



Rapport

Datum: 9 maart 2004

Rapportnummer: 2004/078

Klacht

Verzoeker raakte op 5 maart 2002 betrokken bij een aanrijding, waarna twee politieambtenaren van het regionale politiekorps Haaglanden ter plaatse kwamen en later een registratieset van de aanrijding opmaakten. Verzoeker klaagt er in dit verband over dat de politie:

heeft verzuimd in de registratieset het door hen aangetroffen remspoor nader te beschrijven en er geen conclusies aan heeft verbonden;

niet heeft voldaan aan zijn verzoek om alsnog een proces-verbaal naar aanleiding van de aanrijding op te maken.

Beoordeling

I Algemeen

1. Verzoeker is op 5 maart 2002 betrokken geraakt bij een aanrijding, ten gevolge waarvan zijn auto schade heeft opgelopen. Twee ambtenaren van het regionale politiekorps Haaglanden zijn ter plaatse geweest en hebben onder meer het remspoor van de auto van verzoekers wederpartij opgemeten. Vervolgens hebben de betrokken ambtenaren een registratieset van de aanrijding opgemaakt.

2. Verzoeker klaagt erover dat de politie heeft verzuimd om het door hen aangetroffen remspoor nader te beschrijven en er geen conclusies aan heeft verbonden.

Voorts klaagt verzoeker erover dat de politie niet heeft voldaan aan zijn verzoek om alsnog een proces-verbaal naar aanleiding van de aanrijding op te maken.

Op de plaats van de aanrijding was een remblokkeerspoor zichtbaar dat alleen door het linkervoorwiel van de auto van de wederpartij was afgetekend, hetgeen volgens verzoeker een indicatie zou zijn voor het feit dat beide voorwielen niet gelijkmatig beremd zijn en de remwerking van het voertuig wellicht niet voldeed aan de eisen, zoals gesteld in het Voertuigreglement. Verzoeker heeft gesteld dat dit vrij simpel te controleren was geweest door ter plaatse een remproef uit te voeren.

Volgens verzoeker voldeed het voertuig van zijn wederpartij wellicht ook niet aan de wettelijk minimaal vereiste remvertraging. Als verzoekers wederpartij, zoals hijzelf beweerde, 40 kilometer per uur hebben gereden, en verzoeker aan de hand van het door de politie opgemeten remspoor de remvertraging van het voertuig van de wederpartij berekent, dan komt verzoeker uit op een remvertraging van 4,18 meter per seconde kwadraat. Volgens verzoeker zou dit aantonen dat het voertuig van de wederpartij ten tijde van de aanrijding niet aan de vereiste remvertraging voldeed.

Het feit dat het remblokkeerspoor 14,80 meter na de plaats van de aanrijding waarneembaar was, is volgens verzoeker een duidelijke indicatie dat zijn wederpartij pas heeft gereageerd nadat de aanrijding heeft plaatsgevonden. Als verzoeker die 14,80 meter koppelt aan de bevindingen van Burckhart, die stelt dat 98% van de personen in staat is om binnen ongeveer 1 seconde te reageren, en verzoekers wederpartij dus in die ene seconde kennelijk 14,8 meter aflegt, dan blijkt volgens verzoeker dat de verklaring van zijn wederpartij geen standhoudt. Als hij namelijk die 14,80 meter terug rekent naar een gereden snelheid, dan heeft zijn wederpartij met een snelheid van circa 53 kilometer per uur gereden. Als verzoeker het opgemeten remblokkeerspoor van 14,75 meter koppelt aan de remvertraging die bij de meeste personenauto's tussen de 7 en 9 meter per seconde kwadraat ligt, dan zou zijn wederpartij volgens verzoeker met een snelheid van circa 55 kilometer per uur hebben gereden (zie Bevindingen, onder A 3.).

3. De korpsbeheerder heeft de Nationale ombudsman bij brief van 10 april 2003 laten weten dat de betrokken ambtenaren op de plaats van de aanrijding het remspoor van het linkervoorwiel van de auto van verzoekers wederpartij hebben opgemeten, en dat uit de afleesgrafiek "remspoorsnelheid" bleek dat de wederpartij ongeveer 50 kilometer per uur had gereden. Aangezien er geen gewonden of doden waren gevallen, voldeed de aanrijding niet aan de criteria voor het instellen van een nader onderzoek en is ervan uit gegaan dat er van een snelheidsovertreding geen sprake was, aldus de korpsbeheerder.

De afdruk van het remspoor van het rechtersvoorwiel was minder tot niet zichtbaar. Aangezien het remspoor na de aanrijding was aangetroffen, konden hieraan geen conclusies ten aanzien van technische gebreken aan het remsysteem van de auto worden verbonden.

Voorts heeft de korpsbeheerder gesteld dat volgens de richtlijnen van het Openbaar Ministerie in geval van een verkeersongeval, waarbij meer dan lichte schade is ontstaan, kan worden volstaan met het opmaken van een registratieset. Als er wordt uitgegaan van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving, moet er een proces-verbaal worden opgemaakt. Dit zou volgens de korpsbeheerder betekenen dat de partij met de zwaarste schade, in dit geval verzoeker, overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 ten laste zou worden gelegd en verzoeker als verdachte zou worden aangemerkt. Omdat er door de aanrijding veel schade aan verzoekers voertuig was ontstaan en beide partijen geen letsel hadden opgelopen, was er besloten om geen proces-verbaal jegens verzoeker op te maken, aldus de korpsbeheerder.

Ten slotte heeft de korpsbeheerder in antwoord op vragen van de Nationale ombudsman nog laten weten dat het linkervoorportier van verzoekers voertuig totaal was ontzet en dat er geen aanwijzingen waren dat het voertuig van verzoekers wederpartij niet voldeed aan de eisen zoals gesteld in het Voertuigreglement.

4.1 Betrokken ambtenaar R. heeft onder meer verklaard dat zij samen met haar collega G. ter plaatse is geweest, het aangetroffen remspoor heeft opgemeten en een registratieset heeft opgemaakt. Voorts heeft R. verklaard dat verzoeker meerdere malen contact met de politie had opgenomen met het verzoek om de registratieset aan te passen en een aanvullend proces-verbaal op te maken (zie Bevindingen, onder C3). R. heeft aangegeven niet aan deze verzoeken te hebben voldaan omdat er twee tegengestelde verklaringen waren, het niet duidelijk was hoe hard de taxi had gereden, er geen indicaties waren dat er sprake was van een strafbaar feit, en zij geen vermoedens wilde opschrijven. R. en G. hebben de situatie meerdere malen aan verkeers-medewerkers en collega's voorgelegd, maar niemand was van mening dat er sprake was van een strafbaar feit, zodat er geen proces-verbaal kon worden opgemaakt, aldus R.

4.2 Betrokken ambtenaar G. heeft onder meer gesteld dat hij en zijn collega R. telkenmale op de verzoeken van verzoeker zijn ingegaan en deze hebben overwogen en doorgesproken met collega's. Volgens G. kon geen van deze collega's één van de partijen een strafbaar feit ten laste leggen, hetgeen betekent dat er geen proces-verbaal kon worden opgemaakt.

5. In reactie op het standpunt van de korpsbeheerder heeft verzoeker gesteld dat juist het feit dat er na een botsing een remspoor wordt aangetroffen, iets zegt over de toedracht van de aanrijding. Volgens verzoeker zegt het feit dat het remblokkeerspoor slechts door het linkervoorwiel is afgetekend, wel degelijk iets over de technische werking van het remsysteem van een voertuig.

Voorts heeft verzoeker gesteld dat de grafiek "remspoorsnelheid" alleen bij inschattingen gebruikt mag worden. Volgens verzoeker blijft het gissen naar de door de wederpartij gereden snelheid, aangezien het voertuig niet aan een (kort) technisch onderzoek is onderworpen, waaruit makkelijk vast te stellen was geweest of het remsysteem naar behoren functioneerde en óf er wel geremd is voordat de aanrijding plaatsvond. Het feit dat er geen doden of gewonden zijn gevallen, mag geen aanleiding zijn om dan geen onderzoek in te stellen naar de aangetroffen sporen, dan wel een technisch onderzoek uit te voeren naar de betrokken voertuigen, aldus verzoeker.

Naar verzoekers mening was het de taak van G. en R. om alle feiten en vermoedens te onderzoeken en daaraan de juiste conclusies te verbinden.

6. In reactie op door de Nationale ombudsman gestelde vragen heeft de korpsbeheerder in zijn brief van 22 augustus 2003 onder meer de procedure ten aanzien van het uitvoeren van een remproef uiteen gezet. Bij een aanrijding met zwaar lichamelijk letsel en/of een doodrijden wordt er door de Technische Ongevallendienst een technisch onderzoek aan voertuigen uitgevoerd. Het betrokken voertuig wordt eerst in beslag genomen, waarna de politiekraan met het betrokken voertuig naar de plaats van het ongeval gaat. Daar wordt de locatie afgesloten gedurende de reconstructie van de aanrijding. Twee analisten van de

Technische Ongevallendienst voeren vervolgens op de locatie de remproef uit, welke nog eens wordt herhaald. De remproeven duren elk tien minuten, waarna het betrokken voertuig door de politiekraan wordt versleept en de wegafzetting wordt opgeheven. Tenslotte maken de betreffende analisten een rapport op van de remproef, aldus de korpsbeheerder.

II Ten aanzien van het proces-verbaal

7. Bij verkeersongevallen waarbij meer dan licht letsel of meer dan lichte schade is veroorzaakt, dient een registratieformulier te worden opgemaakt. Indien er sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving, het ongeval zwaar lichamelijk letsel en/of de dood ten gevolge heeft, er medische behandeling in het ziekenhuis ten gevolge van letsel volgt of er sprake is van alcohol- en/of drugsgebruik dan dient er naast het registratieformulier een proces-verbaal te worden opgemaakt (zie Achtergrond, onder 1.2).

8.1 Vast is komen te staan dat er sprake was van een aanrijding waarbij meer dan lichte schade is veroorzaakt, naar aanleiding waarvan een registratieformulier moet worden opgemaakt.

Verzoeker heeft gesteld dat zijn wederpartij zich wellicht schuldig heeft gemaakt aan een ernstige overtreding van de wegenverkeerswetgeving, omdat er volgens hem indicaties waren dat het remsysteem van het voertuig van zijn wederpartij niet aan de wettelijke eisen voldeed en/of verzoekers wederpartij de maximum snelheid had overschreden. Dit zou betekenen dat de betrokken ambtenaren naast de registratieset ook een proces-verbaal hadden moeten opmaken.

Gelet op het feit dat het remblokkeerspoor na de plaats van de aanrijding was afgetekend, overweegt de Nationale ombudsman dat kan worden aangenomen dat verzoekers wederpartij pas remde nadat hij tegen verzoekers voertuig was aangereden. Het is dan ook niet aannemelijk dat er causaal verband bestond tussen een eventueel mankement aan het remsysteem van de auto van verzoekers wederpartij en de aanrijding. In dit geval acht de Nationale ombudsman het voor de afwikkeling van de aanrijding niet van belang of het remsysteem van het voertuig van verzoekers wederpartij al dan niet werkte.

Ten aanzien van de theorie over de "schrikseconde" overweegt de Nationale ombudsman dat deze niet per definitie van toepassing is op verzoekers wederpartij. Zoals verzoeker zelf ook al heeft aangegeven, geldt deze theorie voor 98 van de 100 personen. Dit zegt onvoldoende over de snelheid waarmee verzoeker heeft gereden. Dit geldt eveneens voor de berekening die verzoeker heeft gemaakt door het remblokkeerspoor te koppelen aan de remvertraging die bij de meeste personenauto's tussen de circa 7 en 9 meter per seconde kwadraat zou liggen. Verzoekers berekeningen en theorieën zijn gebaseerd op een aantal hypothesen en in die zin niet voldoende bruikbaar.

8.2 Nu het voor de betrokken ambtenaren niet op voorhand duidelijk was dat er sprake was van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving, acht de Nationale ombudsman het niet onjuist dat zij gebruik hebben gemaakt van de grafiek "remspoorsnelheid", waaruit bleek dat verzoekers wederpartij met een snelheid van ongeveer 50 kilometer per uur had gereden. Aangezien de uitkomst hiervan geen overschrijding van de maximum snelheid opleverde, en - zoals reeds onder 8.1. gesteld - de Nationale ombudsman een causaal verband tussen een eventueel mankement van de auto van verzoekers wederpartij en de aanrijding niet aannemelijk acht, was er voor de betrokken ambtenaren geen indicatie dat verzoekers wederpartij de verkeerswetgeving ernstig had overtreden. Dit betekent dat de betrokken ambtenaren geen proces-verbaal hoefden op te maken.

De Nationale ombudsman merkt overigens nog op dat R. en G. zorgvuldig hebben gehandeld door de casus telkenmale nader te bekijken en deze aan collega's en verkeersmedewerkers voor te leggen, nadat verzoeker hen meerdere malen had verzocht om alsnog een aanvullend proces-verbaal op te maken.

De onderzochte gedraging is behoorlijk.

III Ten aanzien van de registratieset

9. Een registratieset is van belang voor de civielrechtelijke afwikkeling van een verkeersongeval (zie Achtergrond, onder 1.1). Daarom behoren op dat formulier alle gegevens te worden vermeld die van belang zijn voor de vaststelling van de schuld van de aanrijding. Het moet daarbij gaan om geconstateerde feiten. Eventuele conclusies moeten zijn gebaseerd op vaststaande feiten of op de bijzondere wetenschap van degene die het formulier invult.

10. De Nationale ombudsman overweegt dat nu de politie alleen een registratieformulier behoefde op te maken, zij geen uitgebreid onderzoek naar het ongeval behoefde te verrichten, omdat de afwikkeling van het ongeval in de regel civielrechtelijk plaatsvindt. Om die reden was het conform de richtlijn niet nodig om diepgaand onderzoek naar de zogenaamde stille getuigen, zoals remsporen, te doen (zie Achtergrond, onder 1.1).

De Nationale ombudsman acht het juist dat de politie het remspoor van de auto van verzoekers wederpartij ter plaatse heeft opgemeten en heeft beschreven, zodat de verzekeringsmaatschappij - indien deze hiertoe aanleiding ziet - nader onderzoek naar de aanrijding kan verrichten. Nu de politie het remspoor wel heeft opgemeten en beschreven, mist dit onderdeel van de klacht feitelijke grondslag.

Aangezien de politie geen uitgebreid strafrechtelijk onderzoek naar de aanrijding behoefde te verrichten, kon niet van de betrokken ambtenaren worden verwacht dat zij - gelet op de gehele procedure zoals de korpsbeheerder die heeft beschreven - de auto van verzoekers

wederpartij aan een remproef zouden onderwerpen.

Daar de conclusies, zoals verzoeker die heeft gesteld, niet konden worden gebaseerd op vaststaande feiten maar op hypothesen en er nader onderzoek nodig was om conclusies te kunnen trekken, is het juist dat de politie in het geheel geen conclusies heeft getrokken.

De onderzochte gedraging is behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het regionale politiekorps Haaglanden, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden (de burgemeester van Den Haag), is niet gegrond.

Onderzoek

Op 21 januari 2003 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer S. te Rijswijk, met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Haaglanden.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden (de burgemeester van Den Haag), 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. Tevens werd de korpsbeheerder een aantal specifieke vragen gesteld. Daarnaast werd de betrokken ambtenaren R. en G. om inlichtingen verzocht. Verzoeker werd in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De reactie van verzoeker gaf geen aanleiding het verslag aan te vullen. De korpsbeheerder deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. feiten

1. Op 5 maart 2002 raakte verzoeker betrokken bij een aanrijding. Twee ambtenaren van het regionale politiekorps Haaglanden kwamen ter plaatse, en maakten een registratieset op.

2. In de registratieset staat onder meer het volgende vermeld:

"Noot verbalisant:

14.1 (de auto van de wederpartij; No) was bij onze komst reeds verplaatst.

Remspoor opgemeten.

Remspoor van 14.1 beginnend op 14.80 meter afstand van 14.2 (de auto van verzoeker; No). Gezien in de richting van de Laan van Nieuw Oost Indië.

Remspoor is 14.75 meter lang in de richting van de Laan van Nieuw Oost Indië."

3. Verzoeker kreeg zijn schade niet vergoed, en deelde de verzekeringsmaatschappij van de wederpartij bij brief van 22 april 2002 onder meer het volgende mee:

"Allereerst wil ik vastleggen dat het door de politie Haaglanden opgemaakte rapport op een aantal punten onvolledig is. (...)

Een verzoek van mijn persoon om in onderhavig geval alsnog proces-verbaal op te maken richting de politie Haaglanden en richting de verbalisanten die voornoemd rapport hebben opgesteld is tot op heden vruchteloos gebleken.

Zoals reeds aangegeven heeft de politie verzuimd in haar rapport het aangetroffen remspoor naar behoren te beschrijven.

Het ging hier namelijk om een remblokkeerspoor dat merkwaardig genoeg alleen door het linkervoorwiel was afgetekend.

Door het rechtersvoorwiel werd namelijk **geen** remblokkeerspoor afgetekend.

Dit is een indicatie voor het feit dat beide voorwielen dus niet gelijkmatig beremd zijn en het voertuig van uw verzekerde voor wat betreft de remwerking wellicht niet voldeed aan de wettelijk daaraan gestelde eisen van het Voertuigreglement.

Een en ander was vrij simpel te controleren geweest door ter plaatse een remproef met blokkerende wielen uit te voeren (...).

Voorgaande zou kunnen betekenen dat het voertuig van uw verzekerde wellicht ook niet voldeed aan de wettelijk minimaal vereiste remvertraging (...).

Dit impliceert dat, vooropgesteld er getracht zou worden te remmen door middel van een noodstop waarbij met blokkerende wielen geremd wordt, de remweg aanzienlijk toeneemt, vergeleken met een voertuig dat wel aan de vereiste en wettelijk voorgeschreven remvertraging voldoet.

(...)

Voorts is er voor wat betreft reactietijden in het verkeer wetenschappelijk onderzoek verricht naar dit fenomeen door de Duitse ingenieur Burckhart.

(...)

Het feit dat er pas een remblokkeerspoor waarneembaar is 14,80 meter **nadat** de botsing heeft plaatsgevonden is een duidelijke indicatie dat uw verzekerde pas gaat reageren **nadat** de botsing heeft plaatsgevonden.

Als ik die 14,80 meter wederom koppel aan de bevindingen van Burckhart die (...) stelde dat van 100 personen er 98 in staat bleken om binnen voor het gemak gezegd 1 seconde te reageren en uw verzekerde dus in die ene seconde kennelijk 14,80 meter aflegt, blijkt wederom dat de verklaring van uw verzekerde geen standhoudt.

Als ik namelijk die 14,80 meter terug reken naar een gereden snelheid, dan heeft uw verzekerde ten tijde van het ongeval, dan wel kort daaraan voorafgaand gereden met een snelheid van circa 53 kilometer per uur.

Als ik het door de politie opgemeten remblokkeerspoor van 14,75 meter bekijk en dit terug reken naar een ten tijde van het ongeval, dan wel kort daaraan voorafgaand gereden snelheid, er daarbij van uitgaand dat de meeste personenauto's vandaag de dag gemakkelijk een remvertraging halen die ligt tussen de circa 7 en 9 meter per seconde kwadraat, ik uitkom op een snelheid van circa 55 kilometer per uur.

(...)

Als uw verzekerde inderdaad daadwerkelijk, zoals hijzelf beweerde 40 kilometer per uur gereden zou hebben en ik dan aan de hand van het door de politie opgemeten remspoor de remvertraging van het voertuig van uw verzekerde bereken dan kom ik uit op een remvertraging van 4,18 meter per seconde kwadraat.

Dit zou dus aantonen dat het voertuig van uw verzekerde ten tijde van het ongeval niet aan de vereiste remvertraging zoals wettelijk vastgelegd in het Voertuigreglement voldeed."

4. Nadat verzoeker betrokken ambtenaar R. reeds had verzocht om alsnog een proces-verbaal naar aanleiding van de aanrijding op te maken, deelde hij betrokken ambtenaar G. bij faxbericht van 18 mei 2002 het volgende mee:

"...Tot op heden blijft de verzekeringsmaatschappij van de taxi halsstarrig weigeren om tot enige vorm van uitkering over te gaan.

De oorzaak hiervan ligt deels in het door jullie opgemaakte politierapport, dat helaas op enkele details onvolledig is.

Hieromtrent heb ik reeds contact gehad met jouw collega en heb haar verzocht om alsnog (...) proces-verbaal op te maken.

Ik begreep echter uit haar reactie dat zij hier niet erg veel trek in had. (...)

Vandaar dat ik deze fax maar stuur, in de hoop dat er nu wel wordt gereageerd..."

5. Bij brief van 18 oktober 2002 diende verzoeker een klacht in bij het regionale politiekorps Haaglanden:

"...Er is door uw medewerkers wel een rapport geproduceerd, doch dit rammelt helaas op een aantal wezenlijke punten en een aantal essentiële zaken worden geheel niet ter sprake gebracht.

Zo is er door uw medewerkers wel vermeld dat zij een remspoor van een bepaalde lengte op een bepaalde afstand na de ongevalsplaats hebben aangetroffen, maar de daaraan te verbinden conclusies ontbreken echter in eerder genoemd rapport.

Juist dit zou essentieel geweest zijn ter ondersteuning van mijn visie op het ongeval en ter ontzenuwing van de door de andere partij afgelegde verklaring, omdat diens verklaring in strijd is met die aangetroffen sporen.

Op mijn verzoek (...) om dit alsnog in een eventueel op te maken aanvullend rapport dan wel een op te maken proces-verbaal te vermelden werd afwijzend gereageerd.

Feit blijft dat ik door voornoemd ongeval een schade lijdt van circa 2500 Euro, die door de verzekeringsmaatschappij van de tegenpartij niet vergoed wordt dankzij de eerder geschetste onduidelijkheden in het door uw werknemers opgestelde rapport.

Wellicht dat u het wel lukt voornoemde personen met enige spoed tot de juiste activiteit aan te sporen zodat ik mijn schade wellicht wel vergoed kan krijgen..."

6. Betrokken ambtenaar R. berichtte verzoeker bij brief van 29 oktober 2002 dat zij met haar collega G. en een verkeersmedewerker had overlegd en dat was besloten het politieonderzoek naar de aanrijding af te sluiten, en dat een verdere beoordeling van de aanrijding een zaak is van de verzekeringsmaatschappij.

7. De korpsbeheerder berichtte verzoeker bij brief van 24 december 2002 onder meer het volgende:

"Ten aanzien van sub a en b:

Op 5 maart 2002 is door de agenten van politie R. en G. (...) een aanrijding opgenomen op de Boekweitkamp te 's-Gravenhage. Door de verbalisanten zijn de betrokken partijen gehoord. (...) Beide verklaringen bleken na beschouwing niet overeen te komen. Er waren

geen getuigen van het voorval. Sporen werden opgenomen. Uit het remspoor van de tegenpartij van de klager werd vastgesteld dat de bestuurder met zijn auto minimaal 40 km per uur zou hebben gereden toen hij de auto van klager raakte. (...) Er is door hen een registratieset opgemaakt waarin zij het door hen geconstateerde hebben vermeld. Tevens werd daarin een korte samenvatting weergegeven van de verklaring van elk der partijen. De klager heeft de registratieset de volgende dag aan politiebureau Overbosch opgehaald.

Na enkele dagen heeft de klager medegedeeld dat de registratieset niet goed zou zijn opgemaakt. Met medeweging van de door klager gemaakte aanmerkingen en hun bevindingen hebben de politiemedewerkers overleg gepleegd met de verkeersmedewerker aan bureau Overbosch (Sx.) die evenals de verbalisanten vaststelde dat de registratieset niet anders kon worden opgemaakt en dat er ook geen conclusie kon worden getrokken uit feiten en omstandigheden die zouden kunnen leiden tot het aanwijzen van een dader / verdachte van een strafbaar feit. Aan het later door klager gedane verzoek om een proces-verbaal op te maken werd niet tegemoet gekomen gezien het vorenstaande.

Overwegingen en oordeel m.b.t. sub a en b:

Gelet op het vorenstaande moet ik vaststellen dat er alles aan gedaan is om de juiste constatering in de registratieset te vermelden en acht ik uw klacht dan ook ongegrond."

B. Standpunt verzoeker

Het standpunt van verzoeker staat kort samengevat weergegeven onder Klacht.

C. Standpunt korpsbeheerder

1. De beheerder van het regionale politiekorps Haaglanden berichtte de Nationale ombudsman, onder verwijzing naar een aantal bijlagen, bij brief van 10 april 2003 het volgende:

"...Ik heb de chef van het bureau Overbosch gevraagd mij te informeren over de door u in onderzoek genomen klachtelementen.

Ik heb kennis genomen van de reactie d.d. 20 maart jl. Korthedshalve verwijs ik naar de inhoud van die brief. Ik kan mij daarin vinden. Ik acht de klachtelementen niet gegrond..."

2. In een ambtsbericht aan de korpsbeheerder van 20 maart 2003 stelde de plaatsvervangend bureauchef onder meer het volgende:

"Op het asfalt was een duidelijke afdruk van het remspoor van het linkervoorwiel zichtbaar. Dit spoor is opgemeten.

Uit de afleesgrafiek 'remspoorsnelheid' blijkt dat de andere partij naar schatting ongeveer 50 km/ uur heeft gereden. Gezien het feit dat er geen gewonden c.q. doden tengevolge

van deze aanrijding zijn en de aanrijding dus niet voldoet aan de criteria tot het instellen van nader onderzoek is er uitgegaan van de snelheid van de afleesgrafiek welke bij remsporen wordt gehanteerd en is vastgesteld dat er van de snelheidsovertreding geen sprake was.

De afdruk van het remspoor van het rechtervoorwiel was minder tot niet zichtbaar. Aangezien het remspoor na de aanrijding is aangetroffen, kunnen hieraan geen conclusies ten aanzien van technische gebreken aan het remsysteem van de auto verbonden worden.

(...) De richtlijnen (...) van het openbaar ministerie, ten aanzien van het behandelen van verkeersongevallen, stellen dat er bij een aanrijding, waarbij meer dan lichte schade is ontstaan, volstaan kan worden met een registratieset.

Als er echter wordt uitgegaan van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving moet er (...) proces-verbaal opgemaakt worden. Dit zou echter betekenen dat de partij met de zwaarste schade, in dit geval dhr. S., overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 ten laste zou worden gelegd. En dhr. S. als verdachte aan zou worden gemerkt. Er is daarom besloten geen proces-verbaal terzake artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 op te maken tegen dhr. S., omdat er door de aanrijding reeds danig veel schade aan zijn voertuig was ontstaan en er bij beide partijen geen letsel was ontstaan.

(...)

Er is aan het voertuig van de wederpartij de volgende schade geconstateerd:

De schade betrof een ingedeukte rechtervoorzijde ter hoogte van de koplamp, boven de bumper.

Er is aan het voertuig van dhr. S. de volgende schade geconstateerd:

De schade betrof het linkervoorportier. Deze was totaal ontzet.

(...)

Er zijn geen aanwijzingen, dat het voertuig van verzoekers wederpartij niet voldeed aan de eisen zoals gesteld in het voertuigreglement, zoals wij reeds hebben toegelicht in punt 1."

3. Betrokken ambtenaar R. stelde in een ongedateerde schriftelijke verklaring onder meer het volgende:

"Op dinsdag 5 maart 2002, omstreeks 23.40 uur werden wij, verbalisanten G. en R., door het bureau gestuurd naar de Boekweitkamp, alwaar een aanrijding zou hebben plaatsgevonden. (...)

De verklaringen bleken tegengesteld te zijn. (...) Vervolgens hebben wij de aangetroffen remsporen opgemeten en (...) wij hebben toegezegd een Verkeersongevallen-registratieset op te maken, waarna wij allen onze weg weer vervolgden.

Bij terugkomst aan het bureau heb ik, samen met collega G., een Verkeersongevallenregistratieset opgemaakt.

Een aantal weken later belde dhr. S. naar het bureau met de vraag om de registratieset aan te passen.

Hij was van mening dat de taxi (de andere partij) harder gereden zou hebben dan toegestaan en schuldig was aan de aanrijding.

Ik heb hem verteld, dat er twee tegenstrijdige verklaringen waren afgelegd en een van de voertuigen reeds was verplaatst, waaruit het niet duidelijk wordt hoe hard de taxi gereden heeft en dat ik geen vermoedens opschrijf, maar uitga van beide verklaringen.

Ik heb hierover de heer S. meerdere malen aan de telefoon gehad. De heer S. vroeg mij vervolgens, waarom ik geen proces-verbaal opmaakte. Ik ben van mening dat ik met twee tegengestelde verklaringen en de gegeven situatie geen proces-verbaal kan opmaken, omdat er geen strafbaar feit is ten aanzien waarvan er proces-verbaal opgemaakt zou kunnen worden.

(...)

Vervolgens stuurde de heer S. een brief naar de bureauchef, waarin hij zijn onvrede uitte over onze werkwijze. (...)

Hierop hebben wij de situatie voorgelegd aan de oud-verkeersmedewerker van bureau Overbosch (...) die na de situatieschets eveneens van mening was dat er geen sprake was van een strafbaar feit en dat bovendien de wettelijke aansprakelijkheid, met betrekking tot vergoeding van de geleden schade en de strafrechtelijke kant, twee hele verschillende aspecten zijn en dat naar zijn idee dhr. S. het meest in aanmerking kwam voor de aansprakelijkheid van het ongeval.

Nogmaals heb ik dhr. S. gebeld en verteld, dat het verder een zaak is voor de verzekeringsmaatschappij.

Vervolgens tijdens een van mijn diensten, stond ineens dhr. S. in zijn uniform op de werkvloer van bureau Overbosch, omdat hij het nog steeds niet eens was met de afhandeling van de aanrijding. Hij vroeg mij nogmaals nader naar de registratie te kijken. Ik heb hem toegezegd dit te doen (...).

Nogmaals heb ik met collega G. de situatie doorgesproken en ook nu weer waren wij van mening dat we geen proces-verbaal konden opmaken (...). Als wij dit zouden doen, dan zouden wij niet integer handelen.

Op een dag een aantal weken later, hoorde ik (...) dat dhr. S. in de kantine van bureau Overbosch zat en dat hij mij wenste te spreken. In de kantine trof ik dhr. S., wederom in uniform. Hij vroeg mij nogmaals de aangetroffen remsporen te bekijken, want volgens hem werd daaruit duidelijk dat de taxi te hard gereden zou moeten hebben en er zouden technische gebreken zijn aan het voertuig, aangezien het remspoor van de band rechtsvoor nauwelijks waarneembaar was. Ik heb hem toegezegd dit te doen en gezegd hem over de uitkomst een definitieve brief te sturen.

Wederom heb ik met collega G. overleg gehad over deze aanrijding. Uit de sporen bleek volgens ons niet dat de taxi te hard gereden zou hebben, maar deze bevestigen eerder de verklaring van de taxi. Omdat dit alles vermoedens blijven en wij graag aan de hand van feiten ons werk doen hebben wij wederom besloten het bij de reeds eerder gemaakte VOR te houden.

Vervolgens heb ik met de verkeersmedewerkster van bureau Overbosch (...) overleg gehad naar aanleiding van deze aanrijding.

Zij was van mening dat de aangetroffen sporen in dit geval geen duidelijke aanwijzing vormden en dat hier echter alleen vermoedens uit ontstonden en dat de VOR op correcte wijze in elkaar zat."

4. Betrokken ambtenaar G. stelde in een ongedateerde schriftelijke verklaring onder meer het volgende:

"Wij, R. en ik, zijn keer op keer op de verzoeken van dhr S. ingegaan. We hebben de verzoeken overwogen en doorgesproken met collega's, die een bepaalde specialisatie hebben op het gebied van verkeer. Geen, ik herhaal, geen van deze collega's konden op een of andere manier een partij een strafbaar feit ten laste leggen. Dit betekent zoveel dat er geen proces-verbaal opgemaakt kan worden. Geen getuigen. Twee verklaringen, die niet met elkaar stroken en bewijslast waaruit we geen strafbare tenlastelegging kunnen lichten. Dan mag iemand ons uitleggen wat we niet goed gedaan hebben."

D. Reactie verzoeker

In reactie op het standpunt van de korpsbeheerder, deelde verzoeker de Nationale ombudsman in zijn brief van 1 mei 2003 onder meer het volgende mee:

"Bovendien geeft de schrijver van voornoemde brief zichzelf een aardig brevet van onvermogen door te stellen dat het aangetroffen remspoor aangetroffen werd na de botsing en er dan dus geen conclusies aan verbonden kunnen worden. Juist het feit dat er

na een botsing een remspoor aangetroffen wordt, zegt iets over de toedracht van een ongeval.

Bovendien, als blijkt, zoals in onderhavige casus, dat het aangetroffen remblokkeerspoor slechts door het linkervoorwiel is afgetekend, zegt dit wel degelijk iets over de technische werking van het remsysteem van een voertuig. Een remsysteem van een voertuig is namelijk technisch zodanig geconstrueerd dat een voertuig hetzij met beide voorwielen, hetzij met beide achterwielen met dezelfde kracht remt, hetzij de wielen diagonaal met dezelfde kracht remmen.

Ik verwijs u hierbij naar de door mij aan u toegestuurde theoretische verkeersongevalanalytische analyse. (...)

Voorts geeft schrijver aan dat er gebruik is gemaakt van een "remspoorsnelheid" grafiek.

Deze grafiek mag enkel en alleen bij inschattingen gebruikt worden!

Aangezien er kennelijk niemand op het idee is gekomen het betrokken voertuig aan een (kort) technisch onderzoek te onderwerpen, waaruit wellicht vrij makkelijk vast te stellen was geweest of het remsysteem van het voertuig wel of niet naar behoren functioneerde, en of er überhaupt wel geremd is voordat het ongeval plaatsvond, blijft het slechts gissen naar de door de bestuurder van het voertuig gereden snelheid. Het is dan ook te simpel geredeneerd dat er naar schatting geen sprake is van een overtreding van de snelheid, omdat dit dus niet door feiten onderbouwd kan worden. Het feit dat er bij een ongeval gelukkig geen doden of gewonden vallen, mag geen aanleiding zijn om dan ook maar geen onderzoek te doen naar aangetroffen sporen, dan wel een technisch onderzoek uit te voeren naar de bij het ongeval betrokken voertuigen. Zeker wanneer die sporen of dat technisch onderzoek bij kunnen dragen aan de toedracht c.q. aan de verduidelijking van dat ongeval.

Wat mij in dit stadium ook uiterst vreemd voorkomt is dat men de beoordeling van mijn casus niet voorgelegd heeft aan (...) hun eigen Technische Ongevallen Dienst.

(...)

Naar mijn mening zou het de taak van G. en R. moeten zijn **alle feiten en vermoedens** te onderzoeken en daaraan voorts de juiste conclusies te verbinden, teneinde deze op de juiste wijze schriftelijk vast te leggen en niet zoals R. suggereert alleen kijken naar de zaken die ik aandraag, c.q. die door de andere partij worden aangedragen..."

E. nadere informatie korpsbeheerder

Nadat de Nationale ombudsman de korpsbeheerder om nadere informatie had verzocht, verwees de korpsbeheerder de Nationale ombudsman in zijn brief van 22 augustus 2003,

naar een ambtsbericht van 21 augustus 2003, waarin onder meer het volgende is vermeld:

"U verzoekt nadere inlichtingen te geven omtrent het ambtsbericht van P., waarin staat vermeld dat er aan het remspoor, aangetroffen na de aanrijding, geen conclusies verbonden kunnen worden ten aanzien van technische gebreken aan het remsysteem van het betreffende motorvoertuig.

De verbalisanten R. en G. hebben mij gerapporteerd (...) het genoemde remspoor te hebben gebruikt om een indicatie te krijgen van de gereden snelheid van verzoekers (...) wederpartij ten tijde van de aanrijding. Gezien de lengte van het remspoor hadden zij geen reden om aan te nemen dat die wederpartij te hard zou hebben gereden. Kort voor en tijdens de aanrijding is er door die wederpartij niet of nauwelijks geremd, aldus die wederpartij en volgens de zichtbare, door verbalisanten aangetroffen sporen. Het remspoor is door verbalisanten aangetroffen na het botspunt van de aanrijding. Hierdoor heeft het geen meerwaarde voor de aanrijding zelf om een technisch onderzoek naar het remsysteem van de auto te laten uitvoeren.

U vraagt waarom er geen proces-verbaal jegens de tegenpartij is opgemaakt.

Dit ligt volgens verbalisanten in het feit dat er twee verklaringen van de aanrijding waren.

(...) Er waren geen getuigen van de aanrijding.

De verklaring van de verzoeker en van de wederpartij kwamen niet met elkaar overeen.

Naar aanleiding van beide verklaringen en de aangetroffen sporen hebben verbalisanten een verkeersongevallenrapportage opgemaakt.

Zij hebben conform de 'richtlijn verbaliseringsbeleid bij verkeersongevallen' van het openbaar ministerie gehandeld. Hierin staat vermeld dat bij meer dan lichte schade wordt volstaan met het maken van een registratieset.

Tevens zijn de in de richtlijn genoemde artikelen voor het opmaken van een proces-verbaal niet van toepassing op deze aanrijding.

Voor het aangetroffen remspoor verwijs ik u naar het reeds in het voorgaande gestelde.

Politie Haaglanden hanteert de volgende procedure ten aanzien van het uitvoeren van een remproef:

Bij een aanrijding met zwaar lichamelijk letsel en/of een doodrijden wordt er technisch onderzoek aan voertuigen uitgevoerd. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de Technische Ongevallendienst van Politie Haaglanden, waar speciale ongevalanalisten werkzaam zijn.

Het betrokken voertuig, waarop de remproef van toepassing is, zal eerst in beslag worden genomen. Voorts wordt daags hierna gekeken wanneer de aangevraagde remproef kan worden uitgevoerd. De politiekraan gaat dan met het betrokken voertuig naar de locatie waar de aanrijding heeft plaatsgevonden. Vervolgens zal de locatie worden afgesloten gedurende de reconstructie van de aanrijding. Twee analisten van de Technische Ongevallendienst voeren vervolgens op de locatie de remproef uit. Men doet twee keer een remproef. Elk van ongeveer 10 minuten. Vervolgens wordt het betrokken voertuig wederom door de politiekraan versleept en wordt de wegafzetting opgeheven. De betreffende analisten maken vervolgens een rapport op de remproef."

F. Nadere reactie verzoeker

Bij brief van 13 september 2003 aan de Nationale ombudsman handhaafde verzoeker zijn standpunt.

Achtergrond

1.1 Aanwijzing verkeersongevallen d.d. 31 oktober 2001, Staatscourant 2001, 243, in werking getreden op 1 januari 2002:

Ingevolge de Aanwijzing verkeersongevallen van 31 oktober 2001 zendt de politie zowel van verkeersongevallen waarvan proces-verbaal zal worden opgemaakt als van verkeersongevallen die alleen geregistreerd worden, een registratieformulier aan de Stichting Processen Verbaal.

Bij verkeersongevallen waarbij meer dan licht letsel of meer dan lichte schade is veroorzaakt, dient een registratieformulier te worden opgemaakt. In een aantal in de Aanwijzing verkeersongevallen omschreven gevallen dient tevens proces-verbaal te worden opgemaakt. Indien slechts een registratieformulier - en dus geen proces-verbaal - wordt opgemaakt, dient dit op het registratieformulier te worden aangegeven.

In de gevallen waarin slechts een registratieformulier wordt opgemaakt, is het onderzoek door de politie naar het ongeval niet uitgebreid, omdat de afwikkeling van het ongeval in de regel civielrechtelijk, via de verzekeringsmaatschappijen van betrokkenen, plaatsvindt. Zo wordt in die gevallen geen diepgaand onderzoek naar zogenaamde stille getuigen (krassporen op het wegdek, rem-, schuif- of slipsporen, glasscherven, lakschilfers etc.) gedaan.

Op het registratieformulier is een beperkte ruimte beschikbaar voor een situatieschets. In de regel wordt op die plaats een schets gemaakt, waaruit de plaats van het ongeval, de verkeerssituatie en de richting van de voertuigen blijkt. Er worden voor zo'n schets in het algemeen geen metingen verricht.

1.2 Artikel 1, 3 en 4 Aanwijzing verkeersongevallen:

"1. Definities (...)

Meer dan lichte schade (...): uitsluitend materiële schade waarbij het voertuig zijn weg niet zonder gevaar voor het overige verkeer kan vervolgen.

3. Registratieset

Wanneer een verkeersongeval meer dan licht letsel tot gevolg heeft, dan wel meer dan lichte schade, wordt alleen een registratieset opgemaakt (zie de uitzonderingen genoemd in par. 4). Op de registratieset wordt in dat geval aangegeven dat geen proces-verbaal wordt opgemaakt. (...)"

4. Proces-verbaal

In de hieronder genoemde gevallen (par. 4.1 t/m 4.4) wordt proces-verbaal opgemaakt. Dit wordt op de registratieset aangegeven.

4.1 Ernstige overtreding van de verkeerswetgeving (...)

4.2 Zwaar lichamelijk letsel/dood (...)

4.3 Medische behandeling in ziekenhuis ten gevolge van letsel (...)

4.4 Alcohol- en/of drugsgebruik (...)"