



# Rapport

**Datum: 29 oktober 2001**

**Rapportnummer: 2001/342**

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat het regionale politiekorps Utrecht op 13 juni 2000 bij een verkeersomleiding wegens werkzaamheden een met naam genoemde laan in Amersfoort heeft opengesteld voor verkeer.

Verzoeker is van mening dat de politie voor alternatieven had kunnen kiezen, waardoor er een minder gevaarlijke situatie zou zijn ontstaan.

Verder klaagt verzoeker erover dat het bovengenoemde korps bij de openstelling van de laan het verkeer onvoldoende heeft begeleid, waardoor er een onveilige verkeerssituatie is ontstaan.

## Beoordeling

### I. Algemeen

Op 13 juni 2000 zijn in de D-laan in Amersfoort werkzaamheden verricht. In verband hiermee is een gedeelte van de laan afgesloten, en is het verkeer omgeleid. Een deel van het verkeer heeft niet de aangegeven omleidingsroute gevolgd, maar is de A-laan ingereeden. Sinds enkele jaren is de A-laan echter aan één zijde afgesloten door middel van paaltjes, en het verkeer kwam dan ook vast te staan. Rond 11.00 uur heeft de politie de paaltjes in de A-laan verwijderd, waarop het vastgelopen verkeer zijn weg heeft vervolgd. Omstreeks 16.00 uur zijn de paaltjes teruggeplaatst. Tussen 11.00 en 16.00 uur heeft een deel van het doorgaande verkeer gebruik gemaakt van de normaal gesproken autoluwe A-laan.

II. Met betrekking tot het openstellen van een met naam genoemde laan voor het verkeer in verband met een verkeersopstopping ten gevolge van wegwerkzaamheden, terwijl voor een alternatief had kunnen worden gekozen waardoor een minder gevaarlijke situatie zou zijn ontstaan

1. Verzoeker klaagt erover dat het regionale politiekorps Utrecht op 13 juni 2000 bij een verkeersomleiding wegens werkzaamheden de A-laan in Amersfoort heeft opengesteld voor doorgaand verkeer. Hij is van mening dat de politie voor alternatieven had kunnen kiezen, waardoor een minder gevaarlijke situatie zou zijn ontstaan. De politie zou er volgens verzoeker bijvoorbeeld voor hebben kunnen kiezen het vastgelopen verkeer achteruit de A-laan uit te laten rijden. Dit verkeer had vervolgens via enkele zijstraten teruggeleid kunnen worden naar de D-laan.

2. De korpsbeheerder heeft zich op het standpunt gesteld dat er geen alternatieven waren voor het tijdelijk openstellen van de A-laan voor doorgaand verkeer. Tussen het vastgelopen verkeer bevonden zich enkele vrachtwagens die niet konden keren. Vanwege

de aanwezigheid van enkele bochten in de A-laan was het voor deze vrachtwagens ook niet mogelijk om achteruit te rijden en via een zijstraat terug te rijden naar de D-laan. Verder zijn de desbetreffende zijstraten volgens de korpsbeheerder, normaal gesproken, net als de A-laan, autoluw. Het door de zijstraten leiden van het vastgelopen verkeer zou daarom tot een soortgelijke situatie hebben geleid als bij de A-laan.

3. Politieambtenaren die met verkeersregeling zijn belast kunnen, indien de afwikkeling van het verkeer dit in onvoorziene omstandigheden noodzakelijk maakt, maatregelen uitvoeren (zie Achtergrond).

4. Uit het onderzoek is gebleken dat in dit geval sprake was van onvoorziene omstandigheden. Hoewel er een omleidingsroute was aangegeven in verband met de werkzaamheden aan de D-laan, en deze route niet door de A-laan voerde, reed een deel van het doorgaande verkeer toch de aan één zijde door middel van paaltjes afgesloten A-laan in. Na enkele meldingen over een verkeersopstopping in de A-laan kwam de politie ter plaatse en haalde de paaltjes weg. Op grond van de hiervóór onder II.3. aangehaalde regelgeving was de politie bevoegd tot het weghalen van de paaltjes. Door deze maatregel is weliswaar een drukkere verkeersstroom dan gebruikelijk op gang gekomen in de A-laan, doch dit is op zichzelf gezien onvoldoende reden om aan te nemen dat het niet verantwoord was de A-laan tijdelijk open te stellen voor doorgaand verkeer. Van verkeersdeelnemers mag een zodanige mate van oplettendheid worden verwacht dat zij adequaat kunnen reageren op een grotere verkeersstroom dan zij normaal gesproken in een bepaalde straat hoeven te verwachten. Verzoeker kan voorts niet worden gevolgd in zijn stelling dat het door hem genoemde alternatief - het achteruit laten rijden van het vastgelopen verkeer - een minder gevaarlijke situatie zou hebben opgeleverd. Daarbij komt dat volgens de inschatting van de aanwezige politieambtenaren niet alle vastgelopen voertuigen de A-laan achteruitrijdend hadden kunnen verlaten. Ook zou het verkeer bij het door verzoeker genoemde alternatief door straten hebben moeten rijden die, net als de A-laan, normaal gesproken autoluw zijn.

De onderzochte gedraging is in zoverre behoorlijk.

III. Met betrekking tot het onvoldoende begeleiden van het verkeer bij de openstelling van de laan, waardoor er een onveilige verkeerssituatie is ontstaan

1. Verzoeker klaagt erover dat het regionale politiekorps Utrecht bij de openstelling van de A-laan het verkeer onvoldoende heeft begeleid, waardoor er een onveilige verkeerssituatie is ontstaan.

2. Zoals hiervóór onder II.3. is aangegeven kunnen politieambtenaren, indien de afwikkeling van het verkeer dit in onvoorziene omstandigheden noodzakelijk maakt, maatregelen uitvoeren. Als de maatregel langer dan drie uren duurt, moet het bevoegd gezag (de wegbeheerder, i.c. de gemeente Amersfoort; N.o.) zo spoedig mogelijk van de

maatregel in kennis worden gesteld. De wegbeheerder kan de tijdelijke maatregel ongedaan maken (zie Achtergrond).

3. De politie heeft in verband met een verkeersopstopping op 13 juni 2000 omstreeks 11.00 uur enkele paaltjes in de A-laan te Amersfoort verwijderd. De maatregel heeft ongeveer 5 uur geduurd. De politie heeft de wegbeheerder in kennis gesteld van de door haar getroffen maatregel.

4. De politie heeft door het melden van de door haar getroffen maatregel bij de wegbeheerder gedaan wat zij moest doen. Zoals hiervóór reeds onder II.4. is overwogen, was de politie bevoegd tot het nemen van de maatregel en leverde deze maatregel geen onverantwoorde situatie op. Van de politie kon in dit geval dan ook niet worden verwacht dat zij het verkeer gedurende de openstelling van de A-laan bleef begeleiden.

Hoewel het wellicht beter was geweest als de oorzaak van de 's ochtends in de A-laan ontstane verkeersopstopping - een kennelijk niet voldoende duidelijk aangegeven omleidingsroute - was weggenomen, reikte de verantwoordelijkheid van de politie in dit geval niet zover dat zij hiervoor had moeten zorgdragen.

De gedraging is ook in zoverre behoorlijk.

## **Conclusie**

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

## **Onderzoek**

Op 1 augustus 2000 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer drs. E. te Amersfoort, met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Utrecht.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Utrecht, werd een onderzoek ingesteld. Naar aanleiding van opmerkingen van verzoeker is de klacht uiteindelijk geformuleerd zoals hiervóór onder Klacht staat vermeld.

In het kader van het onderzoek werd de beheerder van het regionale politiekorps Utrecht verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben.

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

specifieke vraag gesteld.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De reactie van verzoeker gaf geen aanleiding het verslag te wijzigen of aan te vullen. De korpsbeheerder gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

## Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

### A. feiten

1. Op 13 juni 2000 werden in de D-laan in Amersfoort werkzaamheden verricht. In verband hiermee werd een gedeelte van de laan afgesloten, en het verkeer werd omgeleid. Een deel van het verkeer volgde niet de aangegeven omleidingroute, maar reed de A-laan in. Sinds enkele jaren is de A-laan echter aan één zijde afgesloten door middel van paaltjes, en het verkeer kwam dan ook vast te staan. Tussen het vastgelopen verkeer bevonden zich vrachtwagens. Rond 11.00 uur heeft de politie de paaltjes in de A-laan verwijderd, waarop het vastgelopen verkeer zijn weg vervolgde. Omstreeks 16.00 uur zijn de paaltjes teruggeplaatst. Tussen 11.00 en 16.00 uur maakte een deel van het doorgaande verkeer gebruik van de normaal gesproken autoluwe A-laan.

2. Bij brief van 15 juni 2000 wendde verzoeker zich tot de chef van het district Eemland Zuid van het regionale politiekorps Utrecht. In de brief stond onder meer het volgende:

"Afgelopen dinsdag is de fysieke afsluiting van de A-laan ongedaan gemaakt en is de straat opengesteld ten behoeve van doorgaand verkeer dat in verband met een stremming op de D-laan omgeleid werd over de A-laan.

Het openstellen van de A-laan op dinsdag 13 juni 2000 is in strijd met het verkeersbesluit van B en W (burgemeesters en wethouders; N.o.) van medio 1998, inhoudende een fysieke afsluiting van de A-laan en kan als zodanig niet anders dan als onrechtmatig worden beschouwd. Het openstellen is door of in ieder geval met uitdrukkelijke toestemming van de verkeerspolitie gebeurd.

Het plotseling - zonder voorafgaande waarschuwing - openstellen van een normaliter voor motorvoertuigen doodlopende weg voor intensief doorgaand en zwaar verkeer, leidt tot bijzonder gevaarlijke verkeerssituaties voor met name de 'zwakkere' verkeersdeelnemers. In dit verband wil ik u wijzen op de vele fietsers, waaronder veel schoolgaande kinderen, die dagelijks gebruikmaken van een zeer rustige A-laan. Deze verkeersdeelnemers worden ineens geconfronteerd met een intensieve verkeersstroom van voorbij denderende zeer zware vrachtwagens en bestelbussen, die gelet op de aard van het wegdek, geenszins ingeperkt worden qua snelheid.

(...)

Zonder onze wetenschap worden onze kinderen ineens blootgesteld aan gevaarlijke verkeerssituaties. Derhalve begrijp ik als ouder van drie kleine kinderen op geen enkele wijze hoe de verkeerspolitie op deze onverantwoordelijke wijze heeft kunnen handelen. Indien dit had geleid tot ernstige ongelukken dan zou het zeer wel voor de hand liggen om u als bestuurder van ernstige onzorgvuldigheid en nalatigheid te betichten en zo mogelijk te vervolgen.

Bovendien is de A-laan absoluut niet berekend op het zwaar vrachtverkeer. Door het openstellen van de A-laan van afgelopen dinsdag zijn vernielingen aangericht aan trottoir en aan de vaste palen van de afsluiting. Daarnaast staat de A-laan toe dat voertuigen hoge snelheid kunnen maken, hetgeen het risico op ongelukken nog eens verhoogt.

Het openstellen van de A-laan voor alle verkeer door de verkeerspolitie kan voorts niet als incident aangemerkt worden daar dit in het nabije verleden bij verkeersstagnaties (bijvoorbeeld twee maal ten tijde van de reconstructie van de B-laan in het voorjaar) ook al is gebeurd.

Ik verzoek u deze onverantwoordelijke handelswijze te onderzoeken en mij te laten weten door wie en op welke gronden besloten is om het verkeersbesluit van B en W (tijdelijk) te negeren en welke maatregelen u gaat nemen of beter welke maatregelen u reeds heeft genomen om herhaling uit te sluiten respectievelijk te voorkomen."

3. De chef van het district Eemland Zuid deelde verzoeker in reactie op zijn klacht van 15 juni 2000 bij brief van 29 juni 2000 onder meer het volgende mee:

"Op 13 en 14 juni 2000 zijn op de D-laan in Amersfoort, tussen de F-laan en de B-laan werkzaamheden verricht, waarbij het noodzakelijk was dit weggedeelte geheel voor het verkeer af te sluiten. Deze werkzaamheden werden in opdracht van de gemeente Amersfoort verricht.

Aangezien genoemd weggedeelte een belangrijke verkeersader is, werd tevoren een omleidingroute ontwikkeld welke de weggebruikers op ruime afstand voor de afsluiting op de hoogte bracht van alternatieve routes. Zo werd verkeer, komende vanuit de richting S-Rotonde via de U-weg, E-laan en K-laan geleid. Eén en ander was door middel van aanduidingsborden op voldoende duidelijke wijze kenbaar gemaakt.

In de ochtenduren van 13 juni 2000 kwamen bij de politie diverse meldingen binnen van verkeersdeelnemers en omwonenden dat in de A-laan een stagnatie ontstond van voertuigen, waarvan de bestuurders zich kennelijk niet stoorden aan de omleidingroute, waarbij zij zich vastredden aan het eind van de A-laan alwaar een fysieke afsluiting in de vorm van paaltjes de doorgang onmogelijk maakte.

Aangezien zich tussen de voertuigen vrachtverkeer bevond dat niet in staat was achteruit te rijden dan wel te keren is door het ter plaatse gestuurde politiepersoneel besloten de fysieke afsluiting van de A-laan tijdelijk te verwijderen.

Op grond van artikel 38 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) (zie Achtergrond; N.o.) zijn de met verkeersregeling belaste ambtenaren (i.c. de ter plaatse gekomen politiemensen) bevoegd, indien in onvoorziene omstandigheden de afwikkeling van het verkeer zulks noodzakelijk maakt, maatregelen uit te voeren (i.c. het tijdelijk verwijderen van genoemde fysieke afsluiting).

Nadat genoemde maatregel was genomen is de gemeente, zijnde de beheerder van genoemde weg, van de genomen maatregel in kennis gesteld zoals voorgeschreven in artikel 36 van het BABW (zie Achtergrond; N.o.).

Gezien bovenstaande ben ik van mening dat in genoemde situatie voldaan is aan alle wettelijke voorschriften."

4. Bij brief van 1 augustus 2000 reageerde verzoeker onder meer als volgt op de brief van de districtschef van 29 juni 2000:

"Evenwel vind ik, dat u, in uw antwoord, niet ingaat op mijn klachten inzake de plotseling grote verkeersrisico's waaraan de wijkbewoners en andere weggebruikers, gedurende de dag, bloot hebben gestaan ten gevolge van uw handelswijze. Dit versterkt onze vrees dat u een volgende keer op gelijke wijze zal handelen en dat de bewoners van onze wijk wederom plotsklaps met gevaarlijke verkeerssituaties en grote overlast geconfronteerd worden.

Voorts komt mij een beroep op de wet als enige verweer op klachten met betrekking tot ondoordacht en onverantwoord politieoptreden als bijzonder ambtelijk over. Met alleen een beroep op (specifieke) wettelijke voorschriften kunt u zich niet aan uw verantwoordelijkheid ten aanzien van de verkeersveiligheid onttrekken.

Inzake uw feitelijk relaas komt het mij als erg onwaarschijnlijk voor, dat de vrachtwagens in kwestie niet achteruit zouden kunnen rijden. De file die was ontstaan had eenvoudig opgelost kunnen worden door het achterste verkeer via de zijstraten (bijvoorbeeld de N-laan) terug te leiden naar de D-laan. Vervolgens hadden de drie vrachtwagens in het doodlopende deel achteruit kunnen rijden tot de eerste zijstraat. In dit geval hadden verdere maatregelen achterwege kunnen blijven. Een berisping of bekeuring van de betrokken chauffeurs had meer voor de hand gelegen. Met het oog op uw actieve hulp inzake het slechten van wegafsluitingen, lijkt het er meer op dat u chauffeurs van zeer zware vrachtwagens of opleggers aanmoedigt een woonwijk (zonder doorgaande wegen) in te rijden.

Zoals u in uw antwoord aangeeft, heeft u inderdaad de wettelijke bevoegdheid tot het treffen van dergelijke maatregelen. Ik vraag mij hierbij af of er wel voldoende dwingende noodzaak (zie art. 34 BABW)(zie Achtergrond; N.o.) aanwezig was om gebruik te maken van deze bijzondere bevoegdheid mede gelet op het feit dat er ook alternatieven voor handen waren om de verkeersstagnatie op te heffen.

Evenwel betekent dit geenszins een carte blanche. Mijns inziens komt de door u gebezigde handelwijze voornamelijk voort uit gemakszucht. U verwijdert een paaltje en vervolgens stelt u de wegbeheerder op de hoogte. De desbetreffende politieambtenaren hadden natuurlijk het paaltje ook direct kunnen terugzetten nadat de vrachtwagens gepasseerd waren. In dat geval had de onveilige verkeerssituatie op de A-laan slechts enkele minuten geduurd.

Indien de wegbeheerder de A-laan als omleidingroute had gewild dan had de wegbeheerder dit wel zodanig met omleidingsborden aangegeven. In uw feitenrelaas geeft u aan dat dit juist niet het geval was. Het is veeleer, gelet op de tekst van het onderhavige verkeersbesluit tot afsluiting van de A-laan, waarin ook u bent gekend, dat de wegbeheerder juist niet de A-laan als alternatieve route voor de D-laan wilde. Door de fysieke afsluiting ongedaan te maken en het (vracht)verkeer af te handelen via de A-laan heeft u precies het tegenovergestelde bereikt dan wat de wegbeheerder beoogde. Derhalve heeft u met uw optreden - willens en wetens - het verkeersbeleid van de wegbeheerder doorkruist."

#### B. Standpunt verzoeker

1. Het standpunt van verzoeker staat samengevat weergegeven onder Klacht.
2. Bij zijn verzoekschrift voegde verzoeker onder meer een besluit tot afsluiting van de A-laan voor motorvoertuigen van het college van burgemeester en wethouders van Amersfoort van 8 september 1998. In dit besluit wordt onder meer overwogen dat de A-laan niet is uitgerust om sluipverkeer in verband met wegwerkzaamheden aan nabijgelegen straten te verwerken.

#### C. Standpunt KOrPSbeheerder

1. De beheerder van het regionale politiekorps Utrecht nam op 2 november 2000 onder meer het volgende standpunt in:

"Zoals al in de brief van mij aan de heer E. (verzoeker; N.o.) is vermeld (zie hiervóór, onder **A.3.**; N.o.), werd naar aanleiding van diverse meldingen op 13 juni 2000 omstreeks 11.00 uur, een surveillance-auto van de politie gedirigeerd naar de A-laan te Amersfoort. Daar was een aantal vrachtauto's dat niet meer verder kon. Uit het relaas van de ter plaatse geweest zijnde politieambtenaren, blijkt dat het voor de genoemde vrachtauto's onmogelijk was te keren, dan wel achteruitrijdend een andere route te kiezen. Het door de heer E.



genoemde alternatief, namelijk via de N-laan, is door de politiemensen bekeken, doch was geen alternatief, aangezien in deze route dusdanige bochten zitten dat genoemde vrachtauto's in de bochten vast zouden komen te zitten. Overigens zijn de wegen tussen de D-laan en de A-laan eveneens autoluw, zodat er een gelijke situatie zou zijn ontstaan als in de A-laan te Amersfoort. De ter plaatse aanwezige agenten zijn vervolgens naar de aannemer ter plaatse geweest en hebben vastgesteld, dat de wegafzetting van de D-laan die bewuste dag 13 juni 2000 tot aan 16.00 uur zou duren.

In verband met vorenstaande werd in opdracht van de politie aan het einde van de A-laan een paal verwijderd. Hierdoor was het mogelijk om de stagnatie die was ontstaan op te heffen. Gezien de beperkte duur van de werkzaamheden - 5 uur - werd besloten om deze paal zolang weg te laten, zodat er zich geen verdere stagnaties voor zouden doen. De paal is op 13 juni 2000, rond 16.00 uur weer teruggeplaatst. Het opnieuw plaatsen van het paaltje, zou ongetwijfeld weer hebben geleid tot opstoppingen in de A-laan te Amersfoort.

Ik merk nog op dat de verkeersintensiteit op de D-laan normaal gesproken erg groot is. Kennelijk waren er voor diverse bestuurders enige onduidelijkheden in de omleidingroute die was ingesteld door de wegbeheerder en reden zij zich vast op de afzetting van de D-laan te Amersfoort. Het keren met een vrachtauto voor de afzetting is fysiek haast onmogelijk en schept ook gevaarlijke verkeerssituaties. Een eventuele volledige fysieke afsluiting van de A-laan ter hoogte van de D-laan was daarom ook geen alternatief.

De wegbeheerder heeft zeker niet bedoeld de A-laan als omleidingroute te gebruiken. De straat zou absoluut de normale verkeersintensiteit van de D-laan niet kunnen verwerken. Kennelijk door onduidelijke afzettingen raakte een klein deel van het normale verkeer vast en kwam zodoende in de A-laan uit. Aangezien door elk ander alternatief een ander probleem werd geschapen, is voor de duur van 5 uur de paal bij de A-laan verwijderd. Deze laan is autoluw, maar ook in de normale situatie maakt rijdend verkeer gebruik van deze straat.

Nadat het paaltje was verwijderd konden de vrachtauto's en het overig verkeer doorrijden in de richting van de D-laan te Amersfoort. De ter plaatse aanwezige politiemensen hebben gekeken hoe de verkeersstroom zich ontwikkelde. Dit leverde volgens deze politiemensen geen extreem onveilige verkeerssituaties op, zodat een nadere begeleiding niet noodzakelijk werd geacht. Ook zijn er die dag voor zover bekend geen telefoontjes meer geweest over de A-laan in verband met de verkeersintensiteit. Er is geen controle meer uitgevoerd tussen het tijdstip van het weghalen van de bewuste paal en het weer plaatsen van de bewuste paal.

De argumenten van de heer E. voor deze specifieke situatie onderschrijf ik. In dit geval is rond 11.00 uur geconstateerd dat er geen sprake was van een onveilige verkeerssituatie. Uitgaande van het feit dat een bepaalde autoluwe straat door schoolgaande kinderen wordt gebruikt, was het beter geweest de situatie nogmaals te bekijken op tijden dat het

voor de hand ligt dat de situatie onveilig zou kunnen zijn."

2. Na een telefonisch verzoek daartoe van de Nationale ombudsman, vulde de korpsbeheerder haar standpunt bij brief van 1 december 2000 onder meer als volgt aan met een oordeel over de klacht:

"Hierbij ga ik uit van voldoende capaciteit binnen het betreffende district. Gezien de in werkelijkheid beschikbare menskracht ben ik van oordeel dat de klacht van de heer E. gedeeltelijk gegrond is."

#### D. Reactie verzoeker

Verzoeker reageerde op 6 januari 2001 onder meer als volgt op het standpunt van de beheerder van het regionale politiekorps Utrecht:

"Uit de reactie van de korpsbeheerder is op te maken dat de politie de A-laan op 13 juni 2000 omstreeks 11.00 (uur; N.o.) heeft opengesteld voor doorgaand verkeer in verband met een stremming door wegwerkzaamheden aan de D-laan. De politie heeft de openstelling gedurende een periode van 5 uur laten bestaan met het oog op voorkomen van mogelijk nieuwe opstoppingen. Deze handelwijze is in strijd met het verkeersbesluit (...) van 8 september 1998 van B en W (burgemeester en wethouders; N.o.) van Amersfoort (zie hiervóór, onder **B.2.**; N.o.). Dit verkeersbesluit staat alleen incidentele openstelling toe voor openbare hulpdiensten en dergelijke en niet voor gewoon doorgaand verkeer zoals in het onderhavige geval.

Artikel 38 BABW (zie Achtergrond; N.o.) geeft de politie de bijzondere bevoegdheid om, indien (in; N.o.) onvoorziene omstandigheden de afwikkeling van het verkeer zulks noodzakelijk maakt, maatregelen, zoals het openstellen van een afgesloten weg, uit te voeren. Overigens geldt deze bevoegdheid slechts voor ten hoogste drie uren.

De situatie, zoals de politie die om 11.00 (uur; N.o.) aantrof, kan wellicht aangemerkt worden als een hierboven genoemde onvoorziene omstandigheid waardoor een kortstondige openstelling van de A-laan mogelijk gerechtvaardigd zou kunnen zijn. Hoewel ik van mening blijf dat alternatieven niet in voldoende mate zijn onderzocht en dat deze bevoegdheid terughoudend en slechts in uiterste noodzaak aangewend zou mogen worden.

Echter er kan, indien van tevoren al rekening wordt gehouden met nieuwe opstoppingen (in de laatste zin van de derde alinea schrijft de korpsbeheerder immers: 'Het opnieuw plaatsen van het paaltje, zou ongetwijfeld weer hebben geleid tot opstoppingen in de A-laan te Amersfoort'), niet gezegd worden dat deze nieuwe opstoppingen onvoorzien waren. Derhalve kan voor het openstellen van de A-laan, anders dan kortstondig op 13 juni 2000 omstreeks 11.00 uur, in artikel 37 BABW (zie Achtergrond; N.o.) geen rechtvaardiging worden gevonden. Geconcludeerd moet derhalve worden dat het

openstellen van de A-laan door de politie voor een periode van vijf uren onrechtmatig is geweest.

Overigens laat dit onverlet dat op grond van behoorlijk bestuur de gebruikmaking van een bijzondere bevoegdheid niet langer dan strikt noodzakelijk zou mogen geschieden.

Daarnaast, zo blijkt uit de reactie van de korpsbeheerder, waren onduidelijke afzettingen de oorzaak dat een klein deel van het normale verkeer vast kwam te zitten en zodoende uitkwam op de A-laan. Ik bestrijd ten stelligste dat dit een klein deel van het normale verkeer was. Gedurende de openstelling van de A-laan was er sprake van een continue verkeersstroom van personenauto's en vrachtwagens. Dit was overduidelijk niet een klein deel van de normale verkeersstroom. Dit was de verkeersstroom die zich normaliter over de D-laan afgewikkeld zou hebben.

Ik constateer voorts dat er geen enkele poging door de politie is ondernomen om eventuele onduidelijkheden in de aangegeven omleidingroute weg te nemen. Het wegnemen van kennelijke onduidelijkheden in bijvoorbeeld omleidingborden of onduidelijke afzettingen (oplossen van problemen aan de bron) ligt toch meer voor de hand om stremmingen te voorkomen dan eigenhandig omleidingroutes door woonwijken te creëren (onbehoorlijk bestuur).

Overigens wijkt de korpsbeheerder hiermee af van de opvatting van de districtschef van het district Eemland Zuid. De districtschef is de mening toegedaan dat de omleidingroute wel duidelijk was aangegeven en dat er bestuurders waren die zich kennelijk niet stoorden aan de omleidingroute (...) (zie hiervóór, onder **A.3.**; N.o.). In dit geval zou dit veeleer moeten leiden tot het aanspreken van de desbetreffende verkeersdeelnemers op hun verkeersgedrag dan dat dat zou moeten leiden tot het instellen van een kennelijk door de verkeersdeelnemer gewenste kortere omleidingroute door de politie. In het laatste geval zou zelfs geconcludeerd moeten worden dat de politie misbruik heeft gemaakt van haar bijzondere bevoegdheid.

Tenslotte vind ik een beroep (...) door de korpsbeheerder op mogelijkerwijs onvoldoende aanwezige capaciteit binnen het politiekorps als grond voor het aanwenden van een bijzondere bevoegdheid respectievelijk niet de vereiste zorgvuldigheid hanteren, niet getuigen van een grote mate van bestuurlijke verantwoordelijkheid."

#### E. Reactie korpsbeheerder

1. Bij brief van 14 maart 2001 reageerde de beheerder van het regionale politiekorps Utrecht onder meer als volgt op de reactie van verzoeker:

"Artikel 38 BABW (zie Achtergrond; N.o.) geeft de politie de bevoegdheid, indien (in; N.o.) onvoorziene omstandigheden de afwikkeling van het verkeer zulks noodzakelijk maakt, voor ten hoogste drie uren maatregelen uit te voeren zonder dat kennisgeving aan het

bevoegd gezag hoeft te geschieden (i.c. de wegbeheerder > de gemeente).

Geschiedt de maatregel voor langere tijd dan is artikel 36 (BABW, zie Achtergrond; N.o.) van overeenkomstige toepassing.

Artikel 36 BABW stelt dat, indien tot het tijdelijk instellen van een maatregel is overgegaan, van dat feit zo spoedig mogelijk wordt kennisgegeven aan het bevoegd gezag dat de tijdelijke maatregel ongedaan kan maken.

In onderhavige situatie hebben de politieambtenaren, welke de tijdelijke maatregel hebben genomen, onmiddellijk na het nemen van die tijdelijke maatregel de wegbeheerder, zijnde het bevoegd gezag, in kennis gesteld. Hiermee werd voldaan aan het gestelde in artikel 36 BABW.

De tijdelijke maatregel werd vervolgens na vijf uren door of in opdracht van de wegbeheerder ongedaan gemaakt.

Met het in kennis stellen van de wegbeheerder van de tijdelijke maatregel werd de verantwoordelijkheid voor de situatie ter plaatse in handen gegeven van de wegbeheerder. Deze had tot eerder ongedaan maken van de tijdelijke maatregel kunnen besluiten, al dan niet door aanpassing van de omleidingborden.

In onderhavige situatie hebben de politieambtenaren werkzaam bij de afdeling Noodhulp besloten de plotseling opdoemende stremming ongedaan te maken door het nemen van de tijdelijke maatregel en het in kennis stellen van de wegbeheerder. Het wegnemen van eventuele onduidelijkheden in omleidingen of afzettingen mag niet worden aangemerkt als een taak voor noodhulpmedewerkers, immers zij treden op teneinde 'eerste hulp te verlenen' en dragen werkzaamheden vervolgens over. Dit is in onderhavige situatie ook gebeurd."

2. Na een telefonisch verzoek daartoe van de Nationale ombudsman, vulde de korpsbeheerder haar reactie bij brief van 25 juni 2001 onder meer als volgt aan:

"De ter plaatse aanwezige noodhulpeenheid heeft telefonisch contact opgenomen met de verkeerscoördinator, de heer A. De heer A. heeft vervolgens telefonisch contact opgenomen met de heer K. van de gemeente Amersfoort.

Tevens blijkt uit het onderzoek dat in opdracht van de heer K., gemeente Amersfoort, het betreffende paaltje door medewerkers van de noodhulp is teruggeplaatst.

Helaas is niet vastgelegd op welke tijdstippen er telefonisch contact met de gemeente Amersfoort heeft plaatsgevonden. Ook de inhoud van de gesprekken met de heer K. zijn niet schriftelijk vastgelegd. Ondanks het ontbreken van bewijzen heeft er overleg met de wegbeheerder plaatsgevonden en zijn in overleg met de wegbeheerder de nodige

maatregelen getroffen."

## Achtergrond

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)

### Artikel 34

"Door het bevoegd gezag dan wel door het openbaar lichaam, dat het beheer heeft over een weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, door de eigenaar van de weg kunnen in de hierna genoemde omstandigheden en voor de duur van die omstandigheden verkeerstekens als bedoeld in artikel 12, worden geplaatst alsmede maatregelen als bedoeld in artikel 15, tweede lid, van de wet, worden uitgevoerd:

- a. ingeval van de uitvoering van werken, opdooi, de doorweekte toestand van een weg of weggedeelte, dreigend gevaar of andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard;
- b. ingeval van een door het wegverkeer veroorzaakte ernstige aantasting van voorbijgaande aard van de in het tweede lid, onder a, van artikel 2 van de wet genoemde belangen."

### Artikel 36

"Van het voornemen tot tijdelijke plaatsing van verkeerstekens en tot het tijdelijk uitvoeren van maatregelen of, indien hiertoe reeds is overgegaan, van dat feit wordt zo spoedig mogelijk kennis gegeven aan het bevoegd gezag dat de tijdelijke plaatsing of de tijdelijke maatregel ongedaan kan maken. De kennisgeving kan achterwege blijven voor zover dit gezag dit heeft bepaald."

### Artikel 37

"In afwijking van artikel 35 geschieden de tijdelijke plaatsing en de tijdelijke maatregel krachtens een verkeersbesluit indien de omstandigheden die tot de tijdelijke plaatsing of tot de tijdelijke maatregel leiden van langere duur zijn dan vier maanden dan wel zich regelmatig voordoen. Paragraaf 6 is alsdan van toepassing."

### Artikel 38

"De met verkeersregeling belaste ambtenaren, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak, en de buitengewone opsporingsambtenaren van de Rijksverkeersinspectie, kunnen ten behoeve van verkeerscontroles en, indien in onvoorziene omstandigheden de afwikkeling van het verkeer zulks noodzakelijk maakt, voor ten hoogste drie uren verkeerstekens plaatsen en maatregelen uitvoeren zonder dat kennisgeving aan het

bevoegd gezag behoeft te geschieden. Geschiedt de plaatsing of maatregel voor langere tijd, dan is artikel 36 van overeenkomstige toepassing."