



Rapport

Datum: 18 september 1998
Rapportnummer: 1998/390

Klacht

Op 21 oktober 1997 ontving de Nationale ombudsman een verzoek-schrift van de heer E. te 's-Gravenhage, met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond. Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond (de burgemeester van Rotterdam), werd een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt erover dat ambtenaren van het regionale politie-korps Rotterdam-Rijnmond in een verkeersongevallenrapport een onjuist en onvolledig beeld hebben gegeven van een aanrijding op 3 oktober 1996, waarbij hij betrokken is geweest. Verzoeker klaagt er eveneens over dat twee ambtenaren van voor-noemd regiokorps in het gesprek dat hij op 22 september 1997 naar aanleiding van een hierover ingediende klacht met hen heeft gevoerd, geen aandacht hebben besteed aan zijn argumenten.

Achtergrond

Zie **BIJLAGE**.

Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de beheerder van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Daarnaast legden vier betrokken ambtenaren en drie getuigen een verklaring af. Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De korpsbeheerder en betrokken ambtenaar S. deelden mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen. De reactie van verzoeker gaf geen aanleiding het verslag aan te vullen. De overige betrokkenen gaven binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

. De feiten

1. Op 3 oktober 1996 was verzoeker, rij-instructeur, betrokken bij

een aanrijding tussen zijn auto en de auto van de heer B. op de autosnelweg, de A4, ter hoogte van de gemeente Rotterdam. Een leerlinge van verzoeker, mevrouw R., was op het

moment van het ongeval de feitelijke bestuurder van verzoekers auto.

2. Twee politieambtenaren van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond, de heren D. en M., stelden ter plaatse onderzoek in naar de toedracht van deze aanrijding. Zij maakten daarvan een registra-tieformulier op. In dit registratieformulier was vermeld dat alle betrokkenen alcoholhoudende drank hadden gebruikt, en niet vermeld dat mevrouw R. gewond was geraakt. Voorts vermeldde dit registratieformulier een situatieschets, die inhield dat verzoekers auto, komend vanaf de rechterrijstrook van de A4, voor een vrachtwagen op de middelste rijstrook langs, naar de linkerrijstrook reed, alwaar de auto een aanrijding had met de auto van de heer B.

3. Verzoeker diende op 30 december 1996 bij het regionale politie-korps Rotterdam-Rijnmond een klacht in over de afhandeling van de aanrijding. Verzoeker maakte bezwaar tegen twee onjuistheden in het registratieformulier, namelijk op het punt van het vermelden van alcoholgebruik en het weglaten van een verwonding van mevrouw R.. Verder achtte verzoeker het onjuist dat in het registratieformulier niet was vermeld dat zijn auto linksachter was beschadigd. Ook achtte verzoeker het onjuist dat voorbij was gegaan aan zijn verklaring en aan de verklaring van mevrouw R. dat de bestuurder van een vrachtauto, de heer Z., het ongeval had veroorzaakt. Over de toedracht van het ongeval stelde verzoeker onder meer het volgende:

"Ik bereed (op 3 oktober 1996; N.o.) de middelste rijstrook. (...) Op een zeker moment reed links achter ons een vrachtauto op de uiterst linkerrijstrook. Deze vrachtauto (...) stuurde geheel onverwacht naar rechts in de richting van de middelste rijstrook. Hierbij voegde hij verkeerd in op de middelste rijstrook en botste daarbij tegen de linkerachterzijde van mijn voertuig. Tengevolge hiervan raakte de auto uit balans en verloor de feitelijke bestuurder de macht over het stuur. Mijn auto is in een slip terechtgekomen en kwam daarbij op de linkerrijstrook te-recht. Hier werd mijn auto vervolgens aangereiden door een andere Volvo."

4. Op 18 juni 1997 berichtte ambtenaar Br., manager van de Regionale Operationele Ondersteunende Diensten van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond, verzoeker dat de politie naar aanleiding van verzoekers klacht een nieuw onderzoek had ingesteld naar de toedracht van de aanrijding. Daartoe waren alle bij de aanrijding betrokken partijen, te weten verzoeker, mevrouw R., de heer B., en

de heer Z., gehoord. Van deze verklaringen had de politie proces-verbaal opgemaakt. Verder berichtte Br. verzoeker dat de betrokken ambtenaren M. en D. geen aanleiding hadden gezien om de door hen omschreven toedracht in het verkeersongevallenrapport te wijzigen. Wel waren enige onjuistheden in dit rapport hersteld, aldus Br. Br. betreunde deze fouten en bood verzoeker daarvoor zijn verontschuldiging aan.

5. In het gewijzigde registratieformulier, het hiervoor genoemde verkeersongevallenrapport, was bij de omschrijving van de materiële schade vermeld dat van verzoekers auto de voor- en linkerzijde was beschadigd. In dit gewijzigde registratieformulier was geen situatieschets opgenomen. Onder punt 18: "Beknopte duidelijke omschrijving van het ongeval" was het volgende vermeld:

"14.1. (verzoeker; N.o.) en 14.2 (bedoeld is: de heer B.; N.o.) reden beiden op de westelijke rijbaan van de Rijksweg A4. 14.1. reed op de rechterrijstrook en 14.2 op de meest linker. 14.2 verklaarde dat hij zag dat op de middelste rijstrook van de westelijke rijbaan van de A4 een trekker met oplegger reed. 14.2 zag vervolgens dat 14.1 voor deze trekker/oplegger naar links kwam en kennelijk van rijstrook wilde wisselen. 14.2 zag dat 14.1 door voor hem onbekende oorzaak in een slip raakte waarna 14.1 dwars op de rijstrook van 14.2 kwam. 14.2 kon een aanrijding niet meer voorkomen en botste met de voorzijde tegen de linkerzijde van 14.1. Beide voertuigen liepen aanzienlijke schade op. 14.1 verklaarde dat hij op de middelste rijstrook van de westelijke rijbaan van de A4 reed en dat op de meest linkerrijstrook een trekker/oplegger reed. 14.1 verklaarde dat deze trekker/ oplegger van de meest linkerrijstrook wilde opschuiven naar de middelste rijstrook. 14.1 verklaarde dat hij aan de linkerachter-zijde door deze trekker/oplegger werd geraakt waardoor 14.1 in een slip raakte en dwars op de weg terecht kwam waarna de aanrijding met 14.2 ontstond. Door rapporteurs is ter plaatse een onderzoek ingesteld waarbij niet kon blijken dat de genoemde trekker/oplegger een aanrijding zou hebben gehad met 14.1. De verklaringen van alle bij deze aanrijding betrokken partijen werden later in een afzonderlijk proces-verbaal opgenomen." Tevens was in het registratieformulier de heer Z., de bestuurder van de vrachtauto, als getuige vermeld. Een verklaring van de heer Z. was hierin niet opgenomen.

6. Op 8 juli 1997 richtte verzoeker zich wederom tot de politie, omdat hij van mening bleef dat de aanrijding onzorgvuldig was afgehandeld en dat er bij de afhandeling van zijn klacht voorbij was gegaan aan de argumenten die hij had aangevoerd. Verzoeker deelde in

zijn brief onder meer mee dat hij nog steeds de indruk had dat mevrouw R. en hij volgens de politie kennelijk een leugenachtige verklaring hadden afgelegd, omdat de betrokken ambtenaren het verkeersongevallenrapport hadden gebaseerd op de verklaring van de heer Z., en niet op de verklaring van mevrouw R. en van hemzelf. Op dit punt bracht verzoeker naar voren dat hij volgens de heer Z. op de rechterrijstrook had gereden, terwijl mevrouw R. en hijzelf hadden verklaard dat zij op de middelste rijstrook hadden gereden. Verder bleef verzoeker van mening dat de schade die zich linksachter aan zijn voertuig bevond, was veroorzaakt doordat de vrachtwagen hem van achteren had aangereden. De heer Z. was volgens verzoeker ten onrechte niet in het verkeersongevallenrapport aangemerkt als een partij bij de aanrijding.

7. In het kader van de behandeling van verzoekers klacht vond op 22 september 1997 een gesprek plaats tussen politieambtenaren S. en V. en verzoeker, vergezeld door de heer Ba.

8. Op 24 september 1997 berichtte de plaatsvervangend korpschef verzoeker naar aanleiding van diens brief van 8 juli 1997 onder meer het volgende:

"De korpsklachtenofficier heeft u uitgenodigd (...) uw brief in en gesprek nader toe te lichten. Het gesprek heeft op 22 september 1997 plaatsgevonden (...). In dit gesprek kwam naar voren dat uw grieven zich toespitsen op de in uw ogen verkeerde weergave van feiten van een verkeersongeval dat u hebt gehad op 3 oktober 1996 op de Rijksweg A4 (...). Deze

weergave strookte niet met de opgemaakte Verkeersongevallen Registratieset voor de N.V.V.A. (Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren, thans Verbond voor Verzekeraars; N.o.). U gaf aan dat uw voertuig voordat het werd aangereden door een personenauto reeds was aan-gereden door een links van u rijdende vrachtauto. Na het ongeval is de politie ter plaatse gekomen die de situatie heeft opgenomen voor de ongevallenset. Voor de goede orde: dit is een rapportage en geen ambtsedig proces-verbaal. Door personeel van de verkeers-dienst van de regiopolitie Rotterdam-Rijnmond is onderzoek gedaan naar de oorzaak van het ongeval. Zij hebben daartoe alle betrok-ken partijen een verklaring laten afleggen. Tevens is er een uitgebreid sporenonderzoek gedaan. Ook kwam naar voren dat uw klacht zich richtte op de weergave in de verkeersongevallenrapportage. Echter zoals aan u in het klachtgesprek is uitgelegd is dit geen proces-verbaal. Deze rap-portage is slechts bedoeld ter ondersteuning van de eventuele schuldvraag die ontstaat bij een aanrijding. De zwaarte die door de verzekeringsmaatschappijen wordt gegeven aan een dergelijke rapportage kan niet worden afgewenteld op de ondersteunende politieambtenaren. Zij kunnen en mogen slechts feiten weergeven die zij ter plaatse aantreffen. Samengevat luidt mijn zienswijze: (...) Door het personeel van de verkeersdienst van de regio-politie Rotterdam-Rijnmond is ter plaatse van het ongeval alles gedaan wat van een goed politieman mag worden verwacht."

. Het standpunt van verzoeker

1. Het standpunt van verzoeker staat weergegeven onder **KLACHT**.

2. In zijn verzoekschrift van 13 oktober 1997 deelde verzoeker verder onder meer het volgende mee:

"Op maandag 22 september 1996 heb ik (...) een onderhoud gehad met (...) de klachteninspecteur (betrokken ambtenaar S.; N.o.). De klachteninspecteur had de inspecteur V. bij het gesprek uitgenodigd. V. is verantwoordelijk voor de verkeersongevallen-afdeling van de politie Rotterdam. Op mijn verzoek heeft een kennis van mij, de heer Ba., mij tijdens het gesprek bijgestaan. Ik kreeg te verstaan in het gesprek, en dit kwam tijdens het hele gesprek als een soort rode draad terug, dat ik de betrokken agenten van valsheid in geschrift, dan wel meined beschuldigde. Het behoeft geen betoog dat ik mij hierdoor zeer onprettig voelde, temeer daar dit zeker niet mijn intentie is geweest. Immers, ik heb hen uitsluitend onprofessioneel en onzorgvuldig handelen verweten. Tijdens het gesprek bleek dat alle argumenten, die ik in mijn brief had weergegeven kennelijk van tevoren uitvoerig door beide heren waren doorgenomen. Ik wil hieronder aan u proberen aan te geven met welke argumenten men kwam en daarbij mijn commentaar daarop. Ten eerste:

Met betrekking tot het feit dat voorbijgegaan wordt aan zowel mijn verklaring als die van mijn leerling bestuurder, antwoordde men dat er geen bewijs van was, waardoor men uitging van de getuigenverklaring van de betrokken vrachtautobestuurder. Ik vind dit een bijzonder laakbare wijze van handelen. Men ver-klaart mij schuldig zolang de onschuld niet bewezen is. Het be-hoort mijns inziens andersom te zijn. De politie moet bewijzen dat ik schuldig ben aan deze aanrijding.

Ten tweede:

Met betrekking tot de schade die niet werd aangetroffen op de vrachtauto. Men zei dat zolang er geen schade was aan de vrachtauto, er geen aanrijding geweest kon zijn. Ik ben de mening toegedaan dat deze aanrijding met de vrachtauto, waarbij mijn auto wél schade heeft opgelopen (...), niet per definitie schade aan de vrachtauto hoeft te hebben veroorzaakt. De vrachtauto heeft met ca 100 km/u een beweging naar rechts gemaakt, waardoor deze tegen mijn voertuig aanreed. Bij gelijke snelheid ontstaan er geen krassporen. De lak van mijn auto was op de door de aanrijding veroorzaakte schade ongeschonden, dus als men gezocht heeft naar laksporen op de vrachtauto, kunnen deze er eenvoudigweg niet geweest zijn. Dit heb ik tijdens het gesprek ter sprake gebracht, maar dit was onmogelijk zei men. Ten derde:

Met betrekking tot de aanwezigheid van sporen op het wegdek. Men deelde mede dat er door de betrokken ambtenaren op het wegdek gezocht was naar sporen van de aanrijding, in casu gedroogde modderresten die bij een aanrijding gebruikelijker-wijs uit de wielkast komen. Hiertoe hadden, volgens de beide inspecteurs, de aanwezige agenten het verkeer op de betrokken rijstroken geheel stilgezet. Er werden geen sporen aangetroffen, dus de aanrijding met de vrachtauto kon niet hebben plaatsgevonden. Ik ben uiteraard gedurende de tijd na de aanrijding ter plaatse gebleven. Daar mijn auto en die van de andere personenauto beide op de vluchtstrook stonden, heeft het verkeer tijdens de afhandeling van de aanrijding, ongeveer 3 kwartier lang, over de betrokken rijstroken doorgereden. De aanrijding tussen de vrachtauto en mijn voertuig geschiedde met een snelheid van ongeveer 100 km/u. De gedroogde modderresten die van mijn wielkast op het wegdek vielen, zullen over vele vierkante meters verspreid zijn. Het stilzetten van het verkeer heeft kennelijk na mijn vertrek plaatsgevonden, want ik heb niet gezien dat het verkeer stilgezet is. Indien het genoemde onderzoek naar de sporen op het wegdek heeft plaatsgevonden, kunnen naar mijn mening om eerder aangegeven redenen moeilijk de bedoelde moddersporen aangetroffen worden. Daarbij komt nog dat als men ruim drie kwartier lang verkeer over deze modder heeft laten rijden dat het nóg moeilijker wordt deze sporen aan te treffen. Ik heb dit argument tijdens het gesprek aangegeven, maar men vond dat het feit dat er geen sporen aangetroffen waren er op duidde dat er geen aanrijding had plaatsgevonden.

Ten vierde:

Met betrekking tot de aan de linkerachterzijde van mijn auto aangetroffen aangrijpingsschade was men de mening toegedaan dat de betrokken ambtenaren desnoods op ambtseed konden verklaren dat deze schade afkomstig was van het rechtervoorwiel van de andere bij de tweede aanrijding betrokken Volvo. De betrokken ambtenaren zouden mij dit duidelijk gemaakt hebben bij het opnemen van de aanrijding. Ik ben niet aangesproken over de schade aan de linkerachterzijde van mijn auto. In die zin, dat zij mij beslist niet hebben meegedeeld dat deze afkomstig was van het voorwiel van de andere Volvo. Sterker nog, op het moment dat ik hen wees op de schade aan de linkerachterzijde, was de andere Volvo reeds weggesleept. Het is mij niet duidelijk hoe de

heer S. kan mededelen dat de betrokken ambtenaren dit op ambtseed zouden kunnen verklaren. Buiten het feit dat de constatering de nodige vraagtekens oproept, is het fysiek onmogelijk dat de andere Volvo, die mij aan de linkervoorzijde heeft geraakt, met het rechtervoorwiel aan de linkerachterzijde van mijn voertuig schade veroorzaakt. Ten vijfde: Met betrekking tot de oorzaak van de aanrijding met de andere Volvo. Op mijn vraag aan de beide heren hoe het, ingeval van het kennelijk niet hebben plaatsgevonden van de aanrijding met de vrachtauto, mogelijk was dat mijn auto ging 'spinnen' op de middelste strook van de rijbaan, kon men geen antwoord geven. Behalve dat er een plotseling technisch mankement aan de auto optreedt zoals een klapband, is het niet mogelijk dat een voertuig dat op de middelste rijstrook rijdt, plotseling gaat 'spinnen'. Uiteraard is de oorzaak van het spinnen de kracht die door de aanrijding met de vrachtauto naar rechtsachter werd uitgeoefend. Ten zesde:

Met betrekking tot de in het politierapport aangegeven positie van mijn voertuig vóór de aanrijding. De beide heren bleven van mening dat mijn positie zoals deze in het politierapport was weergegeven, zijnde de uiterste rechter-rijstrook, de enige juiste weergave van de feiten was. Zowel ik, als mijn feitelijke bestuurder mevrouw R., hebben verklaard dat wij de middelste rijstrook bereden. Wij kwamen immers vanaf de A-20 noordbaan uit de richting van Rotterdam. De rechterrijstrook heeft uitsluitend het verkeer te verwerken dat later moet invoegen op de A-4 richting Beneluxtunnel. Het is zelfs onmogelijk dat ik deze rijstrook bereden zou hebben. Ten zevende:

Met betrekking tot het bestempelen van de bestuurder van de vrachtauto als getuige en niet als partij. Men vond dat niet gebleken was uit de sporen dat er een aanrijding had plaatsgevonden, hetgeen niet rechtvaardigt dat deze bestuurder niet als partij wordt gezien. Hierbij blijkt dat de situatie in een soort vicieuze cirkel terecht is gekomen. Doordat men niet erkent dat er een aanrijding heeft plaatsgevonden, heeft men hem niet als partij willen zien. Juist een goed onafhankelijk rapport gaat uit van een weergave van de verklaringen van alle betrokkenen. Om de onafhankelijkheid te bevorderen zou juist deze vrachtautobestuurder als partij gezien moeten worden. Dit heeft mede tot gevolg gehad dat aan de officier van justitie een niet volledig beeld is geschetst met betrekking tot een eventuele strafbare handeling van één der betrokken partijen. Aan het einde van het gesprek heeft de heer S. te kennen gegeven dat er naar zijn mening en die van de heer V. niet onzorgvuldig en niet onprofessioneel is gehandeld door de betrokken politie-ambtenaren. (...) Resumerend moet ik helaas tot de conclusie komen dat er, met name tijdens het persoonlijk onderhoud, geen enkele aandacht is besteed aan de door mij aangebrachte argumenten en dat men er alles aan gedaan heeft om koste wat het kost de betrokken agenten van iedere blaam te zuiveren. Ik blijf nog steeds van mening dat er onzorgvuldig en onprofessioneel is gehandeld. Mijn gevoel hierover wordt versterkt door het feit dat in het persoonlijk onderhoud op welhaast krampachtige wijze is getracht al mijn argumenten stuk voor stuk onderuit te halen. Bedoeld gesprek heeft dus in mijn ogen niet alleen bevestigd dat de betrokken agenten onzorgvuldig hebben gehandeld, maar ook dat de afhandeling van de klacht door de heer S. getuigt van een eenzijdige autoritaire houding van de politie. Ik bevind mij nu in een vervelende positie, omdat, door het feit dat

er door de politie een absoluut verkeerde versie van de aan-rijding is weergegeven, de schuldvraag en de civielrechtelijke afhandeling in mijn richting blijft wijzen. Zowel mijn verklaring als die van mevrouw R. geven aan dat er wel degelijk een aan-rijding tussen de vrachtauto en mijn voertuig heeft plaatsgevonden. In de oorspronkelijke verklaringen is zelfs aangegeven dat de vrachtwagenchauffeur heeft verklaard dat hij ons niet gezien had. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat, doordat deze verklaringen volledig terzijde zijn geschoven, deze verklaringen door de politie kennelijk als leugenachtig worden beschouwd."

. Het standpunt van de korpsbeheerder 1. De korpsbeheerder reageerde op 15 januari 1998 op de klacht door toezending van een ambtsbericht van 7 januari 1998 van politieambtenaar H., hoofd van de unit Regionale Operationele Ondersteunende Diensten van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond (R.O.O.D.), gericht aan de korpsbeheerder, met bijlagen. Namens de korpsbeheerder werd aangegeven dat deze zich kon vinden in het ambtsbericht van H.

2. Voornoemd ambtsbericht van 7 januari 1998 hield onder meer het volgende in: "N.a.v. de klacht van dhr. E. heeft de klachtbehandelaar, dhr. V., opdracht gegeven de betrokkenen opnieuw te horen m.b.t. de aanrijdingssituatie. Dit heeft geleid tot een proces-verbaal met als doel duidelijkheid te scheppen door het vastleggen van de verklaringen. Er was dan ook geen sprake van een strafrechtelijk proces-verbaal met dhr. E. als verdachte.(...) Tevens heeft de klacht ertoe geleid dat de VOR (verkeersongevallenrapport; N.o.) is aangepast. In het klachtgesprek is aan dhr. E. opnieuw uitgelegd hoe de heren M. en D. tot de conclusie zijn gekomen dat de aanrijding niet kan hebben plaatsgevonden zoals dhr. E. dit beschreven heeft. Tevens is hem excuses aangeboden voor de in de VOR gemaakte fouten. Daarna heeft dhr. E. gebruik gemaakt van de mogelijkheid bezwaar aan te tekenen bij de korpschef. Het naar aanleiding daarvan gevoerde gesprek is inderdaad voorbereid door de heren V. en S. met de intentie om op alle vragen een beargumenteerd en helder antwoord te kunnen verschaffen. Het is bij dit soort gesprekken nooit de bedoeling om een klager onderuit te halen. Voor de duidelijkheid vermeld ik hieronder samengevat nogmaals de argumenten waarom bepaalde zaken wel/niet kunnen c.q. waarschijnlijk zijn, daar dit in de brief van dhr. E. niet wordt vermeld. - De schade linksachter aan de auto van dhr. E. is veroorzaakt door de rechtervoor- c.q. zijkant van de auto van dhr. B. De bandenmaat van laatstgenoemde auto kwam overeen met het op de auto van dhr. E. aangetroffen bandenspoor. - Dhr. E. heeft gelijk dat bij een aanrijding met een vrachtauto, deze niet per se (kras)schade hoeft te hebben. Echter de vrachtauto in deze zaak, die de aanrijding met de rechtervoor-zijde veroorzaakt zou moeten hebben, had een vuile bumper. Indien hij de auto van dhr. E. geraakt zou hebben, zouden er op de bumper op zijn minst veegsporen aanwezig moeten zijn. Dit was niet het geval. - Verder voert dhr. E. aan dat zijn auto en de vrachtauto met een gelijke snelheid van ca. 100 km/u zouden hebben gereden. Echter uit de tachograafschijf van de vrachtauto bleek dat deze niet harder dan 80 km/u heeft gereden. Conclusie:

Uit de bevindingen van de heren M. en D. blijkt dat absoluut niet kan worden aangetoond

dat de vrachtauto bij de aanrijding betrokken was, terwijl wel vast staat dat de schade van de auto van dhr. E. afkomstig is van de aanrijding met de auto van dhr. B. Onduidelijk blijft vanaf welke rijstrook de auto van dhr. E. is gekomen en hoe deze op de meest linkerrijstrook terecht is gekomen. Ondanks enkele fouten in de procedure ben ik van mening dat er door de heren M. en D. t.a.v. de aanrijding alles gedaan is wat er, gezien de omstandigheden, van politiemensen kan worden verwacht. T.a.v. het op 22-09-97 gevoerde gesprek kan ik geen uitspraak doen, behoudens de mededeling van dhr. V. dat er wel degelijk aandacht is besteed aan de argumenten van dhr. E. daar deze de reden zijn voor zijn klacht."

3. Bij het ambtsbericht van het hoofd van de unit R.O.O.D. bevonden zich onder meer de volgende bijlagen:

3.1. Een rapport van de betrokken ambtenaren M. en D. naar aanleiding van verzoekers brief van 30 december 1996 (hiervoor vermeld onder A.3.). Dit rapport hield onder meer het volgende in:

"De door ons, rapporteurs in het verkeersongevallenrapport, omschreven toedracht met betrekking tot genoemde aanrijding is opgemaakt aan de hand van de ter plaatse aangetroffen situatie en de, eveneens ter plaatse, opgenomen verklaringen van de betrokken partijen. Wij, rapporteurs, hebben verder ter plaatse een onderzoek ingesteld aan de betrokken voertuigen. Na een nauwkeurig onderzoek aan de genoemde vrachtauto (...) bleek ons dat deze vrachtauto geen enkele schade vertoonde waaruit kon worden opgemaakt dat deze in contact zou zijn geweest met de auto van klager, de witte Volvo 440 (...). De door klager (...) genoemde schade aan de linkerzijde aan de achterzijde van zijn voertuig als zijnde schade veroorzaakt door genoemde vrachtauto werd door ons, rapporteurs ter plaatse onderzocht en bleek afkomstig te zijn van 14.2 (de auto van de heer B.; N.o.). Derhalve zien wij, rapporteurs, geen noodzaak om de toedracht tot genoemde aanrijding te moeten wijzigen en verwijzen daarom naar de toedracht als door ons omschreven in het verkeersongevallen rapport."

3.2. Een reactie van betrokken ambtenaren M. en D. van 5 augustus 1997 aan een andere politieambtenaar binnen het politie-korps Rotterdam-Rijnmond op verzoekers brief van 8 juli 1997 (hiervoor vermeld onder A.6.). Deze reactie luidde onder meer als volgt:

"Het verkeersongevallenrapport is opgemaakt naar aanleiding van de ter plaatse door alle betrokken partijen afgelegde verklaringen. Verder heeft er nog een uitvoerig sporenonderzoek plaatsgevonden. Nadat door E. hierover al eerder een klacht was geschreven is hem in persoon één en ander nadrukkelijk uitgelegd. (...) Na meting ter plaatse is inderdaad vast komen te staan dat de (...) (linksachter aan verzoekers auto geconstateerde; N.o.) schade door een ander motorrijtuig was veroorzaakt. Dit betrof de derde partij, zijnde de Volvo personenauto. De bandenmaat van deze personenauto kwam overeen met de aangetroffen bandensporen op de Volvo van E. Bij nader onderzoek aan de vrachtauto bleek ons dat er geen sporen op deze vrachtauto zaten. Er zaten zelf geen veegsporen op. De bumper was vuil en er waren geen veegsporen op aanwezig. Het registratieblad van de tachograaf is wel degelijk gecontroleerd. Hieruit bleek dat

vrachtauto niet harder dan 80 km/uur had gereden."

3.3. Een proces-verbaal van de betrokken ambtenaren D. en M. van 25 maart 1997, waarin onder meer het volgende was vermeld:

"Naar aanleiding van het verzoek (van de Chef verkeerspolitie, gedaan naar aanleiding van verzoekers klacht; N.o.) hebben wij alle betrokken partijen nader gehoord, de processen-verbaal van verhoor zijn bij dit proces-verbaal gevoegd (zie hierna C.3.4. tot en met C.3.7; N.o.) Ook na nader onderzoek zien wij geen reden om de toedracht in het verkeersongevallen rapport te wijzigen. Door ons is ter plaatste een zeer uitvoerig onderzoek aan beide voertuigen geweest, daar ook ter plaatse al onduidelijkheid over de toedracht bestond. Door ons is ter plaatse geen schade aan de vrachtauto kunnen ontdekken. Verder konden aan de rechterszijde van de vracht-auto ook geen schuursporen of andere oneffenheden geconstateerd worden. Het feit dat in het verkeersongevallenrapport stond dat alle betrokkenen alcohol hadden gebruikt is een administratieve fout. Eveneens het feit dat mevrouw R. niet als "gewonde" is vermeld. Uit het door ons bijgevoegde concept van het verkeersongevallen-rapport (bedoeld wordt het gewijzigde registratieformulier, hier-voor vermeld onder A.5.; N.o.) blijkt dat het wel goed is ingevuld."

3.4. Een proces-verbaal van betrokken ambtenaren D. en M., inhoudende de verklaring van de heer B. van 8 maart 1997. De heer B. verklaarde onder meer als volgt:

"Ik reed (op 3 oktober 1996; N.o.) in mijn personenauto op de meest linkerrijstrook, in de richting van de Beneluxtunnel. Ik zag dat schuin voor mij, op de middelste rijstrook, een vracht-auto reed. Ik zag dat de bestuurder van deze vrachtauto middels zijn knipperlichten richting aangaf naar rechts. Op het moment dat ik deze vrachtauto links inhaalde en ter hoogte van de voor-zijde van de vrachtauto was, zag ik een witte personenauto, van het merk VOLVO, die dwars voor mijn auto op de linkerrijstrook terecht kwam. Ik kon mijn auto niet meer tijdig tot stilstand brengen en botste met de voorzijde van mijn auto tegen de linker-zijkant van deze witte VOLVO. (...) Ik heb niet gezien dat de witte VOLVO en de vrachtauto een aanrijding hebben gehad. Ik heb die witte VOLVO pas gezien toen hij dwars voor mij op de rij-strook kwam waarop ik op dat moment reed."

3.5. Een proces-verbaal van de betrokken ambtenaren D. en M., inhoudende de verklaring van verzoeker van 9 maart 1997. Verzoeker verklaarde onder meer als volgt:

"Ter plaatse is de rijbaan van de rijksweg A4 verdeeld in twee hoofdrijstroken en een uitvoegstrook cq invoegstrook. Wij reden op de tweede rijstrook. R. maakte mij er op attent dat er een vrachtauto ons van links achter naderde en instuurde naar de rij-strook waarop wij ons bevonden. Ik heb toen R. gezegd snelheid te vermeerderen en op datzelfde moment raakte de vrachtauto ons met de rechtersvoorkant tegen de linkerzijkant achter. Hierdoor ging de door R. bestuurde VOLVO 440 tollen en kwam al draaiend op de eerste rijstrook terecht. Op de eerste rijstrook werd de VOLVO 440 de gehele westelijke rijbaan van de rijksweg A4 overgeduwd waarna we tot stilstand kwamen op de naast de rijbaan gelegen vluchtstrook. Door de aanrijding heeft R. letsel opgelopen waar-voor zij in het ziekenhuis is behandeld. (...) Nadat de bestuur-der van de vrachtauto zijn voertuig

eveneens op de vluchtstrook tot stilstand had gebracht kwam deze naar mij toegelopen en verklaarde mij en R. dat hij ons nooit had gezien. Verder verklaarde hij aan ons dat hij de manoeuvre om van rijstrook te wisselen had ingezet op aanwijzingen van een achter hem rijdende vrachtauto. Ten tijde van de aanrijding was onze snelheid ongeveer 100 kilo-meter per uur. Na een door mij ingesteld onderzoek aan de bumper van de vrachtauto kon ik geen schade ontdekken waaruit bleek dat de vrachtauto de door ons bestuurde witte VOLVO 440 had geraakt."

3.6. Een proces-verbaal van de betrokken ambtenaren D. en M., inhoudende de verklaring van mevrouw R. van 12 maart 1997. Mevrouw R. verklaarde onder meer als volgt:

"Ik reed op de middelste, de tweede, rijstrook. Ik zag in mijn linkerbuitenspiegel dat links achter mij, op de linkerrijstrook, een vrachtauto reed. Ik zag dat deze vrachtauto richting naar rechts aangaf en kennelijk een rijstrook naar rechts wilde op-schuiven. (...) Vervolgens zie ik in mijn linkerbuitenspiegel dat de genoemde vrachtauto met de rechterzijkant tegen de linker-zijkant van de door mij bestuurde VOLVO 440 botst. Ik kan mij niet meer herinneren of ik een klap heb gevoeld ten gevolge van die aanrijding. Ten tijde van de aanrijding reed ik ongeveer 100 kilometer per uur. Door de aanrijding kwam de door mij bestuurde VOLVO 440 dwars op de rijbaan terecht, op de meest linkerrij-strook. Op deze rijstrook werd de VOLVO 440 vervolgens aangereden in de linkerzijkant door een andere personenauto die daar reed. (...) De genoemde vrachtauto stopte vervolgens op de vluchtstrook waarna de bestuurder naar mij en mijn instructeur toe kwam lopen. Ik weet nog dat hij tegen ons zei dat hij ons nooit gezien had. Door de aanrijding ben ikzelf gewond geraakt."

3.7. Een proces-verbaal van betrokken ambtenaren D. en M., inhoudende de verklaring van de heer Z. van 25 maart 1997. De heer Z. verklaarde onder meer als volgt:

"Op donderdag 3 oktober 1996, omstreeks 15.05 uur, reed ik, als bestuurder van een vrachtauto (...) op de rechterrijstrook van de rijksweg A4 te Schiedam (...). Even voorbij de oprit vanaf de zuidbaan van de A20 zag ik vanuit de richting Vlaardingen een witte lesauto aankomen. Ik zag dat deze witte personenauto rechts naast mij kwam rijden op de plaats waar de invoegstrook vanuit de richting Vlaardingen bij de twee rijstroken uit de richting van de noordbaan A20 samenkomen. Ik bleef op de tweede rijstrook rijden en zag plotseling de witte personenauto vanaf de rechter (derde) rijstrook naar links komen. Ik zag vervolgens dat deze witte personenauto door een aldaar rijdende personenauto werd aangereden. Ik weet 100% zeker dat ik geen aanrijding met deze witte Volvo heb gehad."

. De verklaring van betrokken ambtenaar S. Op 7 januari 1998 deelde betrokken ambtenaar S. aan medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman onder meer het volgende mee:

"Het klachtgesprek d.d. 22 september 1997 met de heer E. vond ik niet bedreigend of vervelend. Er zijn geen vervelende dingen gebeurd naar mijn idee. Men kan natuurlijk wel een zakelijk verschil van mening hebben. Het standpunt van de heer E. was dat de gehele zaak herzien moest worden.

Ik heb tijdens het klachtgesprek naar de argumenten van de heer E. geluisterd. Het gesprek heeft ruim twee uur geduurd. Alle punten die verzoeker in zijn verzoekschrift naar voren heeft gebracht, heb ik met hem besproken. Als ik denk dat iemand gelijk heeft, dan heb ik er geen moeite mee om dat te erkennen. Ik heb verzoeker gezegd dat ik niet bij de aanrijding aanwezig ben geweest en dat ik niet op alle vragen antwoord zou kunnen geven en dat daarom de heer V. bij het gesprek aanwezig was. De heer V. was de chef van de betrokken ambtenaren M. en D.

. heeft de tekening van de statistiek en de registratieset laten zien. Hij vond dat daar een aantal onvolkomenheden in zaten. Ik had echter geen reden om te twifelen aan de juistheid van de bevindingen van de politieambtenaren die ter plaatse de aanrijding hebben behandeld, en daarmee van de registratieset. Naar aanleiding van verzoekers klacht hebben de betrokken ambtenaren degenen die bij de aanrijding waren betrokken gehoord en deze verklaringen neergelegd in processen-verbaal. In dat kader hebben de betrokken ambtenaren nogmaals onderzoek gedaan naar de aanrijding. Ik hoefde daarom tijdens het klachtgesprek niet de betrokken ambtenaren te benaderen met de vraag of de registratie-set juist was opgemaakt. Ten aanzien van de zeven punten die verzoeker heeft genoemd in zijn brief van 13 oktober 1997 (het verzoekschrift; N.o.) deel ik het volgende mee.

1. (Ten aanzien van het voorbijgaan aan verzoekers lezing van de aanrijding; N.o.) Naar aanleiding van verzoekers klacht zijn alle betrokkenen nogmaals gehoord.

2. en 3. Mijn collega V. heeft tijdens het klachtgesprek aan verzoeker meegedeeld dat wanneer een aanrijding heeft plaatsgevonden, waarbij geen zichtbare schade is geconstateerd, er wel over het algemeen modder- of zandresten uit de wielkasten vallen. In dit geval hebben de betrokken ambtenaren het wegdek dan ook afgezet en gezocht naar dergelijke sporen. Deze zijn echter niet aangetroffen. Ik weet niet hoe snel na de aanrijding de weg is afgezet om te zoeken naar deze eventuele sporen.

4. Ik heb ten aanzien van dit punt (de schade aan de linker-achterzijde van verzoekers auto; N.o.) naar voren gebracht dat ik daar zelf geen oordeel over kan geven. De schade linksvoor kan zijn veroorzaakt door aanraking met een andere auto of met de vangrail.

5. Ik kon op deze vraag ook geen antwoord geven, want ik weet niet waarom de auto is gaan spinnen. Er zijn verschillende verklaringen voor mogelijk.

6. (Met betrekking tot de positie van verzoekers auto voordat de aanrijding plaatsvond; N.o.). Op dit punt ben ik eveneens afzijdig gebleven. Ik kon afgaan op de juistheid van de (lezing van de; N.o.) betrokken politieambtenaren. Ik hoefde daarover niet verder te discussiëren. Ik weet overigens niet of de meest rechtse baan niet richting tunnel gaat.

7. Ten aanzien van dit punt (het niet aanmerken van de vracht-wagenchauffeur als betrokkene bij de aanrijding; N.o.) verwijs ik naar mijn antwoord op punt 1. Alle betrokkenen zijn nogmaals gehoord dus ook de bestuurder van de vrachtwagen. Die verklaringen zijn neergelegd in een proces-verbaal en vormen dus een aanvulling op de registratieset. De verzekeringsmaatschappij kan kennis nemen van deze verklaringen. Ik vind het jammer dat de administratieve verwerking in eerste instantie niet geheel juist is

gebeurd. De processen-verbaal zijn abusievelijk gestuurd aan de officier van justitie, waardoor verzoeker mogelijk de indruk heeft gekregen dat hij als verdachte was aangemerkt. Dit is echter niet de bedoeling geweest. De processen-verbaal hadden niet opgestuurd hoeven te worden naar de officier van justitie, omdat er geen sprake was van een strafzaak tegen verzoeker. Tijdens het klachtgesprek heb ik verzoeker geadviseerd om een civiele procedure aan te spannen. Als hij naar zijn zeggen is aangereden, kan er sprake zijn van een onrechtmatige daad. Verzoeker vond dat de politie schadeplichtig was. Ik heb hem daarop meegedeeld dat de politie geen partij is bij deze aanrijding. Verzoeker vond echter dat de politie wel partij werd op het moment dat zij de registratieset opmaakte van de aanrijding. Op dit punt stonden onze lezingen tegenover elkaar. Ik weet niet meer of ter sprake is geweest dat de tachograaf-schijf had moeten worden onderzocht. Ik meen dat de heer V. heeft gezegd dat de politie daar wel onderzoek naar heeft gedaan. De heer Ba. heeft niet actief deelgenomen aan het gesprek. Ik had de indruk dat hij verzoeker ondersteuning verleende. Ik ben ingegaan op alle vragen van verzoeker. Wij verschilden echter van mening op een aantal punten. Ik vind dat ik zijn klacht serieus heb genomen. Ik heb mij niet autoritair opgesteld."

E. De verklaring van betrokken ambtenaar V. Op 7 januari 1998 deelde betrokken ambtenaar V. telefonisch aan een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman onder meer het volgende mee:

"Ik heb in eerste instantie verzoekers klacht behandeld. Ik ben de chef van de betrokken ambtenaren M. en D., die de aanrijding hebben afgehandeld. Naar aanleiding van verzoekers klacht dat er in het registratieformulier onjuiste gegevens waren vermeld, zoals dat alle betrokkenen alcoholhoudende drank hadden gebruikt, en dat niet was vermeld dat de bestuurder van verzoekers auto gewond was geraakt, heb ik de betrokken ambtenaren verzocht om meer duidelijkheid over de aanrijding te verschaffen door alle betrokkenen nogmaals te horen. Dat hebben zij gedaan. Ook is het registratieformulier op een paar punten gewijzigd. Van de verhoren van de betrokkenen hebben de betrokken ambtenaren verklaringen opgemaakt, die zijn neergelegd in processen-verbaal van bevindingen. Er is dus geen proces-verbaal opgemaakt dat diende om vervolging in te stellen. Het was de bedoeling dat deze zaak administratief en niet strafrechtelijk zou worden afgedaan. Het proces-verbaal had dan ook niet moeten worden ingezonden aan het openbaar ministerie. Het was onjuist dat dat toch is gebeurd. Verzoeker heeft terecht opgemerkt dat hij niet als verdachte was gehoord. Ik heb verzoeker eenmaal gesproken, en dat was tijdens het klachtgesprek op 22 september 1997. Voordat dit gesprek plaats-vond had ik in het kader van de behandeling van verzoekers klacht de betrokken ambtenaren gesproken over de aanrijding. Mede op grond daarvan ben ik van mening dat de aanrijding niet kon hebben plaatsgevonden op de manier zoals verzoeker had aangegeven. Volgens de lezing van verzoeker zou de vrachtwagenchauffeur die op de linkerrijbaan reed, verzoeker, die op de middelste rijbaan reed, hebben aangereden terwijl de vrachtwagen bezig was om van de linkerrijbaan naar de middelste rijbaan te gaan. Dit betekent dat de vrachtwagenchauffeur tijdens het verwisselen van rijbaan nog niet geheel op de middelste rijbaan reed. Op dat

moment was de linkerrijbaan dus niet geheel vrij en is het volgens mij niet mogelijk dat een auto de vrachtwagen op de linkerrijbaan had ingehaald, omdat die auto er nog niet langs had gekund. Het is dus niet zo dat de politie is voorbijgegaan aan verzoekers verklaring, maar zijn lezing van de aanrijding is naar mijn mening niet juist. De betrokken ambtenaren hebben verzoeker ter plaatse gesproken. Toen betwistte verzoeker de lezing van de heer B., de bestuurder

van de andere Volvo, en de lezing van de vrachtwagenchauffeur. De betrokken ambtenaren hebben ter plaatse onderzoek naar de aanrijding ingesteld. Ik heb in een rapport gelezen dat zij ter plaatse de tachograafschijf van de vrachtwagenchauffeur hebben nagekeken. Uit deze tachograafschijf was gebleken dat de vrachtwagen ongeveer 80 km per uur had gereden, terwijl verzoeker heeft laten weten dat zowel de vrachtwagenchauffeur als hijzelf 100 km per uur hadden gereden. Deze schijf is niet in beslaggenomen omdat daarvoor geen reden was. Wanneer de betrokken ambtenaren een overtreding van de rijtijdenwet hadden geconstateerd, hadden zij dit zeker vermeld. Zij hebben beiden cursus gehad in het opnemen van aanrijdingen. Zij weten waar zij op moeten letten bij het afhandelen van een aanrijding. De betrokken ambtenaren hebben het verkeer stilgezet om ter plaatse naar sporen te zoeken. Ik weet niet precies hoe snel na de aanrijding zij het verkeer hebben stilgezet, ik denk dat dat een half uur of drie kwartier na de aanrijding is gebeurd. In het algemeen is de politie ongeveer zes minuten na een verkeers-ongeval ter plaatse. Meestal zijn er van een aanrijding op het wegdek sporen terug te vinden. Door de klap van de aanrijding valt er namelijk modder van de auto op de grond, zodat de plaats waar de aanrijding heeft plaatsgevonden is terug te vinden. De betrokken ambtenaren hebben geen zand- of moddersporen op het wegdek aangetroffen. Een dergelijk spoor is er misschien wel geweest, maar is niet aangetroffen. De betrokken ambtenaren hebben evenmin sporen op de vrachtwagen aangetroffen, terwijl ook bij een lichte aanrijding meestal wel snel een veegspoor is te zien. Het is dus niet zo dat de politie van mening is dat een aanrijding met de vrachtauto niet kon hebben plaatsgevonden, maar het viel niet aan te tonen dat er een aanrijding tussen de vrachtwagen en verzoekers auto heeft plaatsgevonden. De betrokken ambtenaren hebben een bandenspoor van de auto van de heer B. aangetroffen op verzoekers auto. De heer B. reed op de linkerrijbaan en heeft verklaard dat verzoeker voor de vrachtwagen langs op de linkerrijbaan terecht kwam. De betrokken ambtenaren vermoeden dat de rechtervoorzijde van de auto van de heer B. verzoekers auto aan de linkerachterzijde heeft geraakt. Door deze tik is de linkerachterzijde van verzoekers auto waarschijnlijk naar rechts geduwd. Daardoor is verzoekers auto vermoedelijk gaan tollen en is de auto schuin of dwars op de linkerrijbaan terechtgekomen, waardoor de auto van de heer B. verzoekers auto vervolgens aan de linkerzijde en aan de linkervoorzijde heeft geraakt. De wielafdruk op de linkerachterzijde van verzoekers auto kwam overeen met het wiel van de auto van de heer B. en was zeker niet afkomstig van de vrachtwagen, omdat deze wielen veel groter zijn.

De betrokken ambtenaren hebben ter plaatse tegen verzoeker gezegd dat het verklaarbaar is dat zijn auto zowel linksachter als linksvoor schade vertoonde, omdat dit kan zijn veroorzaakt omdat de auto van de heer B. zijn auto tweemaal heeft geraakt. Ik heb dit tijdens het klachtgesprek ook tegen verzoeker gezegd. Verzoeker wilde dat echter niet accepteren. Ik kon tijdens het klachtgesprek inderdaad geen antwoord geven op de vraag waarom verzoekers auto was gaan spinnen. Ik weet namelijk niet of dat is gebeurd, en zo ja, waarom dat is gebeurd. Het is vervelend voor verzoeker, maar de politie heeft niet kunnen vaststellen hoe de aanrijding precies heeft plaatsgevonden, omdat de lezingen op dit punt tegenover elkaar staan. Ook kan de politie niet een registratieformulier wijzigen alleen omdat verzoeker dat wenst. Ten aanzien van de vermelding in het registratieformulier dat verzoeker op de rechterrijbaan reed, merk ik op dat op dat punt het registratieformulier in die zin is gewijzigd, dat hierin de lezingen van partijen zijn opgenomen. In de computeruitdraai die ik van het registratieformulier heb gezien is geen situatieschets gemaakt. Een dergelijke schets wordt overigens handmatig gemaakt. Of een dergelijke schets later is opgemaakt weet ik niet. Dit nieuwe registratieformulier is naar de N.V.V.A. (Nederlandse Vereniging van Assuradeuren; N.o.) gezonden. Ik weet niet of de verklaringen die de betrokkenen later hebben afgelegd naar de N.V.V.A. zijn gezonden, ik vermoed van niet. De bestuurder van de vrachtwagen is in het registratieformulier niet als betrokkene maar als getuige aangemerkt, omdat de politie geen aanwijzingen had om hem als betrokkene aan te merken. Wanneer er aanwijzingen waren geweest dat de vrachtwagenchauffeur direct of indirect, bijvoorbeeld omdat hij gevaarlijk had gereden of iemand had gesneden of iets dergelijks, de aanrijding had veroorzaakt, dan zou hij zeker als betrokkene in het formulier zijn vermeld. De betrokken ambtenaren hebben de aanrijding zorgvuldig afgehandeld. Wel is het vervelend geweest dat er bij de administratieve verwerking fouten zijn gemaakt, waardoor in het registratieformulier aanvankelijk onjuistheden zijn vermeld. Tijdens het klachtgesprek deed de heer S. het meeste het woord. Ik heb niet zoveel gezegd. Ik heb verzoeker gezegd dat op de vrachtwagen geen sporen van de aanrijding waren aangetroffen. Ik heb verzoeker kort mijn lezing gegeven over hoe de aanrijding zou kunnen hebben plaatsgevonden. Ik heb verzoeker kort aangegeven dat zijn lezing van de aanrijding volgens mij niet juist was, en dat de aanrijding volgens mij niet kon hebben plaatsgevonden op

de manier zoals verzoeker had geschetst. Verzoeker wilde echter mijn lezing niet accepteren. Ik ben daar toen niet op doorgegaan. Volgens verzoeker had de politie het onderzoek niet goed gedaan. De heer S. heeft daarop gezegd dat niet nogmaals onderzoek naar de aanrijding zou worden gedaan, omdat dat naar aanleiding van verzoekers klacht al was gebeurd, en dat er evenmin reden was om het registratieformulier nogmaals te wijzigen. De heer S. heeft zich niet uitgelaten over de omstandigheden waaronder de aanrijding had plaatsgevonden. Hij heeft zich uitsluitend gericht op verzoekers klacht. Het was geen vervelend gesprek, maar de lezingen stonden tegenover elkaar en ik kan niet een registratieformulier wijzigen wanneer ik daar geen harde aanwijzingen voor heb. Het gesprek heeft niet zo lang geduurd, ongeveer drie kwartier.

Wij hebben beslist niet getracht om verzoeker onder druk te zetten. Ik had de heer S. voor dit gesprek ook niet eerder gezien. De heer S. heeft zich niet autoritair, maar wel zakelijk en formeel opgesteld. Hij heeft zich niet uitgelaten over de juistheid van de registratieset. Hij is uitgegaan van de conclusie van het nadere onderzoek naar de aanrijding."

. De verklaring van betrokken ambtenaar D. Op 13 februari 1998 deelde betrokken ambtenaar D. aan medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman onder meer het volgende mee:

"Ik weet niet meer wanneer het ongeluk heeft plaatsgevonden. Als u zegt dat dat op 3 oktober 1996 is gebeurd dan neem ik dat aan. Sinds die datum heb ik nog veel aanrijdingen behandeld. Daarom kan ik mij niet alles meer goed herinneren. Wij kregen op eerdergenoemde datum een melding en reden er langs de file heen. Ten aanzien van de situatie ter plaatse deel ik als volgt mee: Vanaf Rotterdam, het Kethelplein, in de richting van de A4, Beneluxtunnel, zijn er drie rijstroken. Alle drie van de A4, waarbij de rechterrijstrook, de derde rijstrook, een zogenaamde combinatiestrook is, te weten een invoegstrook en uitvoegstrook. De lengte van deze combinatiestrook is in totaal ongeveer een kilometer. De eerste en tweede rijstrook zijn voor verkeer met bestemming Beneluxtunnel. Het verkeer dat de combinatiestrook oprijdt komt uit de richting van de zuidbaan van de A20. Het verkeer dat de combinatiestrook verlaat gaat in de richting van Schiedam-West, Vlaardingen-Oost. Ik vermoed dat het ongeval om bijna 16.00 uur gebeurd was, gezien de verkeersdruk, maar dat weet ik niet zeker meer. Er was een file vanwege het ongeluk. Wij konden er, geloof ik, via de middelste strook langs, maar dat weet ik niet meer. De auto van

de heer E. stond 50 meter voor de vrachtwagen. Mevrouw R. zat in de auto en had verwondingen. Wij hebben onze aandacht daar eerst op gericht. Ik denk dat de auto van de heer E. halverwege tussen de tweede en de derde rijstrook stond. De vrachtwagen stond aan de rechterkant, maar waar precies weet ik niet meer. De auto van de heer B. stond geloof ik op de linkerrijstrook, voor zover ik mij dit kan herinneren. Ik weet niet meer zeker waar de vracht-auto en de auto van de heer B. stonden. Het verkeer reed langzaam langs de plaats van het ongeval. Op deze plaats vinden wel vaker ongevallen plaats. Dat komt wel vaker voor op plaatsen waar een gecombineerde in- en uitvoegstrook is. Mevrouw R. is met de ambulance naar het ziekenhuis vervoerd. Daarna hebben wij de verklaringen van de betrokkenen opgenomen. Omdat er toen al verschillende verklaringen waren over de aanrijding, hebben wij het onderzoek naar de toedracht zorgvuldig gedaan. Mijn collega heeft de vrachtwagenchauffeur gehoord toen ik met de gewonde bezig was. Daarna hebben mijn collega en ik iedereen afzonderlijk gehoord. Wij hebben speciaal naar de schade van de vrachtwagen en van de auto van de heer E. gekeken. De heer E. gaf de vrachtwagenchauffeur de schuld van de aanrijding en wilde dat wij de vrachtwagenchauffeur als schuldige zouden aanwijzen. De heer E. was zenuwachtig. Wij vullen de gegevens van degenen die wij horen meteen in. Wanneer de verhalen niet met elkaar overeenkomen gaan wij een sporenonderzoek instellen, voor zover dat nodig is. Bij onderzoek van de vrachtwagen bleek ons dat de gehele vrachtwagen vuil was. Wij

hebben met lampen goed gezocht naar een aan-wijzing dat de vrachtwagen met de auto van de heer E. in aanraking was geweest. Ook al was de vrachtwagen heel licht met de auto van de heer E. in aanraking gekomen, dan nog zou er iets van het vuil van de vrachtwagen verwijderd zijn geweest, en zou er een zogenaamd veegspoor te zien zijn geweest. Wij hebben de gehele rechter-zijkant van de vrachtwagen nagekeken. Wij zijn bij de voorkant begonnen, maar wij hebben geen enkele aanwijzing gevonden dat de vrachtwagen met de auto van de heer E. in aanraking was geweest. Wij hebben zeker geen lakschade of deuken gezien. Bij het ontbreken van een veegspoor kan ik niet vaststellen of er een aanraking heeft plaatsgevonden en is nagenoeg met zekerheid vast te stellen dat er geen aanrijding heeft plaatsgevonden. Daarna hebben wij de auto van de heer E. bekeken. Op de linker-zijde van de auto was er een ronde zwarte streep te zien, afkomstig van rubber van een band. Dat moest veroorzaakt zijn geweest door een draaiend wiel. De linkerkant was zwaar beschadigd. Volgens de heer E. was dat spoor afkomstig van de vrachtwagen. Wij hebben dat spoor nagemeten en vergeleken met het wiel van de vrachtwagen. Vervolgens hebben wij het spoor vergeleken

met het wiel van de auto van de heer B. Het spoor kwam daar precies mee overeen. De auto van de heer B. was dus beslist niet weggesleept toen wij het spoor vergeleken. Wij hebben het bandenspoor samen, mijn collega en ik, vergeleken. Ik heb toen meteen tegen verzoeker gezegd dat het bandenspoor overeenkwam met de auto van de heer B. Er kwam uiteindelijk een takelwagen om de auto van verzoeker en de heer B. op te halen. Ik heb een speciale cursus gevolgd om aanrijdingen te behandelen, op het politieverkeersinstituut in Apeldoorn. Als men bij de verkeerspolitie komt werken, moet men eerst een cursus van acht weken volgen. Ik heb zelf een cursus van drie maanden gevolgd en heb minimaal tweemaal per jaar een herhalingscursus gevolgd over allerlei onderwerpen op verkeersgebied. Na controle van de bandensporen hebben wij het verkeer stilgezet. Dat is ongeveer twintig minuten na onze aankomst geweest. Wij waren vrij snel na het ongeval ter plaatse gekomen, omdat de ambulance nog niet was gearriveerd. In Rotterdam is het gebruikelijk dat de ambulance binnen acht minuten ter plaatse is, en het anders gemeld wordt. Ik weet niet van een dergelijke melding in dit geval. Hieruit leid ik af dat wij binnen acht minuten na het ongeval ter plaatse waren. Nadat wij het verkeer hadden stilgezet, hebben wij gezocht naar sporen van de aanrijding. Wij hebben gezocht naar allerlei sporen, zoals wring- en remsporen, glasresten, zandresten en dergelijke, waaruit zou kunnen blijken dat er een aanraking heeft plaatsgevonden tussen de auto van de heer E. en de vrachtwagen. Bij een aanraking valt er altijd zand of modder uit de wielkast-en. Bij een aanrijding als deze, op de snelweg, waarbij met grote snelheid wordt gereden, zijn dergelijke sporen echter vrij snel verdwenen. Een wringspoor houdt in dat de banden niet in de rij-richting staan. Wij hebben een wringspoor aangetroffen dat naar de linkerrijstrook liep. Ik kan mij niet herinneren waar dat spoor is begonnen. Het spoor moest afkomstig zijn van de auto van de heer E. Er waren ook nog remsporen op de linkerrijstrook, die waren afkomstig van de auto van de heer B. Wij hebben gekeken naar het verloop van het wringspoor, bijvoorbeeld of er een knik in zat of dat het spoor plotseling

was begonnen. Het spoor liep heel geleidelijk. Niets in het spoor duidde op een aanraking met de vrachtwagen. Wanneer het wringspoor zou zijn veroorzaakt door de vrachtwagen, zou hiervan iets moeten zijn terug te vinden op de vrachtwagen. Als de auto van de heer E. was gaan tolleren, dan zouden daar zeker sporen van zijn aangetroffen. Wij hebben gekeken naar allerlei sporen die te maken zouden kunnen hebben met de aanrijding. Wij hebben niets gevonden.

Alleen wanneer er wordt getwijfeld aan de toedracht van de aanrijding wordt er een sporenonderzoek ingesteld, tenzij er sprake is van zeer ernstig letsel. Wij zijn vrij lang, zeker een uur, bezig geweest met de afhandeling van de aanrijding. Ik denk dat het verkeer ongeveer tien minuten stil is gezet. Wanneer de vrachtwagenchauffeur schade had gehad, zou hij als betrokkene zijn aangemerkt. Wij hebben het registratieblad van de tachograaf bekeken. Dat bekijken wij altijd wanneer een vrachtwagen betrokken is bij een aanrijding. Eerst heeft mijn collega M. naar het registratieblad van de tachograaf gekeken. Naar aanleiding van de mededeling van de heer E. dat de vrachtwagenchauffeur 100 km had gereden, heb ik het registratieblad ook nog bekeken. Wij hebben geen onvolkomenheden geconstateerd in het registratieblad. Wanneer wij hadden geconstateerd dat de vrachtwagen 100 km per uur had gereden, en dus de maximumsnelheid was overschreden, en dit de oorzaak van de aanrijding zou kunnen zijn geweest, dan hadden wij de vrachtwagenchauffeur als betrokkene van de aanrijding aangemerkt. Ik weet niet precies hoe in het gewijzigde verkeersongevallenrapport de aanhef van punt 18: "14.1. reed op de rechterrijstrook" moet worden opgevat. Ik denk dat dit eerste stuk er niet in had hoeven staan en de rijstroken wat duidelijker hadden moeten worden aangegeven. Nu kan het op twee manieren worden opgevat: de rechterrijstrook als de combiatiestrook of als rechterrijstrook in de richting van de Beneluxtunnel. Uit de verklaringen in het verkeersongevallenrapport blijkt overigens wel welke rijstrook volgens betrokkenen wordt bedoeld. Het is gebruikelijk dat de tweede registratieset ook via de administratie naar de N.V.V.A (thans het Verbond voor Verzekeraars; N.o.) wordt opgestuurd. Ik ga er vanuit dat dat is gebeurd, maar dat weet ik niet omdat ik daar niet mee te maken heb gehad. Naar aanleiding van zijn klacht is de heer E. uitgenodigd om naar het bureau te komen met alle relevante gegevens. Toen heb ik met hem gesproken. Dit gesprek duurde vrij lang. Wij, mijn collega M. en ik, hebben verzoeker aan de hand van tekeningen en technische details uitgelegd wat onze mogelijkheden waren. Wij hebben gezegd dat wij niet als feit hebben kunnen vaststellen dat de vrachtwagen en zijn auto met elkaar in aanraking waren geweest. Wij hebben hem ook gezegd waar wij naar gekeken hebben en welke technische aspecten bij een aanrijding van belang kunnen zijn. De conclusie van de heer V. over verzoekers lezing, kan ik wel begrijpen. Wanneer de vrachtwagen op de linkerrijstrook reed en bezig was met het verwisselen van de rijstrook, waarbij hij verzoeker zou hebben geraakt, is het voor het verkeer op de linkerrijstrook eigenlijk niet mogelijk om de vrachtwagen in te halen."

. De verklaring van betrokken ambtenaar M. Op 18 februari 1998 deelde betrokken ambtenaar M. aan een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman onder meer

het volgende mee:

"Ik weet niet meer op welke datum de aanrijding heeft plaatsgevonden. Als u mij zegt dat dat op 3 oktober 1996 is geweest, dan neem ik dat aan. Ik kreeg samen met mijn collega D. een melding van een aanrijding op de westelijke rijbaan van de A4 aan de noordkant van de Beneluxtunnel. Het was om ongeveer 16.00 uur en het was redelijk druk. Het verkeer reed erg langzaam. Wij hebben het laatste stuk over de vluchtstrook gereden, meen ik. Ter plaatse gekomen zag ik dat de vrachtwagen op de vluchtstrook stond. Ik weet niet zeker waar de twee Volvo's stonden. Ik meen nog op de rijstrook. Ik meen dat de auto van de heer B. op de linkerrijstrook stond. Ik weet niet meer waar de auto van de heer E. stond. Mijn collega is naar de gewonde, mevrouw R., gegaan. Ik ben naar de vrachtwagen gelopen en heb de chauffeur aangesproken. Hij zei mij dat hij de aanrijding had zien gebeuren, maar dat hij er geen rol in had gespeeld. Ik ben toen naar de heer E. gegaan. Hij zei meteen dat de vrachtwagen hem had aangereden. Ik weet niet meer of verzoeker heeft gezegd dat de vrachtwagenchauffeur had gezegd dat hij verzoeker niet had gezien. Verzoeker maakte op mij een zeer drukke en nerveuze indruk. Verzoeker zei dat hij was aangereden door de vrachtwagen en dat hij daardoor op de linkerrijstrook was terechtgekomen. De heer B. maakte een rustige indruk. Hij zei dat hij niet had gezien dat de vrachtwagen verzoeker had aangereden. Hij zei dat hij dat ook niet had kunnen zien, omdat de vrachtwagen in zijn gezichtveld reed. Wij waren eerder ter plaatse dan de ambulance. Wij hebben eerst de hulp aan het slachtoffer geregeld. De ambulance is vrij snel ter plaatse gekomen en heeft het slachtoffer naar het ziekenhuis vervoerd. Wij hebben daarna de gegevens van de betrokkenen geno-teerd. Wij hebben daarna samen de aanrijding doorgesproken. Verzoeker had meteen gezegd dat de vrachtwagen veel te hard had gereden, omdat hij 100 km had gereden, en de vrachtwagen hem had ingehaald. Wij hebben de vrachtwagenchauffeur gevraagd naar zijn tachograafschijf. Dat doen wij altijd bij een aanrijding waarbij een vrachtwagen is betrokken. Uit de tachograafschijf waren geen bijzonderheden te zien. Aan de hand van een goedgekeurde tacho-graaf is de werkelijk gereden snelheid te zien. Daaruit konden wij afleiden dat de vrachtwagenchauffeur niet te hard had gereden. Wij hebben vervolgens de vrachtwagen aan een minutieus onderzoek onderworpen. De verhalen over de aanrijding door de vrachtwagen stonden namelijk lijnrecht tegenover elkaar. De klap van de aan-rijding tussen de auto's van B. en verzoeker moest groot zijn geweest. Wij hebben de hele vrachtwagen onderzocht, zowel de voorkant als de zijkant. Uit ons onderzoek konden wij niet afleiden dat er ook maar het minste contact was geweest tussen de auto van verzoeker en de vrachtwagen. De vrachtwagen was behoorlijk vuil. Wij hebben daar echter geen strepen op gezien. Bij het minste contact zouden er strepen op de vrachtwagen te zien zijn geweest. Ook zat de op-gedroogde modder nog in de wielkasten van de vrachtwagen, terwijl dat ook meteen uit de wielkasten zou moeten zijn gevallen, ook bij een geringe aanraking. Wij hebben op de vrachtwagen ook geen laksporen of deuken gezien. De vrachtwagen vertoonde geen schade. Vervolgens hebben wij het verkeer stilgezet. Ik weet niet meer na hoeveel tijd na de aanrijding dat is geweest. Ik meen dat wij het verkeer ongeveer tien minuten hebben stilgezet. Wij hebben geke-ken naar allerlei sporen op het wegdek. Wij hebben geen

modder-spoor gevonden, wat niet zo vreemd was omdat het verkeer enige tijd had doorgereden. Wel hebben wij een remspoor van de auto van de heer B. gevonden op de linkerrijbaan en een slipspoor, een wringspoor, van de auto van verzoeker. Een wringspoor houdt in dat de auto slappend over de wielen rolt. Voor zover ik mij herinner is dat wringspoor gevonden op rijstrook twee of drie. Dat spoor is zeker niet ontstaan door de aanrijding met de auto van de heer B. Wanneer er een aanrijding was geweest met de vrachtwagen, had in dat wringspoor een knik gezeten. Op het moment dat een auto wordt geraakt door een andere, verplaatst deze auto zich namelijk en moet dat te zien zijn in het spoor. Ik weet niet waarom verzoekers auto in eerste instantie is gaan slippen. Op het wegdek waren geen sporen te zien op grond waarvan wij de oorzaak hadden kunnen vaststellen van het slippen van de auto, zoals bijvoorbeeld een olievlek. Nadat wij de vrachtwagen hadden onderzocht hebben wij de auto van verzoeker bekeken. Daarop was een spoor van een wiel te zien, een rubberveeg. Wij hebben dat nagemeten en het kwam overeen met het wiel van de auto van B. en niet met het wiel van de vrachtwagen, omdat dat wiel veel groter was. Ook was op het wiel van de vrachtwagen niet te zien dat er contact met de auto van verzoeker was geweest. Wij hebben het verzoeker ook laten zien dat het spoor op zijn auto overeenkwam met het wiel van de auto van de heer B. Verzoeker was niet voor rede vatbaar. Hij bleef volhouden dat hij door de vrachtwagen was geraakt. Alle drie de auto's waren nog ter plaatse toen wij verzoeker hebben laten zien dat

het wielspoor met het wiel van de auto van de heer B. overeenkwam. De hoogte van het wiel kwam overeen met de hoogte van het spoor op verzoekers auto. Voor zover ik mij herinner, zijn beide auto's door dezelfde takelwagen meegenomen. Juist omdat de verklaringen over de toedracht van de aanrijding tegenover elkaar stonden hebben wij ons onderzoek extra zorg-vuldig gedaan. Wij hebben extra veel tijd aan de aanrijding besteed. Omdat wij door ons onderzoek niet hebben kunnen vaststellen dat de vrachtwagen verzoekers auto had aangereden, hebben wij de vrachtwagenchauffeur als getuige aangemerkt en niet als betrokkene. Bovendien heeft de vrachtwagenchauffeur zelf verklaard dat hij geen aanrijding met verzoeker had gehad. Verzoeker is een paar weken na de aanrijding aan het bureau geweest. Ook toen hebben wij, mijn collega D. en ik, hem nogmaals uitleg gegeven over de aanrijding. Ik heb hem toen ook gezegd dat ik niet tegen de vrachtwagenchauffeur kan zeggen dat hij liegt zonder dat ik daar aanwijzingen voor heb. Aangezien wij geen enkel spoor op de vrachtwagen hebben gevonden dat wees op een aanrijding door de vrachtwagen, hadden wij dus geen aanwijzingen dat de vrachtwagen verzoekers auto had aangereden. Naar aanleiding van verzoekers klacht hebben wij alle betrokkenen nogmaals gehoord. Wij hebben niet kunnen vaststellen hoe de aanrijding moet hebben plaatsgevonden. Daarom zijn in het gewijzigde verkeersongevallen-rapport de verklaringen van betrokkenen opgenomen. In het gewijzigde verkeersongevallenrapport is bij punt 18. opgenomen: "14.1. reed op de rechterrijstrook". Dat volgt uit de beide verklaringen die zijn afgelegd over de toedracht van de aanrijding. Daaraan kan geen conclusie worden verbonden, omdat ook de beide verklaringen zijn opgenomen. Ik kan de conclusie van de heer V. begrijpen dat de auto van

de heer B. de vrachtwagen niet goed kan hebben ingehaald op het moment dat de vrachtwagen van rijbaan verwisselde, omdat deze vrachtwagen dan zowel op de linkerrijbaan als op de middelste rijbaan heeft gereden. Ik heb niets zeker niet tegen verzoeker gezegd, omdat ik de toedracht van de aanrijding niet heb kunnen vaststellen. Wel heb ik in het gesprek met verzoeker diverse malen uitgelegd dat ik zijn lezing van de toedracht van de aanrijding niet kon vermelden als de juiste toedracht van de aanrijding, omdat wij deze toedracht niet hebben kunnen vaststellen."

. De verklaring van de heer Ba.

1. Op 27 maart 1998 deelde de heer Ba. telefonisch aan een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman onder meer het volgende mee:
"Op 22 september 1997 heb ik de heer E. vergezeld bij een klacht-gesprek dat hij met twee ambtenaren van de regiopolitie Rotterdam-Rijnmond heeft gevoerd, te weten de klachtenfunctio-naris, de heer S., en een ambtenaar van de verkeersdienst, de heer V. Ik ben een kennis van de heer E. en ik was bekend met zijn lezing van de aanrijding. Ik ben ter ondersteuning meegegaan en om verzoekers lezing te verduidelijken. Het gesprek verliep aanvankelijk heel gemoedelijk. In de loop van het gesprek stelden de beide politieambtenaren zich echter steeds vijandiger op. Hun houding straalde uit dat de lezing van de politie juist was en verzoekers lezing onjuist. Zij waren niet grof, maar zij stelden zich heel formeel op. Het was net alsof wij tegen een muur praatten. De sfeer was in de loop van het gesprek heel onplezierig geworden. Het gesprek heeft naar mijn mening dan ook niet veel zin gehad. De heer V. verdedigde zijn ambtenaren die de aanrijding hadden behandeld. De beide ambtenaren hielden strak vast aan de lezing die de politie had gegeven over de aanrijding. Zij weerlegden zonder enige aarzeling ieder argument van verzoeker. Zij waren volledig van mening dat de politie correct had gehandeld. Verzoeker kreeg daardoor de indruk dat hij een leugenaar was, terwijl het zijn bedoeling was geweest dat onafhankelijk zou worden gezien of er bij de afhandeling van de aanrijding fouten waren gemaakt. Verzoeker deelde de beide politieambtenaren mee dat hij het er niet mee eens was dat de politie de bestuurder van de vrachtwagen meteen had beschouwd als getuige en niet als betrokkene en de tachograafschijf van de vrachtauto niet had onderzocht, terwijl verzoeker en zijn leerlinge meteen na de aanrijding aan de politie hadden verklaard dat de vrachtwagenchauffeur hen had aangereden en hen had gezegd dat hij hen helemaal niet had gezien. Ook vond verzoeker het vreemd dat de politie na zes maanden opeens met de mededeling kwam dat de tachograafschijf was onderzocht en dat de vrachtauto 80 km per uur had gereden, terwijl de politie daar geen reden voor had gehad als de vrachtwagenchauffeur niet als betrokkene was beschouwd. De beide ambtenaren gaven hier alleen de verklaring voor dat de aanrijding tussen de vrachtauto en verzoekers auto niet kon hebben plaatsgevonden, omdat er geen sporen van waren gevonden. Verzoeker deelde verder mee dat de politie het verkeer niet had stilgezet om naar sporen op het wegdek te zoeken, en evenmin onderzoek had verricht naar de schade aan zijn auto. Een verge-lijking tussen verzoekers schade en de wielafdruk van de heer B. had helemaal niet plaatsgevonden. Volgens de beide ambtenaren kon

de politie echter op ambtseed verklaren dat dit alles wel was gebeurd. Volgens de beide ambtenaren was het ook mogelijk dat de auto van de heer B. verzoekers auto twee keer heeft geraakt, terwijl het volgens mij niet mogelijk was dat een auto die linksvoor een aanrijding heeft gehad tegelijkertijd met het rechtersvoorwiel bij die andere auto linksachter schade veroorzaakt. Verzoeker deelde hen verder mee dat hij het er niet mee eens was dat ook in het nieuwe registratieformulier als feit was opgenomen dat hij op de rechterrijstrook had gereden, terwijl hij dat altijd beslist had ontkend. Verzoeker vroeg verder ook om een verklaring hoe het kon dat de politie geen aandacht had besteed aan de verklaring van de heer B. dat de vrachtauto zijn knipperlicht aan had gehad, wat dus had betekend dat de vrachtauto van rijstrook was gewisseld. Dit paste namelijk in verzoekers lezing dat hij door de vrachtauto was aangereden. Daarbij konden de beide ambtenaren geen antwoord geven op de vraag hoe zijn auto dan was gaan spinnen, als de vrachtauto hem niet had aangereden." 2. De heer Ba. voegde op 5 mei 1998 nog schriftelijk het volgende aan zijn verklaring toe:

"Tijdens het gesprek tussen de politie en de heer E. kwam ter sprake dat de politie nog steeds ontkent dat er een aanrijding heeft plaatsgevonden tussen de heer E. en de vrachtauto. De heer E. heeft naar voren gebracht dat juist die aanrijding de oorzaak was geweest van het gaan 'spinnen' van de auto. Hij maakte duidelijk dat een tik linksachter met een snelheid van ca 100 km per uur, automatisch tot gevolg had dat de auto naar rechts geduwd werd en dwars op de weg kwam te staan. De politie wilde niet ingaan op zijn argument dat er geen andere oorzaak kon zijn voor het 'spinnen' er was immers geen lekke band en men reed gewoon op de middelste rijstrook. De politie heeft gewoon over dit argument heengepraat. Ik ben van mening dat naast de herhaaldelijke pogingen van de politie om duidelijk te maken dat de verklaringen van de heer E. kennelijk onjuist zijn, men zich verschuilt achter de ambtseed, waar je als burger wel in MOET vertrouwen. Juist vanwege het kennelijk onterecht schermen hiermee, wordt dit vertrouwen geschaad en geschiedt er onrecht."

. De verklaring van verzoeker Op 6 april 1998 deelde verzoeker telefonisch aan een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman onder meer het volgende mee:

"De politieambtenaren, de heren D. en M. hadden na de aanrijding geen enkele reden om het verkeer stil te zetten nadat er al een kwartier auto's over de weg waren gereden. De sporen die er misschien te vinden waren geweest, waren toen toch al verdwenen.

. en M. hebben de vrachtauto op sporen onderzocht. Ik heb gezien dat er op de bumper van de vrachtauto geen sporen te vinden waren van een aanrijding. Dat zegt echter niet dat er geen aanrijding is geweest.

. en M. hebben niet de schade aan de auto van de heer B. onderzocht. Zij hebben pas de schade linksachter aan mijn auto bekeken toen ik hen erop had gewezen. Zij hadden wel de schade linksvoor aan mijn auto bekeken. De schade linksachter bestond uit een bol-ling van de kofferplaat, en betrof geen grote deuk of iets dergelijks. Daarom is het niet onmogelijk dat deze schade in eerste instantie aan hun aandacht was ontsnapt. Het doet naar mijn mening dus niet ter zake dat D. en M. een rond spoor op mijn auto zouden hebben vergeleken met het wiel van de heer B. Het staat namelijk vast dat de auto van de

heer B. en mijn auto met elkaar in aanraking zijn gekomen. Het gaat er echter wel om dat de betrokken ambtenaren de schade linksachter, dus de bolling van de kofferplaat, niet hebben vergeleken met de auto van de heer B. De politie beweert dat deze deuk linksachter is veroorzaakt door de auto van de heer B., maar dat is onmogelijk, omdat zijn auto met de rechterszijde mij niet zowel linksachter als linksvoor kan hebben geraakt. De politie heeft bovendien pas naar deze deuk gekeken toen de auto van de heer B. al was weggesleept. De betrokken ambtenaren hebben ter plaatse geen enkele meting verricht. Ook hebben zij niet de tachograafschijf in de vracht-auto bekeken. De politie komt een hele tijd na het ongeval ineens met de mededeling dat de tachograafschijf is onderzocht en ook dat de weg was afgezet, terwijl dit dus niet waar is. Ik vind het onjuist dat de politie in haar registratieformulier drie verklaringen van betrokkenen, te weten die van de heer B., van mevrouw R. en van mijzelf, als onjuist ter zijde heeft geschoven, en de verklaring van de vrachtwagenchauffeur als juist heeft beschouwd. Dat blijkt uit het feit dat de politie niet in het formulier heeft opgenomen dat de vrachtwagenchauffeur mij had gezegd dat hij mij niet had gezien, en dat de politie in het formulier heeft opgenomen dat ik op de rechterrijstrook reed, terwijl ik gewoon op de middelste strook reed en rechtdoor ben blijven rijden. Ik ben niet van strook verwisseld. De vrachtwagenchauffeur wel. Ook heeft de politie het registratieformulier erg slordig opge maakt. Ik vind het een kwalijke zaak dat een registratieformulier

buiten het medeweten van de betrokken ambtenaren om zo naar de vereniging van assuradeuren is gegaan. Op 22 september 1997 heb ik samen met de heer Ba. een gesprek gevoerd met de politieambtenaren S. en V. De beide politieambtenaren hadden het gesprek zeer goed voorbereid. Het gesprek begon vriendelijk. Zij deelden ons mee dat de politieambtenaren die de aanrijding hadden afgehandeld zeer deskundig waren. In de loop van het gesprek, nadat de heer Ba. en ik onze twijfels uitten over de afhandeling van de aanrijding, werden zij minder vriendelijk. De heer V. deelde mee dat de politie na de aanrijding de weg had afgezet om naar sporen op het wegdek te zoeken. De heer Ba. en ik keken elkaar na deze onzinnige mededeling aan en zeiden niets. Wij wisten toen genoeg. De politie had de weg namelijk helemaal niet af hoeven zetten, omdat dat op dat moment geen zin meer had. Ik wist toen dat de politie haar gezicht wilde redden door de ware toedracht te verhullen. De houding van de beide ambtenaren kwam er op neer dat wij moesten ophouden met zeuren, omdat de aanrijding goed was afgehandeld, en daar bleef het bij. Vooral de heer S. stelde zich zeer formeel en kortaf op, toen wij lieten merken dat wij twijfelden aan de waarneming van de betrokken ambtenaren. Hij deelde ons mee dat hij geen reden had om aan de juistheid van de waarnemingen van de beide verbalisanten te twijfelen."

2. Verzoeker zond in aanvulling op zijn verklaring een expertise-rapport van 8 november 1996 van een schadeverzekeringsmaatschappij, waarin onder meer was vermeld:

"schade (bevindt; N.o.) zich: VZ/LA" en "Aangrijppunt: Links achter"

. De verklaring van de heer B. Op 24 april 1998 deelde de heer B. telefonisch aan een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman onder meer het volgende mee:

"De auto van verzoeker verscheen plotseling voor mijn auto. Ik reed op dat moment op de linkerrijstrook. Ik had net een vracht-wagen ingehaald, die op de middelste rijstrook reed. Deze vracht-wagen wilde, meen ik, naar rechts. Ik heb niet gezien dat de vrachtwagen daarvoor op de linkerrijstrook heeft gereden. Ik heb de vrachtwagen niet van rijstrook zien wisselen. Nadat ik de auto van verzoeker had geraakt heb ik verzoekers auto nog een paar honderd meter meegenomen. Daardoor minderde ik vaart. Ook ging ik slingeren en heb ik zowel de vangrail aan mijn linkerzijde als de vrachtwagen aan mijn rechterzijde geraakt. De vrachtwagen reed toen weer rechts naast mij en minderde ook vaart. De politie heeft de schade aan mijn auto niet onderzocht. Mijn auto was zodanig beschadigd dat deze total-loss was. Ik herinner mij niet dat de politie de schade aan verzoekers auto of aan de vrachtwagen heeft onderzocht. Ook herinner ik mij niet dat de politie op het wegdek naar sporen heeft gezocht. Ik weet dat overigens niet zo precies meer, omdat ik erg geschrokken was door het ongeval. Ik weet wel dat de politie vrij snel na het ongeval het verkeer heeft stilgezet door middel van rijbaanversperringen. De rijbanen zijn ongeveer 5 a 10 minuten afgezet. Alle drie bij het ongeval betrokken auto's stonden toen overigens al aan de kant van de weg. Ik stond achter mijn auto ook aan de kant van de weg. Het handelen van de politie was er duidelijk op gericht om het verkeer zo snel mogelijk weer op gang te krijgen. Mijn auto en de auto van verzoeker zijn tegelijkertijd weggesleept. Het was een paniekerige situatie. Verzoeker wist in eerste instantie niet dat hij met mijn auto een aanrijding had gehad. Hij dacht dat hij met de vrachtwagen een aanrijding had gehad. Verzoekers auto had een zodanig hoge snelheid gehad dat deze vermoedelijk over de middenberm was geschoten en op de rijstroken voor het tegemoetkomend verkeer was terechtgekomen als deze auto mijn auto niet had geraakt. Ik heb verzoeker na de aanrijding tegen de politieambtenaren horen zeggen dat de vrachtwagen hem een duw had gegeven, waardoor hij de weg over was geschoten. Ik heb de politie daarop tegen verzoeker horen zeggen dat dat uitgesloten was. Ik heb niet gehoord dat de politie tegen verzoeker heeft gezegd waarom dat uitgesloten was. Ik heb overigens zelf niet kunnen zien of de vrachtwagen verzoeker had geraakt."

. De verklaring van de heer Z. Op 20 mei 1998 deelde de heer Z. telefonisch aan een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman onder meer het volgende mee: "Ik reed in mijn vrachtwagen met aanhanger op de A4. Ik reed ongeveer 80 km per uur. De snelheid van mijn vrachtwagen is begrensd, zodat ik niet harder dan ongeveer 80 km per uur kan rijden. Op een gegeven moment zag ik verzoekers auto, een witte leswagen, van rechts naast mij, voor mij langs schieten. Die auto kwam vervolgens dwars op de linkerrijstrook terecht. Daar reed op dat moment een groene Volvo. Die groene auto reed mij hard voor-bij, ik denk met een snelheid van ongeveer 100 km per uur. Die groene auto raakte de leswagen vervolgens hard in het midden. Het gebeurde in een fractie van een seconde. Volgens mij ging die leswagen te snel naar links en was de bestuurster vervolgens de macht over het stuur verloren. Beide wagens waren volgens mij total-loss.

Ik weet zeker dat ik die leswagen niet heb geraakt. Mijn vracht-wagen is een zogenaamde "20-tonner". Als ik de leswagen had ge-raakt, zou die eerder naar rechts zijn gegaan dan

naar links, zoals nu was gebeurd. De politie heeft ter plaatse de beide personenauto's onderzocht. Ook heeft de politie mijn vrachtwagen helemaal onderzocht. Op mijn voorbumper, noch aan de zijkant was ook maar een krasje te zien. Het is een kunststof bumper, dus als ik die leswagen had geraakt, zouden daar volgens mij zeker sporen van te zien zijn geweest. Vervolgens is een agent bij mij in de cabine gekomen, en heeft mijn tachograafschijf bekeken. Daar stond 80 kilometer op en er waren geen bijzonderheden. De politie heeft ook de weg afgezet en naar sporen gezocht. Dat heeft ongeveer drie kwartier geduurd. Ik mocht pas weer doorrijden toen de twee personenauto's waren weggesleept."

Beoordeling

1. Ten aanzien van het verkeersongevallenrapport 1. Verzoeker klaagt er in de eerste plaats over dat ambtenaren van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond in een verkeersongevallenrapport een onjuist en onvolledig beeld hebben gegeven van een aanrijding op 3 oktober 1996, waarbij hij betrokken is geweest.
2. Verzoeker, rij-instructeur, reed op 3 oktober 1996 in zijn auto op de A4 ter hoogte van de gemeente Rotterdam. Mevrouw R., zijn leerlinge, was op dat moment de feitelijke bestuurster van de auto. Verzoeker stelt dat hij op de middelste rijstrook reed van de A4 en dat een vrachtauto, die achter hem op de linkerrijstrook reed, bij het verwisselen van rijbaan hem aan de linkerachterzijde van zijn auto aanreed. Daardoor was zijn auto uit balans geraakt, en was deze auto op de linkerrijstrook terechtgekomen, waar de heer B., die zich daar op dat moment met zijn auto bevond, hem had aangereden.
3. Mevrouw R. raakte door het ongeval gewond, en moest per ambulance worden overgebracht naar een ziekenhuis. Daarom had de politie meteen proces-verbaal moeten opmaken, op grond van de Richtlijn verbaliseringsbeleid bij verkeersongevallen van 10 mei 1995 (zie **ACHTERGROND** onder 2.), in plaats van in eerste instantie te volstaan met het opmaken van een registratieformulier. Naar aanleiding van verzoekers klacht heeft de politie echter alsnog verklaringen van alle betrokkenen opgenomen en daarvan processen-verbaal opgemaakt. Zij wijzigde ook de omschrijving van de toedracht van het ongeval in het registratieformulier. In deze gewijzigde omschrijving vermeldde zij onder meer dat verzoeker op de rechter rijstrook had gereden, als ook dat zij ter plaatse een onderzoek had ingesteld, waaruit niet had kunnen blijken dat de vrachtauto met verzoekers auto een aanrijding zou hebben gehad.

Voorts vermeldde zij de lezing van verzoeker en de lezing van de heer B. De betrokken ambtenaren hebben daarbij in een afzonderlijk proces-verbaal aangegeven dat zij geen aanleiding zagen om de (inmiddels gewijzigde) omschrijving van de toedracht van het ongeval in het registratieformulier aan te passen.

4. Gelet op het feit dat het registratieformulier onder meer dient voor de civielrechtelijke afwikkeling van een verkeersongeval (zie **ACHTERGROND** onder 1.) behoren op dat

formulier alle gegevens te worden vermeld die van belang zijn voor de vaststelling van de schuld aan de aanrijding. Het moet daarbij gaan om geconstateerde feiten. Eventuele conclusies moeten zijn gebaseerd op vaststaande feiten of op bijzondere wetenschap van degene die het formulier invult. Hierbij verdient het aanbeveling dat in het registratie-formulier de lezingen van partijen kort worden weergegeven, wanneer onvoldoende vaststaat wie schuldig is aan het ongeval.

5. In het registratieformulier staat onder meer als feit vermeld dat verzoeker op de rechterrijstrook van de A4 reed. Verzoeker had echter ontkend dat hij op deze rijstrook heeft gereden, en de betrokken ambtenaren hebben niet aangegeven op grond van welke feiten zij hadden kunnen vaststellen dat verzoeker wel op de rechter-rijstrook had gereden. Zij konden dan ook niet als feit vermelden dat verzoeker op de rechterrijstrook had gereden. Daaraan doet niet af dat in het registratieformulier als lezing van verzoeker staat vermeld dat hij op de middelste rijstrook heeft gereden. Verder is verzoekers kritiek juist, dat ten onrechte niet in het registratieformulier was vermeld dat zijn auto aan de linkerachterzijde was beschadigd. Op grond van informatie van de korpsbeheerder en de betrokken ambtenaren staat immers vast dat verzoekers auto aan de linkerachterzijde was beschadigd. In zoverre is de onderzochte gedraging niet behoorlijk.

6.1. Voorts hebben de betrokken ambtenaren in het registratieformulier vermeld dat zij ter plaatse een onderzoek hadden ingesteld, waaruit niet had kunnen blijken dat de vrachtauto met verzoekers auto een aanrijding zou hebben gehad. Verzoeker heeft laten weten dat de vrachtautochauffeur hem wel had aangereden. Hij is van mening dat de betrokken ambtenaren ter plaatse onvoldoende onderzoek hebben verricht. Zo hadden de betrokken ambtenaren volgens hem niet de rijstroken afgezet om naar sporen te zoeken, en hadden zij niet meteen de tachograafschijf van de vrachtautochauffeur onderzocht.

6.2. De betrokken ambtenaren hebben verklaard dat zij de rijstroken wel hadden afgezet om naar sporen te zoeken. Zij hadden een wringspoor gevonden, dat afkomstig moest zijn geweest van verzoekers

auto, maar in dit spoor hadden zij geen aanwijzing kunnen ontdekken dat verzoekers auto was aangereden. Overige sporen hadden zij op het wegdek niet aangetroffen. De getuige B. heeft verklaard dat de politie de rijstroken wel had afgezet, maar dat hij zich niet meer kon herinneren of de politie ook naar sporen had gezocht. De getuige Z. heeft verklaard dat de politie de weg had afgezet en naar sporen heeft gezocht. Verder hebben de betrokken ambtenaren verklaard dat zij meteen de tachograafschijf van de vrachtwagen hadden onderzocht, omdat dit behoort tot het gebruikelijke onderzoek. Uit deze schijf was volgens hen gebleken dat de vrachtautochauffeur niet te hard had gereden. De vrachtautochauffeur heeft bevestigd dat de politie ter plaatse deze tachograafschijf had bekeken. Gezien het voorgaande is verzoekers lezing op deze punten niet aannemelijk. Daarom wordt ervan uitgegaan dat de betrokken ambtenaren wel de tachograafschijf hebben onderzocht en op het wegdek wel naar sporen hebben gezocht, maar dat zij hierin geen aanwijzing hebben gevonden dat de vrachtauto verzoekers auto had aangereden.

6.3. Verzoeker heeft verder ten aanzien van zijn stelling dat de betrokken ambtenaren

onvoldoende onderzoek hebben verricht, aangevoerd dat de betrokken ambtenaren de schade aan de linkerachterzijde van zijn auto onvoldoende hebben onderzocht. Verzoeker heeft erkend dat op de vrachtauto geen sporen van een aanraking met een ander voertuig waren aangetroffen. Volgens verzoeker sloot dit echter niet uit dat er wel een aanrijding had plaatsgevonden tussen zijn auto en de vrachtauto. De betrokken ambtenaren hebben verklaard dat zij zowel de vrachtauto als verzoekers zwaar beschadigde auto nauwkeurig hadden onderzocht. Zij waren van mening geweest dat het spoor, een wielafdruk, op de linkerachterzijde van verzoekers auto - dat volgens verzoeker afkomstig was geweest van de vrachtauto - afkomstig was geweest van de personenauto van de heer B., dit gelet op de grootte van de wielen van de vrachtauto. Zij hadden verzoeker ook laten zien dat deze wielafdruk afkomstig moest zijn geweest van de auto van de heer B. Zij waren verder van mening dat wanneer de vrachtauto verzoekers auto had geraakt, daarvan in ieder geval een veegspoor op de vrachtauto zou zijn gevonden, mede gelet op het feit dat de vrachtauto vuil was geweest.

6.4. De lezing van verzoeker dat de betrokken ambtenaren de schade aan de linkerachterzijde van zijn auto onvoldoende hebben onderzocht, en dat deze schade afkomstig was van de vrachtauto, staat tegenover de lezing van de betrokken ambtenaren. Daarom kan de

juistheid van verzoekers lezing op deze punten niet worden vastgesteld. Wellicht kan niet geheel worden uitgesloten dat de vrachtauto verzoekers auto heeft geraakt ook zonder dat daarvan sporen op deze vrachtwagen te zien zouden zijn geweest. Echter, op grond van het ontbreken van overige aanwijzingen van een aanrijding konden de betrokken ambtenaren van mening zijn dat zij niet konden vaststellen dat de vrachtauto verzoekers auto had aangereden, en dat het ontbreken van sporen van zo'n aanrijding eerder een aanwijzing vormde van het tegendeel. Niet is aannemelijk geworden dat zij onvoldoende onderzoek hebben verricht naar de toedracht van het ongeval. Hierbij wordt opgemerkt dat de lezing van verzoeker ook op het punt van de rijstrook waar de vrachtauto had gereden, verschilde van de lezingen van de heer B. en de vrachtautochauffeur. Volgens verzoeker had de vrachtauto op de linkerrijstrook gereden, en was de vrachtauto naar de middelste rijstrook gegaan waarbij deze zijn auto had geraakt. De heer B. en de vrachtautochauffeur waren daartegenover van mening dat de vrachtauto op de middelste rijstrook had gereden en dus niet van rijstrook had gewisseld. Daarom konden de betrokken ambtenaren niet vaststellen of de vrachtwagen van rijstrook had gewisseld en daarbij verzoekers auto had aangereden. In zoverre is de onderzochte gedraging behoorlijk.

7. Voor zover de betrokken ambtenaren, zoals verzoeker heeft gesteld, van mening waren dat geen aanrijding tussen de vrachtauto en verzoekers auto kon hebben plaatsgevonden, hebben zij deze mening niet in het registratieformulier vermeld. Wel konden zij, zoals zij hebben gedaan, in het formulier opnemen dat uit hun onderzoek niet van een dergelijke aanrijding was gebleken. Op grond van deze constatering hadden zij, anders dan verzoeker heeft gesteld, geen aanwijzingen om de vrachtautochauffeur aan te merken als betrokkene en hebben zij hem dan ook terecht aangemerkt als getuige.

8. Verder is niet gebleken dat de betrokken ambtenaren, zoals verzoeker heeft aangevoerd, voorbij zijn gegaan aan zijn lezing, die werd bevestigd door mevrouw R. Verzoekers lezing is immers in het registratieformulier opgenomen. Zoals hiervoor is overwogen hebben de betrokken ambtenaren de juistheid van verzoekers lezing echter niet kunnen vaststellen. Het was dan ook juist dat zij zowel verzoekers lezing als de lezing van de heer B. over de aanrijding in het registratieformulier hebben opgenomen.

9. Ten aanzien van verzoekers stelling dat het onmogelijk was dat een auto zowel aan de linkerachterzijde als aan de linkervoorzijde van zijn auto schade had veroorzaakt, wordt opgemerkt dat de politie hiervoor in het registratieformulier geen verklaring behoefde te geven. Ook voor de oorzaak van de aanrijding behoefde de politie

geen verklaring te geven. Het registratieformulier biedt immers geen ruimte voor het weergeven van conclusies die niet zijn gebaseerd op geconstateerde feiten. Voor zover deze conclusies niet uit de geconstateerde feiten konden blijken, dienden de betrokken ambtenaren te volstaan met het weergeven van deze feiten. Ook in zoverre is de onderzochte gedraging behoorlijk.

2. Ten aanzien van het klachtgesprek op 22 september 1997

1. Verzoeker klaagt er eveneens over dat de ambtenaren S. en V. van voornoemd regiokorps, respectievelijk klachtcoördinator en chef van de betrokken ambtenaren D. en M., in het gesprek dat hij op 22 september 1997 met hen heeft gevoerd naar aanleiding van de klacht die hij had ingediend over de afhandeling van de aanrijding, geen aandacht hebben besteed aan zijn argumenten.

2. Verzoeker heeft hiertoe aangevoerd dat betrokken ambtenaar S. zich kortaf en formeel had opgesteld en hem naar aanleiding van de door hem aangevoerde argumenten had gezegd dat hij, S., geen reden had om te twifelen aan de waarnemingen van de betrokken ambtenaren D. en M. Volgens verzoeker hadden V. en S. hem niet kunnen verklaren waarom zijn auto was gaan "spinnen" en ook hadden zij hem geen uitleg verschaft over zijn mededeling dat het onmogelijk was dat één auto zowel aan de linkervoorzijde als aan de linkerachterzijde van zijn auto schade had veroorzaakt.

3. De heer Ba., die verzoeker tijdens het gesprek had vergezeld, liet weten dat betrokken ambtenaren V. en S. zonder enige aarzeling ieder argument van verzoeker hadden weerlegd. Ook waren V. en S. stellig van mening geweest dat de politie correct had gehandeld, waardoor verzoeker de indruk had gekregen dat hij een leugenaar was, terwijl het verzoekers bedoeling was geweest dat er onafhankelijk zou worden bezien of er fouten waren gemaakt, aldus Ba.

4. Verzoeker was niet tevreden geweest met de behandeling van zijn eerste klachtbrief van 30 december 1996, omdat hij van mening bleef dat de politie de aanrijding onzorgvuldig had afgehandeld en voorbij was gegaan aan zijn lezing van de aanrijding. Daarom had hij zich op 8 juli 1997 opnieuw tot de politie gericht. De plaatsvervangend korpschef heeft deze klacht afgedaan bij brief van 24 september 1997 (zie **ACHTERGROND** onder 3). Blijkens die brief heeft de politie verzoeker uitgenodigd om tijdens een gesprek op 22 september 1997 zijn tweede klachtbrief nader toe te lichten.

5. Wanneer de politie met dit doel een gesprek met een burger voert, is het van belang dat zij zich onbevooroordeeld opstelt, en niet zonder meer de lezing van deze burger als onjuist aanmerkt.

Het was juist dat verzoeker, zoals de bedoeling was van het gesprek, in de gelegenheid werd gesteld om zijn klachten nader toe te lichten. Op grond van met name de verklaringen van Ba. en V. is aannemelijk dat V. op verzoekers argumenten is ingegaan, en heeft gezegd waarom hij het niet onmogelijk achtte dat verzoekers auto tweemaal door dezelfde auto was geraakt, en ook heeft meegedeeld dat verzoekers lezing tegenover de lezingen van andere betrokkenen stond, zodat de politie niet verzoekers lezing als de juiste toedracht van de aanrijding in het registratieformulier kon vermelden. Dit was eveneens juist. In zoverre is de onderzochte gedraging behoorlijk.

6. V. en S. hebben echter ook aangegeven dat zij verzoekers lezing over de toedracht van de aanrijding niet juist achtten. Zij hadden dit achterwege moeten laten, omdat zij ingevolge de klachtenprocedure het oordeel over verzoekers argumenten aan de korpschef hadden moeten overlaten. Zij hadden ervoor moeten waken niet de indruk te vestigen dat de politie de lezing van de ambtenaren over wie werd geklaagd bij voorbaat juist achtte. Hierbij had S. de mededeling dat hij mocht afgaan op de juistheid van de lezing van de betrokken ambtenaren D. en M., omdat hij geen reden had om daaraan te twijfelen, achterwege moeten laten. Verzoeker betwistte immers de juistheid van de lezing van deze ambtenaren. In zoverre is de onderzochte gedraging niet behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het regionale politie-korps Rotterdam-Rijnmond, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond (de burgemeester van Rotterdam), is niet gegrond, behalve ten aanzien van het niet opnemen in het registratieformulier dat verzoekers auto aan de linkerachterzijde was beschadigd, het als feit opnemen in dit formulier dat verzoeker op de rechterrijstrook had gereden, en het geven van een oordeel over verzoekers lezing tijdens het gesprek van 22 september 1997; op deze punten is de klacht gegrond.

BIJLAGE ACHTERGROND

1. Ingevolge de Richtlijn verbaliseringsbeleid bij verkeers-ongevallen van 10 mei 1995, in werking getreden op 1 juli 1995 (Stcrt. 1995, 122) zendt de politie zowel van verkeersongevallen waarvan proces-verbaal zal worden opgemaakt als van verkeers-ongevallen die alleen geregistreerd worden, een registratie-formulier aan het Verbond voor Verzekeraars (voorheen de NVVA: Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren). Bij verkeersongevallen waarbij meer dan licht letsel of meer dan

zeer lichte schade is veroorzaakt, dient een registratieformulier te worden opgemaakt. In die gevallen is ook het onderzoek door de politie naar het ongeval niet uitgebreid, omdat de afwikkeling van het ongeval in de regel civielrechtelijk, via de verzekerings-maatschappijen van betrokkenen, plaatsvindt. Zo wordt in die gevallen in de regel geen diepgaand onderzoek naar zogenoemde stille getuigen (krassporen op het wegdek, rem, schuif of slipsporen, glasscherven, lakschilfers enz.) 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.

2. In de hiervoor genoemde Richtlijn staat verder onder meer vermeld:

"In geval van een verkeersongeval dient steeds proces-verbaal te worden opgemaakt:

1. Wanneer uit een oogpunt van verkeersveiligheid sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving, waarbij in de gegeven situatie de verdachte een ontoelaatbare mate van voorzienbaar gevaar heeft doen ontstaan. (...)

2. Ook indien 1. niet van toepassing is dient procesverbaal te worden opgemaakt:

a. wanneer het verkeersongeval de dood van een der betrokkenen tot gevolg heeft; (...) b. wanneer het verkeersongeval letsel tot gevolg heeft waardoor enige betrokkene in het ziekenhuis een medische behandeling moet ondergaan, behoudens die gevallen waarin er slechts een slachtoffer is en is komen vast te staan dat dit slachtoffer de enige verdachte is."

3.1. In artikel 11 van de klachtenregeling van de politieregio Rotterdam-Rijnmond is onder meer het volgende bepaald:

"de klager (kan: N.o.) binnen twee weken na ontvangst van het bericht van afdoening van de chef van het onderdeel, schriftelijk en gemotiveerd, de zienswijze van de korpschef inwinnen."

3.2. In artikel 13 van deze klachtenregeling is onder meer het volgende bepaald:

"1. Binnen vier weken na ontvangst van het in artikel 11 bedoelde verzoek formuleert de korpschef zijn zienswijze. 2. De korpschef doet het in artikel 11 bedoelde verzoek schriftelijk af. Daarbij deelt hij zijn zienswijze schriftelijk mede aan de klager en de ambtenaar van politie over wie wordt geklaagd."