



Rapport

Datum: 15 maart 1999

Rapportnummer: 1999/102

Klacht

Op 20 juni 1997 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de familie C. te Zuid-Scharwoude, met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord en over een gedraging van de hoofdofficier van justitie te Alkmaar. Nadat verzoekers bij brief van 17 september 1997 en in een gesprek op het Bureau Nationale ombudsman op 27 oktober 1997 hun klacht nader hadden toegelicht, werd naar deze gedragingen, die respectievelijk worden aangemerkt als een gedraging van de Minister van Justitie en een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord (de burgemeester van Alkmaar), een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoekers verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd: Tijdens een achtervolging door meerdere politieauto's op 10 januari 1997 is de zoon/het familielid van verzoekers dodelijk verongelukt. Verzoekers klagen erover dat ambtenaren van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord hun zoon/familielid hebben achtervolgd. Ook klagen zij over de wijze waarop deze achtervolging heeft plaatsgevonden. Volgens verzoekers was de achtervolging overdreven en onnodig. Voorts klagen verzoekers erover dat de hoofdofficier van justitie te Alkmaar in haar brief van 12 september 1997, naar aanleiding van de klacht van verzoekers, heeft geconcludeerd dat de politie adequaat heeft gehandeld.

Achtergrond

Zie

Bijlage Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de Minister van Justitie en de beheerder van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Daarnaast werd tien betrokken ambtenaren de gelegenheid geboden om hun reactie op de klacht te geven. Tijdens het onderzoek kregen de korpsbeheerder, de Minister van Justitie en verzoekers de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren. Ten slotte werden tien betrokken ambtenaren gehoord. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De korpsbeheerder, de Minister van Justitie en twee betrokken ambtenaren deelden mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen. De reactie van verzoekers gaf geen aanleiding het verslag te wijzigen. Acht betrokken ambtenaren gaven binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A.

Feiten

1. In de late avond van 10 januari 1997 gaven ambtenaren van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord verzoekers' zoon/familielid C. een stopteken. Reden hiervoor was dat de verlichting van de door C. bestuurde auto niet in orde was. C. gaf geen gevolg aan het stopteken en reed weg, waarna de politieambtenaren hem met hun als zodanig herkenbare politieauto achtervolgden. Bij de achtervolging raakten meerdere politievoertuigen betrokken. C. kwam te overlijden nadat hij met de door hem bestuurde auto tegen een zogenoemde bussluis was aangereden, waardoor hij met zijn auto over de kop sloeg.

2. Het mobilfoonverkeer dat op 10 januari 1997 tijdens de achtervolging plaatsvond tussen de meldkamer Alkmaar en de politievoertuigen is op geluidsband opgenomen. Een medewerker van het Bureau Nationale ombudsman heeft de band beluisterd en weergegeven. De achtervolging duurt vanaf het moment dat het stopteken is gegeven tot het moment dat C. is verongelukt ongeveer 10 minuten en 15 seconden. In de weergave zijn de volgende afkortingen gebruikt:

- mk is de meldkamer; - x is een onbekend gebleven persoon of onbekend gebleven station; - WAM is de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, waarin de verzekeringsplicht van motorvoertuigen is opgenomen; - APK betreft de algemene periodieke (technische) keuring waaraan motorvoertuigen worden onderworpen; - code 2 betekent dat in het herkenningssysteem van de politie de betreffende persoon als een (hard)drugsgebruiker is vermeld. Voorts is tussen haakjes weergegeven of er, voor zover van belang, een man of een vrouw het bericht over de mobilfoon doorgaf en of er op de achtergrond een tweetonige hoorn van een politieauto te horen was (dit wordt aangeduid met: sirene). In de politieauto's, die met viercijferige roepnummers zijn aangeduid, bevonden zich de volgende betrokken politieambtenaren:

14.01: S. en L.; 12.01: Bo. en Sa.; 12.21: W. en P.; 20.61: M. en Bou.; 21.01: B. en Ba.; 10.61: Be.; 23.09: Bou. (gebruikt tevens het roepnummer 20.61). De weergave van de geluidsband is als volgt:

"14.01: Alkmaar, de 14.1 over.(L.) mk: 14.1, Alkmaar, over. 14.01: XX-XX-XX (kenteken auto C.; N.o.), over, weigeren stopteken, Bergerweg richting Martin Luther King, over. (L.) (sirene) mk: 14.1, nog een keer het kenteken, over. 14.01: Alkmaar, de 14.1 over. (L.) (sirene) mk: 14.1, mag ik nog een keer het kenteken van u, over. 14.01: Moet u even aan uw collega vragen, die heeft hem door. We rijden over de Martin Luther King, noordelijke richting, richting Den Helder naar de Huiswaarderweg. (L.) mk: Grijs Opel Record? 14.01: 100% correct, over. (L.) mk: Ten name van C. Einddatum WAM 5/8/96, APK vervallen 25/7/96. 14.01: Ja, we gaan rechtsaf de Huiswaarderweg op richting de Huiswaarderbrug, we rijden nu voor de Texaco, we willen er graag een auto bij hebben. (L.) mk: 12.1, Alkmaar. 12.01: Ja, die komt vanaf de S3 (Bo.) mk: Ja, akkoord. 14.01: We zitten nu ter hoogte van de Texaco. (L.) 12.21: Alkmaar, de 12.21 (P.) mk: Alkmaar. 12.21: Staat op de,

hoe heet die, Huiswaarderweg, dus hij komt ons tegemoet. (P.) 14.01: Wij rijden er achter, hij zit op dit moment op de Huiswaarderbrug. Hij negeert stoptekens en gaat er links, rechts en aan alle kanten aan voorbij. Hij gaat rechtdoor de kruising met de kanaalkade dwars door rood heen, hou er even rekening mee. De auto die er nu aankomt dat is hem, dus kijk uit. (L.)(sirene) 51.42: Alkmaar de 51.42. (man) 14.01: Alkmaar, hij is er voorbij, hij gaat weer rechtdoor in de richting van Schagen, over. (L.)(sirene) mk: Genomen 14.1. mk: Tenaamgestelde heeft een code 2 en een rijontzegging, en een hele boel keer HKS. (man) 20.61: Die C. is een bekende trouwens, hoor. (M.) mk: Tenaamgestelde heeft code 2 en een rijontzegging.(man) x: Het is mogelijk dat hij vuurwapengevaarlijk is, jongens.(Wa.) 12.01: Auto is geslipt.(Bo.) x: Denk aan vuurwapen. (Wa.) 14.01: Auto aan de kant en hij ... auto niet aan de kant, over. (L.) mk: 14.1 genomen. 12.01: Alkmaar, schade aan dienstauto 12.01. Hij heeft ons aangereden. We rijden nog voor. (Bo.) mk: 12.01, is genomen. x: Voor de overige auto's op de S3, het is hier spiegelglad (Wa.)(sirene) 20.61: Alkmaar, waar staan ze met die auto.(M.) mk: Ze zitten er nog achteraan, aan de S3, gemeente Schagen.(man) 14.01: We gaan richting St. Pancras, over. (L.)(sirene) mk: Richting St. Pancras. x: Geef die boer even een duwtje. (man) 12.21: Alkmaar, we rijden nu richting Bovenweg St. Pancras (P.) (sirene) mk: 14.1, Bovenweg, St. Pancras. mk: 20.61, Alkmaar. 20.61: Ja Alkmaar, ze zijn ons net gepasseerd, wij gaan terug via de Westerweg want dan zal hij wel weer richting Ouddorp rijden, proberen wij hem daar te pakken. (M.) mk: Akkoord. 12.21: Nee, we gaan richting Molendijk, we rijden nou dwars door St. Pancras heen. Als een auto aanrijdt via de Lange Balkerweg bij Broek op Langedijk, dan kunnen we hem overdwars zetten. (P.) (sirene) 14.01: Alkmaar, we rijden nu hier de Broekerbrug op. (L.) 12.01: Jongens, er wordt rustig aan gereden in de bebouwde kom, hé.(Bo.) 14.01: Ter attentie van de auto die er een auto dwars op zet, zorg dat je er zelf uit bent, want hij rijdt door, hoor. (L.) (sirene) 20.61: Ik zet hem er niet voor want mijn hond zit achterin (M.) 12.01: Jongens, laat hem dan naar die Balkbrug gaan, want daar moet hij naar toe, laat hem daar naartoe gaan. (Sa.) 14.01: Alkmaar, we hebben de kerk in St. Pancras, hebben we genaderd, over. (L.)(sirene) mk: Begrepen 14.1. 14.01: We zijn nu bij de ... rechtsaf richting Langendijk. (L.)(sirene) 20.61: Alkmaar, de 20.61 staat voor Smiths Chips. (M.) mk: 20.61 bij de Smiths. 12.01: Jongens, uit de auto, hé, want hij ramt hem. Er zijn al twee auto's geramd. (Sa.) 20.61: We zetten hem er ook niet voor, we weten waar hij woont waarschijnlijk. (Bou.) 14.01: We naderen nu de bocht naar links, richting dat nieuwe wijkje, en daar gaan we linksaf richting de Smiths, over. (L.) (sirene) 21.01: Alkmaar de 21.1 in de lucht. (B.) mk: 21.1, positie over. 21.01: Westtangent Zuidtangent, hebben alles ook gehoord. (B.) mk: Akkoord. 14.01: We gaan rechtsaf de gracht op, ik bedoel de Dijk. (L.)(sirene) x: Ja, oké, begrepen. (man) x: Hij gaat naar Balkbrug. (man) 14.01: Hij heeft moeite om lantarenpalen te ontwijken. (L.)(sirene) 20.61: Waar zit je, John. (M.) 21.01: Moet je mij hebben. (B.) 14.01: We gaan nu de kruising bij de ..., ja daar komt hij aan We gaan rechtsaf, richting Heerhugowaard. (L.) (sirene) mk: Richting Heerhugowaard, 21.1, Alkmaar. 21.01: Ja, wij staan voor de spoorbomen (B.) 10.61: Alkmaar, 10.61 rijdt op de Westerweg, mobiel.(Be.) mk: 10.61, Westerweg. 20.61: Voor de achtervolgende auto's. Geen gekke dingen doen wat betreft aanrijdingen, hoor.

Het is een bekende en we weten waar hij naartoe gaat. (Bou.) 14.01: Alkmaar, we naderen nu de N242, we zitten er achter. Het is de auto voor ons. (L.)(sirene) Alkmaar, we gaan rechtdoor Heerhugowaard in, bij de Zandhorst en naderen nu de kruising met het spoor, over. (L.)(sirene) mk: Ja, daar staat de 21.1 als het goed is. 12.01: Daar zijn we al voorbij. We gaan rechtsaf richting de Westtangent op. (Sa.)(sirene) mk: Westtangent. 14.01: Alkmaar, we naderen nu de kruising met de, ehh, de Westtangent in de richting van de Reuzenpandasingel, over. (L.)(sirene) mk: Richting Reuzenpandasingel. 14.01: Linksaf Reuzenpandasingel op. (L.)(sirene) 10.61: Alkmaar, 10.61 blijft Westerweg/Westtangent. (Be.) mk: 10.61, begrepen. 20.61: Ze gaan in de richting Reuzenpandasingel, richting Middenweg weer. Dus bij de druppel zal ik maar zeggen. (M.) 10.61: Ja, dat is goed joh, ik blijf hier wel effe op de Westtangent bij de Westerweg, dan als hij eruit komt dan hebben we in ieder geval wat afgesloten. (Be.) x: We blijven er achteraan. (man) 20.61: Jongens, links van die rotonde, kan hij geen kant meer op. Hij rijdt z'n eigen nou stuk op die druppel, als het goed is. (M.) 12.01: Hij gaat gewoon rechtsaf, hoor. (Sa.) 14.01: Hij gaat richting de pion, over. (L.)(sirene) 12.01: Ja richting de pion, even kijken. Hij gaat gewoon rechtdoor. (Sa.) 14.01: Ja, Alkmaar, hij gaat óver de pion heen, over. (L.)(sirene) mk: Genomen door Alkmaar. 12.01: Ja, auto over de kop en auto in de sloot. (Sa.) x: Alkmaar, auto ligt in de sloot en ambulance ... komen. (vrouw) (sirene) mk: Ja, gaan we bellen. x: Alkmaar, we willen de TPW (technische patrouillewagen; N.o.) er bij hebben, en de chef van dienst, over. (man) mk: Chef van dienst is ook onderweg. 21.01: De 21.1 ook ter plaatse. (B.) 23.09: 23.09 ook ter plaatse. (Bou.) 12.21: Alkmaar, de 12.21, ook een brandweer in verband met een beknelling. Ook een takel, met spoed, want hij moet omhoog. (W.) x: Je laat ook met spoed een kraanauto komen, hé. (man) mk: Ja, doen we. x: Chef van dienst was gewaarschuwd, hé. (man) mk: Is onderweg."

3. Politieambtenaren van de groep technische ondersteuning van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord stelden naar aanleiding van het ongeval een technisch onderzoek in. In het daarvan opgemaakte proces-verbaal, dat zij sloten op 7 maart 1997 staat onder meer vermeld:

"Op <zaterdag 10 januari 1997>, omstreeks <23.59> uur, hebben wij, de toedracht onderzocht van een eenzijdig ongeval welke had plaatsgevonden op de voor het openbaar verkeer openstaande weg de Middenweg, gelegen in de gemeente Heerhugowaard. (...) 1.

PLAATS ONGEVAL:

Gezien in de rijrichting van het betrokken voertuig (oost-west) had het ongeval plaatsgevonden op en nabij de verkeersluis, welke zich in de Middenweg bevond. Rechts naast de rijbaan stonden bomen en lag een sloot. Wij zagen dat het betrokken voertuig op de kop op het ijs lag, wat zich op de hierboven genoemde sloot had gevormd. Ook zagen wij een piramidevormige kegel liggen. Deze kegel lag op 48 meter vanaf de plaats waar deze in het wegdek was gemonteerd. Tevens zagen wij dat een rechts naast de rijbaan staande boom beschadigd was. De openbare straatverlichting brandde. De maximumsnelheid ter plaatse was 50 km/u. 2.WERKING SLUIS/PIRAMIDE:

Door plaatsing van bord C12 Reglement Verkeersregels Verkeerstekens, gesloten voor alle motorvoertuigen en een onderbord, werd aangegeven dat alleen vergunninghouders

gebruik mochten maken van deze sluis. De Middenweg wordt ter plaatse als doorgaande weg gebruikt door bestemmingsverkeer. De piramidevormige kegel en verkeerslichtinstallatie behoorden tot een afsluitinrichting welke motorvoertuigen, door middel van een signaalgever, kon doorlaten. Het moment van vrijgeven om deze te doorrijden werd bepaald middels de driekleurige verkeerslichtinstallatie. Deze verkeerslichtinstallatie staat, als er geen dergelijke motorvoertuigen zijn welke de sluis willen doorrijden, op knipperend geel. De piramide kan middels een hydraulisch systeem omhoog danwel naar beneden gelaten worden. De scharnierkant van deze piramide bevond zich aan de westzijde. Als een voertuig zich bij deze installatie heeft gemeld dan gaat bij de verkeerslichtinstallatie het knipperend geel licht eerst drie seconden op constant geel vervolgens gaat het verkeerslicht zes seconden op rood om hierna op groen te gaan. De tijd liggend tussen geel (niet knipperend) en groen wordt gebruikt voor het laten zakken van de piramide. Als het verkeerslicht groen licht uitstraalt dan kan dit verkeer de sluis passeren. Het als zodanig aangegeven bestemmingsverkeer kon door gebruikmaking van een door de gemeente Heerhugowaard verstrekte signaalgever de piramide doen zakken. De signaalgevers worden in voorkomende gevallen onder de hierboven genoemde voertuigen bevestigd of worden door de bezitters hiervan mede genomen in het voertuig. De signaalgever zorgt er voor dat de piramide omlaag gaat als men over een bepaald weggedeelte de ontvanger, welke in het wegdek is gemonteerd, nadert en deze vervolgens inschakelt. De ontvangers bevinden zich op ongeveer 16 meter voor de piramide. De betrokken bestuurder of voertuig bezat geen signaalgever voor het bedienen van de sluis/piramide.

3. SPOREN OP HET WEGDEK:

Op het wegdek zagen wij een krasspoor welke afkomstig was van het linkerachterwiel. Ook zagen wij dat er een oliespoor, afkomstig uit het carter van het betrokken voertuig, op het wegdek aanwezig was. Dit spoor liep in diagonale richting naar de rechts naast de rijbaan gelegen sloot. Er werden van het voertuig geen driftsporen op het wegdek of berm aangetroffen.

4. TOEDRACHT ONGEVAL:

Het betrokken voertuig kwam vanaf het verkeersplein aan het eind van de Reuzenpandasingel vervolgens de Middenweg op, in de richting van de hierboven omschreven verkeerssluis. Gezien de schade ontstaan tussen het voertuig en de piramide heeft de bestuurder van dit voertuig in het geheel geen of nagenoeg geen snelheid verminderd bij het passeren van deze verkeerssluis. Het voertuig was over de piramide gereden toen deze in de hoogste stand stond. Het gevolg hiervan was dat het voertuig werd gelanceerd. Na ongeveer 16 meter vanaf de piramide, gezien in westelijke richting, raakte het voertuig met het linkerachterwiel als eerste het wegdek. Vervolgens brak het voertuig tijdens het neerkomen op het wegdek naar rechts uit. Hierna, ongeveer 40 meter vanaf de piramide, kwam het voertuig met de linkerkant, ter hoogte van het voorportier tegen hierboven genoemde boom aan. Vervolgens draaide dit voertuig ongeveer 90 graden linksom, om deze boom en belandde vervolgens ondersteboven op het ijs. De piramide, die door de aanrijding met het betrokken voertuig in zijn geheel van zijn bevestiging was gereden bevond zich nu op ongeveer 48 meter van af zijn oorspronkelijke

plaats aan de rechterzijde van de rijbaan. 5. GEREDEN SNELHEID:

Uit het sporenonderzoek werd de sprongafstand, het hoogteverschil en de hoek waaronder die sprong begon door ons berekend. Hieruit konden wij de oorspronkelijk gereden snelheid van dit voertuig berekenen. (...) Het voertuig heeft kort voor dat het gelanceerd werd vanaf de piramide een snelheid gehad van ongeveer 81 km/u. Hierna breekt het voertuig door diverse omstandigheden, diagonaal, naar rechts uit. Door de aanrijding met de piramide en/of het neerkomen van het voertuig was de stabilisatorstang afgebroken. Na ongeveer 24 meter botst het voertuig met de linkerzijde tegen de rechts naast de rijbaan staande boom.

6. RIJTECHNISCHE STAAT:

Aan het voertuig werden geen rijtechnische gebreken of afwijkingen waargenomen, welke mogelijk van invloed of mede van invloed zouden kunnen zijn geweest tot het ontstaan van het ongeval. Voor zover mogelijk gezien de schade was na te gaan, heeft het voertuig voldaan aan de permanente eisen van Hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement, ten aanzien van de bouw of inrichting van voertuig van de categorie waartoe het behoorde, terwijl het voertuig rijtechnisch in een voldoende staat van onderhoud verkeerde."

4. Bij brief van 11 april 1997 berichtte het arrondissementsparket te Alkmaar de beheerder van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord en de korpschef van dat politiekorps onder meer het volgende:

"Bij de beoordeling van dit incident past naar mijn mening een zekere nuancering, gelet op de spanningen waarin de achtervolgende politieambtenaren verkeerden, op hun -als gevolg van de feitelijke omstandigheden onvermijdelijke- tekort aan (formele) instructie(s) vooraf over en voorbereiding op een dergelijke situatie waarin zij terecht kwamen, en op de betreffende rust waarin de beoordeling van het incident plaatsvindt. Korte samenvatting Op 10 januari 1997, omstreeks 23.45 uur, werd in de gemeente Alkmaar door een bestuurder van een personenauto, die later bleek C. geheten zijn, een door de politie gegeven stopteken genegeerd. De politie gaf dit stopteken omdat de verlichting van de bedoelde auto niet in orde was. Nadat het stopteken werd genegeerd werd de achtervolging ingezet door de politie. De betrokken medewerkers van de politie vermoedden overigens ook drankgebruik. Vanaf het begin van de achtervolging werd door de diverse politieauto's van optische en/of geluidssignalen gebruik gemaakt. Tijdens de duur van de achtervolging raakte nadere informatie bekend, zoals het onverzekerd zijn van de achtervolgde auto en het niet APK gekeurd zijn. Tevens bleek dat aan de tenaamgestelde de rijbevoegdheid was ontzegd en werd bekend dat de vermoedelijke bestuurder, mits deze dezelfde persoon zou zijn als de tenaamgestelde, een regelmatige drank- en drugsgebruiker was. Daarbij werd voorts medegedeeld dat de tenaamgestelde mogelijk vuurwapengevaarlijk kon zijn. De achtervolgde automobilist negeerde enige malen met een gemiddelde snelheid van tussen de 80 en 90 kilometer per uur rode verkeerslichten en reed tot tweemaal toe een politieauto aan toen geprobeerd werd hem klem te rijden. Na een achtervolging over ongeveer 14 kilometer reed de bestuurder tegen een mechanische wegversperring (in de gemeente Heerhugowaard), tengevolge waarvan hij dodelijk verongelukte.

II Beoordeling

Zoals reeds gezegd vormde de ondeugdelijke verlichting van de betrokken personenauto de aanleiding tot het optreden van de politie. Het rijden met ondeugdelijke verlichting -een onjuist afgestelde koplamp- is een gedraging in strijd met de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV). Op grond van artikel 3 van bedoelde wet is de bevoegde ambtenaar, in dit geval de politie, bevoegd om de betrokkene i.c. de bestuurder van de bedoelde auto staande te houden en hem te vorderen dat deze zijn persoonsgegevens opgeeft waarbij de betrokkene verplicht is aan de vordering te voldoen. Het niet voldoen aan de vordering door het negeren van het stopteken is op grond van de eerder genoemde wet een overtreding (art. 34 WAHV). Door ook het tweede stopteken te negeren, ontstond de situatie dat de bestuurder van de achtervolgde personenauto als verdachte van overtreding van het artikel 184 van het wetboek van Strafrecht viel aan te merken. Het feitelijke (verdere) rijgedrag van de bestuurder gaf daarbij aanleiding om alsnog te proberen de bestuurder staande te houden. Dat de politieambtenaren gegeven het tijdstip en de omstandigheden daarbij ook drankgebruik vermoedden vind ik niet onredelijk gelet op ervaringsregelen. Nadat de tenaamstelling van de achtervolgde auto was opgevraagd bleek de auto niet verzekerd en niet APK gekeurd te zijn, respectievelijk een overtreding (art. 30 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen -WAM-) en een gedraging volgens de WAHV. Het komt mij voor dat er gezien vorenstaande voldoende aanleiding bestond voor de politie om zowel de achtervolging in te stellen als te proberen de bestuurder van de achtervolgde auto alsnog tot stoppen te dwingen. Het mogelijk drank-/druggebruik laat ik dan nog buiten beschouwing. Dat hierbij risico's werden genomen, zoals bijvoorbeeld het door rood licht rijden met gebruikmaking van de optische- en/of geluidssignalen, het niet sneller rijden dan met een gemiddelde snelheid van 80 a 90 kilometer per uur, het tot tweemaal toe proberen de achtervolgde auto klem te rijden, door de politieambtenaren is evident en gezien het tijdstip ook aanvaardbaar. Gebleken is dat de achtervolgende politieambtenaren voldoende overwogen hebben geprobeerd de risico's voor alle betrokkenen zo beperkt mogelijk te houden. Ook een dienstdoende inspecteur van politie (chef van dienst in het district Noord-Kennemerland Oost) heeft een duidelijk matigende invloed uitgeoefend tijdens de achtervolging.

Conclusie Gezien het feitencomplex ben ik van mening dat er geen enkele aanleiding bestaat om een strafvervolging in te stellen tegen individuele politieambtenaren. Ik ben van oordeel dat de politie in dit geval adequaat heeft gehandeld, waardoor de achtervolging niet is uitgemond in het opjagen van de bestuurder van de achtervolgde auto, C. Het dodelijk verongelukken van C. is de achtervolgende politieambtenaren niet te verwijten. Het gebruik van een politieauto om een achtervolgde bestuurder klem te rijden levert geweld op als bedoeld in de Ambtsinstructie voor de politie, Koninklijke Marechaussee en bijzonder opsporingsambtenaren. Het toegepast geweld voldoet mijns inziens aan de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit en is derhalve conform de daartoe strekkende bepalingen van de Politiewet 1993 en de Ambtsinstructie toegepast. Ik acht de toepassing van geweld onder deze omstandigheden dus toelaatbaar, maar voor toekomstige en

soortgelijke incidenten stel ik mij voor nader van gedachten te wisselen met u, omdat ik mij in zijn algemeenheid afvraag of het klemrijden met gebruikmaking van politieauto's altijd voldoet aan de instructienorm in art. 4 van de bedoelde Ambtsinstructie (de mate van geoefendheid in de toepassing van het geweld). De arrestatieteams binnen de politie worden bijvoorbeeld voor deze vormen van geweldstoepassing speciaal opgeleid. Hoewel het personeel van de politie Noord-Holland Noord als zodanig niet is geïnstrueerd en dit gegeven mede richtinggevend is voor de beoordeling van het voorliggende geval, ligt naar mijn mening echter thans de vraag ook voor of in een dergelijk geval gekozen had kunnen worden voor het afbreken van de achtervolging en/of een vorm van opvang van de politie bij één of meerdere woon- of verblijfadressen van de tenaamgestelde. Naar mijn mening zijn er een aantal momenten tijdens de achtervolging geweest dat de beslissing om de achtervolging te staken gemaakt had kunnen worden door de betrokken politiemensen. Met name de coördinerende rol van de dienstdoende chefs van dienst en de meldkamer zou ik hierin willen betrekken. Voor wat betreft een vorm van opvang wijs ik op het volgende. De beide dienstdoende chefs van dienst, de inspecteurs van politie H. en Bou., verklaarden tegenover de rijksrecherche dat men wist wie men achtervolgde en waar die persoon naar toe ging (overigens bleken er drie adressen bekend te zijn bij de politie als mogelijke woon- of verblijfsplaats van C.). In het nog te voeren overleg vraag ik uw aandacht voor de instructies/dienstvoorschriften met betrekking tot dit onderwerp."

5. Het arrondissementsparket te Alkmaar bracht op 23 april 1997 een persbericht uit, waarin onder meer is vermeld:

"OM trekt conclusies uit rapport Rijksrecherche Politie handelde adequaat bij achtervolging De politie Noord-Holland Noord heeft op 10 januari 1997 adequaat gehandeld en aanvaardbare risico's genomen bij de achtervolging van C. Het dodelijk verongelukken van de heer C., kan de achtervolgende politie-ambtenaren niet worden verweten. Deze conclusies trekt het Openbaar Ministerie in Alkmaar na bestudering van het onderzoeksrapport van de Rijksrecherche. C. overleed in de nacht van zaterdag 10 op zondag 11 januari 1997 nadat hij als bestuurder van een auto stoptekens van de politie negeerde, waarna hij gedurende tien minuten werd gevolgd door enkele politieauto's. Het volgen eindigde op de Middenweg in Heerhugowaard, waar de heer C. met zijn auto tegen een hydraulische wegversperring botste en ter plekke overleed.

Rijksrecherche-rapportUit het rapport van de Rijksrecherche, die deze zaak op verzoek van het Openbaar Ministerie onderzocht, blijkt dat een surveillance-auto van de politie op zaterdagavond om omstreeks 23.43 uur op de Bergerweg in Bergen een stopteken gaf aan de bestuurder van een Opel Rekord met ondeugdelijke verlichting. De bestuurder van de auto negeerde dit en probeerde te ontkomen. Ook een tweede stopteken werd genegeerd. De betrokken surveillanten vermoedden dat de bestuurder onder invloed van alcohol het voertuig bestuurde en vroegen om assistentie van collega's. Inmiddels was duidelijk geworden dat de auto niet verzekerd was en niet APK gekeurd. Voorts bleek dat de kentekenhouder en vermoedelijke bestuurder de rijbevoegdheid was ontzegd en bij de politie bekend stond als een regelmatige drank- en drugsgebruiker. Voorts hielden de politie-ambtenaren er rekening mee dat de tenaamgestelde vuurwapengevaarlijk was. De

achtervolgde automobilist negeerde meerdere malen rode verkeerslichten en overschreed tijdens de achtervolging meermalen fors de vastgestelde maximumsnelheden binnen en buiten de bebouwde kom. Tot tweemaal toe reed hij een politieauto aan die probeerde hem klem te rijden. Na een achtervolging over ongeveer 14 kilometer reed de bestuurder om 23.53 tegen een mechanische wegversperring in de Middenweg in Heerhugowaard, waarna hij dodelijk verongelukte. **Sectie**Op het lichaam van de heer C. is kort na het ongeluk sectie verricht. Hieruit is gebleken dat hij meer dan tweemaal de toegestane hoeveelheid alcohol in zijn bloed had. Bovendien werden in zijn lichaam zeer hoge concentraties aangetroffen van de werkzame stoffen MDMA (=XTC) en cannabis. De elkaar versterkende combinatie van alcohol, XTC en cannabis heeft er naar alle waarschijnlijkheid toe geleid, dat het beoordelingsvermogen van de heer C. tijdens de achtervolging was verstoord. Het overlijden van de heer C. kan zondermeer worden verklaard door de letsels die hij opliep bij het auto-ongeval, zo blijkt uit het onderzoek.

Aanvaardbare risico'sDe risico's die zijn genomen door te besluiten om de auto te achtervolgen en pogen tot stoppen te dwingen, acht het OM aanvaardbaar. Hierbij betreft het OM onder meer het relatief rustige tijdstip waarop de achtervolging plaatsvond. Uit bestudering van de bandopnames van het radioverkeer tussen meldkamer en politie-voertuigen blijkt dat de betrokken politie-mensen voldoende overwogen hebben geprobeerd de risico's voor alle betrokkenen en het overige verkeer zo beperkt mogelijk te houden. **Politie adequaat gehandeld**Het Openbaar Ministerie concludeert na bestudering van het rapport dat het dodelijk verongelukken van de heer C. de achtervolgende politie-ambtenaren niet kan worden verweten. De politie heeft volgens het OM adequaat gehandeld, waardoor de achtervolging niet is uitgemond in het opjagen van de achtervolgde automobilist. Het Openbaar Ministerie ziet dan ook geen enkele aanleiding om strafvervolging tegen de betrokken politie-ambtenaren in te stellen."

6. De hoofdofficier van justitie berichtte verzoekers op 12 september 1997 schriftelijk onder meer:

"Na overleg werd in mijn opdracht de rijksrecherche (van de achtervolging met dodelijke afloop; N.o.) in kennis gesteld en de opdracht verstrekt om het onderzoek terzake te doen. Van de feitelijke toedracht, alsmede van de verklaringen van de verschillende bij het incident betrokken medewerkers van de politie Noord-Holland Noord, is door de rijksrecherche een proces-verbaal opgemaakt. (...) Ik moge daar gemakshalve naar verwijzen. De ondeugdelijke verlichting van de personenauto (achteraf, zoals bleek, bestuurd door uw zoon) vormde de aanleiding tot het optreden van de politie. Het rijden met ondeugdelijke verlichting -een onjuist afgestelde koplamp- is een gedraging in strijd met de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV). Op grond van artikel 3 van bedoelde wet was de politieambtenaar bevoegd om de desbetreffende bestuurder staande te houden en hem te vorderen dat deze zijn persoonsgegevens zou opgeven waarbij de bestuurder was om aan de vordering te voldoen. Het niet voldoen aan de vordering door het stopteken van de politie te negeren is op grond van eerder genoemde wet een overtreding (art. 34 WAHV). Door ook het tweede stopteken te negeren, ontstond de situatie dat de bestuurder van de auto, die zoals toen bekend werd,

tenaamgesteld was op C., als verdachte van overtreding van artikel 184 van het wetboek van Strafrecht kon worden aangemerkt. Dit artikel is een misdrijf. Het feitelijke (verdere) rijgedrag van de bestuurder van de auto van uw zoon gaf daarbij aanleiding om alsnog te proberen hem staande te houden. Dat de politieambtenaren gegeven het tijdstip en de omstandigheden daarbij ook drankgebruik vermoedden vind ik niet onredelijk gelet op ervaringsregelen. Bij nadere informatie bleek de auto niet te zijn verzekerd en ook niet APK gekeurd. Ik ben van mening dat er voldoende aanleiding bestond voor de politie om zowel de achtervolging in te stellen als te proberen de bestuurder van de achtervolgde auto alsnog tot stoppen te dwingen. Bij de achtervolging zijn risico's genomen, zoals bijvoorbeeld het door rood licht rijden met gebruikmaking van de optische- en/of geluidssignalen door de politie en het tot tweemaal toe proberen de achtervolgde auto klem te rijden. De politie heeft daarbij verklaard dat niet sneller dan met een gemiddelde snelheid van 80 a 90 kilometer per uur is gereden. Gebleken is dat de achtervolgende politieambtenaren voldoende overwogen hebben geprobeerd de risico's voor alle betrokkenen zo beperkt mogelijk te houden. Ook een dienstdoende inspecteur van politie heeft een duidelijk matigende invloed uitgeoefend tijdens de achtervolging. Ik ben nog steeds van mening dat er geen enkele aanleiding bestond om een strafvervolging in te stellen tegen individuele politieambtenaren. Ik was en ben nog steeds van mening dat de politie adequaat heeft gehandeld, waardoor de achtervolging niet is uitgemond in het opjagen van de bestuurder van de achtervolgde auto. Nadat de rijksrecherche het proces-verbaal aan mij had doen toekomen is mijnerzijds de beslissing zoals hiervoor omschreven genomen. Mijn beslissing moest vervolgens worden voorgelegd aan de procureur-generaal bij het gerechtshof te Amsterdam. Op 9 april 1997 ontving ik daarover van de procureur-generaal bericht. Overigens was de procureur-generaal het met mijn beslissing eens."

B.

Standpunt verzoekers 1. Het standpunt van verzoekers staat samengevat weergegeven onder **KLACHT**. 2. Tevens deelden verzoekers in hun verzoekschrift van 17 juni 1997 aan de Nationale ombudsman onder meer mee:

"Hij werd achtervolgd omdat de politie hem wilde aanhouden vanwege een te hooggericht staande koplamp. Hij negeerde het stopteken waarna een achtervolging van ± 25 minuten ingezet werd met vijf politieauto's. Ze hadden ook zijn kenteken opgenomen en hadden hem ook kunnen laten rijden om hem de volgende dag van zijn bed te lichten. Zoals ze de dag na het noodlottige gebeuren wel met een andere automobilist gedaan hebben die te veel gedronken had en ook een stopteken negeerde. Dit hebben ze niet gedaan, ze hebben wel een aantal keren overwogen dat te doen, maar als reden dat ze dat niet deden gaven ze op dat ze de identiteit van de bestuurder niet kenden. Daarmee spreken ze zichzelf tegen want zoals in de rapporten staat, kwamen ze er ook al gauw achter, nadat ze het kenteken van de auto hadden nagetrokken, dat de inzittende code II bij zijn naam had staan. Die code II betekent vuurwapengevaarlijk. En aangezien ze C. al eerder hadden aangehouden en hem op zijn koplamp hadden gewezen wisten ze echt wel wie de bestuurder was. De hoofdagent Bou. van Langedijk zei vlak voordat C. verongelukte: zet

daar maar geen barricade neer want daar rijdt ie dwars doorheen! Even later tijdens de achtervolging reed C. de Reuzenpanda op. Daar is een rotonde. Hij ging rechts om waarbij een politieauto links de rotonde opreed en hem daarbij de enige veilige vluchtweg "De Vecht" afsneed. Een tweede politieauto volgde C. die toen de weg insloeg waar hij met z'n auto een hydraulische zuil ramde en zo om het leven kwam. Pas toen hij die weg was ingeslagen besloten de polities de achtervolging op te geven waarbij ze nog wel zeiden: Nu rijdt ie zichzelf kapot. Wij vinden dat de politie een verschrikkelijke overdreven kloppjacht gehouden heeft en vinden dat de politie wel degelijk schuld heeft aan het verongelukken van C. Dit had niet hoeven te gebeuren. Maar de Officier van Justitie Bos. was vanwege C.'s verleden al vanaf het eerste moment heel erg bevooroordeeld en is vaak heel grof tegen onze familie in het bijzonder C.'s ouders geweest. Zij gaf ook als reden op dat de politie door bleef gaan met achtervolgen omdat ze niet wisten wie het was terwijl er uit de rapporten iets heel anders blijkt. Na de sectie bleek dat C. onder invloed van XTC, cannabis en bier was geweest (...) terwijl dat ten tijde van de achtervolging niet eens bekend was. Onder het motto van "vuurwapengevaarlijk" en onder invloed rijden zonder geldige APK en verzekering en wegenbelasting werd de politie van blaam gezuiverd en er werd in de krant geschreven dat de politie adequaat had gehandeld. Maar als dat werkelijk zo was geweest had C. nu nog geleefd. Wij stellen de politie wel verantwoordelijk ook al stelt Officier van Justitie Bos. hem niet in staat van beschuldiging."3. Verzoekers deelden voorts bij brief van 17 september 1997 onder meer mee:

"Zoals ik uit het gesprek met mw. Bos. kon opmaken; was er geen gevaar voor andere weggebruikers, omdat de politie de wegen en kruispunten hadden afgezet. Zodat er geen gevaar was voor het overige verkeer. Alleen de weg naar de fatale plaats was bewust niet afgezet. Dat noemen wij dus de misdaad die de politie gemaakt heeft. Iemand dirigeren naar de plaats waar geen uitweg mogelijk was. De hoofdofficier noemt dit geen opjagen? Wij denken daar anders over. Ze stellen dat ze hem staande wilden houden, om zijn persoonsgegevens te vorderen. Maar ze zeggen ook zelf dat na 't negeren van het 2e stopteken zijn identiteit al bekend was. Dus hadden ze hem gemakkelijk van zijn bed kunnen lichten. Ook de vooroordelen ten opzichte van het verleden van onze zoon komen in deze brief niet ter sprake. Wat dus wel meerdere malen het geval was. (...) Mr. De. van de Rijksrecherche zei dat de rapporten eerst naar de Hoofdofficier van Justitie gaan. En daarna naar de officier van Justitie. Bij ons is het overgekomen dat het tegengestelde is gebeurd. Ook meldt deze brief van de hoofdofficier van justitie, dat onze zoon 11 januari overleden is. Maar wij weten niet beter dan dat het 10 januari is. Waarom deze foute berichten? (...) Een eenzijdig ongeval is dit zeker niet geweest. Als je achtervolgd wordt door vijf politieauto's kan je dit geen éézijdig ongeval noemen. En voor één defecte koplamp en het negeren van een stopteken hoef je nog niet opgejaagd te worden. Wij zien dit gewoon als eigen rechter spelen van de politie. (...) Het gaat hier om onze hele familie die in opstand is gekomen op de manier hoe onze zoon, broer en vader van onze vier kleinkinderen verongelukt is. En met ons hebben heel veel mensen de wijze van handeling van de politie afgekeurd. Op de band van de gesprekken met de politie waar gezegd is we pakken hem wel. En de laatste woorden: Nu rijdt hij zijn eigen kapot. Dat zegt voor ons

genoeg."

C.

Standpunt korpsbeheerder

1. De beheerder van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord deelde bij brief van 15 december 1997 onder meer mee:

"Ik ben van mening dat, gezien de situatie zoals deze zich heeft voorgedaan en welke uitvoerig is beschreven in onder andere het ter zake door de Rijksrecherche opgemaakte proces-verbaal, er voldoende aanleiding bestond voor de politie om zowel de achtervolging in te stellen als te proberen de bestuurder van de achtervolgde auto alsnog tot stoppen te dwingen. De heer C. kon als verdachte worden aangemerkt mede als gevolg van zijn gevaarzettende verkeersgedrag. Vermoed werd dat de bestuurder onder invloed van alcoholhoudende drank verkeerde en door zijn rijgedrag werden andere weggebruikers in gevaar gebracht. Dat er bij de achtervolging risico's werden genomen, zoals bijvoorbeeld het door rood licht rijden met gebruikmaking van de optische- en/of geluidssignalen is evident en was gezien het tijdstip ook aanvaardbaar. De gemiddelde snelheid is daarbij beperkt gebleven tot 80 a 90 kilometer per uur. Tijdens de achtervolging is mijns inziens voldoende overwogen of deze door moest gaan of dat deze afgebroken moest worden, doch gezien een en ander wilde de politie tot aanhouding van de bestuurder overgaan. Weliswaar was de tenaamstelling van het voertuig bekend, maar de identiteit van de bestuurder was nog niet vastgesteld. Het behoeft namelijk niet zo te zijn dat de bestuurder tevens de tenaamgestelde is. De identiteit van de bestuurder was nog niet bekend en hij onttrok zich aan zijn aanhouding. Mijns inziens was de achtervolging dan ook (terecht: N.o.) in- en voortgezet. Ook ben ik van mening dat de achtervolging beperkt is gebleven. Aan de daadwerkelijke achtervolging werd deelgenomen door de bemanning van 2 politieauto's. Een aantal andere politie-eenheden zijn daarbij behulpzaam geweest in de zin van het zodanig afzetten van een aantal kruisingen dat de veiligheid van het overige verkeer niet in gevaar werd gebracht. Daarnaast is er vanuit veiligheidsoverwegingen bewust afgezien van het maken van een wegblokkade. Alles overziende ben ik van mening dat de achtervolgende politieambtenaren voldoende hebben overwogen, geprobeerd de risico's voor alle betrokkenen, inclusief de heer C., zo beperkt mogelijk te houden en dat de achtervolging gerechtvaardigd was. Mijns inziens is de politie in deze dan ook niet onbehoorlijk opgetreden. Naar aanleiding van de gebeurtenissen is in opdracht van de hoofdofficier van justitie te Alkmaar een onderzoek ingesteld door de Rijksrecherche. De uitkomsten van dit onderzoek zijn door de hoofdofficier van justitie besproken in het beheersoverleg van de politieregio Noord-Holland Noord (het overleg tussen korpsbeheerder, hoofdofficier van justitie en de korpschef). De conclusie van de hoofdofficier van justitie te Alkmaar, (...) dat er geen enkele aanleiding bestaat om een strafvervolging in te stellen tegen individuele politieambtenaren; dat de politie adequaat heeft gehandeld waardoor de achtervolging niet is uitgemond in het opjagen van de bestuurster van de achtervolgde auto en dat het dodelijk verongelukken van de heer C. de politie niet te verwijten is, wordt door mij en de korpschef gedeeld. Voor wat betreft de suggestie van de hoofdofficier voor het invoeren van instructies / dienstvoorschriften met

betrekking tot het instellen van achterevoelingen c.a. deel ik u mede dat er thans een studie wordt verricht naar de wenselijkheid en inhoud hiervan. Voor zover mij bekend zijn er thans nergens in Nederland beleid en uitvoeringsregels met betrekking tot het onderwerp geformuleerd. Mogelijkerwijs zouden deze regels op centraal (landelijk) niveau ontwikkeld moeten worden. Terzake het vorenstaande is er overleg gevoerd met de hoofdofficier van justitie te Alkmaar. (...) Voorts merk ik hierbij nog op dat de Martin Luther Kingweg, de Huiswaarderweg, de Nollenweg en de Schagerweg, autowegen zijn met gelijkvloerse kruisingen waarbij het verkeer op de kruisingen wordt geregeld middels verkeerslichten. De wegen bestaan uit twee door een middenberm gescheiden rijbaan met twee/drie rijstroken (zonder vluchtstrook) met linker/rechter uitvoegstroken bij de kruisingen/splitsingen. De wegen hebben een snelheidsbeperking van 70 km/u en zijn aangeduid met het bord autoweg volgens model G3 van bijlage 1 van het RVV 1990. Zij vormen een deel van de ringweg Alkmaar."

2. De korpsbeheerder voegde bij zijn reactie een mutatie in het dag- en nachtrapport van 11 januari 1997 die ambtenaar H. van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord had opgemaakt. Hierin is onder meer vermeld:

"Omstreeks 23.50 uur zag de bemanning van de 14.01 (S./L.) de VE (verdachte; N.o.) als bestuurder rijden over de Bergerweg te Alkmaar. Bleek dat de verlichting van het voertuig niet in orde was; reden waarom zij hem (voor hem rijdende) een stopteken gaven. VE passeerde hen echter aan de linkerkant. Vervolgens is VE een stopteken gegeven met de voorzijde. Ook nu reed VE zonder te stoppen door. Vervolgens is het blauwe zwaailicht aangegaan om de VE te attenderen dat hij moest stoppen. VE bleef zijn weg vervolgen. Op de kruising Bergerweg/MLKingweg reed VE door het rode verkeerslicht. 14.01 heeft hierna optische- en geluidssignalen aangezet om de VE te volgen door het rode verkeerslicht. VE reed door richting Huiswaarderweg en vervolgde over de S3 richting Nollenweg. Hierbij werden op alle kruisingen de rode verkeerslichten genegeerd. Nabij de kruising S3/Nollenweg raakte het voertuig van VE in een slip, maakte een pirouette en belandde deels in de middenberm. Toen VE met zijn voertuig nagenoeg tot stilstand was gekomen, zag de inmiddels ter ass. gekomen 12.01 (Sa./Bo.) zijn kans schoon en zette hij het voertuig schuin voor het voertuig van VE. VE reed echter, gas gevend, met zijn voertuig tegen de dienstauto (...), waardoor dit voertuig beschadigd raakte aan de linkerkant. VE vervolgde zijn weg over de S3 richting Keesman. Hier gelukte het de 14.01 om met het voertuig voor het voertuig van VE te komen. Zij trachtten hem middels uitremmen van het voertuig tot stoppen te bewegen. VE stuurde zijn voertuig rechts naast de dienstauto, waarbij hij half in de berm terecht kwam en half op het voorsorteervak. Hierbij reed VE met zijn voertuig tegen de rechterflank van het dienstvoertuig (...). Op de kruising S3/Keesman ging VE rechtsaf richting Vronermeerweg. Hierna rechtsaf de Vronermeerweg op. Nabij de kruising Vronermeerweg/Kruissloot plaatste de 14.01 zijn voertuig links naast het voertuig van VE om te voorkomen dat hij op de splitsing linksaf kon slaan. Hierna ging VE linksaf richting Bovenweg. Gekomen op de Bovenweg linksaf richting Langendijk. Achter het voertuig van VE werden de overige dienstauto's bijgepraat waarbij steeds de posities werden doorgegeven via de RMK (regionale meldkamer; N.o.).

De 20.61 (M./Bou.) vatte post op de Dijk/Uitvalsweg. Door hen werd het verkeer op de kruising tegengehouden ter voorkoming van aanrijdingen met het naderend voertuig van VE. VE ging, gekomen op de kruising Dijk/Uitvalsweg rechtsaf de Uitvalsweg op richting Hhw (Heerhugowaard; N.o.). De 21.01 (B./Ba.) vatte post bij de kruising met de Westerweg, eveneens om aanrijdingen met het overige verkeer te voorkomen. VE reed op de kruising door het rode verkeerslicht, rechtdoor, de Zuidtangent op. Op de kruising met de Westtangent sloeg hij, ook het rode licht negerend, rechtsaf de Westtangent op. Richting Reuzenpandasingel gaande, negeerde VE nogmaals alle rode verkeerslichten. Op de kruising met de Reuzenpandasingel sloeg VE linksaf richting Middenweg. Op het einde van de Reuzenpandasingel is een rotonde gesitueerd die aansluit op de Middenweg/Rustenburgerweg. Daar het de 14.01 bekend was dat de 1e afslag van deze rotonde richting Middenweg de doorgang na circa 70 meter wordt versperd middels een klappaal (piramide van staal en een rood verkeerslicht) reed de 14.01 linksom de rotonde richting de 2e afslag om VE de doorgang te blokkeren. VE sloeg echter rechtsaf richting Middenweg. Hierbij verhoogde VE zijn snelheid tot circa 80 km/uur. De achter VE rijdende 12.01 remde zijn snelheid af, daar deze verwachtte dat VE zou stoppen voor de piramide. VE reed echter met onverminderde snelheid door en ramde de piramide. Hierdoor werd het voertuig van VE als het ware gelanceerd. Door de snelheid van VE raakte hij vervolgens de macht over het stuur kwijt en ramde een ongeveer 40 meter verderop, in de rechterberm staande, boom waarna het voertuig op het dak op het ijs van de, naast de weg gelegen, sloot terecht kwam."

3. De korpsbeheerder voegde bij zijn reactie een proces-verbaal van bevindingen dat politieambtenaren Bo. en Sa. op 11 januari 1997 hadden gesloten. In dit proces-verbaal is onder meer vermeld:

"Op vrijdag 10 januari 1997 te omstreeks 23.50 uur bevonden wij ons verbalisanten in uniform gekleed en met auto-assistentiesurveillance belast (...) te Alkmaar. Aldaar hoorden wij via de mobilfoon dat collega's van de assistentieauto 14.01, achter een personenauto, merk Opel, type Rekord, voorzien van het kenteken XX-XX-XX aanreden over de Martin Luther Kingweg te Alkmaar in de richting van de Huiswaarderweg. De Opel waar de bemanning van de 14.01 achteraan reed had zojuist een stopteken van hun genegeerd en was op de kruising van deze weg met de Bergerweg door rood licht gereden. Wij verbalisanten hoorden vervolgens dat de voornoemde collega's van de 14.01 mobilfonisch doorgaven dat de bestuurder van de Opel vanaf de Martin Luther Kingweg, rechts af sloeg de Huiswaarderweg op. Wij verbalisanten begaven ons via de Schagerweg richting de Huiswaarderweg. Onderwijl hoorden wij via de mobilfoon dat de bestuurder van de Opel rechtdoor reed over de Huiswaarderweg en de rijbaan van de Nollenweg naderde. Wij verbalisanten bevonden ons op dat moment ongeveer 100 meter voor de T-kruising van de Huiswaarderweg-Schagerweg met de Nollenweg, toen wij de bestuurder van genoemde personenauto over de rijbaan van de Huiswaarderweg met grote snelheid zagen naderen. Wij verbalisanten zagen dat vanaf de rijbaan van de Nollenweg een aantal personenauto's aanstalten maakten om vanuit stilstand het kruisingsvlak op te rijden. Ik verbalisant Sa. bestuurde het opvallende dienstvoertuig en had inmiddels de optische- en

geluidssignalen in werking gesteld. Wij verbalisanten zagen dat de bestuurder van voornoemde Opel het kruisingsvlak overreed en na de T-kruising zijn voertuig kennelijk niet meer onder controle had en met zijn voertuig in de middenberm terecht kwam van de Schagerweg. Wij verbalisanten zagen dat de bestuurder van de Opel in de middenberm in een slip geraakte en vervolgens 360o om zijn as draaide. Als gevolg hiervan zagen wij dat de Opel ongeveer 100 meter verder nagenoeg tot stilstand was gekomen. Ik verbalisant Sa. had, nadat de bestuurder van de genoemde Opel het dienstvoertuig was gepasseerd, het dienstvoertuig via de middenberm van de Schagerweg gekeerd en reed achter genoemde auto aan. Wij verbalisanten zagen dat de Opel half in de middenberm en half in op de rijbaan, kennelijk als gevolg van de slip nagenoeg tot stilstand was gekomen en ik verbalisant Sa. bracht het dienstvoertuig schuin voor de rechterzijde van genoemde Opel. De bestuurder gaf echter weer gas en reed rechtdoor waarbij deze bestuurder met zijn Opel tegen de linkerzijde van het door mij verbalisant Sa. bestuurde dienstvoertuig aanreed. De bestuurder reed inmiddels op de linkerrijstrook van de Schagerweg en verhoogde zijn snelheid. Wij verbalisanten reden aan de rechterzijde van de rijbaan naast de genoemde Opel. Ik verbalisant Sa. stuurde met de dienstauto naar de links en raakte het genoemde voertuig aan de rechterzijde teneinde de bestuurder te dwingen weer zijn voertuig naar de middenberm te sturen om alsnog tot stilstand te komen. Wij verbalisanten bemerkten dat de bestuurder van de Opel niet naar links reed maar gewoon op de rijbaan van de Schagerweg bleef rijden. Tengevolge hiervan werd de snelheid van het door mij verbalisant Sa. bestuurde dienstvoertuig verminderd, waarna de bemanning van de 14.01 weer als dienstauto achter de betreffende Opel kwamen te rijden. Ik verbalisant Bo. gaf via de mobilifoon door dat wij met het dienstvoertuig een aanrijding hadden gehad met het voertuig van deze bestuurder. Wij verbalisanten zagen dat de bemanning van de 14.01 de bestuurder van de Opel links inhaalde en beiden de kruising van de Schagerweg met de Laan van Darmstadt/ de Keesman naderden. Wij verbalisanten reden achter de desbetreffende voertuigen aan. Gekomen bij deze kruising zagen wij dat de betreffende bestuurder van de Opel rechtsaf sloeg en hierbij het rode verkeerslicht negeerde. Wij verbalisanten zagen dat het dienstvoertuig van de 14.01 eveneens de Keesman opreed en de in de weg gelegen verkeersgeleider rechts voorbij reed. Wij verbalisanten sloegen eveneens rechts af en zagen dat de betreffende bestuurder van de Opel aan de rechterzijde van de Keesman de berm inreed en vervolgens weer op de rijbaan terecht kwam. Wij zagen dat de bestuurder de gehele rijbaan gebruikte. Gekomen bij de T-kruising van De Keesman met de Vronermeerweg zagen wij dat een bestuurder van een onbekend gebleven motorvoertuig op de rijbaan van de Vronermeerweg, komende uit de richting van de Kruissloot, zijn voertuig aan de uiterste rechterzijde van de rijbaan tot stilstand bracht vermoedelijk bij het zien van het betreffende voertuig achtervolgd door meerdere politie-dienstvoertuigen. Gekomen bij deze T-kruising reed de bestuurder van de Opel rechtsaf en raakte hierbij bijna het voertuig dat net daarvoor tot stilstand was gebracht. Hierna reed de bestuurder van de Opel rechtdoor in de richting van de T-kruising van de Vronermeerweg met de Kruissloot. Gekomen bij deze kruising reed de bestuurder van de Opel linksaf en reed over de Kruissloot in de richting van de Bovenweg te Sint

Pancras. Wij verbalisanten zagen dat de bestuurder van de Opel met onverminderde snelheid de kruising van de Kruissloot met de Benedenweg overreed en rechtdoor reed in de richting van de Bovenweg. De Bovenweg is aangeduid als voorrangsweg en wij verbalisanten zagen dat bij deze T-kruising de bestuurder van de Opel de snelheid van zijn voertuig iets terug bracht om vervolgens de Bovenweg linksaf op te rijden in de richting van Broek op Langedijk. Wij verbalisanten reden op dat moment als tweede opvallende dienstvoertuig achter de bestuurder van de Opel. Ik verbalisant Bo. gaf via de mobilfoon door dat de achtervolgende dienstauto's enigszins hun snelheid moesten temperen gelet op de gehele wegsituatie van de Bovenweg binnen de bebouwde kom van de gemeente Sint Pancras. Wij verbalisanten zagen dat de bestuurder van de Opel uitliep op de achtervolgende dienstvoertuigen en op een bepaald moment ongeveer 150 meter voor de dienstvoertuigen uitreed. De snelheid van de bestuurder van de Opel schatten wij verbalisanten op 80 a 90 kilometer per uur. Aan het eind van de Bovenweg maakt de rijbaan een bocht naar rechts en gaat over in de Twuyverweg. Wij verbalisanten zagen dat de bestuurder van de Opel de bocht naar rechts maakte en de Twuyverweg opreed de bebouwde kom van Sint Pancras uit en in de richting van Broek op Langedijk. Bij het naderen van de bebouwde kom van de gemeente Broek op Langedijk zagen wij verbalisanten dat de bestuurder van de Opel via een aan de rechterzijde gelegen fietspad rechts af sloeg de Dijk op, gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Broek op Langedijk en vervolgens rechtdoor reed in de richting van de kruising van deze weg met de Uitvalsweg/Papenhorn. Gekomen bij deze kruising zagen wij dat aan de linkerzijde, op de rijbaan van de Papenhorn, een opvallende dienstauto stilstaan. Wij zagen dat de bestuurder van de Opel rechtsaf sloeg en de Uitvalsweg opreed. Wij zagen dat de bestuurder van de Opel deze bocht ruim nam en hierbij op de weghelft terecht kwam bestemd voor het tegemoetkomende verkeer. Vervolgens reed de bestuurder van de Opel rechtdoor in de richting van de kruising van de Uitvalsweg/ Zuidtangent met de Westweg (N242) gelegen in de gemeente Heerhugowaard. Bij deze kruising zagen wij verbalisanten dat op het kruisingsvlak een opvallende dienstauto stilstond. Tevens zagen wij dat bij deze kruising de verkeerslichten bestemd voor onze rijrichting rood licht uitstraalden. Wij zagen dat de politiemensen vanuit het stilstaande dienstvoertuig de overige weggebruikers tot stilstand brachten. De bestuurder van de Opel reed rechtdoor de kruising over met onverminderde snelheid terwijl het verkeerslicht bestemd voor het rechtdoorgaande verkeer rood licht uitstraalde. De bestuurder van de Opel reed over de kruising over het Zuidtangent in de richting van deze weg met het Westtangent. Bij de kruising van deze weg met het Westtangent sloeg de bestuurder van de Opel rechtsaf het Westtangent op in de richting van de Reuzenpandasingel te Heerhugowaard. De bestuurder van de Opel bereed zowel de linker als de rechterrijstrook van het Westtangent. De bestuurder van de Opel reed hier met een geschatte snelheid van 90 kilometer per uur. Wij verbalisanten reden nagenoeg naast het voertuig van de bemanning van de 14.01. Het gelukte ons verbalisanten niet het voertuig van de bestuurder van de Opel in te halen teneinde hem tot stoppen te dwingen. Telkens wanneer de bemanning van de 14.01 aanstalten maakte om de bestuurder van de Opel in te halen stuurde hij zijn voertuig in hun richting. Bij de

T-kruising van het Westtangent met de Reuzenpandasingel remde de bestuurder van de Opel plotseling vrij krachtig en sloeg linksaf de Reuzenpandasingel op. De Reuzenpandasingel is gelegen in een woonwijk en verloopt vrij slingerig. In de rijbaan van de Reuzenpandasingel zijn diverse verkeersgeleiders gelegen. Wij verbalisanten zagen dat de bemanning van de 14.01 verschillende malen trachtte voor het voertuig van de bestuurder van de Opel te komen door de verkeersgeleiders links te nemen teneinde voor de Opel te komen. Wij verbalisanten zagen dat telkenmale als de bemanning van de 14.01 deze manoeuvre trachtte te maken de bestuurder van de Opel zijn voertuig na een verkeersgeleider naar links stuurde. Tevens zagen wij verbalisanten dat de bestuurder van de Opel de verschillende bochten welke in de rijbaan van de Reuzenpandasingel zijn gelegen aan de binnenzijde afsneed en hierbij telkens op de rijbaan bestemd voor het tegemoetkomende verkeer terechtkwam. Aan het eind van de Reuzenpandasingel is haaks op deze rijbaan de Middenweg gelegen. Het verkeer aldaar wordt geregeld door middel van een "minirotonde". Gekomen bij deze rotonde zagen wij dat de bemanning van de 14.01 deze rotonde links nam. Wij verbalisanten zagen dat de bestuurder van de Opel de rotonde opreed en vervolgens rechtsaf sloeg de Middenweg op in de richting van de Westerweg (N242). Het was ons verbalisanten bekend dat na ongeveer 200 na deze rotonde de rijbaan van de Middenweg wordt geblokkeerd door middel van een hydraulische stalen piramide. Deze piramide staat midden op het wegdek en is slechts te bedienen door een sensor. Deze sensor is gemonteerd onder een beperkt aantal voertuigen ten algemene nutte. De piramide wordt slechts geactiveerd door middel van deze sensor en zakt hierbij dan in het wegdek weg. Tevens zijn aan weerszijden van de piramide verkeerslichten geplaatst. Aan beide zijden van deze piramide zijn tevens betonnen randen geplaatst. De piramide is ongeveer 50 centimeter hoog en rood/wit van kleur. Wij verbalisanten zagen dat de piramide in zijn bovenste stand stond. Vanaf de rotonde vermeerderde de bestuurder van de Opel zijn snelheid weer en reed ongeveer met een geschatte snelheid van 80 kilometer per uur op de genoemde blokkade af. Wij verbalisanten zagen dat de genoemde verkeerslichten rood licht uitstraalden. Ik verbalisant Sa. liet de afstand tussen de Opel en het dienstvoertuig groter worden. Wij verbalisanten verkeerden in de veronderstelling dat de bestuurder van de Opel zijn voertuig voor de piramide tot stilstand zou brengen. Wij verbalisanten zagen echter dat de bestuurder van de Opel met een geschatte snelheid van ongeveer 80 kilometer per uur en onverminderd op de piramideblokkade reed. Wij verbalisanten hebben de remlichten van de Opel niet in werking gezien. Wij zagen dat de Opel door de klap tegen de piramide los kwam van het wegdek en naar rechts gelanceerd werd. Wij zagen dat de Opel in de lucht naar rechts kantelde en in zijn lengteas rond draaide. Hierna verdween voor ons verbalisanten de Opel uit ons gezichtsveld. Op ongeveer 50 meter na de piramide-blokkade staat een lichtmast doch deze brandde niet. Wij verbalisanten reden voorbij de toen vrij gekomen piramide-blokkade en zagen dat na ongeveer 100 meter voorbij de piramide-blokkade onder aan de rechterzijde van de rijbaan van de Middenweg de Opel op zijn dak lag op het ijs van de aldaar gelegen sloot."

4. Voorts voegde de korpsbeheerder bij zijn standpunt een proces-verbaal van

bevindingen dat politieambtenaren S. en L. op 11 januari 1997 hadden gesloten. In dit proces-verbaal is onder meer vermeld:

"Op vrijdag 10 januari 1997, omstreeks 23.50 uur, reden wij, verbalisanten in een opvallend dienstvoertuig, (...), over de Bergerweg, ter plaatse gelegen buiten de bebouwde kom van de gemeente Bergen NH, in oostelijke richting, in de richting Alkmaar. (...) Wij, verbalisanten, zagen dat achter ons voertuig een personenauto naderde, waarvan het linker koplicht verblindend was. Ter controle op de naleving van de bepalingen gesteld bij en krachtens de Wegenverkeerswetgeving, gaf ik, L., middels de op het dienstvoertuig aanwezige verlichte transparant een stopteken aan de achterzijde van het dienstvoertuig. Naar achteren gericht verscheen het opschrift 'STOP POLITIE' op het transparant. Teneinde het te controleren voertuig op een aan de zuidelijke zijde van de rijbaan gelegen bushaltestrook te doen stilhouden, gaf ik, S., richting aan naar rechts. Tevens verminderde ik snelheid. Wij, verbalisanten, zagen dat de bestuurder van dit voertuig niet aan het stopteken voldeed. Wij zagen namelijk dat de bestuurder ons links inhaalde en snelheid vermeerde. Hierop heb ik, S., eveneens snelheid vermeerd en ben daar achter het eerder genoemde voertuig gaan rijden. Wij zagen dat het een personenauto betrof van het merk Opel, type Rekord, voorzien van het Nederlandse kenteken XX-XX-XX. Ik, L., heb toen via de portofoon het betreffende kenteken opgevraagd bij de Regionale Meld- en Informatiecentrum van de regiopolitie Noord-Holland Noord. Wij, verbalisanten, hoorden toen van deze meldkamer dat het opgevraagde kenteken was afgegeven voor een Opel Rekord, en dat de APK was verlopen en dat dit voertuig onverzekerd was. Ik, L., heb toen het stopbord aan de voorzijde van het dienstvoertuig in werking gesteld. Wij, verbalisanten, zagen dat ook hier de bestuurder van de Opel geen gevolg aan gaf. Ik, S., heb toen meerdere malen met het grote licht geseind om de aandacht van deze bestuurder te trekken. Ook hier werd niet op gereageerd. Inmiddels waren wij, verbalisanten, ongeveer een kilometer gevorderd in de richting van de randweg van Alkmaar. Ten slotte heb ik, L., het blauwe zwaailicht ingeschakeld om deze bestuurder kenbaar te maken van ons stopteken. Wij, verbalisanten, zagen dat de bestuurder zonder snelheid te verminderen door bleef rijden. Wij zagen dat hij bij de kruising van de Bergerweg met de Martin Luther Kingweg door het voor hem op rood staand verkeerslicht linksaf de M.L. Kingweg opreed in noordelijke richting. Het voorsorteervak voor linksafslaand verkeer was op dat moment vrij. Voordat wij, verbalisanten, genoemde kruising door het rode licht opreden, heb ik, L., de tweetonige hoorn ingeschakeld. Ik, S., volgde eerder genoemd voertuig op korte afstand. De snelheid die gereden werd door die bestuurder bedroeg tussen de 70 en de 90 km/u. Inmiddels heb ik, L., eerdergenoemde Meldkamer via de mobilfoon op de hoogte gesteld van de situatie en heb om assistentie gevraagd. Wij zagen, dat die bestuurder bij de kruising van de M.L.Kingweg met de Huiswaarderweg rechtsaf laatstgenoemde weg opreed. Wij zagen dat hij dit met te hoge snelheid deed, waardoor hij meerdere stuurcorrecties moest uitvoeren om deze bocht te kunnen nemen. Wij zagen namelijk dat hij slingerend door deze bocht ging. De Huiswaarderweg bestaat ter plaatse uit twee gescheiden rijbanen. Het weggedeelte waarover die bestuurder reed bestaat ter plaatse uit twee rijstroken. Wij zagen, terwijl wij achter die bestuurder over de Huiswaarderbrug reden,

dat die bestuurder een voor hem rijdend voertuig, die over de linker rijstrook reed, rechts inhaalde en vervolgens een tweede voertuig links inhaalde die over de rechterrijstrook reed. Gekomen bij de kruising van de Huiswaarderweg met de Kanaalkade/ Neswaard, zagen wij dat de verkeerslichten voor rechtdoorgaand verkeer in zijn richting rood licht uitstraalden. Wij zagen dat die bestuurder met onverminderde snelheid deze kruising recht overstak. Er bevond zich op dat moment veel verkeer op de zijwegen en op de rijbaan die door ons gevolgd werd. Gekomen bij de kruising van de Huiswaarderweg met de Laan van Straatsburg/Schinkelwaard, zagen wij dat de verkeerslichten voor rechtdoorgaand verkeer in de richting van die bestuurder rood licht uitstraalden. Ook deze kruising stak hij met onverminderde snelheid recht over, waarbij hij een opvallend politievoertuig, die half op de kruising stond met in werking gestelde optische signalen ontweek en daar rechts voorbijging. Wij zagen dat die bestuurder vervolgens enkele malen van rijstrook wisselde om andere weggebruikers in te halen. Gekomen bij de kruising van de Huiswaarderweg met de Nollenweg, zagen wij, terwijl wij nog steeds enkele tientallen meters achter die bestuurder reden, dat de verkeerslichten voor rechtdoorgaand verkeer in de richting van die bestuurder rood licht uitstraalden. Ook deze kruising stak hij met onverminderde snelheid recht over. Hierna vervolgde hij de weg, die ter plaatse van naam verandert in de Schagerweg. Wij zagen toen dat die bestuurder in de richting van de voor hem links gelegen middenberm reed. Vervolgens zagen wij een grote stofwolk op de plaats waar die bestuurder kennelijk de berm was ingereden. Het volgende moment zagen wij een ander opvallende politievoertuig rechts naast die bestuurder rijden. Wij zagen dat dat politievoertuig voorzien was van optische signalen. Wij zagen dat de bestuurder van het politievoertuig probeerde met zijn voertuig de bestuurder van de Opel tot stoppen te bewegen door hem naar de middenberm te geleiden. Wij zagen dat beide voertuigen met de zijkanten met elkaar in aanraking kwamen. Wij zagen dat de bestuurder van de Opel sterk naar rechts uitweek en dat hij voor het politievoertuig kwam en dat hij de rijbaan weer opreed. Wij, verbalisanten, hebben dit politievoertuig ingehaald en zijn weer achter de Opel gaan rijden. Ter hoogte van de kruising van de Schagerweg met de Keesman, heb ik, S., de Opel ingehaald en ben voor die bestuurder gaan rijden. Om die bestuurder wederom tot stoppen te brengen, ben ik gedoseerd gaan remmen. Vervolgens zagen wij, verbalisanten, dat die bestuurder ons rechts probeerde in te halen, deels over het voorsorteervak voor rechtsafslaand verkeer en deels door de berm. Ik, S., probeerde die bestuurder tot stoppen te dwingen door sterk naar rechts te sturen, in de richting van de berm. Hierbij kwam ik met de rechtervoorzijde van het dienstvoertuig in aanraking met de Opel, waardoor schade ontstond aan beide voertuigen. Desondanks slaagde die bestuurder erin om rechtsaf door de berm de Keesman op te rijden, in de richting van Sint Pancras. Wij, verbalisanten, volgden de Opel weer op korte afstand. Wij zagen dat die bestuurder de Keesman volgde, en met de bocht naar rechts de Vronermeerweg opreed. Gekomen bij de kruising van deze weg met de Kruissloot buigt de weg sterk naar links. Ik, S., reed schuin links achter die bestuurder, en wilde hem in die bocht tot stilstand brengen. Om dit te bereiken, reed ik tegen de achterzijde van die Opel aan. Die bestuurder reed op dat moment zeker niet harder dan tussen de 40 en 50 km/u. Ook nu bleef die bestuurder gewoon doorrijden. Wij

zagen dat hij met onverminderde snelheid de kruising van de Kruissloot met de Benedenweg recht overstak, en dat hij zijn weg vervolgde. Gekomen bij de kruising van de Kruissloot met de Bovenweg, zagen wij dat die bestuurder met onverminderde snelheid linksaf de Bovenweg opreed in de richting Langedijk. De Bovenweg is een weg gelegen binnen de bebouwde kom van St. Pancras. De aanwezige openbare straatverlichting brandde slecht en het wegverloop kent veel bochten. De bebouwing bevindt zich aan beide zijden dicht tegen de rijbaan van deze weg. Ik, S., heb toen die bestuurder enkele honderden meters uit laten lopen, waarbij wij, verbalisanten, telkens oogcontact hielden met dit voertuig. Buiten de bebouwde kom van St. Pancras gaat de Bovenweg over in de Twuyverweg. Gekomen bij de kruising van de Twuyverweg met de Dijk zagen wij, verbalisanten, terwijl wij weer kort achter die Opel reden, dat die bestuurder door de berm en vervolgens via het fietspad rechtsaf de Dijk opreed. De Dijk is een smalle weg, ter plaatse gelegen binnen de bebouwde kom van Broek op Langedijk. Wij zagen dat die bestuurder slingerend over de Dijk reed en tot drie keer toe bijna tegen lantaarnpalen aanreed. Gekomen bij de kruising van de Dijk met de Uitvalsweg, zagen wij dat er een opvallend dienstvoertuig met optische signalen op deze kruising stil stond. Wij zagen dat de bestuurder van de Opel met nauwelijks verminderde snelheid rechts langs dit politievoertuig reed en rechtsaf de Uitvalsweg in de richting Heerhugowaard opreed. Wij zagen dat hij zijn voertuig nog maar net onder controle wist te houden. Wij zagen dat hij driftend de bocht naar rechts nam. Gekomen bij de kruising van de Uitvalsweg met de Westerweg, ter plaatse gelegen buiten de bebouwde kom van Heerhugowaard, zagen wij dat de voor hem bestemde verkeerslichten in zijn richting rood licht uitstraalden. Wij zagen dat er op deze kruising een opvallend politievoertuig stond met optische signalen. Er was op dat moment verkeer aanwezig op de zijwegen. Wij zagen dat die bestuurder deze kruising met onverminderde snelheid recht overstak. Na deze kruising gaat de Uitvalsweg over in de Zuidtangent, ter plaatse gelegen binnen de bebouwde kom van Heerhugowaard. Gekomen bij de kruising van de Zuidtangent met de Westtangent, zagen wij dat die bestuurder rechtsaf de Westtangent opreed. De Westtangent bestaat ter plaatse uit twee gescheiden rijbanen, elk onderverdeeld in twee rijstroken. Wij zagen dat hij midden over de door hem gevolgde rijbaan reed en dat hij hierbij steeds van links naar rechts slingerde, kennelijk om te voorkomen dat hij ingehaald werd. Gekomen bij de kruising van de Westtangent met de Reuzenpandasingel, zagen wij dat die bestuurder sterk afremde en linksaf de Reuzenpandasingel opreed. De Reuzenpandasingel bestaat ter plaatse uit een rijbaan, onderverdeeld in twee rijstroken. Op de kruisingen van deze weg met zijwegen bevinden zich middengeleiders. De Reuzenpandasingel is een overzichtelijke weg met veel bochten. Ik, S., ben twee van de voornoemde middengeleiders, die zich ter hoogte van zijwegen bevonden, links gepasseerd, teneinde te proberen voor de Opel te komen, die de middengeleiders rechts voorbijging. Dit lukte niet. Beide keren was de bestuurder van de Opel eerder de middengeleider gepasseerd en bleef hij midden op de rijbaan rijden, waarbij hij de bochten binnendoor afsneed. Op de kruising van de Reuzenpandasingel met de Middenweg bevindt zich een rotonde. Wij zagen dat die bestuurder deze rotonde rechtsom opreed. Ik, S., reed deze rotonde linksom op, terwijl een achter ons rijdend

politievoertuig die Opel volgde. Wij, verbalisanten, zagen dat de bestuurder van de Opel rechtsaf de Middenweg opreed, in de richting Alkmaar. Ik, S., reed eveneens de Middenweg op, waarbij ik achter het voornoemde politievoertuig aanreed. Het was ons, verbalisanten, ambtshalve bekend dat zich enkele honderden meters vanaf de rotonde in de richting Alkmaar een in het midden van de weg aangebracht obstakel bevindt wat door bus- en hulpdiensten bediend kan worden waarbij het piramidevormig obstakel in de weg zakt. Terwijl wij, verbalisanten, ons op ongeveer 100 meter van dit obstakel bevonden, zagen wij dat die Opel met onverminderde snelheid tegen dit obstakel aanreed. Wij zagen dat deze Opel hierbij loskwam van de grond en op zijn dak op het ijs van de naast de weg gelegen sloot terecht kwam."

D.

Standpunt Minister van Justitie

1. De Nationale ombudsman stelde bij de opening van het onderzoek de Minister van Justitie de volgende vragen:

"(...) - Graag ontvang ik, gelet op de tekst van de artikelen 3 en 34 WAHV, een nadere uitleg over het standpunt van de hoofdofficier dat het nietvoldoen aan de vordering door het negeren van het stopteken een overtreding is (zie **Feiten**, onder 4.: N.o.); - Voorts verzoek ik u mij nadere informatie te verstrekken over de mededeling van de mogelijke vuurwapengevaarlijkheid van de heer C. Wat hield de informatie precies in en waarop was deze informatie gebaseerd? Indien er schriftelijke (bewijs)stukken met betrekking tot zijn eventuele vuurwapengevaarlijkheid zijn, dan ontvang ik deze graag; - Op pagina drie van de brief (van 11 april 1997; N.o.) wordt melding gemaakt van een nog te voeren nader overleg over instructies/dienstvoorschriften met betrekking tot het onderwerp achtervolging. Heeft dit overleg al plaatsgevonden en kunt u mij meedelen wat het resultaat van dit overleg is geweest?" De Minister van Justitie deelde bij brief van 6 februari 1998 onder meer het volgende mee:

"Voor de feitelijke toedracht, alsmede voor de antwoorden op de door u gestelde vragen, verwijs ik naar bijgevoegde kopie van het ambtsbericht van de hoofdofficier van justitie te Alkmaar, d.d. 16 december 1997, met bijlagen. Mede op basis van dit ambtsbericht is het College (van procureurs-generaal: N.o.) van oordeel dat de hoofdofficier geen blijk heeft gegeven van een onjuiste opvatting door, na zorgvuldige afweging, te oordelen dat de politie in het onderhavige geval adequaat heeft gehandeld. Het College komt dan ook tot het oordeel dat de klacht ongegrond is. Ik kan mij met dit standpunt verenigen."

2. Het ambtsbericht van de hoofdofficier van justitie te Alkmaar van 16 december 1997 vermeldt onder meer:

"Staande houden C. Met betrekking tot het staande houden van C. en het negeren van meerdere stoptekens vraag ik uw aandacht voor het volgende. Zowel het strafrecht als het bestuursrecht kent het dwangmiddel staande houden. Het strafvorderlijk dwangmiddel staande houden (art. 52 WvSv. (Wetboek van Strafvordering; N.o.)) kan worden toegepast door een opsporingsambtenaar op een persoon die als verdachte in de zin van art. 27 WvSv. kan worden aangemerkt. Ook het bestuursrecht (art. 3 WAHV (Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften; N.o.)) kent de bevoegdheid tot

staande houden. De bestuursambtenaar is bevoegd dit dwangmiddel toe te passen op een persoon die als betrokkene wordt aangemerkt. Beide dwangmiddelen beogen de vaststelling van de identiteit. Het staande houden uit de WAHV kan daarnaast ook dienen om vast te stellen of een gedraging is verricht. De toepassing van beide bevoegdheden kan te allen tijde plaatsvinden. Voor het strafvorderlijke dwangmiddel betekent dit dat de verdachte zowel op als buiten ontdekking op heterdaad kan worden staande gehouden. Aan een staandehouding behoeft de verdachte danwel de betrokken(e) (bestuurder) niet mee te werken. De opsporingsambtenaar zal bij de toepassing van dwangmiddelen soms meerdere doelen beogen. Zo zal het vaak voorkomen dat hij een verdachte niet alleen wil staande houden op grond van een gedraging in strijd met de WAHV, maar tevens als bestuurder, ingevolge de Wegenverkeerswetgeving, wenst te controleren. Het stoppen kan in dit geval een dubbele doelstelling hebben: het vragen van de persoonsgegevens voor de op te maken beschikking en de controle op de naleving van de bepalingen van de wegenverkeerswetgeving. Ter controle op de wegenverkeerswetgeving is de bestuurder verplicht op eerste vordering van een opsporingsambtenaar zijn voertuig te doen stilstaan. Naast art. 160 WVV (Wegenverkeerswet 1994; N.o.) kan hier ook art. 184 WvSr (Wetboek van Strafrecht; N.o.) in beeld komen als opzettelijk niet wordt voldaan aan de vordering krachtens wettelijk voorschrift. Uit het proces-verbaal van de rijksrecherche blijkt dat de politiemensen weliswaar door de onjuiste afstelling van een voorlicht geattendeerd werden op de later door hen achtervolgde personenauto, maar dat zij de bestuurder ook wilden controleren op mogelijk drankgebruik (art. 8 WVV). Een politiemans verklaarde: '...is de afspraak dat wij 's nachts en overdag zoveel mogelijk bestuurders controleren op alcoholhoudende drank. Los van het feit dat wij de bestuurder wilden aanspreken over de te hoog afgestelde koplamp wilden wij ook een blaastest van hem afnemen (...).' In mijn brieven aan de procureur-generaal te Amsterdam d.d. 4 maart 1997 en aan de korpsbeheerder en de korpschef van de politie Noord-Holland Noord van 11 april 1997 (zie **Feiten**, onder 4.; N.o.) heb ik, hoewel ik in mijn beoordeling en verdere afwegingen uitdrukkelijk rekening heb gehouden met vorenstaande, de formele regelingen niet voldoende precies weergegeven. Ik was en ben van mening dat er door betrokken politiemensen op hetzelfde moment zowel strafvorderlijk als bestuursrechtelijk werd opgetreden. (...) Het negeren van het stopteken was dan ook een overtreding zoals bedoeld in art. 160 WVV (en dus niet een overtreding op grond van de WAHV).

Vuurwapengevaarlijkheid Voor wat betreft de mogelijke vuurwapengevaarlijkheid van C. kan ik u het volgende melden. Op 7 juni 1993 werd er door de parketpolitie (ter executie van een vonnis) binnengetroten in de woning (...). In deze woning woonde/verbleef C. In de woning werd een geweer met een afgezaagde loop aangetroffen en twee hagelpatronen alsmede een patroon kaliber 7.65 mm. Door de politie werd proces-verbaal opgemaakt terzake overtreding van art. 26, lid 1 WWM (Wet wapens en munitie; N.o.). Op 28 maart 1994 werd C. door de rechtbank te Alkmaar veroordeeld tot 1 maand (onvoorwaardelijke) gevangenisstraf. (...) Deze gebeurtenissen zijn vanzelfsprekend (ook) terug te vinden in het bedrijfsprocessensysteem van de politie. Dat er tijdens de achtervolging door een agente in het radioverkeer werd medegedeeld dat C. mogelijk

vuurwapengevaarlijk was acht ik dan ook voorstelbaar en terecht (...). Ook andere politiemensen hebben over de (vermeende) vuurwapengevaarlijkheid van C. verklaard tegenover de rijksrecherche (...). Overleg over instructie/dienstvoorschriften Op 11 april 1997 schreef ik de korpsbeheerder en de korpschef van de politie Noord-Holland Noord een brief met betrekking tot de (strafrechtelijke) afloop van het onderzoek door de rijksrecherche. Ik schreef dat ik van mening ben dat het gebruik van een politieauto om een achtervolgde klem te rijden (en aldus de staandehouding dan wel de aanhouding te bewerkstelligen) geweld op levert c.q. kan leveren zoals bedoeld in de Ambtsinstructie voor de politie, Koninklijke Marechaussee en bijzonder opsporingsambtenaren. Naar mijn mening werd er in onderhavige casus geweld toegepast zoals bedoeld in de Ambtsinstructie. Het toegepaste geweld tijdens de achtervolging voldeed mijns inziens aan de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit en is derhalve conform de daartoe strekkende bepalingen van de Politiewet 1993 en de Ambtsinstructie toegepast. Hoewel ik de toepassing van dit geweld onder de geschetste omstandigheden toelaatbaar achtte meende ik dat het wel noodzakelijk was om voor toekomstige gevallen met de korpsbeheerder en de korpschef nader van gedachten te wisselen, omdat ik mij in zijn algemeenheid afvroeg of het klemrijden met gebruikmaking van politieauto's altijd voldoet aan de instructienorm in art. 4 van de Ambtsinstructie. Met name heb ik aandacht gevraagd voor het feit of de politiemensen voldoende geoefend zijn in de toepassing van deze vorm van geweldstoepassing. Ik verwees daarbij naar de opleidingen van de arrestatieteams, omdat die voor het klemrijden c.q. van de wegrijden van auto's specifiek worden opgeleid. Ik stelde in die brief tevens vast dat het personeel van de politie Noord-Holland Noord niet kan terugvallen op instructies dienaangaande. Ik acht het overigens nog steeds noodzakelijk dat deze instructies er komen. (...) Voor wat betreft het deel van de klacht van de Nationale ombudsman dat als een gedraging van de minister van justitie wordt aangemerkt ben ik van mening dat door of vanwege mijn parket niet onbehoorlijk is opgetreden. Ik adviseer u dan ook de klacht wat dat betreft ongegrond te verklaren."

3. Bij haar reactie voegde de Minister van Justitie het proces-verbaal, dat de Rijksrecherche van het onderzoek naar de achtervolging had opgemaakt en dat op 29 januari 1997 was gesloten. In dit proces-verbaal zijn onder meer opgenomen de verklaringen die de bij het politieoptreden betrokken ambtenaren hebben afgelegd. 3.1. Het proces-verbaal van het verhoor op 12 januari 1997 van politieambtenaar Sa. luidt onder meer:

"In de nacht van 10 op 11 januari j.l. reed ik samen met collega Bo. in onze wijk. Wij waren zojuist bij een inbraakalarm geweest en waren op weg naar het buurthuis om te controleren of alles daar rustig was. Ik heb namelijk 'jeugd' in mijn takenpakket en ik wilde zien of het buurthuis inmiddels gesloten was. Op weg naar het buurthuis hoorde ik via de mobilfoon, dat de collega's van het 14.01 achter de bestuurder van een personenauto reden, die kennelijk een stopteken had genegeerd en meerdere malen door rood licht was gereden. Ik hoorde, dat de bestuurder van die auto reed in de richting Den Helder. Gezien die rijrichting was dat onze kant op en ik besloot assistentie te gaan verlenen aan de

collegae van de 14.01 om te trachten die bestuurder staande te houden. Op een gegeven moment zag ik bedoelde auto in mijn richting naderen over de Huiswaarderweg, nabij de Nollenweg. Het betreft ter plaatse een T-kruising. Ik zag, dat de bestuurder van de achtervolgde auto de Nollenweg voorbij reed en via de Schagerweg zijn weg vervolgde. Ik zag, dat de betreffende auto even voorbij de kruising in een slip raakte en al slippend door de middenberm mij voorbij schoof. Aan de hand van de koplichten van die auto stelde ik vast, dat hij mij voorbij was. Ik keerde de dienstauto vervolgens door de middenberm. Ik zag, dat bedoelde auto met geringe snelheid half door de middenberm, half op de rijbaan 'hobbelde'. Ik besloot de dienstauto schuin voor de betreffende auto te zetten met de bedoeling de bestuurder van die auto tot stoppen te dwingen. Vanaf dat moment, dat ik de auto in het zicht heb gehad, heb ik met de dienstauto de optische en geluidssignalen gevoerd, waardoor de bestuurder van die auto gezien en gehoord moet hebben met de politie te maken te hebben. De bestuurder van de betreffende auto, merk Opel, type Rekord, stopte echter niet en botste tegen de linkerzijde van de dienstauto. Inmiddels wist ik ook, dat de bestuurder van de auto was genaamd: C. , wonende te Zuid-Scharwoude. Ik kende die naam en weet, dat die persoon antecedenten heeft op het gebied van de vuurwapenwetgeving en de opiumwet. Met een snelheid van ongeveer 40 kilometer per uur reden C. en ik naast elkaar door en ik besloot te proberen de auto van C. klem te rijden tussen de dienstauto en de ter plaatse aanwezige bosschages. Gezien het formaat van de door hem bestuurde auto en het formaat van de dienstauto, een VW GOLF, lukte deze manoeuvre niet. C. zag kans om zich los te rijden en reed vervolgens voor mij uit in de richting Schagen. De bemanning van de 14.01 heeft vervolgens als eerste auto de achtervolging hervat. Ik reed vervolgens als tweede auto achter C. Ik zag, dat C. op een gegeven moment rechtsaf, wederom een rood verkeerslicht negerend, de Keesman opreed. Gezien het rijgedrag van C. , hij reed slingerend, bleek het niet mogelijk hem in te halen. Daarbij kwam het feit, dat hij de door mij bestuurde dienstauto al had aangereden. Collega Bo. had dit gegeven via de mobilfoon doorgegeven aan de andere betrokken dienstauto's. Kennelijk schroomde C. niet een aanrijding te veroorzaken om zodoende zijn weg te kunnen vervolgen. Aan het einde van de Keesman zag ik dat C. rechtsaf de Vronermeerweg opreed. Over die weg naderde een personenauto uit tegenovergestelde richting. Ik zag, dat de bestuurder van die auto uitweek de berm in, waarna C. die auto rakelings kon ontwijken. Hij nam de bocht naar rechts erg ruim, waardoor hij terechtkwam op het voor het tegemoetkomende verkeer bestemde weggedeelte. Een en ander gebeurde met een snelheid van tussen de 60 en 70 kilometer per uur. Vervolgens reden wij in de richting Kruissloot. Daar sloeg C. linksaf in de richting Sint Pancras. C. werd nog steeds gevolgd door de 14.01 en Bo. en ikzelf. Ik zag, dat C. vervolgens linksaf de Bovenweg opreed. Deze weg loopt dwars door St. Pancras en is vrij smal en bochtig. C. vervolgde deze weg met een snelheid van 80 à 90 kilometer per uur. Om niet onnodig gevaar te veroorzaken, gaf ik over de mobilfoon in overweging aan de betrokken dienstvoertuigen om C. iets meer ruimte te geven, zodat hij wellicht de indruk zou kunnen krijgen, dat wij de achtervolging staakten. Ik had inmiddels via de mobilfoon begrepen, dat collegae uit Heerhugowaard vanuit de tegenovergestelde richting C.

naderden. Ik heb ook via de mobilfoon aangegeven, dat indien er collegae een blokkade zouden maken, zij niet in de auto moesten blijven zitten, gezien het rijgedrag van C. en de mogelijkheid, dat hij zich door een blokkade niet zou laten stoppen. De ruimte tussen de auto van C. en ons was in St. Pancras uitgelopen tot een paar honderd meter. Na St. Pancras, rijdende in de richting Broek op Langedijk, liepen wij weer op C. in en reden wij weer vrij kort achter hem. Rijdende over de Twuiverweg naderden wij Broek op Langedijk. Daar zag ik, dat C. door de berm en over het fietspad rechtsaf de Dijk opreed. C. reed nog steeds met een snelheid van 80 à 90 kilometer per uur. Aan het einde van de Dijk, sloeg C. rechtsaf in de richting Heerhugowaard. Ik zag, dat C. wederom heel ruim door de bocht ging en bijna in de voortuin van een hoekhuis belandde. Via de Uitvalsweg reden wij in de richting van Heerhugowaard. Gekomen bij de kruising met de Zuidtangent, zag ik dat de bemanning van een surveillanceauto van Heerhugowaard het verkeer op die kruising had stilgezet, kennelijk om een aanrijding te voorkomen. Ik zag, dat C. met onverminderde snelheid het kruisingsvlak rechtdoor overstak. Wederom negeerde hij hierbij een rood verkeerslicht. Via de mobilfoon had ik gehoord, dat de spoorwegovergang, die wij naderden, gesloten was. Ik hoopte dat C. daar dan zou moeten stoppen. Daar gekomen bleken de slagbomen inmiddels weer geopend. Ongeveer 200 meter na de spoorwegovergang kwamen wij bij de kruising met de Westtangent. Daar sloeg C. rechtsaf de Westtangent op. Het verkeer, dat voor de kruising voorgesorteerd stond om eveneens rechtsaf te slaan, is kennelijk blijven staan, want voor C. uit reed op dat moment geen verkeer. Ter plaatse heeft de weg twee rijstroken. Door het slingerend rijgedrag van C. , was het niet mogelijk hem in te halen. Op dat moment reden de 14.01 en de door mij bestuurde dienstauto naast elkaar achter de auto van C. De 14.01 reed links en ik reed rechts. Gekomen bij de kruising met de Reuzenpandasingel sloeg C. links af, wederom een rood verkeerslicht negerend. Op die singel zag ik, dat de bestuurder van de 14.01 tweemaal probeerde de auto van C. in te halen, dat lukte niet. De snelheid waarmee werd gereden bleef steeds 80 à 90 kilometer per uur. Op een gegeven moment maakt de Reuzenpandasingel een bocht naar rechts en ongeveer 100 meter daarna bevindt zich een mini-rotonde. Het betreft daar een T-kruising. Omdat bekend is, dat gezien onze rijrichting de weg naar rechts geblokkeerd door een hydraulische piramide, namen wij aan, dat C. bij die rotonde linksaf zou slaan. Teneinde weer voor het voertuig van C. te kunnen komen, zag ik dat de bestuurder van de 14.01 de rotonde tegen de rijrichting in opreed. Ik bleef de auto van C. volgen via de normale rijrichting. Het was de bedoeling het voertuig van C. als het ware in te sluiten en door rustig remmen van de voorste auto tot stoppen te dwingen. Ik zag, dat C. met zijn auto toch rechtsaf sloeg. Ik weet, dat die rijrichting na ongeveer 200 meter is afgesloten middels een hydraulische piramide. Alleen hulpverleningsdiensten, waarvan de auto's zijn voorzien van een sensor, kunnen die piramide bedienen. Ik dacht dat de achtervolging hier ten einde zou zijn, omdat C. geen kant meer uit kon. Hierdoor liet ik de ruimte tussen de auto van C. en mij iets groter worden om meer overzicht te krijgen over de situatie. Ik zag, dat bedoelde piramide 'omhoog' stond en dat het daarbij geplaatste driekleurige verkeerslicht op 'rood' stond. Ik zag, dat C. met onverminderde snelheid de piramide ramde en zichzelf als het ware lanceerde. Ik heb aan de hand van de

remlichten van de auto van C. niet gezien, dat hij snelheid heeft geminderd. Op het moment, dat C. de piramide ramde, zag ik dat zijn auto omhoog kwam en naar rechts kantelde in de lengterichting van de auto. Daarna richtte ik mij op het wegdek om te zien hoe de situatie voor mij was. Ik zag, dat de piramide was verdwenen en dat ik mijn weg kon vervolgen. Daarna zag ik de auto van C. niet meer voor mij. Ongeveer 50 meter verder zag ik, dat de auto van C. op het dak op het ijs lag van de naast de weg gelegen sloot. (...) Tijdens de achtervolging heb ik niet gemerkt, dat C. zich opgejaagd voelde door de aanwezigheid van de politie achter hem, waardoor hij de door hem gereden snelheid alsmaar opvoerde. De snelheid waarmee werd gereden was in sommige situaties wel te hoog, zoals binnen de bebouwde kom van St. Pancras, maar gedurende de gehele achtervolging niet hoger 80 à 90 kilometer per uur. Bij mij is wel de vraag blijven hangen hoe het mogelijk is dat iemand met een dergelijke snelheid op zo'n piramide inrijdt. In mijn ogen is het gebeurde een zeer ongelukkige samenloop van omstandigheden en helaas zullen wij niet meer te weten komen wat voor C. aanleiding is geweest om de handelen zoals hij deed. Ik vermoedde wel, mede gezien zijn slingerende rijgedrag, dat C. mogelijk onder invloed van alcoholhoudende drank verkeerde. Gekomen bij de mini-rotonde had ik echter het idee, dat de achtervolging ten einde was. Naar mijn mening moet C. geweten hebben, dat hij in de door hem gevolgde route, het obstakel in het wegdek tegen zou komen in de vorm van de piramide, zoals omschreven. Het verkeersbeeld tijdens de achtervolging was niet zodanig, dat het onaanvaardbaar gevaar opleverde voor de overige weggebruikers."

3.2. Het proces-verbaal van het verhoor op 12 januari 1997 van politieambtenaar Bo. luidt onder meer:

"In de nacht van 10 op 11 januari 1997 had ik vanaf 23.00 tot 07.00 uur assistentiedienst in Alkmaar. Samen met mijn collega Sa. was ik op 10 januari 1997 rond 23.50 uur op surveillance in een opvallende politieursurveillancewagen. Via de mobilfoon kregen wij op dat moment te horen van de collega's van de surveillanceauto 14.1., wij weten dat dat de assistentiesurveillanceauto is van 'de Kust'. te weten de plaats Bergen, die doorgaven dat zij achter een auto aanzaten die een stopteken had genegeerd. Zij waren op dat moment op de Martin Luther Kingweg in Alkmaar en reden richting de Steve Bikoweg/Huiswaarderweg. Even later gaf de 14.1 door dat ze nu de Huiswaarderweg op waren gereden. F. (voornaam van Sa.; N.o.) en ik besloten de collega's te assisteren en wilden proberen de auto waar zij achteraan reden, tot stilstand te laten brengen. Wij gaven via de mobilfoon door dat wij op de Schagerweg reden, dus de 14.1 tegemoet. Op de kruising Nollenweg/ Huiswaarderweg zien wij voor de eerste maal de auto die de 14.1 wil laten stoppen. Via de mobilfoon was het kenteken van de auto ons inmiddels bekend en ook dat het om een donkere Opel ging. Op dat moment was ook bekend op wiens naam deze auto stond, namelijk C. , die zou wonen in Heerhugowaard of Scharwoude. De naam C. zei mij niets. F. zei tegen mij dat het een man was die wel vaker met de politie in aanraking was geweest. Op dat moment hoorde ik nog niet waarvoor hij met de politie in aanraking was geweest. Op de kruising Huiswaarderweg/Nollenweg reed de bestuurder van de Opel rechtdoor. De Huiswaarderweg wordt daar Schagerweg. Ik zag dat verkeer

dat vanaf de Nollenweg de Huiswaarderweg op wilde rijden, omdat zij hoogstwaarschijnlijk groen licht kregen op de verkeerslichtinstallatie, niet doorreed maar stopte. Wij hadden het zwaailicht en sirene inmiddels aangezet en dat was mogelijk de reden dat deze automobilisten stopten. Wij namen aan dat de Opel bestuurder door rood licht reed. Op de kruising Schagerweg/ Nollenweg ging de Opel bestuurder door de flauwe bocht van de Schagerweg en raakte daar in een slip. Op dat moment kwamen wij uit tegenovergestelde richting over de Schagerweg. De Opel draaide 360 graden en kwam terecht in de middenberm van de Schagerweg. F., die de surveillanceauto bestuurde, reed door de middenberm achter de Opel langs en zette de surveillanceauto schuin voor de Opel met de bedoeling dat deze niet meer kon doorrijden. We kregen niet de tijd om uit te stappen want de bestuurder van de Opel reed door en raakte onze surveillanceauto in het linkervoorportier. We werden door de Opel bestuurder als het ware de rijbaan weer opgeduwd. F. probeerde met een snelheid van ongeveer 20km per uur de auto weer naar links te sturen om de bestuurder van de Opel tot stoppen te dwingen. Deze stuurde echter naar rechts en kon zijn weg vervolgen over de Schagerweg. Ik had gezien dat er een persoon met een petje op achter het stuur van de auto zat. Verder had ik geen inzittenden gezien. De 14.1 was inmiddels ons voorbij gereden en reed achter de Rekord aan. Het gelukte de 14.1 de Opel in te halen op de Schagerweg, zij gingen voor hem rijden en minderden vaart. De bestuurder van de Opel ging van de linkerrijbaan naar de rechterrijbaan toe. De 14.1 ging ook naar rechts waarna de twee auto's elkaar raakten. De Opel wilde half via de berm en de uitvoegstrook de Keesman inrijden en probeerde daarbij de 14.1 rechts in te halen. Dat lukte de Opel bestuurder maar daarbij raakte hij wel de surveillanceauto 14.1. Met de Opel voorop reden wij de Keesman in. De 14.1 reed daarachter aan en wij volgden. Ik hoorde op de mobilfoon dat de 14.1 steeds onze positie doorgaf en dat ging gedisciplineerd. Ik zag dat de Opel bestuurder slingerend reed, zich "breed maakte" door slingerend over de Keesman te gaan rijden. Ik had de indruk dat hij dat deed om te voorkomen dat wij hem gingen inhalen. Wij hadden op dat moment voortdurend optische en geluidssignalen aan. We hebben in ieder geval steeds met zwaailicht aan gereden. Op welk moment weet ik niet, maar op een gegeven moment hoorde ik via de mobilfoon dat de tenaamgestelde van de Opel gesignaleerd stond. Het kan zijn dat ik pas later gehoord heb dat dat voor een OBM (ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen; N.o.) was. De snelheid op de Keesman was dacht ik ongeveer 80 a 90 kilometer per uur. We hadden niet extreem hoge snelheden. Het verkeersaanbod op dat moment op de Keesman was minimaal. Nabij de kruising Keesman-Vronermeerweg zag ik van rechts een auto naderen over de Vronermeerweg. We zagen dat deze bestuurder zijn auto voor de kruising al in de berm parkeerde, kennelijk om ons vrij baan te geven. De Opel bestuurder sloeg met te hoge snelheid rechtsaf de Vronermeerweg op. Hij kwam daarbij terecht op de linkerweghelft en als de tegenligger zijn auto niet in de berm had geparkeerd dan had de mogelijkheid bestaan dat deze met de Opel bestuurder een aanrijding had gekregen. Hierna ging de Opel bestuurder linksaf de Kruissloot op om vervolgens St. Pancras in te rijden. Via de Bovenweg reed hij richting Broek op Langedijk. In de bebouwde kom van St. Pancras zijn

wij rustiger gaan rijden. Er zijn daar allemaal onoverzichtelijke kruisingen en wij wilden de risico's tot een minimum beperken. De Opel bestuurder hield echter wel dezelfde snelheid en liep op ons uit. Buiten St. Pancras gekomen ging het via de Twuyverweg richting Broek op Langedijk. Buiten de bebouwde kom probeerden wij de Opel bestuurder weer in te halen. We hielden hem wel steeds in het oog. Ik dacht dat het rond dat moment geweest zal zijn dat een collega over de mobilfoon waarschuwde voor een vuurwapen dat de Opel bestuurder mogelijk in zijn bezit zou hebben. Via de mobilfoon hoorden wij dat collega's van Heerhugowaard of buurtgemeente bij de Smiths-fabriek in Broek op Langedijk stonden. Dit was de kruising Uitvalsweg en de Dijk. Toen de Opel deze kruising naderde zag ik dat deze surveillanceauto half op deze kruising stond. Er werd geen stopteken gegeven door de collega's want zij zaten nog in de auto. De Opel bestuurder reed echter voor hen langs en ging rechtsaf de Uitvalsweg op in de richting Heerhugowaard. Via de mobilfoon hoorde ik dat verwacht werd dat de bestuurder van de Opel naar Heerhugowaard zou gaan omdat hij daar ook zou wonen. Op de kruising Uitvalsweg/Westerweg stonden de verkeerslichten ter plaatse op rood voor ons. Collega's stonden daar het verkeer stil te houden voor de veiligheid van de overige weggebruikers. De Opel en ook wij reden door het rode verkeerslicht en gingen in de richting van de Zuidtangent. Na enige tijd kwamen wij op de Westtangent waar wij rechtsaf gingen. De snelheid was nog steeds 80 a 90 kilometer per uur. We kregen steeds niet de gelegenheid om de bestuurder te laten stoppen. Zodra de Opel bestuurder in de gaten kreeg dat wij hem wilden inhalen stuurde hij in de richting waar wij hem wilden inhalen. Op de Westtangent reden wij linksaf de Reuzenpandasingel op. Dit is een slingerende weg waar diverse snelheidsbeperkende maatregelen zijn getroffen. Wij konden hem daar ook niet inhalen. De 14.1 probeerde dit wel enige malen maar dat gelukte niet. We hadden steeds de indruk dat hij probeerde ons kwijt te raken. Aan het eind van de Reuzenpandasingel is een minirotonde. Door de mobilfoon hoorde ik dat hij daar niet rechtsaf kon omdat die weg, de Middenweg is afgesloten d.m.v. een hydraulische piramide. Doorgaand verkeer kan daar niet langs, alleen de hulpdiensten en busdiensten met een sensor waardoor de paal wegzakt. De 14.1 reed deze minirotonde linksom op met de bedoeling voor de Opel te komen als deze niet rechtsaf zou slaan. De Opel bestuurder sloeg rechtsaf de Middenweg op. Ik was ter plaatse niet bekend. Wij waren nu de eerste auto achter de Opel personenauto. Na ongeveer 100 a 200 meter staat dan de hydraulische paal. Hier staan twee knipperlichten bij om het gevaar aan te geven. Op de hydraulische paal staat een driehoek geschilderd, wit vlak met rode randen. Het verkeerslicht dat erbij stond straalde rood licht uit. Later hoorde ik dat dit licht normaal oranje knippert maar zodra je de paal nadert deze op rood springt. Meteen toen wij rechtsaf gingen hadden wij zoiets van 'Nou die kan niet verder'. We maakten geen snelheid meer en reden nog ongeveer 40 kilometer per uur terwijl wij zagen dat de remlichten van de Opel niet gingen branden, terwijl daarvoor de remlichten wel regelmatig aangingen als hij voor een bocht moest afremmen. Met een snelheid van naar schatting toch wel 80 kilometer per uur zag ik dat de bestuurder van deze Opel tegen de hydraulische paal opreed. (...) Ik weet niet waarom de bestuurder van deze Opel niet gestopt is na het stopteken gegeven door de 14.1. Wij hebben zelf het

stopbord van onze auto niet aangezet omdat wij als derde auto reden. Op de Middenweg was het niet meer nodig. Ik vind niet dat wij onverantwoord hebben gehandeld. Het is een samenloop van omstandigheden geweest die de Opel bestuurder noodlottig is geworden. Als u mij vraagt of wij hem hebben opgejaagd dan is dat niet zo. Vanaf het begin is de snelheid steeds ongeveer hetzelfde gebleven. De afstand tussen de Opel en de hem achtervolgende politieauto was, behoudens in St. Pancras waar het meer was, gemiddeld 25 a 30 meter. Er was tijdens de achtervolging weinig verkeer zodat ik niet vond dat wij anderen onnodig veel in gevaar brachten. De situatie heeft zich niet voor gedaan dat ik het te gek vond."

3.3. Het proces-verbaal van het verhoor op 15 januari 1997 van politieambtenaar S. luidt onder meer:

"Op 10 januari had ik samen met mijn collega L. nachtdienst. Deze dienst liep van vrijdag 10 januari 1997, 23.00 uur tot 11 januari 1997, 07.00 uur. Het zal rond 23.50 uur zijn geweest dat wij in een opvallende surveillanceauto over de Bergerweg reden in de gemeente Bergen. Op genoemd tijdstip kwam ons een personenauto over deze Bergerweg achterop rijden. Wij reden met een snelheid van ongeveer 80 kilometer per uur wat ter plaatse de toegelaten maximumsnelheid is. Ik zag dat het linkerkoplicht van deze auto te hoog stond waardoor deze auto een verblindende verlichting voerde voor tegemoetkomend verkeer. Wij hebben vervolgens deze auto een stopteken gegeven waaraan hij niet voldeed. Hierop hebben wij getracht deze man te laten stoppen wat ons niet lukte. (...) U vraagt mij nu of ik, voordat wij de bestuurder van de personenauto een stopteken gaven, reeds iets over deze man of auto bekend was? Wij waren op surveillance. We hadden noch over de mobilfoon noch anderszins iets gehoord wat de aandacht had gevestigd op deze personenauto en/of de bestuurder. In de politieregio's is de afspraak dat wij 's nachts en overdag zoveel mogelijk bestuurders controleren op gebruik van alcoholhoudende drank. Los van het feit dat wij de bestuurder wilden aanspreken over de te hoog afgestelde koplamp wilden wij ook een blaastest van hem afnemen. Dat wordt eigenlijk standaard gedaan bij elke door ons gecontroleerde autobestuurder, vooral 's nachts. U vraagt mij nu wat er gebeurde nadat de Opel personenauto ons was gepasseerd en niet voldeed aan het stopteken. We hebben deze bestuurder met de transparant aan de voorzijde van de surveillanceauto opnieuw een stopteken gegeven. We hebben meteen het kenteken van de Opel doorgegeven aan de Regionale meldkamer. Kort daarna kwam de tenaamstelling waaruit bleek dat de auto stond te name van een persoon waarvan ik de naam nu niet meer weet. Het personeel van de meldkamer gaf meteen door dat de Opel niet verzekerd was en de APK verlopen. Toen de Opel bestuurder niet stopte dacht ik dat de bestuurder alcoholhoudende drank had gedronken en probeerde weg te komen. De tenaamstelling die de meldkamer ons had doorgegeven zei mij noch mijn collega iets. Het was voor mij een onbekende naam. U vraagt mij nu naar de snelheid van de Opel personenauto die wij een stopteken hadden gegeven. Hij heeft gedurende de hele achtervolging tussen de 80 en 100 km per uur gereden. Sneller is het niet geweest. De bochten nam hij met een te hoge snelheid. Daar

minderde hij wel iets vaart maar zijn snelheid bleef toch te hoog om goed een bocht te kunnen nemen. Hij ging slippend door de meeste bochten. Vaak brak de achterkant van de auto uit. U vraagt mij wanneer wij assistentie hebben verzocht. Dat is vrij snel gebeurd nadat de bestuurder van de Opel een stopteken had gekregen. Nadat hij door het eerste rode verkeerslicht was gereden op de kruising Bergerweg/Martin Luther Kingweg is om assistentie verzocht en is door L. constant aan de meldkamer onze positie doorgegeven. We hoorden meteen over de mobilfoon dat wij assistentie kregen. Wie de coördinatie op zich heeft genomen weet ik niet. Ik concentreerde mij op het volgen en het rijden. Als de optische en geluidssignalen op de surveillanceauto aanstaan mis je soms wat er gezegd wordt. U vraagt mij of wij tijdens de achtervolging aanvullende informatie kregen over de tenaamgestelde van de Opel personenauto. Tijdens de achtervolging werd mij bekend dat de tenaamgestelde een bekende was van de politie. Ook zei, volgens mij een collega van Heerhugowaard, dat wij voorzichtig moesten zijn want de bestuurder van de Opel zou 'overal doorheen rijden.' Ik heb niet gehoord over de mobilfoon dat de bestuurder nog een boete moest betalen of een OBM had. Of het tijdens de achtervolging of kort daarna was weet ik niet meer maar ik heb wel gehoord dat een collega zei dat hij vuurwapengevaarlijk was. U vraagt mij hoeveel auto's ons assisteerden. Volgens mij hebben vier auto's assistentie verleend. Wij reden met twee surveillanceauto's achter de Opel bestuurder aan terwijl de andere drie surveillanceauto's kruisingen hebben afgezet. Zij deden dat enerzijds om de Opel bestuurder te laten stoppen maar anderzijds om het overige verkeer stop te zetten voor de kruisingen zodat er geen ongelukken zouden gebeuren. Wij hadden in ieder geval de gehele achtervolging onze optische en geluidssignalen aan. Reden daarvan was veiligheid overige weggebruikers en veiligheid van onszelf. We kregen al vrij gauw in de gaten dat de Opel bestuurder niet zou stoppen. De Opel bestuurder negeerde de rode verkeerslichten en wij reden achter hem aan. Wij gingen met een aanzienlijke lagere snelheid over de kruisingen waar het verkeerslicht voor ons op rood stond dan de Opel bestuurder. U vraagt mij of de chef van dienst ons instructies heeft gegeven. Dat is niet het geval geweest naar mijn weten. U vraagt mij of wij toestemming nodig hebben voor gebruik van optische en geluidssignalen. De procedure is zo dat als een melding binnenkomt op de meldkamer zij dan beoordelen of er met spoed en met gebruik van optische en geluidssignalen gereden mag worden door de surveillanceauto. In dit geval zien wij dat de bestuurder na het krijgen van een stopteken hieraan niet voldoet. Wij zien dat hij niet stopt voor diverse rode verkeerslichten op grote kruisingen. Voor de veiligheid van de Opel bestuurder, het overige verkeer en onszelf hebben wij meteen de optische en geluidssignalen aangezet van onze surveillanceauto. U vraagt mij nu of wij overwogen hebben om de achtervolging te staken? Gedurende de gehele achtervolging heb ik een constante afweging gemaakt hoever ik moest gaan om de Opel bestuurder te laten stoppen. Er is op een gegeven moment via de mobilfoon gezegd dat wij de bestuurder van de Opel maar moesten laten gaan omdat bekend was waar hij woonde. Gezien de overtredingen vond ik het toch noodzakelijk dat de bestuurder van de Opel door ons tot stoppen gebracht kon worden. Weliswaar was de tenaamstelling bekend maar niet of dat ook de bestuurder was. Het verkeersaanbod op de grote wegen in Alkmaar was niet groot.

Vanaf de Keesman werd het verkeersaanbod aanmerkelijk minder. In de bocht, op de kruising Keesman/Vroonermeerweg nam de Opel bestuurder de bocht zo ruim dat hij bijna tegen een reeds in de berm van de weg staande personenauto opreed. Ik heb het dus steeds overwogen maar heb geen aanleiding gevonden om de achtervolging te staken. U vraagt mij of ik vind dat deze achtervolging proportioneel was. Ik vind van wel. De plaatsen waar ik de bestuurder wilde klemrijden heb ik steeds zorgvuldig uitgekozen zodat er weinig gevaar bestond voor zijn veiligheid of die van andere weggebruikers. Op de Bovenweg in St. Pancras heb ik de Opel bestuurder bewust op ons laten uitlopen. Daar vond ik de snelheid te hoog en was bang dat de Opel bestuurder daar door een stuurfout tegen een obstakel aan zou rijden. Pas na St. Pancras ben ik weer sneller gaan rijden."

3.4. Het proces-verbaal van het verhoor op 15 januari 1997 van politieambtenaar L. luidt onder meer:

"Op vrijdag 10 januari 1997 ben ik samen met collega S. om 23.00 uur begonnen in de nachtdienst. Na aanvang van de dienst zijn wij naar het bureau Mallegatsplein te Alkmaar gereden voor de briefing. Daarna zijn wij teruggedaan naar ons eigen bewakingsgebied, zijnde de zogenaamde afdeling 'kust'. Collega S. bestuurde de dienstauto. Het betrof een opvallende politieauto en wij waren beiden in uniform gekleed. In Bergen en omgeving wilden wij enige verkeerscontroles verrichten omdat ons bekend is dat er met name in de weekeinden nogal wat alcohol wordt gebruikt door autobestuurders. Zoals in het eerder genoemde proces-verbaal omschreven reed op een gegeven moment een auto achter ons, waarvan de linkerkoplamp verblindende verlichting uitstraalde. Dit was voor ons aanleiding om de bestuurder van die auto middels het op het dak van de dienstauto aangebrachte transparant een stopteken te geven. Op dat moment reden wij buiten de bebouwde kom en ik schat dat onze auto een snelheid had van omstreeks 70 à 80 kilometer per uur, althans dat was in mijn beleving de snelheid die de snelheidsmeter aangaf. Ik reed niet zelf, dus had daardoor minder zicht op de meter. In eerste instantie kreeg ik de indruk, dat die bestuurder evenals wij zijn snelheid verminderde, doch toen S. de dienstauto op een bushalte stuurde, reed de bestuurder van bedoelde auto ons aan de linkerzijde voorbij en vermeerderde zijn snelheid. De rest van het verloop van de achtervolging staat zoals gezegd gedetailleerd beschreven in ons proces-verbaal van bevindingen. Nadat de bestuurder van de auto voor de tweede maal een stopteken had genegeerd heb ik het blauwe zwaailicht in werking gesteld om de aandacht van de bestuurder van betrokken auto te trekken. Gedurende de gehele achtervolging zijn wij naar mijn beleving heel doordacht te werk gegaan. Wij hebben de betrokken bestuurder zeker niet opgejaagd. De gereden snelheden tijdens de achtervolging zijn niet hoger geweest dan 80 à 90 kilometer per uur. De bestuurder van de betrokken auto, een Opel Rekord, is gedurende de hele route categorisch bezig geweest om te voorkomen, dat wij met de dienstauto naast, dan wel voor hem zouden kunnen komen. Hij deed dit onder meer door slingerend te rijden en een eventuele doorgang daardoor af te sluiten. Op de Schagerweg lukte het S. wel een keer om voor de Opel Rekord te komen, wat tot gevolg had dat de bestuurder van die auto rechts van ons via de berm trachtte ons voorbij te rijden en mede door het formaat van zijn auto ten opzichte van de onze, kans zag ons naar links weg te

duwen. In mijn beleving zijn er door ons tijdens de achtervolging geen onaanvaardbare risico's genomen, waardoor wij medegebruikers of onszelf onnodig in gevaar hebben gebracht. Ik kan natuurlijk niet spreken voor het gedrag van de Opel bestuurder. Het feit, dat aan de hand van de tenaamstelling van het kenteken van de auto een naam en adres bekend werden, is voor ons geen overweging geweest de achtervolging te staken. Het behoeft namelijk per definitie niet zo te zijn dat de bestuurder van de auto tevens de tenaamgestelde is. De naam 'C.' had ik voordien nooit eerder gehoord. Ik wist niet wie dat was. Ik heb ook mijn collega S. daar niet over gehoord. Op het moment tijdens de achtervolging dat ik daar zicht op had, was het opvallend, dat de bestuurder van die Opel constant strak voor zich uitkeek, zelfs op het moment, dat hij onze dienstauto aanreed. Dat is het enige moment, dat ik de bestuurder van die auto en profiel heb gezien en slechts gedurende enkele seconden. Op het moment, dat de bestuurder van de Opel bij de minirotonde rechtsaf de Middenweg opreed, dacht ik, dat de achtervolging ten einde was en dat wij de bestuurder van de Opel staande- dan wel aangehouden zou kunnen houden. Het is normaliter namelijk fysiek onmogelijk de in de rijbaan van de Middenweg aangebrachte piramide te omzeilen. Dit hydraulische obstakel is alleen te bedienen door buschauffeurs, een aantal hulpdiensten en enige bewoners. In het verleden is het al meerdere keren gebeurd, dat mensen er auto's op total loss hebben gereden. Het was dus voor mij duidelijk, dat de Opel bestuurder zich klem gereden had en geen kant meer uitkon. Ik kon mijn ogen dan ook niet geloven, toen ik zag, dat de bestuurder van de Opel met onverminderde snelheid tegen het obstakel aanreed en als het ware werd gelanceerd. Ik heb niet gezien, dat de remlichten van de Opel oplichtten, voordat hij het obstakel raakte. Tussen de plaats, waar de Opelbestuurder het obstakel in de weg ramde en de plaats waar de auto op het ijs van de naast de weg gelegen sloot terechtkwam, ligt naar schatting ongeveer 40 meter. Ik heb geen idee wat de snelheid van de Opel is geweest op het moment dat de bestuurder het obstakel ramde. Naar mijn mening is hetgeen is gebeurd met de bestuurder van de Opel op geen enkele wijze te wijten aan het optreden van de politie. De bestuurder van die Opel heeft zelf het risico genomen voor de gevolgen die zijn handelen zouden kunnen hebben."

3.5. Het proces-verbaal van het verhoor op 12 januari 1997 van politieambtenaar H. luidt onder meer:

"Al rijdende werd het kenteken van de achtervolgde auto doorgegeven waarna de meldkamer dit opvroeg. De auto stond ten name van C. uit Zuid-Scharwoude (...). Deze naam zei mij niets maar een rechercheur die naast mijn stond in de meldkamer, Ru., zei dat hij C. ambtshalve kende. Hij had in 1995 of 1996 een onderzoek ingesteld contra C. in verband met mogelijk vuurwapenbezit. Via de meldkamer zijn de surveillanceauto's geïnformeerd dat de bestuurder mogelijk in het bezit was van een vuurwapen en dat zij extra voorzichtig moesten zijn. Dit bericht is doorgegeven door de lokale meldkamer van het Mallegatsplein. Dit bericht staat wel op de geluidsband van de Centrale Meldkamer. Ik hoorde vervolgens dat de gevolgde auto bij de kruising Nollenweg/Schagerweg uit de bocht vloog en in de middenberm terechtkwam. Ik hoorde de surveillanceauto, de 12.1, Sa., zeggen: 'We hebben hem'. Meteen daarna: 'Nee toch niet want hij ramt ons.' Hierna

ging de achtervolging verder en werd de positie regelmatig doorgegeven. Natuurlijk heb ik afgewogen of de achtervolging door moest gaan of dat het tijdstip aangebroken was om de achtervolging te staken. Gezien de gepleegde overtredingen en de vermoedelijke achtergrond van de bestuurder vond ik het juist dat de achtervolging bleef voortduren met de bedoeling deze bestuurder te laten stoppen en nader te controleren. De bestuurder van de Opel reed St. Pancras in en daar ongeveer hoorde ik via de mobilfoon de stem van de chef van dienst van het district Noord Kennemerland Oost, Bou., die in de surveillanceauto 20.61 zat. Ik hoorde hem zeggen: 'Jongens, rustig aan, we weten wie het is en weten waar hij heen moet, hij gaat richting Balkbrug.' Hij bedoelde daarmee de verbindingsweg tussen Broek op Langedijk en de brug over het Kolhornkanaal. Hij zou proberen de Opel bestuurder bij de Smiths chips fabriek en de Uitvalsweg op te vangen. Dit heeft hij later zeker nog éénmaal herhaald. Ook heeft hij gezegd: 'Geen gekke dingen doen. Blijf erachter, let op je eigen veiligheid, kijk uit.' Onderwijl hoorde ik van de achter de Opel personenauto rijdende surveillanceauto, dat de Opel bestuurder moeite had om op de weg te blijven rijden en bijna lichtmasten raakte. Omdat op dat moment niet bekend was waar de Opel bestuurder naartoe reed, hij kon diverse kanten op, kon geen plan gemaakt worden om diverse wegen af te zetten. Op eigen initiatief werden diverse kruisingen afgezet voor het overige verkeer door personeel van surveillanceauto's, als bekend werd welke richting de Opel bestuurder opging. Dat werd gedaan voor de veiligheid van het overige verkeer omdat werd aangenomen dat de Opel bestuurder rode verkeerslichten zou negeren. Dat bleek later ook zo te zijn want de Opel bestuurder negeerde de diverse rode verkeerslichten. Kort daarna hoorde ik over de mobilfoon: 'Hij gaat de Middenweg op. Hij kan niet verder, hij ramt de piramide, hij zit in de berm, hij zit in de sloot.' en kort daarna: 'We hebben een beklemming.' (...) Als u mij vraagt of de achtervolging proportioneel is geweest dat zeg ik ja. De melding en gedragingen van de Opel bestuurder waren dusdanig dat deze toch gestopt moest worden om zijn identiteit vast te stellen. Het verkeersaanbod op de wegen waarover is gereden tijdens de achtervolging in ons district, de grens ligt op de Kruissloot, is niet erg groot waardoor geen onaanvaardbare risico's te verwachten waren voor overige weggebruikers."

3.6. Het proces-verbaal van het verhoor op 16 januari 1997 van politieambtenaar Bou. luidt onder meer:

"In de nacht van vrijdag 10 januari op zaterdag 11 januari 1997 was ik als chef van dienst belast met toezicht op de uitvoering van de politiedienst in het district Noord Kennemerland Oost. (...) Aan het bureau Heerhugowaard hoorde ik, dat er achtervolging plaats vond in Alkmaar vanuit de richting Bergen. De surveillanceauto van Oost is meteen de straat op gegaan en ik ben samen met de hondengeleider eveneens de straat opgegaan om eventueel assistentie te verlenen. De achtervolgde auto kwam namelijk in de richting van ons bewakingsgebied. Ik hoorde, dat de bestuurder van die auto stoptekens had genegeerd en dat hij op het moment, dat hij door een surveillanceauto werd klem gereden, deze auto had geramd om zijn weg te vervolgen. Vervolgens hoorde ik via de mobilfoon, dat de achtervolgde auto te naam gesteld was van ene C. , wonende te Noord-Scharwoude, (...). Ik ken uit ervaring de familie C. en weet, dat mensen van deze

familie zich bezig houden met verdovende middelenhandel. De voornamen van deze mensen zijn P. en J. Dit zijn neven van elkaar. Via de mobilfoon werd ons verzocht positie in te nemen op de Lange Balkweg en daar een zogenaamde 'road-block' te maken. Ik hoorde dat iemand anders zei dat dat niet verstandig was, omdat C. dat vrijwel zeker zou negeren en er 'dwars doorheen zou rijden'. Daarnaast was mij bekend, wie de vermoedelijke bestuurder van die auto was en waar hij woonde en mij leek volgen van de auto voldoende. Het was in mijn beoordeling niet noodzakelijk wegblokkades op te werpen teneinde de bestuurder van die auto tot stoppen te dwingen. Ik heb ook via de mobilfoon aangegeven, dat de bestuurders van de achtervolgende surveillanceauto's kalm aan moesten doen en geen onnodige risico's moesten nemen. De auto waar ik in zat heeft positie ingenomen bij de Smiths chips fabriek/Papenhorn. De auto van C. kwam daar voorbij en ik zag dat hij de Broekerbrug opreed. Ik zag, dat de twee politieauto's C. volgden op een afstand van 15 à 20 meter. Ik vond de snelheid waarmee werd gereden absoluut niet onverantwoord hoog. Ons werk op bedoelde kruising bestond uit maatregelen ter beveiliging van overige weggebruikers. Daartoe hadden wij het zwaailicht en de geluidssignalen van onze dienstauto in werking gesteld. De achtervolgende politieauto's uit Alkmaar voerden eveneens optische en geluidssignalen. Op de kruising van de Broekerweg met de Westweg, werd het verkeer tegengehouden door de surveillance van Heerhugowaard. De hondengeleider en ik zijn in de staart van de achtervolging aangesloten. Ik zag, dat de voor ons rijdende surveillanceauto's meermalen hebben geprobeerd de auto van C. in te halen. C. negeerde alle rode verkeerslichten die hij tegenkwam. Ik denk, dat er gereden werd met een snelheid van 80 à 100 kilometer/per uur. Via de Zuidtangent en de Westtangent reden wij naar de Reuzenpandasingel. Daar sloeg C. linksaf die singel op. Aan het einde van de Reuzenpandasingel, bij de rotonde, sloeg C. rechtsaf de Middenweg op. In die richting is de Middenweg na ongeveer 200 meter geblokkeerd met een hydraulische piramide en is het feitelijk onmogelijk verder te rijden. De enige mogelijkheid was eigenlijk, dat C. voor de blokkade de woonwijk in zou rijden. Ik zag, dat de achtervolgende collega's snelheid minderden, kennelijk in de veronderstelling dat C. kon worden aangehouden. Ik heb niet gezien, dat C. de piramide ramde. In eerste instantie twijfelde ik of het J. of P.C. was. Later in het mortuarium herkende ik het slachtoffer als J.C. Gezien de verkeerssituatie was er voor mij als chef van dienst geen aanleiding om de achtervolging te laten staken omdat er nauwelijks onaanvaardbaar gevaar voor andere weggebruikers te verwachten was. Ik heb niet middels het mobilfoonverkeer meegekregen dat C. een rijontzegging had en dat zijn auto niet verzekerd zou zijn en de APK verlopen. Ambtshalve wist ik wel, dat C. in het verleden in het bezit was geweest van een vuurwapen. Ik heb dat over de mobilfoon niet gehoord. Omdat ik de familie C. en met name J. en zijn neef P., al jaren ambtshalve ken, vermoedde ik dat hij onder invloed van drank en drugs zijn auto bestuurde en dat dat voor hem reden was om de door de politie gegeven stoptekens te negeren en er vandoor te gaan. Naar mijn oordeel is er door de politie niet disproportioneel opgetreden. De snelheden waarmee werd gereden waren niet buitensporig hoog en er zijn geen situaties geweest, voor zover ik heb gezien, waarbij onverantwoorde risico's werden genomen door de betrokken

politiemensen."

E.

Reactie verzoekers Bij brief van 31 maart 1998 reageerden verzoekers op de standpunten van de korpsbeheerder en van de Minister van Justitie. Zij deelden onder meer mee: "Ten eerste vinden wij dat de Hoofdofficier van Justitie (...) steeds maar hamert over wapenbezit. Wij snappen niet wat dit met de achtervolging te maken had. Dat was in 1993. Toen heeft onze zoon politiebescherming gevraagd; en niet gekregen. Vandaar dat hij vermoedelijk dat wapen aangeschaft heeft. Geschoten heeft hij daar niet mee. Voor al zijn delicten is hij veroordeeld geweest. En heeft dus niets met deze zaak te maken. Wij vinden dan ook dat de politie probeert misbruik te maken van zijn verleden om zichzelf te verschonen. Ook dat X op de geluidsband zegt 'Geef die boer een duwtje'. Wat is dat een grove opmerking zeg!! En van de andere zinnen zoals die druppel zal ik maar zeggen. Ze wisten precies wie hij was, dat maken wij op uit andere rapporten. Daar was Bou. zeker van. Ze wisten wel degelijk wie er in de auto zat. Zijn hele verleden werd opgesomd. Ook staat in het rapport dat het weer droog was; en de weg ook. Nou dat klopt ook niet, want het was die avond spiegelglad (ook volgens de auto van X.) Als het 360 graden in de rondte gaat door de gladheid. Wij hebben ook twijfels aan de tijd dat de achtervolging geduurd heeft. Wij wonen namelijk zelf in de buurt van die bewuste wegen. 't was langer dan dertien minuten over zo'n afstand, of elf zoals het staat beschreven. Iemand voor een te hoog gestane koplamp en negeren van een stopteken behoeft nog niet de dood ingejaagd te worden. Uit de rapporten blijkt wel dat, dat anders had gekund."

F.

Verklaringen betrokken ambtenaren

1. Op 8 mei 1998 verklaarde politieambtenaar L. tegenover medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Over hetgeen zich in de nacht van 10 op 11 januari 1997 heeft afgespeeld kan ik u het volgende meedelen. Toentertijd werkte ik in de functie van hoofdagent van politie bij het regionale politiekorps Noord-Holland Noord. In de nacht van 10 op 11 januari 1997 had ik dienst. Wij reden in een opvallende politieauto, een Volkswagen Vento, die door de heer S. werd bestuurd. Omstreeks 23.50 uur zagen wij een auto met een verblindende koplamp. Wij lieten de auto met de transparant op het dak achter ons stoppen. De auto remde oorspronkelijk af, maar toen wij naar rechts naar een verharde berm afsloegen, ging de auto ons links voorbij. Toen hebben we een stopteken met de transparant aan de voorkant van de auto gegeven, en lichtsignalen. Hierna hebben we bij de meldkamer het kenteken opgevraagd. De naam van de houder was mij niet bekend. Wij hebben later assistentie opgevraagd. U laat mij een bandopname van het mobilfoonverkeer horen. U vraagt mij wie op het bandje zegt dat het een bekende is. Dat is waarschijnlijk iemand in een politieauto vanuit Langendijk. Wie de kreet 'vuurwapengevaarlijk' op het bandje geeft, is mij niet bekend. Waarschijnlijk de vrouw van de 12.21. Toen we op de Huiswaarderweg reden, pleegde de bestuurder vele overtredingen door meerdere malen door rood te rijden. Op de kruising van de Huiswaarderweg en de Schagenweg raakte de auto van de bestuurder in een slip naar links en kwam op de middenberm terecht. Hij kwam hier tot stilstand. Hier

heeft hij een aanrijding met de 12.01 gehad. Het was donker, dus het was niet goed te zien. Hierna reed hij weer verder. Een stukje verderop reed hij weer rechts de berm in. We hebben vervolgens geprobeerd de auto in de berm te houden door naast hem te gaan rijden. Toen de bestuurder uit de berm poogde te komen, veroorzaakte dit een aanrijding met onze dienstauto. Hierna vervolgde hij zijn weg over de rijbaan. Ik heb de bestuurder toen kunnen zien. Ik herkende hem niet. Wij zijn er naast gaan rijden om hem tot stoppen te krijgen. Dit lukte niet. Wij achtervolgden hem weer, op zo'n 50 a 100 meter afstand. Hij ging rechtsaf de Keesman op. Daarna weer rechtsaf de Vronermeerweg op. Vervolgens linksaf de Kruissloot op. Op de Kruissloot wilden we hem de kruising rechtdoor overduwen. Dit om te voorkomen dat hij St. Pancras in zal gaan. We wilden niet dat hij linksaf ging, het dorp in. Dus gaven we hem met onze wagen een duwtje tegen de achterkant van de wagen van de bestuurder. Met hoeveel auto's we hem toen volgden, weet ik echt niet meer. Ik heb niet in de spiegels gekeken. Hij kwam toch in St. Pancras terecht. U laat mij de bandopname van het mobilfoonverkeer horen. Op het bandje hoor ik dat degene die zegt dat hij weet waar verdachte naar toe gaat, dezelfde persoon is als degene die zei dat het een bekende was. In de bebouwde kom hebben we afstand gehouden om hem niet op te jagen. De auto was nog in het zicht op zo'n 150 a 200 meter, dat is moeilijk in te schatten. De bestuurder reed rechtsaf St. Pancras uit. We zijn uit de bebouwde kom weer dicht achter hem gaan rijden. Op de dijk in Broek op Langendijk stonden van die reflecterende palen. Hij slingerde en had moeite deze palen te ontwijken. Dit deed hij niet om ons te hinderen om in te halen, want dat was daar niet mogelijk. Hij reed richting Heerhugowaard. Ik heb op dat moment niet gehoord dat iemand over de mobilfoon riep, dat de achtervolgde een bekende was en dat ze wisten waar hij naartoe ging. Achteraf kan ik u zeggen dat als ik dit wel had gehoord, we hem waarschijnlijk ook hadden gevolgd, maar dan hadden we hem slechts gevolgd en niet geprobeerd hem tot stilstand te dwingen. Dit is achteraf moeilijk te bepalen. Hierna reden we Heerhugowaard in over de Westtangent. Daar gingen we linksaf de Reuzenpandasingel op. Op de Reuzenpandasingel reden wij afwisselend dicht en wat verder af achter hem aan. We hebben hier geprobeerd de bestuurder bij verkeersheuvels weer in te halen. We hebben het niet gered om naast hem te komen. Zijn auto had meer motorvermogen. Ik wist toen nog steeds niet met hoeveel auto's we verdachte volgden. We gingen hierna richting Middenweg. We kwamen op de rotonde. Dit is een rotonde met beplanting. Het is een normale grote rotonde, aangegeven door verkeersborden. Je kan over de beplanting heen kijken als je achter het stuur zit. Wij reden niet direct achter hem. Wij reden op een meter of 10 a 20 met een lage snelheid van zo'n 20 kilometer achter hem. Net voor de rotonde namen wij de laatste druppel linksom. Op de rotonde zijn we linksom gegaan om de afslag naar links te blokkeren. Hij kon namelijk niet naar rechts vanwege de verkeerszuil. Toch sloeg hij rechtsaf naar de weg met de zuil. Ik weet niet waar wij ons bevonden toen verdachte rechtsaf sloeg. Ik weet dus niet of wij ons al op de rotonde bevonden. Ik weet niet waarom hij rechtsaf ging. Ik weet ook niet of hij ons al linksom had zien gaan, alvorens hij deze beslissing nam. Als u mij vraagt waar, na het ongeluk, alle andere dienstwagens vandaan kwamen, moet ik u zeggen dat ik dat niet weet. Ik weet ook

niet of deze auto's, tijdens de achtervolging, achter ons aan zijn gekomen. De 23.09 is waarschijnlijk gelijk aan de 20.61. We hebben constant met zwaailicht gereden. Of we constant met sirene hebben gereden, weet ik niet meer. De procedure is normaal als volgt: bij spoedmeldingen bepaalt de meldkamer of met sirene gereden wordt. Anders gebeurt dit naar eigen inzicht. Ik heb geen opleiding genoten, waarin speciale rijtechnieken voor het klemrijden van verdachten in hun auto's wordt geleerd."

2. Op 11 mei 1998 verklaarde politieambtenaar W. telefonisch tegenover een medewerker van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Over hetgeen zich in de nacht van 10 op 11 januari 1997 heeft afgespeeld kan ik u het volgende meedelen. Ik had die nacht in mijn functie van praktijkbegeleider van de vrijwillige politie dienst met mevr. Po., die agent is bij de vrijwillige politie. Wij reden in de opvallende politieauto met het roepnummer 12.21. Over de mobilfoon hoorde ik dat de 14.01 over de Huiswaarderweg achter een auto aanreed die een stopteken had genegeerd. Wij zijn toen naar de kruising van de Huiswaarderweg met de Schinkelwaard gereden omdat wij daar in de buurt waren. Ik heb op die kruising de politieauto op de middelste rijbaan van de Huiswaarderweg stilgezet en het zwaailicht en het verlichte stopteken op die auto in werking gesteld. Dit deed ik om de auto waarachter de 14.01 aanreed te laten stoppen en het overige verkeer attent te maken op het gevaar. Ik zag dat de achtervolgde auto ons met 90 á 100 km/u rechts passeerde en rechtdoor de Huiswaarderweg bleef volgen. De 14.01 reed ongeveer 50 meter achter deze auto. Ik ben er toen ook achteraan gaan rijden. Het duurde enige tijd voordat ik kon aansluiten. Op een gegeven moment hoorde ik dat de 12.01 ook achter de auto aanreed. In een bocht naar links op de Huiswaarderweg raakte ik in een slip vanwege de gladheid. Ik zag dat de achtervolgde auto daar ook in de berm stond en dat de 12.01 schuin voor die auto stond. De auto reed achter tegen de 12.01 aan, duwde hem opzij en reed weer verder waarna de achtervolging zich voortzette. Vlak voor de kruising met de Keesman reed de 14.01 links naast die auto en trachtte hem rechts in de berm te houden. Dit lukte achter niet omdat de auto de 14.01 ramde. Ik reed op dat moment 30 meter achter de 12.01 die eveneens achter de auto aanreed. De 12.01 had ook het zwaailicht in werking gesteld. De auto reed rechtsaf de Keesman op en wij reden met drie politieauto's achter hem aan. Onderweg trachtte de voorste politieauto diverse malen naast de auto te komen maar dat lukte niet omdat die auto slingerde. Ik heb niet gezien dat is getracht de auto rechtdoor een kruising over te drukken. Op een gegeven moment reden we door de bebouwde kom van St. Pancras. Hier hebben we wat meer afstand genomen. Toen de auto rechtsaf de Dijk opreed ben ik rechtdoor de Westelijke Randweg opgereden. Ik zag dat op de Papenhorn, op de kruising met de Dijk de 20.61 stilstond met eveneens het zwaailicht in werking gesteld. We dachten dat de auto daar wel vaart moest minderen zodat wij hem daar tot stilstand konden brengen, maar doordat een tegenligger daar in de weg reed lukte dat niet. Hierna werd de achtervolging met vier politieauto's voortgezet. Onderweg had de 21.01 de kruising met de provinciale weg, N242, afgezet. Wij zijn daar eveneens langs gereden. Ik weet niet of de 21.01 zich ook bij de achtervolging heeft aangesloten. Ik weet wel dat we op de Reuzenpandasingel in Heerhugowaard met vier politieauto's achter de auto aanreden. Bij de rotonde bij de

kruising met de Middenweg zag ik dat de achtervolgde auto meteen rechtsaf reed in de richting van de piramide die de weg blokkeert. Hij had op dat moment de keuze gehad om links- of rechtsaf te gaan. Het is wel zo dat de voorste van de achtervolgende politieauto's de rotonde linksom opreed. Mijns inziens had de bestuurder die auto nooit kunnen zien, omdat hij toen al rechtsaf geslagen was. Ik vermoed dat de eerste achtervolgende politieauto ongeveer 10 a 15 meter achter de auto aanreed. Vervolgens zag ik dat die auto vol gas in de richting van de piramide wegreed. Ik zag dat die auto na de piramide door de lucht vloog en over de kop ging. Hierna ben ik naar die auto toegegaan. Mijn collega, die bij de ambulancedienst werkt, heeft geconstateerd dat de bestuurder was overleden. Ik hoorde later dat die bestuurder, die C. bleek te heten, jaren geleden ook al door de politie was achtervolgd. Hij reed toen op een motorfiets en had nagenoeg dezelfde route gevolgd. De piramide was toen nog niet op de Middenweg aanwezig. Hij was toen op een weg voorbij de Middenweg met de motor ten val gekomen. Ik heb tijdens de achtervolging constant als derde auto achter hem aangereden. Ik kende die bestuurder niet. Ik heb wel eerder achtervolgingen meegemaakt. Omdat daarbij snelheden van 180 km/u binnen de bebouwde kom werden bereikt, ben ik daar vanwege het gevaar toen mee gestopt. In dit geval liepen de snelheden niet zo hoog op dat ik vond dat het extreem gevaarlijk werd. Ik zag dan ook geen reden met de achtervolging te stoppen. Ik vind dat we die bestuurder niet hebben opgejaagd. Deze bestuurder wilde gewoon niet stoppen. We hebben eigenlijk gewacht op een stuurfout van die bestuurder zodat we hem dan konden aanhouden. U deelt mij mee dat er tijdens de achtervolging is gezegd dat de bestuurder van die auto een bekende zou zijn en dat hij vuurwapengevaarlijk zou zijn. Ik heb dat ook gehoord, maar dat was voor mij geen reden om de achtervolging te staken. Die bestuurder had inmiddels twee politieauto's geramd."

3. Op 14 mei 1998 verklaarde politieambtenaar S. tegenover medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Op vrijdag 10 januari 1997 had ik nachtdienst. In het begin van de nachtdienst reden mijn collega, de heer L., en ik rond in een opvallende surveillanceauto. U vraagt mij of ik tijdens de surveillance een speciale functie heb als brigadier. Dit heb ik niet. Toen wij die nacht surveilleerden, reed een bestuurder achter ons met verkeerd afgestelde koplampen. Om die reden gaven we hem een stopteken. We lieten hem achter ons stoppen. Het laten stoppen achter de politieauto is niet gewoonlijk in de nacht, maar op dat moment vonden wij dit mogelijk. De bestuurder stopte niet, maar reed ons links voorbij. Ik dacht in eerste instantie dat de bestuurder het niet begreep. Wij hebben toen de stopbak aan de voorkant van de auto aangezet en hem met lichtsignalen gewaarschuwd. We reden in een Volkswagen Vento. Ook op de signalen reageerde hij niet. Na deze gedraging vermoedde ik drankgebruik. Vervolgens reed de bestuurder door een rood verkeerslicht. We hebben de zwaailichten aangezet en de bestuurder laten natrekken bij de meldkamer. Ook hebben wij om assistentie gevraagd. Ik kende de bestuurder niet. Omdat de bestuurder een stopteken negeerde en probeerde zich aan controle te onttrekken, wilde ik hem aan de kant zetten. Ik wilde de bestuurder op dat moment inhalen, maar het was vrij druk op de

weg. Verder vond ik het veiligheidshalve verstandiger achter de auto te blijven. De bestuurder ging rechtsaf de Huiswaarderweg op. Er staan hier verkeerslichten. Ik weet niet meer of de bestuurder hier door rode verkeerslichten heeft gereden. Ik weet nog wel dat de bestuurder bijna uit de bocht vloog. Door dit rijgedrag werd mijn vermoeden van drankgedrag versterkt. Als u mij vraagt of er richtlijnen zijn inzake het gebruik van zwaailicht en sirene, kan ik u zeggen dat dit in bepaalde gevallen wel zo is. In dit geval hebben we er zelfstandig voor gekozen om de sirene en zwaailicht in werking te stellen. Dit hebben wij gedaan om de bestuurder te laten stoppen en de veiligheid van de andere weggebruikers te waarborgen. De bestuurder reed op de Huiswaarderweg slingerend tussen andere auto's door. Bij de kruising met de Kanaaldijk kwamen we de politiewagen, de 12.21, tegen. Deze wagen blokkeerde de weg niet, maar had volgens mij wel zijn zwaailicht aan. Dit is een opvallende politieauto, een zogenoemde pit-auto. Hij stond tussen de middengeleiders. U laat mij een bandopname van de meldkamer van die avond horen. Als u mij vraagt wie op de band zegt dat de bestuurder een bekende is, kan ik u antwoorden dat dat de heer M. is, op de 20.61. Dit is een zogenoemde hondenauto. Als u mij vraagt of de situatie voor mij veranderde, toen ik van de meldkamer de informatie over de bestuurder kreeg dat hij code twee (harddruggebruiker) op zijn naam had staan en veel antecedenten had, kan ik u zeggen dat ik dan extra oplettend ben. De informatie was zeker van invloed op mijn verder handelen. Ook al is bekend van wie de auto is, vind ik het toch van belang te weten wie op dat moment de bestuurder was. Wij achtervolgden de bestuurder de gehele tijd. Tijdens de kruisingen hielden wij wat in. Als u mij vraagt of ik er tijdens de achtervolging aan dacht om deze achtervolging te staken, kan ik u zeggen dat ik het voortzetten van de achtervolging van belang vond, om met zekerheid te kunnen vaststellen wie daadwerkelijk de bestuurder was en wat hij had te verbergen. Een dag later is dat vaak niet meer te achterhalen. We hebben tijdens de achtervolging wel afstand genomen om het gevaar voor de andere burgers te beperken. Na de kruising op de Huiswaarderweg met de Nollenweg zagen wij een hoop stof. De bestuurder was met zijn wagen geslipt in de middenberm. We zagen de auto tollen. De heer Bo. meldde toen dat de 12.01 was aangereden. Toen de bestuurder weer uit de berm wegreed, zijn wij hem weer gevolgd, de Keesman op. Ik wilde hem schuin afsnijden. Hierdoor probeerde ik hem te dwingen om naar de kant te gaan. Ik keek tijdens deze handeling in de richting van de bestuurder. Ik zag dat hij met een gefixeerde blik strak voor zich uit keek. Het afsnijden lukte in het begin, maar hij reed aan de zijkant van onze wagen tegen ons aan. Hierdoor creëerde hij een gevaarlijke situatie voor zichzelf, waardoor ik hem weer heb laten gaan. Als u mij vraagt wie op de band zegt dat de bestuurder vuurwapengevaarlijk is, moet ik u zeggen dat ik dat niet weet. De stem lijkt op de stem van mevrouw Wa., maar dit weet ik niet zeker. Zij rijdt in Alkmaar op een code 11. auto. Ik weet niet of zij later op de plaats van het ongeval is geweest. Ik heb haar niet gezien. Op de Vronermeerweg poogde ik de bestuurder opnieuw op deze manier te laten stoppen. Op deze weg liggen "druppels", een soort middengeleiders. Als u mij zegt dat mijn collega heeft meegedeeld dat wij hem hier vanachter hebben aangereden, dan kan dit kloppen. Ik kan me dit niet goed meer herinneren. Nu u mij het proces-verbaal laat lezen, kan ik u zeggen dat ik het me weer

herinner. Het aanrijden van de bestuurder gebeurde met zo'n 40 a 50 kilometer per uur. Ik vond dit een aanvaardbaar middel en aanvaardbare plaats om de bestuurder op die wijze tot stoppen te brengen. De bedoeling was dat de bestuurder hier de carterpan van zijn wagen kapot zou rijden op de middengeleiders van de weg. Hierdoor zou zijn motor vastlopen en zou hij niet meer verder kunnen. De bestuurder reed binnen de bebouwde kom in St. Pancras bijna een fietser aan. Als u mij vraagt met hoeveel auto's wij toen achter de bestuurder aanreden, kan ik u zeggen dat er in ieder geval een of twee politieauto's met zwaailichten achter ons reden. Als u mij vraagt wie op de band zegt dat we rustig aan moeten doen binnen de bebouwde kom, kan ik u zeggen dat het lijkt op de stem van de heer Bo., maar dit weet ik niet zeker. Als u mij vraagt wie op de band zegt dat de bestuurder naar de Balkbrug moet gaan, kan ik u zeggen dat dit de heer Sa. is. Dit werd gezegd omdat de auto bij de Smiths hem dan kon opvangen. Deze politieauto stond bij de Smiths opgesteld, omdat dit, gezien zijn woonplaats, de meest logische route van de bestuurder zou zijn. Als u mij vraagt wie op de band zegt dat we waarschijnlijk weten waar de bestuurder woont, kan ik u zeggen dat dit de heer Bou. was. De heer Bou. is inspecteur van dienst. We gingen hierna richting Heerhugowaard. Als u mij vraagt wie op de band zegt dat we rustig moeten doen, omdat wij weten waar hij naar toe gaat, kan ik u zeggen dat dit de heer Bou. was. De bestuurder begon flink te slingeren. Ik denk dat dit rijgedrag ook werd veroorzaakt door een technisch mankement aan de auto. Hij vermeerdeerde geen vaart tijdens de achtervolging, en had moeite met het nemen van de bochten. De achtervolging heeft mede hierdoor geen hoge snelheden aangenomen. We gingen vervolgens de Reuzenpandasingel op. Dit is een doorgaande weg in de wijk, met veel middengeleiders en bochten. Ik probeerde meerdere malen de middengeleiders linksom te nemen om hem in te halen, maar het lukte me niet om voor de auto te komen. De snelheid was toen zo'n 40 a 50 per uur. Achter ons reed in ieder geval de 12.01. Waarschijnlijk reden daarachter nog meer auto's, maar dit weet ik niet zeker. Vervolgens naderde de bestuurder de rotonde bij de Middenweg. Het is een rotonde met drie wegen. De rotonde is vrij breed. Een bus kan er rijden. Volgens mij is er ook nog een fietsersstrook. De bestuurder ging op de rotonde rechtsaf. Wij zijn linksaf gegaan. Hiervoor reden wij zo'n 30 meter achter hem. Toen wij de rotonde opreden, reed de bestuurder al op de rotonde. Toen wij net op de rotonde waren, sloeg de bestuurder rechtsaf. Als u mij vraagt of zijn beslissing om rechtsaf te gaan werd beïnvloed doordat wij de rotonde linksom namen, moet ik u zeggen dat ik dit niet weet. Ik kan u daar geen antwoord op geven. Ik weet niet meer precies waar op de rotonde wij reden toen hij de afslag nam. Ik weet wel, dat toen wij weer achter de bestuurder reden, de 12.01, die de rotonde net als de bestuurder rechtsaf hadden genomen, tussen ons en de bestuurder inreed. Als u mij vraagt wie zei dat de bestuurder zich stuk zou rijden op de druppel, kan ik u zeggen dat dit de heer M. was. M. reed volgens mij in de 20.61 op de Reuzenpandasingel als derde auto achter de bestuurder. Ik weet niet dat er voor de hydraulische piramide nog een straatje naar rechts was. Ik weet niet hoeveel stoptekens we hem tijdens de achtervolging hebben gegeven. Het vormen van een roadblock was, naarmate de achtervolging langer duurde, eigenlijk niet ter sprake. De bestuurder negeerde namelijk alle tekens. De andere politieauto's

waren om die reden meer doende met het tegenhouden van het verkeer. Ten slotte kan ik u zeggen dat ik geen speciale rijopleiding heb gehad voor dit soort achtervolgingen."

4. Op 3 juni 1998 verklaarde politieambtenaar Bo. tegenover medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Op vrijdag 10 januari 1997 had ik nachtdienst. Ik had dienst tezamen met de heer Sa. Wij reden samen in de 12.01 met de heer Sa. aan het stuur. Waarschijnlijk hadden we net voor de aanvang van de dienst een briefing gehad met de overige collega's. Dit weet ik niet meer. We hoorden over de mobilfoon dat de 14.01 achter een auto aanreed, waarvan de bestuurder een stopteken had geweigerd en door rood licht was gereden. Ik herinner het me niet precies meer. Nu ik naar het bandje luister, komen de herinneringen weer boven. Toen wij de melding hoorden, besloten wij ook achter betrokkene aan te gaan. Hij reed namelijk onze kant op. We reden boven in Alkmaar-Noord. Het duurde even voordat wij de bewuste auto in zicht kregen. We reden op een gegeven moment op de Schagerweg. Als u mij vraagt wie op het bandje zei dat betrokkene een bekende was, denk ik dat het de heer M. was. Als u mij vraagt wat een code 2 inhoudt, moet ik u zeggen dat ik dat niet weet. Wij werken bijna nooit met codes. Ik weet niet wie op het bandje zei dat betrokkene vuurwapengevaarlijk was. Ik ben diegene die meldt dat de auto is geslipt. De auto draaide 360 graden en kwam in de middenberm tot stilstand. Dit gebeurde net na de flauwe bocht naar links op de Huiswaarderweg. De heer Sa. zette onze auto, een Volkswagen Golf, schuin voor de auto van betrokkene. Toen ik net de auto wilde uitstappen, reed betrokkene tegen ons aan. Hij raakte onze auto aan de zijde van de bestuurder. Ik kan mij niet herinneren op welke plaats hij onze auto precies raakte. Betrokkene duwde ons, door deze aanrijding, weg. Ik heb de betrokkene in een flits gezien, maar ik kende hem niet. Volgens mij wist de heer Sa. wel dat de naam van betrokkene in de regio bekend was bij de politie. Wij probeerden de auto alsnog tot stilstand te brengen in de middenberm door onze auto op te trekken en deze schuin voor de auto van betrokkene te zetten. We raakten de auto van betrokkene. Ik weet niet waar de 14.01 zich op dat moment bevond. Wij wilden de auto van betrokkene tot stilstand brengen vanwege de verkeersveiligheid. We wilden hem aanspreken op grond van zijn verkeersgedrag en hetgeen wij van de meldkamer over hem hadden vernomen. Ik weet niet hoeveel politieauto's achter ons reden. Wij waren gefixeerd op de auto van betrokkene. Toen wij vanuit de middenberm op de Schagerweg weer optrokken, haalde de 14.01 ons in. De betrokkene reed rechtsaf door de berm de Keesman op. Als u mij zegt dat de 14.01 ook een aanrijding met de betrokkene heeft gehad, dan kan dit zo zijn. Richting St. Pancras weet ik ook niet hoeveel politieauto's achter betrokkene aan reden. Wij verminderden snelheid in St. Pancras, omdat wij het dorp in reden. Als u mij vraagt wie op het bandje zei dat we rustig aan moesten doen omdat we binnen de bebouwde kom reden, kan ik zeggen dat ik dat was. We waren toen vrij rustig. De achtervolging verliep toen ook vrij rustig, omdat onder meer ik vind dat je niet als een dolle achter een betrokkene aan moet rijden binnen de bebouwde kom. Er was hier ook geen mogelijkheid om betrokkene aan de kant te kunnen zetten. We hebben betrokkene geen stopteken meer gegeven. Als u mij vraagt wie op het bandje zei dat we betrokkene 'daar naar toe moeten laten gaan', kan ik u zeggen dat dit de heer Sa. is. Ik

weet niet wie op het bandje zei dat men wist waar hij woonde. Als u mij zegt dat ik in mijn proces-verbaal heb vermeld dat we betrokkene buiten de bebouwde kom weer wilden inhalen, dan zou dit waarschijnlijk zo zijn geweest. Op een gegeven moment reden we op de Reuzenpandasingel. We reden tussen de 25 en 50 meter achter de auto van betrokkene met de 14.01 er tussenin. We reden daar ongeveer 80 kilometer per uur. De 14.01 heeft hier geprobeerd betrokkene in te halen, maar dit lukte niet. Om die reden hebben ook wij niet geprobeerd betrokkene in te halen. Via de Middenweg naderden wij een rotonde. De 14.01 ging linksom de rotonde op. De 14.01 reed op de rotonde op gelijke hoogte met de betrokkene. Wij reden rechtsom achter de betrokkene aan. Voor mijn gevoel reed betrokkene in een vloeiende lijn rechtsaf. Toen betrokkene rechtsaf ging, reed de 14.01 volgens mij bij de afslag naar links op de rotonde. Ik kan mij dat slecht herinneren. Ik kan mij dan ook niet herinneren of de 14.01 de afslag naar links daadwerkelijk heeft geblokkeerd of niet. Ik weet niet of dit van invloed is geweest op de keuze van de betrokkene om naar rechts te gaan. Ik heb meerdere achtervolgingen meegemaakt. In dit geval werd de achtervolging niet centraal geleid. Van andere achtervolgingen in een andere regio kan ik mij herinneren dat de meldkamer de leiding overnam."

5. Op 23 juni 1998 verklaarde politieambtenaar Sa. tegenover medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Op vrijdag 10 januari 1997 had ik nachtdienst. Ik ben brigadier, evenals de heer S. Ik was die nacht evenals de andere politieambtenaren werkzaam als surveillant en had op dat moment geen leidinggevende functie. Ik reed samen met de heer Bo. op de 1201. Ik was chauffeur. Toen ik de melding over de mobilfoon hoorde, reden we de richting van de melding op. De naam C. in de melding zei mij wel wat. Ik dacht onder meer aan verdovende middelen en alcohol. De naam C. wekt extra aandacht. Vuurwapens associeer ik echter niet met deze naam. Toen wij de richting van betrokkene opreden, kwam betrokkene in een Opel onze kant op rijden. Hij raakte direct daarna in een slip en kwam in de middenberm terecht. Ik dacht dat het hierdoor direct over was. Als u mij vraagt wie op het bandje zegt dat het een bekende is, kan ik u zeggen dat het de heer M. was. Hij werkt in Heerhugowaard en is bekend met de naam C. Als u mij vraagt wat code twee inhoudt, kan ik u zeggen dat ik dat niet weet. Degene die op het bandje meldt dat we aan vuurwapens moeten denken is volgens mij W., al weet ik niet of zij op dat moment dienst had. Nadat de auto van betrokkene in de slip bijna tot stilstand kwam, heb ik onze politieauto er schuin voor gezet. Gewoonlijk stopt een auto dan. We wilden hem staande houden, omdat hij een stopteken had genegeerd en door het rode stoplicht was gereden. Toen ik de auto er rechts schuin voor parkeerde, kon ik de chauffeur zien zitten. Hij bleef star voor zich uit kijken. Ik kende hem niet. Hij stopte niet, maar reed vervolgens tegen de linker voorkant van onze auto aan. Dit ging niet hard, maar hij kon hierdoor wel ontsnappen. Ik trok onze auto op en ging naast hem rijden. Ik reed tegen zijn auto aan met de bedoeling om hem met zijn auto de bosjes in te duwen en zo tot stilstand te brengen. Dit lukte niet. Vervolgens reden we achter hem aan. We volgden betrokkene op zo'n 50 meter afstand als tweede auto de Keesman op. De eerste volgauto was de 14.01. We

reden constant met zwaailichten en af en toe met sirene. Gewoonlijk geeft de meldkamer hier toestemming voor. In dit geval hebben we zelf die beslissing genomen. Als u mij vraagt wie op het bandje zegt dat we rustig aan moesten rijden omdat we binnen de bebouwde kom waren, kan ik u zeggen dat dit de heer Bo. was. De wegen zijn erg smal in St. Pancras. Binnen de bebouwde kom reden we zo'n 150 meter achter betrokkene met een vaart van 80 a 90 kilometer per uur. De 14.01 reed nog voor ons en aan het bandje te horen reed ook de 12.21 er achteraan. Ik was degene die op het bandje zei dat we hem 'daarheen' moesten laten gaan. Dit was richting de Balkbrug. Dit zei ik omdat mijn collega's daar een roadblock konden maken. Ik weet niet precies meer waar ik dit op baseer, maar ik kan mij herinneren dat er over het maken van een roadblock gesproken was. De Balkbrug leek mij op dat moment de meest logische route voor betrokkene. Ik ben voorts degene geweest die zegt dat mijn collega's uit de auto's moesten stappen. Als u mij vraagt wie op het bandje zegt dat we waarschijnlijk weten waar hij woont, kan ik u zeggen dat dat de heer Bou. is. Waarschijnlijk was hij intussen in een auto gestapt. In dit soort situaties melden we ons niet voor we de auto instappen. De heer Bou. is ook degene die zegt dat het een bekende is en dat we weten waar hij naartoe gaat. Ik wist dat op dat moment niet. De auto was geregistreerd op de woonplaats Scharwoude, maar betrokkene reed richting Heerhugowaard. Toen we St. Pancras uitreden, zijn we weer dichterbij achter betrokkene aangereden. We reden zo'n 30 meter achter hem. De 14.01 zat daar nog tussen. De achtervolging ging niet hard, maar het was niet mogelijk om in te halen. De wegen zijn daar te smal. De maximumsnelheid op deze wegen is 50 kilometer per uur. Op de Westtangent reden we rechts naast de 14.01. Dit is een tweebaansweg. We probeerden betrokkene in te halen, maar dit lukte niet omdat betrokkene bleef slingeren. We reden op dat moment niet harder dan 90 kilometer per uur. Ik weet niet hoeveel politieauto's achter betrokkene aanreden. Ik was enkel gefixeerd op de Opel van betrokkene en de 14.01. Het doel was nog steeds om betrokkene aan de kant te krijgen. Als dit was gelukt, dan hadden we betrokkene aangehouden op grond van rijden tijdens ontzegging, gevaarlijk verkeersgedrag, misschien rijden onder invloed van alcohol, rijden zonder verzekering en doorrijden na aanrijding. Als u mij vraagt of het druk was op de weg, kan ik u zeggen dat het in St. Pancras niet druk was. Verder kan ik het mij niet meer precies herinneren. We zijn wel enkele auto's tegengekomen. Onderweg heb ik ook politieauto's gezien. Deze auto's blokkeerden de weg niet. Ik weet niet precies wat zij daar wel deden. Behalve op de kruising Westerweg met Zuidtangent hadden de politieauto's geen zwaailichten aan. Toen wij de Reuzenpandasingel opreden, werd de weg weer smaller met verkeersgeleiders. De politieauto's moesten weer achter elkaar gaan rijden. De 14.01 heeft nog twee keer geprobeerd betrokkene in te halen. We reden toen met een snelheid van 80 kilometer per uur. Als u mij vraagt wat mijn collega op het bandje met druppel bedoelde, denk ik dat hiermee de hydraulische afzetting werd bedoeld. De heer M. is degene die zegt dat we linksom de rotonde op moesten rijden. Hij reed er daarom waarschijnlijk ook achteraan. Ik ken de rotonde en ik weet dat er een zijweg met een hydraulische afzetting is. We reden ongeveer tien meter achter betrokkene toen we de rotonde opreden. De 14.01 sloeg linksaf, waardoor wij achter betrokkene kwamen te rijden. Op dat moment nam ik afstand,

omdat betrokkene voor mijn gevoel geen kant meer op kon. Ik heb niet gezien waar de 14.01 reed, toen betrokkene rechtsaf sloeg. Ik heb mij geconcentreerd op de auto van betrokkene. Ik kan u daarom ook niet zeggen of de positie van de 14.01 de keuze van betrokken heeft kunnen beïnvloeden. Ik kan u wel zeggen dat betrokkene de bocht naar rechts vrij soepel nam. Toen hij rechtsaf sloeg, had ik weer het gevoel dat de achtervolging op dat moment ten einde was. Betrokkene kon immers geen kant meer op. Ik wist niet dat er voor de afzetting nog een zijweg was. Nadat ik zag dat de afzetting stuk was gereden, waren we betrokkene even kwijt. Hierna zagen we de Opel op het ijs liggen. Ik heb tijdens het voorval geen moment het gevoel gehad dat we de achtervolging moesten afblazen wegens te groot gevaar. We hoopten dat betrokkene een fout zou maken, waardoor hij tot stilstand zou komen. Ik heb geen speciale opleiding genoten voor het gebruiken van een auto als gewelddmiddel. Binnen onze regio zijn er nu richtlijnen ontwikkeld met betrekking tot achtervolgingen. Tijdens het voorval bestonden deze nog niet."

6. Politieambtenaar Wa. verklaarde op 10 september 1998 telefonisch tegenover een medewerker van het Bureau Nationale ombudsman het onderzoek, het volgende:

"Ik kan mij de achtervolging nog wel herinneren. Ik heb echter zelf niet hieraan deelgenomen. Ik kende de heer C. toen niet. Ik was die nacht wel in dienst. U deelt mij mee dat ik toen over de mobilfoon zou hebben gezegd dat de heer C. vuurwapengevaarlijk zou zijn. Ik kan mij niet herinneren dat ik dat heb gezegd. Als ik dat zou hebben gezegd dan betreft het informatie die ik op dat moment van een collega heb gekregen en die ik daarop via de mobilfoon heb doorgegeven aan de achtervolgende collega's. Ik ga er van uit dat dergelijke informatie juist is als die door een collega wordt verstrekt."

7. Op 22 september 1998 verklaarde politieambtenaar Bou. tegenover medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Tijdens de melding van de achtervolging bevond ik mij op het bureau Oost in Heerhugowaard. Ik was deze avond werkzaam als hulpofficier van justitie in district Oost. Collega H. was die avond hulpofficier van justitie in het district West. Op drukke avonden zijn er twee hulpofficieren van justitie in dienst. Ik hoorde via de mobilfoon dat er een achtervolging plaatsvond. Collega's B. en Ba. begaven zich vanuit het bureau Oost naar de achtervolging. Ik stapte bij collega M. in, op het moment dat we op de mobilfoon sirenes hoorden. Beide auto's worden op de band de auto's van Oost genoemd. In de auto hoorde ik de naam van de familie C., die ik al twintig jaar kende. Ik wist op dit moment nog niet precies of het J. of P. C. betrof. Zij staan overigens op dezelfde wijze bekend bij de politie. Voorts hoorde ik dat er een aanrijding met een politieauto had plaatsgevonden. Ik weet exact waar de familie C. woont. De naam C. is overigens bij het gehele korps bekend. Direct of van horen zeggen. Ik wist op dat moment niet exact waar J. C. woonde, maar toen ik het adres over de mobilfoon hoorde bij de tenaamstelling van de auto, was het mij duidelijk. Collega's B. en Ba. reden in de 21.01. M. en ik namen positie in bij de Smiths. Ik ben bekend met het feit dat betrokkene vuurwapengevaarlijk is. Ik heb eind jaren zeventig met betrekking tot vuurwapens met hem te maken gehad. Als u mij vraagt wie op de band 'denk aan vuurwapens' roept, moet ik zeggen dat ik dat niet weet. Ik ken Wa. niet. Nadat

betrokkene de dijk op ging, stapte M. uit de auto om mensen uit de richting Heerhugowaard te laten stoppen. Dit om aanrijdingen te voorkomen. De Dijk is namelijk erg smal en de uitvalsweg loopt aan de kanten erg steil af. Toen betrokkene langs kwam, reden er volgens mij twee auto's met zwaailicht en sirenes achter. Wij waren vervolgens de derde auto. De auto's reden tien tot twintig meter achter betrokkene met een snelheid van ongeveer tachtig kilometer per uur. Wij, als derde auto, konden de andere auto's goed bijhouden. Bij de overwegingen om de achtervolging door te laten gaan of eventueel af te blazen, waren de aanrijdingen, het vermoeden tot drank- en drugsgebruik, de matige snelheid van de achtervolging, en de gekozen route van betrokkene doorslaggevend. Ik vond een road-block echter een te zwaar middel. Ik ging er namelijk vanuit dat betrokkene, gezien zijn gekozen richting, later ingehaald zou kunnen worden. Als u mij vraagt waarom collega M. op de band (bij Sint Pancras) op de oproep 20.61, antwoordt met de mededeling dat we net zijn gepasseerd en terugrijden naar Ouddorp om betrokkene daar te pakken, moeten ik u zeggen dat dit M. niet geweest kan zijn. Wij stonden namelijk tien kilometer verderop en zijn niet gepasseerd. Ook had het voor ons geen nut om naar Ouddorp terug te rijden. Dit ligt namelijk bij Alkmaar. Als u mij vraagt of het de 10.61 was, die antwoordde, kan ik u zeggen dat dit mogelijk is. Ik ben degene die op de band zegt dat we voor Smiths staan. Dit is de eerste keer dat ik op de band te horen ben. Ik ben ook degene, die zegt dat we wisten waar betrokkene woonde. Op dat moment dacht ik aan de St. of bij zijn ouders. Ook omdat ik dacht te weten waar betrokkene woonde, besloot ik om niet over te gaan tot een road-block. Ik was echter niet van plan om de achtervolging te beëindigen, ook al wist ik dat hij achteraf was te traceren. Op de Broekerweg was het heel rustig met weinig tegenliggers. Ik hoopte dat we betrokkene op een gegeven moment zouden kunnen inhalen. Op de Zuidtangent of de Westtangent. Dit is niet over de mobilfoon besproken. Ik was wel bang dat betrokkene in de richting van de bioscoop zou rijden. Dit deed hij gelukkig niet. Op het moment was ik enigszins gedesoriënteerd met betrekking tot waar we reden. M. wist wel waar we ons bevonden. Mijn collega's hebben meerdere keren geprobeerd, ook via de linkerkant van de verkeersgeleiders op de Reuzenpandasingel, betrokkene in te halen. Dit is echter niet gelukt. Op de Reuzenpandasingel reden de politieauto's ongeveer zestig tot tachtig kilometer per uur. Ik kan mij de laatste rotonde niet herinneren. Ik dacht dat het een T-splitsing was. Tegen de tijd dat wij op de splitsing arriveerden en rechtsaf sloegen, had het ongeval al plaatsgevonden. Ik ben van mening dat de keuze van betrokkene niet is beïnvloed door mijn collega's."

8. Op 22 september 1998 verklaarde politieambtenaar M. tegenover medewerkers van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Ik was op de avond van het ongeval hondengeleider. Ik was op het bureau Oost te Heerhugowaard. Ik hoorde over de mobilfoon dat er een achtervolging plaatsvond. Op dat moment was dit ver weg van het bureau. Later hoorde ik dat de achtervolging onze kant op kwam. Ik hoorde enige paniek bij mijn collega's. Om die reden sprong ik, tezamen met collega Bou. in de auto om eventuele assistentie te verlenen. Ik ken de familie C. niet persoonlijk. Ik ben wel degene die op de band zei dat C. een bekende was. Ik wist niet dat

het om J. ging. Ik weet niet wat code 2 precies inhoudt. Ik weet wel dat ik dan meer oplettend moet zijn. Verder ben ik volgens mij degene geweest, die op de band zegt dat we net zijn gepasseerd en terug gaan via Westerweg naar Ouddorp. Ik begrijp echter niet wat ik daarmee bedoelde, omdat we op dat moment niet waren gepasseerd. De berichten op de mobilfoon volgend, heb ik postgevat bij de Smiths. Ik ben daar de auto uitgegaan om andere weggebruikers tegen te houden. Vervolgens kwam betrokkene langs. Hij creëerde op dat moment een zeer gevaarlijke situatie, reed bijna een bejaard echtpaar aan, en verloor bijna de macht over het stuur. Hierna zijn we achter de andere dienstauto's aangereden, om te kijken hoe de achtervolging vervolgens verliep. Als betrokkene uit zijn auto zou zijn gevlucht, zou ik als hondengeleider hebben kunnen assisteren. Bij de Smiths heb ik eraan getwijfeld om betrokkene met de auto een "tik" te geven. Ik ken echter de richtlijnen van de leiding van het korps, waarin wordt vermeld dat zo weinig mogelijk risico moet worden gelopen tijdens een achtervolging. De exacte toedracht van de achtervolging was mij op het moment niet bekend. Ik wist via de mobilfoon wel dat betrokkene meerdere dienstauto's had aangereden en stoptekens had genegeerd. Ik weet niet hoever ik vlak voor de rotonde op de Reuzenpandasingel achter betrokkene aanreed. Er reden meerdere dienstauto's voor me. De eerste auto reed vlak achter de betrokkene. Ik meen mij zelfs te herinneren dat ik nog ben ingehaald door een dienstauto. Op de Middenweg, voor mij gezien links van de rotonde, stond een opvallende politieauto in een parkeervak. Ik vermoed dat dit collega B. was, die een andere route had genomen. Ik vermoed dat betrokkene deze auto ook heeft zien staan en heeft besloten rechtsaf te gaan. Op de band zeg ik dat betrokkene zichzelf stuk rijdt op de druppel. Ik heb hiermee bedoeld dat betrokkene zich vast zou rijden en zou worden gedwongen te stoppen, vanwege de bussluis (de piramide). Het is algemeen bekend dat op die weg een piramide was geplaatst." 9. Politieambtenaar B. verklaarde op 26 oktober 1998 telefonisch tegenover een medewerker van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Ik weet mij de achtervolging van de heer C. nog wel te herinneren. Ik had die nacht dienst samen met mevrouw Ba. Ik was toen bestuurder van een opvallende politieauto. Over de mobilfoon hoorden wij van de achtervolging. Toen dit in de buurt van Heerhugowaard kwam hebben we de kruising met de N242 beveiligd. We hebben de kruising niet afgezet, maar alleen het verkeer daar tegengehouden zodat de achtervolgde auto vrij baan had. Op het moment dat wij hoorden dat de auto een woonwijk van Heerhugowaard inreed, hebben wij met de auto positie ingenomen op de kruising van de Amstel met de Middenweg. Het was de bedoeling deze kruising af te zetten als de auto onze kant zou opkomen. De achtervolgde auto had dan geen kant meer uitgekund. Wij stonden wel zo ver van de rotonde op de kruising van de Reuzenpandasingel en de Middenweg dat wij geen zicht op de rotonde hadden. Het was ook niet mogelijk om ons te zien staan als je over de Reuzenpandasingel aan kwam rijden. Ik weet dat er op de Middenweg een hydraulische piramide staat waardoor de achtervolgde auto alleen maar onze kant heen moest komen als hij weer uit die woonwijk zou komen. De piramide staat doorgaans omhoog. Het is mij bekend dat een auto die toch over de omhoogstaande piramide heenrijdt, niet meer verder kan omdat er dan grote schade aan de auto ontstaat. U deelt mij mee dat een collega u

heeft meegedeeld dat hij heeft gezien dat op de Middenweg, ter hoogte van de rotonde met de Reuzenpandasingel, een politieauto heeft stilgestaan. Ik weet niet wie de bestuurder van die politieauto is geweest. Ik weet zeker dat ik dat niet ben geweest. Toen wij over de mobilfoon hoorden van het noodlottige ongeval op de Middenweg, ben ik samen met mevrouw Ba. daar ook naartoe gegaan. Ik heb op de Middenweg voor de rotonde geen andere politieauto gezien. Na het ongeval heb ik samen met mevrouw Ba. de familie C. in kennis gesteld van het overlijden van de heer C. "

10. Politieambtenaar Ba. verklaarde op 6 november 1998 telefonisch tegenover een medewerker van het Bureau Nationale ombudsman het volgende:

"Ik kan mij de achtervolging nog wel herinneren. Ik had die avond dienst met mijn collega B. en wij reden in de 21.01. Toen de achtervolgde auto met diverse politieauto's erachteraan in de richting van Heerhugowaard kwam, hebben we de kruising van de Broekerweg met de Westerweg afgezet. Wij hebben daar het verkeer tegengehouden, zodat er geen ongelukken konden gebeuren als het geheel langskwam. Ik heb toen gezien dat er een goudkleurige auto, het merk weet ik niet meer, over de Broekerweg met hoge snelheid langskwam en rechtdoor in de richting van Heerhugowaard reed. Ik weet niet meer hoe hard hij reed. Ik weet ook niet meer hoeveel politieauto's achter de auto aanreden en ik weet ook niet meer hoe dicht er achter die auto werd aangereden. Wij hoorden dat de achtervolging zich rechtsaf de Westtangent op voortzette. Ik ben toen samen met mijn collega B. via de Smaragd en de Amstel naar de Middenweg gereden. Wij dachten dat de achtervolgde auto mogelijk die kant op zou kunnen gaan. Op het moment dat we bij de Middenweg waren hoorden we dat hij inderdaad die kant opkwam. Ik heb toen gezien dat de achtervolgde auto op de rotonde van de Reuzenpandasingel met de Middenweg rechtsaf in de richting van de bussluis reed in plaats van onze kant op. Ik zag dat aan de lichten van de diverse auto's. We waren er niet echt vlakbij. Ik weet niet precies meer hoe ver we van de rotonde waren. De afstand tussen de Amstel en de rotonde op de Middenweg is ongeveer 1 kilometer. Ik weet niet meer of we op de hoek van de Amstel en de Middenweg hebben stilgestaan. Ik weet wel vrijwel zeker dat we niet op de bushalte op de Middenweg hebben stilgestaan. Toen het ongeluk was gebeurd zijn we direct daarheen gegaan. Er waren toen al diverse politieauto's ter plaatse. Ik weet niet meer hoeveel dat er waren. Wij hebben niet feitelijk deelgenomen aan de achtervolging."

G.

Nadere reactie verzoekers Bij brief van 14 december 1998 reageerden verzoekers op de verklaringen van de betrokken ambtenaren. Zij deelde onder meer mee:

"Dat ze (de verklaringen van de betrokken ambtenaren; N.o.) afwijken van de eerste rapporten is punt 1. Sommige agenten weten zich niet zoveel te herinneren van de achtervolging. Wij denken dat, als je een achtervolging doet met dodelijke afloop dit nooit meer vergeet. Dus daar bedoelen wij mee, dat het niet bestaat van iets vergeten en niet meer weten. De Hoofdofficier van Justitie (...) heeft gezegd, dat ze de achtervolging meerdere malen hadden kunnen doen staken. Haar gedachten gingen uit naar de dienstdoende chef van politie Bou. en de meldkamer. Waarom heeft zij de politieagenten de handen boven het hoofd gehouden? Ook de agenten die niet weten wat code c 2

betekent dus geen opleiding daarvoor gehad hebben. Ook niet geschikt waren aan een achtervolging deel te nemen. Ook in deze rapporten wordt het verleden erbij gehaald van onze zoon. Wat toch niets met deze zaak te maken had. De bijna twee aanrijdingen zoals beschreven, zijn in de eerste rapporten niet genoemd. De politie had daar de achtervolging al af moeten blazen. Maar in plaats daarvan werden de kruispunten afgezet. Zodat onze zoon geen andere keus meer had. Ook hadden zij de weg naar de fatale pylon af moeten sluiten. Daarom vinden wij dat ze onze zoon heel bewust die richting op gestuurd hebben. Ook uit de verklaring van de heer =Bo.= Die meerdere malen aan een achtervolging had deelgenomen; vertelde hij dat deze achtervolging niet centraal geleid werd. D.W.Z. voor ons; zonder dat de meldkamer zich niet de moeite nam de achtervolging te laten stoppen. Dat was dan ook wat de Hoofdofficier van Justitie (...) bedoelde. Zo lieten ze de dienstdoende agenten eigen rechter spelen. Met alle nadelige gevolgen van dien. Nu zijn de regels veranderd ten opzichte van achtervolgingen. Dat zegt ons genoeg, wij vinden dat ze fout gehandeld hebben. Maar ja, als het kalf verdronken is dempt men de put."

Beoordeling

Inleiding Op 10 januari 1997 vond 's avonds laat in de omgeving van Alkmaar een achtervolging met politieauto's van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord van verzoekers' zoon/familielid C. plaats. Hierbij is C. dodelijk verongelukt.

A.

Ten aanzien van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord

1.1. In de eerste plaats klagen verzoekers er over dat ambtenaren van het regionale politiekorps NoordHolland Noord hun zoon/familielid C. hebben achtervolgd. Nadat de politie had geconstateerd dat C. met een te hoog gericht staande koplamp had gereden, had hij een stopteken van de politie genegeerd. Volgens verzoekers had de politie kort daarna het kenteken van zijn auto kunnen noteren, waarop zij C. hadden kunnen laten rijden en hem de volgende dag over de overtreding hadden kunnen aanspreken, aldus verzoekers.

1.2. De politie dient zich bij haar reactie op een situatie waarbij iemand zich onttrekt aan een (verkeers)controle of aan een staande- of aanhouding, te houden aan de vereisten van proportionaliteit en subsidiariteit. Indien de reactie bestaat uit het instellen van een achtervolging, dan dienen de hierbij betrokken politieambtenaren, voordat de achtervolging wordt ingezet en ook tijdens de achtervolging, voortdurend een afweging te maken tussen het met de achtervolging beoogde doel en het gevaar dat het achtervolgen oproept of kan oproepen voor de direct daarbij betrokkenen en voor derden. Deze afweging dient ook het gebruik te omvatten van de middelen om het achtervolgde voertuig tot staan te brengen, zoals onder meer het afzetten of blokkeren van een weg en het aanrijden van het achtervolgde voertuig. Tijdens een achtervolging dienen de leiding en de coördinatie te liggen bij een leidinggevende functionaris die niet deelneemt aan de achtervolging. Deze dient zijn taak bij voorkeur vanuit de meldkamer te vervullen. Deze leidinggevende functionaris dient te beslissen of de achtervolging moet worden voortgezet en op welke

wijze dit dan dient te gebeuren. Voor die beslissing zijn onder meer de volgende omstandigheden van belang: de aard van de feiten waarvoor een betrokkene werd gecontroleerd, staande gehouden of aangehouden; de feiten die alle betrokkenen tijdens de achtervolging begaan; de feiten die de betrokken politieambtenaren intussen over de achtervolgde persoon bekend worden; de omstandigheden waaronder de achtervolging plaatsvindt en de ervaring, de (rij)vaardigheid en de geoefendheid van de bestuurder(s) van het/de betrokken politievoertuig(en). Een achtervolging in een geval als dit dient bij voorkeur plaats te vinden met maximaal twee politieauto's. De overige assisterende politievoertuigen dienen een beveiligende en begeleidende taak te hebben, aangestuurd door de leidinggevende functionaris of door de meldkamer.

1.3. De beheerder van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord heeft meegedeeld dat er voldoende aanleiding had bestaan om te proberen de bestuurder van de auto tot stoppen te dwingen. Bepalend daarvoor waren geweest het gevaarzettende verkeersgedrag, alsmede het vermoeden dat de bestuurder alcoholhoudende drank had gebruikt en het feit dat door zijn rijgedrag andere weggebruikers in gevaar werden gebracht. Op grond daarvan had de bestuurder als verdachte kunnen worden aangemerkt en diende hij te worden aangehouden. Voorts was de identiteit van de bestuurder nog niet vastgesteld en had hij zich onttrokken aan zijn staandehouding, aldus de korpsbeheerder.

1.4. De bij de staandehouding betrokken ambtenaren S. en L. hebben meegedeeld dat de aanleiding tot het geven van een stopteken was geweest dat het voertuig van C. een verblindend koplicht had gevoerd. Zij hadden de bestuurder een stopteken gegeven, ter controle van de naleving van de bepalingen van de wegenverkeerswetgeving. Deze controle had volgens de betrokken ambtenaren eveneens tot doel gehad om bij de bestuurder een blaastest af te nemen, om vast te stellen of hij alcoholhoudende drank had gebruikt. Toen die bestuurder geen gevolg gaf aan het stopteken, hadden L. en S. met behulp van het zwaailicht en sirene hem erop attent gemaakt dat de politie achter hem aanreed. C. was echter door blijven rijden, had zijn snelheid verhoogd en had daarbij diverse rode verkeerslichten genegeerd. S. en L. hebben meegedeeld dat zij achter C. aan zijn blijven rijden, mede omdat hij hun door slingerend te rijden geen gelegenheid had gegeven om hem te passeren. Voorts hadden zij binnen de bebouwde kom van St. Pancras C. uit laten lopen, in verband met de aanwezigheid van veel kruisingen en de breedte van de weg. Bij een rotonde op een driesprong in Heerhugowaard waren S. en L. linksom gereden, met het doel vóór de betrokkene te komen. C. was echter rechtsaf de weg opgereden waar een zogenoemde bussluis aanwezig was en omhoog stond. Hij had daar met onverminderde snelheid de bussluis geraakt en was vervolgens over de kop geslagen.

1.5. Op grond van het ingestelde onderzoek staat het volgende vast. Politieambtenaren S. en L. hadden C. een stopteken gegeven om hem staande te houden naar aanleiding van een te hoog afgestelde koplamp van de door hem bestuurde auto. C. had geen gevolg gegeven aan dit stopteken en was vervolgens doorgereden. L. en S. hadden hierop de achtervolging ingezet en hadden mobilofonisch verzocht om assistentie. De meldkamer Alkmaar van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord heeft daarna L. en S.

meegedeeld dat de auto die C. bestuurde niet was verzekerd en niet was APK-gekeurd. C. had daarna diverse verkeersovertredingen gepleegd, waaronder het negeren van rode verkeerslichten. De meldkamer deelde aan L. en S. mee dat degene op wiens naam de achtervolgde auto was gesteld een ontzegging van de rijbevoegdheid had, en voorts dat deze persoon in het herkenningssysteem van de politie stond geregistreerd als harddruggebruiker. Nadat C. na een slippartij in de middenberm van de weg nagenoeg tot stilstand was gekomen, blokkeerden de assisterende politieambtenaren Sa. en Bo. met een opvallende politieauto zijn verdere doorgang. Politieambtenaar Wa. had op dat moment via de mobilofoon meegedeeld dat C. mogelijk vuurwapengevaarlijk kon zijn. Nadat C. met zijn auto de politieauto van Sa. en Bo. had aangereden en had weggeduwd, had hij zijn weg kunnen vervolgen. L., S., Sa. en Bo. hadden hierop met twee politieauto's de achtervolging op C. verder voortgezet. L. en S. hadden kort daarna getracht hem met behulp van de politieauto in de berm van de weg te drukken, wat niet was gelukt. C. was na de aanrijding die hierbij had plaatsgevonden nogmaals doorgereden. De eveneens assistentieverlenende politieambtenaren P. en W. sloten op dat moment eveneens aan bij de achtervolging. Kort hierna hadden L. en S. de achterzijde van de auto van C. aangereden om hem tot staan te brengen, wat eveneens niet was gelukt. Nadat C. door de bebouwde kom van St. Pancras en richting Heerhugowaard was gereden, hadden politieambtenaren M. en Bou., die een kruising hadden afgezet, zich bij de achtervolging aangesloten. Voorts hadden B. en Ba. op een andere kruising het overige verkeer stilgezet. Bij een rotonde op een driesprong in Heerhugowaard was C. rechtsaf een weg ingereden waar een mechanische bussluis aanwezig is die in werking was. Hij was tegen de bussluis aangereden, waarna hij dodelijk verongelukte.

1.6. Politieambtenaren L. en S. waren op grond van artikel 4 van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) bevoegd C. staande te houden in verband met de verkeerd afgestelde koplamp (zie **ACHTERGROND**, onder A.3.). Zij hebben C. dan ook daartoe een stopteken kunnen geven. L. en S. konden daarna in redelijkheid beslissen C. te achtervolgen nadat C. had getracht zich te onttrekken aan deze staandehouding. Immers, de WAHV bepaalt dat het voorkeur verdient een kennisgeving van beschikking in verband met de geconstateerde gedraging aan een bestuurder uit te reiken (zie **ACHTERGROND**, onder A.2.). Voorts had de bestuurder door niet te voldoen aan het stopteken een nieuw feit begaan (zie **ACHTERGROND**, onder B.3. en onder C.). Toen L. en S. kort daarna van de meldkamer hadden vernomen dat het voertuig van C. niet was verzekerd en niet was gekeurd, C. vervolgens rode verkeerslichten had genegeerd en zich kennelijk opzettelijk had onttrokken aan de staandehouding, konden zij besluiten C. te blijven achtervolgen, met het doel hem staande te houden. Nadat C. een politievoertuig had aangereden en zijn weg verder had vervolgd, had C. daarmee nogmaals nieuwe feiten begaan die het verder achtervolgen van hem konden rechtvaardigen. Immers, C. had zich toen naast de vermelde verkeersovertredingen schuldig gemaakt aan misdrijven (zie **ACHTERGROND**, onder B.1. en D.). Voorts beschikten de achtervolgende politieambtenaren kort hierna over informatie dat de tenaamgestelde van de auto een ontzegging van de rijbevoegdheid was opgelegd

(zie **ACHTERGROND**, onder B.2.) en dat hij mogelijk vuurwapengevaarlijk was. Dit gaf eveneens reden om de betreffende auto te blijven achtervolgen, met het doel de bestuurder daarvan staande en aan te houden. Hierbij speelt eveneens een rol dat de identiteit van de bestuurder van de auto niet was vastgesteld. Voorts was het niet onjuist dat politieambtenaren die niet (direct) aan de achtervolging hadden deelgenomen enkele kruispunten hebben afgezet om de veiligheid van het overige verkeer te waarborgen. Gelet op het voorgaande en gelet op wat vaststaat en wat onder 1.2 is overwogen, heeft de politie kunnen beslissen C. te (blijven) achtervolgen. De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

2.1. In de tweede plaats klagen verzoekers over de wijze waarop deze achtervolging heeft plaatsgevonden. Volgens verzoekers was de achtervolging overdreven en onnodig. Verzoekers waren van mening dat de politie had geweten dat C. de bestuurder van de auto was geweest. De politie had met vijf politieauto's een overdreven kloppjacht op C. gehouden en had hem gedirigeerd naar de plaats waar hij was verongelukt. De politie had hiermee eigen rechter gespeeld en was schuldig aan het verongelukken van C., aldus verzoekers.

2.2. De korpsbeheerder heeft in dit verband meegedeeld dat C. als verdachte kon worden aangemerkt mede door zijn gevaarzettende verkeersgedrag, omdat het vermoeden bestond dat hij onder invloed van alcoholhoudende drank verkeerde, en omdat door zijn rijgedrag andere verkeersgebruikers in gevaar werden gebracht. Voorts heeft de korpsbeheerder meegedeeld dat de identiteit van de bestuurder van de achtervolgde auto niet was vastgesteld. De korpsbeheerder was van mening dat de achtervolging beperkt was gebleven omdat aan de daadwerkelijke achtervolging door twee politieauto's werd deelgenomen. De korpsbeheerder heeft voorts meegedeeld dat andere politie-eenheden behulpzaam waren geweest door het afzetten van kruisingen ten behoeve van het waarborgen van de veiligheid van het overige verkeer. Ten slotte heeft de korpsbeheerder meegedeeld dat hij de mening deelde van de hoofdofficier van justitie dat de achtervolging niet was uitgemond in het opjagen van C. en dat het dodelijk verongelukken van C. de politie niet te verwijten was.

2.3. Politieambtenaar Sa. heeft meegedeeld dat hij de naam C. had herkend in verband met de Opiumwet en in verband met vuurwapens. Politieambtenaar Bou. heeft verklaard dat hij de familie C. kende in verband met verdovende middelen. De overige bij de achtervolging van C. betrokken politieambtenaren hebben verklaard dat zij de naam C. niet hadden gekend.

2.4. Het staat voldoende vast dat geen van de achtervolgende politieambtenaren C. hadden herkend. Indien dit wel het geval zou zijn geweest, had dit overigens niet de noodzaak tot staande- danwel aanhouden van C. weggenomen. Het weggrijden van C. gaf namelijk voor de betrokken politieambtenaren voldoende aanleiding te veronderstellen dat een controle van C. mogelijk andere feiten aan het licht had kunnen brengen, gelet op de informatie die zeer kort na het weggrijden van C. bekend was geworden. Voorts staat vast dat het afzetten van enkele kruispunten alleen de veiligheid van het overige verkeer tot doel heeft gehad. Daarbij heeft de politie enkele kruisingen afgezet op ruime afstand van

de plaats waar C. uiteindelijk is verongelukt. Het is voorts niet aannemelijk geworden dat de politie C. heeft gedwongen de weg in te rijden waar de bussluis was geplaatst. Het staat voldoende vast dat C. op de rotonde vlak vóór de bussluis zelfstandig de keuze heeft gemaakt om daar rechtsaf in de richting van de bussluis te rijden. C. had namelijk de vrije keuze gehad om de rotonde aan de linkerzijde op te rijden, omdat hij als eerste bij de rotonde was aangekomen en omdat de politieauto's achter hem hadden gereden. Het staat vast dat, op het moment dat C. rechtsaf was geslagen, hij niet had kunnen zien dat de eerste van de achtervolgende politieauto's de rotonde linksom had genomen. Voorts had C. hierna nog de keuze gehad om te stoppen, te meer omdat de politieambtenaren hem toen afstand hebben laten nemen omdat zij hadden gedacht dat hij vóór de bussluis zou stoppen. Het valt de achtervolgende politieambtenaren dan ook niet te verwijten dat C. tegen de bussluis is aangereden. De onderzochte gedraging is ook in zoverre behoorlijk 2.5. Ten aanzien van het met een politieauto aanrijden van de door C. bestuurde auto wordt het volgende overwogen. Zoals de hoofdofficier van justitie heeft meegedeeld, dient dit te worden aangemerkt als een vorm van geweldgebruik, die dient te voldoen aan de vereisten van proportionaliteit en subsidiariteit (zie **ACHTERGROND**, onder F.). Gelet op het feit dat C. een politieauto had aangereden toen deze hem de weg had versperd en omdat hij door deze aanrijding te maken enkele misdrijven had gepleegd, konden de betrokken politieambtenaren hem op dat moment als verdachte aanmerken (zie **ACHTERGROND**, onder E.). Zij waren daarmee bevoegd hem als verdachte staande en aan te houden. Gelet op de wijze waarop C. had getracht zich aan de staandehouding te onttrekken, konden de betrokken politieambtenaren in redelijkheid besluiten hem na de eerste aanrijding met behulp van de politieauto klem te rijden. Dat L. en S. door middel van het klemrijden van C. hadden getracht hem alsnog tot staan te brengen, is te meer gerechtvaardigd omdat zij op dat moment beschikten over informatie dat de tenaamgestelde van de auto een ontzegging van de rijbevoegdheid was opgelegd (zie **ACHTERGROND**, onder B.2.) en mogelijk vuurwapengevaarlijk was. Eveneens valt om die reden te rechtvaardigen dat L. en S. even later hebben getracht C. tot staan te brengen door hem aan de achterzijde aan te rijden. Hieraan doet niet af dat de betrokken ambtenaren niet speciaal waren geoefend in het op deze wijze gebruiken van geweld (zie **ACHTERGROND**, onder F.2.). Er is namelijk niet gebleken dat de wijze waarop het geweld is gebruikt onbeheerst of disproportioneel is geweest. De onderzochte gedraging is in zoverre eveneens behoorlijk

2.6. Ten overvloede wordt het volgende overwogen. De korpsbeheerder heeft meegedeeld dat twee politieauto's daadwerkelijk aan de achtervolging hebben deelgenomen. Uit het onderzoek is echter gebleken dat na korte tijd drie en tegen het eind van de achtervolging vier politieauto's achter C. hebben aangereden. Het had echter in de rede gelegen dat het derde en vierde politievoertuig zich bezig hadden gehouden met de beveiliging van het overige verkeer danwel afzetten van mogelijk te volgen routes. Voorts blijkt uit de weergave van de geluidsband dat de meldkamer een onvoldoende coördinerende en sturende rol heeft gespeeld. De meldkamer heeft zich slechts beziggehouden met het berichtenverkeer, zonder dat daarbij aanwijzingen werden gegeven met het doel invloed

op het verloop van de achtervolging uit te oefenen. Dit is niet juist. Bovendien is uit het onderzoek gebleken dat de voor het bewakingsgebied verantwoordelijk leidinggevende Bou. zelf heeft deelgenomen aan de achtervolging en slechts eenmaal over de mobilfoon heeft meegedeeld dat de betrokkenen geen 'gekke dingen moesten doen wat betreft aanrijdingen'. Voorts heeft Bou. tweemaal meegedeeld dat hij wist wie de achtervolgde bestuurder was en waar hij naartoe ging, zonder dat hij daarbij heeft meegedeeld wie het betrof en waar die persoon heenging. Dit is eveneens niet juist. Het voorgaande betekent echter niet dat het instellen van de achtervolging en de wijze waarop de achtervolging heeft plaatsgevonden, dient te worden afgekeurd.

B.

Ten aanzien van het arrondissementsparket te Alkmaar

1. Voorts klagen verzoekers erover dat de hoofdofficier van justitie te Alkmaar in haar brief van 12 september 1997 heeft geconcludeerd dat de politie adequaat heeft gehandeld.
2. Gelet op hetgeen hiervoor onder I. is geoordeeld, heeft de hoofdofficier van justitie te Alkmaar in redelijkheid kunnen concluderen dat de politie bij de achtervolging adequaat heeft gehandeld. De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Noord-Holland Noord (de burgemeester van Alkmaar), is niet gegrond. De klacht over de onderzochte gedraging van het arrondissementsparket te Alkmaar, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Justitie, is niet gegrond.

BIJLAGE ACHTERGROND

A.

Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV)

1. Artikel 3 luidde ten tijde van de onderzochte gedraging onder meer:

"De (...) aangewezen ambtenaren die met het toezicht op de naleving van de in artikel 2, eerste lid, bedoelde voorschriften zijn belast, zijn bevoegd, ten einde te kunnen vaststellen of een gedraging is verricht of indien zij hebben vastgesteld dat een gedraging is verricht, de daarbij betrokkene staande te houden (...)."
2. Artikel 4 luidde ten tijde van de onderzochte gedraging onder meer:

"Zo mogelijk wordt aanstonds een aankondiging van de beschikking uitgereikt aan degene tot wie zij zich richt (...)."
3. Het rijden met een te hoog afgestelde (verblindende) koplamp is een gedraging die is genoemd in de Bijlage 2 van de WAHV, waardoor deze onder het (afdoenings-)regime van de WAHV valt.

B.

Wegenverkeerswet 1994

1. Artikel 7:
 - "1. Het is degene die bij een verkeersongeval is betrokken of door wiens gedraging een

verkeersongeval is veroorzaakt, verboden de plaats van het ongeval te verlaten indien:

a. bij dat ongeval, naar hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden, (...) letsel of schade aan een ander is toegebracht; (...)

2. Het eerste lid, aanhef en onderdeel a, is niet van toepassing op degene die op de plaats van het ongeval behoorlijk de gelegenheid heeft geboden tot vaststelling van zijn identiteit en, voor zover hij een motorrijtuig bestuurde, tevens van de identiteit van dat motorrijtuig."

2. Artikel 9 eerste lid:

"Het is degene die weet of redelijkerwijs moet weten dat hem bij rechterlijke uitspraak de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen is ontzegd, verboden gedurende de tijd dat hem die bevoegdheid is ontzegd, op de weg een motorrijtuig te besturen of als bestuurder te doen besturen."

3. Artikel 160:

"Op de eerste vordering van de in artikel 159 bedoelde personen is de bestuurder van een motorrijtuig verplicht dat motorrijtuig te doen stilhouden."

4. Artikel 176:

"(...) Overtreding van de artikelen 7, eerste lid, (...) 9, eerste (...) lid (...) wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste drie maanden of geldboete van de derde categorie."

5. Artikel 177 Wvw:

"1. Overtreding van:

a. de artikelen (...) 160, (...) (...) wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie."

6. Artikel 178:

"1. De in de artikelen (...) 176 strafbaar gestelde feiten zijn misdrijven.

2. De in artikel 177 strafbaar gestelde feiten zijn overtredingen."

C. Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Artikel 83:

"Weggebruikers zijn voorts verplicht te stoppen indien hen een stopteken wordt getoond dat bestaat uit een rode lamp dan wel uit een aan een politievoertuig aangebrachte transparant, waarin de woorden 'stop' of 'stop politie' in rode letters tegen donkere achtergrond worden verlicht."

D.

Wetboek van Strafrecht Artikel 184, eerste lid:

"Hij die opzettelijk niet voldoet aan een bevel of een vordering, krachtens wettelijk voorschrift gedaan door een ambtenaar met de uitoefening van enig toezicht belast of door een ambtenaar belast met of bevoegd verklaard tot het opsporen of onderzoeken van strafbare feiten, alsmede hij die opzettelijk enige handeling, door een van die ambtenaren ondernomen ter uitvoering van enig wettelijk voorschrift, belet, belemmert of verijdelt, wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie."

E. Wetboek van Strafvordering

Artikel 27 Sv:

"Als verdachte wordt vóórdat de vervolging is aangevangen, aangemerkt degene te wiens aanzien uit feiten of omstandigheden een redelijk vermoeden van schuld aan eenig strafbaar feit voortvloeit." Dit artikel stelt aan de mate van verdenking niet de eis van een 'ernstig' vermoeden, maar eist wèl dat het vermoeden van schuld (het 'gedaan hebben') moet steunen op feiten of omstandigheden en dat dit vermoeden bovendien naar objectieve maatstaven gemeten 'redelijk' dient te zijn, dat wil zeggen "niet enkel in de oogen van den opsporingsambtenaar doch redelijk op zichzelf" (Memorie van Toelichting). Een redelijk vermoeden alleen op basis van subjectief inzicht is niet voldoende.

F.

Geweldgebruik

1. Artikel 8, eerste lid van de Politiewet 1993:

"De ambtenaar van politie die is aangesteld voor de uitvoering van de politietaak is bevoegd in de rechtmatige uitoefening van zijn bediening geweld te gebruiken, wanneer het daarmee beoogde doel dit, mede gelet op de aan het gebruik van geweld verbonden gevaren, rechtvaardigt en dat doel niet op een andere wijze kan worden bereikt. Aan het gebruik van geweld gaat zo mogelijk een waarschuwing vooraf."

2. Ingevolge artikel 4 van de Ambtsinstructie voor de politie, de Koninklijke marechaussee en de buitengewoon opsporingsambtenaar is het gebruik van geweld uitsluitend toegestaan aan een ambtenaar:

"a. aan wie dat gewelddmiddel rechtens is toegekend, voor zover hij optreedt ter uitvoering van de taak met het oog waarop het gewelddmiddel hem is toegekend, en b. die in het gebruik van dat gewelddmiddel is geoefend."