



Rijgedrag en ongevallen met politievoertuigen

INHOUDSTAFEL

| | |
|---|----------|
| 1. OPDRACHT | 1 |
| 2. PROBLEEMSTELLING | 1 |
| 3. ONDERZOEK | 1 |
| 4. ANALYSE | 1 |
| 4.1. Normatief kader ----- | 1 |
| 4.1.1. Nota's van de federale politie | 1 |
| 4.1.2. Normatief kader in ontwikkeling | 1 |
| 4.2. Rijopleidingen ----- | 2 |
| 4.3. Implementatie en prioriteiten van de opleidingen ----- | 2 |
| 4.4. Geïntegreerde visie op het rijden in dringende opdracht en expertise ----- | 3 |
| 4.4.1. Réunion nationale – nationale overleg | 4 |
| 4.4.2. CENTREX Wegverkeer | 5 |
| 4.5. Trackingsystemen in voertuigen ----- | 5 |
| 4.6. Opvolging van de problematiek van de ongevallen door politiediensten ----- | 5 |
| 5. CONCLUSIE(S) | 6 |

1. OPDRACHT

1. Eindverslag van het opvolgingsonderzoek naar het rijgedrag en de ongevallen met politievoertuigen.

2. PROBLEEMSTELLING

2. Rijgedrag en ongevallen met politievoertuigen.

3. ONDERZOEK

3. *Pro memorie*, de opvolging van het toezichtsonderzoek (dossier 126325/2007) spitst zich toe op de opvolging van de aanbevelingen. Het Comité P is er zich van bewust dat sommige aanpassingen tijd en investeringen vergen van de politiediensten. Hiermee is rekening gehouden bij de opvolging, die verspreid in de tijd gebeurd is.

4. ANALYSE

4.1. NORMATIEF KADER

4.1.1. Nota's van de federale politie

4. De referenties van de nota's gekregen van de federale politie hebben betrekking op de directie DAH (wegpolitie). Hoewel de nota's gericht zijn aan een gespecialiseerde eenheid, stellen we vast dat ze kunnen dienen als omkadering van dit personeel dat in dringende opdracht moet rijden.

5. In de nota betreffende de "prioritaire voertuigen-wettelijke vrijstellingen van de Wegcode", die van toepassing is op de wegpolitie, wordt een gebruikelijke definitie gegeven van de dringende opdracht voor hun verplaatsing in prioritaire opdracht/interventie¹. Er wordt gesteld: "een opdracht is dringend wanneer de minste vertraging nadelig zou zijn voor de uitvoering van de opdracht of de fysieke integriteit of het leven van personen in gevaar zou brengen. De beoordeling wordt overgelaten aan de feitenrechter". Die omschrijving is precies dezelfde als die van een vonnis dat becommentarieerd is in het tijdschrift *Vigiles* 2011/3.

6. Zonder uitspraken te doen over de louter juridische aspecten, onthouden we dat de federale politie/DAH er terecht nogmaals op wijst dat de feitenrechter soeverein de omstandigheden blijft beoordelen aangezien het slechts gaat om een interne nota. Vervolgens maakt dit begrip aan de personeelsleden van de wegpolitie duidelijk dat de dringende verplaatsing, onder andere, gebeurt in het kader van een opdracht. Die verduidelijking is ruim gehouden zodat ze verscheidene typevoorbeelden kan omvatten (in het kader van de politie over het verkeer maar ook opdrachten van bestuurlijke, gerechtelijke politie, ...) en in zekere zin een eventueel wederrechtelijk gebruik van zwaailichten en geluidstoestellen kan voorkomen.

4.1.2. Normatief kader in ontwikkeling

7. In het aanvankelijk onderzoek naar het rijgedrag en de ongevallen met politievoertuigen had het Vast Comité P zich in de analyse van het wettelijk kader van het onderzoeksverslag uitgesproken over het toenmalige wetsvoorstel en over de definitie van het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid).

8. Ingevolge de vraag van de begeleidingscommissie betreffende een definitie die gemeenschappelijk is voor alle prioritaire voertuigen, werd bij de Dienst Enquêtes opnieuw overleg gepleegd met het oog op een juridische analyse.

9. Daaruit werd besloten dat het moeilijk lijkt om een definitie van dringende opdracht aan te nemen die gemeenschappelijk is voor alle hulpdiensten: politie, ambulances, brandweer, civiele bescherming, enz. De typevoorbeelden waarin een verplaatsing in dringende opdracht gerechtvaardigd kan zijn, zijn immers erg verscheiden. Bovendien kunnen ze aan elkaar

ⁱ *Pro memorie*, de prioritaire voertuigen zijn gedefinieerd in artikel 37 van de Wegcode, dat zijn voertuigen die uitgerust zijn met één of meerdere blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel. Er is hier geen sprake van privévoertuigen van particulieren.

tegengesteld zijn, bijvoorbeeld het geval van iemand die dood aangetroffen is, wat voor een medische dienst geen dringende opdracht meer is, maar dat wel wordt voor de gerechtelijke politie.

10. In een wet een gemeenschappelijke definitie opnemen, die tegelijkertijd voldoende nauwkeurig is om de personeelsleden die zich in dringende opdracht verplaatsen behoorlijk te omkaderen en voldoende ruim is om alle situaties te voorzien, nu en in de toekomst, lijkt ingewikkeld. Het begrip ‘dringende opdracht’ zou veeleer voor elke betrokken dienst moeten worden gedefinieerd.

11. Bijgevolg kan overwogen worden om te verwijzen naar koninklijke of ministeriële besluiten of nog beter naar omzendbrieven waarin de begrippen verduidelijkt zouden zijn.

12. Als voorbeeld kan opnieuw verwezen worden naar de “Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie” die in Nederland wordt toegepast en waarin niet alleen de begrippen gedefinieerd zijn, maar ook beschreven is op welke wijze dringende verplaatsingen moeten gebeuren.

4.2. RIJOPLEIDINGEN

13. Er werden twee opleidingen in het leven geroepen: gastdocent – prioritair rijden en end-user – prioritair rijden. Beide opleidingen worden geëvalueerd en gecertificeerd, want ze geven aanleiding tot de uitreiking van een brevet indien men slaagt.

14. De opleiding “gastdocent” is bedoeld om hoofdzakelijk personeelsleden van de lokale politie op te leiden die, op hun beurt, als taak zullen hebben om de personeelsleden in de (andere) politiezones op te leiden. Die cursus wordt verstrekt door de opleiders van het departement “verkeer”.

15. De opleiding “end-user” is de opleiding die daarna door de “gastdocenten” gegeven wordt aan de leden van de lokale politie, en dit in principe via de politiescholen. De federale politie stelt haar installaties in Berg ter beschikking voor de organisatie van die opleiding voor end-users.

16. Details over de opleidingen en de doelstellingen zijn vervat in de erkenningsdossiers. We merken op dat de analyse van de risico’s inherent aan het rijden in dringende opdracht en de reglementaire beginselen van het gebruik van de lichten en het geluidstoestel ingeschreven zijn in de te bereiken bekwaamheidsprofielen.

17. Die opleidingen zijn niet alleen nuttig, ze worden ook georganiseerd door beide niveaus van de geïntegreerde politie, wat het, volgens ons, mogelijk maakt om de link te leggen tussen beide politieniveaus en om een uniforme visie en aanpak van het rijden in opdracht te verspreiden, zoals aangeraden in de aanbevelingen van het Comité P.

18. We kunnen opmerken dat die nieuwe opleidingen in de richting van onze aanbevelingen gaan, ze bieden met name aan de personeelsleden die zich in dringende opdracht moeten verplaatsen de mogelijkheid om een specifieke opleiding te krijgen.

4.3. IMPLEMENTATIE EN PRIORITEITEN VAN DE OPLEIDINGEN

19. Een van de parlementaire vragen die ingevolge het onderzoeksverslag gericht werden aan de Minister van Binnenlandse Zaken had betrekking op het probleem van de prioriteiten die moeten worden toegekend aan de opleidingen.

20. Tijdens ons gesprek van 30/10/2015 wordt ons bevestigd dat hij gehouden is bepaalde prioriteiten na te leven. Enerzijds moet hij als departementsverantwoordelijke het federaal opleidingsplan naleven. Anderzijds is de opleidingscapaciteit beperkt. Het voorbeeld wordt ons gegeven dat de behoeften aan rijopleiding van DGA alleen al alle capaciteit van de nationale academie in beslag nemen. Het departement verkeer werkt met gastdocenten, bovenop de vaste opleiders.

21. Wanneer er keuzes moeten worden gemaakt, wordt er prioriteit gegeven aan de WPR en aan CGSU omdat de opleiding van die personeelsleden hun “corebusiness” is. Concreet is de ANPA, gelet op haar middelen en haar capaciteit, enkel in staat om het personeel van de

federale politie op te leiden. Het personeel van de lokale politiezones staat vaak op de wachtlijst en neemt aan de opleidingen deel wanneer iemand afzegt.

22. Er worden ook opleidingen voorgesteld aan externe partners, bij wijze van compensatie voor de diensten die worden aangeboden aan de federale politie in het kader van de interdepartementale samenwerking. We denken hierbij aan Defensie of de FOD Mobiliteit waarmee uitwisselingen georganiseerd worden. Aangezien de Wegcode een regionale materie geworden is, zijn de relaties met de deelgebieden ook interessant voor het departement verkeer en worden wederzijdse cursussen verzekerd.

23. We hebben de cijfers kunnen krijgen sinds de aanvang van die twee opleidingen tot en met 24/11/2015. Voor de module “gastdocent” werden tot op heden 21 personeelsleden van de lokale politie opgeleid, die allemaal geslaagd zijn: 12 in 2013; 6 in 2014; 3 in 2015. Er zijn bijscholingen voorzien voor deze module en die werden gevolgd. Wat de module “end-users” betreft, die is gestart in 2014 (omdat ze verstrekt wordt door de gastdocenten). De cijfers die voorhanden zijn hebben betrekking op de personeelsleden die bij de politiescholen werden geregistreerd met het oog op deelname aan de opleiding. De personeelsleden die rechtstreeks opgeleid werden in de politiezone zijn daarin niet vervat. Tot op heden hebben 158 personeelsleden de module “end-user” gevolgd.

24. Het grootste beletsel om te voldoen aan alle vragen ligt in de beschikbaarheid van het materiaal en van de infrastructuur van de federale politie. Aan de basis ligt een begrotingstekort. Het probleem van het gelijkvormig maken van de piste van Berg is nog altijd niet opgelost. De federale politie is verantwoordelijk voor het onderhoud van de piste, een taak die ze waarneemt, maar heeft geen vat op de inrichting ervan want ze is eigendom van de Regie der Gebouwen.

25. Bovendien zijn de opleidingen die worden verstrekt door de ANPA gratis voor de politiezones, terwijl de opleidingen verstrekt door de erkende politiescholen betalend zijn, wat ten dele zou kunnen verklaren waarom er zoveel aanvragen bij de ANPA zijn.

26. We begrijpen dat de middelen en de capaciteit van de ANPA bestemd voor de rijopleidingen er een jaar later niet fel op vooruitgegaan zijn. In 2016 kon geen enkele opleiding “gastdocent” worden gegeven bij gebrek aan middelen. Niettemin hebben, volgens de aangeleverde cijfers, 25 personeelsleden van de lokale politie zich kunnen inschrijven voor de opleiding “end-user” georganiseerd door de ANPA.

27. De ANPA zou amper over voldoende capaciteit beschikken om te voldoen aan de behoeften van de federale politie. Ze wordt vooral geconfronteerd met een tekort aan voertuigen bestemd voor de opleiding en met de staat van de infrastructuur voor de praktische oefeningen met de moto en de auto. Onze gesprekspartner legt uit dat de verantwoordelijke diensten van de federale politie op de hoogte zijn van het probleem en dat ze proberen een plan op te stellen om oplossingen te trachten te vinden binnen de budgettaire mogelijkheden.

28. Met betrekking tot de aanvragen van de lokale politiezones, legt onze gesprekspartner ons uit dat de ANPA zich terdege bewust is van de grote nood van de lokale politie, meer in het bijzonder voor de opleidingen motorrijder en verkeersspecialist. Wanneer er enkele plaatsen beschikbaar zijn, licht de school de politiezones in opdat hun geïnteresseerde leden zich zouden kunnen inschrijven.

29. Voor 2017 kan onze gesprekspartner geen uitspraken doen over de organisatie van de opleidingen “gastdocent”. Naast opleidingen die aangeboden worden door de ANPA en die niet-betalend zijn, kunnen de personeelsleden van de zones specifieke cursussen volgen in de provinciale scholen en kunnen er intern de politiekorpsen cursussen georganiseerd worden. Merk op dat voor dit opvolgingsverslag van de aanbevelingen het Comité P de lokale politiekorpsen niet opnieuw bevraagd heeft.

4.4. GEÏNTEGREERDE VISIE OP HET RIJDEN IN DRINGENDE OPDRACHT EN EXPERTISE

30. De provinciale politiescholen hebben de vrijheid om hun opleidingen uit te werken en aan te bieden en om op die manier het aanbod van de federale politie te verruimen. Dan rijst de vraag naar de samenhang en naar de visie die onderwezen wordt binnen de federale politie.

In het aanvankelijk onderzoek was ook opgeworpen dat personeelsleden cursussen volgden in externe privéstructuren.

31. De organisatie van twee nieuwe rijopleidingen “gastdocent” en “end-user” door de twee politieniveaus zou in principe een uniforme benadering van het rijden in dringende opdracht mogelijk maken tussen de federale politie en de lokale politie.

32. Sinds de optimalisatie heeft de directie DRP-Ci een coördinerende opdracht wat opleidingen betreft. Ze moet altijd haar erkenning geven voor de opleidingen, met inbegrip van de opleidingen ontwikkeld door de provinciale scholen. De directie kan ook de opleidingen erkennen die personeelsleden extern volgen. Bijgevolg zouden de eventuele opleidingen die ontwikkeld worden in de scholen ter uitbreiding of aanvulling van de federale opleidingen de standaarden die vastgelegd zijn op federaal niveau moeten naleven.

33. De validatie van een opleiding is gebaseerd op het advies van experts en op de analyse van de samenhang, de eenvormigheid van het onderricht doorheen alle scholen. Inzake verkeer is de expertise afkomstig van het CENTREX Wegverkeerⁱⁱ en van het nationale overleg (réunion nationale).

4.4.1. Réunion nationale – nationale overleg

34. De directie opleiding DRP-C heeft sinds maart 2015 een “réunion nationale - nationale overleg verkeer” opgericht waarop de ANPA en de docenten verkeer theorie van alle politiescholen uitgenodigd zijn (erkende cursussen). Dit “nationale overleg” komt elke twee à drie maanden bijeen. Op die manier kan de expertise inzake opleiding over het volledige grondgebied bijgebracht worden.

35. De volgende onderwerpen zijn aan bod gekomen in de vorige vergaderingen: geharmoniseerde opmaak van het handboek cluster 11 (documentatie Wegcode ter attentie van de politiescholen), de vragen om lokale opleidingen verkeer, de piste van Berg, alsook specifieke problematieken (tachograaf, opmaak van processen-verbaal, speeksanalyse, ...).

36. Het transversale aspect, geweldbeheersing, communicatie, interventie, ... wordt in overweging genomen, wat ons belangrijk lijkt. Het rijden in dringende opdracht kan een aspect van gebruik van dwang en geweldbeheersing inhouden (denken we maar aan achtervolgingen) en de transversale analyse maakt het mogelijk om rekening te houden met die aspecten bij de uitwerking van de opleidingen. Nemen we als voorbeeld de brochure “achtervolgen en interceperen van voertuigen” bestemd voor de opleiding specialistenⁱⁱⁱ, die werd opgemaakt in het kader van de opleiding geweldbeheersing en handelt over de volgende begrippen: een voertuig volgen; achtervolgen; interceperen. De rijvaardigheden zijn bijgevolg van toepassing voor de optredende politieambtenaren.

37. Volgens ons, zouden er dankzij de uitwerking van opleidingen die rekening houden met multidisciplinaire aspecten ook deontologische aspecten moeten worden ingevoegd in het rijden door personeelsleden, wat een ander punt was uit de lijst met onze aanbevelingen.

38. In tegenstelling tot de pedagogische platformen (PCP) inzake geweldbeheersing waarvoor er een wettelijke basis (omzendbrief GPI 48) bestaat, is het nationale overleg het gevolg van het initiatief en de wil van de actoren uit het opleidingsdomein. Haar structuur is in dit stadium niet verankerd en is niet dwingend, wat een zwakte voor de toekomst zou kunnen zijn.

39. Idealiter zouden alle opleidingen omkaderd moeten worden door reflectiegroepen, in de vorm van PCP's of van nationaal overleg, maar dat is thans niet het geval voor alle opleidingen. Inzake verkeer heeft DRP-C kunnen genieten van de expertise van het

ⁱ DGR-DRP-C (opleiding en erkenning): algemene directie van het middelenbeheer en de informatie, directie van het personeel-coördinatie.

ⁱⁱ CENTREX Wegverkeer is het politieel kennis- en expertisecentrum inzake verkeershandhaving ten behoeve van de geïntegreerde politie en de federale overheden.

ⁱⁱⁱ Brochure goedgekeurd door het Pedagogisch Comité voor geweldbeheersing (PCP) op 11-08-2015.

CENTREX Wegverkeer om de opleidingen te herzien, zowel op het vlak van de vorm als op het vlak van de inhoud. Bijvoorbeeld door de herziening van de erkenningsdossiers ter zake konden de exhaustieve lijsten van opleiders vervangen worden door een opleidersprofiel, dat zekerheid biedt over hun competenties en over de samenhang van de opleiding die zal worden gegeven.

4.4.2. CENTREX Wegverkeer

40. In ons aanvankelijk onderzoek hadden we aandacht besteed aan het CENTREX Wegverkeer, dat toen nieuw was. Het CENTREX Wegverkeer bestaat sinds 6 jaar en is een expertisecentrum inzake verkeer. Zijn rol is om: een netwerk van experts van de geïntegreerde politie te beheren; adviezen te verstrekken aan hun partners op het terrein en extern zoals het SAT Binnenlandse Zaken; de opleidingen bij de wegpolitie te harmoniseren en een documentatiecentrum te zijn.

41. Het CENTREX Wegverkeer heeft dus, strikt genomen, geen rol inzake rijopleiding van de personeelsleden van de politie maar kan worden bevroegd als expert. De erkenningsdossiers die zich in de opmaakfase bevinden worden overgemaakt aan zijn netwerk van experts die onder meer toezien op de inhoud, de samenhang, het profiel van de docent. Er kunnen adviezen worden uitgewisseld tussen het CENTREX en het “nationale overleg” met de bedoeling om toe te zien op een kwaliteitsvolle en gelijkwaardige opleiding voor allen.

4.5. TRACKINGSYSTEMEN IN VOERTUIGEN

42. Ons onderzoek had de problematiek aangesneden van die systemen die een rol kunnen spelen in de verbetering van het rijgedrag, het voorkomen en analyseren van ongevallen. In de periode die voorafging aan de adviezen van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer hadden we erop gewezen dat dit systeem niet als enige doel mocht hebben om individuen te controleren.

43. Met die nota, die de omzetting is van de aanbeveling van de CBPL, beschikken de politiekorpsen tegenwoordig over een interne schriftelijke basis die hen uitlegt hoe en waarom ze dit systeem kunnen gebruiken.

4.6. OPVOLGING VAN DE PROBLEMATIEK VAN DE ONGEVALLen DOOR POLITIEDIENSTEN

44. Een van de aanbevelingen van het aanvankelijk onderzoek handelde over de mogelijkheid om de studie van de oorzaken en gevolgen van verkeersongevallen en de risicoanalyse voor de politiediensten te ontwikkelen.

45. Volgens de informatie aangeleverd door DRI, moeten er nog altijd variabelen aangepast worden in de gegevensbanken om betrouwbare cijfers over de verkeersongevallen waarbij dienstvoertuigen betrokken zijn ter beschikking te kunnen stellen. Die aanpassingen moeten worden doorgevoerd door de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit, die zelf afhankelijk is van de Europese regelgeving ter zake.

46. DRI wint momenteel informatie in bij de Europese Commissie over de procedure die gevolgd moet worden om een vraag tot aanpassing van de regelgeving in te dienen.

47. Andere pistes zouden kunnen worden overwogen maar, na analyse door DRI, maken die alternatieven het ook niet mogelijk om over betrouwbare gegevens te beschikken:

- de exploitatie van de gegevensbank voor arbeidsongevallen maakt het niet mogelijk om op betrouwbare wijze de ongevallen met politievoertuigen te identificeren;
- de exploitatie van de gegevens van verzekeringsmaatschappijen: de FOD Binnenlandse Zaken treedt op als verzekeraar van de federale politie in het kader van verkeersongevallen. Elke politiezone kan echter haar eigen verzekeraar kiezen, wat betekent dat de gegevens niet gecentraliseerd zijn wat de lokale politie betreft;
- de identificatie op basis van de kentekenplaat: het zou mogelijk zijn om de gegevensbank van verkeersongevallen te koppelen aan de gegevensbank van politievoertuigen op basis van

ⁱ Hierna de CBPL.

de kentekenplaat, maar hiervoor zou programmeerwerk en een bijwerking van de lijst van politievoertuigen nodig zijn.

5. CONCLUSIE(S)

48. Dankzij de opvolging kon worden gepeild naar de werkelijke vooruitgangen maar ook naar de moeilijkheden waaraan de politiediensten het hoofd moeten bieden om de opleiding en de praktijk van het rijden in dringende opdracht te verrijken.

49. Inzake opleiding hebben we kunnen opmerken dat er twee nieuwe erkende opleidingen prioritair rijden aangeboden worden aan het personeel van de federale politie en vooral van de lokale politie. Die twee opleidingen: gastdocent en end-user – prioritair rijden worden geëvalueerd en gecertificeerd, en er zijn bijscholingen voorzien voor het opgeleide personeel.

50. De organisatie van die opleidingen door de twee niveaus van de politie zou moeten bijdragen tot het verspreiden van een eenvormige filosofie en benadering van het rijden in dringende opdracht.

51. Eind 2015 werd een eerste overzicht gemaakt van het aantal deelnemers aan de twee opleidingen. Meer dan 20 personeelsleden hebben het niveau “gastdocent” behaald en meer dan 150 personeelsleden hebben de module end-user gevolgd. In 2016 waren 26 personeelsleden ingeschreven om de module end-user te volgen. Die deelnemers zijn afkomstig uit diverse politiezones uit de drie gewesten van het land. Er dient opgemerkt dat die opleidingen georganiseerd door de ANPA niet-betalend zijn. De leden van de politiezones kunnen altijd specifieke cursussen volgen in de politiescholen maar sommige daarvan kunnen betalend zijn.

52. De inplaatsstelling begin 2016 van het nationale overleg door DRP-C, waaraan de docenten verkeer van de politiescholen deelnemen alsook de uitwisselingen met het CENTREX Wegverkeer zouden des te meer moeten bijdragen tot de kwaliteit en de homogeniteit van de verstrekte cursussen. Hoewel de provinciale scholen de mogelijkheid hebben om hun eigen opleidingsdossiers uit te werken, moeten die altijd erkend worden door DRP-C. Merk evenwel op dat het nationale overleg tot op heden afhankelijk is van het initiatief en de wil van de actoren, maar niet organiek verankerd is.

53. Wat het normatief kader van het rijden met politievoertuigen betreft, wordt nog nagedacht over het begrip ‘dringende opdracht’. Volgens de analyse van de Dienst Enquêtes P lijkt het niet gemakkelijk om een definitie op te stellen die gemeenschappelijk is voor alle hulpdiensten. Een mogelijke oplossing bestaat erin het begrip ‘dringende opdracht’ te verduidelijken in koninklijke besluiten, ministeriële besluiten of nog beter in omzendbrieven specifiek voor de betrokken diensten. Als voorbeeld kan opnieuw verwezen worden naar de “Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie” die in Nederland wordt toegepast. Daarin zijn niet enkel de begrippen gedefinieerd, maar is ook beschreven op welke wijze dringende verplaatsingen moeten gebeuren.

54. Wat de installatie en het gebruik van trackingsystemen in de voertuigen betreft, kennen alle politiekorpsen dankzij de nota van de federale politie van 12/01/2015 de voorwaarden en de doeleinden van het gebruik van die toestellen overeenkomstig de aanbevelingen van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

55. De beperkte middelen en de infrastructuurproblemen (staat van de verkeerspiste van Berg, voldoende rollend materiaal met het oog op de scholing, capaciteit aan opleiders, ...) beknootten het opleidingsaanbod op het niveau van de federale politie. De opleiding end-user wordt in principe verstrekt in de politiescholen die beschikken over hun installaties. Maar de organisatie op hun niveau van opleidingen hangt ook af van hun mogelijkheden en prioriteiten.

56. Op het vlak van de studie en de opvolging van ongevallen met politievoertuigen door de respectieve korpsen, is de oplossing van de invoering van de variabele “politievoertuig” in de gegevensbanken bijgehouden door de federale politie nog niet afgerond. De directie DGR-DRI (politie informatie en ICT) die de gegevensbanken beheert, heeft het probleem opgeworpen van de Europese wetgeving die gewijzigd moet worden met het oog op de gewenste aanpassingen. In de huidige stand van zaken moeten de politiekorpsen de

gegevens vergaren van de ongevallen op hun niveau teneinde over te gaan tot de passende opvolging.

57. Het Vast Comité P stelt vast dat de politiediensten rekening gehouden hebben met de aanbevelingen inzake rijden met prioritaire voertuigen en die in praktijk hebben gebracht. Om een meer analytische opvolging tot stand te brengen, waardoor bijvoorbeeld het verband kan worden gelegd tussen het aantal en de omstandigheden van de ongevallen in dringende opdracht enerzijds en de gevolgde opleidingen anderzijds, moeten de cijfers over de ongevallen voorhanden en nauwkeurig zijn. Bij gebrek aan die cijfers, beslist het Vast Comité P om de opvolging zo te laten en er niet meer in te investeren.

58. Uit de openbare en politionele bronnen die werden geraadpleegd, zonder de gegevens te kunnen objectiveren, blijkt niet dat het aantal verkeersongevallen stijgt en dat de aansprakelijkheid in de meeste gevallen niet bij de optredende politieambtenaren wordt gelegd.