

# INHOUDSTAFEL

---

<b>I. ONDERZOEK NAAR HET RIJGEDRAG EN DE ONGEVALLLEN MET DIENSTVOERTUIGEN</b>	<b>1</b>
<b>1. OPDRACHT</b>	<b>1</b>
<b>2. PROBLEEMSTELLING</b>	<b>1</b>
<b>3. ONDERZOEK</b>	<b>1</b>
3.1. Voorafgaande werkzaamheden	1
3.2. Gestelde onderzoeksdaden	2
3.2.1. Analyse van het wettelijk kader	2
3.2.2. Onderzoek van de databank van het Vast Comité P	2
3.2.3. Gegevens van de Tuchtraad	2
3.2.4. Gegevens bewaard door de communicatie- en informatiecentra (CIC)	3
3.2.5. Inzameling van gegevens betreffende verkeersongevallen bij de lokale en de federale politie	3
3.2.6. Kwalitatief onderzoek bij de politiezones en eenheden van de federale politie betreffende de problematiek van verkeersongevallen en de wijze waarop leden van de politiediensten dienstvoertuigen besturen	4
3.2.7. Risicoanalyse	5
3.2.8. Gesprekken met de belanghebbende partijen	6
3.2.9. Inzameling van documentaire gegevens	7
3.2.10. Benchmarking: internationaal luik	7
<b>4. ANALYSE</b>	<b>8</b>
4.1. Wettelijk kader	8
4.2. Analyse van de databank van het Vast Comité P	11
4.2.1. Methode 1: op basis van de inbreuken- of feitencodes	11
4.2.2. Methode 2: op basis van trefwoorden in de samenvatting van de klachten	12
4.2.3. Synthese van de twee methodes	12
4.3. Analyse van het jaarverslag 2009 van de Tuchtraad	14
4.4. Exploitatie van de gegevens van de CIC's	16
4.5. Kwantitatieve analyse: verkeersongevallen gemeld door de lokale en de federale politie	17
4.5.1. Analyse van de gegevens met betrekking tot ongevallen (gemeld via het onderzoek) van de politiezones	17
4.5.2. Analyse van de gegevens met betrekking tot ongevallen (gemeld via het onderzoek) van de federale politie	21
4.6. Kwalitatieve analyse: resultaten van de bevraging van de politiediensten	23
4.6.1. Genomen maatregelen	24
4.6.2. Opleiding inzake rijgedrag in het algemeen	24
4.6.3. Opleiding high velocity	27
4.6.4. Instructies en richtlijnen	27
4.6.5. Bepaling van de situaties die een dringende verplaatsing vereisen	30
4.6.6. Procedures en processen met betrekking tot het besturen van dienstvoertuigen	30
4.6.7. Goede praktijken inzake het besturen van dienstvoertuigen tijdens dringende prioritaire opdrachten	32
4.6.8. Maatregelen en sancties	33
4.7. Risicoanalyse voor de politiezones	34
4.7.1. Doelstelling en methodologie	34
4.7.2. Vaststellingen	36
4.8. Analyse van de gesprekken gevoerd in het kader van het onderzoek	37
4.8.1. Directie van de opleiding van de federale politie	37
4.9. Dienst DAR/GIS – problematiek van de politie-escortes	40

4.10.	Analyse van de geschreven pers -----	41
4.11.	Analyse van de parlementaire vragen-----	42
4.12.	Overzicht van de problematiek op internationaal niveau-----	42
4.12.1.	Opvolging van de problematiek van verkeersongevallen waarbij politievoertuigen betrokken zijn.....	43
4.12.2.	Welke aspecten worden in aanmerking genomen (aantal ongevallen, type voertuig, omstandigheden,...)? .....	43
4.12.3.	Evolutie van het aantal ongevallen waarbij de afgelopen jaren politievoertuigen betrokken waren.....	44
4.12.4.	Gebruik van opvolgingsindicatoren .....	44
4.12.5.	Bijzondere aandacht voor de problematiek van de ongevallen in prioritaire opdracht (ongevallen waarbij een politievoertuig betrokken is waarvan het geluidstoestel en de blauwe zwaailichten in werking waren). .....	44
4.12.6.	Voorwaarden om een politievoertuig te besturen 1) in het algemeen; 2) in dringende opdracht.....	45
4.12.7.	Bijzondere opleiding om een politievoertuig te besturen.....	45
4.12.8.	Formele richtlijnen betreffende rijden in dringende situaties.....	46
4.12.9.	Voortgezette opleidingen .....	46
4.12.10.	Mogelijkheid tot uitsluiting.....	47
4.12.11.	Technische oplossingen om verkeersongevallen te voorkomen of te vermijden dat er misbruik wordt gemaakt van de dringende opdracht (blauwe zwaailichten en geluidstoestel).....	47
4.12.12.	Goede praktijken.....	48
<b>5.</b>	<b>CONCLUSIE(S)</b> _____	<b>48</b>
5.1.	Wettelijk kader-----	48
5.2.	Problematiek van de verkeersongevallen met dienstvoertuigen-----	48
5.2.1.	Aantal ongevallen en omstandigheden waarin ze zich voordoen.....	49
5.3.	Besturen van dienstvoertuigen-----	49
5.3.1.	Verstreckte rijopleidingen.....	50
5.4.	Visie op de verstreckte rijopleiding -----	52
5.5.	Instructies en richtlijnen gegeven in de politiediensten -----	53
5.6.	Procedures en processen inzake het besturen van dienstvoertuigen -----	53
5.7.	Maatregelen en sancties in geval van misbruik-----	54
5.8.	Vergelijking met het buitenland -----	55
<b>6.</b>	<b>GOEDE PRAKTIJKEN</b> _____	<b>55</b>
<b>7.</b>	<b>AANBEVELINGEN</b> _____	<b>56</b>
<b>8.</b>	<b>BIJLAGEN</b> _____	<b>58</b>

# I. ONDERZOEK NAAR HET RIJGEDRAG EN DE ONGEVALLEN MET DIENSTVOERTUIGEN

## 1. OPDRACHT

1. Onderzoek naar het rijgedrag en de ongevallen met dienstvoertuigen, met specifieke aandacht voor het rijgedrag bij dringende opdrachten.

## 2. PROBLEEMSTELLING

2. Verkeersongevallen waarbij een dienstvoertuig betrokken is en, meer algemeen, de kwestie van het besturen van dienstvoertuigen, meer bepaald bij dringende opdrachten, is een belangrijk thema voor het Vast Comité P. Verkeersongevallen waarbij een politievoertuig betrokken is en het rijgedrag van leden van de politiediensten hebben immers een aanzienlijke impact op het imago van de politie bij de burgers, om nog maar te zwijgen over de risico's voor die burgers en het politiepersoneel.

3. De problematiek die ons bezighoudt, zou, meer algemeen, beschouwd kunnen worden als een aspect van de voorbeeldfunctie. Dit maakt integraal deel uit van de opdrachten van het Vast Comité P. Immers, *“Het Comité P wil, als observatorium van de politiefunctie, op basis van eigen onderzoek en analyse, zowel op eigen initiatief als op vraag: de beeldvorming rond de politiefunctie en –werking permanent actualiseren; de politiewerking beoordelen en zich erover uitspreken en aan de bevoegde (politie)overheden voorstellen en adviezen verstrekken”*.<sup>1</sup>

4. De problematiek zou ook bekeken kunnen worden vanuit de invalshoek van de risicoanalyses die de werkgevers moeten maken om te voldoen aan de wet op het welzijn op het werk opdat de personeelsleden hun opdrachten in alle veiligheid zouden kunnen vervullen.

## 3. ONDERZOEK

5. Op vraag van het Vast Comité P, heeft de Dienst Enquêtes P een onderzoek geopend naar de problematiek van de verkeersongevallen waarbij een dienstvoertuig betrokken is en, in ruimere zin, naar de wijze waarop politieambtenaren een dienstvoertuig besturen, met specifieke aandacht voor het rijgedrag bij dringende opdrachten. Het specifieke probleem van de politie-escortes was een onderliggend aspect van dit onderzoek.

### 3.1. VOORAFGAANDE WERKZAAMHEDEN

6. *Pro memorie*, in 2007 werd een soortgelijk onderzoek<sup>2</sup> gevoerd door de Dienst Enquêtes ingevolge informatie over verkeersongevallen met dienstvoertuigen, voor de periode 2005 tot 2007, meegedeeld aan het Vast Comité P. In dat verband werd een verslag opgesteld om een eerste beeld te schetsen van die problematiek op basis van de gegevens ingewonnen bij de diensten van de geïntegreerde politie.

---

<sup>1</sup> Mission Statement van het Vast Comité P.

<sup>2</sup> Verslag nummer 2009/28891.

7. Bij dit onderzoek werd voor een andere benadering geopteerd, zodat de wijze waarop dienstvoertuigen door leden van de politiediensten bestuurd worden in ruime zin in kaart kan worden gebracht en het beeld van de problematiek van verkeersongevallen met dergelijke voertuigen geactualiseerd kan worden, op basis van kwalitatieve en cijfergegevens. In tegenstelling tot het vorige onderzoek, zullen we ons ditmaal concentreren op ongevallen met lichamelijke letsels tot gevolg, in hoofde van leden van de politie of derden, en niet meer enkel op ongevallen die alleen materiële schade hebben veroorzaakt.

### 3.2. GESTELDE ONDERZOEKSDADEN

8. Er werden heel wat onderzoeksdaden gesteld, waardoor we, enerzijds, een meer algemeen beeld kunnen ophangen van de wijze waarop dienstvoertuigen bestuurd worden en, anderzijds, beschikken over meer recente gegevens betreffende verkeersongevallen met lichamelijke letsels waarbij dienstvoertuigen van lokale politiezones en eenheden van de federale politie betrokken zijn. Hieronder worden de onderzoeksdaden in kwestie beschreven en in punt 4 wordt er gerapporteerd over hun analyse. Tijdens de onderzoeksperiode (d.w.z. van 2008 tot midden 2011) hebben we geprobeerd om diverse gegevens in te zamelen over een zo lang mogelijk periode maar die waren niet altijd voorhanden.

#### 3.2.1. *Analyse van het wettelijk kader*

9. In eerste instantie moest worden nagegaan in welke mate verplaatsingen met prioritaire voertuigen geregeld zijn door wetteksten.

#### 3.2.2. *Onderzoek van de databank van het Vast Comité P*

10. We hebben alle dossiers genomen die verband houden met de problematiek van ongevallen met dienstvoertuigen en het rijgedrag in en buiten dienst door politiepersoneel. Aanvankelijk werd gezocht op basis van de inbreuken vermeld in het onderzoeksvoorstel, maar er is gebleken dat die selectie onvoldoende precies is omdat heel wat op die basis verkregen dossiers geen betrekking hebben op de bestudeerde problematiek. Daarom werd gezocht in de samenvatting van de klachtendossiers, aan de hand van trefwoorden<sup>3</sup>. Daaruit zijn andere inbreuken naar voren gekomen, waarvan de vaakst voorkomende zijn: daden van willekeur, machtsoverschrijding, agressief gedrag of houding, niet naleven van de regels of nog handelingen en houdingen in dienst die de waardigheid van het ambt of het imago aantasten<sup>4</sup>.

#### 3.2.3. *Gegevens van de Tuchtraad*

---

<sup>3</sup> Gebruikte trefwoorden: ongeval, zwaailicht, sirene, prioritair voertuig, prioritaire opdracht.

<sup>4</sup> Codes 78 (agressief of gevaarlijk rijgedrag in uniform of in dienst), 76 (handelingen en houdingen in dienst die de waardigheid van het ambt of het imago aantasten), 721 (agressief gedrag of houding), 842 (het zich, als politieambtenaar, niet houden aan de algemeen geldende /wettelijke regels).

**11.** We hebben het jaarverslag 2009 van de Tuchtraad geanalyseerd om de link te kunnen leggen met het voorwerp van ons onderzoek en/of om er elementen uit te halen die voor ons onderzoek relevant kunnen zijn. Immers, de Tuchtraad behandelt de verzoeken tot heroverweging ingediend door de personeelsleden die een zware straf opgelegd hebben gekregen. Het dossier wordt bestudeerd door de Nederlandstalige of de Franstalige kamer, naar gelang van de taalrol van de betrokkene. Die kamer brengt dan een advies uit over de procedure en de oplegde straf. Dit advies is niet bindend, het staat de hogere tuchtoverheid dus vrij om het al dan niet te volgen.

**12.** Deze bron werd geëxploiteerd rekening houdend met het aspect betreffende de maatregelen en straffen dat was aangesneden in de schriftelijke bevraging en het gebrek aan gegevens over de overtredingen begaan door bestuurders van politievoertuigen bij CGOP/B (zie nr. 3.2.5).

#### *3.2.4. Gegevens bewaard door de communicatie- en informatiecentra (CIC)*

**13.** We hebben bij de Dienst operaties van de Directie van de operationele politionele informatie van de federale politie (hierna CGOO) de gegevens opgevraagd betreffende de prioritaire opdrachten verricht met politievoertuigen, zowel lokale als federale. Bedoeling was om het aantal gebeurtenissen per prioriteit toegekend door het CIC te vergelijken met het aantal ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een dienstvoertuig betrokken is.

#### *3.2.5. Inzameling van gegevens betreffende verkeersongevallen bij de lokale en de federale politie*

**14.** De dienst Beleidsgegevens van de Directie van de operationele politionele informatie (CGOP/B) beschikt over verschillende databanken verkeer. Drie ervan waren voor ons van belang<sup>5</sup> maar uiteindelijk voldeed geen enkele databank aan de behoeften van ons onderzoek omdat politievoertuig geen afzonderlijk item is in die databanken en omdat ze niet aan elkaar gelinkt zijn. Het was niet mogelijk om er de ongevallen met dienstvoertuigen uit te halen.

**15.** We hebben geprobeerd om gebruik te maken van de nummerplaten van de dienstvoertuigen door die te koppelen aan de databank van ongevallen. Na enig opzoekingswerk, hebben we van de Directie van de infrastructuur van de federale politie de lijst gekregen van de voertuigen die bij de federale politie gebruikt worden sinds 2007 met hun bijhorende nummerplaat en hebben we aan de Directie Inschrijving van Voertuigen (DIV) de nummerplaten gevraagd van de voertuigen van de lokale politie. Jammer genoeg bleken de voertuigen van nogal wat politiezones geleased zijn. Zij zijn dus niet als 'dienstvoertuig' gekend bij de DIV omdat de zones niet de eigenaar van die voertuigen zijn. De FOD Binnenlandse Zaken en de Vaste Commissie van de lokale politie werden gecontacteerd maar zij beschikken niet over een lijst met de nummerplaten van de voertuigen van de lokale politiezones.

**16.** Aanvankelijk was er ook voor gekozen om te werken op basis van verkeersinbreuken gepleegd door bestuurders van politievoertuigen maar hiervan werd afgestapt omdat dat item niet is opgenomen in de databank van CGOP/B.

---

<sup>5</sup> Een eerste databank bevat de verkeersongevallen in België, op basis van verkeersongevallenformulieren, met heel wat variabelen zoals de plaats, het tijdstip, de betrokken personen, ... Een tweede databank bevat de processen-verbaal betreffende verkeersinbreuken gepleegd op het grondgebied. Er zijn cijfers beschikbaar voor 2006 tot 2009. De derde databank bevat de processen-verbaal betreffende verkeersongevallen.

**17.** Uiteindelijk werd beslist om het kwalitatieve gedeelte uit te voeren aan de hand van een staal van zones en diensten waarvan we de nummerplaten hadden. Op basis van de ruwe gegevens die voorhanden waren voor 75 politiezones en door het evenwicht te herstellen teneinde te beschikken over een homogeen staal in verhouding tot de zonetypes, werd een staal samengesteld van 65 politiezones en verscheidene diensten van de federale politie.

**18.** Teneinde te kunnen bepalen of die ongevallen gepleegd werden met voertuigen die zich verplaatsten met blauw zwaailicht en geluidstoestel in werking, werd aan de verschillende politiediensten een lijst overgemaakt die, per politiezone en directie van de federale politie, de geïnventariseerde ongevallen bevatte. Er werd hen gevraagd om de lijst aan te vullen met nadere gegevens over die ongevallen alsook met de ongevallen die er niet waren in opgenomen maar zich voordeden in de periode 2008 tot 2010. Om redenen van opportuniteit en snelheid van de overmaking, werd aan alle diensten van de federale politie gevraagd om te antwoorden.

*3.2.6. Kwalitatief onderzoek bij de politiezones en eenheden van de federale politie betreffende de problematiek van verkeersongevallen en de wijze waarop leden van de politiediensten dienstvoertuigen besturen*

**19.** Er werd een schriftelijke bevraging gehouden via een vragenlijst die werd gestuurd aan de 65 politiezones uit het staal en aan de diensten van de federale politie. Het staal is als volgt verdeeld over de typologieën van de politiezones (van 1 tot 5, zijnde van de grootste tot de kleinste zones): 1) type 1: 2 zones; 2) type 2: 7 zones; 3) type 3: 16 zones; 4) type 4: 21 zones; 5) type 5: 19 zones. 40 zones zijn gelegen in VLAANDEREN, 2 in BRUSSEL en 23 in WALLONIË.

**20.** Deze vragenlijst peilde naar de wijze waarop dienstvoertuigen bestuurd worden en meer bepaald naar het rijgedrag bij dringende opdrachten. De thema's die erin aangesneden werden, zijn soortgelijk aan de thema's die aan bod kwamen tijdens het vorige onderzoek uit 2007, en dit om de continuïteit te garanderen.

**21.** De exploitatie van de resultaten moest ons toelaten de volgende zaken te evalueren:

- 1) *de opleiding*: 1) inzake de wijze waarop dienstvoertuigen bestuurd worden; 2) inzake het rijgedrag bij dringende opdrachten en 3) inzake de voorkoming van ongevallen met dienstvoertuigen. Dit luik heeft oog voor zowel de inhoud, de nagestreefde doelstellingen als de doelgroep van de opleiding;
- 2) *de instructies en formele richtlijnen*: 1) inzake het besturen van een dienstvoertuig; 2) inzake het rijgedrag bij dringende prioritaire opdrachten en 3) in geval van vaststelling van onaangepast rijgedrag of zware overtredingen door personeelsleden. Dit luik omvat bovendien de omschrijving van situaties of opdrachten die een dringende verplaatsing vereisen;
- 3) *de procedures en processen*, met name: 1) het bestaan van specifieke criteria voor de aanduiding van de bestuurders van dienstvoertuigen; 2) de opvolging van die criteria; 3) de mogelijkheid om als bestuurder opzijgezet te worden; 4) het bijhouden van de dringende prioritaire opdrachten; 5) de verplichting om de dringende verplaatsing te motiveren en 6) het

bestaan van goede praktijken. Dit laatste punt zou het, via aanbevelingen, mogelijk kunnen maken om goede praktijken die uit de lokale realiteit voortspruiten, kenbaar te maken zodat ze op transversale wijze omgezet en toegepast kunnen worden.

- 4) *de maatregelen en straffen*: indien onaangepast rijgedrag in of buiten dienst ter kennis wordt gebracht van het politiekorps of de eenheid van politie, welke maatregelen worden dan genomen ten aanzien van de bestuurder?

### 3.2.7. *Risicoanalyse*

**22.** In tegenstelling tot het vorige onderzoek uit 2007 naar de ongevallen met dienstvoertuigen, hebben we ditmaal gebruik gemaakt van een methode van risicoanalyse.

**23.** Met die methode kunnen de deelnemende politiezones vergeleken worden met behulp van verschillende criteria die een impact kunnen hebben op de frequentie van ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een dienstvoertuig betrokken is, meer in het bijzonder bij dringende verplaatsingen. Met andere woorden, de risicoanalyse moet het mogelijk maken om de kwetsbaarheid van de politiezones in te schatten op basis van voorhanden zijnde en dus niet exhaustieve variabelen. Andere variabelen hebben ongetwijfeld ook een invloed op de frequentie van ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een politievoertuig betrokken is maar die gegevens waren niet voorhanden op het ogenblik van het onderzoek<sup>6</sup>.

**24.** Dit zijn de voorhanden zijnde en gebruikte criteria voor de risicoanalyse:

- 1) het aantal ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een dienstvoertuig betrokken is, gemeld door de politiezones, voor de periode 2008-2010;
- 2) het aantal gebeurtenissen volgens het type prioriteit bepaald door de CIC's voor de periode 2008-2010;
- 3) het aantal algemene en specifieke klachten met betrekking tot het onderzoek geregistreerd in de databank van het Vast Comité P tussen 2008 en 2010;
- 4) de lengte van het autosnelwegennet, de provinciale wegen en de gemeentelijke wegen alsook het aantal kilometers afgelegd op elk type weg;
- 5) het aantal inwoners van de politiezone;
- 6) de oppervlakte van de politiezone;
- 7) het aantal gemeenten in de politiezone;
- 8) het aantal dienstvoertuigen (per type voertuig: wagen, moto, bromfiets).

---

<sup>6</sup> Bijvoorbeeld het aantal en het type verkeersinbreuken per politiezone, het verband tussen de verkeersinbreuken en het aantal en de ernst van de ongevallen per politiezone.

### 3.2.8. *Gesprekken met de belanghebbende partijen*

#### 3.2.8.1. *De Directie van de opleiding van de federale politie*

**25.** We hebben een ontmoeting gehad met de directeur van de directie van de opleiding van de federale politie (DSE) en met verscheidene medewerkers die zich in het bijzonder bezighouden met de thematiek verkeer<sup>7</sup>.

**26.** Het gesprek nam de vorm aan van een vergadering en had tot doel om informatie te vergaren over de specifieke rijopleiding. Er werden verschillende onderwerpen aangesneden. De analyse van die informatie gebeurde tegelijk met de analyse van de vragenlijst die gestuurd was aan de politiezones en aan de diensten van de federale politie teneinde 1) het luik opleiding van dit onderzoek beter te bevatten; 2) een vergelijkend beeld op te hangen van de behoeften geformuleerd door de eenheden van de geïntegreerde politie en het opleidingsaanbod en 3) de eventuele struikelblokken en de goede praktijken op te merken en aanbevelingen te kunnen formuleren inzake de opleiding besturen van dienstvoertuigen.

#### 3.2.8.2. *De problematiek van de politie-escortes*

**27.** We hebben de dienst gespecialiseerde interventie van de directie van de bestuurlijke politie van de federale politie (DGA/DAR/GIS) bevraagd omtrent:

- 1) de operatieorders, de dienstorders of de richtlijnen betreffende de uitvoering van escorteopdrachten (“intercity”, “intracity”, Nationale bank, nationale overbrengingen van gevangenen, overbrengingen van zogenaamd gevaarlijke gevangenen, escortes en bescherming van vips, ...);
- 2) de juridische analyses die eventueel gevraagd worden in het kader van de conceptie of de uitwerking van die opdrachten;
- 3) het overzicht van de opleidingen die ter zake aan het personeel verstrekt worden (functionele opleiding, voortgezette opleiding gedurende de afgelopen drie jaar);
- 4) de initiatieven die de verantwoordelijken genomen hebben om de veiligheid te verhogen, zowel van de politieambtenaren als van de personen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij de ingezette dispositieven.

---

<sup>7</sup> De directie van de opleiding van de federale politie werkt op basis van een opleidingsplan dat acht thematieken omvat waaronder verkeer en verbindingswegen. De opleidingen zijn ontwikkeld tijdens overlegplatformen waarop de belanghebbende partijen van de opleiding van de federale politie en van de lokale politie rond de tafel zitten, meer bepaald de federale school en de erkende scholen. Op die overlegplatformen kunnen de verwachtingen en de vragen inzake opleiding worden ingewonnen en geanalyseerd. Per opleidingsdomein wordt er een specifiek platform gecreëerd.



**28.** Na analyse van de documentatie, vond een gesprek plaats met de verantwoordelijken van die dienst, tijdens hetwelk er bijkomende uitleg werd verstrekt omtrent een aantal onbeantwoorde vragen en punten met betrekking tot de juridische en structurele aspecten van de opdrachten van bescherming en escorte van de federale politie.

### *3.2.9. Inzameling van documentaire gegevens*

**29.** We hebben de artikelen bekeken die tussen januari 2010 en eind 2011 in de nationale geschreven pers verschenen zijn met betrekking tot verkeersongevallen waarbij een politievoertuig betrokken was, alsook alle artikelen in verband met problematisch rijgedrag in hoofde van een personeelslid van een politiedienst. De parlementaire vragen met betrekking tot het voorwerp van ons onderzoek die gesteld zijn tussen 2009 en 2001 werden ook opgezocht.

### *3.2.10. Benchmarking: internationaal luik*

**30.** Een van de vragen peilde naar hoe men deze problematiek op internationaal vlak aanpakt en of er goede praktijken ter zake bestaan. Daartoe werd een vragenlijst gestuurd aan de lidstaten van het internationaal netwerk 'European partners against corruption (EPAC)'.

**31.** De vragen hadden betrekking op de volgende thema's:

- 1) de opvolging van de problematiek van de verkeersongevallen met politievoertuigen;
- 2) de items die in rekening worden gebracht (het aantal ongevallen, het type voertuig, de omstandigheden, ...);
- 3) de evolutie van de ongevallen met politievoertuigen de afgelopen jaren;
- 4) het gebruik van opvolgingsindicatoren;
- 5) specifieke aandacht voor de problematiek van ongevallen tijdens een prioritaire opdracht;
- 6) de voorwaarden om een politievoertuig te besturen 1) in het algemeen; 2) tijdens een dringende opdracht;
- 7) het bestaan van specifieke opleidingen om een politievoertuig te besturen;
- 8) de formele richtlijnen inzake rijgedrag in dringende situaties;
- 9) het bestaan van voortgezette opleidingen inzake rijgedrag;
- 10) de mogelijkheden tot uitsluiting;
- 11) het bestaan van technische oplossingen om verkeersongevallen of misbruik van het dringende karakter (blauwe zwaailichten en geluidstoestel) te voorkomen.

## 4. ANALYSE

### 4.1. WETTELIJK KADER

32. De verplaatsingen in dringende situatie worden geregeld door het Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (artikel 37, prioritaire voertuigen<sup>8</sup>).

33. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) heeft een specifieke brochure uitgegeven over prioritaire voertuigen<sup>9</sup>. Daarin staat te lezen: “*Het begrip “dringende opdracht” wordt niet gedefinieerd in het verkeersreglement. De bestuurders van prioritaire voertuigen mogen dus zelf uitmaken of hun opdracht al dan niet dringend is*”<sup>10</sup>.

34. In geval van ongeval dient de feitenrechter de feiten te beoordelen. Als voorbeeld kunnen we een vonnis citeren dat besproken is in het tijdschrift Vigiles 2011/3:

*« Sur la nature de la mission des fonctionnaires de police, ...*

*Au moment de l'accident, les policiers se rendaient en urgence sur les lieux d'un vol présumé, dans une maison vide d'occupants. Un citoyen avait constaté la présence d'une fenêtre ouverte à cette adresse et avait averti la police.*

*Le législateur ne définit pas la notion de 'mission urgente' au sens du Code de la route. On peut considérer qu'une mission est urgente lorsque le moindre retard serait nuisible à l'exécution de la mission ou mettrait en danger l'intégrité physique ou la vie des personnes. L'appréciation se fera en tout état de cause in concreto.*

*Dans le cas d'espèce, le juge va considérer que l'urgence de la mission était toute relative, étant seulement dictée par le fait qu'un vol à l'intérieur d'une habitation était probablement en cours, et non pas parce qu'il y avait des vies en danger, l'immeuble étant vide d'occupants. Le juge accepte*

---

<sup>8</sup>37.1. Prioritaire voertuigen zijn uitgerust met een of meerdere blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel overeenkomstig de bepalingen van de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.

37.2. De blauwe knipperlichten moeten gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert. Ze mogen gebruikt worden bij de uitvoering van elke andere opdracht.

37.3. Het speciaal geluidstoestel mag slechts gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert.

37.4. Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het prioritaire voertuig dat het speciaal geluidstoestel gebruikt, het rood licht voorbijrijden na te hebben gestopt en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert.

<sup>9</sup> Prioritaire voertuigen – BIVV, 14 februari 2008.

<sup>10</sup> Om na te gaan hoe dit in de praktijk gebeurt in politievoertuigen, werd in de schriftelijke vragenlijst de vraag gesteld wie besliste om het zwaailicht/het geluidstoestel te activeren en of er permanente instructies bestonden binnen het politiekorps.

*néanmoins que la notion d'urgence, même relative, obligeait les policiers à utiliser les feux bleus, et les autorisait à enclencher l'avertisseur sonore spécial.* »<sup>11</sup>

**35.** De verplaatsing in dringende opdracht heeft een dwingende impact op het verkeer want “zodra het speciaal geluidstoestel het naderen van een prioritair voertuig aankondigt, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen; zo nodig moet hij stoppen”<sup>12</sup>.

**36.** De COL 16/2006 van de procureurs-generaal handelt over het vaststellings- en vervolgingsbeleid inzake verkeersmisdrijven gepleegd door bestuurders van prioritaire voertuigen en voertuigen in opdracht. De titels 3.1. en 3.2. betreffen de overschrijding van de maximaal toegestane snelheid<sup>13</sup> en het voorbijrijden van een rood licht<sup>14</sup>.

**37.** Aangezien dit begrip onduidelijk is voor de politieambtenaar-bestuurder, heeft het Vast Comité P, in zijn observatoriumrapporten van 2009 en 2010, verduidelijkt dat het wenselijk is dat “de wetgever het begrip ‘dringendheid’ ... definieert en verduidelijkt, en waar nodig harmoniseert”. Het onderzoek<sup>15</sup> van het Vast Comité P dat handelde over het niet-dringend medisch sanitair vervoer kwam tot diezelfde conclusie.

**38.** Een wetsvoorstel van 18 mei 2011<sup>16</sup> ter zake verwijst naar de aanbevelingen van het Vast Comité P. Dit zijn onze bedenkingen daaromtrent:

---

<sup>11</sup> “Over de aard van de opdracht van de politieambtenaren...”

*Op het ogenblik van het ongeval begaven de politieambtenaren zich dringend naar de plaats waar een vermeende diefstal werd gepleegd, in een huis zonder bewoners. Een burger had vastgesteld dat er op dat adres een raam openstond en had de politie verwittigd.*

*De wetgever definieert het begrip ‘dringende opdracht’ in de zin van de Wegcode niet. We kunnen beschouwen dat een opdracht dringend is wanneer de geringste vertraging schadelijk zou zijn voor de uitvoering van de opdracht of de fysieke integriteit of het leven van personen in gevaar zou brengen. De beoordeling zal in elk geval in concreto gebeuren.*

*In casu, zal de rechter oordelen dat de dringendheid van de opdracht relatief was, daar enkel ingegeven door het feit dat er waarschijnlijk een diefstal in een woning aan de gang was, en niet omdat er levens in gevaar waren, aangezien er geen bewoners in het gebouw aanwezig waren. De rechter aanvaardt evenwel dat het begrip ‘dringendheid’, zelfs relatief, de politieambtenaren dwong om de blauwe zwaailichten te gebruiken, en hen toeliet om het speciale geluidstoestel in werking te zetten.” (vrije vertaling).*

<sup>12</sup> Art 38. Gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken.

<sup>13</sup> Wanneer de blauwe knipperlichten zichtbaar zijn op de foto, kan worden aangenomen dat de overtreding werd gepleegd in het raam van een opdracht. In ieder geval zal een proces-verbaal worden opgesteld dat aan het bevoegde politieparket zal worden overgemaakt. De procureur des Konings zal het proces-verbaal zonder gevolg klasseren behoudens wanneer hij een onregelmatigheid vaststelt. Wanneer de blauwe knipperlichten niet zichtbaar zijn op de foto, stuurt de politiedienst die de vaststelling heeft gedaan een standaardformulier aan de korpschef van de politieagent die de overtreding heeft begaan.

<sup>14</sup> Artikel 37.4 bepaalt de voorwaarden waarop een prioritair voertuig (in dringende opdracht) een rood licht mag voorbijrijden, namelijk: wanneer het speciaal geluidstoestel wordt gebruikt; na te hebben gestopt; op voorwaarde dat zulks geen gevaar oplevert voor de andere weggebruikers. Deze voorwaarden zijn cumulatief.

<sup>15</sup> Verslag nr. 2009/26786.

<sup>16</sup> *Parl.St.* Kamer 2010-11, nr. 1473/1, 3, voorstel ingediend door de heer DEGROOTE c.s.

- 1) maakt men de taak niet ingewikkelder door in het voorstel te werken op de wet betreffende de politie over het wegverkeer? Want uiteindelijk wordt de kwestie van de prioritaire voertuigen geregeld in de wegcode (het Koninklijk besluit van 1975). Waarom zou de kwestie van de dringende opdracht niet daarin geregeld worden (vooral omdat het artikel 2 van de Wegcode een lijst van definities inhoudt). In de formulering van de bovenvermelde aanbeveling verwijst het Vast Comité P trouwens naar de wetgever, wat gelezen kan worden als ‘wetgever *sensu lato*’: in dat kader kan een Koninklijk besluit zoals de Wegcode het instrument zijn waarin men de door het Vast Comité P gewenste definitie opstelt;
- 2) in het voorstel zijn de twee voorwaarden, namelijk “ernstig” en “werkelijk of dreigend” samengevoegd. De begrippen “werkelijk of dreigend” zouden duidelijker gedefinieerd moeten worden;
- 3) de dringende opdracht wordt in het wetsvoorstel gedefinieerd als: “de verplaatsing ( ...)” maar die moet eerder worden gezien als het middel om een opdracht te vervullen (een einde maken aan een werkelijke of dreigende ernstige verstoring van de openbare orde of aantasting van de fysieke integriteit van personen);
- 4) in de definitie zou een verband moeten worden gelegd tussen een situatie: ernstige verstoring van de openbare orde of aantasting van de fysieke integriteit en de noodzaak om zich snel ter plaatse te begeven.

**39.** In NEDERLAND bestaat er een erg volledige richtlijn<sup>17</sup> die een definitie omvat (in titel 4) die voldoende duidelijk zou zijn en als model zou kunnen dienen. Maar het begrip “dreiging” in het Nederlands (dreigend = imminent) ontbreekt volgens ons in de definitie en zou in de tekst moeten voorkomen. Bij onze analyse van het internationaal luik komen we op deze richtlijn terug.

**40.** De definitie voorgesteld door het BIVV<sup>18</sup> is een goede richtlijn voor de praktijk maar blijft te vaag voor een wettekst als ze verwijst naar “een groter belang”. De definitie baseert zich trouwens op de “noodtoestand” zoals die sinds jaren in strafzaken bestaat als rechtvaardigingsgrond.

**41.** We kunnen besluiten dat een definitie uitgaande van de uitvoerende macht ingevoerd zou kunnen worden in de Wegcode die, *pro memorie*, een Koninklijk besluit is. Deze definitie zou geïnspireerd kunnen zijn op het Nederlandse model, maar het begrip “dreiging/imminent” zou erin ingesloten moeten worden. Het College van procureurs-generaal zou, vanuit de taken hem toebedeeld inzake opsporing en vervolging, een voorbeeldenlijst kunnen opstellen waarin het College aangeeft wat, volgens zijn visie, een dringende verplaatsing is en wat niet. Gezien het strafrechtelijke karakter dat gepaard gaat met de kwestie van de prioritaire voertuigen en de gepleegde overtredingen, zou een

---

<sup>17</sup> Landelijke brancherichtlijn verkeer politie, 29 maart 2011 (bijlage 1).

<sup>18</sup> Folder over prioritaire voertuigen, BIVV 14 februari 2008: “Men kan zich ook laten inspireren door de definitie die gegeven wordt in het wetsvoorstel van 5 november 2002, ingediend door volksvertegenwoordiger Jos ANSOMS. Opdat er sprake kan zijn van een dringende opdracht:

- moet er een dreigende verstoring van de openbare orde of een onmiddellijke aanwezige ernstige lichamelijke of stoffelijke schade zijn;
- in functie daarvan wordt ofwel preventief, ofwel hulpverlenend opgetreden of een mengeling van beide;
- de ernst van de schade moet dusdanig zijn dat het wettelijk geregelde normale verkeersverloop niet opweegt tegen de opdracht die het prioritair voertuig moet uitvoeren.”

toelichting/voorbeeldenlijst eerder moeten uitgaan van College dan van de politiekorpsen zelf. Een positieve of negatieve lijst in de Wegcode is niet opportuun aangezien men, vanuit een juridisch standpunt, nood zou hebben aan een exhaustieve lijst: actueel lijkt het ons moeilijk om een dergelijke lijst op te maken omdat alle denkbeeldige situaties erin voorzien zouden moeten zijn.

#### 4.2. ANALYSE VAN DE DATABANK VAN HET VAST COMITÉ P

42. Zoals uiteengezet in punt 3.2.2. van de onderzoeksrapporten, werden er twee methodes gebruikt om de databank te exploiteren.

##### 4.2.1. Methode 1: op basis van de inbreuken- of feitencodes

43. We hebben de klachten rechtstreeks ingediend bij het Vast Comité P in de periode 2008-2011<sup>19</sup> geanalyseerd voor zover ten minste één van de volgende inbreukencodes geregistreerd was.

<b>Categorie V. Crimes et délits commis par des fonctionnaires de police en dehors de l'exercice de leurs fonctions mais portant atteinte à la dignité de celles-ci – Misdaden en wanbedrijven gepleegd door politieambtenaren buiten hun ambt die de waardigheid van hun ambt aantasten</b>	
8500	infractions et accidents de la route en état d'intoxication alcoolique ou d'ivresse – verkeersinbreuken en -ongevallen met dronkenschap of intoxicatie
8501	infractions et accidents de la route avec délit de fuite – verkeersinbreuken en -ongevallen met vluchtmisdrijf
8508	infractions et accidents de la route en état d'intoxication alcoolique ou d'ivresse (en service) – verkeersinbreuken en -ongevallen met dronkenschap of intoxicatie (in dienst)
8509	infractions et accidents de la route avec délit de fuite (en service) – verkeersinbreuken en -ongevallen met vluchtmisdrijf (in dienst)
<b>VI. Autres faits pénaux ou non pénaux commis pendant ou en dehors du service – Andere strafrechtelijke of niet-strafrechtelijke feiten gepleegd in of buiten dienst</b>	
61	autres infractions et accidents de la route indéfinis commis pendant le service – andere niet-gedefinieerde verkeersinbreuken en -ongevallen in dienst
62	autres infractions et accidents de la route indéfinis commis en dehors du service – andere niet-gedefinieerde verkeersinbreuken en -ongevallen buiten dienst
<b>VII. Manquements par l'attitude, le comportement ou les actes portant atteinte à la dignité de la fonction de police – Tekortkomingen door de houding, het gedrag of de handelingen die de waardigheid van het politieambt aantasten</b>	
771	ivresse publique ou ivresse au volant qui, par la visibilité/connaissance de la qualité de policier met/peut mettre en péril la fonction de police ou son image de marque – openbare dronkenschap of dronkenschap achter het stuur die door de zichtbaarheid/kennis van de hoedanigheid van politie het ambt of het imago in het gedrag brengt/kan brengen
78	comportement routier agressif ou dangereux en uniforme ou pendant le service – agressief of gevaarlijk rijgedrag in uniform of in dienst

44. Voor de periode 2008-2011 werden aldus 180 unieke klachtendossiers waarin een van de bovenvermelde inbreuken voorkomt geïnventariseerd.

<sup>19</sup> Datum van extractie: januari 2012.

#### 4.2.2. Methode 2: op basis van trefwoorden in de samenvatting van de klachten

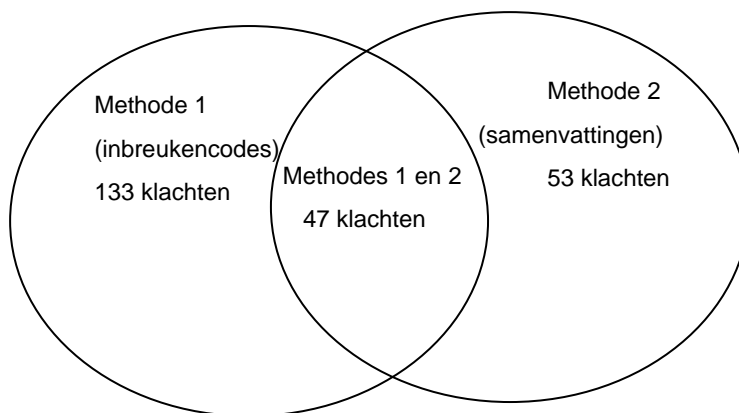
45. Op basis van een opzoeking in de samenvattingen in de databank van het Vast Comité P met behulp van trefwoorden<sup>20</sup>, voor de klachten rechtstreeks ingediend bij het Vast Comité P in de periode 2008-2011, werd een lijst van 190 dossiers opgemaakt. Uiteindelijk werden 100 klachtendossiers in overweging genomen volgens criteria van relevantie voor het onderzoek. De inbreuken gebonden aan die klachten zijn zeer gevarieerd van aard en verwijzen niet altijd naar de eerder genoemde inbreuken zoals machtsoverschrijding, belaging of niet-naleving van de geldende regels.

#### 4.2.3. Synthese van de twee methodes

46. Voor diezelfde periode tellen we 47 klachten die geselecteerd zijn zowel op basis van de trefwoorden in de samenvattingen als op basis van de inbreukencodes.

47. Als we het totaal aantal klachten geselecteerd op basis van de twee methodes (180 en 100) bijeenvoegen en daar het aantal dubbels (47) van aftrekken, dan bekomen we 233 klachten.

48. De volgende grafiek verduidelijkt het resultaat van de twee methodes in aantal verkregen klachten.



49. Onderstaande tabel geeft het aantal klachten per jaar en per methode weer voor het totaal van 233 klachten volgens de synthese.

**Tabel 1:** overzicht van het aantal klachten, rechtstreeks ingediend bij het Vast Comité P, volgens het type raadpleging van de databank, 2008-2011.

Selectiemethode	2008	2009	2010	2011	Totaal
Methode 1: enkel op basis van de inbreukencodes	44	36	25	28	133
Klachten op basis van beide methodes	9	13	14	11	47

<sup>20</sup> Zie onderzoeksdaden.

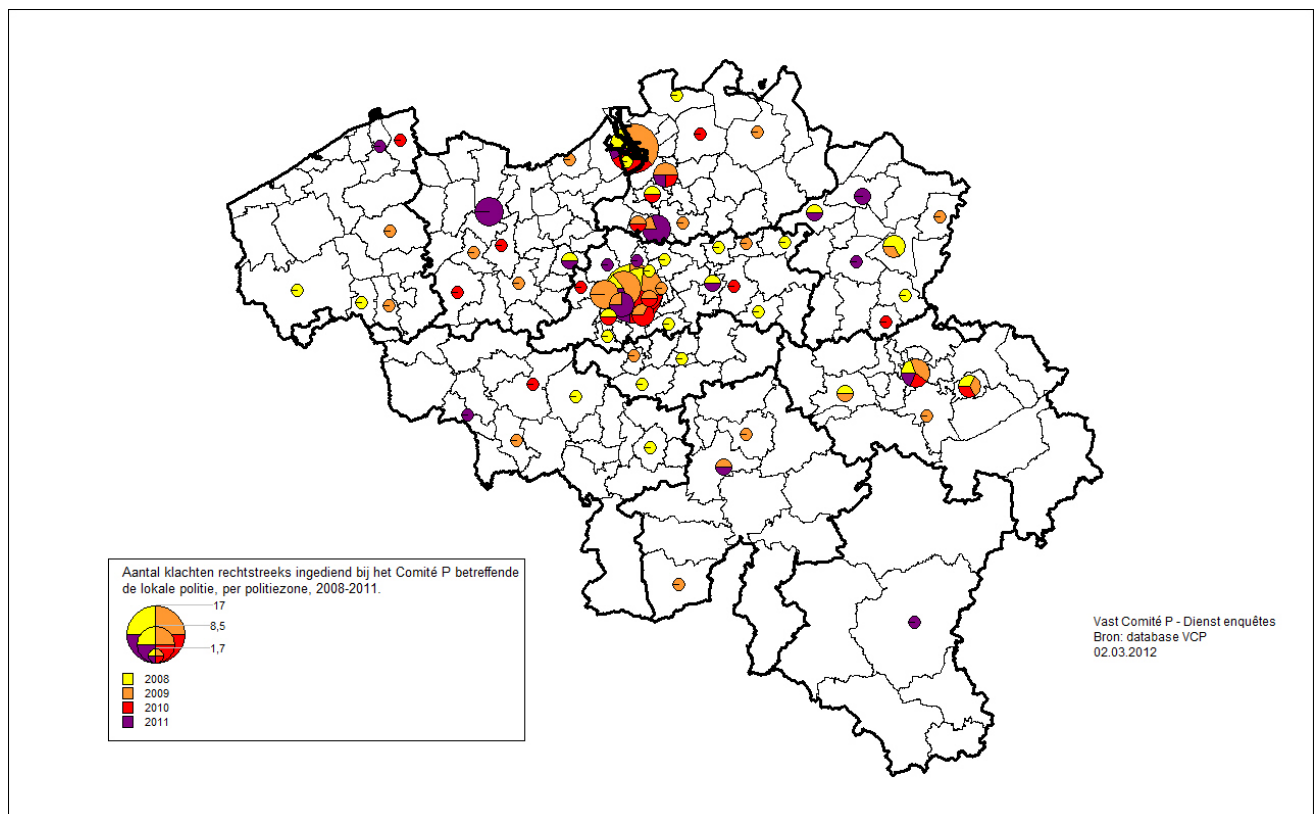
Methode 2: enkel op basis van de samenvattingen	10	18	12	13	53
<b>Totaal</b>	<b>63</b>	<b>67</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>233</b>

**50.** Uiteindelijk werden er voor de periode 2008-2011, waarop de twee methodes werden toegepast, 233 klachten geïnventariseerd. Een vijfde van het totaal werd uit de databank gehaald zowel op basis van de gekozen trefwoorden als op basis van de inbreukencodes, terwijl 23% (53) enkel aan de analyse konden worden toegevoegd dankzij de trefwoorden die in de samenvattingen voorkomen.

**51.** 67% van de 233 klachten heeft betrekking op leden van de lokale politie en 24% op leden van de federale politie. 2% van de klachten betreft zowel leden van de lokale politie als leden van de federale politie. Voor de andere klachten (7%) konden we de eenheid of de dienst waartoe het betrokken lid behoort niet bepalen, met uitzondering van een enkele klacht over een lid van een speciale interventiedienst.

**52.** In de gerechtelijke arrondissementen LUIK, BERGEN, CHARLEROI en DENDERMONDE handelt ten minste een derde van de klachten over een lid van de federale politie. In het arrondissement BRUSSEL gaat 28% van de klachten over een lid van de federale politie.

**Kaart:** overzicht van het aantal klachten rechtstreeks ingediend bij het Vast Comité P betreffende het rijgedrag van het personeel van de lokale politie, 2008-2011. Selectie op basis van trefwoorden en inbreukencodes.



53. Ongeveer een op de negen klachten, rechtstreeks ingediend bij het Vast Comité P in de periode 2008-2011, betreffende het rijgedrag van een lid van een lokale politiedienst, handelt over de PZ BRUSSEL-HOOFDSTAD/ELSENE. De PZ ANTWERPEN vertegenwoordigt 8,4% van de klachten betreffende de lokale politie en de PZ POLBRUNO 7,1%. Gevolgd door de PZ BRUSSEL WEST (4,5%) en de PZ GENT, LUIK, DILBEEK en MECHELEN, die alle een aandeel van 3,2% hebben. De cijfers van de politiezones op jaarbasis zijn te gering om over tendensen te kunnen spreken.

54. Wanneer we de verdeling per gerechtelijk arrondissement bekijken, stellen we vast dat 39,0% van de klachten die handelen over het rijgedrag van een lid van een politiezone zich situeert in het gerechtelijk arrondissement BRUSSEL. 14,3% van de klachten gaat over politiezones gelegen in het gerechtelijk arrondissement ANTWERPEN.

55. Die 233 klachtendossiers werden onderverdeeld in verschillende categorieën volgens de aard van het aangeklaagde gedrag.

**Tabel 2:** klachten rechtstreeks ingediend bij het Vast Comité P waarvan de “samenvatting” het rijgedrag van leden van de politiediensten op de korrel neemt, 2008-2011.

Inhoud van de klacht	2008	2009	2010	2011	Totaal
Agressief of gevaarlijk rijgedrag in uniform of in dienst	46	43	38	35	158
Gebruik van de sirene en het zwaailicht (algemeen)	4	9	9	11	33
Agressief of gevaarlijk rijgedrag met sirene en zwaailicht	5	5	1	2	13
Openbare dronkenschap of dronkenschap achter het stuur	4	2	1	2	9
Verkeersongeval met stoffelijke schade met gebruik van de sirene en het zwaailicht	0	3	1	0	4
Verkeersongeval zonder gebruik van de sirene en het zwaailicht	1	1	0	2	4
Andere verkeersinbreuk en ongeval buiten dienst	1	2	0	0	3
Gebruik van de sirene en het zwaailicht om files te vermijden	1	1	1	0	3
Verkeersinbreuk en ongeval met vluchtmisdrijf	1	1	0	0	2
TOTAAL	63	67	51	52	233

56. Geen enkele klacht heeft betrekking op een verkeersongeval met lichamelijke schade veroorzaakt tijdens de uitvoering van een prioritaire opdracht. We kunnen een onderscheid maken tussen, enerzijds, de klachten betreffende het agressief of gevaarlijk rijgedrag door leden van de politiediensten zonder dat er evenwel sprake is van het gebruik van de sirene of het zwaailicht en, anderzijds, de klachten betreffende het gebruik van de sirene en het zwaailicht, met of zonder agressief of gevaarlijk rijgedrag. De bovenstaande tabel laat niet toe een eenduidige evolutie vast te stellen in het ene of het andere aangeklaagde rijgedrag.

#### 4.3. ANALYSE VAN HET JAARVERSLAG 2009 VAN DE TUCHTRAAD



57. Het jaarverslag 2009 van de Tuchtraad reikt geen exploiteerbare informatie aan over het aantal tuchtstraffen met betrekking tot een of meer feiten die verband houden met de voorliggende onderzoeksproblematiek.

58. De informatie, zowel kwantitatieve als kwalitatieve, kan ons een zicht geven op de alcoholproblematiek bij de politiediensten. De analyse die ervan gemaakt kan worden, blijft echter algemeen omdat de gesanctioneerde feiten niet gelinkt zijn aan een politiezone of -dienst.

59. Onderstaande tabel bevat enkel de feiten die verband houden met de alcoholproblematiek gesanctioneerd door de Tuchtraad in 2009.

60. Tot die feiten behoren ook de inbreuken die we gebruikt hebben<sup>21</sup> voor onze analyse van de databank van het Vast Comité P.

61. Het is mogelijk dat andere gesanctioneerde feiten<sup>22</sup> werden vastgesteld in een context inherent aan het onderzoek maar we hebben hier geen informatie die ons in staat stelt om ze in verband te brengen met het voorwerp van ons onderzoek.

**Tabel 3:** feiten die verband houden met de alcoholproblematiek gesanctioneerd door de Tuchtraad (2009).

Nederlandstalige kamer	
Rijden onder invloed van alcohol - met ongeval - zonder lichamelijke letsels - buiten dienst	21
Rijden onder invloed van alcohol - zonder ongeval	16
Franstalige kamer	
Rijden onder invloed van alcohol - met ongeval - zonder lichamelijke letsels - buiten dienst	15
Rijden onder invloed van alcohol - zonder ongeval	14
Alcohol: verbruik / misbruik / dronkenschap	14
Totaal	70

62. Het gebruik van alcohol, voornamelijk buiten de diensturen, blijft een probleem. De alcoholgerelateerde feiten worden later meer in detail bekeken. Nochtans blijven de overheden streng optreden tegen alcoholmisbruik, wat op termijn tot een mentaliteitswijziging in goede zin moet leiden.

63. Vorig jaar werd er ook voor gekozen om, gelet op hun frequentie, de alcoholgerelateerde tuchtvergrijpen even onder de loep te nemen. In 2009 werden 145 alcoholgerelateerde tuchtvergrijpen teruggevonden in de tuchtstraffen die door de tuchtverheden aan de Tuchtraad werden overgemaakt, wat ten opzichte van 2008 een vermindering is met 19 straffen of 12%.

**Tabel 4:** onderverdeling van de alcoholgerelateerde tuchtvergrijpen, Tuchtraad (2009).

<sup>21</sup> Rijden onder invloed van alcohol – met een ongeval met lichamelijke letsels – buiten dienst, Rijden onder invloed van alcohol – zonder ongeval.

<sup>22</sup> Miskennen van de procedures, van de interne regels.

Omschrijving	N	F	Totaal
Alcohol – gebruik voor de dienst	9	8	17
Alcohol – gebruik voor de dienst + weigering ademtest	0	3	3
Alcohol – gebruik voor de dienst + voeren van een dienstvoertuig	0	1	1
Alcohol – gebruik tijdens de dienst + voeren van een dienstvoertuig	2	4	6
Alcohol – gebruik tijdens de dienst zonder voeren van een dienstvoertuig	9	10	19
Verslaving – alcohol	6	14	20
Rijden onder invloed van alcohol – met een ongeval met lichamelijke letsels	5	2	7
Rijden onder invloed van alcohol – met een ongeval zonder lichamelijke letsels	21	15	36
Rijden onder invloed van alcohol – zonder ongeval	16	14	30
Weigeren van een ademtest / bloedtest	3	3	6

**64.** Het is frappant dat in bijna een op vier opgelegde tuchtstraffen alcohol een rol heeft gespeeld. Alcoholverbruik en alcoholmisbruik blijven belangrijke oorzaken voor het disfunctioneren van de politieambtenaar. Tevens mag niet uit het oog verloren worden dat waarschijnlijk ook bij andere tuchtvergrijpen alcohol een rol heeft gespeeld zonder dat dit echter kon worden vastgesteld. Hiervoor denken we aan inbreuken als vluchtmisdrif, onregelmatige afwezigheid, te laat komen, enz. Zoals in de voorgaande jaren reeds werd vastgesteld, blijft het alcoholprobleem binnen de politie een belangrijk probleem, waaraan de tuchtverheden een grote aandacht moeten blijven besteden. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de vastgestelde tuchtinbreuken zich in 55% van de gevallen hebben voorgedaan buiten dienst en hierdoor geen directe impact hebben gehad op de uitvoering van de dienst.

**65.** Anderzijds dienen de personeelsleden duidelijk te beseffen dat elke politieambtenaar inzake alcoholgebruik naar de bevolking toe een belangrijke voorbeeldfunctie heeft, zeker gelet op de vele campagnes die de politie en andere diensten terecht voeren in het raam van de verkeersveiligheid. Desondanks werden in 2009, 79 tuchtinbreuken vastgesteld voor alcohol in het verkeer.

#### **4.4. EXPLOITATIE VAN DE GEGEVENS VAN DE CIC'S**

**66.** Op onze vraag heeft de Dienst operaties van de Directie van de operationele politionele informatie van de federale politie (CGOO) ons een bestand gestuurd met per politiezone het aantal opdrachten per prioriteitencode, voor de periode 2008-2010, en dit los van het aantal ongevallen. Die gegevens moesten ons een zicht geven op het aantal dringende opdrachten in verhouding tot het geheel van de opdrachten verricht door de zones, en dit teneinde het aantal ongevallen met een dienstvoertuig te relativeren. Uit eigen beweging heeft die dienst ons zijn overzicht van de ongevallen waarin een dienstvoertuig betrokken is, met materiële schade of lichamelijke letsels gestuurd.

**67.** Met betrekking tot het overzicht van de ongevallen van CGOO dient opgemerkt dat niet alle ongevallen met dienstvoertuig aan de CIC's gemeld worden; de gegevens waarover we beschikken zijn dus niet exhaustief. Bovendien weten we niet in welke omstandigheden die ongevallen hebben plaatsgevonden. We kunnen de telling van CGOO dus niet gebruiken om het aantal ongevallen met dienstvoertuig te analyseren.

**68.** De oproepen die binnenkomen op het CIC kunnen worden onderscheiden op basis van de prioriteitencode (van 0 tot 5, waarbij 0 de hoogste prioriteit heeft). Het is van belang op te merken dat er een verschil bestaat tussen de prioriteitencodes van het CIC en de verplaatsingscode van de

aangeduide ploeg. De codes worden aan het CIC bezorgd door de politiezones in het kader van protocolakkoorden met de bedoeling om te bepalen welke prioriteit er aan de gebeurtenis moet worden gegeven. De verplaatsingscode is die van de ploeg om zich naar de plaats van de gebeurtenis te begeven (van 1 tot 3: gewone verplaatsing, met zwaailicht, met zwaailicht en sirene). Er is geen verband tussen de prioriteit van de gebeurtenis op het CIC en de verplaatsingscode. Om tactische redenen is het begrijpelijk dat men zich naar een gebeurtenis begeeft zonder gebruik te maken van de sirene (bijvoorbeeld een diefstal die aan de gang is). We kunnen dus niet extrapoleren op basis van deze of gene statistiek.

**69.** De informatie van de CIC's per politiezone zal als indicator worden gebruikt in de risicoanalyse.

#### **4.5. KWANTITATIEVE ANALYSE: VERKEERSONGEVALLLEN GEMELD DOOR DE LOKALE EN DE FEDERALE POLITIE**

**70.** Op basis van alle ingezamelde gegevens tellen we, voor de periode 2008 tot 2010, 231 verkeersongevallen met dienstvoertuig die lichamelijke letsels tot gevolg hadden voor ten minste één van de betrokken partijen voor de lokale politiezones, tegenover 216 voor de federale politie.

##### *4.5.1. Analyse van de gegevens met betrekking tot ongevallen (gemeld via het onderzoek) van de politiezones*

**71.** Aan een staal van 65 politiezones werd een lijst gestuurd met de ongevallen met lichamelijke schade waarbij een dienstvoertuig betrokken is. We hebben aan die politiezones gevraagd om de lijst van ongevallen voor de periode 2008-half 2011 te checken en, indien nodig, aan te vullen. Teneinde te werken met volledige jaren, werden de gegevens van 2008 tot 2010 geanalyseerd.

**72.** Er werden verscheidene elementen gevraagd om een nauwkeuriger zicht te krijgen op die ongevallen. Die elementen waren:

- 1) gegevens betreffende het ongeval: identificatie van de politiezone, datum van het ongeval, tijdstip van het ongeval;
- 2) gegevens betreffende het betrokken voertuig: aantal betrokken politievoertuigen, merk van het voertuig, nummerplaat, zwaailicht al dan niet in werking, sirene al dan niet in werking, gebanaliseerd voertuig of voertuig met striping;
- 3) gegevens betreffende de bestuurder van het betrokken politievoertuig: leeftijd van de bestuurder, functionaliteit uitgeoefend op het ogenblik van de verplaatsing, gevolgen voor de bestuurder, aansprakelijkheid van de bestuurder, gegeven gevolg in geval van bewezen aansprakelijkheid;
- 4) gegevens betreffende de andere personeelsleden: aantal en gevolgen van het ongeval;

- 5) gegevens betreffende de betrokken derden: aantal betrokken derden, type voertuig, hoedanigheid van de derden (bestuurder, passagier, voetganger), leeftijd en gevolgen van het ongeval;
- 6) de gevolgen voor de politiezone: materiële schade, deklassering van het voertuig, enz.;
- 7) de omstandigheden van het ongeval.

#### 4.5.1.1. Frequentie en evolutie van de ongevallen met lichamelijke schade waarbij een dienstvoertuig betrokken is

**73.** Voor de periode 2008 tot 2010 telden we 231 verkeersongevallen met lichamelijke schade waarbij een dienstvoertuig betrokken is.

**74.** Tussen 2008 en 2010 is er geen merkbare evolutie vast te stellen in het aantal ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een politievoertuig betrokken is. Voor de 65 politiezones tellen we respectievelijk 77 ongevallen in 2008, 81 ongevallen in 2009 en 73 ongevallen in 2010. Het fenomeen lijkt over het algemeen niet te evolueren.

**75.** De helft van de ongevallen met letsels voor de periode 2008-2010 deden zich voor in drie politiezones, van typologie 1 en 2. Die zones zijn gelegen in stedelijk gebied.

**76.** Wat het tijdsaspect betreft, lijken er geen maanden te zijn die meer risico inhouden. De gegevens betreffende de uren van de ongevallen zijn om formatredenen niet exploiteerbaar.

#### 4.5.1.2. Gegevens betreffende het betrokken politievoertuig

**77.** In 75,8% van de ongevallen gemeld door de 65 politiezones is er een politiewagen in het ongeval betrokken; in 24,2% een politiemotor. Anders gezegd, in een op de vier ongevallen met lichamelijke letsels is een politiemotor betrokken. Die verhoudingen zijn blijvend doorheen de jaren.

**78.** In 63,2% van de ongevallen is het politievoertuig voorzien van striping. In 22,5% van de gevallen (52 ongevallen) werd ons daaromtrent geen informatie meegedeeld. In 71,4% van de geïnventariseerde ongevallen is slechts één politievoertuig betrokken; in 22,9% van de gevallen werd ons daaromtrent geen informatie meegedeeld.

**Tabel 5:** aantal ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een politievoertuig betrokken is, gemeld door de geselecteerde politiezones, naar gelang van het zwaailicht en de sirene in werking of niet.

Wijze van verplaatsing	Frequentie	Percentage
zwaailicht en sirene in werking	13	5,6%
zwaailicht en sirene niet in werking	172	74,5%
werking van zwaailicht en sirene onbepaald	28	12,1%
zwaailicht in werking, werking van sirene onbepaald	2	0,9%
werking van zwaailicht onbepaald, sirene in	1	0,4%

werking		
andere	4	1,7%
Totaal	231	100,0%

**79.** Van de 231 verkeersongevallen gemeld door de politiezones vonden er 172 (74,5%) plaats terwijl het zwaailicht en de sirene niet in werking waren. Slechts 13 voertuigen (5,6%) waren met zekerheid in prioritaire opdracht op het ogenblik van de verplaatsing; in twee gevallen was de sirene in werking en de werking van het zwaailicht onbepaald. Voor 28 ongevallen (12,1%) was het gebruik van de sirene en van het zwaailicht onbepaald.

**80.** Deze vaststelling doet vragen rijzen bij de ongevallen waarin de werking van een of beide signalen onbepaald is. Immers, bij de vaststelling van verkeersinbreuken gepleegd door bestuurders van prioritaire voertuigen, moet de korpschef het type uitgevoerde opdracht kunnen rechtvaardigen. In geval van een dringende opdracht worden snelheidsovertredingen niet vervolgd. *A fortiori*, gingen we ervan uit dat de wijze van verplaatsing gekend was voor de ongevallen met lichamelijke letsels, wat echter niet altijd het geval blijkt te zijn.

#### 4.5.1.3. Gegevens betreffende de bestuurder van het betrokken politievoertuig

**81.** De gemiddelde leeftijd van de bestuurders van de betrokken politievoertuigen is 37,5 jaar, de minimumleeftijd is 22 jaar en de maximumleeftijd is 60 jaar, maar voor 72 geïnventariseerde ongevallen (31,2%) kennen we de leeftijd van de bestuurder niet. Gezien de spreiding van de gegevens lijkt er geen leeftijds categorie oververtegenwoordigd te zijn ten opzichte van de andere categorieën.

**82.** Onderstaande tabel geeft de functionaliteit weer die het personeelslid uitoefende op het ogenblik van het ongeval.

**Tabel 6:** functionaliteit waarin de verplaatsing kadert.

Functionaliteit	Frequentie	Percentage
Onbepaald	83	35,9%
Verkeer	40	17,3%
Genegotieerd beheer van de openbare ruimte	5	2,2%
Interventie	69	29,9%
Recherche	8	3,5%
Wijkwerking	25	10,8%
Politiole slachtofferbejegening	1	0,4%
Totaal	231	100,0%

**83.** In een derde van de gevallen is de functionaliteit niet meegedeeld. Voor de gekende gegevens zijn de vaakst genoemde functionaliteiten interventie, verkeer en wijkwerking.

**84.** Onderstaande tabel geeft de aansprakelijkheid in hoofde van de bestuurder van het politievoertuig weer.

**Tabel 7:** aansprakelijkheid van de bestuurder van het politievoertuig.

Aansprakelijkheid	Frequentie	Percentage
Nog niet bepaald	52	22,5%
Volledige	41	17,7%
Gedeeltelijke	7	3,0%
Geen	77	33,3%
Gegeven ontbreekt	54	23,4%
Totaal	231	100,0%

**85.** In bijna 25% van de gevallen ontbreekt de informatie over de aansprakelijkheid van de bestuurder van het politievoertuig en in meer dan een vijfde van de geïnventariseerde ongevallen is de aansprakelijkheid nog niet bepaald. In 33,3% van de gevallen is de bestuurder van het politievoertuig niet aansprakelijk voor het ongeval.

**86.** Voor de 50 ongevallen met lichamelijke letsels waarin de aansprakelijkheid van de bestuurder (gedeeltelijk) erkend werd, waren er weinig gevolgen voor die bestuurder, zoals blijkt uit de onderstaande tabel. Immers, in de helft van de gevallen, werd hieraan geen enkel gevolg gegeven.

**Tabel 8:** gevolg intern gegeven.

Gevolg	Frequentie	Percentage
Administratief dossier	10	20,0%
Tucht	1	2,0%
Ordemaatregel	2	4,0%
Proces-verbaal	3	6,0%
Geen gevolg	25	50,0%
Onbepaald	9	18,0%
Totaal	50	100,0%

**87.** Onderstaande tabel geeft de gevolgen van het ongeval voor de betrokken personen weer.

**Tabel 9:** gevolgen van het ongeval.

Betrokken persoon	Lichtgewond	Zwaargewond	Dood	Totaal
Bestuurder van het politievoertuig	164	13	2	179
Passagiers van het politievoertuig	55	3	0	58
Derden	68	4	1	73

**88.** Voor enkele gevallen is de ernst van de lichamelijke letsels niet vermeld of zijn de gevolgen onbekend, vooral wat de derden betreft.

**89.** Het merendeel van de ongevallen geïnventariseerd bij de 65 politiezones veroorzaakt lichte letsels bij de betrokken personen. Twee bestuurders van politievoertuigen en een derde lieten echter het leven bij twee ongevallen die plaatsvonden in de politiezone BRUSSEL Hoofdstad ELSENE in 2010. In een van beide ongevallen overleed de politieambtenaar en de derde. In het tweede ongeval overleed de bestuurder van een politiemotor. In beide gevallen waren de sirene en het zwaailicht in werking. De omstandigheden zijn niet verder verduidelijkt.

**90.** We kunnen niet meer toelichting geven over de betrokken derden omdat de variabelen betreffende die personen onvoldoende ingevuld zijn.

#### *4.5.1.4. Omstandigheden van het ongeval tijdens de uitoefening van een dringende opdracht*

**91.** Merk op dat dit gedeelte van de analyse rekening houdt met de gevallen waarin het politievoertuig zich met zekerheid verplaatste met zwaailicht en sirene alsook met de gevallen waarin een van beide in werking was. Immers, de door de politiezones meegedeelde gegevens zijn onvoldoende betrouwbaar om zich te beperken tot de zekere gevallen.

**92.** Tijdens dringende (of daarmee gelijkgestelde) verplaatsingen kunnen de omstandigheden in drie categorieën onderverdeeld worden: 1) het ongeval heeft plaatsgevonden tijdens de achtervolging/op het ogenblik van de interceptie van een voertuig van een derde, 2) tijdens controles/politieacties in de functionaliteit verkeer en 3) tijdens een dringende verplaatsing van de interventiepatrouille, hebben andere weggebruikers het politievoertuig niet gezien/gehoord (bijvoorbeeld het politievoertuig is op een kruispunt door een rood licht gereden maar de weggebruiker die uit de haaks daarop staande richting kwam is niet gestopt, achterkant van het voertuig aangereden, enz.).

#### *4.5.2. Analyse van de gegevens met betrekking tot ongevallen (gemeld via het onderzoek) van de federale politie*

##### *4.5.2.1. Inzameling van gegevens betreffende de ongevallen*

**93.** Op basis van een link gecreëerd vanuit de databank van ongevallen met lichamelijke letsels enerzijds en de lijst van dienstvoertuigen behorend tot de federale politie anderzijds, verkrijgen we op ons niveau een lijst van 83 verkeersongevallen met lichamelijke letsels waarbij een of meer voertuigen van de federale politie betrokken zijn. Teneinde te bepalen of die ongevallen hebben plaatsgevonden met een voertuig dat zich verplaatste met het zwaailicht en de sirene in werking, werd aan de verschillende diensten van de federale politie een Excelbestand gestuurd waarin per directie die geïnventariseerde ongevallen opgenomen waren. Er werd hen gevraagd om het bestand aan te vullen met informatie over het ongeval in kwestie alsook met nieuwe ongevallen die zich hadden voorgedaan maar niet in het bestand waren opgenomen. Tegelijkertijd hebben we aan de directie DGS/DSW gevraagd om ons de lijst te laten geworden van de arbeidsongevallen waarvan ze weet had voor de periode 2008-2010.

**94.** Voor alle diensten moesten de gegevens worden gezuiverd want sommige gegevens ontbraken, meer bepaald wat het gebruik van het zwaailicht en de sirene betreft, en andere gegevens waren niet relevant.

#### 4.5.2.2. *Frequentie en evolutie van de ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een dienstvoertuig betrokken is*

**95.** Na compilatie van de antwoorden van de federale politie en na verwerking van de niet relevante gegevens, tellen we 216 ongevallen met voertuigen van de federale politie met lichamelijke letsels<sup>23</sup>. Voor 44 van die ongevallen zijn de omstandigheden van de verplaatsing meegedeeld. Zij kunnen nauwkeuriger geanalyseerd worden.

**96.** 16 van die 44 ongevallen hebben plaatsgevonden in 2008, 15 in 2009 en 13 in 2010. De dagen waarop het meeste ongevallen gebeurden, zijn maandag en woensdag, met telkens 10 ongevallen. Twee derde van de ongevallen hebben zich voorgedaan tussen 8 uur en 19 uur.

**97.** De gegevens betreffende de betrokken bestuurders zijn niet voldoende specifiek om tendensen te kunnen schetsen.

**98.** Voor 35 van die 44 ongevallen is de context gekend. 27 van die 35 ongevallen hebben zich voorgedaan tijdens de uitoefening van een opdracht in het kader van de functionaliteit interventie. Vijf andere ongevallen hebben plaatsgehad tijdens een escorte en drie tijdens een willekeurige verplaatsing.

**99.** In 12 van de 44 geïnventariseerde ongevallen was het politievoertuig een motorfiets. Acht ongevallen deden zich voor tijdens een achtervolging met voertuigen die zich wilden onttrekken aan een politiecontrole en in zeven gevallen zou een derde geen aandacht hebben gehad voor het verkeer. In driekwart van de ongevallen is een voertuig van een derde betrokken. In twee van de 44 ongevallen werd een voetganger geraakt door een politievoertuig dat zich verplaatste met zwaailicht en sirene.

#### 4.5.2.3. *Eenheden waartoe de bestuurders behoren*

**100.** Onderstaande tabel geeft het aantal ongevallen weer per jaar en per directie/dienst waartoe de bestuurders die een ongeval met letsels gehad hebben behoren.

**101.** Daaruit blijkt dat de ongevallen zich voordoen in een zeker aantal directies en diensten maar logischerwijze telt DAH het grootste aantal ongevallen.

---

<sup>23</sup> Het verschil tussen 83 ongevallen bij aanvang en 216 ongevallen na onderzoek kan verklaard worden doordat we voor de jaren voorafgaand aan de antwoorden van de federale politie niet beschikten over de nummerplaten (bijgevolg zijn er sindsdien misschien voertuigen bijgekomen) en doordat niet elk ongeval opgenomen is in de databank gebaseerd op de processen-verbaal, of nog doordat ze niet opgenomen zijn als verkeersongeval.



**Tabel 10:** *betrokken directie/dienst.*

Directie/dienst	2008	2009	2010	Totaal
CG/CGI (internationale samenwerking)	0	0	1	1
CG/CGO (operationele informatie)	1	0	0	1
CG/CGSU (speciale eenheden)	8	8	4	20
DGA/CIK (interventiekorps)	5	4	1	10
DGA/CSD/DCA (gedeconcentreerde directies)	0	1	2	3
DGA/DAC-LPA (luchtvaartpolitie)	3	1	1	5
DGA/DAC-SPC (spoorwegpolitie)	3	3	4	10
DGA/DAC-SPN (scheepvaartpolitie)	0	1	1	2
DGA/DACH (hondensteun)	2	3	0	5
DGA/DAH (wegpolitie in het algemeen)	25	25	32	82
DGA/DAR (algemene reserve)	4	1	2	7
DGA/...	0	1	0	1
DGA-VDKP (detachement Koninklijk Paleis)	4	2	1	7
DGS/...	0	2	0	2
DGJ/DJF (bestrijding economische en financiële criminaliteit)	0	0	1	1
DGJ/DJT (technische en wetenschappelijke politie)	0	1	0	1
DGS/DSE (directie opleiding)	5	7	3	15
DGS/DSI (interne relaties)	0	0	1	1
DGS/DSL (logistieke steun)	3	1	1	5
DGS/DSP (directie mobiliteit en loopbaan)	0	0	6	6
DGS/DSR (rekrutering en selectie)	1	0	2	3
DGJ/PJF/FGP (gedeconcentreerde gerechtelijke politie)	6	14	8	28
<b>Totaal</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>71</b>	<b>216</b>

**102.** Wat de federale politie betreft, is het niet mogelijk om andere conclusies te trekken met betrekking tot de studie van de oorzaken en gevolgen van verkeersongevallen.

#### **4.6. KWALITATIEVE ANALYSE: RESULTATEN VAN DE BEVRAGING VAN DE POLITIEDIENSTEN**

**103.** De vragenlijst werd gestuurd aan de vijftien politiezones die waren geselecteerd op basis van gegevens betreffende ongevallen met dienstvoertuigen en aan alle diensten van de federale politie. Zestig politiezones en drieënzeventig diensten van de federale politie hebben de lijst ingevuld.

**104.** In dit punt brengen we de antwoorden bijeen die de federale politie en de lokale politiezones gegeven hebben op de vragen.

#### 4.6.1. Genomen maatregelen

**105.**De vraag was enkel gesteld aan de lokale politiezones en was erop gericht om na te gaan of zij maatregelen hadden genomen om het aantal verkeersongevallen met politievoertuigen terug te dringen ten aanzien van de vorige jaren.

**106.**Van de zestig zones die de vragenlijst beantwoord hebben, stellen er slechts zeven maatregelen te hebben genomen, die ze al dan niet hadden aangekondigd, ingevolge het vorige onderzoek. Die maatregelen zijn erg divers: 1) de opmaak van een dienstnota om de regels inzake het besturen van een dienstvoertuig tijdens een dringende interventie in herinnering te brengen; 2) verschillende jaren op rij werden personeelsleden naar de tweedaagse opleiding proactive driver gestuurd die georganiseerd werd door de federale politie (maar sinds 2010 wordt het personeel naar een opleiding georganiseerd door de private sector gestuurd); 3) een campagne om de personeelsleden bewust te maken van het belang van het dragen van de veiligheidsgordel, de aandachtspunten bij het rijden in dringende opdracht; 4) de installatie van de fletlogger; 5) de systematische opvolging van verkeersongevallen en in geval van herhaaldelijke ongevallen, kan de opleidingspiste overwogen worden; 6) de inventarisatie van de overtredingen gepleegd met het politievoertuig. Elke politiezone heeft haar eigen maatregelen genomen.

**107.**Uit de antwoorden blijkt niet dat er geopteerd is voor technische oplossingen gelinkt aan de voertuigen, zoals bij de aankoop een keuze maken in functie van de technische beschrijvingen, het gebruik van winterbanden, het specifiek onderhoud, ... om de veiligheid te verhogen.

#### 4.6.2. Opleiding inzake rijgedrag in het algemeen

**108.**We hebben aan de politiezones en aan de federale politie gevraagd of het personeel algemene rijopleidingen volgde om het risico op ongevallen met een dienstvoertuig te voorkomen.

**109.**Op die vraag antwoorden 31 politiezones (54,4%) negatief tegenover 21 (36,8%) positief.

**110.**Op basis van de verkregen antwoorden kunnen we niet inventariseren hoeveel personeelsleden van de bevraagde diensten die opleidingen gevolgd hebben.

**111.**Van die 21 politiezones verduidelijkt 47% de aard of de benaming van de opleiding(en) niet. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de opleidingen verstrekt inzake rijgedrag in het algemeen om het risico op ongeval met een dienstvoertuig te voorkomen.

**Tabel 11:** overzicht van de gevolgde rijopleidingen in het algemeen.

Benaming	Frequentie	Percentage
motoropleiding (politieschool)	9	13,6%
bijscholing (politiescholen)      moto	5	7,6%
proactive (politiescholen)      driver	10	15,2%

fietsteam	1	1,5%
anti-slipcursus (politie scholen)	1	1,5%
besturen van politievoertuigen (rijcentrum)	7	10,6%
defensief en offensief rijden	2	3,0%
onbekend	31	47,0%
totaal	66	100,0%

**112.** Merk op dat een politiezone verschillende opleidingen kan aanstippen. In totaal onderscheiden we 35 types van opleidingen die we in zeven categorieën hebben onderverdeeld. Drie categorieën uit de tabel worden genoemd als zijnde opleidingen georganiseerd door de politie scholen: de opleiding om met de moto te leren rijden en de bijscholingen die terug te vinden zijn in de erkenningsdossiers 2113 “Verkeerspolitie”, 1619 “Besturen dienstmotorfiets stedelijke omgeving”, 1637 “Motorrijders: bijscholing rijtechnieken”. Naast deze categorie, is er de opleiding “proactive driver” die het voorwerp uitmaakt van erkenningsdossier 1207. De “anti-slipcursus” wordt georganiseerd door de federale school (DSEF).

**113.** Inzake rijgedrag in het algemeen stellen we vast dat de meeste opleidingen die worden gevolgd door leden van de politiezones opleidingen zijn die verstrekt worden door de directie van de opleiding van de federale politie (op centraal niveau, door DSE en door DSEF alsook in de politie scholen). De opleidingen die gepaard gaan met het behalen van een brevet voor een gespecialiseerde functie (agent motorrijder) alsook de voortgezette opleidingen in de vorm van bijscholingen hebben het meeste succes.

**114.** Opleidingen van het type “proactive driver” zijn sinds 2008 opgeschort in afwachting dat het opleidingscentrum Berg van de federale politie voldoet aan de veiligheidsnormen. Bepaalde erkende politie scholen bieden deze opleidingen intussen aan in samenwerking met rijvaardigheidsscholen. Sommige korpschef hebben beslist om er een deel van hun personeel naartoe te sturen, dankzij het verkeersveiligheidsfonds.

**115.** De categorie besturen van politievoertuigen (rijcentrum/intern) verwijst naar een reeks opleidingen georganiseerd door de politiezone, hetzij via een privaat autocentrum, hetzij intern, bijvoorbeeld naar aanleiding van een halve dag gewijd aan nieuwe rekruten opdat zij vertrouwd zouden raken met het besturen van politievoertuigen of met nieuw aangekochte voertuigen.

**116.** We stellen vast dat 40% van de genoemde opleidingen verband houden met het leren rijden met de motor of bijscholingen motorrijden; die opleidingen worden georganiseerd door DSE. De opleiding “proactive driver” volgt met 28,6% en de interne opleiding of opleidingen via de private autocentra vertegenwoordigen 20%. De andere categorieën zijn restcategorieën.

**117.** Deze opleidingen worden gevolgd door alle operationele personeelsleden (21,2%), de motorrijders (21,2%) en het interventiepersoneel (24,2%). Worden tevens genoemd: elk nieuw personeelslid (9,1%), het operationeel en burgerpersoneel (9,1%) en de recherche (9,1%).

**118.**De doelstellingen hebben vooral betrekking op de controle over het voertuig, de vermindering van het risico op ongevallen, proactief en defensief rijgedrag. Onderstaande tabel geeft in detail de doelstellingen weer per type opleiding.

**Tabel 12:** overzicht van de doelstellingen die door de politiezones genoemd worden per type opleiding.

Benaming	Doelstelling
motoropleiding (politie school)	Rijprincipes in herinnering brengen Rijvermogen
bijscholing moto (politie scholen)	Defensief en proactief rijgedrag Goede vaardigheden aankweken om ongevallen te voorkomen Truukjes om het rijgedrag te verbeteren
proactive driver (politie scholen)	Beheersing van het voertuig Proactief en defensief rijgedrag
fietsteam	Ongevallenpreventie
anti-slipcursus (politie scholen)	Rijden in moeilijke omstandigheden
besturen van politievoertuigen (rijcentrum)	Technieken aanleren/verbeteren Proactief en defensief rijgedrag Goede vaardigheden aankweken om ongevallen te voorkomen
defensief en offensief rijden	Beheersing van het voertuig

**119.**We hebben ook aandacht besteed aan de organisatie van voortgezette rijopleidingen. In voorkomend geval hebben we ons gebogen over het type georganiseerde opleidingen: de bijscholing, individueel en/of ingevolge omstandigheden zoals ongevallen. Op basis van de verkregen resultaten kunnen we zeggen dat in de overgrote meerderheid van de gevallen geen enkele voortgezette opleiding georganiseerd wordt: slechts 7% van de respondenten volgt bijscholing, 8,8% organiseert op systematische wijze voortgezette opleidingen en 3,5% zegt voortgezette opleidingen te laten volgen ingevolge omstandigheden zoals verkeersongevallen.

### *Federale politie*

**120.**Voor de federale politie hebben we 73 antwoorden gekregen waarvan 26 uitgaande van de centrale diensten van de algemene directies, 21 van de gedeconcentreerde diensten op arrondissementeel niveau en 26 van de gedeconcentreerde gerechtelijke politie.

**121.**In de vragenlijst was een onderscheid gemaakt want, in tegenstelling tot de lokale politiezones, vereisen bepaalde functieprofielen een selectie en een functionele opleiding inzake het besturen van dienstvoertuigen. De vragen inzake opleiding waren gesteld voor de types betrekkingen waarvoor een functionele opleiding inzake het besturen van een dienstvoertuig niet nodig was.

**122.**Voor twee derde van de respondenten vereist geen enkel functieprofiel een opleiding inzake het besturen van dienstvoertuigen. Dit is vooral het geval voor de diensten van de gecentraliseerde directies (DGJ, DGA en DGS). In de gedeconcentreerde diensten vereisen weinig functies een specifieke opleiding aangezien dit tweedelijnsdiensten zijn, met uitzondering van de laboratoria.

**123.**De opleidingen genoemd door de federale politie hebben betrekking op gespecialiseerde functies zoals de motorrijders van de federale wegpolie (WPR), de speciale eenheden van de federale politie

(CGSU), de federale scheepvaartpolitie (SPN) of nog op het besturen van bijzondere voertuigen (bijvoorbeeld gepantserde voertuigen). Die opleidingen zijn dus bedoeld voor gespecialiseerd personeel en de doelstellingen zijn veel specifiekier omdat het gaat om opleidingen die verplicht zijn om een ad-hocbewijs of een brevet te behalen. De federale politie heeft geen andere opleidingen genoemd, noch algemene noch opleidingen high velocity.

**124.** Meer dan 90% van de bevroegde eenheden en diensten van de federale politie maakt geen gebruik van niet-functionele en voortgezette opleidingen. Wanneer dit soort van opleidingen georganiseerd wordt, dan zijn het voornamelijk bijscholingen.

#### 4.6.3. *Opleiding high velocity*

**125.** Op de vraag of het personeel opleidingen high velocity volgt (met het oog op dringende prioritaire verplaatsingen) antwoorden 40 politiezones (70,2%) negatief tegenover 14 (24,5%) positief.

**126.** De federale politie heeft niet meer preciseringen gegeven dan in haar antwoord over de rijopleiding in het algemeen. Maar behalve voor de gespecialiseerde functies (WPR, GIS, CGSU,...), vinden we geen specifieke opleidingen inzake rijden in dringende opdracht terug.

**127.** Algemeen gesproken, zeggen de diensten van de federale politie, zowel op centraal als op gedeconcentreerd niveau, niet betrokken te zijn omdat geen of zeer weinig functies (enkel de labo's van de FGP's) dergelijke opleidingen vereisen. Velen preciseren bovendien dat ze een tweedelijnsdienst zijn, bijgevolg zijn de verplaatsingen vooral administratief van aard en blijft het gebruik van het blauw zwaailicht en van het geluidstoestel uitzonderlijk.

#### 4.6.4. *Instructies en richtlijnen*

**128.** Het was de bedoeling om alle formele richtlijnen en/of instructies in te zamelen met betrekking tot 1) het besturen van dienstvoertuigen in het algemeen, 2) het besturen van voertuigen tijdens dringende prioritaire opdrachten en 3) in geval van vaststelling van onaangepast rijgedrag of zware overtredingen door personeelsleden, in en buiten dienst.

##### 4.6.4.1. *Op niveau van de lokale politie*

**129.** Wat de instructies en richtlijnen betreft, antwoorden 35 (54,4%) van de bevroegde politiezones dat ze formele richtlijnen hebben. Slechts 22 van die zones hebben ons daarvan een kopie bezorgd. We hebben de inhoud van die richtlijnen geanalyseerd om er de terugkerende thema's uit te halen.

- 1) wettelijke basis

**130.** De zones die er gewag van maken, brengen de wettelijke basis in herinnering die van toepassing is, met name de artikelen van de wegcode op de prioritaire voertuigen alsook de COL 16/2006 betreffende de vaststelling van verkeersmisdrijven.

## 2) voorbeeldfunctie

**131.**Deze richtlijnen herinneren aan de voorbeeldfunctie van de politieambtenaar in het verkeer, meer bepaald wat de naleving van de wegcode betreft (inzake snelheid, dragen van de gordel, alcoholverbruik, enz.).

## 3) begrip “dringende opdracht”

**132.**Aangezien de dringende opdrachten niet gedefinieerd zijn in de wet, meenden sommige korpschefs er goed aan te doen om hun visie op dringende opdrachten te kennen te geven. We vinden dus richtlijnen terug waarin een definitie wordt gegeven van dringendheid, het gebruik van prioriteitencodes, de gevolgen en de risico's van rijden in dringende opdracht. Bovendien benadrukken die richtlijnen de rol van de bestuurder om de situatie in te schatten.

**133.**Sommige korpschefs brengen bovendien de uitzonderlijke rechten van prioritaire voertuigen in herinnering alsook de inbreuken die verboden zijn, zelfs in dringende opdracht zoals rijden in tegengestelde richting, rijden op een voet- of fietspad, een ononderbroken witte lijn overschrijden, manoeuvres uitvoeren zonder voorzorgsmaatregelen te nemen, enz.

**134.**In een zone wordt de toelating om in code 3<sup>24</sup> te rijden, anders gezegd in dringende opdracht, enkel gegeven door de zonale dispatching.

**135.**De bijzondere situatie van de achtervolging<sup>25</sup> maakt het voorwerp uit van een richtlijn van het parket van CHARLEROI volgens dewelke de politieambtenaar die een voertuig dat zich aan een controle onttrekt moet achtervolgen, het risico moet beoordelen. We merken tevens op dat enkele zonale richtlijnen dit aspect behandelen. Daarin zijn onder meer vervat: de betrokken overtredingen, de omstandigheden, de betrokken partners en het verloop van de operatie.

**136.**Er dient vastgesteld dat tegenover een onzekere wetgeving, weinig zones hebben gemeend hun personeel via richtlijnen te moeten begeleiden op het vlak van rijden in code 3<sup>26</sup>, wat echter niet betekent dat de afwezigheid van dergelijke richtlijnen in de praktijk grote problemen oplevert.

**137.**Nog steeds met betrekking tot het specifieke aspect van de achtervolgingen, merken we op dat er tussen het CIC OOST-VLAANDEREN en de diensten van de lokale en de federale politie van de provincie OOST-VLAANDEREN een protocolakkoord is afgesloten inzake achtervolgingen, en dit ingevolge enkele spectaculaire incidenten en het observatoriumrapport 2008 van het Vast Comité P betreffende de coördinatie en het beheer van ploegen en middelen bij achtervolgingen. Dit protocolakkoord legt onder andere de context, de betrokken misdrijven en het verloop van de operatie vast.

## 4) aansprakelijkheid van het personeel

---

<sup>24</sup> Met geluidstoestel en blauw zwaailicht.

<sup>25</sup> Zie nummer 213.

<sup>26</sup> Rijden met geluidstoestel en blauw zwaailicht.

**138.**Sommige korpschefs wijzen nogmaals op de straffen die men kan oplopen ingevolge verkeersongevallen of wanneer men misbruik maakt van voertuigen of van het begrip dringende opdracht.

5) administratieve richtlijnen

**139.**Sommige richtlijnen beogen eerder administratieve en logistieke aspecten (een optimaal beheer van het wagenpark door het operationeel en burgerpersoneel bewust te maken van het belang van het correct gebruik van het rollend materiaal en/of door het gebruik van dienstvoertuigen voor administratieve doeleinden te beogen).

6) systeem van het type “fleetlogger”

**140.**19 politiezones stellen uitgerust te zijn met het systeem “fleetlogger” en het gebruik van dat systeem wordt aan het personeel uitgelegd via interne richtlijnen.

**141.**Verschillende dienstnota’s of richtlijnen zetten aan het personeel de redenen uiteen waarom er in de dienstvoertuigen een traceersysteem van het type “fleetlogger” geïnstalleerd is, alsook de gegevens die geregistreerd worden en de voorwaarden waaronder die gegevens gebruikt worden: definitie, geregistreeerde gegevens, wettelijk kader (wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van 1992 en het advies van de privacycommissie van 2005 betreffende het gebruik van de fleetlogger), gebruiksvoorwaarden van die gegevens (in geval van administratief of gerechtelijk onderzoek).

**142.**Andere zones leggen in richtlijnen de registratie van de gegevens van de bestuurder en van de verplaatsing alsook de opdracht vast via een systeem van logboek of via het dienstbulletin.

**143.**We stellen vast dat in de morfologievragenlijst 2011 ontwikkeld door DGS-BPO van de federale politie de rubrieken betreffende de middelen van de politiezones de voertuigen omvatten waarbij o.a. een verschil wordt gemaakt tussen de eigen voertuigen en de voertuigen in leasing, het type voertuig, het aantal traceersystemen. Tot op heden waren die gegevens niet gecentraliseerd.

*4.6.4.2. Op niveau van de federale politie*

**144.**Op niveau van de federale politie zegt ongeveer 75% van de respondenten geen formele richtlijnen inzake rijgedrag te hebben. De richtlijnen die ons werden overgemaakt, hebben hoofdzakelijk betrekking op de administratieve verplaatsingen. Aangezien de eenheden in “tweede lijn” zelden verplaatsingen in dringende opdracht doen, handelen de richtlijnen vooral over administratieve verplaatsingen. De specifieke diensten (meer bepaald CGSU, GIS) preciseren het type verplaatsing in hun operatieorders.

**145.**Met betrekking tot het rijgedrag tijdens dringende prioritaire opdrachten stelt 82,5% van de respondenten geen formele richtlijnen te hebben, tegenover 16,5% die er wel hebben. De verplaatsingsvoorwaarden zijn hetzij beschreven in de operatieorders, hetzij in dienstnota’s maar in de meeste gevallen worden ze kort in herinnering gebracht. 12,4% van de respondenten zegt formele richtlijnen te voorzien betreffende ernstige inbreuken achter het stuur.

#### *4.6.5. Bepaling van de situaties die een dringende verplaatsing vereisen*

**146.**We hebben ook gevraagd of de lokale politiezones en de federale politie de situaties of opdrachten hadden bepaald die een dringende verplaatsing vereisen alsook de modaliteiten voor het gebruik van het zwaailicht en het geluidstoestel.

##### *4.6.5.1. Op niveau van de lokale politie*

**147.**Zoals we hierboven beschreven hebben, geven sommige korpschefs, via richtlijnen, hun visie op het begrip dringende prioritaire opdracht weer en leggen ze dus de voorwaarden voor het gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel vast. In die richtlijnen wordt gesteld dat het gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel verplicht is tijdens een prioritaire opdracht. Voor alle andere opdrachten wordt de bestuurder aangeraden om enkel het blauw zwaailicht te gebruiken, om alle verwarring te vermijden. Het geluidstoestel is enkel voorbehouden voor de dringende prioritaire opdrachten. En daar het begrip dringende opdracht niet bepaald is door de wetgever, dient de bestuurder dus de situatie te beoordelen in functie van de noodzaak en de risico's.

**148.**Daarnaast stellen we vast dat 40 respondenten (71,9%) zeggen dat ze de modaliteiten voor het gebruik van het zwaailicht en het geluidstoestel niet hebben bepaald, tegenover 9 die dat wel hebben gedaan (15,8%). Van degenen die de gebruiksmodaliteiten niet hebben bepaald, laten velen de beslissing om die toestellen al dan niet te gebruiken over aan de interventieploeg (35,2% van alle respondenten) of verwijzen naar de wetgeving (24,6% van alle respondenten), die, zoals we eerder hebben geschreven, in dit verband lacunes vertoont. 9 politiezones (15,8%) doen een beroep op het CIC om de verplaatsingsmodaliteiten te bepalen en in 2 politiezones (3,5%) neemt het diensthoofd die verantwoordelijkheid op zich.

##### *4.6.5.2. Op niveau van de federale politie*

**149.**Wat de federale politie betreft, zijn de resultaten op de vraag over de bepaling van het gebruik van het zwaailicht en het geluidstoestel als volgt verdeeld: in 37,8% van de gevallen antwoordt de eenheid hetzij niet, hetzij negatief, hetzij is dat niet van toepassing; in 20,3% van de gevallen neemt de bestuurder alleen de beslissing; in 17,6% van de gevallen zegt de eenheid de wegcode te volgen en in 9,5% van de gevallen kan de bestuurder het initiatief nemen maar wordt de beslissing over het algemeen genomen door het diensthoofd of de teamleider.

**150.**We stellen dus vast dat in het merendeel van de gevallen de verplaatsingsmodaliteiten afhankelijk zijn van een beslissing van de bestuurder alleen of van de bestuurder en de chef (van het team, het peloton).

#### *4.6.6. Procedures en processen met betrekking tot het besturen van dienstvoertuigen*



**151.**We hebben heel wat vragen gesteld over de invoering van procedures en processen betreffende 1) de aanduiding van de bestuurders; 2) de opvolging van de criteria inzake rijvaardigheid; 3) de mogelijkheid om personeelsleden geen dienstvoertuig meer te laten besturen en in voorkomend geval, de bepalende factoren en tot slot 4) het bijhouden van een boekhouding van het aantal verplaatsingen met dienstvoertuigen waarbij gebruik gemaakt wordt van het zwaailicht en het geluidstoestel alsook de verplichting om dergelijke verplaatsingen te motiveren.

#### *4.6.6.1. Aanduiden van bestuurders*

**152.**Op de vraag of er criteria bestaan om de bestuurders aan te duiden, antwoordt 91,2% van de respondenten negatief. De aangehaalde criteria houden verband met gezond verstand omdat ze betrekking hebben op het bezit van het passende brevet of bewijs voor de gespecialiseerde functies of voor het besturen van bijzondere voertuigen alsook op de medische selectie die verplicht is voor alle leden van de politiediensten die een dienstvoertuig besturen.

**153.**Bij de federale politie stelt driekwart van de respondenten dat er geen criteria zijn of dat dit punt niet van toepassing is omdat er louter administratieve verplaatsingen worden verricht. De medische factoren worden aangehaald door 10,8% van de respondenten en de verplichting van een specifiek brevet of bewijs wordt door 8,3% van de respondenten naar voren geschoven.

**154.**De opvolging bestaat hoofdzakelijk uit de controle door de arbeidsgeneeskundige dienst en uit de evaluatie via de bijscholingen.

#### *4.6.6.2. Opzijzetten van bestuurders*

**155.**Niettemin zeggen 25 respondenten van de lokale politie (35,8%) dat een bestuurder opzijgezet kan worden op grond van (1) gedragsproblemen achter het stuur; (2) medische factoren of ingevolge te veelvuldige ongevallen. Behoudens de arbeidsgeneeskundige dienst die de medische criteria opvolgt, blijkt er geen echte opvolging te zijn van die factoren die in de procedures ingeschreven zijn.

**156.**46,5% van de respondenten van de federale politie zegt dat een bestuurder opzijgezet kan worden, meer bepaald (1) ingevolge een evaluatie door de arbeidsgeneeskundige dienst; (2) indien de resultaten van de bijscholing niet overtuigend zijn of (3) bij ordemaatregel, meer bepaald in geval van alcoholverbruik.

#### *4.6.6.3. Opvolging van de verplaatsingen*

**157.**Wat de inventarisatie van de verplaatsingen in dringende opdracht betreft, vat de onderstaande tabel de situatie van de 60 zones die de vragenlijst hebben ingevuld samen.

**Tabel 13:** *inventarisatie van de verplaatsingen in dringende opdracht.*

Antwoord	Frequentie	Percentage
Neen	38	63,3 %

Ja	19	31,7 %
Onbekend	3	5 %
Totaal	60	100,0%

**158.**In de meeste gevallen (63,3%) houden de politiezones geen boekhouding bij van de verplaatsingen in dringende opdracht.

**159.**Over het algemeen houden de eenheden en diensten van de federale politie geen boekhouding bij van de verplaatsingen met blauw zwaailicht en geluidstoestel aangezien de meeste van die diensten dat soort van verplaatsingen niet maken. Merk op dat 4,2% van de respondenten de flectlogger daartoe gebruikt (maar het is ons niet bekend hoeveel van hun voertuigen met de flectlogger uitgerust zijn).

**160.**Daarnaast wilden we weten of de bestuurders het gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel moeten motiveren. De resultaten tonen aan dat 45,8% van de politiezones zegt dat hun personeelsleden moeten motiveren waarom ze zich verplaatst hebben met het zwaailicht en het geluidstoestel in werking, tegenover 49,2% die stelt dat dit niet hoeft. De motivering gebeurt 1) op vraag van het diensthoofd; 2) via het dienstbulletin; 3) ingevolge de vaststelling van overtredingen of slecht gebruik. Slechts acht zones zeggen dat het gebruik in alle gevallen gemotiveerd dient te worden, hetzij via het dienstbulletin, hetzij via de flectlogger.

**161.**Voor de federale politie beantwoordt 27,6% van de respondenten de vraag positief, om verschillende redenen: 1) op vraag (van de dienst of van het parket); 2) ingevolge een verkeersongeval; 3) in geval van vastgestelde overtredingen; 4) in geval van klacht.

#### 4.6.7. *Goede praktijken inzake het besturen van dienstvoertuigen tijdens dringende prioritaire opdrachten*

**162.**In antwoord op onze vraag hebben de politiezones enkele goede praktijken aangehaald:

- 1) het belang dat wordt gehecht aan de opleiding, hetzij de basisopleiding van inspecteurs waarin het luik rijgedrag meer aan bod zou moeten komen, hetzij de voortgezette rijopleidingen. In elk geval zijn de politiezones vragende partij voor meer opleidingen georganiseerd door de federale politie, en dit om niet zelf betalende private opleidingen te moeten organiseren. Nu en dan wordt er gewezen op het nut van voortgezette opleidingen voor nieuwe rekruten, en dit 1) om hen vertrouwd te maken met de politievoertuigen en 2) om rijervaring op te doen want die rekruten zijn vaak jong en hebben minder rijervaring in de privésfeer.
- 2) het belang van een goede kennis van de politiezone want in functie van de plaats van gebeurtenis kan de opdracht een dringend karakter krijgen.
- 3) naast de opleidingen, wordt het begrip ‘dringende opdracht’ meermaals aangehaald. Immers, de goede praktijk zou erin bestaan een zeer specifieke omschrijving van het begrip dringende opdracht te geven en het personeel bewust te maken van dit begrip. We merken op dat deze opmerking ertoe aanzet om zonale richtlijnen op te stellen in afwachting dat het wettelijk kader wordt aangepast. De richtlijnen die in bepaalde politiezones ontwikkeld werden, leggen de nadruk op:

- a) de strikte naleving van de wegcode;
  - b) de voorbeeldfunctie;
  - c) de voorwaarden voor het gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel;
  - d) de duidelijke instructies omtrent de prioriteitencodes 2 en 3;
  - e) de overtredingen die niet gemaakt mogen worden, zelfs niet tijdens dringende verplaatsingen;
  - f) het evenwicht en de evenredigheid tussen snel ter plaatse aankomen en de risico's, zowel voor de personeelsleden als voor de andere weggebruikers.
- 4) het gebruik van de fleetlogger is ook meermaals genoemd als een goede praktijk als preventief instrument, zowel voor het onderhoud van het wagenpark als voor het rijgedrag.

**163.** Wat de federale politie betreft, merken we op dat men wenst dat er opleidingen anti-slipcursus en defensief rijden zouden worden georganiseerd, meer bepaald voor het personeel van het interventiekorps (CIK).

#### 4.6.8. *Maatregelen en sancties*

**164.** We hebben ook aandacht besteed aan de maatregelen die worden genomen ten aanzien van bestuurders in twee situaties: enerzijds, in geval van onaangepast rijgedrag in dienst en, anderzijds, in geval van zware overtredingen (bijvoorbeeld alcoholverbruik), buiten dienst, door personeelsleden. We hebben tevens gevraagd of de zone al klachten ontvangen had betreffende het ongerechtvaardigd gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel en, zo ja, hoe ze daarop gereageerd heeft.

##### 4.6.8.1. *Op niveau van de lokale politie*

**165.** Met betrekking tot de situaties waarin het personeelslid onaangepast rijgedrag zou hebben vertoond tijdens zijn diensturen, zeggen 13 politiezones (22,5%) nooit zulke gevallen te hebben gehad. In de andere zones zijn de vaakst genomen maatregelen:

- 1) de maatregelen die het meest geschikt zijn volgens de ernst van de feiten: het functioneringsgesprek, de functioneringsnota, administratieve maatregelen (bestuurder tijdelijk opzijzetten, volgen van een aanvullende opleiding indien de begroting dat toelaat), tuchtmaatregelen en, voor zware overtredingen zoals dronken sturen, kunnen deze gepaard gaan met gerechtelijke vervolgingen (33,3%);
- 2) een functioneringsgesprek met het personeelslid om hem bewust te maken van het rijgedrag en hem te herinneren aan zijn voorbeeldfunctie (15,8%);
- 3) een intern onderzoek gevoerd door de dienst intern toezicht (3,5%).

**166.** Bij de vraag over eventuele zware overtredingen begaan door een personeelslid buiten de diensturen vestigen de meeste respondenten de aandacht op het feit dat de korpsleiding daarover zelden ingelicht wordt, behalve voor verkeersongevallen met alcoholintoxicatie. Sommige politiezones geven een theoretisch antwoord, andere hebben al concrete maatregelen moeten nemen. Merk op dat de

alcoholproblematiek achter het stuur meermaals aangehaald is. Uit de antwoorden onthouden we de tuchtmaatregelen die eventueel gepaard gaan met een administratieve sanctie naar gelang van de begane overtreding.

**167.**Negen politiezones zeggen dat ze al klachten hebben gehad betreffende het ongerechtvaardigd gebruik van het blauw zwaailicht en van het geluidstoestel. Na intern onderzoek bleek het gebruik rechtmatig te zijn. In twee gevallen had de klacht geen betrekking op het korps (ofwel was een andere zone verantwoordelijk, ofwel andere prioritaire voertuigen, *in casu* ambulances die misbruik maakten van hun sirene).

#### *4.6.8.2. Op niveau van de federale politie*

**168.**Voor de federale politie antwoordt bijna de helft van de eenheden en diensten dat ze nooit onaangepast rijgedrag hebben moeten vaststellen en bijgevolg spreken ze zich niet uit over de eventuele aard van de maatregelen. Voor de andere respondenten dringen tuchtmaatregelen zich op, waarbij een zekere gradatie gerespecteerd moet worden gaande van het inleidend onderzoek, over het functioneringsgesprek of de functioneringsnota tot de tuchtmaatregelen.

**169.**Wat de aard van de maatregelen voor zware overtredingen begaan buiten de diensturen betreft, wijst een deel van de respondenten erop dat ze niet altijd ingelicht worden over de feiten. Niettemin, indien dergelijke gevallen zich zouden voordoen of zich voordoen, zouden tuchtmaatregelen genomen worden, die soms gepaard gaan met een administratieve maatregel en, naar gelang van het geval, kan er gerechtelijke vervolging worden ingesteld.

**170.**Een grote meerderheid van de respondenten heeft nooit klachten van externen gehad betreffende het ongerechtvaardigd gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel.

## **4.7. RISICOANALYSE VOOR DE POLITIEZONES**

### *4.7.1. Doelstelling en methodologie*

**171.**Er was voorgesteld om een methode te ontwikkelen die het mogelijk maakt om de deelnemende politiezones te vergelijken aan de hand van verscheidene criteria die een impact kunnen hebben op de ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een dienstvoertuig betrokken is, meer in het bijzonder tijdens dringende verplaatsingen. Dat betekent rekening houden met criteria als het aantal ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een dienstvoertuig betrokken is alsook het aantal gebeurtenissen geregistreerd door de CIC's, en dit per prioriteitentype, maar ook met andere criteria die een impact zouden kunnen hebben op de kwetsbaarheid van de politiezone.

**172.**Het resultaat van deze analyse van de risico's of de kwetsbaarheid van de politiezones, gebaseerd op kwantitatieve gegevens, kan daarna vergeleken worden met de resultaten van de schriftelijke bevraging waaraan de politiezones deelgenomen hebben teneinde eventuele verbanden op de voorgrond te stellen en, in voorkomend geval, elementen op te sporen die een invloed hebben op de kwetsbaarheid.

**173.**Tal van variabelen kunnen een impact hebben op de frequentie van de ongevallen waarbij een politievoertuig betrokken is. Zo werd het aantal verkeersovertredingen niet in aanmerking genomen omdat het niet mogelijk is om een politievoertuig als dusdanig te identificeren in de databank verkeersinbreuken die wordt beheerd door de Directie operationele politionele informatie van de federale politie. Onze selectie wil zeker niet exhaustief zijn maar geeft de beschikbaarheid weer van de gegevens per politiezone die een impact kunnen hebben op het voorwerp van ons onderzoek.

**174.**Deze indicatoren zijn:

- 1) het aantal ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een dienstvoertuig betrokken is gemeld door de politiezones, voor de periode 2008-2010;
- 2) het aantal gebeurtenissen volgens het type prioriteit bepaald door de CIC's voor de periode 2008-2010;
- 3) het aantal algemene en specifieke klachten met betrekking tot het voorwerp van onderzoek die gekend zijn in de databank van het Vast Comité P tussen 2008 en 2010;
- 4) de lengte van het autosnelwegennet, de provinciale wegen en de gemeentelijke wegen alsook het aantal kilometers afgelegd op elk type weg;
- 5) het aantal inwoners van de politiezone;
- 6) de oppervlakte van de politiezone;
- 7) het aantal gemeenten in de politiezone;
- 8) het aantal dienstvoertuigen (per type voertuig: wagen, motor, bromfiets).

**175.**Deze variabelen werden ondergebracht in vier categorieën: 1) de klachten en de ongevallen (het aantal klachten van zone X, het aantal klachten over de wijze van verplaatsing van zone X, de verhouding tussen het aantal klachten in het algemeen en het aantal klachten betreffende de wijze van verplaatsing, het aantal ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een politievoertuig betrokken is per jaar en de evolutie doorheen de jaren); 2) het aantal prioritaire opdrachten per jaar; 3) de morfologische gegevens (de typologie van zone X, het aantal gemeenten in zone X, het aantal inwoners in zone X, de oppervlakte van zone X, het wagenpark van zone X); 4) het wegennet (het aantal kilometers openbaar wegennet: autosnelweg, gewestwegen, gemeentelijke wegen alsook de dichtheid per type weg in zone X).

**176.**Deze variabelen vertegenwoordigen gegevens van diverse aard, bijvoorbeeld de oppervlakte van de politiezone, het aantal ongevallen met lichamelijke letsels per jaar of nog het aantal kilometers nationale wegen. Om die gegevens te kunnen vergelijken, worden de waarden gestandaardiseerd<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> De standaardisatie van variabelen is een lineaire transformatie van numerieke gegevens zodat de werkelijke waarden niet meer tellen maar enkel hun verdeling en hun interactie. Nemen we als voorbeeld twee variabelen waarvan de ene zeer kleine waarden inhoudt en de andere hogere waarden, allebei uitgedrukt in dezelfde eenheid. Er wordt dan algemeen aangenomen dat de tweede variabele een veel grotere invloed zal hebben op de constructie van een model dan de eerste

Elke zone behaalt een score waarin al deze variabelen verwerkt zijn. De zones worden dan geklasseerd volgens hun respectieve scores, die een indicator zijn van de risico's of de kwetsbaarheid.

**177.**Op basis van het klassemment volgens de risico- of kwetsbaarheidsindicator werd onderstaande tabel verkregen.

**Tabel 14:** *overzicht van de tien politiezones die het meest en de tien politiezones die het minst kwetsbaar zijn voor de problematiek van de ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een politievoertuig betrokken is.*

10 meest kwetsbare politiezones	10 minst kwetsbare politiezones
Politiezone BRUSSEL-ELSENE	Politiezone WOKRA (Wezembeek-Oppem/Kraainem)
Politiezone GENT	Politiezone BEERSEL
Politiezone FAMENNE-ARDENNES	Politiezone TERVUREN
Politiezone ARRO IEPER	Politiezone BERLAAR-NIJLEN
Politiezone MONS-QUEVY	Politiezone DENDERLEEUV
Politiezone WEST-LIMBURG	Politiezone HAMME-WAASMUNSTER
Politiezone BRUGGE	Politiezone GAVERS
Politiezone HAZODI (Diepenbeek, Hasselt, Zonhoven)	Politiezone ERPE-MERE/LEDE
Politiezone STAVELOT-MALMÉDY	Politiezone VAL DE L'ESCAUT
Politiezone BRUSSEL-WEST	Politiezone BERLARE-ZELE

#### 4.7.2. Vaststellingen

**178.**Op basis van de weinige voor de analyse beschikbare variabelen blijkt dat er in de kolom van de meest kwetsbare zones geen zones voorkomen die in grootstedelijk gebied gelegen zijn. Deze kolom van kwetsbare zones betekent niet dat zij “slecht” zijn. Ze zouden wel eerder aandachtig moeten zijn voor de problematiek om passende maatregelen te nemen.

**179.**Er werd een meer gedetailleerde analyse gemaakt van de zones die in bovenstaande tabel opgenomen zijn om te achterhalen welke elementen het mogelijk maken om de strijd aan te binden tegen ongevallen met dienstvoertuigen, meer in het bijzonder tijdens dringende verplaatsingen.

**180.**Een eerste vaststelling bij analyse van de informatie meegedeeld door deze selectie van politiezones is dat het moeilijk zal zijn om uitspraken te doen op basis van de meegedeelde informatie omdat ze ofwel niet beantwoordt aan onze vraag, ofwel te beknopt is om te kunnen worden geanalyseerd.

**181.**Een tweede vaststelling is dat er geen verschillen zichtbaar blijken te worden tussen de zones die in het oog springen als minder kwetsbaar en de zones die daarentegen meer kwetsbaar zouden zijn. Immers, zowel in de eerste als in de tweede categorie zien we dat er formele richtlijnen opgesteld zijn en/of opleidingen gevolgd worden. Het komt ook voor dat een zogenaamde kwetsbare zone en een niet-

---

waarvan de geringe numerieke waarden niet kunnen “concurreren” met die van de andere variabele. Een latere analyse van de invloed van de individuele variabelen op het eindresultaat zal de neiging hebben om het werkelijke belang van de eerste variabele te onderschatten.

kwetsbare zone niets specifiek doen om bij te dragen tot het beheer van de problematiek van de ongevallen binnen de politiezone.

**182.**We stellen echter vast dat hoewel bepaalde zones die als kwetsbaar beschouwd worden een reeks maatregelen doorvoeren die erop gericht zijn om het risico op een ongeval met een dienstvoertuig terug te dringen, die maatregelen niet altijd in overeenstemming blijken te zijn met dit criterium.

**183.**De zogenaamde kwetsbare zones bieden slechts zelden een praktische opleiding rijden in omstandigheden van dringende verplaatsingen aan en wanneer dat wel het geval is, is die opleiding voorbehouden voor een deel van het operationeel personeel, bijvoorbeeld een speciale interventieploeg binnen de interventiedienst. Als we een parallel trekken tussen deze vaststelling en de opleidingsfilosofie van de federale politie zien we echter dat er een schakel ontbreekt. Immers, de basisopleiding heeft tot doel een algemene opleiding aan te bieden; specifieke vaardigheden en competenties moeten verworven worden binnen de eenheid waar de politieambtenaar tewerkgesteld is. Voor die zones is het nuttig om, overeenkomstig de opleidingsfilosofie, de opleiding voort te zetten van de nieuwe medewerkers die een politievoertuig zullen moeten besturen. Temeer daar deze nieuwe medewerkers vaak inspecteurs van politie zijn; dus veelal jongeren met globaal genomen minder rijervaring.

**184.**Inzake voortgezette opleiding komt het ook zelden voor dat de politiezones sessies rijden high velocity organiseren (met het oog op dringende verplaatsingen) behalve voor gebrevetteerd personeel (motorrijders). Het gaat veeleer om theoretische informatiesessies, meer bepaald over het besturen van een politiecombi en wanneer er een praktisch luik is, dan gaat het over manoeuvreren met politievoertuigen.

**185.**Wat de richtlijnen betreft, stellen we vast dat zij in heel wat gevallen van administratieve aard zijn (beheer van het wagenpark bijvoorbeeld). In enkele gevallen zien we dat de wettelijke basis met betrekking tot het begrip prioritair voertuig of de COL 16/2006 in herinnering worden gebracht of dat de voorwaarden voor het gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel worden herhaald. Overeenkomstig de vaststellingen van het kwalitatieve onderzoek, is het van belang om de personeelsleden op dat vlak te begeleiden, wetende dat ze meestal geen specifieke opleiding ter zake hebben genoten.

#### **4.8. ANALYSE VAN DE GESPREKKEN GEVOERD IN HET KADER VAN HET ONDERZOEK**

##### *4.8.1. Directie van de opleiding van de federale politie*

**186.**De directie van de opleiding heeft geantwoord op onze schriftelijke bevraging en heeft cijfers betreffende de deelname aan de opleidingen bijgevoegd, alsook de vier erkenningsdossiers inzake verkeer. Ze heeft ook gereageerd op onze lijst van opleidingsitems opgesteld aan de hand van de vragenlijst die aan de zones gestuurd was.

##### *4.8.1.1. Rijopleiding*

**187.**De directie van de opleiding ontwikkelt haar opleidingsbeleid op basis van het nationaal veiligheidsplan en concretiseert dit in twee belangrijke documenten: 1) het geïntegreerd opleidingsplan, met dezelfde looptijd als het nationaal veiligheidsplan en 2) een jaarlijks opleidingsplan.

**188.**De algemene opleiding omvat drie luiken: het technisch luik, het luik betreffende het gedrag van de politieambtenaar en het luik betreffende de geweldsbeheersing (of recht op bescherming van de burgers). Sinds de politiehervorming harmoniseert DSE geleidelijk aan de competenties doorheen de opleidingen.

**189.**Verscheidene opleidingen hebben verkeer als voorwerp:

- 1) de module 5 van de basisopleiding voor inspecteurs (INP);
- 2) de opleiding voor de gespecialiseerde opleidingen, nl. verkeerspolitie en DGSU;
- 3) een opleiding *proactive driver*.

**190.**In de basismodule worden twintig uren besteed aan verkeer. De rest wordt aangeleerd in de eenheid via de stages. Het theoretische niveau is er, maar niet het praktische niveau rijden noch rijden in dringende opdracht. De mentoren zouden niet specifiek gevormd zijn. Het idee is dat de opleiding moet gelden voor alle functionaliteiten; ze moet minstens een minimum aan polyvalentie beogen bij alle politieambtenaren net als transversale competenties opdat ze ingeschakeld zouden kunnen worden in verschillende materies. Expertise is dus niet het uitgangspunt. De door DSE voorgestelde opleiding is een basisstructuur van waaruit de korpschefs specifieke competenties gelinkt aan de realiteit op het terrein moeten uitbouwen.

**191.**DSE stelt met de federale scholen de behoeften en de verwachtingen op te lijsten, meer bepaald die uitgaande van de lokale politie via haar korpschefs. Indien hen geen enkele behoefte gemeld wordt of indien de behoefte niet kadert in de filosofie van DSE (bijvoorbeeld een opleiding verstrekken om voertuigen te besturen van een welbepaald type en merk die gebruikt worden in een politiezone), zal de opleiding niet wordt ingericht.

**192.**DSE kan zich niet gemakkelijk uitspreken over de doeltreffendheid en de relevantie van de opleidingen omdat ze, naar eigen zeggen, niet genoeg afstand zou kunnen nemen. De enige aanwijzingen waarover ze beschikt, haalt ze uit het tevredenheidsonderzoek dat wordt gehouden bij de deelnemers op het einde van elke opleiding. Er zouden analyses moeten worden gemaakt van de relevantie en de doeltreffendheid (bijvoorbeeld: minder agressieve houding, minder ongevallen, ...).

*a) Zwakke punten inzake coördinatie in de geïntegreerde politie volgens DSE*

**193.**Er bestaat geen inventaris van de middelen waarover de lokale politie beschikt. Dat roept vragen op met betrekking tot de aankoop van middelen. In haar jaarverslag overwoog de directie van de opleiding een begeleidingsprotocol op het vlak van de opleiding, waardoor de zones die het protocol ondertekenen zich inschrijven in een geïntegreerd opleidingsbeleid inzake verkeer, zonder afbreuk te doen aan de autonomie van de politiezones ten opzichte van de federale politie.



**194.** Wanneer we de behoeften van de eenheden bekijken naar volume en inhoud, rijst het probleem van de bekwaamheid om dergelijke opleidingen te kunnen geven. Voor de organisatie is het, door de talrijke verplichtingen, niet gemakkelijk om het competentieniveau op peil te houden dat nodig is om een kwaliteitsvol onderwijs te garanderen.

**195.** Volgens DSE is er geen geïntegreerd opleidingsbeleid in die zin dat de politiezones volledig vrij zijn om hun opleidingsbudget te besteden. Sommige zones organiseren bovendien opleidingen via erkende centra zonder langs een politieschool te passeren. In dat geval heeft men geen zicht op de inhoud.

**196.** Volgens DSE heeft elk dispositief dat op het terrein ontplooid wordt een impact op de burger voor zover de materiële middelen gezien kunnen worden als een dwangmiddel (een voertuig dat zijn sirene en zijn blauw zwaailicht in werking stelt, ...). Vanuit dit standpunt zou elke opleiding betreffende het correct gebruik van verkeersmiddelen (fiets, motor, prioritair voertuig, paard,...) een gedeelte geweldsbeheersing moeten omvatten. Daarom zou DSE in partnerschap werken met de cel geweldsbeheersing van de federale politie. Om onaangepast gedrag vanwege politieambtenaren dat leidt tot ongevallen met dienstvoertuigen te vermijden, worden de opleidingen geregeld aangepast.

**197.** Voor de organisatie van die opleidingen zegt DSE open te staan voor wat er elders in Europa bestaat. Zo is er in NEDERLAND een zaal uitgerust met een simulator gelegen naast een ultraperformante rijbaan. Om de kosten te drukken, wordt het circuit aan privéfirma's verhuurd gedurende de periode dat de infrastructuur niet gebruikt wordt door de politiediensten.

#### *b) Verbeterpunten volgens DSE*

**198.** De ontwikkeling van een geïntegreerd opleidingsbeleid is van fundamenteel belang wil men vermijden dat de middelen verspreid zijn en niet het risico lopen dat er opleidingen ontstaan die aangepast zijn aan de specificiteit van elke eenheid, zijnde 195 politiezones, zonder enige rode draad doorheen de opleidingen.

**199.** Vanuit deze gedachte werd het CENTREX opgericht, het kenniscentrum inzake verkeer, zowel voor de lokale als voor de federale politie. Dit kenniscentrum heeft tot doel te beantwoorden aan de behoeften aan expertise inzake verkeer (wegcode, opleiding, analyse, ...). Het CENTREX wordt gesubsidieerd door het verkeersveiligheidsfonds<sup>28</sup> en stelt de politie in staat om zich te voorzien van

---

<sup>28</sup> Het "Boetefonds", in 2005 omgedoopt tot "Verkeersveiligheidsfonds" (hierna VVF), is een mechanisme dat in 2001 werd bedacht door de federale regering om de nodige financiële middelen te vinden voor de uitbouw van het verkeersveiligheidsbeleid, waarvoor de Europese instanties een cijfermatige doelstelling hadden bepaald: het aantal doden en zwaargewonden op de weg tegen 2010 met 50% verminderen.

*Pro memorie*, het "Boetefonds" is in werkelijkheid een begrotingspost die sinds lange tijd bestaat en waarin de bedragen worden gestort die betaald zijn als boete of minnelijke schikking uitgaande van het parket. Deze bedragen zijn niet enkel de bedragen die voortvloeien uit overtredingen van de wegcode, maar alle boetes en minnelijke schikkingen betaald aan de Staat in allerhande materies. Het gedeelte van de verkeersboetes is niettemin de hoofdmoot. Elk jaar wordt dit fonds in de Schatkist gestort voor de financiering van de algemene rijksmiddelenbegroting. Het VVF, opgericht door de wet van 7 februari 2003 tot wijziging van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (daarna opgenomen in een afzonderlijke wet van 6 december 2005), voert in feite een mechanisme in voor de "toewijzing van het overschot": het (globaal) Boetefonds wordt bevroren op het bedrag van 2002 (183.442.060,68 euro, jaarlijks geïndexeerd), en alle sommen die dit bedrag overschrijden worden aan het VVF toegewezen.

een geïntegreerd beleidsorgaan maar het heeft geen dwingend karakter ten aanzien van de korpschefs en de externe partners.

#### **4.9. DIENST DAR/GIS – PROBLEMATIEK VAN DE POLITIE-ESCORTES**

**200.**De onderzoeksvraag heeft betrekking op de juridische en structurele aspecten van de escorteopdrachten van de politie. De escorteopdrachten worden hoofdzakelijk uitgevoerd door de dienst DAR/GIS (algemene reserve – gespecialiseerde interventiedienst) van de federale politie. In eerste instantie hebben we aan de verantwoordelijken van de dienst gevraagd om ons hun documentatie betreffende hun opdrachten te bezorgen. Daarna hebben we hen ontmoet, in februari 2012, om een gesprek te hebben over de gekregen informatie.

**201.**De opdrachten van de GIS kunnen worden onderverdeeld in de volgende categorieën:

- 1) escorte en bescherming van waardetransporten door de pool “Intercity (IC)”;
- 2) overbrenging van gevaarlijke gevangenen van niveau 2 en 3 door de pool “Gotts”;
- 3) escorte van transporten van de Nationale Bank van BELGIË (BNB);
- 4) escorte en bescherming van vips.

**202.**Deze opdrachten worden uitgevoerd door gespecialiseerd personeel, wat in principe enkele garanties inhoudt op het vlak van het besturen van dienstvoertuigen. Om deel te kunnen uitmaken van de pools, moeten deze personeelsleden houder zijn van rijbrevetten en voortdurend bijscholingen volgen.

**203.**Interne opleidingen met erkenningsdossiers worden gegeven binnen de GIS: hoofd van het dispositief - escortes van waardetransporten, schutter/teamchef - escortes van waardetransporten, overbrenging van gevaarlijke gevangenen, gespecialiseerde bescherming, bescherming van personen. Aan de bestuurders worden specifieke opleidingen gegeven door het “centrum voor rijopleiding van de federale politie” in BERG.

**204.**Voor elke type opdracht bestaat er een (vertrouwelijk) operatieorder. De escortes van waardetransporten zijn van het type Intracity of Intercity, met een respectief operatieorder.

**205.**Het weggedrag is ingeschreven in de operatieorders, waarbij aangegeven is of de opdracht al dan niet prioritair is. Voor de opdrachten Intercity, overbrengingen van gevangenen, geldtransporten van de BNB (in tegenstelling tot transporten van documenten) is gepreciseerd of het gaat om prioritaire opdrachten met gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel wanneer nodig. De techniek van het overrijden van kruispunten met zwaailichten wordt ook toegelicht. Sinds de hervorming zou de dienst GIS geen klachten hebben geregistreerd betreffende de integratie van de escortedispositieven in het dagelijkse verkeer.

**206.**Volgens onze gesprekspartners houden de moeilijkheden waarmee ze geconfronteerd worden verband met het gebrek aan capaciteit op het vlak van de opleiders en aan infrastructuur om trainingen

en bijscholingen van het personeel inzake rijgedrag te kunnen uitvoeren. Een van de redenen ligt in het feit dat de opleidingen worden gegeven door erkende opleiders van de speciale school van de federale politie die een beperkte capaciteit heeft. Interne oplossingen met meer ervaren personeel worden overwogen, net als meer partnerschappen met andere gespecialiseerde eenheden. Momenteel wordt er als noodoplossing getraind op een militaire luchthaven waar de landingsbaan met een spoorwagengroef wordt natgemaakt.

**207.** De directie benadrukt dat ze een belangrijke rol te spelen heeft op het vlak van communicatie, met name om personeelsleden erop te wijzen hoe ze zich moeten gedragen achter het stuur. Dit criterium is opgenomen in een evaluatiefiche. De filosofie is dat de veiligheid van de escorte moet primeren op de snelheid. De directie legt ook de nadruk op de noodzaak van communicatie naar de burger want die herkent niet altijd de escortevoertuigen van de politie, vooral de anonieme voertuigen, en weet niet altijd hoe te reageren op de bevelen van de bevoegde agenten. Zo kan een risicosituatie ontstaan. Om die reden is de GIS vragende partij voor een wetswijziging teneinde een wettelijk kader in te voeren voor de escortedispositieven en wenst hij dat het begrip dringende opdracht gedefinieerd wordt.

#### **4.10. ANALYSE VAN DE GESCHREVEN PERS**

**208.** We hebben de artikelen geanalyseerd die in de nationale geschreven pers tussen januari 2010 en eind 2011 verschenen zijn met betrekking tot verkeersongevallen waarbij een politievoertuig betrokken is, alsook alle artikelen die verband houden met problematisch rijgedrag in hoofde van een personeelslid van de politiediensten.

**209.** We hebben twee types gebeurtenissen onderscheiden die de aandacht van de burger trekken in de pers: enerzijds, de verkeersongevallen waarbij een politievoertuig betrokken is dat zich in dringende opdracht verplaatst, anders gezegd, met blauw zwaailicht en geluidstoestel en, anderzijds, het rijgedrag van politieambtenaren buiten dienst.

**210.** De geraadpleegde artikelen handelen over de problematiek van de voorbeeldfunctie in hoofde van politieambtenaren en, bij extrapolatie, over het imago van de politiefunctie, ongeacht of het gedrag aanleiding heeft gegeven tot een ongeval of niet. De nadruk wordt gelegd op de onaangepaste houding en in sommige artikelen op het dronken sturen.

**211.** Enkele krantenkoppen ter illustratie: 1) *“Inspecteur tijdelijk geschorst als bestuurder”*; 2) *“Vluchtmisdrijf – chef riskeert rijverbod”*; 3) *“Dronken hoofdinspecteur rijdt twee mensen aan”*; 4) *“Agent reed te snel met auto zonder keuringbewijs”*; 5) *“Course-poursuite mortelle”*.

**212.** Recent verscheen een krantenartikel<sup>29</sup> over een ongeval tussen een wagen en een combi met drie inspecteurs die op weg waren naar een inbraak en een ander artikel: *“zwaailicht en sirene maken nog geen goede chauffeur”*. Daarin staat vermeld: *“al te vaak maken agenten hun eigen verkeersregels”*.

**213.** Rode draad door deze artikelen is dat onaangepast rijgedrag, overdreven snelheid, alcohol, vluchtmisdrijf, enz. van zeker belang zijn voor de burger. Wanneer het gaat om leden van politiediensten, worden de gebeurtenissen nog gewichtiger.

---

<sup>29</sup> *“Politiecombi maakt brokken”*.

**214.**De kwestie van de achtervolgingen wordt ook aangehaald met, in het geval dat we geciteerd hebben, een fatale afloop voor de politieambtenaar. Het is een thema dat we terugvinden in een aantal zonale richtlijnen die we gekregen hebben en die het belang aantonen dat deze kwestie moet krijgen, met name de opportuniteit van de achtervolging en de risico's moeten worden afgewogen.

**215.**In onderzoeksverslag nr. 61449/2012 van 06/11/2012 onderscheidt het Vast Comité P verscheidene denkbeeldige situaties. *“Bij zich verplaatsende verdachten (met voertuig) kan de politie geconfronteerd worden met volgende potentiële interventies: achtervolgen (de finaliteit hierbij is het stoppen van het voertuig), narijden (de finaliteit hierbij is de observatie) en het interceperen van het voertuig”*. Daaraan wordt toegevoegd: *“Het achtervolgen wordt afgeraden en de voorkeur wordt gegeven aan het interceperen van het voertuig in de diepte door interceptiedispositieven”*.

**216.**Nog steeds in verband met de achtervolging heeft het Vast Comité P de volgende aanbeveling geformuleerd in dossier nr. 121395/2009: *“de commissaris-generaal van de federale politie en de korpschefs van de lokale politie dienen de nodige richtlijnen uit te werken met betrekking tot hoe moet worden omgegaan met dergelijke incidenten. Wanneer dient te worden overgegaan tot achtervolgen, wanneer tot narijden? Welke procedés dienen eventueel te worden gehanteerd bij interceptie van een vluchtend voertuig (onder andere op een autosnelweg)? Het spreekt voor zich dat de directeur van de dienst opleidingen van de federale politie en het, in de GPI 48 voorziene, Pedagogisch Comité hen hierin dienen bij te staan en de nodige initiatieven dienen te nemen om op korte termijn het kader van de ter zake noodzakelijke tactische procedés te vervolledigen. Dit laatste is immers noodzakelijk om tot een uniform concept te komen dat geïntegreerd optreden toelaat”*.

#### **4.11. ANALYSE VAN DE PARLEMENTAIRE VRAGEN**

**217.**In 2010 werd een parlementaire vraag gesteld over de rijkschool van de politie<sup>30</sup>. Ze had betrekking op een ongeval waarbij een politievoertuig betrokken was dat was uitgerukt voor een interventie en waarbij een jonge vrouw om het leven kwam. De vraag handelde over de rijlessen van politieambtenaren.

**218.**De Minister van Binnenlandse Zaken antwoordde dat politieambtenaren *“de theoretische regels leren voor het besturen van een politievoertuig en die vaardigheid ontwikkelen tijdens hun praktische stage. Het is niet nodig een specifieke rijopleiding op te nemen in de basisopleiding. Het is aan het diensthoofd om te beslissen welke opleidingen er nodig zijn, rekening houdend met de toegewezen opdrachten”*.

**219.**Dit antwoord sluit aan bij onze vaststellingen inzake de rijopleiding.

#### **4.12. OVERZICHT VAN DE PROBLEMATIEK OP INTERNATIONAAL NIVEAU**

---

<sup>30</sup> Samengevoegde vragen nr. 21138 en 21164 van de heren GILKINET en ARENS, Kamer, 4e zitting van de 52e zittingsperiode.

**220.**De volgende landen hebben de vragenlijst beantwoord: ENGELAND, FRANKRIJK, GROOTHERTOOGDOM LUXEMBURG, ZWEDEN, FINLAND, TSJECHIË, SLOVENIË, ROEMENIË en KROATIË. Ter ondersteuning van de documentatie verkregen van het Vast Comité P, werden de recente regels die van kracht zijn in NEDERLAND opgezocht teneinde dit overzicht aan te vullen.

#### *4.12.1. Opvolging van de problematiek van verkeersongevallen waarbij politievoertuigen betrokken zijn*

**221.**Alle hierover bevroegde politiediensten verzekeren een, min of meer formele, vorm van opvolging of kunnen op zijn minst de verkeersongevallen waarbij politievoertuigen betrokken zijn identificeren. KROATIË en SLOVENIË zeggen de problematiek niet specifiek op te volgen maar kunnen de informatie identificeren, terwijl andere landen zoals LUXEMBURG, ZWEDEN, FINLAND, ROEMENIË en TSJECHIË ongevallen waarbij een politievoertuig betrokken is systematisch opvolgen; elk land volgens zijn eigen modaliteiten. ENGELAND lijkt bijzondere aandacht te besteden aan deze problematiek afgaande op de studies die al over dit onderwerp werden verricht.

**222.**Die studies handelen over bijzondere aspecten van verkeersongevallen waarbij politievoertuigen betrokken zijn<sup>31</sup>, meer bepaald over de behoeften aan een betere opleiding van de officieren van politie in de context van achtervolgingen<sup>32</sup>, over de gevolgen van dergelijke ongevallen of nog over de doeltreffendheid van achtervolgingen in het kader van een politieactie. De studie uit 2007 maakt een onderscheid tussen de ongevallen waarbij politievoertuigen in dringende opdracht betrokken zijn en de andere ongevallen waarbij politievoertuigen betrokken zijn, d.w.z. wanneer het politievoertuig niet in achtervolging of in dringende opdracht is.

**223.**In NEDERLAND maakt de Raad van Hoofdcommissarissen statistieken op van de verkeersongevallen met politievoertuigen. Meer algemeen heeft die raad in 2006 een preventieplan uitgewerkt voor ongevallen waarbij politievoertuigen betrokken zijn en in het verlengde daarvan werd een “brancherichtlijn verkeer politie” (gevoegd als bijlage 1) opgesteld.

#### *4.12.2. Welke aspecten worden in aanmerking genomen (aantal ongevallen, type voertuig, omstandigheden,...)?*

**224.**Behalve in SLOVENIË, nemen alle bevroegde landen minstens de klassieke kenmerken in overweging: het aantal ongevallen, het type betrokken voertuig en de omstandigheden van het ongeval. Naar gelang van het land duiken er bijzonderheden op, meer bepaald volgens het belang dat wordt gehecht aan de problematiek. Zo zegt de Zweedse nationale politie dat ze deze problematiek beschouwt als een belangrijke factor in het werk ter voorkoming van ongevallen. ROEMENIË en TSJECHIË houden ook rekening met: de persoonsgegevens van de bestuurder, de staat van alcoholopname<sup>33</sup>, het

---

<sup>31</sup>FRANCE, Police Nationale, DAPN Service communication: “la prévention des accidents dans la police nationale”.

<sup>32</sup>Police Road Traffic Incidents: “a study of cases involving serious and fatal injuries”, Independent Police Complaint Commission, 2007; TEERS AND BUCKE, 2005; TEERS AND MENIN, 2006; Rix et al., 1997; Best, 2002; DORN AND BROWN, 2003.

<sup>33</sup>Gegevens afkomstig van de Algemene inspectie van de Roemeense politie.

feit al dan niet in dienst te zijn<sup>34</sup> en andere elementen die relevant blijken<sup>35</sup> maar zonder nadere precisering. De politie van het groothertogdom Luxemburg is het meest nauwkeurig want ze gaat niet enkel na of de dienstvoorschriften en de reglementering inzake verkeersveiligheid nageleefd zijn, ze tracht ook te achterhalen of het ongeval te wijten is aan een technische of menselijke fout. Ze preciseert dat in geval van technische onregelmatigheden, de autopool analyseert welke aanpassingen gedaan moeten worden. Als de oorsprong gezocht moet worden in de menselijke factor, worden de namen doorgegeven aan de Ecole de Police met het oog op bijscholing. In de Engelse studie (2007) komen alle factoren aan bod die klassiek bekeken worden wanneer oorzaken en gevolgen van ongevallen worden bestudeerd (leeftijd, geslacht, politie-ervaring, rijervaring, opleiding, bijscholing, invloed van alcohol of drugs, snelheid, ...). Behoudens de basisgegevens zoals het aantal betrokken voertuigen of gewonde agenten, heeft de Nederlandse Raad van Hoofdcommissarissen zich ook gebogen over het bedrag van de schadevergoedingen uitgekeerd aan derden door de verzekeringsmaatschappijen en over het bedrag van de schade aan de politievoertuigen, in antwoord op parlementaire vragen.

#### *4.12.3. Evolutie van het aantal ongevallen waarbij de afgelopen jaren politievoertuigen betrokken waren*

**225.** Niet alle landen hebben deze vraag beantwoord<sup>36</sup>. Niemand heeft het over een stijging maar wel over een daling of een constant aantal aangezien dit type van ongevallen zeer laag blijft in verhouding tot alle verkeersongevallen en rekening houdend met de veranderlijkheid van jaar tot jaar.

#### *4.12.4. Gebruik van opvolgingsindicatoren*

**226.** De gegeven antwoorden zijn uiteenlopend en maken het niet mogelijk om een gezamenlijke visie te bepalen. ZWEDEN en SLOVENIË zeggen geen opvolgingsindicatoren te hebben; FINLAND houdt rekening met de kostprijs voor het herstellen van de geaccidenteerde politievoertuigen, terwijl TSJECHIË indicatoren opvolgt zoals de staat van de bestuurder (invloed van alcohol of drugs), het dragen van de gordel, het gebruik van blauwe zwaailichten en het geluidstoestel en de aansprakelijkheid. LUXEMBURG zegt dat het de inhoud van de 'black box' als indicator gebruikt (snelheid, versnellen/vertragen, blauwe zwaailichten, geluidstoestel), net als andere elementen zoals de omstandigheden van het ongeval, de oorzaken van het ongeval, het type voertuig en de opgelopen verwondingen. Van alle antwoorden ontvangen op deze vraag zijn die van TSJECHIË, ENGELAND en LUXEMBURG het volledigst.

#### *4.12.5. Bijzondere aandacht voor de problematiek van de ongevallen in prioritaire opdracht (ongevallen waarbij een politievoertuig betrokken is waarvan het geluidstoestel en de blauwe zwaailichten in werking waren).*

**227.** ROEMENIË, KROATIË, SLOVENIË en LUXEMBURG zeggen dat ze deze ongevallen niet specifiek bestuderen maar eerder behandelen zoals de andere verkeersongevallen met dienstvoertuigen,

---

<sup>34</sup> Ibidem.

<sup>35</sup> Gegevens afkomstig van de afdeling internationale relaties van het Bureau van de politievoorzitter.

<sup>36</sup> Kroatië, Slovenië, Roemenië, Zweden, Finland en Luxemburg hebben geantwoord.

in tegenstelling tot ZWEDEN<sup>37</sup>, FINLAND en ENGELAND<sup>38</sup>. In dit verband merkt ENGELAND op dat de informatie betreffende de politieambtenaren betrokken in verkeersongevallen in de context van achtervolgingen inconsistent en onvolledig is.

**228.**In het kader van het opleidingsaanbod voor hulpdiensten, werden in NEDERLAND privé-initiatieven genomen om de verplaatsing van een prioritair voertuig in het verkeer en de voor- of nadelen van elke wijze van verplaatsing te bestuderen<sup>39</sup>. In BELGIË hebben politiezones het initiatief genomen om die privéopleidingen die ook in BELGIË worden gegeven te volgen om een oplossing te vinden voor het structurele gebrek aan aanbod bij de geïntegreerde politie, hoewel dat het aanleren van een visie eigen aan de geïntegreerde politie niet versterkt.

#### *4.12.6. Voorwaarden om een politievoertuig te besturen 1) in het algemeen; 2) in dringende opdracht*

**229.**Alle andere respondenten halen het bezit van een burgerlijk rijbewijs als minimumvereiste aan. Bovendien zijn de verkeersveiligheid en het besturen van politievoertuigen materies die in de meeste gevallen voorzien zijn in de basisopleiding van politieambtenaren. Er zijn varianten naar gelang van het land. Zo moeten politieambtenaren gemachtigd om een politievoertuig in dringende situatie te besturen in FINLAND voldoende ervaring opdoen onder leiding van een oudere collega. Maar die regel, zoals die beschreven is, lijkt informeel, of is althans niet als formele richtlijn opgenomen. ZWEDEN legt bijkomende testen op om na te gaan of politieambtenaren bekwaam zijn om een politievoertuig in dringende situatie te besturen. In ROEMENIË en TSJECHIË lijken de regels ter zake strikter omdat de respectieve wetgeving voorziet dat de personen die gemachtigd zijn om een politievoertuig te besturen een accreditatie nodig hebben die wordt afgeleverd door het Ministerie van Binnenlandse Zaken<sup>40</sup>. Aangezien ENGELAND ons een exemplaar toegestuurd heeft van de studie over ongevallen met dienstvoertuigen, hebben we geen formeel antwoord gekregen op de vraag. Uit hun verslag blijkt dat er ingevolge hun analyse verschillende initiatieven genomen werden in de vorm van aanbevelingen. Zo stelt het Lind Report (1998) voor om de rijopleiding te herzien en ter zake een nationaal vaardighedenpakket in te voeren. Voor het ogenblik blijken er drie opleidingsgraden te zijn (basis, standaard en gevorderd) maar er is niet verduidelijkt of dit geldt voor de algemene opleiding dan wel voor de dringende opdrachten.

**230.**NEDERLAND heeft in dit domein een standpunt ingenomen want in de brancherichtlijn verkeer politie is uiteengezet dat de politiekorpsen de personen, of groepen van personen, moeten aanduiden die gemachtigd zijn om zich te verplaatsen met een dienstvoertuig waarvan de optische en geluidssignalen geactiveerd zijn.

#### *4.12.7. Bijzondere opleiding om een politievoertuig te besturen*

---

<sup>37</sup> LUNDALV J., wetenschappelijke studie over de ongevallen en/of de incidenten waarbij de politie betrokken is, universiteit van Umea, ZWEDEN.

<sup>38</sup> Police Road Traffic Incidents : a study of cases involving serious and fatal injuries, Independent Police Complaint Commission, 2007.

<sup>39</sup> Procentrum b.v.: Risicoperceptie bij prioritair rijden.

<sup>40</sup> TSJECHIË stelt daarenboven als voorwaarde dat de personen in kwestie minstens 21 jaar oud zijn.

**231.**De meeste respondenten verwijzen naar de vorige vraag; de *conditio sine qua non* om een politievoertuig te besturen, is slagen voor de testen voorzien in de basisopleiding.

**232.**De situatie is bijzonder in NEDERLAND want de “brancherichtlijn verkeer politie” geeft weer welke aanvankelijke en voortgezette rijopleidingen de politieambtenaren (die van de klassieke en speciale diensten) moeten volgen. Zij die eventueel dringende verplaatsingen moeten uitvoeren, moeten de daartoe voorziene opleidingen en trainingen volgen.

#### *4.12.8. Formele richtlijnen betreffende rijden in dringende situaties*

**233.**Alle landen die onze vragen beantwoord hebben, stellen de reglementeringen te volgen die ter zake voorzien zijn in de wegcode. Behoudens het wettelijk kader dat de voorwaarden voor het gebruik van de blauwe zwaailichten en het geluidstoestel vastlegt, bestaan er formele of informele richtlijnen betreffende het rijgedrag dat men moet aannemen in dringende situaties<sup>41</sup>. ENGELAND verwijst naar de « *ACPO Pursuit Guidelines* » waarin de richtlijnen inzake sturen in situatie van achtervolging uiteengezet zijn.

**234.**Het Nederlandse wettelijk kader voorziet dat de politiediensten, de brandweer en de medische hulpdiensten hun eigen richtlijn opstellen met betrekking tot het gebruik van de optische en geluidssignalen. De “brancherichtlijn” voor de politiediensten bepaalt de diverse prioriteitencodes, de voorwaarden voor het gebruik van optische en geluidssignalen en de gedragscode voor bestuurders van politievoertuigen. De taken en verantwoordelijkheden van de bestuurders alsook de “meldkamers” (communicatiecentra) worden erin onderscheiden. Deze gedragscode beschrijft de voorzorgen die de bestuurders moeten nemen om zich te verplaatsen, de wijze om kruispunten over te steken, om door het rood licht te rijden, over de pechstrook te rijden, de plaats van het voertuig in files of nog wanneer het toegestaan is om in de tegengestelde richting van het verkeer te rijden.

#### *4.12.9. Voortgezette opleidingen*

**235.**De situatie is erg verschillend van land tot land. In LUXEMBURG is de voortgezette opleiding voorzien voor alle politieambtenaren via een bijscholing van een halve dag elke drie jaar voor een ‘gewone’ politieambtenaar, van een dag voor de motorrijders, naar gelang van de behoeften voor de politieambtenaren die bijzondere voertuigen besturen. FINLAND voorziet ook een specifieke opleiding voor de politieambtenaren die bijzondere voertuigen besturen. ROEMENIË en TSJECHIË voorzien jaarlijkse bijscholing voor de personen die gemachtigd zijn door het Ministerie van Binnenlandse Zaken. In TSJECHIË is er geregeld een medische check-up voor de politieambtenaren die prioritaire opdrachten uitvoeren.

**236.**Naast deze bijscholingen voorzien LUXEMBURG en FRANKRIJK een specifieke opleiding voor de politieambtenaren die betrokken zijn in een verkeersongeval met dienstvoertuig.

---

<sup>41</sup> Algemene veiligheidsregels voor het besturen van dienstvoertuigen in dringende situatie (zoals het dragen van de gordel) in Luxemburg; voorschrift van de modus operandi in dringende situaties in Kroatië.



**237.**De studie aangereikt door ENGELAND biedt geen antwoord op deze vraag. We kunnen alleen maar veronderstellingen doen op basis van elementen van het verslag. Er schijnen immers bijscholingsopleidingen te bestaan maar we kennen er de modaliteiten niet van. Het verslag bevat ook een hele reeks aanbevelingen, onder meer met betrekking tot de aanvankelijke opleidingen, de bijscholingen en de specifieke modules bestemd voor de politieambtenaren die betrokken zijn in een ongeval met een politievoertuig maar we weten niet in welke mate die aanbevelingen momenteel worden toegepast.

**238.**In NEDERLAND heeft het preventieplan ontwikkeld door de Raad van Hoofdcommissarissen geleid tot een politierijvaardigheidstraining. De behoeften aan opleiding, aanvankelijke en voortgezette, voor de bestuurders zijn *pro memorie* opgenomen in de brancherichtlijn. Daarin staat bijvoorbeeld te lezen dat de politieambtenaren die de optische en geluidssignalen moeten gebruiken, om de drie jaar een toegepaste cursus volgen om hun beroepsvaardigheden op peil te houden.

#### *4.12.10. Mogelijkheid tot uitsluiting*

**239.**Er zijn niet echt doorgedreven politie interne procedures betreffende het verval van het recht tot sturen van een dienstvoertuig. In KROATIË, FINLAND en LUXEMBURG bestaat de mogelijkheid tot uitsluiting maar wordt erop gewezen dat 1) die gevallen uitzonderlijk zijn; 2) de politieambtenaar ongeschikt moet worden bevonden en 3) de beoordeling gemotiveerd moet zijn. In ROEMENIË en TSJECHIË lijken er geen interne procedures te bestaan en wordt er gesproken over conventionele achtervolgingen binnen het wettelijk kader van de wegcode. FRANKRIJK en SLOVENIË beantwoorden de vraag niet. ENGELAND doet min of meer hetzelfde want legt aan de hand van concrete gevallen uit dat er strafrechtelijke vervolging wordt ingesteld maar spreekt niet over uitsluitingsfactoren.

#### *4.12.11. Technische oplossingen om verkeersongevallen te voorkomen of te vermijden dat er misbruik wordt gemaakt van de dringende opdracht (blauwe zwaailichten en geluidstoestel)*

**240.**Buiten FRANKRIJK, ROEMENIË en TSJECHIË die deze vraag niet beantwoorden, leggen de andere landen het gebruik van winterbanden op. SLOVENIË stelt op dit ogenblik niet over andere technische oplossingen te beschikken. KROATIË, FINLAND<sup>42</sup> en LUXEMBURG hebben gekozen voor een systeem van 'black box' geïnstalleerd in de politievoertuigen dat het mogelijk maakt om allerhande gegevens te registreren zoals de snelheid, het versnellen/vertragen, de veranderingen van richting en het gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel. KROATIË en FINLAND hebben ook ingebouwde camera's. In ZWEDEN waren besprekingen aan de gang om het 'black box'-systeem te gebruiken. In zijn verslag schuift ENGELAND geen technische oplossingen naar voor maar in de ACPO Guidelines wordt gewag gemaakt van enkele aanbevelingen om ongevallen tijdens dringende opdrachten te voorkomen: de snelheid van voertuigen van het type bestelwagen en 4x4 respecteren in het geval er verscheidene politievoertuigen betrokken zijn (type konvooi), verschillende toonaarden van het geluidstoestel gebruiken, enz.

---

<sup>42</sup>Slechts 5% van het wagenpark is uitgerust met het fleetloggersysteem.

#### *4.12.12. Goede praktijken*

**241.** Hoewel geen enkel land concrete goede praktijken naar voren schuift om verkeersongevallen met politievoertuigen of misbruik van het begrip dringende opdracht te voorkomen, staan verscheidene landen open voor reflectie over de kwestie met politiediensten van andere Lidstaten.

### **5. CONCLUSIE(S)**

**242.** In het kader van hun taakuitvoering moeten leden van de politiediensten dienstvoertuigen besturen. In sommige gevallen rijden ze in dringende opdracht, met blauw zwaailicht en geluidstoestel en zijn hun bevelen dwingend voor derden. Dit is een specificiteit van de functie net als het gebruik van dwangmiddelen. Wanneer we de opmerkingen van burgers en de berichtgeving in de media bekijken, zien we dat politieambtenaren bijzonder zichtbaar zijn en gadeslagen worden wanneer ze zich verplaatsen met een dienstvoertuig en meer nog wanneer er zich een incident voordoet. Er mag enige rijvaardigheid verwacht worden, in het belang van de politieambtenaar en de burger, en dit dient vast en zeker een aandachtspunt te zijn van de leidinggevendenden van politiediensten. Hebben de nieuwe inspecteurs die in de politiezones gerekruteerd worden voldoende bagage om het hoofd te bieden aan alle rijsituaties waarmee ze in dienst geconfronteerd zullen worden? Het was de bedoeling van dit onderzoek om na te gaan hoe de politieorganisatie ontvankelijk is voor het thema en hoe zij de problematiek praktisch en theoretisch benadert.

**243.** Op basis van de vaststellingen uit de analyse kunnen de volgende bedenkingen geformuleerd worden.

#### **5.1. WETTELIJK KADER**

**244.** In zijn jaarverslagen 2009 en 2010 beval het Vast Comité P aan om het begrip dringendheid wettelijk te verduidelijken. Aangezien de bestuurder aansprakelijk kan worden gesteld indien er zich tijdens een dringende opdracht een ongeval voordoet, lijkt het wenselijk dat het begrip verduidelijkt wordt voor het personeel dat in deze omstandigheden moet rijden. In de huidige stand van zaken hebben niet alle lokale politiezones en diensten van de federale politie een nota opgesteld ter attentie van hun personeel om te verduidelijken wat zij verstaan onder dringende opdracht.

**245.** Aan de hand van een juridische analyse werd nagedacht over de keuze voor een omzendbrief van het College van procureurs-generaal die een lijst met voorbeelden van zogenaamde dringende opdrachten zou kunnen bevatten. Een dergelijke lijst heeft als voordeel dat hij van toepassing is op alle politiediensten en een soortgelijke dienstverlening biedt aan alle burgers. Indien er een wettekst wordt opgesteld, ongeacht de gekozen definitie, lijkt het ons noodzakelijk dat die “operationeel” blijft, d.w.z. zo min mogelijk twijfels inhoudt voor de bestuurder en een onmiddellijke aftoetsing van de situatie aan de wettekst mogelijk maakt.

#### **5.2. PROBLEMATIEK VAN DE VERKEERSONGEVALLLEN MET DIENSTVOERTUIGEN**

### 5.2.1. Aantal ongevallen en omstandigheden waarin ze zich voordoen

**246.**De eerste vaststelling, die ten grondslag ligt aan de onderzoeksmethodologie die we uitgewerkt hebben, is dat de diensten van de federale politie en de lokale politiezones de problematiek niet opvolgen zoals we die opvatten. Op basis van de tellingen van de ongevallen met dienstvoertuigen in ons land kan geen beeld wordt opgehangen van de problematiek en kan de situatie op ons niveau niet geëvalueerd worden zonder elke politiedienst te bevragen. En deze ervaring en het voorgaande onderzoek tonen aan dat deze bevraging slechts gedeeltelijke resultaten oplevert. Ondanks de middelen die we hebben ingezet om over de ongevallen informatie te trachten te verzamelen die ons relevant lijkt, dienen we vast te stellen dat heel wat variabelen die door de politiediensten worden aangereikt ontbreken of slecht weergegeven zijn.

**247.**Op basis van de verkregen informatie, is er voor het aantal ongevallen met lichamelijke letsels waarbij een politievoertuig betrokken is geen duidelijk waarneembare evolutie per jaar vast te stellen.

**248.**Tijdens dringende (of daarmee gelijkgestelde) verplaatsingen kunnen de omstandigheden waarin ongevallen met letsels zich voordoen in drie categorieën onderverdeeld worden voor de lokale politie: 1) het ongeval heeft plaatsgevonden tijdens de achtervolging/op het ogenblik van de interceptie van een voertuig van een derde; 2) tijdens controles/politieacties in de functionaliteit verkeer en 3) tijdens een dringende verplaatsing van de interventiepatrouille hebben andere weggebruikers het politievoertuig niet gezien/gehoord (bijvoorbeeld het politievoertuig is op een kruispunt door een rood licht gereden maar de weggebruiker die uit de haaks daarop staande richting kwam is niet gestopt, achterkant van het voertuig aangereden, enz.).

**249.**Met betrekking tot de opvolging van verplaatsingen met dienstvoertuigen weten we voor 13,4% van de ongevallen met lichamelijke letsels die zich voordeden met voertuigen van lokale politiezones uit ons bevroegde staal niet of het blauw zwaailicht en het geluidstoestel in werking waren. Dat levert problemen op wanneer wordt gevraagd om de omstandigheden van de verplaatsing te rechtvaardigen.

**250.**De risicoanalyse voor de politiezones heeft aangetoond dat op het vlak van het management van het personeel inzake rijgedrag er geen verschillen blijken te zijn tussen de zones die minder kwetsbaar zouden zijn en de zones die, integendeel, meer kwetsbaar zouden zijn. Immers, zowel in de eerste als in de tweede categorie zien we dat er formele richtlijnen opgesteld zijn en/of opleidingen verstrekt zijn. Sommige zones, zowel zogenaamde kwetsbare als niet kwetsbare, nemen ook geen specifieke maatregelen om de ongevallenproblematiek binnen de politiezone beter te beheren. Daarbij komt dat de verschillende politiediensten beschikken over een eigen wagenpark, criminaliteit en weginfrastructuur. Bijgevolg zouden de risicoanalyses in het kader van de veiligheid op het werk op hun niveau verricht moeten worden.

### 5.3. BESTUREN VAN DIENSTVOERTUIGEN

**251.**De eerste vraag van de schriftelijke bevraging peilde naar mogelijke evoluties in het beleid inzake het gebruik van dienstvoertuigen. Een gering deel van de respondenten stelde concrete maatregelen te hebben genomen om het aantal ongevallen terug te dringen. Maar op basis van de verkregen antwoorden kunnen we niet achterhalen of die zones echt vernieuwingen hebben doorgevoerd of in

praktijk hebben gebracht wat ze tijdens het vorige onderzoek hadden aangekondigd. Uit de antwoorden blijkt evenmin of er technische oplossingen gelinkt aan de voertuigen doorgevoerd zijn, zoals bij de aankoop een keuze maken in functie van de technische beschrijvingen, het gebruik van winterbanden, het specifiek onderhoud, ... om de veiligheid te verhogen.

**252.** Verschiedene vragen hadden betrekking op de rijopleidingen die de personeelsleden genoten.

### *5.3.1. Verstrekte rijopleidingen*

#### *5.3.1.1. In de basisopleiding*

**253.** De basisopleiding van de aspirant-inspecteurs voorziet twintig uren verkeersopleiding. Dit zijn theoretische lessen waarin geen praktische aspecten aan bod komen, noch in het algemeen noch in dringende opdracht. Komen wel aan bod: de wegcode en de inbreuken/vaststellingen inzake verkeer. De opvatting is dat het personeelslid zijn opleiding voortzet binnen de eenheid waar het tewerkgesteld wordt in functie van de specifieke taken die het zal uitvoeren, en dit meer bepaald via stages en voortgezette opleidingen.

**254.** Zelfs indien dit gewild is, is het resultaat wel dat elke nieuwe inspecteur tijdens zijn eerste tewerkstelling in een eenheid terecht komt zonder een echte praktische basisopleiding te hebben gevolgd om een politievoertuig te besturen.

**255.** Daar het opleidingsproces om dienstvoertuigen te besturen verloopt via praktisch leren in de eenheid, lijkt het nodig dat de politieorganisatie toeziet op een duidelijke communicatie van dit opleidingsbeleid opdat het door iedereen gekend zou zijn en alle eenheden zouden weten wat van hen verwacht wordt.

#### *5.3.1.2. Algemene rijopleiding*

**256.** In een derde van de bevraagde politiezones volgt het personeel algemene rijopleidingen. Maar bijna de helft van die zones preciseert de aard of de benaming van die opleiding(en) niet.

**257.** De meeste opleidingen gevolgd door personeelsleden van de politiezones worden versterkt door de directie van de opleiding van de federale politie (op centraal niveau, door DSE en DSEF alsook in de politiescholen). De opleidingen die gepaard gaan met het behalen van een brevet voor een gespecialiseerde functie (agent motorrijder) alsook de voortgezette opleidingen in de vorm van bijscholingen hebben het meeste succes.

**258.** De opleidingen genoemd door de federale politie hebben betrekking op gespecialiseerde functies zoals de motorrijders van de federale wegpolitie (WPR), de speciale eenheden van de federale politie (CGSU), de federale scheepvaartpolitie (SPN) of nog op het besturen van bijzondere voertuigen (bijvoorbeeld gepantserde voertuigen). Die opleidingen zijn dus bedoeld voor gespecialiseerd personeel en de doelstellingen zijn veel specifiekier omdat het gaat om opleidingen die verplicht zijn om een ad-hocbewijs of een brevet te behalen.

#### *5.3.1.3. Opleiding high velocity*

**259.**Inzake rijden met grote snelheid biedt de directie van de opleidingen verschillende opleidingen aan. Bijvoorbeeld de opleiding “proactive driver”, de anti-slipcursus, de opleiding defensief en offensief rijden, die alle bestemd zijn voor alle operationele personeelsleden.

**260.**Op de vraag of het personeel opleidingen high velocity volgt (met het oog op dringende prioritaire verplaatsingen) antwoordt een kwart van de zones bevestigend.

**261.**De federale politie heeft niet meer preciseringen gegeven dan in haar antwoord over de algemene rijopleiding. Maar behalve voor de gespecialiseerde functies (WPR, GIS, CGSU,...), vinden we geen specifieke opleidingen high velocity terug.

**262.**De politiezones zijn voorstander om hun operationeel personeel naar dit soort van opleidingen te sturen maar wegens organisatie- en capaciteitsproblemen zijn hun mogelijkheden beperkt.

#### *5.3.1.4. Voortgezette of praktische opleiding*

**263.**In de overgrote meerderheid van de gevallen wordt geen voortgezette opleiding georganiseerd: minder dan 10% van de respondenten biedt bijscholingen aan of organiseert op systematische wijze voortgezette opleidingen. Wanneer deze opleidingen bij de federale politie georganiseerd worden, gaat het voornamelijk om bijscholingen voor gespecialiseerd personeel. Voor beide niveaus van de politie worden hoofdzakelijk bijscholingen georganiseerd voor de motorrijders.

**264.**De opleiding “proactive driver” is een voortgezette opleiding, die niet gebonden is aan een brevet noch aan een bijscholing. Het is een van de weinige opleidingen van dit type die zich tot een ruimer publiek richt. Sinds 2008 wordt ze niet meer georganiseerd door de directie van de opleiding om infrastructuurredenen, wat verklaart waarom sommige politiezones hun personeel opleidingen laten volgen in private automobielcentra. Hierdoor loopt men het risico dat er specifieke en gedestructureerde knowhow ontstaat.

**265.**Algemeen kan worden geconcludeerd dat het opleidingsaanbod onzes inziens lijkt te beantwoorden aan de kwalitatieve behoeften van de politiediensten. Maar wat het volume van het aanbod betreft, is de situatie problematisch om meerdere redenen. Het was niet mogelijk om in te gaan op alle vragen van de politiekorpsen.

**266.**Met betrekking tot de nood aan voortgezette opleiding en opvolging van het personeel, delen we grotendeels de visie van de directie van de opleiding, die van mening is dat de rijvaardigheid goed zou moeten zijn, wat de principes betreft, net zoals de vaardigheid om dienstwapens te gebruiken. Ook op het vlak van rijden kunnen opfrissingen, bijscholingen of voortgezette opleidingen overwogen worden. Naast het organiseren van een voldoende groot aantal opleidingen, bestaat een van de uitdagingen erin het competentieniveau op peil te houden om dergelijke cursussen zoals snel rijden in dringende verplaatsing te verzekeren. Aangezien de praktische rijopleiding van de aspiranten gebeurt tijdens

stages en de praktische en voortgezette opleidingen georganiseerd worden door de federale politie, moet dit competentieniveau op beide niveaus verzekerd worden.

#### **5.4. VISIE OP DE VERSTREKTE RIJOPLEIDING**

**267.** Daar er inzake rijopleiding gekozen is voor een theoretische en generieke basisopleiding die op praktisch vlak voortgezet moet worden in de eenheden, meer bepaald via stages, functionele en voortgezette opleidingen, stellen we vast dat het moeilijk is om een enkele rijfilosofie bij te brengen aan alle politieambtenaren. Bovendien werd niet bewezen dat alle “mentors” in de politie-eenheden specifiek gevormd zijn om een visie eigen aan de geïntegreerde politie bij te brengen.

**268.** De ontwikkeling van een filosofie, van een visie op rijden bij de geïntegreerde politie lijkt des te meer bemoeilijkt te worden door het feit dat heel wat politiezones een beroep doen op private opleidingscentra, die niet toegespitst zijn op de politiefunctie, omdat ze intern de politie geconfronteerd worden met een onvoldoende groot opleidingsaanbod.

**269.** Zoals in de gesprekken werd opgemerkt, is het goed dat elke rijopleiding die in dit kader wordt verstrekt een gedeelte gewijd aan geweldsbeheersing bevat. Momenteel wordt deze benadering echter enkel gehanteerd voor personeelsleden die deelnemen aan voortgezette opleidingen, terwijl iedereen er baat bij zou hebben.

**270.** Het nationaal veiligheidsplan 2012-2015 stelt dat het kennis- en expertisecentrum wegverkeer (CENTREX) via zijn analyses en voorstellen moet bijdragen tot de verbetering van de basisopleidingen en voortgezette opleidingen. Deze structuur oogst blijkbaar heel wat bijval bij de federale politie. Volgens ons is de benadering om een gemeenschappelijk centrum voor de twee politieniveaus uit te bouwen coherent. Het enige struikelblok is dat, aangezien het CENTREX gefinancierd wordt vanuit het Verkeersveiligheidsfonds, de vraag rijst of deze integratiedoelstelling enkel moet steunen op deze structuur omdat dit Verkeersveiligheidsfonds elk jaar hernieuwd moet worden.

**271.** Het probleem van de wettelijke bepalingen opgeworpen onder punt 5.1. wijst tevens op de noodzaak van een geïntegreerd onderricht. In dit verband kunnen we nogmaals de eerdere aanbevelingen van het Vast Comité P citeren die geformuleerd werden in zijn jaarverslagen 2009 en 2010 maar nog steeds gelden. Toen werd gesteld: *“Het gebrek aan informatie en opleiding over deze diverse begrippen en hun nuances werken een correct en eenvormig begrip van deze termen binnen de politiediensten zeker niet in de hand. Met die wetenschap in het achterhoofd, zouden de politiediensten erop moeten toezien dat de hiervoor ontwikkelde begrippen worden onderwezen en verspreid om elk misverstand in de toekomst te vermijden”*.

## **5.5. INSTRUCTIES EN RICHTLIJNEN GEGEVEN IN DE POLITIEDIENSTEN**

**272.**Het was de bedoeling om na te gaan welke formele richtlijnen de zones en diensten hadden uitgevaardigd met betrekking tot het besturen van dienstvoertuigen in het algemeen en het rijgedrag in dringende opdracht in het bijzonder.

**273.**Bij de federale politie stelt twee derde van de diensten die de vragenlijst beantwoord hebben dat ze geen richtlijnen hebben. De richtlijnen die we hebben kunnen krijgen, handelen vooral over het administratieve beheer van het wagenpark. Het klopt dat heel wat van die diensten slechts in “tweede lijn” optreden, zoals ze zelf onderstrepen. Voor de gespecialiseerde eenheden (GIS, CGSU, DAH, ...) vinden we instructies betreffende de verplaatsingsmodaliteiten terug in de operatieorders.

**274.**Bij de lokale politie antwoordt iets meer dan de helft van de bevraagde zones dat er formele richtlijnen inzake het besturen van de voertuigen gelden. De thema's die daarin worden aangesneden, zijn de wettelijke basis, de voorbeeldfunctie en de aansprakelijkheid van het personeel. Sommige korpschefs hebben via hun richtlijnen hun visie op dringende opdrachten te kennen gegeven.

**275.**Het gebrek aan richtlijnen in alle politiekorpsen heeft een gebrek aan uniformiteit in de organisatie van de verplaatsingswijzen in een dienstvoertuig tot logisch gevolg. Ofwel wordt dit volledig overgelaten aan de beoordeling van de bestuurder, ofwel is dit de verantwoordelijkheid van het teamhoofd, of zelfs het CIC of de dispatching. Zowat twee derde van de politiezones die de vragenlijst ingevuld hebben, hebben geen modaliteiten bepaald voor het gebruik van het geluidstoestel en het blauw zwaailicht.

**276.**De beslissing over de verplaatsingswijze enkel en alleen overlaten aan de beoordeling van de politieambtenaar-bestuurder, zonder een minimale omkadering, biedt een grote soepelheid maar laat niet toe om lijnen uit te zetten inzake verwacht gedrag. Indien er *a posteriori* een rechtvaardiging gevraagd wordt (ingevolge een ongeval, een overtreding, ...), zijn er slechts weinig concrete elementen voorhanden om te worden geanalyseerd, tenzij de individuele beoordeling van de betrokken politieambtenaar.

## **5.6. PROCEDURES EN PROCESSEN INZAKE HET BESTUREN VAN DIENSTVOERTUIGEN**

**277.**Hierbij werd gepeild naar de factoren die een rol spelen, naar de criteria om een bestuurder aan te duiden en om hem eventueel opzij te schuiven.

**278.**Met betrekking tot de wijze om de bestuurders aan te duiden, antwoorden negen van de tien bevraagde lokale politiezones dat ze geen criteria vooropstellen, enkel de medische geschiktheid. De diensten van de federale politie hanteren evenmin criteria, behalve voor de gespecialiseerde functies. In termen van opvolging van deze criteria kan de rijvaardigheid geëvalueerd worden via de bijscholing van het gespecialiseerd personeel en via de medische check-up.

**279.**Gezien de structuur van de politiediensten, met een zeer wisselend personeelsbestand van zone tot zone, lijkt het ons moeilijk om systematische criteria op te leggen voor de aanduiding van bestuurders,

omdat men daardoor de werking van kleine politiekorpsen snel zou kunnen lamleggen. Maar, zoals sommige respondenten benadrukt hebben, kunnen individuele reacties en opgelegde voorwaarden overwogen worden in geval van duidelijk onaangepast gedrag. Uit de antwoorden op de schriftelijke bevraging bleek echter zelden dat in die gevallen een rijopleiding werd opgelegd.

**280.** Er werd ook aan de eenheden gevraagd of ze het aantal verplaatsingen in dringende situatie bijhielden. De meeste respondenten, alle eenheden door elkaar genomen, antwoordden dat dit niet het geval was. Er wordt niet systematisch gevraagd om dergelijke verplaatsingen te motiveren. Dit gebeurt meestal op verzoek na vaststelling van onaangepast gedrag of overtredingen, na ongevallen of klachten.

**281.** Met betrekking tot de specifieke vraag over het traceersysteem van het type “fleetlogger” is gebleken dat enkele politiezones hun voertuigen ermee uitgerust hebben, met of zonder geolokalisatietoestel. Tot op heden heeft de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer echter geen definitief publiek advies uitgebracht over de kwestie. Er werden wel adviezen<sup>43</sup> van de Commissie gepubliceerd over ontwerpen van wetteksten betreffende monitoringsystemen in wagens of intelligente vervoersystemen.

**282.** Er zijn parlementaire vragen gesteld over die toestellen en we blijken ons nog in een experimentele fase te bevinden omdat de beslissing om de voertuigen ermee uit te rusten berust bij elke verantwoordelijke en de gegevens van het traceersysteem van het type “fleetlogger” niet op analytische wijze geëxploiteerd worden. De Vaste Commissie van de lokale politie, van haar kant, had een juridisch advies gegeven over het gebruik van het (geo)traceersysteem en daarmee verwante systemen.

## **5.7. MAATREGELEN EN SANCTIES IN GEVAL VAN MISBRUIK**

**283.** Een luik van het onderzoek had betrekking op de verkeersovertredingen in dienst en op de tucht- en/of ordemaatregelen genomen ingevolge gedrag in het verkeer in en buiten dienst.

**284.** We werden geconfronteerd met hetzelfde probleem als bij de telling van de ongevallen aangezien het item politievoertuig niet opgenomen is in de databank verkeersovertredingen van de federale politie. Bij exploitatie van de databank van het Vast Comité P voor de periode 2008-2011 werden 233 klachten geteld die handelen over het gedrag van politieambtenaren in het verkeer. Die klachten betreffen diverse aspecten van het rijgedrag maar geen enkele klacht heeft betrekking op een verkeersongeval met lichamelijke letsels veroorzaakt tijdens de uitvoering van een dringende opdracht.

**285.** Wat de reacties op de problematische situaties betreft, kunnen de politiediensten inderdaad overwegen om een bestuurder niet meer te laten rijden om verschillende redenen (medische, gedragsprobleem, te vaak verkeersongevallen). De diensten van de federale politie voegen bij de medische factoren het niet slagen in de bijscholingen en de ordemaatregelen. Hoewel de politiezones aankondigen dat ze maatregelen nemen in geval van vaststelling van onaangepast gedrag, zijn die maatregelen niet homogeen voor een zelfde type van feiten. Er is uiteindelijk weinig uniformiteit in de (al dan niet tuchtrechtelijke) maatregelen voor een zelfde type van laakbaar gedrag. Een gering aantal respondenten (3,5%) zegt zijn personeelsleden voortgezette opleidingen te laten volgen ingevolge omstandigheden zoals verkeersongevallen.

---

<sup>43</sup> Advies nr. 12/2005 van 7 september 2005, advies nr. 31/2012 van 12 september 2012.



**286.** Het is frappant de problematiek van dronken sturen aan te treffen in de ordemaatregelen. Dit wordt ook bevestigd in het jaarverslag 2009 van de Tuchtraad, volgens hetwelk een op de vier sancties genomen wordt wegens feiten van dronken sturen.

## **5.8. VERGELIJKING MET HET BUITENLAND**

**287.** Voor elk van de thema's die aan bod komen in de schriftelijke bevraging, zien we dat elk land zijn eigen benadering heeft die sterk afhangt van de aanwezige politiestructuur (gecentraliseerd, gedecentraliseerd, nationaal, lokaal, ...).

**288.** LUXEMBURG, ZWEDEN, FINLAND, ROEMENIË en TSJECHIË zeggen dat ze ongevallen waarbij een politievoertuig betrokken is systematisch opvolgen; elk land volgens zijn eigen modaliteiten. ENGELAND lijkt bijzondere aandacht te besteden aan die problematiek daar er al heel wat studies over dat onderwerp verricht werden. Een van die studies gaat over achtervolgingen en kwam tot de conclusie dat de interpellatiegraad laag was en bijgevolg de vraag rijst of het opportuun is om een achtervolging in te zetten. Deze conclusie is ook van belang voor de Belgische politie omdat we hebben vastgesteld dat er bij de lokale politie ongevallen hebben plaatsgevonden tijdens dringende opdrachten naar aanleiding van achtervolgingen/op het ogenblik van de interceptie van een voertuig van derden.

**289.** De bevroegde landen houden minstens rekening met de klassieke kenmerken: het aantal ongevallen, het type betrokken voertuig en de omstandigheden van het ongeval. Met betrekking tot de gebruikte opvolgingsindicatoren lopen de antwoorden uiteen en is het niet mogelijk om een gezamenlijke lijn te bepalen. Er werd ons daarentegen geantwoord dat in de meeste gevallen de verkeersveiligheid en het besturen van politievoertuigen materies zijn die voorzien zijn in de basispolitieopleiding. In sommige landen is slagen in de testen die voorzien zijn in de basisopleiding een absolute voorwaarde om een politievoertuig te mogen besturen.

## **6. GOEDE PRAKTIJKEN**

**290.** De bevroegde politiezones en diensten van de federale politie hebben een aantal goede praktijken op het vlak van rijgedrag naar voren geschoven, die hieronder weergegeven zijn:

- 1) het belang dat wordt gehecht aan de opleiding, hetzij de basisopleiding van operationele personeelsleden, hetzij de voortgezette opleidingen;
- 2) het belang van een goede kennis van het grondgebied waarop men werkzaam is;
- 3) het opstellen van richtlijnen waarin de nadruk wordt gelegd op de strikte naleving van de wegcode; de voorbeeldfunctie; de voorwaarden voor het gebruik van het blauw zwaailicht en het geluidstoestel; de duidelijke instructies omtrent de prioriteitencodes 2 en 3; de overtredingen die niet gemaakt mogen worden, zelfs niet tijdens dringende verplaatsingen en het evenwicht en de evenredigheid tussen snel ter plaatse aankomen en de risico's, zowel voor de personeelsleden als voor de andere weggebruikers;

- 4) het gebruik van het traceersysteem van het type “fleetlogger” is ook meermaals genoemd als een preventief instrument, zowel voor het onderhoud van het wagenpark als voor het rijgedrag.

**291.**In de loop van het onderzoek werd onze aandacht ook gevestigd op de volgende punten:

- 1) gebruik maken een mentor om dienstvoertuigen te besturen is een lokale praktijk die aangemoedigd kan worden om de basisopleiding van de nieuwe personeelsleden van het operationeel kader te vervolmaken. Naast de stage, houdt dit mentorschap immers in dat een meer ervaren collega een nieuwe rekrut vergezelt tijdens verplaatsingen met een dienstvoertuig, meer in het bijzonder tijdens dringende opdrachten. Zo kan het nieuwe personeelslid bij snel rijden in dringende opdracht in het verkeer in een reële situatie begeleid worden;
- 2) het sluiten van een protocolakkoord tussen het CIC en de politiezones van de provincie die erop aangesloten zijn, meer bepaald voor de beslissing inzake de verplaatsingswijze, op basis van een wederzijdse mededeling van informatie over de situatie, alsook voor de achtervolgingen, is een voorbeeld van een lokale goede praktijk;
- 3) het bestaan van een protocolakkoord tussen het CIC en de diensten van de lokale en de federale politie van de provincie inzake achtervolgingen. Dit protocolakkoord legt onder meer de context, de beoogde misdrijven en het verloop van de operatie vast;
- 4) de goede praktijken uit het buitenland kunnen beknopt worden teruggebracht tot: 1) een systematische opvolging van de ongevallen; 2) studies over bepaalde situaties zoals achtervolgingen, intercepties, ...; 3) de integratie van praktische rijlessen in de opleiding; 4) de begeleiding van nieuwe rekruten door mentors in de eenheden;
- 5) voorbeelden van maatregelen genomen door de politiekorpsen om het aantal ongevallen te verminderen, zijn: een sensibiliseringscampagne om de veiligheidsgordel te dragen, de systematische opvolging van verkeersongevallen, de inventarisatie van de overtredingen gepleegd met een dienstvoertuig met het oog op verbetering;
- 6) de korpsleiding die herinnert aan welk rijgedrag verwacht wordt, de voorbeeldfunctie in het verkeer, de impact van de verplaatsingswijze;
- 7) de politiekorpsen hebben oog voor onaangepast rijgedrag en sturen ‘slechte’ bestuurders naar voortgezette rijopleidingen.

## **7. AANBEVELINGEN**

**292.**De conclusies beschreven onder punt 5 leiden tot enkele aanbevelingen met betrekking tot de diverse aspecten van het besturen van dienstvoertuigen.

**293.**De kritische succesfactor om een beeld van de problematiek te kunnen schetsen, is de invoering van een nieuwe categorie in de variabele “voertuig” in de databank verkeersongevallen en -overtredingen van de federale politie (dienst CGOP/B). Temeer daar de andere prioritaire voertuigen zoals ambulances en brandweerwagens er al in opgenomen zijn.

**294.**Gezien de mogelijke gevolgen voor politieambtenaren en derden, zou de studie van de oorzaken en gevolgen van verkeersongevallen en het besturen van dienstvoertuigen in elk politiekorps het voorwerp moeten uitmaken van een risicoanalyse, in het kader van de wet op het welzijn op het werk. Daarin dient onder meer aandacht te worden besteed aan mogelijke situaties als achtervolgingen en intercepties. De keuze en de uitrusting van het rollend materieel zou ook deel moeten uitmaken van de risicoanalyse.

**295.**Het lijkt ons nodig om een oplossing te bieden voor het gebrek aan interne opleidingen opdat de personeelsleden, zelfs de niet gespecialiseerde, die in dringende opdracht moeten rijden een gepaste opleiding zouden kunnen volgen die gelinkt is aan de politiefunctie en ook toegespitst is op het rijden als prioritair voertuig.

**296.**De personen die de nieuwe personeelsleden in de politiekorpsen moeten opleiden, in het verlengde van de basisopleiding, kunnen een kanaal zijn om een visie eigen aan de geïntegreerde politie op het besturen van dienstvoertuigen uit te dragen. In dit opzicht moet de geïntegreerde politie mentors in dit domein voorbereiden en vormen. Daarna zou, binnen de logica van de uitbouw van het beleid, in de politiekorpsen het aanleren van het rijgedrag aan de aspiranten geëvalueerd kunnen worden.

**297.**Aangezien de basisopleiding van politieambtenaren hoofdzakelijk toegespitst is op de vaststelling van verkeersongevallen en -overtredingen en er in de opleidingen weinig filosofische aspecten duidelijk tot uiting komen, zou het opportuun zijn dat de lessen deontologie die in de basisopleiding van de aspiranten worden gegeven een luik zouden bevatten over hoe zich te gedragen in het verkeer.

**298.**Op grond van het huidige wettelijke kader en de rijopleiding gebaseerd op het leren in de eenheid, lijkt het ons opportuun dat elk politiekorps zijn richtlijnen inzake dringende opdracht, rijgedrag in die situatie en gebruik van de geluids- en lichttoestellen formeel opstelt. Die richtlijnen moeten verder gaan dan het louter in herinnering brengen van de wettelijke basis en focussen op de begrippen rijgedrag, voorbeeldfunctie in het verkeer en aansprakelijkheid in geval van geschil.

**299.**Het zou nuttig zijn om *a posteriori* terug te kunnen vinden op welke wijze een ploeg zich verplaatst heeft met een voertuig. Zonder de administratie te verzwaren die gepaard zou gaan met een systematische manuele registratie na elke opdracht en zonder duur bijkomend materiaal te installeren, zou het mogelijk moeten zijn dat de politieploeg, via het ASTRID-netwerk, zijn wijze van verplaatsing op meer systematische wijze meldt aan de dispatching of het CIC, wat trouwens een automatische registratie mogelijk zou maken.

**300.**Het traceersysteem van het type “fleetlogger” zoals het nu is, zou meer gebruikt moeten worden als beheersinstrument, zoals het geval is in de zones die het bij ons weten gebruiken, en niet enkel als instrument om individuen te controleren.

**301.**Uit het buitenland kunnen we ook lessen trekken, meer bepaald uit NEDERLAND, waar een wettelijk kader en een volledige richtlijn (“brancherichtlijn verkeer politie”, zie bijlage 1) uitgewerkt

werd waarin vele aspecten die verband houden met het besturen van politievoertuigen geregeld zijn: definitie van de dringende opdracht, maximumsnelheid bij verplaatsingen, zelfs in dringende situaties, verwacht gedrag bij het besturen van politievoertuigen, aanduiding van bestuurders of groepen van bestuurders, verplichte aanvankelijke en voortgezette opleidingen, voorwaarden om gebruik te maken van de geluids- en lichttoestellen en van de verplaatsingswijzen.

## **8. BIJLAGEN**

- 1) Brancherichtlijn Verkeer Politie, NEDERLAND.