



# Rapport

**Datum: 14 juni 2000**

**Rapportnummer: 2000/214**

## Klacht

Op 9 juni 1999 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer S. te Eindhoven, met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost.

Nadat verzoeker desgevraagd nadere informatie over zijn klacht had verstrekt, werd naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost (de burgemeester van Eindhoven), vervolgens een onderzoek ingesteld.

Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt erover dat het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost niet is overgegaan tot inwilliging van zijn verzoek van 15 december 1998 tot vergoeding van de schade aan zijn auto, die is ontstaan nadat hij op 11 december 1998, na aanwijzing van de politie, over een weggedeelte kwam te rijden dat niet voor personenauto's geschikt was.

## Achtergrond

Foto's en topografische kaart zijn niet opgenomen.

3. Artikel 12 Wegenverkeerswet 1994, eerste lid:

"Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de aanwijzingen die door de in artikel 159 bedoelde personen dan wel door andere bij algemene maatregel van bestuur aangewezen personen ter zake van het verkeer op de weg worden gegeven."

4. Reglement verkeersregels en verkeerstekens:

4.1. Artikel 1:

"In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

(...)

j. Busbaan: rijbaan waarop het woord 'BUS' is aangebracht..."

4.2. Artikel 81:

"Busbanen en busstroken mogen slechts worden gebruikt door bestuurders van een lijnbus."

#### 4.3. Artikel 82, eerste lid:

"Weggebruikers zijn verplicht de aanwijzingen op te volgen die mondeling of door middel van gebaren worden gegeven door daartoe bevoegde en als zodanig kenbare ambtenaren ..."

#### 5. Schadevergoeding

In het geval van een klacht over een besluit van een bestuursorgaan tot afwijzing van een verzoek om schadevergoeding dat kan worden onderworpen aan het oordeel van de bestuursrechter is de Nationale ombudsman niet bevoegd.

Staat bij zo'n klacht de weg naar de bestuursrechter niet open, zodat de Nationale ombudsman ter zake wel bevoegd is, dan stelt de Nationale ombudsman zich terughoudend op. In zo'n geval is immers de burgerlijke rechter de instantie die bij uitsluiting bevoegd is om bindend te beslissen over de vraag of, op grond van bepalingen van burgerlijk recht, het betrokken bestuursorgaan is gehouden om de gestelde schade te vergoeden.

Alleen wanneer in zo'n geval naar het oordeel van de Nationale ombudsman de aanspraak van betrokkene op schadevergoeding, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen, wordt dat besluit tot weigering van de gevraagde schadevergoeding aangemerkt als een niet-behoorlijke gedraging.

In de overige gevallen gaat de Nationale ombudsman ervan uit dat het in beginsel vrijstaat aan het betrokken bestuursorgaan om te betwisten dat het gehouden is tot het vergoeden van de gestelde schade, en om zich in verband daarmee op het standpunt te stellen dat de vraag naar die gehoudenheid - eventueel - moet worden beantwoord door de burgerlijke rechter. In die gevallen zal er voor de Nationale ombudsman geen reden zijn om het besluit tot weigering van de schadevergoeding aan te merken als een niet-behoorlijke gedraging.

### **Onderzoek**

In het kader van het onderzoek werd de beheerder van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost (de burgemeester van Eindhoven) verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Tevens werd hem een aantal specifieke vragen gesteld.

Tijdens het onderzoek kregen de korpsbeheerder en verzoeker de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De korpsbeheerder deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

Verzoeker gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

## Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

### A. feiten

1. Op 11 december 1998, omstreeks 19:00 uur, reed verzoeker met zijn auto over de N265 in de richting van Son en Breugel. Op deze weg bevond zich die avond bij de brug over het Wilhelminakanaal een versperring. Nadat verzoeker enige tijd in de file had gestaan voor deze brug, week hij van de door hem voorgenomen route af. Hij sloeg vóór de brug over het kanaal linksaf, en vervolgde zijn weg door een industrieterrein. Hij reed hierbij evenwijdig aan het Wilhelminakanaal, in de richting van Best (zie achtergrond, onder 1.).

2. Nadat hij enige afstand had gereden zag verzoeker aan zijn rechterhand een ophaalbrug die over het Wilhelminakanaal voerde. Deze brug is niet voor doorgaand verkeer bestemd; zij is voorzien van een inklapbare stalen driehoek in het wegdek (zie achtergrond, foto 2.2.). Op die avond bedienden ambtenaren van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost deze zogenaamde "blocker", zodat een aantal personenauto's de brug kon passeren. Na een aanwijzing van (één van) de politieambtenaren reed verzoeker over deze brug.

3. Aan de overzijde van de brug (aan de kant van Son en Breugel) bevinden zich drie mogelijke rijrichtingen: linksaf voert "Kanaaldijk Noord" (een onverharde weg) in de richting van Best; schuin rechts voert de weg "Houtens" in de richting van Son, en strak rechts leidt een busbaan naar de Begoniastraat in een woonwijk in Son (zie achtergrond, onder 1.).

Deze busbaan is aan de monding op de rijbaan gemarkeerd met het woord "BUS". Verder staat er aan het begin van de busbaan een verkeersbord dat aangeeft dat de rijbaan in beide richtingen is gesloten onder meer voor voertuigen, alsmede een verkeersbord dat aanduidt dat het een doodlopende weg betreft (zie achtergrond, foto's 2.6. en 2.7.).

4. Nadat verzoeker de brug over was gereden sloeg hij rechtsaf, de busbaan in. Verzoeker reed enige afstand over de busbaan langs het Wilhelminakanaal, terug in de richting waaruit hij gekomen was. Op enige afstand vanaf de brug bevindt zich op de busbaan een tweede verkeersbord dat een geslotenverklaring aangeeft. Kort daarna bevat de busbaan een bussluit, die bestaat uit een versmalling van de rijbaan waarin in de breedte een aantal vaste betonnen stroken zijn geplaatst (zie achtergrond, foto's 2.8. tot en met 2.10.)

Verzoeker kwam met zijn auto in aanrijding met (één van) deze betonnen stroken, waardoor zijn auto beschadigd raakte.

5. Bij brief van 15 december 1998 deelde verzoeker het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost onder meer het volgende mee:

"Een medewerker van uw regiopolitie Brabant Zuid-Oost gaf aan dat ik een andere route moest volgen.

Ik volgde de aanwijzing op en reed vervolgens over de Houtense fietsbrug (...) waar een versperring was (gevaarendriehoek die verzonken kon worden + stoplichten) die door de politie bediend kon worden zodat ik er wel overheen kon rijden.

Geen medewerker heeft mij geattendeerd op de bussluis op het eind van deze route. Vervolgens ben ik met mijn (auto; N.o.) in de bussluis gereden. Met aanzienlijke schade als gevolg. Derhalve stel ik u aansprakelijk voor de door mij opgelopen schade.

Het was donker en ik ben derhalve niet op de hoogte van het bestaan van dergelijke versperringen."

6. Bij brief van 10 februari 1999 verzocht het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost haar aansprakelijkheidsverzekeraar de behandeling van deze zaak over te nemen. Deze verzekeringsmaatschappij deelde verzoekers verzekeraar bij brief van 18 februari 1999 mee op grond van de stukken geen aanleiding te zien om aansprakelijkheid aan te nemen aan de zijde van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost.

#### B. Standpunt verzoeker

1. Het standpunt van verzoeker staat samengevat weergegeven onder klacht. In zijn verzoekschrift deelde verzoeker onder meer nog het volgende mee:

"Ik heb een ongeluk gehad op een busbaan die ik op aanwijzing van deze politie gevolgd heb.

Zonder politie was mij dit ongeluk niet overkomen, omdat ik dan verder had moeten omrijden."

2. Verzoeker verklaarde op 19 augustus 1999 tegenover een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman telefonisch onder meer het volgende:

"Eén of beide politieambtenaren (zeiden; N.o.) tegen mij: 'Opschieten, opschieten, dan kunt u ook doorrijden.', of iets van die strekking, en (ze) stuurde(n) mij over de brug. Ik volgde deze aanwijzing op, en sloeg rechtsaf het bruggetje op. Ik verliet daarbij de weg

langs het kanaal richting Best. Eenmaal over het bruggetje moest ik wederom rechtsaf; op die plek is dat de enig mogelijke rijrichting.

(...)

Op deze weg bevond zich een versperring, waardoor de weg uitsluitend voor bussen toegankelijk was. Deze versperring bestond uit (...) vaste betonnen stroken, die dwars over de rijbaan waren geplaatst. Ik had een dergelijke versperring nog nooit gezien. Een bus zou door zijn hoogte en breedte op die weg gewoon door kunnen rijden zonder hinder te ondervinden van de betonnen stroken. Een personenauto daarentegen zou alleen door kunnen rijden door heel voorzichtig met één zijde van de auto over de strook heen te rijden. Ik heb deze versperring niet op tijd gezien, en ik ben er tegenaan gereden. Er is daardoor schade aan mijn auto ontstaan. Ik heb verder geen verkeer gezien dat ook in deze richting was gereden."

### C. Standpunt korpsbeheerder

1. De beheerder van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost deelde in reactie op de klacht onder meer mee van mening te zijn dat de politie de aansprakelijkheid in deze zaak terecht had afgewezen.

2. De korpsbeheerder verwees voor een antwoord op enkele door de Nationale ombudsman gestelde vragen naar een rapport van de klachtonderzoeker van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost van 16 november 1999, dat de korpsbeheerder als bijlage bij zijn reactie op de klacht had gestuurd. Dit rapport houdt onder meer het volgende in:

"De Regiopolitie Brabant Zuid-Oost heeft de schadeclaim van de heer S. (verzoeker; N.o.) niet ingewilligd om reden dat de heer S. als bestuurder van een motorvoertuig, een personenauto (...) in strijd met artikel 81 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (zie achtergrond, onder 4.2.; N.o.), gebruik heeft gemaakt van een busbaan, als bedoeld in artikel 1 onder j van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. De heer S. is vervolgens tegen een in de busbaan gelegen bussluis gereden, waardoor schade aan zijn voertuig is ontstaan. Politieambtenaren, als bedoeld in artikel 159 van de Wegenverkeerswet 1994, hebben bestuurders op grond van artikel 12 Wegenverkeerswet 1994 en artikel 82 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (zie achtergrond, onder 3. en 4.3.; N.o.) de aanwijzing gegeven (...) om een door hen neergelaten 'blocker' in de weg voorbij te rijden ter bevordering van de doorstroming van het verkeer. De politieambtenaren hebben aan niemand in bijzonder de aanwijzing gegeven om na het oversteken van de brug de busbaan te volgen. De verkeersmaatregelen waren ter plaatse duidelijk uitgevoerd door de wegbeheerders. Als rijbewijshouder had de heer S. zelf kunnen beoordelen dat hij de busbaan niet mocht volgen en had hij de schade aan zijn voertuig kunnen voorkomen indien hij gelet had op de aan duidelijkheid niet te wensen over latende bebording en wegsituatie en hij voorzichtiger

was geweest bij nadering van de in de weg liggende bussluis. Hij heeft diverse mogelijkheden gehad om het gebruik van de bussluis te heroverwegen en terug te rijden. De heer S. had schade kunnen voorkomen door zijn weg te vervolgen over de openstaande wegen Houtens en Kanaaldijk Noord in westelijke richting. De politieambtenaren hoefden geen nadere aanwijzingen te geven omdat zij ervan uit konden gaan dat de wegsituatie en de genomen verkeersmaatregelen aldaar begrijpelijk waren voor verkeersdeelnemers."

3. Bij zijn reactie op de klacht stuurde de korpsbeheerder verder afschriften van onder meer de volgende stukken:

3.1. Een proces-verbaal van 2 februari 1999, opgemaakt door de politieambtenaren G. en R., die op de bewuste avond het verkeer op de ophaalbrug regelden. In dit proces-verbaal staat onder meer het volgende vermeld:

"Rechts na de brug is er een als zodanig aangeduide busbaan gelegen die eindigt in een bussluis.

Het is ons verbalisanten goed bekend dat deze bussluis niet 'te nemen' is met een personenauto.

Er is geen sprake van dat het verkeer dat op dat moment door ons over de Houtense brug geleid werd een bepaalde richting opgewezen werd. Bestuurders die over de brug reden is slechts een oprijteken gegeven als de stalen driehoek in het wegdek verzonk.

Aan geen enkele bestuurder is gezegd dat hij/zij rechtsaf moest slaan en de busbaan op moest rijden.

Het is mogelijk dat een bestuurder van een personenauto toch de busbaan gevolgd heeft gezien zijn onbekendheid met de weg en het ontbreken van voldoende openbare straatverlichting. Er zijn op dat moment echter tientallen voertuigen geweest die de brug gepasseerd zijn en die 'gewoon' rechtdoor gereden zijn, Houtens op.

(...)

Wij verbalisanten verklaren hierbij dat wij S. beslist niet de bussluis ingestuurd hebben doch dat deze abusievelijk deze route genomen heeft."

3.2. Een rapport van 5 februari 1999, opgemaakt door de politieambtenaar K. In dit rapport staat onder meer het volgende vermeld:

"Lezing R. en G.:

(...)

De politie heeft individuele autobestuurders niet geattendeerd op de aanwezigheid van de bussluis.

Beschrijving situatie:

Op donderdag 4 februari 1998, omstreeks 20.45 uur, heb ik, K., bij duisternis een onderzoek ingesteld naar de verkeerssituatie op de trajecten 7000/Houtens en 7000/Kanaaldijk Noord/Edelweisstraat in de gemeente Son. De weers- en verlichtingsomstandigheden waren vergelijkbaar met die van vrijdagavond 11 december 1998 omstreeks 18:45 uur.

(...)

De ongeveer 900 meter lange busbaan met bussluis is door de wegbeheerders, de gemeente Son en Breugel en Rijkswaterstaat, aangelegd met het doel om de doorstroming van het openbaar busvervoer te bevorderen en sluipverkeer tegen te gaan in woonwijk 'De Vloed' .

De constructie van de bussluis is van dien aard dat alleen lijnbussen de sluis zonder problemen kunnen passeren. Personenauto's lopen bijna zeker schade op bij het passeren van de sluis.

(...)

De bussluis is (...) gemarkeerd door paaltjes met daarin retroreflecterende strips.

(...)

Vanaf de brug kan men de weg vervolgen in noordelijke richting over Houtens. Deze weg, opengesteld voor alle verkeer, leidt naar de ontsluitingsweg van nieuwbouwwijk 't Zand', die uiteindelijk weer leidt naar de provinciale weg N650 (Bestseweg/Boslaan) richting Best en naar de Rijksweg N265 richting Nijmegen.

Vanaf de brug kan men ook de weg vervolgen in westelijke richting over de onverharde weg Kanaaldijk Noord, die eveneens is opengesteld voor alle verkeer en die uiteindelijk uitkomt op de kruising Hoberglaan/Kanaaldijk Noord richting Best.

Obstakels bussluis:

De bussluis is over een lengte van ongeveer 7 meter bestraat met klinkers. De wegbreedte is daar ongeveer 2.90 meter en afgezet met trottoirbanden en paaltjes met retroreflecterende strips. De plaats is goed verlicht door de aanwezige openbare straatverlichting en de obstakels worden direct verlicht door lichtmast nummer 12 op de oostelijke hoek van de bussluis aan de Begoniastraat.



De drie in de dwarsrichting van de bussluis gelegen betonnen obstakels zijn aangelegd in een bak, gelegen tussen ongeveer 1.10 meter en 3.50 meter vanaf het kruisingsvlak van de bussluis met de Stokroosstraat/Begionastraat. De breedte van de bak is aangepast op autobussen.

(...)

Ondanks het feit dat de kruising brug, Houtens en Kanaaldijk Noord en de directe omgeving van die kruising slecht verlicht was door de openbare straatverlichting, kon de heer S., na de aanwijzing van de politie en het passeren van de verzonken blocker en de brug, zelf de keuze maken uit de door hem te volgen richting.

Door bestaande regelgeving en geplaatste en aangebrachte verkeerstekens op en aan de weg was het voor hem verboden om de Kanaaldijk Noord in oostelijke richting en daarmee de busbaan op te rijden. Gezien de door de wegbeheerders genomen maatregelen, zoals het aanbrengen van witte strepen en het woord 'BUS' op de rijbaan, het plaatsen van inrijdverbodsborden en aanduiding doodlopende weg, de markeerpalen en goede verlichting van de obstakels in bussluis, had de heer S. kunnen aannemen dat hij de weg niet kon uitrijden. De bussluis met obstakels was goed verlicht door de drie lichtmasten. Hij had kunnen zien en aannemen dat de obstakels te hoog waren voor het door hem bestuurde voertuig. Tot dat moment had hij de keuze zijn voertuig te keren en zonder schade terug te rijden naar Houtens."

#### D. Reactie verzoeker

Verzoeker deelde in reactie op het standpunt van de korpsbeheerder onder meer het volgende mee:

"Aangekomen (bij de ophaalbrug; N.o.) zag ik daar twee politieagenten staan. Zij waren daar kennelijk voor verkeersregeling geposteed. Ik zag dat zich in de oprijstrook naar het brugdek een driehoek bevond waardoor oprijden onmogelijk was. Ik ben langzaam naar de brug toegereden. Ik zag plotseling over het brugdek een bestelauto naderen. De beide agenten lieten daarop deze driehoek in de rijbaan zakken waardoor dit voertuig kon passeren. Op dat moment bevonden er zich geen andere voertuigen voor mij. Achter mijn reden wel enkele auto's in dezelfde richting. Ik was ter plaatse geheel onbekend. Het was daar erg donker. Uitsluitend de brug en de opritten naar het brugdek waren fel verlicht. De omgeving was geheel donker. Om me te kunnen oriënteren reed ik langzaam in de richting van de brug. Om beter zicht op de situatie te kunnen krijgen had ik mijn portierraam geopend. Ik hoorde toen een van de agenten roepen 'schiet op, schiet op, er moeten er nog meer overheen'. Vervolgens ben ik de verzinkbare driehoek gepasseerd en het verlichte brugdek opgereden. Bij het afrijden van de brug kwam ik uit op een parallel langs het kanaal lopende weg die geheel onverlicht was. Ik zag dat er aan mijn linker zijde een onverharde en onverlichte weg lag. Deze weg voerde echter in een richting

tegenovergesteld aan die van waaruit ik aan kwam rijden.

Voor mij uit was alles donker. Ik kon een talud onderscheiden van enkele meters hoog, begroeid met struikgewas, wat voor mijn gevoel, verder naar rechts door liep. Ik zag verder aan mijn rechter zijde een verharde weg welke eveneens evenwijdig aan het kanaal liep. Voor mijn gevoel voerde deze weg in de richting van Son, in ieder geval in de richting van waaruit ik gekomen was. De wegverharding bij het afrijden van het brugdek voerde eveneens die richting in. Ik zag uiteraard dat deze weg door middel van borden was aangeduid als busbaan. Ook stond er het bord doorlopende weg bij.

Ik was echter juist tevoren door twee politieagenten over een brug gestuurd die kennelijk onder normale omstandigheden gesloten was voor gemotoriseerd verkeer. Ik had zelf in ieder geval geen mogelijkheden gehad om deze brug zonder hun hulp te passeren. Ik mocht daarom aannemen dat in deze bijzondere omstandigheden de anders gesloten busbaan berijdbaar was gemaakt voor lokaal verkeer. Ik herinner u (...) aan de buitengewone omstandigheden die zich op dat moment in Son voordeden. Er bevonden zich voor mij uit ook geen andere weggebruikers waarop ik mij kon afstemmen. Het was daar alleen maar donker voor me uit. Komende vanaf die felverlichte brug zag ik die weg aan als de bedoelde en enige mogelijkheid in de richting Son. Ik ben toen ook die busbaan opgereden. Deze busbaan was ook verlicht met enkele straatlantaarns. Ik ben toen over een geschatte afstand van misschien enkele kilometers langs het kanaal gereden in wat ik aannam als de richting van Son. Ik kwam op een gegeven moment weer in bewoond gebied. Ik zag toen dat de weg voor mij een haakse bocht naar links maakte. Aan de rechterzijde van de weg was een schrikhek geplaatst ter beveiliging van tegemoetkomende verkeer. Daarachter lag namelijk het kanaal. Voor mij uit zag ik een fietspad met enkele rood wit gestreepte paaltjes die de doorgang voor mijn auto onmogelijk maakten.

Tevens stond bij dit fietspad een bord geslotenverklaring voor auto's en motorfietsen. Ik ben toen de weg gevolgd in de bocht naar links. Daar zag ik wel een bord geslotenverklaring. Echter zoals ik al eerder omschreef had ik bij het oprijden van deze busbaan het idee dat dit de enige weg in de richting Son was en was ik daarvoor door de politieagenten over de brug gelaten. Ik zag vervolgens dat de weg na deze bocht rechtdoor in een woonwijk voerde. Kort voor de kruising zag ik verder nog paaltjes met reflectoren, enkele verkeersborden vanuit het achteraanzicht en de bebouwde kom. U begrijpt misschien dat ik op die locatie nogal wat indrukken op deed aan bebording en begeleiding. Ik heb daar veel waargenomen, echter geen zich in het wegdek bevindende betonconstructie. Ik was er van uitgegaan dat indien er een doorgangsbepanking aanwezig zou zijn, dit een van gelijke soort en constructie zou zijn als die bij de brug waar zich de agenten bevonden; een in het wegdek verzinkbare driehoek. Op deze plaats stond echter niemand.

Ik ben deze weg gevolgd en kwam tot mijn schrik met mijn voertuig vast te zitten op een betonnen constructie die ik geheel over het hoofd had gezien. Ik kwam aanrijden vanuit het

donker en reed een verlichte wijk in. Er bevond zich een lichtmast op korte afstand achter deze betonconstructie, vanuit mijn rijrichting gezien. Deze lichtmast bescheen het wegdek van de zich achter de sluis bevindende kruising, en niet de sluis als zodanig. Deze bevond zich in het donker.

(...)

Ik (heb; N.o.) enkele foto-opnamen gemaakt, bedoeld om de situatie te verduidelijken (zie achtergrond, onder 2.; N.o.)

(...)

Foto 2 toont de in het wegdek verzinkbare driehoek, die door de agenten bediend is om mij doorgang te verlenen.

Foto 3 toont het brugdek en de zich daarachter bevindende weg, aan Sonse kant van het kanaal. U kunt zich misschien voorstellen dat het lijkt of men daar uitsluitend de keuze heeft naar links of rechts. (...) U ziet de lichtmast links naast de brug. Deze verlicht het weggedeelte voor op- en afrijden.

U ziet op foto 4 dat het verder voor mij uit alleen maar donker was. De aarden wal (pijl) die u links op deze foto ziet liep indertijd geheel naar rechts toe door en de bebouwing op de achtergrond was indertijd niet te zien.

Foto 5 toont de onverharde weg naar links, tegenovergesteld aan mijn reisrichting. (Voert richting Best).

Foto 6 laat bij gunstig daglicht de keuzesituatie zien waarover de politieagenten in hun proces-verbaal over schrijven; uiterst rechts de busbaan, voorzien van belijning en verlichting. Links daarvan nog een weg, de keuzemogelijkheid die mij geheel ontgaan was. Een verharde weg in een mij onbekende richting. Deze weg was geheel onverlicht en ook bij de op de achtergrond aanwezige bebouwing was geen verlichting. Er is ook geen bebording zichtbaar. Links naast deze weg is op de foto een veld. Indertijd bevond zich ook daar het metershoge talud (...) (pijl).

Foto 7 laat de busbaan en bebording zien.

Foto 8 toont de bocht naar links, juist voor het 'inrijden' van de bussluis.

Foto 9 laat de sluis zelf zien bij het aanrijden. U ziet hierbij de reflecterend gemaakte palen, en de lichtmast (...).

Foto 10 toont de 'gewraakte' bussluis. Een weinig in het oog springende betonconstructie.

(...)

Mij is inderdaad een oprijteken gegeven, begeleid door woorden als 'Opschieten, opschieten, er moeten er nog meer door'. Er is echter met geen woord gesproken over de te volgen richting na het afrijden van het brugdek. Dit moest ik maar uitzoeken.

(...)

Ik ben ten slotte van mening dat de politie Brabant Zuid-Oost in deze hectische situatie indertijd, in mijn geval wel in gebreke is gebleven. (...) Bij de brug heeft men mij doorgelaten en daarna heeft men het mij uit laten zoeken. Mogelijk heeft men niet voldoende mankracht gehad om een duidelijke omleidingsroute te bewerkstelligen. Bij de Houtense brug heeft men politiemensen moeten posteren om de blocker te bedienen. Men ging er daarna kennelijk van uit dat iedereen die bij de Houtense brug arriveerde bekend was met de weg en de situatie. Indien men mij aangesproken had en uitsluitend de aanwijzing had gegeven om rechtdoor te rijden en niet de bussluis te volgen, dan had ik daar uiteraard aan voldaan. Hiertoe was gelegenheid omdat ik de politieagenten met geopend raam gepasseerd ben. Echter deze situatie is misschien tekenend voor de hectiek van dat moment; 'Opschieten, opschieten er moeten er nog meer door'. Ook bij de bussluis zelf ontbrak enige vorm van begeleiding of toezicht. Kennelijk omdat het niet de bedoeling was dat op die locatie verkeer zou komen vanuit de Houtense brug. Bij deze brug is hierover met geen woord gerept. Men heeft met alle goede bedoelingen het verkeer om willen leiden. Hierbij is men echter erg onduidelijk te werk gegaan."

## Beoordeling

1. Verzoeker was op 11 december 1998, omstreeks 19:00 uur, met zijn personenauto onderweg naar Son en Breugel. Vanwege een versperring op de doorgaande weg, de N265, reed hij die avond over een alternatieve route. Deze weg voerde hem langs een ophaalbrug over het Wilhelminakanaal, die onder meer toegang geeft tot de weg "Houtens" (zie achtergrond, onder 1.).

Twee ambtenaren van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost regelden die avond het verkeer op de ophaalbrug. Nadat (één van) deze politieambtenaren verzoeker een oprijdteken had/hadden gegeven, reed hij over de brug. Hierna vervolgde verzoeker zijn weg door aan de overzijde van het kanaal rechtsaf te slaan, een busbaan in. Na enige afstand te hebben afgelegd kwam verzoeker met zijn auto in aanrijding met een op deze busbaan gelegen betonnen strook.

2. Verzoeker klaagt erover dat het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost niet is overgegaan tot inwilliging van zijn verzoek van 15 december 1998 tot vergoeding van de schade aan zijn auto, die is ontstaan nadat hij op 11 december 1998, na aanwijzing van de politie, over een weggedeelte kwam te rijden dat niet voor personenauto's geschikt was.

Verzoeker is van mening dat de ambtenaren van politie op de ophaalbrug onduidelijk te werk zijn gegaan door hem niet te waarschuwen voor de bussluis die zich aan het einde van de busbaan bevond, en door niet aan te geven in welke richting hij na het oversteken van het kanaal diende te rijden.

3. Nadat verzoeker de ophaalbrug had gepasseerd, stonden hem drie mogelijke rijrichtingen open: aan zijn linkerhand bevond zich een onverharde weg in de richting van Best; schuin rechts bevond zich de weg "Houtens" die richting Son leidde, en direct rechts was er de busbaan, die voerde naar een woonwijk in Son.

De busbaan is aan de monding gemarkeerd met het woord "BUS". Voorts staat er aan het begin van de busbaan een verkeersbord dat aangeeft dat de rijbaan in beide richtingen is gesloten onder meer voor voertuigen, alsmede een verkeersbord dat aanduidt dat het een doodlopende weg betreft. Kort vóór de bussluis, waarin zich de betonnen stroken bevinden, staat een tweede verkeersbord dat een geslotenverklaring van de rijbaan aanduidt. De bussluis zelf is aan weerszijden gemarkeerd met paaltjes waarop reflectoren zijn aangebracht. Verder is er op die plaats een versmalling van de rijbaan (zie achtergrond, onder 2.).

4. Uitgangspunt bij de beoordeling van de weigering van de politie om verzoekers schade te vergoeden is de terughoudende opstelling van de Nationale ombudsman in zaken als deze. Het is vast beleid van de Nationale ombudsman een afwijzende beslissing van een bestuursorgaan op een verzoek om schade te vergoeden slechts dan als een niet-behoorlijke gedraging aan te merken, wanneer naar het oordeel van de Nationale ombudsman de aanspraak van betrokkene op schadevergoeding, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen (zie achtergrond, onder 5.).

5. Op grond van bovenstaande feiten en omstandigheden staat vast, dat het voor verzoeker duidelijk waarneembaar was dat hij een voor hem verboden busbaan opreed, terwijl hij ook voor het inrijden van de bussluis heeft kunnen waarnemen dat het niet was toegestaan aldaar te rijden. Ook had de aanwezigheid van reflecterende paaltjes en een versmalling van de rijbaan ter hoogte van de bussluis zijn aandacht moeten trekken.

Onder deze omstandigheden valt niet in te zien dat het evident is dat de tengevolge van het inrijden in de bussluis aan de auto van verzoeker ontstane schade is te wijten aan de door verzoeker aan de politie verweten gedraging (niet aangeven welke richting verzoeker na het passeren van de ophaalbrug diende te volgen, niet waarschuwen voor de bussluis). Uitgaande van de hiervoor weergegeven terughoudende opstelling van de Nationale ombudsman kan derhalve niet worden geoordeeld dat de politie niet in redelijkheid tot afwijzing van het verzoek van verzoeker om schadevergoeding heeft kunnen komen.

De onderzochte gedraging is behoorlijk.

6. Ten overvloede wordt nog het volgende opgemerkt. Bij brief van 10 februari 1999 had de politie de afwikkeling van verzoekers schadeclaim overgedragen aan haar verzekeringsmaatschappij. Deze verzekeringsmaatschappij heeft verzoekers verzekeraar vervolgens bij brief van 18 februari 1999 laten weten geen aanleiding te zien om aansprakelijkheid van de politie aan te nemen met betrekking tot deze zaak. Niet is gesteld of gebleken dat de politie, of haar verzekeringsmaatschappij, deze beslissing nader heeft gemotiveerd.

Van de politie had mogen worden verwacht dat zij had uiteengezet waarom niet tot honorering van verzoekers schadeclaim werd overgegaan. Nu dit niet is gebeurd kan worden geconcludeerd dat de afwijzende beslissing van de politie niet is gebaseerd op een deugdelijke motivering. Dit is niet juist.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Brabant Zuid-Oost (de burgemeester van Eindhoven), is niet gegrond.