

Conclusies en aanbevelingen

1. Conclusies

De commissie concludeert dat zich in de periode 2015-2021 meerdere voorvallen met betrekking tot de vrachtwagenchauffeur hebben voorgedaan. Deze voorvallen werden door de politie als incidenten gezien. Er was geen sprake van een gecoördineerde aanpak.

De commissie wil benadrukken dat zij onder de indruk is van de positieve opstelling en de mentale kracht van de motoragent die in 2015 slachtoffer was van de aanrijding door de vrachtwagenchauffeur en van de wijze waarop de leiding en de collega's van het team Verkeer hem hebben ondersteund bij zijn revalidatie en re-integratie. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat hij ondanks het gemis van zijn rechterarm weer werkzaam is als volwaardig lid van het team Verkeer.

Dat de leiding van het team Verkeer wilde voorkomen dat wraakgevoelens bij collega's van deze motoragent zouden leiden tot een hetze tegen de vrachtwagenchauffeur, vindt de commissie begrijpelijk. Ook vindt de commissie het begrijpelijk dat de leiding zich zorgen maakte om de veiligheid van de eigen motoragenten, gelet op het onberekenbare gedrag van de vrachtwagenchauffeur. Het was echter raadzaam geweest om te overleggen met het Openbaar Ministerie alvorens de medewerkers op te roepen om terughoudend te zijn met het controleren en verbaliseren van de vrachtwagenchauffeur. Deze oproep heeft er toe geleid dat de meeste medewerkers van het team helemaal afzagen van het controleren van de vrachtwagenchauffeur. De vrees dat optreden tegen de vrachtwagenchauffeur een nadelige invloed zou kunnen hebben op het verloop van de strafzaak en de zorg om de veiligheid van het eigen personeel hebben veel aandacht gehad. Het belang van de algemene verkeersveiligheid op dat punt is daardoor op de achtergrond geraakt.

Telkens als de vrachtwagenchauffeur of zijn broer/werkgever gecontroleerd werd door politiemedewerkers van het team Verkeer of de Landelijke Eenheid bleek hun vrachtwagen(combinatie) veel te zwaar beladen (overschrijdingen van 40 à 50% van het maximaal toegestane gewicht). Ook bij de aanrijdingen in 2015 en 2020 was er sprake van een aanzienlijke overschrijding van het toegestane gewicht van de vrachtwagencombinatie. Bovendien hadden zowel de vrachtwagenchauffeur als zijn broer meermalen te kennen gegeven dat zij ondanks veroordelingen zouden doorgaan met het rijden met te zwaar beladen vrachtwagens. Deze feiten in combinatie met het onberekenbare en verbaal agressieve gedrag van de vrachtwagenchauffeur jegens politieambtenaren hadden reden moeten zijn voor overleg tussen het team Verkeer, de Zeehavenpolitie, de dienst Infra van de Landelijke Eenheid, het Openbaar Ministerie en de Inspectie Leefomgeving en Transport teneinde het rijden met overbeladen vrachtwagens door het bedrijf van de vrachtwagenchauffeur te stoppen. In het belang van de verkeersveiligheid had een projectmatige aanpak van het bedrijf de voorkeur verdiend boven het bij incidentele controles verbaliseren van de vrachtwagenchauffeur en zijn broer.

Twee incidenten in 2019 vormden de aanleiding voor politieambtenaren van de Zeehavenpolitie respectievelijk het team Verkeer om kort na elkaar twee mededelingen ex artikel 130 Wegenverkeerswet in te dienen bij het CBR wegens het vermoeden dat de vrachtwagenchauffeur vanwege zijn geestelijke gesteldheid niet beschikte over de vereiste rijvaardigheid of rijgeschiktheid. Het is de commissie niet duidelijk geworden of alle relevante beschikbare informatie in de mededelingen ex artikel 130 Wegenverkeerswet is opgenomen, om de rijgeschiktheid door het CBR te kunnen laten beoordelen. Beide mededelingen zijn in ieder geval niet via een daartoe aangewezen taakaccenthouder ingediend. Deze mededelingen hebben er niet toe geleid dat aan de vrachtwagenchauffeur zijn rijbevoegdheid is

ontnomen. De commissie heeft geen onderzoek gedaan bij het CBR en het is voor de commissie daarom niet duidelijk of deze mededelingen door het CBR in onderling verband zijn beoordeeld. Een uitgebreide informatieverstrekking had wellicht tot een andere beoordeling door het CBR kunnen leiden.

De commissie constateert dat de interne communicatie binnen de eenheid Rotterdam over de voorvallen rond de vrachtwagenchauffeur niet optimaal is verlopen. Met de onderzoeken naar de aanrijdingen van 2015 en 2020 heeft de eenheid Rotterdam vrijwel geen bemoeienis gehad, nadat deze met het oog op integriteit en objectiviteit zijn overgedragen aan de eenheid Den Haag. De vrachtwagenchauffeur is geen onderwerp van bespreking geweest in formele overleggen binnen de eenheid Rotterdam en er was geen totaaloverzicht op de gebeurtenissen rond de vrachtwagenchauffeur.

Naar aanleiding van een klacht van een politiemedewerker dat hij gestalkt werd door de vrachtwagenchauffeur werd na overleg met het Openbaar Ministerie een stopgesprek georganiseerd. Dit stopgesprek bleef beperkt tot het niet lastig mogen vallen van politieambtenaren. Het voortdurend rijden met overbeladen vrachtwagens is bij dit gesprek niet aan de orde gesteld.

Ten slotte merkt de commissie op dat er een sterk vertrouwen bestond in de werking van informatiesystemen. Wanneer men informatie in het systeem had gezet, had men het vertrouwen dat de keten zijn werk deed.

2. Aanbevelingen

Naar aanleiding van haar bevindingen komt de commissie tot de volgende aanbevelingen.

Meer aandacht voor te zwaar beladen vrachtverkeer

In de regio Rotterdam/Rijnmond is er sprake van een toename van zwaar vrachtverkeer. Indien daarbij sprake is van overbelading of technische gebreken vormt dit een gevaar voor de verkeersveiligheid. Overbelading heeft een langere remweg tot gevolg en leidt tot snellere slijtage van remmen en banden. Het leidt bovendien tot schade aan het wegdek en oneerlijke concurrentie. Het optreden tegen te zwaar beladen vrachtverkeer verdient daarom naar het oordeel van de commissie meer aandacht van de politie. Het verdient aanbeveling dat de eenheid Rotterdam in overleg treedt met de Inspectie Leefomgeving en Transport en het Openbaar Ministerie om te komen tot een minder incidentele en meer structurele aanpak van deze problematiek. Bij herhaalde overtredingen van een bedrijf op dit punt verdient een aanpak gericht op het stoppen van deze overtredingen de voorkeur boven het telkens opnieuw verbaliseren.

Meer aandacht voor de geestelijke toestand van met name bestuurders van zware vrachtwagens

In het belang van de verkeersveiligheid dient er meer aandacht te zijn voor de geestelijke toestand van met name bestuurders van zware vrachtwagens. Dit in verband met het gevaar dat roekeloos rijgedrag met een vrachtwagen kan opleveren. Indien er twijfels zijn over de rijgeschiktheid van een vrachtwagenbestuurder verdient een breed gedocumenteerde mededeling ex artikel 130 Wegenverkeerswet de voorkeur. Het is dan van belang dat alle relevante informatie over de betrokken bestuurder wordt verzameld opdat het CBR een volledig beeld krijgt van diens geestelijke gesteldheid.

Beter stroomlijnen van de contacten tussen de politie(eenheden) en het CBR

De contacten tussen de politie en het CBR zouden beter gestroomlijnd moeten worden. Per politie-eenheid is er een vaste contactpersoon voor de contacten met het CBR. Bij het CBR zou erop aangedrongen moeten worden terugkoppelingen alleen via deze contactpersoon te laten lopen.

Ook verdient het aanbeveling om de per organisatieonderdeel aangewezen taak-accenthouder meer bekendheid te geven. De taak-accenthouder dient belast te zijn met de kwaliteitscontrole op de in te

sturen mededelingen van zijn/haar onderdeel en kan zo nodig advies inwinnen bij de contactpersoon van de eenheid. Er moet worden vastgelegd dat mededelingen ex artikel 130 Wegenverkeerswet uitsluitend via de betrokken taak-accenthouder mogen worden ingestuurd naar het CBR.

Meer aandacht voor uitwisselen van relevante briefingsinformatie

Indien informatie uit een briefing van een team of afdeling van belang is voor andere organisatieonderdelen dient de leiding van dat team of die afdeling zich ervan te vergewissen dat die andere onderdelen de betreffende informatie ontvangen en dit niet enkel en alleen over te laten aan de informatieorganisatie. In bijzondere gevallen is het wenselijk ook telefonisch contact op te nemen met het andere onderdeel om nadere toelichting te geven.

Meer aandacht voor technische gebreken van voertuigen bij aanrijdingen

Indien bij een onderzoek naar een aanrijding met een vrachtwagen technische gebreken aan die vrachtwagen worden geconstateerd dient, ongeacht de schuldvraag, een zgn. WOK-melding ("Wacht op keuring") te worden opgemaakt, opdat de vrachtwagen pas na herstel van de gebreken weer aan het verkeer kan deelnemen.

Meer aandacht voor het gevaar van sluiproutes als gevolg van weeglussen op het hoofdwegennet

Bij het aanbrengen van weeglussen op het hoofdwegennet bestaat het gevaar dat zwaar vrachtverkeer sluiproutes gaat volgen om die weeglussen te vermijden. Het verdient de aanbeveling om deze problematiek nadrukkelijk onder de aandacht te brengen bij de wegbeheerders.

4 maart 2022
Commissie Spee
Mr J. Spee
Mr F.J.W.M. van Dooren
Mr A.D. Heil