blijken, was de man die verklaarde schipper te zijn Q zelf. Tijdens deze controle, welke in normale harmonie plaatsvond, vroeg de schipper, waarom zijn schip op korte termijn zo vaak politie- en R.V.I.-ambtenaren aan boord kreeg. Door mij is verklaard dat de tankvaart in de continuevaart landelijk aandacht kreeg omdat er signalen binnenkwamen dat er onderbemand c.q. oververmoeid geëxploiteerd zou worden.

Ik verklaar met nadruk, dat door mij aan Q niet is meegedeeld, dat deze controle op uitdrukkelijk verzoek van Y werd uitgevoerd.

Dit sluit de mogelijkheid niet uit, dat Q later zijn gevolgtrekkingen heeft gemaakt en zijn vermoeden bewaarheid zag. Het was in het algemeen bekend, dat al lange tijd Q en Y een ernstig verstoorde arbeidsverhouding hadden.

Tijdens deze controle bleek dat de geconstateerde overtredingen niet ernstiger waren dan gebruikelijk in deze exploitatie en dat van oververmoeidheid niets is gebleken."

F. reactie betrokken ambtenaar h.

1. Politieambtenaar H. reageerde bij brief van 11 mei 2002 onder meer als volgt op de klacht:

"Teneinde een zo groot mogelijk objectief gestaafde beslissing te kunnen vormen doe ik als bijlagen (...) enige m.i. van belang zijnde stukken bij deze brief. Mogelijk dat enige stukken reeds in uw bezit zijn doch ik vond deze niet als bijlagen bij uw brief.

Inhoudelijk m.b.t. deze zaak verwijs ik naar de genoemde bijlagen. Met nadruk verwijs ik tekstueel naar die gedeelten waarbij blijkt dat van diverse mededelingen, aangiften en controles, betreffende de combinatie van het mts X en de heer Y, officieel notitie is gemaakt in het bedrijfsrapportagesysteem 'X-Pol'. Dit systeem is landelijk door politieambtenaren van het Korps Landelijke Politiediensten in te zien. Alzo was het feit dat de heer Y een arbeidsconflict met zijn werkgever had en niet tevreden was over de bedrijfsexploitatie door Q en het politietoezicht daarop een feit van algemene bekendheid.

(...)

Overigens is na herhaald onderzoek door personeel van het Bureau Veiligheid & Integriteit van het Korps voornoemd (...) per brief d.d. 9 oktober 2001 (...), namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, (...) aan de heer Y meegedeeld dat zijn klacht ongegrond is gebleken."

2.1. Bij zijn reactie voegde H. onder meer enkele stukken die niet eerder door de korpsbeheerder waren overgelegd. Voor zover van belang voor het onderzoek worden deze stukken hieronder vermeld.

2.2. In een rapport van 21 februari 2001 - kennelijk is dit een meer uitgebreide versie van het rapport dat hiervóór onder E.2.4. staat vermeld - schreef politieambtenaar H. onder meer het volgende:

"Ik, H., brigadier van politie, dienstdoende bij het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Unit IJmond (Waterpolitie), Groep Maarssen rapporteer het volgende.

Rapporteur is voor de Unit IJmond en overigens ook voor externe contacten vraagbaak en docent met betrekking tot de Wet Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart. Alzo worden in het algemeen problemen en vragen waarop geen of gedeeltelijk een juridisch antwoord bestaat mij voorgelegd.

Op woensdag, 4 oktober 2000 omstreeks 14.00 uur werd mij telefonisch aan het bureau te Maarssen door een man meegedeeld dat hij aangifte wilde doen van het feit, dat op een motortankschip waarop hij als zetschipper was aangesteld structureel met 3 bemanningsleden in de exploitatiewijze 'continue-vaart' ('B') werd gevaren. Verder zou in het Vaartijdenboek een dubbele exploitatiewijze worden vermeld en de bemanning tengevolge van te weinig rust oververmoeid zijn. De man vertelde voorts dat hij een arbeidsconflict had met de eigenaar van het schip genaamd Q uit Gx. Deze zou niet op zijn klachten willen ingaan.

Nadat ik de man had meegedeeld dat voor een echte aangifte hij deze in persoon moest doen en ondertekenen, verklaarde hij dat een controle aan boord van het schip door een politieambtenaar voorlopig voldoende was. De man klaagde verder over het feit dat collega-schippers alle wettelijke voorschriften aan hun laars laptten en de politie daar weinig aan deed. De man gaf op te zijn:

Y, (...), van beroep schipper en als zodanig in loondienst bij Q, wonende (...) IJ.

Van deze telefonische aangifte is door rapporteur melding gemaakt in het bedrijfscomputersysteem 'X-Pol' onder nummer: (...). Door middel van een 'mailbericht' aan de collega's van de Unit IJmond is naar aanleiding van deze telefonische aangifte c.q. klacht de aandacht gevestigd op voornoemd vaartuig.

Het schip welke in deze een rol speelt is een motortankschip genaamd X (...) met een laadvermogen van 3001,9 ton. Bij eerdere en latere controles was gebleken dat het schip continue werd gebruikt voor het in contract voor S. vervoeren van kerosine van Rotterdam naar Amsterdam. Dit ten behoeve van de luchthaven Schiphol. Alzo zijn de vaartijden per 24-uursperiode in verhouding gering en worden de rusttijden tijdens het laden en lossen van het schip genoten.

Eigenaar/werkgever en naar later blijkt ook schipper van de X is:

Q (...), van beroep schipper en ondernemer, wonende (...) te Gx.

Bij onderzoek in 'X-Pol' (...) bleek van de X al bekend:

(...) d.d. 7-8-99: een bijna aanvaring van de X met schipper Y en het mts Xy (...) met schipper Hl. nabij de Amerikahaven te Amsterdam onder 'verdachte' omstandigheden. Hierbij bleek Hl. ook bij Y op de X gevaren te hebben doch met onenigheid 'van boord' te zijn gegaan. Y wilde hiervan aangifte doen hetgeen door de betreffende politieambtenaren werd afgeraden om reden dat ook hieraan waarschijnlijk een ernstig arbeidsconflict ten grondslag lag.

(...) d.d. 31-7-00: een combicontrolre Gevaarlijke stoffen te Amsterdam waarbij geen bijzonderheden waren gebleken .

(...) d.d. 17-10-2000: Y wil klacht doen naar aanleiding van vaargedrag van collega-schippers en het in gebreke blijven (van; N.o.) de Waterpolitieorganisatie. Het blijft bij een bemiddeling.

(...) d.d. 29-9-2000: Y wil klacht doen en proces-verbaal laten opmaken naar aanleiding van niet doeltreffend optreden van personeel van Rijkswaterstaat in verband met ligplaatsbeleid rondom de Beatrixsluis te Vreeswijk. Hem werd toegezegd dat hiertoe een afspraak gemaakt zou worden. Deze mutatie werd kennelijk doorgegeven aan de Groep Maarssen.

(...) d.d. 4-10-2000: Y doet telefonisch aangifte bij rapporteur van het feit dat onderbemand en oververmoeid met kennis van de eigenaar met de X wordt gevaren. Door hem wordt nog eens gesteld dat hij in onmin met Q leeft en daarmee een verstoorde arbeidsverhouding heeft. Een en ander zoals eerder in dit rapport wordt omschreven.

(...) d.d. 12-1-2001: Door rapporteur wordt aan boord van de X een controle uitgevoerd. Van de mij visueel volkomen onbekende 'Y' en 'Q' blijkt later tijdens de controle dat Q de huidige schipper is en Y 'van de andere ploeg' schipper is. Voor de gebleken feiten wordt verwezen naar het betreffende mutatierapport. Hierbij merkt rapporteur op dat met betrekking tot de onderbemanning van de exploitatiewijze 'continu-vaart' ('B') is uitgegaan conform het Vaartijdenboek. De onderbemanning bleek 'kwalitatief' te zijn daar de volmatroos een stuurman en de lichtmatroos een matroos moest zijn. Deze laatste had niet de functie van matroos in zijn dienstboekje staan ten gevolge van te late afstempeling door de Rijksverkeersinspectie.

Door rapporteur wordt het excuus van Q bevestigd dat bijna geen personeel is te krijgen voor deze exploitatiewijze op motortankschepen. Door Q werd geklaagd over het feit dat zijn schip zo vaak wordt bezocht door politieambtenaren en hij vraagt wat de reden

daarvoor is.

Door rapporteur werd, voorzover nog herinnerd kan worden, hierop geantwoord dat zijn soort schepen in de continuevaart vaak problemen in het kader van de Wet Vaartijden en Bemanningssterkte opleveren. Daar het gesprek met Q volledig harmonieus en in prettige sfeer verliep, hij toonde zelfs vol trots zijn machinekamer, is door mij wel terloops opgemerkt dat de situatie op andere schepen zelfs zo slecht was, dat de bemanning verzocht om een controle daarop uit te voeren.

Dat deze controle een gevolg zou zijn naar aanleiding van een verzoek van Y is pertinent niet meegedeeld. Wel sluit rapporteur niet uit, dat Q later zijn 'gevolgtrekking' heeft gemaakt. Van oververmoeidheid is mij niets gebleken. Omdat de 2e schipper: Z genaamd, met het laadtoezicht van de X in Rotterdam belast was geweest, lag deze nu te slapen. Aan de verplichte 2 x '6-uurs onafgebroken rustperiode' per 24 uur werd voldaan.

Aan Q werd door rapporteur een hercontrole toegezegd. Het opmaken van een proces-verbaal is achterwege gebleven omdat rapporteur gevoelsmatig naar zijn mening door Y 'gestuurd' en 'geprest' wordt en de gevraagde controle een uiting van onvrede is met als achtergrond een verstoorde arbeidsverhouding.

Onlangs werd rapporteur door zijn groepschef Ho. meegedeeld dat Y schriftelijk had meegedeeld door Q op 'non-actief' te zijn gesteld omdat hij de politie had ingelicht. Y deelde schriftelijk mee dat hij daarvoor de Waterpolitie aansprakelijk zou stellen."

2.3. In een mutatie-rapport van politieambtenaren Pa. en Ws. over een incident op 7 augustus 1999 staat onder meer het volgende vermeld:

"Toelichting bij incident:

Het mts X, geladen met 3000 ton jet-fuel kwam vanaf Stad en wilde de Amerikahaven uitvaren. De Xy, geladen met 700 ton stookolie, kwam uit de Amerikahaven en ging richting IJmuiden. Tot tweemaal toe hebben beide schippers marifooncontact gehad m.b.t. het uit/invaren. Terugbeluisterd op de marifoonband bij de HD asd. Toch moest de X over stuurboord rond om een aanvaring te voorkomen. Beide schippers hadden zich onvoldoende gerealiseerd dat zij elkaar tijdens het uit/invaren tegenkwamen. Schipper van de X was erg geschrokken en wilde in eerste instantie aangifte doen. Uit de verhoren bleek dat de schipper van de Xy een oud-werknemer van en op de X was geweest en daar twee maanden geleden met problemen was weggegaan. Uit de verklaringen bleek meer een oud attitude-verhaal van beide heren. Hen dringend gemaand privé-problemen niet met vaartuigen en/of vaargedrag te vermengen. Voorts geen objectieve getuigen van gevaren koers en/of snelheden. Uit de feiten op de marifoonband blijken geen problemen."

2.4. In een mutatie-rapport van politieambtenaren K., Ko. en T. over een op 31 juli 2000 aan boord van het binnenvaartschip X verrichte "combi controle gevaarlijke stoffen" staat

vermeld dat er geen bijzonderheden waren.

2.5. In een mutatie rapport dat politieambtenaar Be. heeft opgesteld naar aanleiding van een telefonische melding van verzoeker van 29 september 2000 staat onder meer het volgende vermeld:

"Toelichting bij incident:

#### KLACHT OVER BELEID RWS SLUIS VREESWIJK.

Belde klager die via via het tel.nr. van de P24 (Arnhem) had gekregen. Hij beklagde zich over het feit dat RWS te Vreeswijk niets doet aan het gebrek aan ligplaatsen op de wachtplaats binnenzijde Beatrixsluis. Volgens klager ligt de wachtplaats regelmatig vol met overnachters en mistliggers. Op de overige ligplaatsen liggen de schepen veelal 4-breed zodat klager met zijn tanker nog maar net kan passeren.

Klager is door RWS niet tevredengesteld. Hij wil aangifte doen en PV laten opmaken (welk strafb. feit weet ik nog niet). Hij vaart regelmatig tussen Amsterdam en Rotterdam.

Met hem afgesproken dat er daartoe tel. een afspraak zal worden gemaakt (...).

\*Deze mutatie voor verdere afhandeling doorgegeven aan WP Maarssen."

2.6. In een mutatie rapport dat politieambtenaren J., Hk. en Br. hebben opgesteld naar aanleiding van een door verzoeker op 13 oktober 2000 gedane melding, staat onder meer het volgende vermeld:

"Toelichting bij incident:

Schipper wenst klacht te doen van het feit dat er praktisch geen politietoezicht meer is op het Amsterdam-Rijnkanaal. Als gevolg hiervan gaat er geen preventieve werking meer uit van de aanwezigheid van de politie waardoor het steeds meer een 'wild-west' omgeving aan het worden is op het AR-kanaal. Volgens de schipper zou de collegialiteit tussen de schippers onderling hierdoor ook weer ver te zoeken zijn. Volgens de schipper wordt er op de grote tankers van eigen-vaarders hierdoor ook steeds vaker onderbemand gevaren. De druppel die bij de schipper de emmer liet overlopen, was een incident met de schipper van de Xz die in het midden van het vaarwater voer en de X niet echt medewerking wilde verlenen met het voorbijlopen. Hij ging er aan voorbij dat de X een dode hoek heeft van ongeveer 300 meter en een behoorlijk groot schip is. Naar aanleiding van dit incident had de schipper de waterpolitie gebeld, kwam vervolgens in Driebergen terecht en kwam na een hoop doorverbinden uiteindelijk nergens!!! De schipper vroeg hoe de situatie verbeterd kon worden. Hem toegezegd dat wij het aan de leiding zouden doorgeven."

g. verklaring getuige Z

Verzoekers oud-collega Z heeft op 4 juni 2002 als getuige tegenover twee medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman onder meer het volgende verklaard:

"Op 12 januari 2001 kregen we via de marifoon door dat de waterpolitie aan boord wilde komen voor een controle. Toen politieambtenaar H. vervolgens aan boord kwam, is hij meteen - alleen - doorgelopen naar de stuurhut. Op dat moment waren Q en ik daar met zijn tweeën. Ik lag dus niet te slapen, zoals H. volgens u in een rapport heeft vermeld. Na binnenkomst in de stuurhut stelde H. zich voor en vroeg hij direct of Y aan boord was. Hij zei dat Y contact had opgenomen met de politie omdat we ons niet aan de regels zouden houden. H. vond het jammer dat Y niet aan boord was. Verder is er tijdens het bezoek van H. weinig meer over Y gesproken. Q en ik vonden het raar dat Y naar de politie had gebeld. Na de controle hebben Q en ik het er daarom samen nog even over gehad. We hebben hier niet met H. over gesproken.

Ik weet 100% zeker dat H. uit zichzelf naar Y heeft gevraagd. U vraagt mij of het bijvoorbeeld mogelijk is dat H. in algemene bewoordingen heeft gezegd dat het wel eens voorkomt dat bemanningsleden misstanden bij de politie melden, en dat Q en ik vervolgens hebben geraden dat het om Y ging. Ik weet zeker dat dit niet het geval is. Direct na binnenkomst in de stuurhut begon H. spontaan over Y. Ik had wel het idee dat H. zijn mond voorbij praatte toen hij er, nadat hij naar Y had gevraagd, achterkwam dat Q de eigenaar van het schip was. Ik zag dat H. schrok toen Q zijn naam zei. H. had het verder ook niet meer over Y.

H. heeft vervolgens de boeken gecontroleerd in de stuurhut. Alles bleek in orde te zijn. Ik schat dat de controle ongeveer een half uur heeft geduurd. Tijdens de controle waren er twee matrozen aan boord, maar dezen waren elders op het schip bezig.

De volgende dag hebben Q en ik besloten een verklaring op te stellen, omdat we dachten dat er nog wel eens teruggekomen zou kunnen worden op de hele situatie. Q had al van eerdere voorvallen met Y geleerd dat hij dit soort dingen moest opschrijven. Er waren vaker dingen voorgevallen die niet door de beugel konden. Q en ik zijn samen nagegaan wat er gebeurd was en hebben vervolgens onafhankelijk van elkaar een verklaring opgesteld. Ik weet niet meer wie van ons als eerste een verklaring heeft opgesteld. Het is in ieder geval niet zo dat degene die als tweede een verklaring schreef hiervoor eerst de verklaring van de ander heeft gelezen. Q en ik hebben ook niet overlegd wat we wel en niet in de verklaring zouden zetten. We hebben aan boord een computer en daar hebben we allebei onze verklaring op uitgewerkt.

Bij het opstellen van mijn verklaring heb ik mijn persoonlijke mening gegeven. Het zou niet eerlijk zijn als ik alleen zou opschrijven wat Q had gezegd dat ik moest opschrijven. Wat dat betreft sta ik volledig achter mijn verklaring. Ik voelde me vrij om te verklaren wat ik wilde, zonder beperkingen. Het feit dat Q mijn baas is, heeft geen invloed gehad op de inhoud van mijn verklaring.



Het werkritme aan boord is één week op, één week af. Meestal werkte Y als ik vrij had, en andersom. We zagen elkaar dus alleen bij het aflossen en als we in verband met vakanties tegelijk moesten werken. Ik schat dat ik in januari 2001 al bijna een half jaar niet meer met Y had samengewerkt. Mijn werkverhouding met Y was niet soepel. Y had een manier van omgaan met mensen die mij niet goed lag. Hij snauwde bijvoorbeeld wel eens mensen af. Q is gemakkelijker in de omgang, dus werkte ik liever met hem samen dan met Y.

Ongeveer één of twee weken voor de controle is Y op non-actief gesteld door Q. Ik weet dat ik in augustus 2001 tegen de politie heb gezegd dat Y ná de controle op non-actief is gesteld. Ik wist het toen echter niet meer precies. Naderhand heb ik het er nog met Q over gehad, daardoor weet ik nu zeker dat Y vóór de controle op non-actief is gesteld. De laatste keer dat ik Y heb gezien was ook kort voor de controle.

Het feit dat de politie op 12 januari 2001 in verband met de melding van Y aan boord kwam controleren was volgens mij voor Q niet de doorslaggevende reden om Y te ontslaan. Er waren in de loop van de tijd meerdere voorvallen geweest die uiteindelijk aanleiding gaven tot het ontslag. Wat dat betreft was Y's melding bij de politie slechts één incident in een reeks. Ik vind dat Y zijn ontslag vooral aan zichzelf te danken heeft. Het is een rancuneuze man; in dat licht zie ik ook deze hele zaak.

We houden ons aan boord goed aan de regels. Onlangs hebben we zelfs een zeer positieve brief van Rijkswaterstaat gekregen over ons schip."

#### h. Nadere reactie verzoeker

1. Verzoeker reageerde op 29 juli 2002 telefonisch op de stukken die hiervóór onder **E.**, **F.** en **G.** staan vermeld. Hij wees erop dat de verklaring van getuige Z van 4 juni 2002 wat betreft de datum waarop verzoeker op non-actief zou zijn gesteld afweek van Z's eerdere verklaring van 22 augustus 2001. Verzoeker merkte hierover op dat hij op een dinsdag voor het laatst aan boord van de X heeft gewerkt. Tijdens zijn hieropvolgende vrije week heeft de waterpolitie op vrijdag 12 januari 2001 de X gecontroleerd. Verzoeker werd vervolgens op maandagavond 15 januari 2001 door Q gebeld. Deze deelde hem mee dat hij, in verband met de controle van de waterpolitie, de volgende dag niet meer hoefde te komen werken. Q zou hierbij hebben gezegd dat verzoeker het maar moest zien als een weekje betaalde vakantie. Tijdens deze week wilde Q zich beraden op nadere stappen.

Voor het overige had verzoeker niets toe te voegen aan hetgeen hij eerder naar voren had gebracht.

2. In aanvulling op zijn telefonische nadere reactie stuurde verzoeker op 29 juli 2002 per fax een afschrift van een brief van zijn toenmalige werkgever Q van 25 januari 2001. In deze brief staat het volgende vermeld:

"Met verwijzing naar uw tijdelijke op non-actiefstelling berichten wij u het volgende:

Op maandag 29 januari a.s. op een nog nader te noemen locatie en tijdstip nodigen wij u uit om in constructief overleg met ons te treden. Gelet op de situatie, welke is ontstaan, vragen wij u hieraan medewerking te verlenen. Wij hopen hiermede gezamenlijk naar een deugdelijke oplossing toe te werken."

## **Achtergrond**