

Rapport

h2>Klacht

Verzoekster klaagt erover dat politieambtenaren van het regionale politiekorps Groningen hebben nagelaten om exact te berekenen met welke snelheid de bestuurder van de personenauto waarin haar zoon zat op 27 januari 2006 op weg X te Y reed toen deze personenauto in een slip raakte en tegen een boom botste.

Verzoekster klaagt er verder over dat politieambtenaren van het regionale politiekorps Groningen het proces-verbaal over (de toedracht van) het verkeersongeval dat met de personenauto met kenteken (00-YY-ZZ) plaatsvond op 27 januari 2006 pas op 14 juli 2006 hebben opgemaakt en ondertekend.

Beoordeling

Algemeen

1. De zoon (K.) van verzoekster was op 27 januari 2006 betrokken bij een eenzijdig verkeersongeval. De auto werd bestuurd door M. en K. zat als passagier naast hem in de auto. Op enig moment raakte de auto in een slip en kwam tot stilstand tegen een boom. K. raakte daarbij ernstig gewond en lag na het ongeval ruim drie weken in coma. K. hield blijvend hersenletsel aan het ongeval over.
2. Bij brief van 18 oktober 2006 diende verzoekster een klacht in bij de korpsbeheerder over het door de politie te Groningen verrichte opsporingsonderzoek naar de toedracht van het ongeval. Bij brief van 4 januari 2007 deelde de korpsbeheerder verzoekster mee dat hij de klacht over het opsporingsonderzoek op grond van artikel 9:8 lid 1, onder e. en f. van de Algemene wet bestuursrecht (zie Achtergrond, onder 1.) niet in behandeling nam.
3. Verzoekster kon zich hierin niet vinden en wendde zich bij brief van 21 februari 2007 tot de Nationale ombudsman. Door tussenkomst van de Nationale ombudsman op 2 maart 2007 kwam de korpsbeheerder bij brief van 6 maart 2007 terug op zijn beslissing van 4 januari 2007. In de brief van 6 maart 2007 deelde hij verzoekster mee dat hij de behandeling van de klacht opschortte totdat de rechter onherroepelijk uitspraak had gedaan. Nadien kon verzoekster zich tot hem wenden met het verzoek de behandeling van haar klacht te vervolgen, aldus de korpsbeheerder.
4. Bij onherroepelijk vonnis van 22 maart 2007 van de kantonrechter te Winschoten werd M. wegens overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw; zie Achtergrond, onder II.) veroordeeld tot een geldboete van € 500 en een ontzegging van de rijbevoegdheid voor de duur van vier maanden.
5. Bij brieven van 3 augustus 2007 en van 20 september 2007 wendde R. (de zwager van verzoekster) zich namens verzoekster opnieuw tot de Nationale ombudsman met een

klacht over het hiervoor onder 2. vermelde opsporingsonderzoek.

Vooraf

1. Op 14 december 2007 opende de Nationale ombudsman een onderzoek naar de klachten zoals hierboven weergegeven. Op dat moment was de klacht niet door de korpsbeheerder behandeld.
2. In zijn reactie van 1 februari 2008 sprak de korpsbeheerder zijn verbazing uit over het door de Nationale ombudsman geopende onderzoek. De korpsbeheerder verwees naar zijn brief van 6 maart 2007 aan verzoekster (zie hiervoor onder 3.) en merkte op dat hij van verzoekster nimmer meer een reactie had ontvangen. Het bevreemde de korpsbeheerder dat verzoekster zich niet tot hem wendde en de Nationale ombudsman er kennelijk voor had gekozen om een onderzoek in te stellen zonder hem in de gelegenheid te stellen het klachtonderzoek voort te zetten.
3. De Nationale ombudsman merkt hierover het volgende op. Het is juist dat de Nationale ombudsman de korpsbeheerder in de gelegenheid had moeten stellen de klacht van verzoekster te behandelen voordat hij overging tot het doen van dit onderzoek. In deze zaak liet de Nationale ombudsman echter na om verzoekster in reactie op haar brieven van augustus en september 2007 terug te verwijzen naar de korpsbeheerder voor de behandeling van haar klacht.

I. Ten aanzien van het nalaten om exact de snelheid te berekenen

Bevindingen

1. Verzoekster klaagt erover dat politieambtenaren van het regionale politiekorps Groningen hebben nagelaten om exact te berekenen met welke snelheid de bestuurder van de personenauto waarin haar zoon zat op 27 januari 2006 op weg X te Y reed toen deze personenauto in een slip raakte en tegen een boom botste.

Verzoekster stelt daartoe het volgende. In het door politieambtenaren H. en V. op 14 juli 2006 opgemaakte en ondertekende proces-verbaal vermeldde H. en V. onder 4.1.2. dat een (exacte) snelheidsberekening met de beperkte gegevens en sporen niet te maken was. Uit door verzoekster ingewonnen informatie bij een docent van de Politieacademie te Apeldoorn en de heer Ha. van het Nederlands Forensisch Instituut te Rijswijk (NFI) bleek verzoekster dat er wel een (exacte) snelheidsberekening te maken was als het verloop van de sporen en de vervorming van het voertuig goed was vastgelegd. Volgens verzoekster blijkt uit het proces-verbaal dat H. en V. de sporen vermoedelijk niet hebben vastgelegd volgens de vereiste Forensisch Technische normen (FT-normen), bijvoorbeeld 760-01, 720-10, 750-01, 730-01. Het proces-verbaal voldeed derhalve niet aan de normen zoals gesteld in de Aanwijzing artikel 6 Wegenverkeerswet (verder: de Aanwijzing; zie

Achtergrond onder III. Bijlage). Door deze nalatigheden was overtreding van artikel 6 Wvw (zie Achtergrond onder II.) volgens de officier van justitie niet te bewijzen, aldus verzoekster. Volgens verzoekster was een betere snelheidsberekening mogelijk geweest als H. en V. gewerkt hadden volgens de FTO-normen en gebruik hadden gemaakt van fotogrammetrie. Verzoekster baseerde dit onder meer op informatie die haar zwager (de heer R.) op zijn verzoek kreeg van docenten verkeersongevallenanalyse van de politieacademie, waaronder de heer Ho. R. had Ho. het betreffende proces-verbaal laten lezen, waarna Ho. tot de conclusie kwam dat dit ondermaats was onder meer omdat er op de plaats van het ongeval geen adequaat sporenonderzoek was gedaan. R. had daarnaast contact opgenomen met de heer Ha. van het NFI. Ook hij gaf aan dat er een betere snelheidsberekening mogelijk was geweest, aldus verzoekster.

2. De korpsbeheerder achtte de klacht van verzoekster ongegrond. De korpsbeheerder wees er in zijn reactie (hierna zakelijk weergegeven) op dat hij zich had laten informeren door de twee politieambtenaren (V. en H.) die het onderzoek naar het ongeval hadden verricht. Daarnaast had hij het Bedrijfsprocessensysteem (BPS) geraadpleegd.

V. verrichtte kort na het ongeval ter plaatse sporenonderzoek en omdat het toen donker was verrichtte V. de volgende dag samen met collega B. vervolgonderzoek. Het technische onderzoek aan de auto werd op diverse dagen kort na het ongeval uitgevoerd. Op de plaats van de aanrijding trof V. diverse sporen aan, zoals rijsporen, slipsporen, woelssporen in de berm en krassporen. V. trof een duidelijk wringspoor van de betreffende auto in de berm aan en in het verlengde van dit spoor sporen op de weg en in de linkerberm. In het verlengde van dat spoor stond de boom waar de auto tegen aanbotste. V. en H. legden de situatie vast met de haakse meetmethode en digitale foto's.

V. en H. troffen geen rem-, blokkeer-, of driftsporen aan. Om die reden kon de politie geen snelheidsberekening maken.

V. en H. legden de ter plaatse aangetroffen sporen niet door middel van fotogrammetrie (ook P.C. Rect foto's genoemd) vast, omdat er sprake was van meer dan geringe hoogteverschillen van het wegdek. Om die reden kon de systematiek van fotogrammetrie niet worden toegepast. V. en H. gebruikten de FT normen 760-01 en 750-01 en gingen op sommige punten verder met hun onderzoek dan de normen voorschrijven. Bedoelde FT-normen zijn slechts leidraden en dienen als richtsnoer bij het onderzoeken van verkeersongevallen te worden beschouwd. FT 760-01 ziet op de wijze waarop voertuigonderzoek aan personenauto's die bij verkeersongevallen zijn betrokken dient plaats te vinden; FT 750-01 ziet op het opnemen en interpreteren van verkeersongevallen. V. en H. lieten wel na de rapportages als bijlagen bij het proces-verbaal te voegen en rapporteerden derhalve niet conform deze normen.

V. nam na het verzoek van 7 maart 2007 daartoe van de officier van justitie telefonisch contact op met de heren C., A. en G. van de politieacademie. Geen van deze docenten

was benaderd over het onderhavige verkeersongeval; de zaak was bij hen niet bekend. De korpsbeheerder weet niet of docent Ho. zijn oordeel gaf over de kwaliteit van het proces-verbaal. Ho. nam in ieder geval geen contact op hierover met V. De korpsbeheerder was evenmin op de hoogte van de door verzoekster gestelde kritiek van de heer Ha., van het NFI, op het proces-verbaal. V. en H. deden onderzoek naar overtreding van de artikelen 5 en 6 Wvw.; dat was ook ten laste gelegd in het proces-verbaal. De officier van justitie besloot uiteindelijk om de bestuurder alleen te vervolgen voor overtreding van artikel 5 Wvw.

V. en H. verwoordden niet alle door hen uitgevoerde onderzoeken in het proces-verbaal, omdat de resultaten daarvan daartoe geen aanleiding gaven.

Het kon V. en H. verweten worden dat zij enkele administratieve handelingen niet uitvoerden. Daaruit kon niet worden geconcludeerd dat zij het onderzoek naar de toedracht van het ongeval niet goed uitvoerden. Correcte uitvoering van genoemde administratieve handelingen had bovendien niet tot een ander resultaat geleid, aldus de korpsbeheerder.

In een aantal gevallen is het mogelijk om het NFI in te schakelen. Op basis van de impact van de schade en de voertuigverplaatsing kan in sommige gevallen een inschatting van de gereden snelheid worden gemaakt. Uit ervaring was het V. en H. bekend dat de uitkomsten van dergelijke onderzoeken erg divers zijn. Bovendien geeft de uitkomst veelal een zeer ruime marge te zien. V. en H. maakten met de ervaring die zij hadden met het maken van analyses van verkeersongevallen een inschatting of het op basis van de aangetroffen sporen zinvol was het NFI in te schakelen. V. en H. waren ervan overtuigd dat inschakeling van het NFI niet zinvol was. V. en H. hadden geen ruggespraak met een medewerker van het NFI. Achteraf gezien was het wellicht verstandiger geweest met het NFI in contact te treden, maar dat zou er niet per definitie toe hebben geleid dat verzoekster tevreden was met de uitkomst van dat contact. Het Openbaar Ministerie verzocht in een later stadium bovendien niet om een (aanvullend) onderzoek door het NFI, zo stelde de korpsbeheerder.

3. De hoofdofficier van justitie gaf zijn zienswijze en was het volgende van mening. Voorafgaand aan de terechtzitting wendden verzoekster en haar man zich diverse malen tot het parket met de klacht over de wijze waarop de afdeling Verkeers Ongevallen Analyse (VOA) van de politie Groningen het technisch onderzoek naar de toedracht van het verkeersongeval had verricht. Kern van de klacht was dat het, anders dan de VOA in het proces-verbaal vermeldde, wel mogelijk was om een exacte snelheidsberekening te maken. De klacht was gestoeld op informatie die aan hen zou zijn verstrekt door één of meer docenten aan de politieacademie. Verzoekster en haar man gaven niet aan van welke docenten deze informatie afkomstig was en waarop de docenten hun oordeel baseerden. Pas kort voor de zitting gaf (de man van) verzoekster de namen van drie docenten door. Daaronder bevond zich niet de naam van de heer Ho. Op verzoek van het Openbaar Ministerie nam één van de betrokken verbalisanten contact met hen op. Dit

leidde niet tot andere bevindingen dan neergelegd in het proces-verbaal. Naar de mening van de hoofdofficier had het op de weg gelegen van de door verzoekster en haar man genoemde docenten om zelf contact met de politie op te nemen. Dit gebeurde niet. De hoofdofficier stelde vast dat verzoekster bij haar klacht bij de Nationale ombudsman evenmin verklaringen van de docenten had overgelegd. De hoofdofficier achtte de klacht van verzoekster niet onderbouwd en vond los daarvan de handelwijze van genoemde docenten weinig collegiaal en professioneel.

4. In het proces-verbaal VerkeersOngevalsAnalyse van 14 juli 2006 staat onder meer als volgt vermeld:

"... 1.4 Conclusie/beantwoording

(...) Gezien vorenstaande werd derhalve niet voldaan aan het gestelde in de artikelen:

Artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 (...)

Artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 (...)

4.1.2 Berekeningen/snelheidsindicatie

(...) Een snelheidsberekening is met de beperkte gegevens/sporen niet te maken. Echter gezien het verloop van de sporen, de vervorming van het voertuig en de uitloop na het conflictpunt zal de gereden snelheid zeer waarschijnlijk hoger dan 60 km/h zijn geweest. ..."

5. Tegenover een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman verklaarde R. (de zwager van verzoekster) op 8 februari 2008 voor zover hier van belang het volgende.

"... R. sprak op de dag van de zitting (22 maart 2007) met G. en Ho., beiden werkzaam bij de politieacademie te Apeldoorn als respectievelijk seniordocent en docent/ onderzoeker, over het proces-verbaal. R. had het proces-verbaal bij zich. G. keek het proces-verbaal in en ging toen samen met R. naar de heer Ho. Ho. is op het gebied van verkeersongevallenanalyse de expert. Ho. las het proces-verbaal globaal en besprak het mondeling. Volgens Ho. werkte de politie niet zoals dat tijdens de opleiding was verteld. Ho. was van mening dat er aan de hand van de concrete sporen een snelheidsberekening te maken zou zijn met behulp van fotogrammetrie. Als er een kuil in de weg zit is de snelheidsberekening minder nauwkeurig. Toen R. met G. over het proces-verbaal sprak ging bij hem een lichtje branden. Volgens G. was hij ongeveer een week geleden telefonisch benaderd door iemand van de politie Groningen. G. dacht dat het over deze zaak ging, maar kon zich de naam van degene met wie hij contact had niet meer herinneren. Verder sprak R. met niemand anders die werkzaam is bij (de faculteit bijzondere politiekunde en leiderschap van) de politieacademie over het proces-verbaal. R. had één of twee weken voorafgaand aan de zitting telefonisch contact met de heer Ha.,

werkzaam bij het NFI. R. kende Ha. niet persoonlijk. R. legde Ha. telefonisch de algemene vraag voor: "Als er geen remsporen zijn kan er dan toch een onderzoek naar de snelheid worden gedaan?" Ha. antwoordde daarop dat dat kon. Volgens Ha. zijn er voor een snelheidsberekening geen remsporen nodig; wel moet de spoorvorming en de vervorming worden vastgelegd. ..."

6. Tegenover een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman verklaarde politieambtenaar V. op 27 februari 2008 voor zover hier van belang het volgende.

Er werden geen rem/blokkeersporen of driftsporen aangetroffen. V. gaf aan dat de korpsbeheerder met het in zijn reactie vermelde wringspoor een slipspoor bedoelde.

Op grond van zijn ervaring wist V. dat het NFI aan de hand van de in dit geval aangetroffen sporen niet nauwkeurig de snelheid kon vaststellen. Om te komen tot een snelheidsberekening die zo dicht mogelijk de daadwerkelijk gereden snelheid benadert moeten er rem/blokkeersporen zijn of driftsporen. In combinatie met die sporen is de vervorming van de auto mede een gegeven om tot een vaststelling van een gereden snelheid te komen.

Dit doet het NFI door de schade aan de auto (en de andere gegevens over het ongeval) te vergelijken met soortgelijke gevallen in een database. Het NFI komt na een dergelijke vergelijking dan op een snelheidsbepaling met een ruime marge bijvoorbeeld: de auto reed met een snelheid van 30 - 60 km per uur of van 50 - 80 km per uur. Een dergelijke snelheidsberekening is niet bruikbaar; ook niet voor het Openbaar Ministerie.

Na overweging koos V. er bewust voor om het NFI niet in te schakelen. Telefonisch contact opnemen met het NFI heeft geen zin. Het NFI vraagt dan altijd om toezending van de gegevens. In dat geval had het NFI de door V. opgestuurde gegevens in een database vergeleken en was er een snelheidsberekening met de door V. genoemde ruime marge uitgekomen. V. deed dit werk al twintig jaar en wist uit ervaring dat er met de in dit geval aangetroffen sporen geen nauwkeurige snelheidsberekening kon worden gemaakt. V. verzekerde de Nationale ombudsman dat als er sporen waren geweest waarmee het NFI de snelheid kon vaststellen V. die sporen zeker had vastgelegd en aan het NFI had doorgestuurd.

Het stond voor V. wel vast dat de bestuurder te hard reed. V. wist niet precies hoe hard. V. schatte het op 60 of 80 km per uur. Gezien het verloop van de sporen en de vervorming aan het voertuig was de snelheid volgens V. in ieder geval 60 km per uur.

V. deed onderzoek conform de FT normen 760.01 en 750.01. Hij had deze rapportages niet bij het proces-verbaal gevoegd. V. legde deze onderzoeken deels vast in het p.o.-journaal en paste ook de checklist toe. Deze stukken zijn nog aanwezig en kunnen worden opgevraagd.

Voor het overige bevestigde V. hetgeen de korpsbeheerder in zijn reactie stelde (zie hiervoor, onder 2.)

7. Tegenover een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman verklaarde politieambtenaar H. op 27 februari 2008 voor zover hier van belang het volgende.

H. kon zich niet meer goed herinneren welke sporen V. en H. op de plaats van het ongeval aantroffen. H. verwees daarvoor naar het proces-verbaal.

Om een nauwkeurige snelheidsberekening te kunnen doen heb je nodig een remspoor en/of een remblokkeerspoor en/of een driftspoor. Het kan ook bijvoorbeeld met een wringspoor. Een wringspoor is hetzelfde als een slipspoor. Bij een wringspoor tekent de band af op de weg.

H. maakte samen met V. de afweging om het NFI niet in te schakelen. Deze afweging maakten zij in de dagen na het ongeval. De afweging was gebaseerd op de aangetroffen situatie op de avond van het ongeval, het voertuigonderzoek c.q. het onderzoek aan de schade in de opslagloods van de regiopolitie en de onmogelijkheid om fotogrammetrie toe te passen. In dit geval leenden de aangetroffen sporen zich niet voor het nauwkeurig in kaart brengen van de gereden snelheid. Dit alles afgezet tegen eerdere ervaringen van H. en V. leidde ertoe dat H. en V. het NFI niet consulteerden.

De Nationale ombudsman hield H. voor dat V. verklaarde dat hij het onderzoek op grond van de FT-normen 750-01 en 760-01 niet in het proces-verbaal vermeldde, maar vastlegde in een p.o.-journaal. H. veronderstelde dat V. het nodige vastlegde in een zo genoemd p.o.-journaal. Een p.o.-journaal is feitelijk een soort kladformulier dat naast de gebruikelijke checklisten wordt gebruikt. De checklist voor de FT normen is slechts een richtsnoer. Je kijkt ten minste naar alles wat op de checklist staat vermeld. In dit geval ging het technisch onderzoek van de auto veel verder dan wat de checklist voorschreef.

8. In reactie op de reacties van de korpsbeheerder, de hoofdofficier van justitie en de verklaringen van V. en H. gaf verzoekster - kort gezegd - aan dat zij bij haar standpunt bleef dat de politie het opsporingsonderzoek niet zorgvuldig had uitgevoerd. Verzoekster wees in dat verband met name op de stellingen en verklaringen over de (on)mogelijkheid om de snelheid te berekenen en het al dan niet inschakelen van het NFI door de politie. Het leek verzoekster wenselijk om alle door de verbalisanten uitgevoerde onderzoeken, evenals hun aantekeningen door een onafhankelijke deskundige van het NFI te laten bekijken.

9. Op 14 oktober 2008 ontving de Nationale ombudsman het door hem verzochte deskundigenrapport van het NFI. Het onderzoek en de rapportage werden verricht door de heer Sp., vast gerechtelijk deskundige Verkeersongevallen Onderzoek. Het deskundigenrapport is als bijlage aan dit rapport gehecht (zie Achtergrond onder Bijlage).

In het deskundigenrapport merkte Sp. op pagina 12 het volgende op:

“... Ambtshalve opmerking

In eerdere contacten met de aanvrager is gesproken over de problematiek die samenhangt met de beslissing, door de politie of het openbaar ministerie, om al dan niet het NFI te verzoeken om een snelheidsbepaling. (Zie ook onder “vraagstelling”, hiervoor.) Eén van de aspecten van deze problematiek is, dat moeilijk te voorspellen is waartoe berekening zal leiden en (dus) of het de moeite waard is om op rapportage van het NFI te wachten. Illustratief, in dit geval, is de “ruwe indicatie” van de snelheid die ik heb genoemd bij het gesprek met de aanvrager op 15 mei 2008. Mijn inschatting toen was 60 tot 95 km/u; deze inschatting was achteraf gezien (dus) te laag.”

Op 16 januari 2009 lichtte Sp. genoemde opmerking als volgt toe.

“... Met deze opmerking wilde ik aangeven dat voor de politie de afweging om al dan niet berekening bij het NFI aan te vragen, een lastige afweging is. Aan de ene kant is het moeilijk of niet mogelijk om van te voren aan te geven dat het NFI al dan niet een snelheidsoverschrijding kan aantonen of uitsluiten. Aan de andere kant duurt een berekening door het NFI lang, waardoor de afhandeling van het ongeval vertraging oploopt.

Met mijn opmerking wilde ik niet zeggen dat de politie (in dit geval) had moeten besluiten om het NFI (al dan niet) te consulteren. ...”

Beoordeling

10. Het vereiste van professionaliteit houdt in dat ambtenaren met een bijzondere training of opleiding jegens burgers overeenkomstig de standaarden van hun beroepsgroep handelen. Dit vereiste impliceert dat een politieambtenaar die gespecialiseerd is in het doen van opsporingsonderzoek naar ernstige verkeersongevallen bij de minste twijfel over de vraag of het NFI onderzoek kan doen hierover (telefonisch) contact dient op te nemen met het NFI teneinde dit te verifiëren.

11. De Nationale ombudsman besloot om het NFI als deskundige in te schakelen en een aantal onderzoeksvragen voor te leggen, omdat de onderhavige materie zeer technisch van aard is en het de Nationale ombudsman ontbreekt aan vakkennis om de verkregen informatie te kunnen beoordelen.

12. In het deskundigenrapport staat duidelijk vermeld dat de politie niet over methodieken beschikt waarmee een gedegen snelheidsberekening in deze zaak kan worden verricht. Het NFI daarentegen is daartoe wel in staat, maar gelet op de vaste personele capaciteit van het NFI verkeersongevallenonderzoek kan bij (te) veel aanvragen de wachttijd sterk

oplopen. De levertijd over 2008 bedroeg gemiddeld 125 dagen. Consultaanvragen waarbij de mening van het NFI over de haalbaarheid van een berekening wordt gevraagd worden door het NFI binnen twee weken afgehandeld. (zie Achtergrond onder Bijlage pagina 3 onder “Vraagstelling”).

Vast staat dat het NFI op grond van de gegevens die de politie het NFI verschaftte een nauwkeurige snelheidsberekening maakte. Tevens staat vast dat genoemde berekening volgens V. en H. met de aanwezige sporen níet mogelijk was en dat zij voornamelijk op grond daarvan besloten om het NFI niet te benaderen. V. verzekerde de Nationale ombudsman bovendien dat als er sporen waren geweest waarmee het NFI de snelheid kon vaststellen V. die sporen zeker had vastgelegd en aan het NFI had doorgestuurd.

Achteraf kan geconcludeerd worden dat V. en H. een onjuiste inschatting maakten van de bruikbaarheid van de door hen verzamelde sporen en ten onrechte het NFI niet bij het onderzoek betrokken. V. en H. hadden op zijn minst ter oriëntatie en om een eventuele verkeerde inschatting uit te sluiten telefonisch contact over dit punt met het NFI dienen op te nemen.

De stelling van V. dat het opnemen van telefonisch contact met het NFI geen zin heeft, acht de Nationale ombudsman niet begrijpelijk. In de Bijlage bij de Aanwijzing staat immers uitdrukkelijk vermeld dat bij eventuele onderzoeksvragen door het Openbaar Ministerie aan het NFI er altijd voorafgaand en bij voorkeur telefonisch overleg dient plaats te vinden (zie Achtergrond onder III, 6.) Niet valt in te zien dat het NFI bij (onderzoeks)vragen van de politie hier anders tegenover staat. Voorts blijkt uit het deskundigenrapport dat het mogelijk is om naar de mening van het NFI te vragen over de haalbaarheid van een berekening en dat het NFI dan binnen twee weken een dergelijke vraag beantwoordt. Ook van deze mogelijkheid had de politie gebruik kunnen maken.

13. Alles overziend had het op de weg van de politie gelegen om over dit ongeval en over de (on)mogelijkheden van een snelheidsberekening (telefonisch) overleg met het NFI te voeren. Daarbij is van belang dat het ging om een ernstig verkeersongeval als gevolg waarvan de zoon van verzoekster zwaar lichamelijk letsel opliep. Of dat overleg had geleid tot een daadwerkelijk onderzoek door het NFI naar de gereden snelheid kan niet meer worden vastgesteld. Feit is dat het overleg achterwege bleef. Alleen al om die reden handelde de politie in strijd met het vereiste van professionaliteit. Dat het Openbaar Ministerie in een later stadium niet verzocht om een aanvullend onderzoek door het NFI maakt dat niet anders.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

14. De Nationale ombudsman is zich ervan bewust dat de capaciteit van het NFI om ongevallen te onderzoeken beperkt is. Dit heeft tot gevolg dat bij veelvuldige inschakeling van het NFI het langer duurt voordat de zaak klaar is om aan de rechter te worden

voorgelegd en de afhandeling van de strafzaak dus vertraging oploopt. Dit doet in dit geval echter niet af aan het hiervoor verwoorde oordeel. De Nationale ombudsman is ervan overtuigd dat het belang van verzoekster (en haar zoon) meer gediend was met een zorgvuldige afwikkeling van deze zaak, waaronder zekerheid over de (on)mogelijkheid om de snelheid nauwkeurig te meten, dan met een snelle(re) afhandeling.

II. Ten aanzien van het opmaken en het ondertekenen van het proces-verbaal

Bevindingen

1. Verzoekster klaagt er verder over dat politieambtenaren van het regionale politiekorps Groningen het proces-verbaal over (de toedracht van) het verkeersongeval dat met de personenauto met kenteken (00-YY-ZZ) plaatsvond op 27 januari 2006 pas op 14 juli 2006 hebben opgemaakt en ondertekend. Volgens verzoekster maakte de politie het proces-verbaal veel te laat op en werkten V. en H niet conform de in de Aanwijzing gestelde termijn van zestig dagen na de pleegdatum (zie Achtergrond onder III.; 6.6).
2. De korpsbeheerder achtte de klacht van verzoekster ongegrond. Het opmaken van het proces-verbaal werd ernstig vertraagd door langdurige ziekte van V. V. was als eerste verbalisant verantwoordelijk voor de uitvoering van het onderzoek. Het werd onwenselijk geacht het onderzoek te laten voortzetten door een andere politieambtenaar. Om die reden werd gekozen om te wachten tot V hersteld zou zijn. Na zijn herstel rondde V. het onderzoek af en maakte hij het proces-verbaal op, waarna het proces-verbaal naar het Openbaar Ministerie werd verzonden, aldus de korpsbeheerder.
3. De hoofdofficier ging in zijn zienswijze niet in op deze klacht.
4. Uit nadere informatie van de politie over het ziekteverzuim van V. bleek dat V. in de periodes van 19 januari 2006 tot 23 januari 2006 en van 30 mei 2006 tot 3 juli 2006 geheel arbeidsongeschikt was en dat V. in de periode van 3 juli 2006 tot 18 juli 2006 gedeeltelijk arbeidsongeschikt was.
5. Uit de overgelegde processen-verbaal en mutaties blijkt het volgende. Na een melding omstreeks 20:09 uur op 27 januari 2006 kwamen politieambtenaren Ge. en Th. ter plaatse; Ge. en Th. maakten van het ongeval een registratieset op. V. en H. kwamen op 27 januari 2006 ook ter plaatse en legden de ter plaatse aanwezige sporen, feiten en omstandigheden vast. V. deed de volgende dag rijproeven met een andere auto en maakte foto's op de plaats van het ongeval. Op 9 februari 2009 deed V. verder technisch onderzoek naar de auto. V. hoorde samen met H. op 3 mei 2006 de garagehouder en V. hoorde op 21 mei 2006 de vorige eigenaar van de auto; beiden als getuige.
6. Per e-mailbericht van 12 februari 2008 deelde politieambtenaar, de heer B., een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman het volgende mee. B. was op het

moment dat het ongeval plaatsvond niet ter plaatse. B. ging op enig moment na de aanrijding samen met V. ter plaatse. V. handelde de aanrijding af. B. was op genoemd moment slechts aanwezig. B. kon zich niet meer herinneren wat V. en hij op de plaats van het ongeval deden. B. was verder op geen enkele manier betrokken bij (de afhandeling van) de aanrijding.

7. Tegenover een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman verklaarde politieambtenaar V. op 27 februari 2008 voor zover hier van belang het volgende.

Op de vraag om welke reden H. gelet op de langdurige ziekte van V. het proces-verbaal niet opmaakte antwoordde V. als volgt.

V. was eerste verbalisant en verrichtte het grootste deel (circa 80%) van het onderzoek. V. maakte alle aantekeningen en deed ook het vervolgonderzoek. V. ging de volgende dag terug naar de plaats van het ongeval om daglichtfoto's te maken. V. deed ook nog rijproeven met een andere auto. V. verwees hiervoor naar wat staat vermeld onder 4.1.2 van het proces-verbaal (zie hierna, onder I.;4.). H. was aanwezig op de avond van het ongeval en was erbij toen V. de garagehouder hoorde. Verder sprak H. per telefoon met de vader van de bestuurder. H. verrichtte 20% van het onderzoek.

8. Tegenover een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman verklaarde politieambtenaar H. op 27 februari 2008 voor zover hier van belang het volgende.

Hoewel uitgangspunt is dat een onderzoek op de plaats van het ongeval altijd door twee opsporingsambtenaren wordt verricht, is de 'eerste verbalisant' degene die de zaak onder zijn of haar hoede neemt en tevens de verslaglegging doet. In dit geval was V. 'eerste verbalisant'. Hoewel veel gestandaardiseerd is, is er voor wat betreft de verslaglegging altijd verschil tussen de diverse collega's. Het blijft immers mensenwerk.

Beoordeling

9. Het vereiste van voortvarendheid houdt in dat een overheidsinstantie slagvaardig en met voldoende voortvarendheid moet optreden. Dit vereiste impliceert dat langdurige ziekte van een politieambtenaar wellicht als een verklaring kan dienen voor het overschrijden van de termijn waarbinnen een opsporingsonderzoek naar een ernstig verkeersongeval moet zijn afgerond, maar niet als een rechtvaardiging.

10. In de Aanwijzing staat vermeld dat als uitgangspunt voor de afronding van een opsporingsonderzoek bij zware verkeersongevallen, inclusief de inzending van het volledige proces-verbaal, zestig dagen na de pleegdatum dient te worden gehanteerd. Van belang daarbij is dat zorgvuldig rekening moet worden gehouden met de belangen van slachtoffers en nabestaanden. (zie Achtergrond, onder III. paragraaf 6.6).

11. Vast staat dat het ongeval plaatsvond op 27 januari 2006 en dat V. en H. op 14 juli 2006, meer dan vijf maanden na het ongeval, het proces-verbaal opmaakten en ondertekenden.

De Nationale ombudsman acht op basis van de stukken en de verklaringen van V., H. en B. voldoende aannemelijk dat V. het grootste deel van het opsporingsonderzoek naar het ongeval verrichtte en dat hij dit deed in de periode van 27 januari tot en met 21 mei 2006. Verder is vast komen te staan dat V. met ingang van 30 mei 2006 tot medio juli 2006 eerst geheel en later gedeeltelijk arbeidsongeschikt was. Het leidt geen twijfel dat V. in zijn hoedanigheid van eerste verbalisant het opsporingsonderzoek voor het grootste deel uitvoerde en leidde. H. was slechts gedeeltelijk betrokken bij het onderzoek terwijl B. daarin geen enkele rol had. Voorts blijkt niet dat Ge. en Th. nadat zij op 27 januari 2006 na de melding van het ongeval ter plaatse kwamen en een registratieset opmaakten nog enige rol in het onderzoek vervulden. Dat V. de aangewezen persoon was om het uiteindelijke proces-verbaal op te maken spreekt voor zich. Het is de Nationale ombudsman echter niet duidelijk waarom dat pas op 14 juli 2007 gebeurde. Te minder nu niet is gebleken dat V. na 21 mei 2006 nog handelingen in het opsporingsonderzoek verrichtte, het onderzoek op dat moment al bijna vier maanden duurde - derhalve bijna twee maanden meer dan het in de Aanwijzing gehanteerde uitgangspunt van zestig dagen - en V. met ingang van 30 mei 2006 ziek werd. Onder die omstandigheden is het niet begrijpelijk dat de langdurige ziekte van V. de reden was dat hij (samen met H.) het proces-verbaal pas medio juli 2006 opmaakte, laat staan dat dit de termijnoverschrijding rechtvaardigde. Gelet op de lange ervaring (twintig jaar) van V. met dit werk had het in de rede gelegen dat het proces-verbaal al geruime tijd vóórdat V. op 30 mei 2006 arbeidsongeschikt werd was opgemaakt. Door het proces-verbaal pas op 14 juli 2006 op te maken handelde de politie derhalve in strijd met het vereiste van voortvarendheid.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het regionale politiekorps Groningen te Groningen, is

gegrond ten aanzien van:

- het nalaten om exact de snelheid te berekenen, wegens schending van het vereiste van professionaliteit;
- het opmaken en ondertekenen van het proces-verbaal, wegens schending van het vereiste van voortvarendheid.

Onderzoek

Op 7 augustus 2007 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw Ru. te M., ingediend door de heer R. te E., met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Groningen.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Groningen 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 ambtenaren V., H., Ge. en Th. de gelegenheid geboden om commentaar op de klacht te geven. V. H., Ge. en Th. maakten van deze gelegenheid geen gebruik. In de loop van het onderzoek werden V. en H., almede de zwager van verzoekster de heer R. door een medewerkster van de Nationale ombudsman gehoord.

Politieambtenaar B. verschaftte telefonische inlichtingen aan een medewerkster van de Nationale ombudsman.

In verband met zijn verantwoordelijkheid voor justitieel politieoptreden werd ook de hoofdofficier van justitie te Groningen over de klacht geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld zijn zienswijze kenbaar te maken, voor zover daarvoor naar zijn oordeel reden was. De hoofdofficier maakte van deze gelegenheid gebruik.

Tijdens het onderzoek kregen het regionale politiekorps Groningen en verzoekster de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren.

Tevens werd het NFI een aantal specifieke onderzoeksvragen gesteld. Het NFI stelde in antwoord daarop een deskundigenrapport op. Verzoekster, de korpsbeheerder, de hoofdofficier, V. en H. werden in de gelegenheid gesteld op het deskundigenrapport te reageren. Alleen verzoekster maakte van deze gelegenheid gebruik.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen aan betrokkenen gestuurd.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

Het NFI en de korpsbeheerder deelden mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

De reacties van politieambtenaar de heer Th. en van de heer R. (namens verzoekster) gaven geen aanleiding het verslag te wijzigen dan wel aan te vullen.

De hoofdofficier van justitie te Groningen, de politieambtenaren de heren V., ., B. en Ge. gaven binnen de gestelde termijn geen reactie.

Informatieoverzicht

De bevindingen van het onderzoek zijn gebaseerd op de volgende informatie.

Het verzoekschrift van 3 augustus 2007 met bijlagen aan de Nationale ombudsman.

Schriftelijke zienswijze van de hoofdofficier van Justitie van 14 januari 2008.

Schriftelijke reactie van de korpsbeheerder van 1 februari 2008 met bijlagen.

Mondelinge verklaring van de zwager van verzoekster, de heer R., van 8 februari 2008.

Schriftelijke informatie van 12 februari 2006 van politieambtenaar B.

Mondelinge verklaring van politieambtenaar V. van 27 februari 2008.

Mondelinge verklaring van politieambtenaar H. van 27 februari 2008.

Bij brief van 12 maart 2008 door de politie toegestuurde aanvullende stukken over het ongeval, waaronder de p.o.-journaals.

Schriftelijke reactie van verzoekster van 12 mei 2008.

Deskundigenrapport van het NFI van 10 oktober 2008.

Schriftelijke reactie van de heer R. namens verzoekster over het deskundigenrapport van 11 november 2008.

Nadere schriftelijke informatie over het ziekteverzuim van V. van de politie van 3 augustus 2009.

Bevindingen

Zie onder Beoordeling.

Achtergrond

I. Algemene wet bestuursrecht

Artikel 9:8

1. Het bestuursorgaan is niet verplicht de klacht te behandelen indien zij betrekking heeft op een gedraging:

"...

e. die door het instellen van een procedure aan het oordeel van een andere rechterlijke instantie dan een administratieve rechter onderworpen is, dan wel onderworpen is geweest of,

f. zolang terzake daarvan een opsporingsonderzoek op bevel van de officier van justitie of een vervolging gaande is, dan wel indien de gedraging deel uitmaakt van de opsporing of vervolging van een strafbaar feit en terzake van dat feit een opsporingsonderzoek op bevel van de officier van justitie of een vervolging gaande is. ..."

II. Wegenverkeerswet 1994

Artikel 5

"Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd."

Artikel 6

"Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat."

III. Aanwijzing artikel 6 Wegenverkeerswet 1994, Staatscourant 27 februari 2004, nummer 40; geldig van 10 februari 2004 tot 1 april 2008

1. Inleiding

Artikel 6

"... Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) heeft betrekking op het meest ernstige verkeersmisdrijf dat de WVV 1994 kent. Deze aanwijzing beoogt een kader te schetsen voor het Openbaar Ministerie (OM) en de politie bij de beoordeling respectievelijk behandeling van dit zwaarste verkeersmisdrijf.

De straftoemeting met betrekking tot dit delict zal nog dit jaar afzonderlijk worden opgenomen in een Polarisrichtlijn voor strafvordering artikel 6 WVV 1994. Deze aanwijzing beoogt richtinggevend te zijn met betrekking tot het OM-beleid aan de hand van een reeks specifieke aandachtspunten.

Vanuit de sturende rol van het OM op grond van artikel 148 Sv is bij deze aanwijzing een bijlage opgenomen met betrekking tot aan het opsporingsonderzoek door de politie te stellen kwaliteitseisen.

Naast een vervolging ter zake het misdrijf van artikel 6 WVV 1994 kan het OM bij de zware verkeersongevallen vaak ook vervolgen voor andere delicten. Zo zal er bij handelen in strijd met artikel 6 WVV 1994 ook bijna per definitie sprake zijn van overtreding van artikel 5 WVV 1994, maar ook artikel 287 Sr (doodslag) zal regelmatig in beeld komen.

In deze aanwijzing ligt het accent op de gevallen, waarin alleen tenlastelegging van artikel 6 WVV 1994 in de rede ligt. Maar ook wordt aandacht besteed aan de opsporing en de vervolging van zware verkeersongevallen, waarin niet schuld, maar voorwaardelijk opzet als uitgangspunt geldt en aan de zaken die tot een artikel 5 WVV 1994 tenlastelegging beperkt blijven.

6.6 Levertijd proces-verbaal

Uit het bovenstaande komt onder meer naar voren dat het van belang is zorgvuldig rekening te houden met de belangen van slachtoffers en nabestaanden.

In het algemeen kan worden gesteld dat een spoedige afhandeling van de strafzaak dat belang ook ten dienste komt.

Het OM zal lokaal afspraken moeten maken met de politie om bij zware verkeersongevallen het opsporingsonderzoek te doen afronden, inclusief inzending van het volledige proces-verbaal.

Als uitgangspunt dient 60 dagen na de pleegdatum te worden gehanteerd.

N.B. Indien de officier van justitie heeft besloten tot inhouding van het rijbewijs op grond van zijn bevoegdheid in artikel 164 lid 4 WVV 1994, dient het onderzoek van de zaak op de terechtzitting echter wel binnen zes maanden na de dag van invordering te zijn aangevangen.

Bijlage

Kwaliteit opsporingsonderzoek

1. Inleiding

Bij verkeersongevallen met (ernstig) letsel is het soms moeilijk naderhand een uitspraak te doen over de toedracht.

Indien bij deze ongevallen sprake is van (ernstige) snelheidsovertredingen is het naderhand ook vaak een probleem om de gereden snelheid ten tijde van het ongeval te reconstrueren.

Voor een goed onderbouwde uitspraak over de toedracht dan wel de gereden snelheid is het noodzakelijk dat de verkeersongevallendiensten van de politie een adequaat

sporenonderzoek op de plaats van het ongeval en een onderzoek aan de betrokken voertuigen uitvoeren.

Het is van belang dat de politie de onderzoeken kwalitatief goed, reproduceerbaar en controleerbaar uitvoert.

Dit is het geval wanneer de betreffende functionaris werkt volgens specifieke richtlijnen (Forensisch Technische normen, verder te noemen FT-normen). Deze normen zijn speciaal voor de betreffende onderzoeken ontwikkeld. De kwaliteit van het onderzoek, zowel onderzoek plaats ongeval als het voertuigonderzoek, is zo goed mogelijk gewaarborgd wanneer de functionaris beschikt over de competenties voortvloeiend uit de kernopgaven deelsluitmakend van de leergang politieel verkeersspecialist, met als afstudeerrichting onderzoek verkeersongevallen. Dit moet blijken uit het door de betrokken opsporingsambtenaar behaalde diploma (volledige leergang) c.q. certificaat (afzonderlijke kernopgave).

Genoemde leergang maakt deel uit van het recent ontwikkelde en door de Ministers van Binnenlandse Zaken/Koninkrijksrelaties en Justitie vastgestelde nieuwe politieonderwijs.

Dit nieuwe onderwijs - een coproductie tussen genoemde departementen, de politieregio's en het LSOP - richt zich met name op all-round politiemedewerkers die vanaf 2002 zijn ingestroomd.

Politiemedewerkers die zich thans reeds bezighouden met het onderzoeken van verkeersongevallen worden middels applicaties in de gelegenheid gesteld zich de vereiste competenties, voortvloeiend uit eerdergenoemde kernopgaven eigen te maken.

Gelet op het feit dat zowel de instroom van nieuwe all-round politiemedewerkers als de om-/bijscholing van zittende politiemedewerkers de nodige tijd vergt, zal gedurende twee jaar na invoering van deze aanwijzing sprake zijn van een overgangperiode.

2. Onderzoek op de plaats van het ongeval.

Dit onderzoek is erop gericht dat alle van belang zijnde informatie controleerbaar en reproduceerbaar wordt vastgelegd. Dit zijn bijvoorbeeld alle ter plaatse aangetroffen sporen (ook de sporen die niet in de hypothese van de opnemer passen), eindposities van voertuigen enz, controleerbaar en reproduceerbaar vast te leggen.

Hierbij dient gebruik gemaakt te worden van hulpmiddelen ten behoeve van fotogrammetrische uitwerking.

Om dit onderzoek goed uit te kunnen voeren moet de betreffende politiefunctionaris in het bezit zijn van het certificaat 'Opnemen en interpreteren plaats ongeval', Politieonderwijs Post Initieel of gelijkgestelde opleidingen cq. reeds eerder verworven competenties.

Bij het onderzoek moet gebruik worden gemaakt van de FT-norm 750.01.

2.1 Opname verklaringen

Het is naast deze 'fysieke sporen' ook uitermate belangrijk dat van aanwezige getuigen/verdachten een mondelinge verklaring wordt opgenomen of dat spoedig na het ongeval contact wordt opgenomen met personen, die zich van de plaats van het ongeval hebben verwijderd, maar wel verklaringen kunnen afleggen omtrent het ongeval.

3. Voertuigonderzoek

Ook dit onderzoek is erop gericht alle van belang zijnde informatie controleerbaar en reproduceerbaar vast te leggen. Dit kunnen bijvoorbeeld specifieke sporen zijn die in combinatie met de resultaten van het onderzoek op de plaats ongeval, het bewegingsverloop bepalen van een voertuig na de botsing. Verder valt bijvoorbeeld ook te denken aan het fotograferen van de schades, d.m.v. video-opnames, of digitale fotografie.

Om dit onderzoek goed uit te kunnen voeren moet de betreffende politiefunctionaris al naar gelang de bij het ongeval betrokken voertuigen in het bezit zijn van de certificaten:

- 'Voertuigonderzoek personenauto's m.b.t. ongevallen'
- 'Voertuigonderzoek vrachtauto's m.b.t. ongevallen'
- 'Voertuigonderzoek bijzondere voertuigen m.b.t. ongevallen'
- 'Voertuigonderzoek tweewielers m.b.t. ongevallen' van het Politieonderwijs Post Initieel

of gelijkgestelde opleidingen c.q. reeds eerder verworven competenties.

Bij het onderzoek moet gebruik worden gemaakt van de FT-norm 760.01 dan wel FT-norm 740.01 (in geval van voertuigonderzoek tweewielers m.b.t. ongevallen).

Aanvullend onderzoek zal in deze vaak het uitvoeren van remproeven ter bepaling van de opgetreden remvertraging kunnen zijn. Deze proeven moeten worden uitgevoerd volgens FT 730.01.

3.1 Bepaling zichtveld bij vrachtauto's

Wanneer beperking van het zicht van een vrachtautochauffeur een mogelijke (mede) oorzaak van het ongeval kan zijn geweest dient de ongevallendienst een onderzoek naar het zicht van de vrachtautobestuurder uit te voeren door het vastleggen van de zichtvelden conform norm FT 765.01.

Dit onderzoek zal vaak nodig zijn wanneer een fietser of een voetganger tijdens een rechtsafslaande manoeuvre van een vrachtauto wordt overreden.

4. Reconstructie en analyse van het verkeersongeval

De resultaten van het onderzoek op de plaats ongeval en van het voertuigonderzoek kunnen aanleiding zijn voor een 'feitelijke' reconstructie van het verkeersongeval of onderdelen daarvan (scenario-onderzoek). Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan schade-inpassing, rijproeven, enz. De kennis voor deze reconstructie wordt aangereikt in de kernopgave 'Reconstructie verkeersongevallen', Politieonderwijs Post Initieel. Het gaat dan om de beantwoording van aanvullende onderzoeksvragen. Deze kunnen ook ontstaan naar aanleiding van de analyse, zie hieronder.

In de kernopgave 'Analyse verkeersongevallen', Politieonderwijs Post Initieel, worden de medewerker van de verkeersongevallendienst rekenmethoden aangereikt aan de hand waarvan een eerste indruk kan worden gekregen van onder andere de rij snelheden van betrokken voertuigen. Het is van belang bij de beoordeling van deze berekeningen door het Openbaar Ministerie goed te letten op de gehanteerde nauwkeurigheden. Ook moet de politiefunctionaris aangeven hoe betrouwbaar de uitkomst van de gepresenteerde berekening is. Voor het uitvoeren van de genoemde activiteiten moet men in het bezit zijn van de betreffende certificaten.

Bepaalde medewerkers van de verkeersongevallendienst maken steeds meer gebruik van geavanceerde computerprogramma's om verkeersongevallen te simuleren. In dit verband kan bijvoorbeeld het programma PCCrash worden genoemd. Het is van groot belang dat het Openbaar Ministerie zich realiseert dat de hiermee gepresenteerde uitkomst bij de huidige uitvoeringen van deze programma's in principe indicatief is. In die zin dat de uitkomst wel kan dienen voor een eerste beoordeling maar dat lagere of hogere snelheden niet zijn uitgesloten. Voor het werken met deze computerprogramma's moet de politiefunctionaris in het bezit zijn van het certificaat 'Analyse verkeersongevallen met computersimulatie', Politieonderwijs Post Initieel en werken volgens de bijbehorende FT-norm, FT 770.01 of gelijkgestelde opleidingen c.q. reeds eerder verworven competenties.

Het is van belang dat de verkeersongevallendienst van de politie conform de opleiding van het opleidingsinstituut werkt, aangevuld met FT-normen. In deze situatie levert de politie immers de vanuit technisch oogpunt relevante bouwstenen voor een kwalitatief goede reconstructie van het verkeersongeval.

5. Proces-verbaal

De ongevallenanalist dient bij het opstellen van het proces verbaal gebruik te maken van de landelijk geldende standaard. Hij kan hierbij kiezen uit een verkort of een uitgebreid

proces-verbaal. Het verkorte proces-verbaal is voor het Openbaar Ministerie bedoeld om een eerste indruk van de zaak te krijgen. Er kan op basis van dit proces-verbaal worden besloten tot het zetten van bepaalde vervolgstappen. Op verzoek van het OM kan dan de ongevallenanalist een uitgebreid proces-verbaal opstellen.

In het uitgebreide proces-verbaal moet alle verzamelde informatie zijn opgenomen (zoveel mogelijk ondersteund door foto- of beeldmateriaal), de uitgevoerde onderzoeken cq. reconstructies en de daaruit volgende resultaten. Het is van groot belang dat bij deze rapportage in het proces-verbaal door de verbalisant ruim aandacht wordt besteed aan de redenen van wetenschap die tot bepaalde conclusies hebben geleid. Dit houdt in dat foto's, checklisten en bijlagen van FT-normen moeten worden bijgevoegd.

Ter bevordering van de kwaliteit van het proces-verbaal dienen tenminste de volgende uitgangspunten in acht te worden genomen:

- niet alleen conclusies, maar vooral ook redenen van wetenschap dienen te worden verwoord;
- het is van belang ook te vermelden waarom iets niet kon worden onderzocht of werd onderzocht;
- van elke waarneming het resultaat geven, ook als dit geen bijzonderheid lijkt te zijn (bijvoorbeeld: lekke banden, niet alleen opschrijven welke banden lek waren, maar ook dat de andere niet lek waren);
- als bepaalde metingen worden gedaan ook de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van deze metingen aangeven;
- indien getuigenverklaringen niet zijn opgenomen, of getuigen niet zijn gehoord, dient daarvan de reden te worden aangegeven in het proces-verbaal.

5.1 Situatietekening op schaal

In het strafproces is het noodzakelijk dat ten behoeve van de reconstructie van het verkeersongeval een situatietekening op schaal wordt gemaakt, voorzien van een kompas of noordpijl.

De basis van deze tekening moet een vastlegging zijn van de plaats ongeval (inclusief sporen, eindposities enz.) door middel van foto's, die naderhand fotogrammetrisch moeten worden uitgewerkt. In deze situatietekening dienen naast aangetroffen sporen ook onder meer voertuigen, rijrichtingen, voorrangsaanduidingen, wegmarkeringen, straatmeubilair etc te worden vermeld. Op de tekening dient te worden vermeld welke schaal van toepassing is en de naam van de verbalisant/opsteller.

5.2 Foto's

Het is van het grootste belang dat zo snel mogelijk na het ongeval van de aangetroffen ongevalsituatie foto's of beeldmateriaal worden gemaakt. Op deze wijze zijn zoveel mogelijk de voorwaarden geschapen voor een goed vervolgonderzoek en krijgen de belanghebbenden, het OM, alsmede de rechter de mogelijkheid om zich een goed beeld te vormen van de feiten en/of omstandigheden waaronder zich een en ander heeft afgespeeld, sporen, schade, positie voertuigen etc.

Verder moeten ook alle van belang zijnde sporen aan de voertuigen (beschadigingen, enz.) fotografisch of beeldtechnisch worden vastgelegd.

Indien bij een ongeval meerdere betrokkenen zijn wordt aanbevolen foto's te nemen vanuit de (rij)richtingen van betrokkenen. Ook foto's deelsluitmakende van het proces-verbaal zijn bewijsmiddelen in de zin van artikel 339 jo 344 Sv. .

6. *Onderzoek door het Nederlands Forensisch Instituut (NFI)*

Door het NFI is in het algemeen moeilijk aan te geven in welke van de gevallen, waarop deze aanwijzing betrekking heeft, een NFI-onderzoek meerwaarde heeft voor de beoordeling van de zaak. In het algemeen kan worden gesteld dat in die gevallen dat naast de door de politie aangeleverde informatie bij het Openbaar Ministerie voor de bewijsvoering nog behoefte bestaat aan vervolgonderzoek, het NFI kan worden geconsulteerd. Bij eventuele onderzoeksaanvragen door het OM aan het NFI dient altijd voorafgaand en bij voorkeur telefonisch overleg plaats te vinden.

Tijdens dit overleg kan dan de vraagstelling worden geformuleerd en kan de NFI-onderzoeker op basis van de verstrekte informatie een eerste indruk geven van het te verwachten onderzoeksresultaat en van de afleverdatum van het deskundigenrapport.

7. *Zorgvuldigheid sporenonderzoek/eenduidige werkwijze*

Uit hetgeen hiervoor is opgemerkt kan worden afgeleid dat het van groot belang is dat zo snel mogelijk onderzoek op de plaats van het ongeval wordt uitgevoerd. Daarnaast is het sporenonderzoek, zoals verwoord in de Aanwijzing verkeersongevallen, van belang omdat het een algemeen maatschappelijke functie vervult en dat onderzoek slechts

a. ter plaatse en b. door de politie kan plaatsvinden.

Vaak zijn politieambtenaren uit BPZ (de Basis Politiezorg) als eerste aanwezig.

(...) Er dient door hen bij voorkeur aan het consolideren van sporen te worden gedaan in afwachting van de komst van specialisten. Bij ernstige ongevallen dient daaraan altijd hoge prioriteit te worden gegeven. In de praktijk kan dat meebrengen dat de aangetroffen

situatie dient te worden bevroren ten behoeve van sporen en ten nadele van de doorstroming. Het lokale OM dient aandacht te besteden aan een dergelijke aanpak. In de rapportage van AEF(Andersson Elffers en Felix) omtrent verkeersongevalsafhandeling onder de naam: 'kwaliteitsinstrument afhandeling verkeersongevallen', ter beschikking gesteld aan de Nederlandse Politie, wordt een blauwdruk gegeven van verkeersongevalsafhandeling. Dit rapport beveelt de aanstelling van een herkenbare aanrijdingscoördinator aan. Het lokale OM kan in overleg met de politie aanstelling van dergelijke coördinatoren bevorderen. Ook strekt het tot aanbeveling om het totale proces van ongevalafhandeling als werkproces, zoals bijvoorbeeld omschreven in het AEF rapport invulling te geven binnen elke politieregio.

Het lokale OM heeft daarin een sturende rol. Het belang van een zorgvuldig sporenonderzoek verdient zich in het strafproces als regel terug. In de praktijk blijkt dat bij vragen achteraf in het geval van een gebrekkig sporenonderzoek, beantwoording niet eenvoudig of vaak niet meer mogelijk is. Dit gaat ten koste van de mogelijkheid een betrouwbare (snelheids)analyse te kunnen maken en daaruit volgend te komen tot een veroordeling. De geloofwaardigheid van politie en justitie komt daarmee ongewenst onder druk, omdat bij dodelijke slachtoffers en a-sociaal rijgedrag emoties en publiciteit een essentiële rol spelen. Hierom dient altijd vanaf het eerste optreden bij een ernstig verkeersongeval uiterst zorgvuldig te worden opgetreden.

8. Alcoholgebruik drugs en/of medicijngebruik door de verdachte

In het geval de verdachte ten tijde van het ongeval kennelijk onder invloed verkeerde dient naast het proces-verbaal voor tenminste artikel 6 WVV 1994, tevens proces-verbaal voor artikel 8/163 WVV 1994 te worden aangezegd. Ook dient, als de in de aanwijzing invordering rijbewijzen gerelateerde grenzen zijn overschreden, een invorderingsproces-verbaal te worden opgemaakt en het rijbewijs aan het OM te worden gezonden. Het is van belang om zowel artikel 6 als artikel 8 WVV 1994 in hetzelfde proces-verbaal te verwoorden, om te voorkomen dat eerst het proces-verbaal van het verkeersongeval op het parket wordt ontvangen en pas later het proces-verbaal ter zake artikel 8 WVV 1994. Op deze manier wordt bevorderd dat het OM de voor de beoordeling relevante stukken in handen heeft en wordt door gezamenlijke inspanning gewerkt aan een zo zorgvuldig mogelijke beoordeling van alle relevante feiten en omstandigheden.

Indien ter zake 8WVV 1994 door een geautomatiseerd systeem een proces-verbaal afzonderlijk wordt aangemaakt dient dit altijd gebundeld en gelijktijdig met het proces-verbaal ter zake 6 WVV aan het arrondissementsparket te worden gezonden.

Tevens wordt op deze wijze een ne-bis-in-idem voorkomen, omdat in voorkomende gevallen mogelijk reeds een transactie is aangeboden op grond van de feiten en/of omstandigheden die in het alcoholproces-verbaal en/of proces-verbaal zijn vermeld.

Het criterium botsen is blazen brengt bovendien mee dat in het proces-verbaal ter zake artikel 6 WVV ook de uitslag P wordt vermeld van het voorlopig onderzoek van uitgeademde lucht. ..."

BIJLAGE

DESKUNDIGENRAPPORT NFI pagina 1 tot en met 12

ZIE HIERNA