



# Interceptietechnieken van voertuigen

## *Vast Comité van Toezicht op de politiediensten*

*Toezichtsonderzoek*



Luchtfoto: WIM ROBBERECHTS & Co

Bron: Kamer van volksvertegenwoordigers, foto gerealiseerd met medewerking van de Directie Luchtsteun van de federale politie.



# INHOUD

<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag	1
1.2 Eerdere onderzoeken en aanbevelingen van het Vast Comité P	2
1.3 Regelgevend kader	3
1.4 Methodologie en onderzoeksverrichtingen	3
<b>2. ONDERZOEKSRESULTATEN</b>	<b>4</b>
2.1 Nazicht literatuur, handboeken en richtlijnen	4
2.1.1 Voorgescreven technieken	4
2.1.2 Gebruik van vuurwapens in de richting van voertuigen	9
2.2 Bevraging politiescholen	12
2.3 Bevraging diensten m.b.t. terreinervaringen	14
2.3.1 Politiezone Antwerpen	15
2.3.2 Federale wegpolitie (DAH)	16
2.3.3 Departement geweldsbeheersing bij de Nationale Politieacademie (ANPA)	17
2.4 Bespreking casussen	20
2.4.1 Casus 1: het veroorzaken van een file met de bedoeling een vluchtend voertuig te doen stoppen	20
2.4.2 Casus 2: het gebruik van het dienstvoertuig als hindernis om een vluchtend voertuig te blokkeren	21
2.5 Implementatie eerdere aanbevelingen van het Vast Comité P	23
<b>3. CONCLUSIES</b>	<b>24</b>
3.1 Betreffende de middelen en technieken	24
3.2 Betreffende de opleiding	25
3.3 Betreffende de rol van het CIC en de lokale dispatching	27
<b>4. AANBEVELINGEN</b>	<b>27</b>
4.1 Betreffende de middelen en technieken	27
4.2 Betreffende de opleiding	28
4.3 Betreffende de rol van het CIC en de lokale dispatching	29
<b>5. OPMERKINGEN NA PRELECTUUR VAN HET VERSLAG</b>	<b>30</b>
<b>6. LIJST VAN DE GEBRUIKTE AFKORTINGEN</b>	<b>32</b>





# 1. Inleiding

1. Verschillende dossiers die door de Dienst Enquêtes werden behandeld hebben betrekking op het doen stoppen of staande houden van voertuigen door de politie, waarbij de bestuurder van het voertuig zich tracht te onttrekken aan de politiecontrole en waarbij vervolgens, soms mede ingevolge de reactie van de betrokken politieambtenaren, (al dan niet beoogde) materiële en/of lichamelijke schade wordt toegebracht. In enkele extreme gevallen leidde de tussenkomst van de politie zelfs tot de dood van een inzittende van het geïnspecteerde voertuig of was er sprake van gewonden, soms ook bij omstanders of andere politieambtenaren.

2. Deze vaststelling leidde tot de vraag over welke middelen de politie beschikt om een voertuig gedwongen te doen stoppen of staande te houden. Bovendien rijst de vraag in hoeverre deze middelen effectief zijn, wat de risico's zijn op ongewilde nevenschade en wat er in dit verband wordt onderwezen aan de politieambtenaren die ze dienen te gebruiken.

3. Er dient te worden opgemerkt dat elke interventie tijd- en plaatsgebonden is en dat, rekening houdend met het gedrag van de vluchtende verdachte, een specifieke manier van handelen aangewezen kan zijn. De in dit onderzoeksverslag beschreven handelwijzen hebben derhalve geen betrekking op concrete interventies.

## 1.1 Probleemstelling en onderzoeksvraag

4. Er kan worden vastgesteld dat in de dossiers waarvan sprake relatief vaak gebruik wordt gemaakt van het dienstvuurwapen met als doel een voertuig dat vlucht of inrijdt op politiemensen tot stilstand te brengen. Onmiddellijk dient echter te worden opgemerkt dat deze vaststelling geen indicatie geeft over de verhouding van het gebruik van vuurwapens in dergelijke situaties t.o.v. andere gebruikte middelen. De omzendbrief COL 10/2017<sup>1</sup> voorziet immers dat bij feiten waarbij de politieambtenaren zelf geweld gebruikten, met de dood of een ernstige inbreuk op de lichamelijke integriteit als gevolg, de procureur des Konings het dossier toevertrouwt aan de Dienst Enquêtes van het Comité P. Wanneer men zich dus uitsluitend baseert op de door de Dienst Enquêtes behandelde dossiers, geeft dit mogelijk een vertekend beeld en zegt dit niet zozeer iets over de alternatieve middelen waarover de politie beschikt, de frequentie waarmee deze worden ingezet en de effectiviteit van deze middelen.

.....

<sup>1</sup> Omzendbrief nr. 10/2017 van het College van procureurs-generaal bij de hoven van beroep betreffende de gerechtelijke afhandeling van de gevallen waarin geweld werd gebruikt tegen de politiediensten en deze waarin de politiediensten zelf geweld gebruikten met de dood of een ernstige inbreuk op de lichamelijke integriteit als gevolg, Brussel, 28 november 2017.

5. Tevens kan worden opgemerkt dat de politie niet alleen van bepaalde middelen gebruik maakt om voertuigen te doen stoppen, maar ook (al dan niet voorgeschreven) technieken kan gebruiken.
6. De vraag rijst derhalve over welke middelen en technieken de politie beschikt om een voertuig (gedwongen) te doen stoppen of te verhinderen dat het vertrekt (bv. wanneer het voertuig zich in een statisch dispositief bevindt) en dit op een manier die het risico op lichamelijke en/of materiële schade minimaliseert.
7. Dit onderzoek heeft geenszins de intentie een oordeel te vellen over de legitimiteit van de beslissing van de politieambtenaar op het terrein om een bepaalde techniek toe te passen of een bepaald middel te gebruiken om een voertuig te doen stoppen of staande te houden. Dit dient trouwens geval per geval te worden beoordeeld.
8. Dat het gebruik van een bepaald middel of een bepaalde techniek wel legitiem kan zijn, betekent niet noodzakelijk dat het de meest optimale keuze is. Ook hier rijst de vraag in hoeverre de middelen effectief zijn, wat de risico's zijn op ongewilde nevenschade en wat er in dit verband wordt onderwezen aan de politieambtenaren die ze dienen te gebruiken. Uiteraard is het eenvoudiger om, met een duidelijk zicht op alle informatie, nadien in alle rust te oordelen over de beslissing tot het gebruik van een bepaald middel en te besluiten dat er in een bepaalde situatie betere alternatieven voorhanden waren. Dit betekent echter niet dat er geen lessen zouden kunnen getrokken worden ter verbetering van toekomstige interventies, hetgeen ten goede komt aan alle betrokken partijen.
9. De onderzoeksvraag kan als volgt worden geformuleerd: **Over welke middelen of technieken beschikt de politie om voertuigen te doen stoppen en/of voertuigen die tot stilstand werden gebracht te immobiliseren en op welke manier wordt dit vertaald in de basisopleiding van de leden van de politie?**

## **1.2 Eerdere onderzoeken en aanbevelingen van het Vast Comité P**

10. Dit onderzoek sluit nauw aan bij het verslag *'Implementatie van de MFO-7 en het handboek achtervolgen en intercepteren van voertuigen'* dat in 2017 door het Vast Comité P werd gepubliceerd. Ook het verslag *'Problemen inzake communicatie en coördinatie tijdens een achtervolging op 17 mei 2018 die geëindigd is in een schietincident te Bergen'* behandelt bepaalde technieken om een voertuig te intercepteren.
11. Bovendien formuleerde het Vast Comité P in het verleden reeds verschillende aanbevelingen die gerelateerd zijn aan de in dit onderzoek



behandelde thematiek. In dit verband kan worden verwezen naar volgende onderzoeken waarvan het verslag werd gepubliceerd op de website van het Vast Comité P:

- *Het politieoptreden bij acute crisissituaties en zich verplaatsende verdachten* (2011);
- *Onderzoek naar het rijgedrag en de ongevallen met dienstvoertuigen* (2013);
- *Coördinatie, efficiëntie en effectiviteit van het politieoptreden bij zich verplaatsende verdachten* (2014);
- *Opvolging van de eerdere aanbevelingen inzake het rijgedrag en ongevallen met politievoertuigen* (2017).

### 1.3 Regelgevend kader

12. In dit verslag wordt verwezen naar volgende documenten:

- Omzendbrief GPI 48 van 17 maart 2006 betreffende de opleiding en training in geweldbeheersing voor de personeelsleden van het operationeel kader van de politiediensten, *BS 14/04/2006*;
- Omzendbrief GPI 62 van 14 februari 2008 betreffende de bewapening van de geïntegreerde politie, gestructureerd op twee niveaus, *BS 29/02/2008*;
- Ministeriële richtlijn MFO-7 van 28 maart 2014 betreffende het beheer van dynamische niet-geplande gebeurtenissen waarbij een onmiddellijk en gecoördineerd supra-lokaal politieoptreden in werking wordt gesteld, *BS 23/05/2014*;
- Ministerieel besluit van 24 september 2015 houdende het onderwijs- en examenreglement betreffende de basisopleiding van de personeelsleden van het basiskader van de politiediensten, *BS 29/09/2015*;
- Koninklijk besluit van 24 september 2015 betreffende de basisopleiding van de personeelsleden van het basiskader van de politiediensten, *BS 29/09/2015*.

### 1.4 Methodologie en onderzoeksverrichtingen

13. In een *eerste fase* werd, naast een beperkte beeldvorming en literatuurstudie, nazicht gedaan van de handboeken en richtlijnen die de technieken beschrijven die binnen de politie worden aangeleerd.

14. In een *tweede fase* werd nagegaan in hoeverre er op de verschillende politiescholen wordt ingegaan op de interceptie van voertuigen, welke middelen en technieken worden aangereikt om voertuigen tot stilstand te brengen of staande te houden en welke boodschap er wordt meegegeven

betreffende de effectiviteit en de risico's van de beschikbare middelen of technieken om voertuigen tot stilstand te brengen of staande te houden.

15. In een *derde fase* werd er een bevraging gedaan van drie diensten die over relevante praktijkervaring beschikken. De Nationale Politieacademie (ANPA) werd bevraged gezien haar coördinerende rol in het kader van de politieopleidingen. Er gebeurde eveneens een bevraging van de federale wegpolitie (DAH) gelet op haar specifieke takenpakket en werkterrein. Ook de PZ Antwerpen, die alle dienstvoertuigen 'noodhulp' voorzag van stop sticks, werd bevraged omtrent haar ervaringen. Deze bevragingen beoogden een inzicht te krijgen in de middelen die door deze diensten worden gebruikt en na te gaan wat de ervaringen zijn met het gebruik van deze middelen.

## 2. Onderzoeksresultaten

### 2.1 Nazicht literatuur, handboeken en richtlijnen

#### 2.1.1 Voorgescreven technieken

16. Diverse politionele handboeken en richtlijnen behandelen de middelen en technieken die kunnen worden gebruikt om een voertuig, dat niet op eigen initiatief stopt, te interceperen.

17. Zonder in te gaan op de volledige technische uitvoering zal elke techniek hieronder kort worden toegelicht. De beschrijving van de technieken wordt overgenomen uit de nota's *DGA/DAH-2015/1625*<sup>2</sup> en *DGA/DAH-2015/1489*<sup>3</sup>. Er wordt eveneens verwezen naar het handboek '*Achtervolgen en interceperen van voertuigen*'<sup>4</sup> en het handboek '*Controle van voertuigen*'<sup>5</sup>.

18. Volgende technieken worden besproken:

- versperring;
- blokvorming;
- gidsen van het vluchtend voertuig;

.....

<sup>2</sup> Dienstnota DGA/DAH-2015/1625 betreffende het "interventiekader bij achtervolgingen en interceptie op het prioritair actieterrein van de federale wegpolitie", erratum d.d. 22/01/2016.

<sup>3</sup> Permanente dienstnota DGA/DAH-2015/1489 d.d. 09/07/2015 betreffende de gebruiksinstructies voor stop sticks.

<sup>4</sup> Cursus opleiding geweldsbeheersing, deel II.FO.PITIP, hoofdstuk 2: Achtervolgen en interceperen van voertuigen, op 11/08/2015 goedgekeurd door het Pedagogisch Comité inzake geweldbeheersing (PCP) voor gebruik in de opleiding en de training van het personeel van de geïntegreerde politie. De meest recente versie van dit handboek dateert van 24/06/2019.

<sup>5</sup> Dit handboek maakt deel uit van de opleiding geweldsbeheersing, deel II.FO.PITIP, hoofdstuk 2 en werd op 19/10/2007 goedgekeurd door het Pedagogisch Comité inzake geweldsbeheersing.

- gebruik van spijkereggen of stopsticks;
- het voertuig laten rijden.

19. Bij de toepassing van de beschreven middelen en technieken dient steeds rekening te worden gehouden met de voorwaarden van proportionaliteit, subsidiariteit en opportuniteit en met de omstandigheden in tijd en ruimte.

20. Er kan worden opgemerkt dat in de nota DGA/DAH-2015/1625 wordt vermeld dat *“deze betrekking heeft op het interventiekader inzake achtervolgingen en intercepties die plaatsvinden op het prioritaire actieterrein van de federale wegpolitie. De nota is bijgevolg in eerste instantie bindend voor de personeelsleden van de federale wegpolitie”*. Bepaalde technieken, zoals het gidsen van een voertuig zijn specifiek voorbehouden voor DAH en mogen niet uitgevoerd worden door de andere operationele diensten van de geïntegreerde politie. De nota stelt verder: *“Daar ook andere entiteiten van de geïntegreerde politie soms gebruik maken van het prioritair actieterrein van DAH, of er samen met leden van DAH in een geïntegreerd (al dan niet gepland) dispositief samenwerken, omvat deze nota bijgevolg in tweede instantie de gewenste operationele gedragslijn voor het operationeel kader van de geïntegreerde politie”*.

#### ➤ **Versperring**

21. De nota DGA/DAH-2015/1625 stelt dat deze interventietechniek erin bestaat een versperring op te werpen door het plaatsen van middelen, toebehorend aan de geïntegreerde politie of aan een derde, dwars over de gehele breedte van de rijbaan, de pechstrook en desgevallend een deel van de middenberm. In dit verband wordt het gebruik van spijkereggen vermeld.

22. Het handboek *‘Achtervolgen en intercepteren van voertuigen’* stelt dat naargelang van het beschikbare materiaal, de plaatsgesteldheid en de omstandigheden van het moment (aanwezigheid van andere weggebruikers, verkeersdichtheid, ...) de ploegen twee mogelijke dispositieven kunnen opstellen met name een gecontroleerd bandenleegloopdispositief of een volledig versperringsdispositief (roadblock).

23. Er kan worden opgemerkt dat het verslag *‘Problemen inzake communicatie en coördinatie tijdens een achtervolging op 17 mei 2018 die geëindigd is in een schietincident te Bergen’* betreffende de versperring melding maakte van een tegenspraak tussen de vermelde nota en het handboek: *“Een opmerkelijk verschil heeft betrekking op het al dan niet opstellen van versperringen op de autosnelwegen. Dit is niet toegelaten in het handboek, terwijl het wel is toegelaten door de nota DGA/DAH.”*.

24. Deze tegenstelling bestaat nog steeds. De nota DGA/DAH vermeldt wel als aandachtspunt: *“Het opwerpen van een versperring zal slechts kunnen worden*

*gerealiseerd indien de omstandigheden in tijd en ruimte dit toelaten. Het zal belangrijk zijn om ondermeer rekening te houden met de verkeersdensiteit en de aanwezigheid van op- en afritten. Ook het tijdstip kan bepalend zijn om de beslissing te nemen al dan niet een versperring op te richten.”*

➤ **Blokvorming**

25. De nota DGA/DAH-2015/1625 stelt dat deze interventietechniek erin bestaat om op een bepaalde plaats de aanwezige voertuigen te laten vertragen opdat hun aanwezigheid, verspreid over alle rijstroken, en de tragere snelheid waaraan deze zich in blok verplaatsen, voorkomen dat het achtervolgde voertuig zijn weg kan voortzetten. Door het te achtervolgen voertuig op deze manier te laten vertragen zal mogelijks kunnen worden overgegaan tot interceptie.

26. Achter het gevormde blok zal zich minstens één politievoertuig ophouden om het blok te signaleren aan het naderend vluchtend voertuig, de achtervolgende politieploeg(en) en andere weggebruikers. Om te vermijden dat het achterliggend verkeer te dicht zou naderen, en zo de interceptie wordt bemoeilijkt, kan een buffer worden gecreëerd.

27. De nota stelt eveneens dat wanneer de inzittenden van het vluchtende voertuig in het bezit zijn van vuurwapens of het vermoeden bestaat dat er mogelijks vuurwapens in het voertuig aanwezig zijn, het verboden is om de techniek van het blokrijden toe te passen met het oog op interceptie.

28. De techniek van blokvorming wordt in het handboek ‘*Achtervolgen en intercepteren van voertuigen*’ slechts één keer vermeld, maar met een andere intentie dan deze in de nota van DGA/DAH. Het blokrijden in het handboek heeft louter de bedoeling om het achteropkomende verkeer op een veilige afstand te houden wanneer de achtervolging plots tot een einde zou komen.

➤ **Gidsen van een vluchtend voertuig**

29. De nota DGA/DAH-2015/1625 stelt dat deze techniek erin bestaat een vluchtend voertuig te verplichten een bepaalde reisweg te volgen in de richting van een vooraf bepaalde locatie waar het voertuig door andere politieploegen kan worden geïntercepteerd. Deze techniek omvat ook het gebruik van dwang om het vluchtend voertuig te stoppen op een bepaald deel van de rijbaan, pechstrook of enige andere positie op een openbare plaats met de bedoeling onmiddellijk over te kunnen gaan tot interpellatie van de verdachte(n).

30. De politieploegen kunnen een voertuig dwingen te stoppen of een bepaalde richting te laten volgen door voor, naast of achter het voertuig te rijden en dit met één of meerdere dienstvoertuigen. Door de snelheid en rijrichting van de dienstvoertuigen aan te passen, kan het voertuig mogelijk tot stilstand worden gebracht.

31. Dit is in tegenspraak met het handboek ‘Achtervolgen en intercepteren van voertuigen’ waarin men stelt te vermijden om voor of naast het vluchtende voertuig te rijden of terecht te komen.

➤ **Gebruik van spijkereggen of stop sticks**

32. De nota DGA/DAH-2015/1489 verduidelijkt het gebruik van statische en mobiele spijkereggen (stop sticks), maar stelt dat het gebruik van dit middel niet zonder gevaar is voor de politieambtenaar die er gebruik van maakt, zeker wanneer deze niet vertrouwd is met het gebruik ervan.

33. De nota stelt dan ook expliciet dat de duidelijke en gedetailleerde richtlijn nooit een reële training kan vervangen. De grootste risico's voor de veiligheid treden immers op bij taken die men het minst vaak uitvoert. Met periodieke training is het mogelijk om de gevaren (bij hoog risico en lage frequentie) te reduceren. Praktijkoefening met de spijkereggen blijft met andere woorden van belang, zodat de personeelsleden volledig voorbereid zijn om deze te hanteren bij een achtervolging.

34. In het handboek ‘Achtervolgen en intercepteren van voertuigen’ wordt tevens het gecontroleerd bandenleeglooptoestand behandeld bij een persoon die vlucht met de motor. In dit verband stelt men: *“Een motorfiets die over een systeem rijdt om banden te laten leeglopen, heeft zeer veel kans om zijn evenwicht te verliezen, zeer snel onbestuurbaar te worden en een ongeval te veroorzaken. De ernst van het ongeval zal afhangen van de snelheid waarmee de vluchtende persoon over het systeem rijdt, met mogelijke fysieke gevolgen (ernstige letsels, overlijden) voor de motorrijder. Meer nog dan bij een persoon die met de auto vlucht, is het hier van belang dat de plaats waar het systeem wordt aangebracht voldoende verlicht is en het doorgangsverbod correct is aangegeven. Sommige producenten vermelden in hun gebruiksaanwijzingen ‘Niet te gebruiken voor motorfiets’. In het geval van een vluchtende motorrijder, is het aanbevolen om op de laatste moment (juist vóór het wiel) een dergelijk systeem aan te brengen als het doorgangsverbod vooraf niet duidelijk was aangegeven. Hij mag op zijn rijweg dus niet verrast worden door de aanwezigheid van het leeglooptoestand. Moest hij er toch over rijden zal het dus bewust gebeuren.”*

35. In dit verband kan worden opgemerkt dat de nota DGA/DAH-2015/1489 stelt dat stop sticks niet mogen worden gebruikt tegen tweewielige voertuigen omdat deze minder stabiel zijn en de bestuurder sneller de controle over zijn voertuig zal verliezen wanneer de banden worden doorboord.

➤ **Het voertuig laten rijden**

36. In de vermelde nota's van DGA/DAH wordt de optie om het vluchtende voertuig te laten rijden niet expliciet vermeld. Er wordt wel verwezen naar de

MFO-7 waarin wordt verwezen naar de mogelijkheid om de achtervolging af te breken. In het handboek *'Achtervolgen en intercepteren van voertuigen'* wordt deze optie wel (summier) vermeld. Er wordt gesteld dat wanneer beslist wordt om niet te achtervolgen, de tussenkomenende ploeg onmiddellijk enkele essentiële elementen van informatie (EEL's) moet doorgeven aan het CIC of de lokale dispatching.

37. Naast alle middelen om een voertuig tot stilstand te brengen, kan er dus ook voor gekozen worden om niet over te gaan tot interceptie en de achtervolging desgevallend af te breken.

38. In het handboek *'Controle van voertuigen'* stelt men: *"Wat het narijden betreft luidt het algemeen principe: Nooit te allen prijze achtervolgen, maar zich beperken tot het intelligent narijden en zich afvragen of er evenwicht is tussen het beoogde doel enerzijds en het risico verbonden aan het narijden anderzijds. De interveniënten moeten zich bewust zijn van de gevolgen van deze stresssituatie en de adrenalinekick, zoals tunnelvisie, misinterpretatie van afstand, overschatting, enz. Indien de risico's te groot worden het narijden afbreken, zoniet kunnen de politieambtenaren hiervoor ter verantwoording geroepen worden."*

39. Verder wordt gesteld om de 'Public Adress' (luidspreker) te gebruiken, het vluchtend voertuig niet op te jagen, niet klem te rijden of te rammen, alle nuttige gegevens te melden aan de radiocentrale, te vermijden langszij het vluchtende voertuig te rijden, wegversperringen in de diepte te laten aanbrengen en assistentie van een helikopter in te roepen. Sirene en zwaailicht worden enkel gebruikt indien men voldoende is genaderd, men dreigt het contact te verliezen of wanneer er gevaar is voor andere weggebruikers. Men dient rekening te houden met remafstanden, de verkeerssituatie en verantwoordelijkheden.

40. In dit verband kan worden verwezen naar de Nederlandse *'Landelijke brancherichtlijn verkeer Rijkswaterstaat'* waarvan reeds melding werd gemaakt in het verslag *'Onderzoek naar het rijgedrag en de ongevallen met dienstvoertuigen'* dat in 2013 door het Vast Comité P werd gepubliceerd. Naar deze richtlijn wordt trouwens verwezen in de dienstnota DGA/DAH 2015/1160 d.d. 28/05/2015 ingevolge de aanbeveling van het Comité P om het begrip 'dringendheid' te definiëren in het kader van het gebruik van een prioritair voertuig.

41. De Nederlandse richtlijn stelt dat er sprake is van een dringende taak bij *"een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van de betrokken hulpverleningsdiensten vergt; het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat; een ernstige verstoring van de openbare orde of rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is"*.



## 2.1.2 Gebruik van vuurwapens in de richting van voertuigen

42. Hoewel de scope van dit onderzoek zich richt op het intercepteren van voertuigen en dus ruimer is dan het gebruik van vuurwapens in de richting van voertuigen, verdient dit laatste, zoals blijkt uit een analyse van de door de Dienst Enquêtes behandelde dossiers, wel bijzondere aandacht.

43. Er werd nazicht gedaan van de dossiers ‘schietincidenten’ en ‘interceptie van voertuigen’ die door de Dienst Enquêtes werden behandeld in de periode van 01/01/2014 tot 01/01/2019. Uit de gegevens van de interne databank Comité P en na een verdere selectie op basis van de samenvatting van de dossiers, werden 46 dossiers behouden inzake interceptie van voertuigen<sup>6</sup>. In 43 van deze dossiers werd er gebruik gemaakt van een vuurwapen in de richting van een voertuig. In 6 van de 43 dossiers waarbij gebruik werd gemaakt van een vuurwapen in de richting van een voertuig, werd eerst tevergeefs een ander middel ingezet. In 5 dossiers werd er een versperring opgezet, in 1 dossier is er sprake van het gebruik van een spijkereg.

44. In dezelfde periode werden 76 dossiers behandeld inzake schietincidenten. De 43 dossiers waarbij geschoten werd in de richting van een voertuig maken dus 56,6% uit van het totaal aantal dossiers inzake schietincidenten die in de bevraagde periode werden behandeld.

45. Er werd geen verdere inhoudelijke analyse gedaan van de verschillende dossiers. De beeldvorming beperkt zich tot de vaststelling dat in de vermelde periode 46 dossiers werden behandeld die betrekking hadden op de interceptie van voertuigen. In 43 van deze dossiers was er dus sprake van het gebruik van vuurwapens door de politie. In de 3 overige dossiers was er 2 keer sprake van het rammen van het vluchtend voertuig en 1 keer van het inrijden op een wegblokkade. Deze twee technieken worden onder de titels 2.4.1 en 2.4.2 van dit verslag afzonderlijk besproken.

46. Er dient echter rekening mee gehouden te worden dat wanneer men zich baseert op de tussenkomsten van de Dienst Enquêtes, er zich een vertekend beeld kan vormen. Ingevolge de ministeriële richtlijn d.d. 22/09/2011 tot regeling van de taakverdeling inzake de opdrachten van gerechtelijke politie betreffende misdrijven waarbij politieambtenaren betrokken zijn, worden de onderzoeken betreffende misdrijven die een schending inhouden van het artikel 2 van het EVRM toegewezen aan de Dienst Enquêtes. De dossiers die betrekking hebben op het doen stoppen van voertuigen waarbij de Dienst Enquêtes werd gevraagd om het verder onderzoek te voeren, hebben dus in principe hoofdzakelijk betrekking op dossiers waarbij doden of zwaargewonden vallen.

.....

<sup>6</sup> Het betreft uitsluitend de dossiers waarbij de politie een dwangmiddel diende te gebruiken om de bestuurder van het voertuig te doen stoppen.

47. Het eerder geschetste beeld wordt bevestigd door de cijfers die ingevolge de omzendbrief GPI 62 door de geïntegreerde politie aan DAO en DGR werden gemeld<sup>7</sup>.

Vuurwapengebruik	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verdwaalde kogel	18	19	26	19	10	23	12	22	12	16	15	9
Schoten op dieren	32	34	44	39	28	29	22	16	11	19	17	21
Waarschuwingsschot	39	46	42	43	39	35	20	33	16	20	20	33
Schoten gericht op personen	6	11	11	13	12	5	14	26	17	10	10	13
Schoten op voertuigen	24	26	32	49	29	51	26	48	27	14	15	14
<b>Totaal</b>	<b>119</b>	<b>136</b>	<b>155</b>	<b>163</b>	<b>118</b>	<b>143</b>	<b>94</b>	<b>145</b>	<b>83</b>	<b>79</b>	<b>77</b>	<b>90</b>
Met dodelijke afloop	0	1	0	0	5	1	0	2	1	0	3	1

48. Wanneer men uitsluitend kijkt naar de schoten gericht op personen en voertuigen (waar eveneens personen aan boord zijn), kan worden vastgesteld dat het schieten op voertuigen significant vaker voorkomt dan het schieten op personen. Er kan wel worden vastgesteld dat er zich sinds 2017 een daling voordoet van schietincidenten in de richting van voertuigen en dat het verschil met het aantal schietincidenten op personen verkleint. Dit is een positieve evolutie gezien uit de literatuur blijkt dat het schieten op voertuigen, met de bedoeling deze tot stilstand te brengen, niet effectief is.

49. Uit Nederlands onderzoek dat eind jaren 90 werd gevoerd blijkt dat de problematiek van schieten op voertuigen toen reeds actueel was. In de publicatie naar aanleiding van het onderzoek dat in 1996 werd gevoerd onder leiding van professor dr. Jan Naeyé, stelt men het als volgt: *“Het schieten op auto’s is niet doeltreffend. Slechts in een kwart van de gevallen bereikt de politie daarmee het gestelde doel, namelijk het stoppen van de auto en/of het aanhouden van de inzittenden.”*<sup>8</sup>.

50. Uit dit onderzoek bleek eveneens dat het teweegbrengen van een gedragsverandering op het terrein niet vanzelfsprekend is. Het onderzoeksverslag vermeldt in dit verband: *“Zoals eerder vermeld schiet de politie in 50 procent van de gevallen gericht op personen en in eveneens 50 procent op voertuigen, meestal auto’s. Deze verdeling is door de tijd niet veranderd. Kennelijk hebben diverse gerucht makende incidenten in de loop der jaren geen invloed*

.....

<sup>7</sup> Deze cijfers werden verwerkt door de interne directie voor preventie en bescherming op het werk (CGWB) en werden door de commissaris-generaal op 18/06/2020 aan het Vast Comité P overgemaakt ingevolge een vraag betreffende de naleving van de omzendbrief GPI 62 inzake de melding van (schiet)incidenten.

<sup>8</sup> J. TIMMER, J. NAEYÉ en M. VAN DER STEEG, *Onder schot. Het vuurwapengebruik van de politie in Nederland in de periode 1978-1995*, Deventer, Gouda Quint, 1996, 368.

gehad, evenmin als de achtereenvolgende ambtsinstructies. In de nota van toelichting bij de ambtsinstructie 1988, bijvoorbeeld, stond een uitdrukkelijk negatief advies voor het schieten op auto's.”<sup>9</sup>.

51. Wat de Belgische politie betreft, wordt in het handboek geweldsbeheersing, dat werd opgesteld ten behoeve van de opleiding van de specialisten geweldsbeheersing en dat op 11/08/2015 werd goedgekeurd door het ‘Pedagogisch Comité Geweldbeheersing’ (dat ondertussen werd omgevormd tot het ‘Strategisch platform geweldsbeheersing’) eveneens aandacht besteed aan het intercepteren van voertuigen door middel van vuurwapens.

52. Betreffende de mogelijkheid om een voertuig af te remmen door er op te schieten stelt men in het handboek: *“De beslissing om gebruik te maken van het vuurwapen in een poging een vluchtend voertuig af te remmen, moet uiteraard steeds worden voorafgegaan door de evaluatie van de mogelijke risico’s die dit gebruik met zich meebrengt en deze te vergelijken met het nagestreefde doel. Een kogel die een voertuig raakt ter hoogte van het koetswerk of een raam, zal deze doorboren of hierop terugkaatsen maar zal zonder gevolg zijn op de verplaatsing van het voertuig. Erin slagen om een mechanisch element te raken dat de stilstand van het voertuig teweegbrengt, is twijfelachtig, om niet te stellen onmogelijk. De enige mogelijkheid om de rit van het voertuig af te remmen en deze tot stilstand te brengen is om te proberen een of meerdere banden leeg te laten lopen.”*

53. Verder verwijst men naar de risico’s die het schieten op voertuigen met zich mee brengen en stelt men: *“Een bewegend doel raken vanuit een statische positie (een schietpositie) is een moeilijke opgave, zeker voor iemand die niet de mogelijkheid heeft hierin te trainen. Erin slagen een bewegend doel te raken vanuit een bewegende positie is eveneens een risicovolle opgave, zeker rekening houdend met de stressfactor die meespeelt bij deze actie. De richtingsveranderingen die een vluchtend voertuig kan nemen, de onvoorziene schokken die een politievoertuig maakt door de staat van het wegdek, de wind veroorzaakt door de snelheid van de verplaatsing ... Men kan dus gemakkelijk begrijpen dat de afgevuurde kogel(s) hun doel kunnen missen, hun traject vervolgen in de “vrije natuur” en riskeren een derde (voetganger, ...) te verwonden of te doden. De afgevuurde kogels(s) kunnen ook terugkaatsen op een metalen stuk (velg van de band waarop men richt, koetswerk van de vleugel) en een inzittende van het voertuig of een derde verwonden of doden. Tenslotte, behalve de risico’s eigen aan de projectielen, mag men het probleem van wegligging niet uit het oog verliezen. Het eventuele controleverlies van het vluchtende voertuig ten gevolge van de impact van de kogel(s) en/of het leeglopen van de banden, kan een auto-ongeluk met zich meebrengen (van de weg rijden, aanrijding met het politievoertuig, botsing*

.....

<sup>9</sup> J. TIMMER, J. NAEYÉ en M. VAN DER STEEG, *Onder schot. Het vuurwapengebruik van de politie in Nederland in de periode 1978-1995*, Deventer, Gouda Quint, 1996, 121.

met andere weggebruikers...).

*De beslissing om een vuurwapen te gebruiken in een poging een vluchtend voertuig af te remmen moet dus worden gefundeerd op de evaluatie en vergelijking van de volgende gegevens: de kans tot afremmen van het vluchtende voertuig (= onzeker, beperkt) en de kans tot veroorzaken van ernstig fysieke letsels, rechtstreeks of collateraal (= ernstig, aanzienlijk) en hierbij zichzelf voortdurend ondervragen over het werkelijke gevaar dat de voortvluchtige(n) betekent en de alternatieven die overwogen kunnen worden om de situatie te verhelpen.”.*

54. In het handboek besluit men door te stellen: *“Het blijkt dus duidelijk dat de beslissing tot het gebruik van een vuurwapen om een vluchtend voertuig af te remmen moet bestemd blijven voor extreme situaties”.*

55. Ook in andere cursussen en publicaties binnen de politie wordt betreffende het schieten op voertuigen een ontradende boodschap meegegeven. In dit verband kan worden verwezen naar het federaal handboek *‘Toegepaste ballistiek - basisopleiding’*<sup>10</sup> en naar de permanente dienstnota DGA/DAH-2015/1625 betreffende het *‘interventiekader bij achtervolgingen en interceptie op het prioritair actieterrein van de federale wegpolitie’*.

56. In twee adviezen van de juridische dienst van de federale politie wordt bovendien de aandacht gevestigd op artikel 38WPA dat bepaalt in welke gevallen de leden van het operationeel kader gebruik mogen maken van vuurwapens tegen personen. Ook hier wordt een ontradende boodschap meegegeven betreffende het schieten op voertuigen.

57. Hoewel uit bovenstaande publicaties blijkt dat de problematiek van schieten op voertuigen reeds genoegzaam gekend is en er duidelijk op een ontradende manier melding wordt van gemaakt, kan de vraag gesteld worden in welke mate politiemensen zich hiervan bewust zijn en in welke mate zij vertrouwd zijn met minder ingrijpende en meer effectieve alternatieve middelen of technieken om een voertuig onder dwang te doen stoppen.

## 2.2 Bevraging politiescholen

58. Er werd een bevraging gedaan bij alle provinciale politiescholen en de Nationale Politieacademie (ANPA). Het doel van deze bevraging was om na te gaan in hoeverre:

- er aandacht wordt besteed aan de interceptie van voertuigen;

.....

<sup>10</sup> Cursus opleiding geweldsbeheersing, basisopleiding toegepaste ballistiek, deel IV.BO. Fysische vaardigheden, hoofdstuk 2 Dwang met vuurwapens, goedgekeurd door het Pedagogisch Comité inzake geweldsbeheersing op 19/10/2007.

- er wordt ingegaan op de effectiviteit en de risico's van de beschikbare middelen;
- er eenvormigheid bestaat m.b.t. het lessenaanbod en de vertaling hiervan tussen de verschillende politiescholen.

59. In alle politiescholen wordt theoretisch onderricht gegeven betreffende de interceptie van voertuigen. Met uitzondering van één politieschool, worden er in alle scholen ook praktische oefeningen georganiseerd. Deze oefeningen richten zich hoofdzakelijk op het opstellen en werken in een statisch dispositief waarbij de bestuurder van het voertuig vrijwillig stopt en meewerkt. Het gedwongen (tegen de wil van de bestuurder) doen stoppen van voertuigen wordt in de meeste politiescholen minstens beknopt, maar hoofdzakelijk theoretisch behandeld. De middelen en technieken die worden beschreven in de federale handboeken worden in principe wel vermeld, maar worden niet of nauwelijks in de praktijk ingeoeffend. Enkele scholen verwijzen ook naar stages en werkplekieren waar men de technieken in de praktijk kan toepassen.

60. Het opstellen en functioneren binnen een statisch dispositief wordt in alle politiescholen theoretisch behandeld en meestal ingeoeffend aan de hand van rollenspelen. Betreffende de middelen om een voertuig staande te houden wordt het gebruik van spijkereggen of stop sticks meestal vermeld. Verder gaat er vooral aandacht naar de veiligheid o.a. door de positie die men inneemt tijdens de controle om te vermijden dat men zou worden aangereden door een vluchtend voertuig.

61. Betreffende de vraag naar het bestaan van een algemene richtlijn/leerplan lijken alle scholen op de hoogte te zijn van het Ministerieel besluit van 24 september 2015 houdende het onderwijs- en examenreglement betreffende de basisopleiding van de personeelsleden van het basiskader van de politiediensten (BS 29/09/2015). Dit Ministerieel besluit voorziet in een leerplan dat de attitudes, de competenties, de doelstellingen, de studie-uren en, in voorkomend geval, het werkplekieren verbonden aan een cluster omschrijft. Het Koninklijk besluit van 24 september 2015 betreffende de basisopleiding van de personeelsleden van het basiskader van de politiediensten (BS 29/09/2015) definieert een cluster als *“een onderdeel van de basisopleiding van het basiskader dat wordt georganiseerd in een door de minister erkende of door hem ingerichte politieschool, waarvan examens worden afgenomen en dat een geheel van competenties, doelstellingen en leerinhouden omvat”*.

62. Ingevolge dit opleidingsplan werd er door ANPA, in samenwerking met de politiescholen en het terrein, een handboek opgesteld. Dit handboek werd verdeeld onder de politiescholen die belast zijn met de organisatie van de basisopleiding voor inspecteurs. Het bevat een overzicht van de gebruikte terminologie, een verduidelijking betreffende de samenhang en de structuur van het opleidingsplan en een overzicht van de clusters en de bijbehorende doelstellingen, aangevuld met een ontwerp van concrete leerinhouden,

pedagogische wenken en nuttige bronnen. Wat de interceptie van voertuigen betreft, kan verwezen worden naar de clusters 2 (Wet op het politieambt), 11 (Verkeer) en 15 (Geweld- en stressbeheer).

63. In alle politiescholen wordt ingegaan op de risico's en de effectiviteit van de beschikbare middelen die steeds moeten worden afgewogen tegenover het beoogde doel. Het schieten op voertuigen wordt telkens afgeraden. Sommige scholen melden dat zij de nadruk leggen op alternatieve middelen die een meerwaarde bieden zoals luchtsteun of ANPR-camera's. Uit het antwoord van o.a. ANPA blijkt dat men tevens bijzondere aandacht besteedt aan de algemene basisprincipes (legaliteit, proportionaliteit, subsidiariteit en opportuniteit) die in alle situaties toepasbaar zijn.

64. Feedback omtrent de effectiviteit van de aangeleerde technieken komt in de meeste scholen vanuit de praktijkervaring van de interne en externe docenten. Er is geen sprake van gestructureerde en systematische feedback. Alleen de politieschool te Limburg (PLOT) verwijst naar preventiefiches die door CGWB worden opgesteld en waarin lessen worden getrokken uit concrete incidenten.

65. Drie politiescholen geven aan dat zij een onderscheid maken tussen de middelen en technieken die worden gebruikt bij onvoorziene interventies en deze gebruikt bij geplande acties, zonder evenwel steeds te verduidelijken waaruit dit onderscheid bestaat. Algemeen kan gesteld worden dat men tracht om een overeenstemming te zoeken tussen de technieken die op de verschillende competentieniveaus worden gebruikt. De beschikbare middelen kunnen in principe in alle situaties worden gebruikt, waarbij de veiligheid echter steeds moet primeren. De praktische oefeningen richten zich hoofdzakelijk op het opstellen en werken in een statisch dispositief waarbij de bestuurder van het voertuig vrijwillig stopt en meewerkt.

66. De effecten van het schieten op voertuigen worden tijdens de theoretische vakken toegelicht. In alle politiescholen wordt binnen verschillende vakken aandacht besteed aan de artikelen 37 en 38WPA waarbij, zoals ook bleek uit eerdere antwoorden, het schieten op voertuigen sterk wordt afgeraden. In de praktische schietopleiding komt het derhalve niet aan bod, tenzij om de gevaren ervan onder de aandacht te brengen.

## **2.3 Bevraging diensten m.b.t. terreinervaringen**

67. In een derde fase van het onderzoek werd overgegaan tot de bevraging van drie diensten die over relevante praktijkervaring beschikken, met name PZ Antwerpen, DAH en ANPA. Deze bevraging beoogde een inzicht te krijgen in de middelen die door deze diensten worden gebruikt en na te gaan wat de ervaringen zijn met het gebruik van deze middelen. De tekst onder de titels 2.3.1. t.e.m. 2.3.3. is een weergave van de antwoorden van deze diensten.



### 2.3.1 Politiezone Antwerpen

68. De Antwerpse politie beschikt over enkelvoudige stop sticks, stop sticks ‘in sleeve’<sup>11</sup>, spijkereggen en mobiele barrières tegen ramvoertuigen die afhankelijk van de situatie kunnen worden ingezet.

69. Voor elk van deze middelen wordt de nadruk gelegd op het belang van opleiding en praktijkoefening zodat de middelen op een veilige en effectieve manier kunnen worden ingezet.

70. Betreffende het achtervolgen en interceperen van voertuigen stelde de PZ Antwerpen een korpsnota op. Het uitgangspunt van deze nota is dat de achtervolging slechts met maximum 2 ploegen mag gebeuren terwijl de overige ploegen zich dienen op te stellen in de diepte om een statisch interceptie-dispositief op te stellen. Het achtervolgende voertuig zal louter narijden, niet klemrijden, in afwachting van een fout/opgave van de bestuurder of het vastrijden op een dispositief. De dispositieven worden bij voorkeur geplaatst aan op voorhand geselecteerde locaties die, op basis van de vluchtsnelheid en vluchtrichting van het voertuig, in gebruik kunnen worden genomen. De coördinerende en leidinggevende rol van de lokale meldkamer of het CIC is daarbij van cruciaal belang. De meldkamer beslist om de achtervolging voort te zetten of af te breken en staat in voor de bepaling van de eventuele in te nemen observatie- en statische interceptiedispositieven. De beslissing van de meldkamer kan eveneens bestaan uit het herroepen of bijsturen van reeds eerder door de ploegen op het terrein ondernomen acties. De ploegen op het terrein zijn gehouden de door de meldkamer meegedeelde maatregelen toe te passen.

71. De meldkamer voert het commando door het aansturen van de ploegen naar de voorziene in te nemen punten op basis van de te verwachten vluchtweg. De coördinatie tussen de eenheden die de achtervolging doen en de eenheden die de interceptiedispositieven opstellen, gebeurt eveneens door de meldkamer.

72. Alle technieken die men in de PZ Antwerpen gebruikt zijn gebaseerd op het federale handboek ‘Achtervolgen en interceperen van voertuigen’. Dit handboek bespreekt echter enkel statische interceptiedispositieven.<sup>12</sup> In bepaalde gevallen is er echter geen tijd om een statisch interceptiedispositief in de verte tot stand te brengen en is een onmiddellijke interceptie noodzakelijk. De PZ Antwerpen is dan ook vragende partij voor een procedure voor een mobiele interceptie van een rijdend voertuig, waarbij duidelijk wordt

.....

<sup>11</sup> Combinatie van aan elkaar bevestigde stop sticks.

<sup>12</sup> Het handboek vermeldt in dit verband wel: “Voor de mobiele interceptiedispositieven kan een oordeelkundige keuze van de plaats en het tijdstip van interceptie bijdragen tot het vermijden van gevaarlijke achtervolgingen. Ook het bijtrekken van een tweede ploeg (als die er is) alvorens over te gaan tot interceptie kan een preventief effect hebben ten aanzien van de ‘wil tot vluchten’.”

verwezen naar de hieraan verbonden risico's. De verschillende opties met betrekking tot mobiele interceptie (met voor- en nadelen) moeten in kaart gebracht worden zodat binnen de geïntegreerde politie een beslissing genomen kan worden.

### 2.3.2 Federale wegpolitie (DAH)

73. Vanuit de federale wegpolitie stelt men dat de toepasbaarheid van de beschreven technieken afhangt van verschillende factoren en het gebruik ervan dus geval per geval moet beoordeeld worden. Voor elke techniek moet er rekening gehouden worden met:

- de mate van opleiding en ervaring in het toepassen van de bewuste techniek;
- het terrein waarop de techniek wordt toegepast (bv. autosnelweg vs. dorpskern) en de vertrouwdheid met dit terrein;
- de houding van de “target” (bv. agressief, gewapend, dronken, verstrooid, ...).

74. Er kan worden opgemerkt dat het actieterrein van de federale wegpolitie hoofdzakelijk bestaat uit de autosnelwegen wat maakt dat bepaalde technieken (vb. blokvorming) specifiek gericht zijn op dit actieterrein.

75. Volgens de directie DAH blijkt dat het gebruik van spijkereggen op de autosnelweg door de mensen op het terrein wordt ervaren als de minst veilige techniek. Het gebruik ervan is wel mogelijk mits voldaan wordt aan enkele essentiële voorwaarden (o.a. een lage verkeersdichtheid, bij voorkeur aan de uitritten, het voorzien van een buffer achter het targetvoertuig, niet bij tweewielers, ...). Stop sticks worden wel als heel effectief beschouwd, maar zijn slechts bruikbaar bij een geplande statische controle. Er wordt opgemerkt dat een daadwerkelijke fysieke versperring (vb. met voertuigen) op de autosnelweg niet mag worden toegepast wegens het hoge gevaar op een aanrijding en de risico's op nevenschade.<sup>13</sup>

76. Het gidsen van een voertuig (inboxen) naar een georganiseerd interceptie-dispositief geniet de voorkeur, maar is minder bruikbaar bij een weerspannige bestuurder en bij hoge snelheden. De kans op een aanrijding met het politievoertuig is dan groot.<sup>14</sup>

77. Het schieten op voertuigen wordt sterk ontmoedigd.

.....

<sup>13</sup> Er kan echter worden opgemerkt dat een interne nota van DGA/DAH stelt dat een versperring kan worden opgesteld “dwars over de gehele breedte van de rijbaan, de pechstrook en desgevallend een deel van de middenberm” en dit onder bepaalde voorwaarden dus wel degelijk toelaat.

<sup>14</sup> In het federale handboek geweldsbeheersing wordt evenwel afgeraden om voor of naast een vluchtend voertuig te rijden of een voertuig klem te rijden.

78. Wat de onderschepping van een bewegend voertuig betreft, zou het op afstand monitoren van het voertuig en het organiseren van een onderschepping in de diepte (uitgerust met spijkereggen) de norm moeten zijn. De ervaring leert immers dat er te veel risico's worden genomen door targets en politiemensen tijdens achtervolgingen, hetgeen een impact heeft op de andere gebruikers van de openbare weg.

79. Als alternatieve en eventueel te ontwikkelen middelen om voertuigen tot stilstand te brengen worden onder andere volgende zaken vermeld:

- een snellere luchtbijstand van helikopter of drone voor een duidelijk overzicht van de situatie;
- lokalisatie van de eenheden op een dynamische kaart;
- de mogelijkheid voor de CIC's om de frequentie van de radio's op afstand te wijzigen om contact op te kunnen nemen met de op het terrein aanwezige ploegen;
- verbetering van het cameranetwerk en efficiënter gebruik van het ANPR-systeem;
- middelen om voertuigen vanop afstand tot stilstand te brengen door de elektronica te verstoren.

80. Algemeen wordt gesteld dat het interceperen van voertuigen met hoge snelheid zeer moeilijk is en een snelle reactie vereist. Een degelijke opleiding is daarom van groot belang. Betreffende het optreden op de autosnelwegen beperkt deze opleiding zich tot de leden van de federale wegpolie.<sup>15</sup>

81. Sinds begin 2020 gebeurt er binnen DAH een systematische operationele debriefing voor alle gebeurtenissen met betrekking tot de achtervolging en het gebruik van wapens. Het doel van deze debriefings is het bepalen van de interne werking en de follow-up van de richtlijnen op dit gebied met het oog op het verbeteren van de processen of het herhalen van de richtlijnen.

### **2.3.3 Departement geweldsbeheersing bij de Nationale Politieacademie (ANPA)**

82. Het departement geweldsbeheersing van de ANPA werd bevraagd gelet op haar coördinerende rol in het kader van de opleidingen geweldsbeheersing.

83. Uit de bevraging blijkt dat er betreffende de verspreiding van de beschikbare cursussen en het opleidingsmateriaal momenteel geen officieel

.....  
<sup>15</sup> De nota DGA/DAH-2015/1625 geeft in de inleiding evenwel aan dat met de nota in tweede instantie een gewenste operationele gedragslijn voor het operationeel kader van de geïntegreerde politie wordt beoogd. Het is dan ook van belang dat de in de nota behandelde technieken minstens theoretisch gekend zijn door alle operationele leden van de geïntegreerde politie.

kanaal bestaat waarlangs dit gebeurt. Actueel gebeurt dit via de leden van het technisch comité dat maandelijks vergadert en dat is samengesteld uit de coördinatoren geweldsbeheersing van alle politiescholen.

84. De ervaring leert echter dat de verdere verspreiding van cursussen en opleidingsmateriaal ongestructureerd en via tussenpersonen verloopt met als gevolg dat deze soms niet of laattijdig bij de eindbestemming (m.n. alle monitoren geweldsbeheersing) terechtkomen. Bovendien is er geen manier om na te gaan of alle bestemmingen effectief werden bereikt. ANPA beschikt op dit moment niet over een lijst van alle monitoren geweldsbeheersing binnen de verschillende politiezones, laat staan dat deze op eenvoudige en uniforme wijze (bijvoorbeeld d.m.v. een mailgroep) kunnen worden bereikt.

85. Bovendien is er nood aan een betere coördinatie van de verschillende opleidingen en moeten goede praktijken beter worden gedeeld. Hierbij wordt aangehaald dat het tevens van belang is om alle monitoren geweldsbeheersing op één lijn te krijgen betreffende de toepassing van de voorziene technieken. Bovendien moet de maatschappelijke relevantie van het gebruik van geweld permanent worden geëvalueerd.

86. Er wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe referentiehandleiding 'Achtervolgen en intercepteren' die evenwel nog door het strategisch platform geweldsbeheersing moet worden gevalideerd. Er wordt ook gewerkt aan een voortgezette opleiding GPI 48 bestaande uit 4 uren theorie MFO-7 (gericht op alle leden van de geïntegreerde politie) en 8 uren praktijk (specifiek gericht op de leden van de federale wegpolitie).

87. Betreffende de opleiding bleek reeds uit de bevraging van de politiescholen dat er nauwelijks aandacht wordt besteed aan praktijkoefeningen inzake het intercepteren van vluchtende voertuigen. Binnen ANPA is men evenwel van mening dat er nood is aan meer geïntegreerde oefeningen waarbij gebruik wordt gemaakt van rollenspelen om bepaalde vaardigheden op een realistische manier in te oefenen. Hierbij is het aangewezen om technieken en tactieken aan te leren op een niveau dat voor elke politieambtenaar haalbaar is en waarbij, naast het technische aspect van het ingezette middel of de gebruikte techniek, aandacht wordt besteed aan het inschatten van de risico's, de opportuniteit en de proportionaliteit van de tussenkomst.

88. Betreffende de middelen die beschikbaar zijn in de verschillende politiezones bestaat er geen algemeen overzicht. De ervaring leert echter dat wat de beschikbare middelen betreft er een grote variëteit bestaat tussen de verschillende politiezones.<sup>16</sup>

89. Bepaalde politiezones organiseren volgens ANPA periodieke opleidingen inzake de interceptie van voertuigen en integreren dit in de training GPI 48, maar er bestaat geen overzicht van welke zones dit doen en op welke manier deze opleidingen en trainingen worden georganiseerd. Bij achtervolgingen en intercepties van voertuigen is er evenwel vaak een betrokkenheid van verschillende diensten die ongepland moeten samenwerken. Het is dan ook van belang dat alle betrokkenen werken volgens dezelfde principes en met dezelfde middelen.

90. De coördinerende rol van de CIC's (zoals ook vermeld in de omzendbrief MFO-7) wordt tevens aangestipt. De meeste zones hebben reeds een overzicht gemaakt van optimale interceptieplaatsen binnen hun zone<sup>17</sup>. Vanuit de CIC's kan er dan sturend opgetreden worden naar de ploegen op het terrein om het vluchtende voertuig naar één van deze interceptieplaatsen te leiden, waar vervolgens een statisch interceptiedispositief kan worden opgesteld. Het is bij ANPA evenwel niet geweten in welke zones deze werkwijze reeds wordt toegepast.

91. Binnen ANPA staat men open voor de implementatie van nieuwe middelen of technieken en is men van oordeel dat ANPA in dit verband eerder een coördinerende rol dient te spelen die eerder gericht is op kennisverspreiding dan op kennisontwikkeling. Dit laatste dient te gebeuren door de mensen die de middelen in de praktijk gebruiken en die vertrouwd zijn met het terrein waar de middelen/technieken moeten worden gebruikt. De rol van ANPA ligt in

.....

<sup>16</sup> Het is nochtans van belang dat de Dirco, de CIC's en de lokale dispatchings op de hoogte zijn van de beschikbare middelen teneinde de ploegen op een effectieve manier in te zetten en aan te sturen, bijvoorbeeld bij de afkondiging van een politiealarm. De Ministeriële omzendbrief van 1 mei 2005 van de minister van Binnenlandse Zaken met betrekking tot de afkondiging en de organisatie van het politiealarm definieert het begrip politiealarm als *“een daad van gerechtelijke politie waarbij een onmiddellijk en gecoördineerd politioptreden in werking wordt gesteld naar aanleiding van een pas gepleegde daad van terrorisme of een pas gepleegd uitzonderlijk feit van bijzonder zware criminele aard”*. Het is in dit kader bijvoorbeeld niet aangewezen om een ploeg een statisch dispositief te laten opstellen, wanneer zij niet over de nodige middelen beschikt.

<sup>17</sup> Het verslag *‘Implementatie van de MFO-7 en het handboek achtervolgen en intercepteren van voertuigen’* van het Vast Comité P stelde reeds: *“Er kan algemeen worden gesteld dat het bestaande systeem van politiealarm niet fundamenteel werd aangepast ingevolge de publicatie van de MFO-7, maar wel aanleiding gaf tot het actualiseren van de observatie- en interceptiedispositieven op het niveau van de nieuwe gerechtelijke arrondissementen.”* In dit verband kan eveneens worden verwezen naar het verslag *‘Het politioptreden bij acute crisissituaties en zich verplaatsende verdachten’* (2011) waarin o.a. aandacht wordt besteed aan de toepassing van het politiealarm en de noodzaak van training in de toepassing ervan.

het filteren van de essentie en het voorzien in een geïntegreerd model met het oog op een uniforme kennisdeling.

92. In dit verband kan worden opgemerkt dat de geïntegreerde politie nuttige inzichten kan bekomen door contacten met buitenlandse politiediensten. Uit nazicht van bronnen op het internet komt bijvoorbeeld een middel naar voor dat door geen van de respondenten werd vermeld, terwijl dit mogelijk wel een interessant alternatief middel betreft. Het betreft een door een Amerikaans bedrijf ontworpen net dat op de rijbaan wordt gelegd, dat zich rond de wielas van een voertuig wikkelt en het vervolgens binnen een relatief korte afstand tot stilstand brengt (zie <https://www.youtube.com/watch?v=Ltvk1dQ9FqM>). Dit kan, naast andere alternatieve middelen of technieken die door de operationele diensten worden aangereikt, als een te evalueren middel worden beschouwd.

## 2.4 Bespreking casussen

93. Zoals vermeld in randnummer 45 van dit verslag, worden twee specifieke technieken besproken die werden gebruikt om over te gaan tot interceptie van een voertuig. Het betreft louter de bespreking van een interceptietechniek die in de eerder geschetste beeldvorming naar voor kwam, zonder dat er inzage werd genomen in concrete dossiers.

### 2.4.1 Casus 1: het veroorzaken van een file met de bedoeling een vluchtend voertuig te doen stoppen

94. Bij de federale wegpolitie stelt men dat blokvorming *achter* het targetvoertuig met het oog op het creëren van een veilige buffer voor het achterliggend verkeer weinig risico's inhoudt en gemakkelijk toepasbaar is. Men stelt dat deze techniek eigenlijk standaard zou moeten worden toegepast bij achtervolgingen op de autosnelweg. Blokvorming *voor* het targetvoertuig met het oog op het naar beneden halen van de snelheid of om het voertuig aan te zetten een afrit te nemen, houdt meer risico's in. Hierbij moet de snelheid worden afgestemd op het targetvoertuig en dit mag nooit leiden tot stilstand van de voertuigen in het blok. Deze techniek vereist een basisopleiding en een goede coördinatie met de achtervolgende ploegen.

95. Betreffende het plaatsen van een versperring op een autosnelweg stelt het handboek *“Achtervolgen en interceperen van voertuigen”*: *“Omdat de autosnelweg over een grote breedte volledig moet worden afgesloten en de gemiddelde snelheid en eventueel ook de dichtheid van het verkeer er groter zijn, is het niet toegelaten om op een autosnelweg een statisch interceptiedispositief op te stellen. Statische dispositieven zijn wel mogelijk op de op- en afritten van autosnelwegen. Hierbij wordt de coördinatie tussen de entiteiten van de lokale politie en de diensten van de federale wegpolitie hoe dan ook verzekerd.”*.



96. Tevens kan worden verwezen naar het handboek inzake het opstellen van het interceptiedispositief en regeling van het verkeer, waarbij wordt gesteld dat *“er absoluut moet worden vermeden dat een of meerdere weggebruikers vastzitten tussen het statisch interceptiedispositief en het vluchtende voertuig. Er moet dus voor worden gezorgd dat de doorgang voor mogelijke weggebruikers door het dispositief vrij blijft, en pas op het laatste moment wordt afgesloten, juist voordat het vluchtende voertuig komt aanrijden.”*.

#### **2.4.2 Casus 2: het gebruik van het dienstvoertuig als hindernis om een vluchtend voertuig te blokkeren**

97. Het handboek *‘Achtervolgen en intercepteren van voertuigen’* vermeldt dat men alle manoeuvres of acties die men niet in de opleiding heeft geleerd of waarmee men geen ervaring heeft (het vluchtende voertuig raken, ertegen botsen of het rammen) moet vermijden. Algemeen wordt er verschillende keren verwezen naar de algemene principes van wettelijkheid, proportionaliteit en subsidiariteit. In dit verband worden art. 37 en 38 WPA vermeld en verwijst men naar het interventiebeoordelingsschema dat vier vragen behelst:

- Wat is mijn opdracht?
- Wat zijn de gevaarsindicatoren?
- Ben ik in staat om tussen te komen en heb ik het recht om tussen te komen?
- Wat is (zijn) mijn actieplan(nen)?

98. Betreffende de bekwaamheid om tussen te komen wordt gesteld: *“Elke ‘speciale’ actie waarmee we nog geen ervaring hebben gehad (in een opleiding of trainingssessie), moet als gevaarlijk worden beschouwd. Het resultaat van die actie is immers onzeker en kan zelfs tegengesteld zijn aan het beoogde effect.”*.

99. Het laten rijden van het vluchtend voertuig wordt dan ook als optie beschreven waarbij de EEl's aan de dispatching moeten worden doorgegeven.

100. Als er dan toch wordt achtervolgd, hanteert men volgende veiligheidsprincipes:

- steeds de veiligheidsgordel dragen;
- steeds de blauwe zwaailichten en het speciale geluidstoestel gebruiken;
- een minimale veiligheidsafstand houden ten opzichte van het achtervolgde voertuig (cf. reactietijden en -afstanden/vier secondenregel);

- vermijden om voor of naast het vluchtende voertuig te rijden of terecht te komen;
- alle manoeuvres of acties vermijden die men niet in de opleiding heeft geleerd of waarmee men geen ervaring heeft (*het vluchtende voertuig raken, ertegen botsen of het rammen*);
- vermijden om vuurwapens te gebruiken vanuit het rijdende voertuig, tenzij het niet anders kan (steeds rekening houden met de omgeving en met de risico's dat een schot teweegbrengt);
- *het vluchtende voertuig nooit zover drijven dat het in aanrijding komt met andere geparkeerde voertuigen of voertuigen die op de openbare weg rijden (inrijden op geparkeerde voertuigen, botsen tegen voertuigen die uit de tegenovergestelde rijrichting komen ...)*;
- *zich nooit als hindernis opwerpen in een poging om het vluchtende voertuig tot stilstand te brengen* (het is mogelijk dat de politieambtenaren gewond raken of zelf in hun voertuig vastzitten, overgeleverd aan de willekeur van de inzittende(n) van het vluchtende voertuig die gebruik kan (kunnen) maken van vuurwapens).

101. In een preventiefiche, die werd opgesteld door CGWB naar aanleiding van een ongeval met dienstvoertuigen (bij de achtervolging van een auto), stelt men: *“Een achtervolging houdt grote risico's in, veroorzaakt enorme stress en is een ultieme oplossing die alleen mag worden aangewend wanneer uitzonderlijke omstandigheden daartoe nopen. Bij achtervolgingen zijn de risico's vaak te groot en staan de gevolgen niet in verhouding tot het doel dat met de politie-interventie wordt nagestreefd. Het uitgangspunt is dat de politionele interventie geen grotere bedreiging voor de veiligheid van de mensen mag zijn dan de houding van de gevolgde verdachte. De interne preventiedienst heeft meerdere dossiers ontvangen van ongevallen met bestuurders die geen gevolg gaven aan het bevel te stoppen en probeerden te vluchten door onverantwoorde risico's te nemen.”*

102. Er worden ook nog volgende algemene veiligheids- en preventieprincipes meegegeven: *“De drie trefwoorden voor de beslissing een verdacht voertuig te achtervolgen zijn: waakzaamheid (want sommige achtervolgingen draaien uit op een ongeval), voorbereiding (preventie begint bij een goede opleiding) en inschattingsvermogen (belangrijke kwaliteit van de politiemensen tijdens hun opdrachten). De politieagent die aan een achtervolging deelneemt, mag in geen geval het leven of de veiligheid van de mensen in gevaar brengen. Voordat ze een achtervolging inzetten, moeten de agenten de risico's inschatten door rekening te houden met:*

- *de aard en de ernst van het begane misdrijf of de aangenomen houding en de noodzaak tot interceptie van de persoon;*
- *de weers- en wegomstandigheden;*

- *de aanwezigheid van voetgangers, de verkeersdrukke en het bestaan van risicozones (scholen, warenhuizen ...);*
- *de aanwezigheid van passagiers in het verdachte voertuig;*
- *de eigenschappen van het politievoertuig en van het verdachte voertuig.”.*

In de preventiefiche trekt men de volgende lessen:

- *Er mag geen achtervolging worden ingezet indien de weers- of wegomstandigheden het te gevaarlijk maken.*
- *Het gebruik van een vuurwapen bij het achtervolgen van voertuigen is af te raden aangezien dergelijke actie zelden leidt tot de onmiddellijke interceptie van het vluchtende voertuig.*
- *De veiligheid van de politieagent, van het publiek en van de verdachte is de belangrijkste factor waarmee men rekening moet houden bij de beslissing een achtervolging in te zetten, voort te zetten of af te breken. De poging aan een arrestatie te ontsnappen is geen bepalende factor voor de ernst van het misdrijf of de noodzakelijkheid van een onmiddellijke arrestatie.*

103. Hoewel de kanttekening kan worden gemaakt dat de intentie van de persoon die wegvlucht van de politie, de ernst van het misdrijf en de noodzakelijkheid van een onmiddellijke arrestatie vaak pas duidelijk worden na de onderschepping van het vluchtende voertuig, blijft de inschatting van de risico's van een achtervolging van primordiaal belang voor de keuze om al dan niet te achtervolgen of om een opgestarte achtervolging eventueel te staken.

## **2.5 Implementatie eerdere aanbevelingen van het Vast Comité P**

104. Er werd reeds gesteld dat dit onderzoek nauw aansluit bij het verslag 'Implementatie van de MFO-7 en het handboek achtervolgen en intercepteren van voertuigen' dat in 2017 door het Vast Comité P werd gepubliceerd. Ook het verslag 'Problemen inzake communicatie en coördinatie tijdens een achtervolging op 17 mei 2018 die geëindigd is in een schietincident te Bergen' behandelde bepaalde technieken om een voertuig te intercepteren. Tevens kan worden verwezen naar de onderzoeken die eerder in randnummer 11 van dit verslag werden vermeld.

105. Er kan worden opgemerkt dat de geïntegreerde politie, ingevolge de aanbevelingen die in deze verslagen werden gedaan, reeds enkele initiatieven heeft ondernomen of werkt aan de ontwikkeling hiervan.

106. In dit verband kan worden verwezen naar de nota CG-2019/16 betreffende de aanpak van niet-geplande, dynamische gebeurtenissen op autosnelwegen, die op 14/01/2019 door commissaris-generaal Marc DE MESMAEKER

werd uitgegeven. Deze nota beoogt een uniforme aanpak om achtervolgingen en intercepties veilig te laten verlopen.

107. Betreffende de interceptie van voertuigen wordt in de nota aan DGR gevraagd om ten behoeve van de ploegen op het terrein:

- het handboek *‘Achtervolgen en intercepteren van voertuigen’* in overeenstemming te brengen met de richtlijnen in de nota van DAH;
- een opleidingsprogramma uit te werken en ter kennis te brengen van de scholen;
- een module te voorzien in het raam van de trainingsprogramma’s GPI 48;
- de specialisten geweldsbeheersing alsook alle directeurs en mandaathouders hiervan in kennis te stellen.

108. Aan DGA wordt gevraagd om het personeel van DGA de technieken en tactieken bij te brengen die beschreven worden in het handboek *‘Achtervolgen en intercepteren van voertuigen’* en in de nota van DAH.

109. Er wordt in de nota tevens gewezen op de belangrijke rol van SICAD. In dit verband werd er een beslissingsmatrix ontwikkeld die een houvast moet bieden bij de beoordeling om een achtervolging en interceptie al dan niet voort te zetten rekening houdend met de aspecten wettelijkheid, subsidiariteit, opportuniteit en evenredigheid.

## 3. Conclusies

### 3.1 Betreffende de middelen en technieken

110. De middelen en technieken inzake de interceptie van voertuigen worden uitvoerig beschreven in de beschikbare handboeken en nota’s, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan de risico’s die aan elke techniek of middel zijn verbonden. Hierbij wordt tevens vermeld dat men in bepaalde gevallen er best voor kiest om het voertuig te laten rijden, waarbij het belang van een goede (radio)communicatie wordt benadrukt. Het invoeren van luchtsteun wordt als een meerwaarde gezien.

111. Hoewel verschillende middelen en technieken in de politiezone handboeken en richtlijnen worden beschreven, blijkt uit de ervaring bij ANPA dat er niettemin een variëteit bestaat tussen de middelen die de verschillende politiezones ter beschikking hebben. De beperkte bevraging van twee operationele diensten (DAH en PZ Antwerpen) bevestigt dit. De mobiele barrières tegen ramvoertuigen die de PZ Antwerpen gebruikt worden bijvoorbeeld in de door de politiescholen gebruikte handboeken niet beschreven. Betreffende de beschikbaarheid van de middelen in de verschillende politiezones bestaat geen

algemeen (nationaal) overzicht, wat nochtans essentieel is o.a. bij de toepassing van het politiealarm.

112. Een eenvormig gebruik en dito kennis van de beschikbare middelen en technieken is evenwel noodzakelijk in het licht van de omzendbrief GPI 48 die stelt: *“Enerzijds omwille van het mobiliteitsprincipe van het personeel, wat inhoudt dat politieambtenaren opgeleid in verschillende politiescholen moeten kunnen samenwerken in kleine entiteiten, en anderzijds omwille van het gevaar dat het oplossen van elke gevaarlijke of potentieel gevaarlijke situatie met zich mee brengt, is het van het grootste belang dat de opleiding en training geweldbeheersing verstrekt wordt op dezelfde wijze in al haar onderdelen. Om deze eenvormigheid te verzekeren, moet de inhoud van de programma’s en de pedagogische ondersteuning (geschreven of op andere wijze voorgesteld) gelijk zijn voor alle opleidingen en trainingen georganiseerd voor éézelfde materie.”*.

113. Het onderzoek en de ontwikkeling van alternatieve middelen en technieken is niet gecentraliseerd en gebeurt vaak op initiatief van individuele politiezones. Het is echter van belang dat de ontwikkeling van nieuwe middelen en technieken niet blijft hangen op lokaal niveau. Uit de bevraging van de federale wegpolitie en uit nazicht van open bronnen kwamen bijvoorbeeld enkele suggesties die verder kunnen uitgewerkt worden (zie randnummers 79 en 92).

114. Het gebruik van vuurwapens met het oog op het doen stoppen van een voertuig wordt steeds afgeraden. In verschillende politionele handboeken en richtlijnen wordt gesteld dat het zeer uitzonderlijk en alleen in extreme situaties als middel kan worden gebruikt.

115. Hoewel in verschillende publicaties het schieten op voertuigen wordt afgeraden en het zowel tijdens de basisopleiding als bij de bevrageerde diensten wordt ontmoedigd, blijkt dat er, ondanks een dalende trend sinds 2017, verhoudingsgewijs nog vaak naar dit middel wordt gegrepen, zeker wanneer in rekening wordt gebracht dat de effectiviteit van het gebruik van het vuurwapen met het oog op het doen stoppen van een voertuig in beweging zeer gering is en het nadeel van het gebruik meestal niet opweegt tegen het beoogde doel.

## **3.2 Betreffende de opleiding**

116. Uit de bevraging van de politiescholen blijkt dat de interceptie van voertuigen in alle politiescholen wordt behandeld. Er worden in de basisopleiding praktijkoefeningen georganiseerd waarbij de focus evenwel ligt op geplande statische dispositieven waarbij de bestuurders vrijwillig stoppen en meewerken.

117. Om de veiligheidsrisico's bij het gebruik van deze technieken te reduceren, zijn (periodieke) praktijkoefeningen van groot belang waarbij de algemene basisprincipes (legaliteit, proportionaliteit, subsidiariteit en opportuniteit) steeds in acht moeten worden genomen. Geen van de beschreven middelen of technieken biedt echter een garantie op de interceptie van een voertuig in beweging zonder enig risico voor burgers, politie of de achtervolgde personen.

118. De risico's en de effectiviteit van de beschikbare middelen en technieken worden in de beschikbare handboeken beschreven, maar er bestaat geen structurele feedback naar de politiescholen met betrekking tot ervaringen uit de praktijk. In dit verband kan worden opgemerkt dat CGWB wel preventiefiches opstelt waarin lessen worden getrokken uit concrete incidenten. Slechts één politieschool verwijst naar deze preventiefiches.

119. Ingevolge eerdere aanbevelingen van het Vast Comité P gebeurden enkele aanpassingen in het handboek *'Achtervolgen en interceperen van voertuigen'*. Niettemin kan worden vastgesteld dat er nog verschillen bestaan tussen de nota DGA/DAH-2015/1625 en het handboek *'Achtervolgen en interceperen van voertuigen'*. Deze verschillen kunnen worden verklaard doordat bepaalde technieken, zoals het gidsen van een voertuig specifiek zijn voorbehouden voor DAH en niet mogen uitgevoerd worden door de andere operationele diensten van de geïntegreerde politie. Anderzijds omvat de nota in tweede instantie de gewenste operationele gedragslijn voor het operationeel kader van de geïntegreerde politie, wanneer zij samenwerken met leden van DAH op het prioritair actieterrein van DAH.

120. Het aanpassen van cursussen en handleidingen leidt uiteraard niet automatisch tot een gedragsverandering op het terrein. Naast een snelle en volledige verspreiding van de richtlijnen is een degelijke opleiding (met periodieke herhalingen) nodig waarbij wordt gewerkt met praktijkoefeningen. Dit heeft uiteraard alleen zin als de middelen ook voor iedereen en op elk moment beschikbaar zijn.

121. Betreffende het belang van de opleiding en training in geweldsbeheersing kan nogmaals verwezen worden naar de omzendbrief GPI 48 die stelt: *"Het domein geweldbeheersing vormt een hoogst belangrijk aspect van het politiewerk, zowel door het feit dat het een gemeenschappelijk element van zeer veel interventies uitmaakt, als door het feit dat dit het netelige probleem van het gebruik van geweld inhoudt. De politietechnieken en de werkmethoden die er op betrekking hebben evolueren voortdurend om het hoofd te kunnen bieden aan criminaliteitsvormen die zelf ook onophoudelijk veranderen. In deze context is het belangrijk, zowel voor de veiligheid van de politieambtenaren en onze medeburgers, als voor de kwaliteit van de interventies, dat de opleiding en training in geweldbeheersing steeds van het*



hoogste niveau is, teneinde optimale en geactualiseerde vaardigheden in deze materie te verzekeren.”.

### **3.3 Betreffende de rol van het CIC en de lokale dispatching**

122. Hoewel de focus van dit onderzoek ligt op de middelen en technieken om over te gaan tot interceptie van voertuigen blijkt, zoals reeds herhaaldelijk werd vermeld in eerdere verslagen van het Vast Comité P, dat bij een achtervolging met het oog op onderschepping, de coördinerende rol van de meldkamer essentieel is. De politieambtenaren die rechtstreeks betrokken zijn in de achtervolging bevinden zich immers in een stresssituatie die onder andere kan leiden tot tunnelvisie en zelfoverschatting.

123. Daarbij moet men afstappen van het idee dat de achtervolgende ploeg eveneens moet instaan voor de onderschepping van het vluchtende voertuig. Het narijden van het voertuig en het onderscheppen in de diepte wordt reeds beschreven in de bestaande richtlijnen en wordt door verschillende diensten als de norm beschouwd. Dit vereist evenwel een nauwgezette coördinatie en samenwerking tussen de meldkamer en de verschillende ploegen op het terrein. Er moet worden beklemtoond dat van politieambtenaren die betrokken zijn in een achtervolging wordt verwacht dat zij daadwerkelijk gevolg geven aan de bevelen die ze ontvangen van de verantwoordelijke van de meldkamer.

124. Een degelijke opleiding en terreinkennis van de leden van de CIC's is dan ook van primordiaal belang. Er kan worden vastgesteld dat er door de geïntegreerde politie in dit verband al initiatieven werden genomen of wordt gewerkt aan de ontwikkeling ervan.

## **4. Aanbevelingen**

### **4.1 Betreffende de middelen en technieken**

#### **Aanbeveling nr. 1**

125. *Het Vast Comité P beveelt aan dat er, zoals trouwens wordt voorgeschreven door de omzendbrief GPI 48, wordt voorzien in een gecentraliseerde kennisontwikkeling in overleg met de operationele diensten die de middelen in de praktijk gebruiken en die vertrouwd zijn met het terrein waar de middelen/technieken moeten worden gebruikt. Teneinde een overzicht te verkrijgen van de momenteel beschikbare middelen, is het aangewezen de verschillende lokale politiezones en de eenheden binnen de federale politie hieromtrent te bevragen. Tevens moet er periodiek een gecentraliseerde opvolging gebeuren van de beschikbare middelen. Dit kan desgevallend d.m.v. de morfologische vragenlijst die jaarlijks door de zones moet worden overgemaakt aan DGR/DRI.*

126. *De ontwikkeling en ingebruikname van nieuwe middelen of technieken moet voorafgegaan worden door een nauwgezette toetsing aan het wettelijk kader en het voorwerp uitmaken van een uitgebreide risicoanalyse, gekoppeld aan het opleidingsniveau van de gebruiker.*<sup>18</sup>

### Aanbeveling nr. 2

127. *Het Vast Comité P beveelt aan dat er zowel in de basisopleiding als in de voorgezette opleidingen GPI 48, maar ook in de periodieke schietopleidingen in de politiezones, bijzondere aandacht wordt besteed aan de zeer lage effectiviteit van het schieten op voertuigen en dat wordt benadrukt dat dit alleen in zeer uitzonderlijke gevallen kan worden verantwoord. Tegelijkertijd moet er aandacht worden besteed aan het gebruik van alternatieve middelen en technieken, die zo veel als mogelijk ook in de praktijk moeten worden ingeoeffend.*

### Aanbeveling nr. 3

128. *Alle operationele dienstvoertuigen dienen minstens te beschikken over een basisuitrusting die kan worden gebruikt voor het opstellen van een interceptiedispositief. In de huidige stand van zaken wordt dan in het bijzonder gedacht aan stop sticks en/of spijkereggen. Teneinde deze middelen op een veilige en effectieve manier te kunnen gebruiken, moeten er periodiek oefeningen worden georganiseerd voor de leden van de geïntegreerde politie die worden geacht hiermee te kunnen werken.*

## 4.2 Betreffende de opleiding

### Aanbeveling nr. 4

129. *Om de veiligheidsrisico's bij het gebruik van de middelen en technieken ter onderschepping van voertuigen te reduceren, zijn praktijk-oefeningen van groot belang. Hierbij dient, mits inachtneming van alle veiligheidsvoorschriften en de algemene basisprincipes (legaliteit, proportionaliteit, subsidiariteit en opportuniteit), tevens aandacht te worden besteed aan de interceptie van voertuigen waarvan de bestuurder weigert te stoppen. Dit heeft uiteraard alleen zin als de middelen ook voor iedereen en op elk moment beschikbaar zijn. (zie aanbeveling 3)*

.....

<sup>18</sup> De omzendbrief GPI 48 voorziet in punt 1.6 dat betrekking heeft op de kenmerken van de opleiding en de training, het volgende: "Als gevolg van het reducerend effect dat gerechtvaardigde emotie kan hebben op de cognitieve vaardigheden, naar aanleiding van een min of meer groot gevaar of gewoonweg de mogelijkheid van dit gevaar, zal men steeds streven naar eenvoud voor de aangeleerde of getrainde methodes en technieken."

### Aanbeveling nr. 5

130. *Het Vast Comité P beveelt aan om, naast de reeds voorziene melding aan DAO en DGR, te voorzien in een structurele debriefing na elk geweldsincident m.b.t. de interceptie van voertuigen, waarvan systematisch een gedetailleerd verslag wordt overgemaakt aan DAO en DGR, die het vervolgens overmaakt aan de diensten omschreven in de omzendbrief GPI 62.<sup>19</sup> Hieruit moeten lessen getrokken worden ten behoeve van de geïntegreerde politie als geheel, zonder evenwel in te gaan op de details van het concrete dossier, maar waarbij de geanonimiseerde casus louter wordt bekeken in functie van de gevolgde methodiek en de lessen die hieruit kunnen worden getrokken. Het is van belang dat ook positieve ervaringen worden gedeeld. De kennis die hieruit voortvloeit moet op een gestructureerde manier worden gedeeld binnen de geïntegreerde politie.*

131. *De beeldvorming en adviezen die door CGWB worden verstrekt en die betrekking hebben op de materie die wordt opgevolgd door de cel geweldsbeheersing van ANPA, moeten actief met ANPA worden gedeeld, waarna ANPA dient in te staan voor een uniforme verspreiding binnen de geïntegreerde politie en aan de verschillende politiescholen. Met het oog op deze verspreiding moet er minstens een lijst van alle monitoren geweldsbeheersing worden opgesteld zodat deze op eenvoudige en uniforme wijze, zonder tussenechelons, kunnen worden geïnformeerd.*

### Aanbeveling nr. 6

132. *Er dient minstens een kruisverwijzing te bestaan tussen het handboek 'intercepteren van voertuigen' en de nota van DGA/DAH die dit thema behandelt waarin wordt gemotiveerd wat de reden is van de verschillende benadering, voor wie ze van toepassing zijn en wat er van elkeen wordt verwacht.*

## **4.3 Betreffende de rol van het CIC en de lokale dispatching**

### Aanbeveling nr. 7

133. *Het Vast Comité P herhaalt dat bij een achtervolging met het oog op onderschepping de coördinerende rol van de zonale meldkamer, en bij een supralokale achtervolging het CIC, essentieel is. Bij de reeds genomen en in ontwikkeling zijnde initiatieven, die de geïntegreerde politie ingevolge eerdere aanbevelingen van het Vast Comité P ontwikkelde of wenst te ontwikkelen, dient er bijzondere aandacht te gaan naar de opleiding, training en terreinkennis van de leden van de lokale meldkamers en van de .....*

<sup>19</sup> Dit betreft de Directie van de Dienst voor Preventie en Bescherming op het Werk, de Directie van de Opleidingen, de Cel Gevaarsituaties en de Algemene Inspectie van de Federale politie en van de Lokale Politie.

*CIC's die dienen in te staan voor de aansturing van de ploegen op het terrein. In dit verband dient er tevens aandacht te worden geschonken aan de kennis omtrent de toepassing van het politiealarm.*

#### **Aanbeveling nr. 8**

134. *Wanneer men uitgaat van het basisprincipe dat de interceptie van een voertuig bij voorkeur niet gebeurt door de achtervolgende ploeg, maar door een statisch dispositief dat in de diepte wordt opgesteld is het evident dat alle CIC's en zonale meldkamers dienen te beschikken over een overzicht van interceptiepunten die per zone op voorhand worden bepaald. Deze interceptiepunten dienen ook door alle interventieploegen gekend te zijn en/of op een snelle manier beschikbaar te zijn.*

## **5. Opmerkingen na prelectuur van het verslag**

135. In het kader van de tegensprekelijkheid van de verslagen van het Vast Comité P werd een exemplaar van het onderzoeksverslag in prelectuur overgemaakt aan de verantwoordelijken van de tijdens het onderzoek bevroegde diensten, met name de commissaris-generaal van de federale politie, de korpschef van de PZ Antwerpen en het departementshoofd geweldsbeheersing bij ANPA. Geen van de vermelde diensten heeft bemerkingsen inzake de in het verslag gemaakte analyse.

136. Betreffende de tegenspraak tussen de nota DGA/DAH-2015/1625 en het handboek 'intercepteren van voertuigen' deelt de commissaris-generaal mee dat deze verschillen recent werden weggewerkt in een nieuwe versie van het handboek 'intercepteren van voertuigen' dat op 9 september 2020 wordt toegelicht aan het Hoog Overlegcomité waarna het kan worden gevalideerd.

137. Met betrekking tot de opleiding deelt de commissaris-generaal mee dat er een erkenningsdossier werd opgemaakt dat eveneens op 9 september 2020 aan het Hoog Overlegcomité wordt voorgelegd. Dit erkenningsdossier omvat een theoretisch luik van 4 uur ten behoeve van de operationele leden van de geïntegreerde politie, alsook een praktische opleiding van 8 uur in het bijzonder voor het operationeel kader van de wegpolie en gespecialiseerde diensten van de lokale politie.

138. Vanuit de PZ Antwerpen merkt men op dat de meeste aanbevelingen door hen reeds worden opgevolgd of dat men actueel werkt aan de voorbereiding ervan (vb. sensibilisering m.b.t. het schieten op voertuigen). Betreffende aanbeveling 5 wordt opgemerkt dat de voorgestelde rapportage een bijkomende administratieve werklast zal genereren. Bovendien wordt de vraag gesteld in hoeverre deze informatie op centraal niveau daadwerkelijk zal worden opgepikt en effectief zal leiden tot bijsturingen.

139. Men stelt een alternatieve werkwijze voor, die meer uitgaat van een netwerkfilosofie i.p.v. een centrale benadering, die erin zou kunnen bestaan om de feedback van de geweldsincidenten (inclusief achtervolgingen) op het niveau van de monitoren geweldsbeheersing te brengen. Via de periodieke terugkomdagen van de monitoren geweldsbeheersing zouden zij de feiten kunnen bespreken en van daaruit eventuele adviezen kunnen formuleren aan ANPA en de verschillende platformen die intussen binnen de GPI opgericht zijn. Op deze manier wil men verzekeren dat de feiten ten gronde worden besproken en zullen leiden tot nuttige adviezen, die door de juiste diensten opgepikt worden.<sup>20</sup>

140. Ten slotte stelt men vanuit ANPA dat, betreffende het pijnpunt van de communicatie en informatieverbreiding van handboeken en procedures binnen de geïntegreerde politie (cf. aanbeveling 5), men zich momenteel beraadt voor alle materies binnen het politieonderwijs. Men ziet hierin op middellange termijn meer duidelijkheid komen.

141. Ingevolge aanbeveling 2 zal door ANPA aan het Technisch Comité voor de geweldsbeheersing, bestaande uit de coördinatoren van de provinciale politiescholen, worden gevraagd om een trainingsprogramma uit te werken waarbij de MFO-7 wordt opgenomen in de reguliere training GPI 48.

.....

<sup>20</sup> Er kan worden opgemerkt dat een gecentraliseerde kennisontwikkeling, zoals geformuleerd in aanbeveling 1, alleen mogelijk is door een degelijke en volledige rapportering aan het centrale niveau. Uiteraard dient men op dit niveau de nodige capaciteit en middelen te voorzien voor een grondige analyse ten behoeve van alle betrokken diensten binnen de geïntegreerde politie, waarbij een goede wederzijdse informatiedoorstroming van belang is. Deze centrale benadering staat de gesuggereerde netwerkfilosofie niet in de weg, maar kan in synergie met deze laatste bestaan.

## 6. Lijst van de gebruikte afkortingen

ANPA	Académie Nationale de Police/Nationale Politieacademie
ANPR	Automatic Number Plate Recognition (automatische nummerplaatherkenning)
BS	Belgisch Staatsblad
CG	Commissaris-generaal van de federale politie
CGWB	Interne directie voor preventie en bescherming op het werk
CIC	Communicatie en Informatiecentrum
COL	Omzendbrief van het College van procureurs-generaal
DAH	Directie van de wegpolie
DAO	Directie van de operaties inzake bestuurlijke politie
DGA	Algemene directie bestuurlijke politie
DGR	Algemene directie van het middelenbeheer en de informatie
Dirco	Directeur-Coördinator
DRI	Directie van de politionele informatie en de ICT-middelen
EEI	Essentiële Elementen van Informatie
EVRM	Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens
FAQ	Frequently Asked Questions (veelgestelde vragen)
GPI	Omzendbrief voor de Geïntegreerde Politie (Police Intégrée)
MFO	Dwingende richtlijn van de Ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie (Missions Fédérales/Federale Opdrachten)
PITIP	Politionele Interventietactieken

PLOT	Provincie Limburg Opleiding en Training (politie school Limburg)
PZ	Politiezone
SICAD	Communicatie- en informatiedienst van het arrondissement, waaronder ook het CIC ressorteert
WPA	Wet op het Politieambt
WPR	Wegpolitie - Police de la Route