



# Rapport

**Datum: 31 maart 1999**

**Rapportnummer: 1999/136**

## Klacht

Op 18 november 1997 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw S. te Leiden, met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Hollands Midden te Leiden. Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Hollands Midden (de burgemeester van Leiden), werd een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoekster verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoekster klaagt erover dat het regionale politiekorps Hollands Midden onvoldoende actie heeft ondernomen naar aanleiding van door haar respectievelijk haar echtgenoot sedert medio 1996 gedane meldingen van parkeeroverlast. Met name klaagt zij erover dat de politie niet, of niet adequaat, heeft gereageerd op meldingen van hinderlijk geparkeerde auto's voor verzoeksters uitrit met invalidenbord.

## Achtergrond

Zie **BIJLAGE**.

## Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de beheerder van het regionale politiekorps Hollands Midden verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Vervolgens werd verzoekster in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren. Tevens werd de beheerder van het regionale politiekorps en verzoekster een aantal specifieke vragen gesteld. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. Verzoekster gaf binnen de gestelde termijn geen reactie. De reactie van de beheerder van het regionale politiekorps Hollands Midden gaf geen aanleiding het verslag te wijzigen of aan te vullen.

**BEVINDINGEN** De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

### A. De feiten

1. Verzoekster is woonachtig te Leiden. Zij is gehandicapt.

Omstreeks 1992 heeft verzoekster voor haar woning een invalidenparkeerplaats toegewezen gekregen van de wegbeheerder, de gemeente Leiden. Deze parkeerplaats is herkenbaar door een kruis op de weg, waarbij een zogenaamd invaliden-parkeerbord is geplaatst met hierop het kenteken van verzoeksters auto. Aan beide zijden van het kruis dat de parkeerplaats markeert is eveneens een kruis op de weg geplaatst, dat een kleiner vak markeert. Feitelijk bestaat de invalidenparkeerplaats hierdoor uit drie vakken: een groot vlak in het midden, geflankeerd door twee kleinere vakken. De totale breedte van de door de drie kruisen aangeduide vlakken bedraagt 4.61 meter.

2. De parkeerplaats bevindt zich voor een uitrit, grenzend aan verzoeksters tuin. Op het hek dat verzoeksters tuin afscheidt van de uitrit is een bord geplaatst met onderschrift "uitrit vrij laten". Een schets van de situatie ter plaatse is opgenomen in de bijlage onder 3.

### **B. Standpunt verzoekster**

1. Verzoekster parkeert haar auto niet op de door de drie kruisen afgescheiden vakken, maar op haar eigen terrein gelegen achter het hek. Zij gebruikt de (eveneens als uitrit gemarkeerde) invalidenparkeerplaats als uitrit. Er parkeren regelmatig auto's nabij of (ten dele) op de uitrit voor verzoeksters woning. Verzoekster ondervindt overlast van deze auto's. Het betreft hier veelal auto's die met de wielen weliswaar buiten de door de kruisen aangegeven vakken staan, maar waarvan de voor- of achterzijde van de auto overhelt over één van de vlakken. Feitelijk ontstaat hierdoor de situatie dat verzoekster niet optimaal gebruik kan maken van de door de kruisen afgescheiden vakken. Dit betekent voor haar dat zij hinder ondervindt bij het uitrijden via haar uitrit. Soms is deze hinder zelfs zodanig ernstig, dat zij niet met haar auto langs de geparkeerde auto's kan rijden. Zij is dan genoodzaakt haar auto te laten staan, en gebruik te maken van taxivervoer. Dit betekent voor haar, met name gezien haar handicap, een zeer ongewenste situatie.

2. Verzoekster heeft regelmatig bij het regionale politiekorps Hollands Midden melding gedaan van de parkeeroverlast. Zij deed daarbij ook geregeld het verzoek om de auto's die de parkeeroverlast veroorzaakten, te verwijderen. De politieambtenaren reageerden hier in het algemeen echter afwijzend op, en gaven haar te verstaan dat de parkeeroverlast dermate gering was, dat de auto's niet behoeften te worden weggesleept. De auto's stonden immers maar een klein stukje over de uitrit, en volgens de politieambtenaren kon verzoekster gemakkelijk de rijweg oprijden.

### **C. Standpunt beheerder regionale politiekorps Hollands Midden**

1. De beheerder van het regionale politiekorps Hollands Midden zond de Nationale ombudsman op 10 februari 1998 zijn reactie op de klacht. Hij bracht naar voren dat de medewerkers van het district Leiden-Voorschoten voldoende actie hebben ondernomen naar aanleiding van de van verzoekster of haar echtgenoot ontvangen meldingen van parkeeroverlast. Hij verwees ter zake naar de bij zijn brief gevoegde mutaties en overige stukken. Hieruit komt naar voren dat verzoekster in de periode juni 1996 oktober 1997 verschillende malen assistentie had gevraagd bij de politie wanneer naar haar mening de uitrit was versperd, en zij met haar auto niet de uitrit kon gebruiken. Uit de mutaties komt naar voren dat geregeld contact is geweest tussen verzoekster of haar echtgenoot en de politie over de parkeerproblematiek. Niet komt uit de mutaties naar voren dat de politie op enig moment tot wegslepen van auto's is overgegaan.

2. Ook deelde de korpsbeheerder mee dat in Leiden een wegsleepregeling van kracht is, waarin onder meer is geregeld dat verwijdering van een voertuig plaatsvindt ingeval een voertuig is geparkeerd voor een uitrit, een en ander mits het belang van de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer, dan wel het vrijhouden van plaatsen bestemd voor het voertuig van een invalide dit noodzakelijk maakt. De korpsbeheerder merkte op dat de

toelichting hierover het volgende inhoudt:

"Indien de ambtenaar in bovenstaande gevallen van oordeel is dat het belang van de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer, dan wel het vrijhouden van plaatsen, bestemd voor het voertuig van een invalide, de verwijdering van het voertuig noodzakelijk maakt, is de burgemeester bevoegd dat voertuig naar een door hem aangewezen plaats te doen overbrengen en in bewaring te doen stellen. De in de genoemde artikelen aangegeven bevoegdheid heeft, formeel beschouwd, een ruime werksfeer. Op grond van artikel 173 Wegenverkeerswet 1994 en Besluit wegslepen van voertuigen wordt echter door de burgemeester, na overleg met de officier van justitie, bepaald in welke gevallen en op welke wijze de bevoegdheid mag worden toegepast. De betreffende politieambtenaar zal dus steeds moeten bezien of aan de gestelde criteria wordt voldaan en tot verwijdering van het voertuig worden overgegaan".

3. De korpsbeheerder stelde dat zowel de gemeente als de politie de

afgelopen jaren steeds adequaat hadden gereageerd op verzoeken van mevrouw S. (verzoekster: N.o.).

4.1. Hij tekende aan dat verzoekster haar auto normaal gesproken naast haar woning op haar eigen terrein parkeert. De uitrit komt uit op een parallelweg. Er is hier sprake van een uitrit-constructie. Op het toegangshek van de plaats waar verzoekster haar auto parkeert is een verkleind bord E 1 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) met onderschrijf "uitrit vrij laten" bevestigd. Daarnaast zijn er op het wegdek kruisen aangebracht om de uitrit voor andere weggebruikers te benadrukken. Tevens is er een bord model E 6 van genoemde bijlage aan het begin van de uitrit geplaatst met een onderbord vermeldende het kenteken van de auto van verzoekster. (Zie voor een weergave van de verkeersborden de bijlage onder 4).

4.2. De korpsbeheerder bracht naar voren dat deze combinatie, gelet op de bepalingen in de verkeerswetgeving, oneigenlijk is. Indien verzoekster immers haar auto parkeert op de invaliden-parkeerplaats, dan is zij formeel in overtreding, omdat de auto dan voor een uitrit staat geparkeerd. Dat dit haar eigen uitrit betreft is hierbij niet van belang. De korpsbeheerder tekende aan dat de districtelijke verkeersadviseur actie zou ondernemen in de richting van de gemeente Leiden (als de wegbeheerder in dit geval verantwoordelijk) om genoemde situatie qua aanduiding te verbeteren.

4.3. De korpsbeheerder merkte daarnaast op, dat er naar zijn mening voldoende ruimte is. Hij tekende aan dat de breedte van het hek ongeveer 2.20 meter bedraagt. De uitrit is ongeveer 4.50 meter breed en de wegbreedte bedraagt ongeveer 6.00 meter. Uitgaande van een gemiddelde breedte van een personenauto van ongeveer 1.60 meter achtte hij de situatie voldoende ruim om genoemde uitrit zonder problemen in- en uit te rijden, zelfs indien er geparkeerde auto's aanwezig zijn, die met een stukje bumper boven het vak met de daarin aangebrachte kruisen staan.

5. De korpsbeheerder merkte hierover nog op dat de interne instructie behorende bij de wegslepregeling inhoudt, dat de betrokken ambtenaar van oordeel moet zijn dat de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer de verwijdering van een voertuig

noodzakelijk moet maken. Deze ambtenaar zal zelfstandig moeten bezien of er sprake is van een wegsleepwaardige situatie. Is hiervan geen sprake, dan kan er niet worden weggesleept en kan worden volstaan met het opmaken van een proces-verbaal/beschikking. Er is geen voorschrift wanneer in welke gevallen er proces-verbaal wordt opgemaakt. Deze beoordeling ligt bij de individuele politie-medewerker. In de praktijk betekent dit in de onderhavige situatie dat er werkelijk sprake moet zijn van belemmering bij het in- of

uitrijden van verzoekster. Staan auto's slechts met hun bumper boven het afgebakende uitrit-vak, dan zal er in de regel niet worden opgetreden. Ook als er sprake is van parkeren tot 75 cm boven het uitrit-vak, is het moeilijk te bepalen of er in zo'n geval verbaliserend dient te worden opgetreden. Naar de mening van de korpsbeheerder dient te worden bekeken of verzoekster op een redelijke wijze haar inrit in - of uit kan rijden. In deze situatie blijft er een ruimte over van 3.75 meter. De korpsbeheerder achtte dit voldoende ruimte om zonder problemen de inrit in en uit te rijden.

6. De korpsbeheerder merkte nog op dat, gelet op de grote hoeveelheid aanvragen voor politie-inzet in Hollands Midden, waaronder district Leiden-Voorschoten, de politie werkt met het stellen van prioriteiten. Komt een aanvraag voor hulp of anderszins bij de politie binnen, wordt aan de aanvraag een prioriteitscode gegeven. Zo krijgen ernstige branden, aanrijdingen met letsel enz. prioriteit 1. Een parkeerprobleem zoals in het geval dat verzoekster niet uit haar uitrit kan rijden krijgt, afhankelijk van de hoeveelheid aanvragen en afhankelijk van het beschikbare aantal medewerkers, prioriteit 2 of 3. Gebruikelijk is dat de centralist aan de aanvrager vraagt wat er aan de hand is. Is het spoedeisend dan krijgt de aanvraag prioriteit 2 en anders 3. Zowel bij prioriteit 2 als 3 is het mogelijk dat er rekening dient te worden gehouden met een wachttijd.

#### **D. Reactie verzoekster**

1. Verzoekster werd in de gelegenheid gesteld om een reactie te geven op de brief van de beheerder van het regionale politiekorps Hollands Midden. Ook werd haar een aantal vragen, onder meer betrekking hebbend op de omvang van haar auto, gesteld. In een brief van 14 maart 1998 deelde zij mee dat de breedte van haar auto (zonder spiegels) 1.60 meter bedraagt, en de lengte 4.40 meter. De breedte van het garagepad is 2.40 meter. De breedte van de drie kruisen die samen de uitrit vormen is 4.61 meter, waarvan 4.20 meter effectief kan worden gebruikt, in verband met een op het trottoir geplaatste lantaarnpaal. Het middelste kruis heeft een breedte van 3.67 meter, het kruis aan de zijde van de lantaarnpaal heeft een breedte van 0.67 meter, het andere kruis een breedte van 1.07 meter. Zij gaf aan dat zij onder meer als gevolg van haar handicap onvoldoende ruimte had om in- en uit te rijden wanneer haar uitrit (deels) was versperd: dat was juist de reden dat zij in die gevallen de politie om assistentie vroeg.

2. Verzoekster legde een aantal foto's over waarop de situatie ter plaatse is te zien. Deze foto's zijn opgenomen in de bijlage onder 5.

### **E. Nadere reactie korpsbeheerder**

1. De korpsbeheerder werd de gelegenheid geboden om een reactie te geven op verzoeksters brief van 14 maart 1998. Tevens werd de korpsbeheerder gevraagd om aan te geven of hij op de door verzoekster overgelegde foto's situaties aantrof die aanleiding gaven tot politieoptreden.
2. De korpsbeheerder antwoordde in een brief van 23 april 1998 dat op de door verzoekster overgelegde foto's geen situatie was aangetroffen, die zijns inziens tot onmiddellijk repressief optreden aanleiding hoeft te geven. De geloofwaardigheid van de politie zou naar de mening van de korpsbeheerder dan in het geding zijn ten opzichte van deze weggebruikers. Op de foto's is te zien, dat de betreffende voertuigen niet met de wielen op het voor de uitrit aangebrachte kruis stonden geparkeerd. Zoals uit de foto's naar voren kwam, bleef er voldoende ruimte om de uitrit normaal in en uit te rijden. aldus de korpsbeheerder. Hij merkte op dat verzoekster in haar brief aangaf dat de breedte van het hek van haar uitrit 2,40 m bedraagt en haar auto 1,60 m breed is. Het aangebrachte kruis is ruimer dan de breedte van haar uitrit en is op de foto's vrij.
3. De korpsbeheerder merkte voorts op, dat uit hetgeen hij hierboven had gesteld, mocht blijken, dat indien het in- of uitrijden geen belemmering oplevert, het repressieve optreden achterwege blijft. Indie gevallen, waarbij politieambtenaren ter plaatse waren geweest, was dat kennelijk ook zo door hen beoordeeld. In dit verband verwees de korpsbeheerder nog naar artikel 170 van de Wegenverkeerswet 1994 en de memorie van toelichting op dat artikel, handelende over de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer dan wel het vrijhouden van plaatsen bestemd voor het voertuig van een invalide.

### **Beoordeling**

1. Verzoekster klaagt erover dat het regionale politiekorps Hollands Midden onvoldoende actie heeft ondernomen naar aanleiding van door haar respectievelijk haar echtgenoot sedert medio 1996 gedane meldingen van parkeeroverlast. Met name klaagt zij erover dat de politie niet, of niet adequaat, heeft gereageerd op meldingen van hinderlijk geparkeerde auto's voor verzoeksters uitrit met invalidenbord.
2. Verzoekster gebruikt de gecombineerde uitrit/invalidenparkeerplaats niet als parkeerplaats, maar als uitrit. Zij parkeert haar auto achter het hek, op haar eigen terrein. Onder meer als gevolg van haar handicap heeft zij onvoldoende ruimte om het hek in- en uit te rijden wanneer haar uitrit (deels) is versperd. In die gevallen vraagt zij de politie om assistentie.
3. Verzoekster heeft over een langere periode meerdere keren bij het regionale politiekorps Hollands Midden gemeld dat auto's het uitrit-vlak (ten dele) blokkeerden. Zij deed daarbij een aantal malen het verzoek om de op die wijze geparkeerde auto's te verwijderen. Uit de aan de Nationale ombudsman verstrekte informatie is gebleken dat de politie aandacht heeft besteed aan verzoeksters probleem, maar niet is overgegaan tot

wegslepen van de auto's die voor verzoekster hinder veroorzaakten. Het argument dat de politie hiertoe ter rechtvaardiging gebruikt, is dat verzoekster naar de mening van de politie voldoende ruimte heeft om haar uitrit in- en uit te rijden. In zijn commentaar aan de Nationale ombudsman onderstreepte de korpsbeheerder van het regionale politiekorps Hollands Midden deze zienswijze.

4. In artikel 170, eerste lid, van de WVV 1994 (het oude artikel 43a (zie **ACHTERGROND**, onder 1.)) wordt bepaald dat indien de opsporingsambtenaar van oordeel is dat het belang van de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer dan wel het vrijhouden van invalidenparkeerplaatsen de verwijdering van een voertuig noodzakelijk maakt, de burgemeester bevoegd is dat voertuig te laten wegslepen. Op grond van de bewoordingen van artikel 170, eerste lid WVV ligt de verantwoordelijkheid voor de beoordeling of een auto wegsleepwaardig is uitsluitend bij de desbetreffende opsporingsambtenaar, die deze beoordeling van geval tot geval zal moeten maken. Hem komt daarbij, gelet op de in de wet neergelegde open criteria, een zekere beoordelingsvrijheid toe. Wanneer het gaat om de beoordeling van de vraag of het vrijhouden van invalidenparkeerplaatsen wegslepen noodzakelijk maakt, zal in het algemeen vrij snel worden aangenomen dat dit het geval is. Een invalidenparkeerplaats is immers door de gemeentelijke overheid aangewezen in verband met verminderde validiteit van betrokkene(n). Inzo'n geval mag van de opsporingsambtenaar worden verwacht dat deze voldoende oog heeft voor het belang van mogelijke gebruikers dat een daartoe aangewezen invalidenparkeerplaats vrij blijft. In zoverre is onrechtmatig gebruik van een invalidenparkeerplaats van andere orde dan overige parkeerovertredingen.

5. De situatie voor verzoeksters woning is eigenaardig, en ook oneigenlijk. Voor verzoeksters woning bevindt zich een uitrit. Teneinde deze uitrit te markeren, is hier een invalidenparkeerplaats gesitueerd, die op de weg is gemarkeerd door middel van drie kruisen. Deze invalidenparkeerplaats is echter kennelijk niet bedoeld om ook

daadwerkelijk te worden gebruikt als parkeerplaats. Niet alleen het feit dat de parkeerplaats is gesitueerd op een uitrit leidt tot deze conclusie, ook de lengte van de vermeende parkeerplaats (teweten 4.61 meter) gezien in relatie tot de lengte van een gemiddelde personenauto, alsook tot de lengte van verzoeksters auto (4.40 meter), doet vermoeden dat de parkeerplaats niet als invalidenparkeerplaats is bedoeld.

6. Verzoekster klaagt er niet over dat de politie niet optreedt tegen parkeren op haar invalidenparkeerplaats. Haar klacht luidt dat de politie niet, of niet adequaat, heeft gereageerd op meldingen van hinderlijk geparkeerde auto's voor verzoeksters uitrit met invalidenbord.

7. De situatie ter plaatse zal dan ook in het navolgende niet worden gezien als betref het een invalidenparkeerplaats, maar als een uitrit. Ook parkeren voor een uitrit kan onder omstandigheden wegsleepwaardig zijn. Van belang daarbij is in hoeverre (ten dele) voor de uitrit geparkeerde auto's de gebruiker van de uitrit verhinderen om van deze uitrit gebruik te maken.

8. In de situatie voor verzoeksters woning wordt de uitrit gemarkeerd door drie kruisen. De

breedte van de uitrit bedraagt 4.61 meter. Het middelste kruisingsvlak heeft een breedte van 3.67 meter. Wanneer er auto's ten dele op één van de door de andere kruisen gemarkeerde vakken parkeren (zoals bijvoorbeeld te zien is op de foto's weergegeven in de bijlage onder 5), resteert er een breedte van in ieder geval 3.67 meter, de breedte van het middelste (vrije) kruisingsvlak. Deze breedte moet voldoende worden geacht om de uitrit als zodanig te kunnen gebruiken. Dit geldt ook wanneer hierbij de lengte van verzoeksters auto in aanmerking wordt genomen, alsmede de breedte van de rijbaan ter plaatse (6.50 meter). Er bestond voor de politie in redelijkheid dan ook geen aanleiding om naar aanleiding van de meldingen repressief op te treden en over te gaan tot het wegslepen van de auto's die ten dele voor de uitrit waren geparkeerd.

9. De Nationale ombudsman heeft er begrip voor dat verzoekster als gevolg van haar handicap kennelijk moeite ondervindt bij het weggrijden van de uitrit als deze door haar als te smal wordt ervaren. Bij een objectieve beoordeling van de situatie ter plaatse is dit echter niet toereikend als grondslag om te concluderen tot wegsleepwaardigheid van auto's als deze staan geparkeerd zoals aangegeven op de foto's in bijlage 5. De onderzochte gedraging is behoorlijk.

## Conclusie

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

## Bijlage Achtergrond

### 1. Wegenverkeerswet

In artikel 170, eerste lid, van de Wegenverkeerswet (WVW) 1994 wordt bepaald dat indien de opsporingsambtenaar van oordeel is dat het belang van de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer dan wel het vrijhouden van invalidenparkeerplaatsen de verwijdering van een voertuig noodzakelijk maakt, de burgemeester bevoegd is dat voertuig te laten wegslepen. Tot 1 januari 1995 was deze bevoegdheid geregeld in art. 43a van de toenmalige Wegenverkeerswet. In artikel 173, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 wordt bepaald dat de burgemeester na overleg met de officier van justitie de opsporingsambtenaren aanwijzingen dient te geven over de wijze van uitoefening van de in het eerste lid van artikel 170 bedoelde bevoegdheid. Van de bevoegdheid tot het wegslepen van voertuigen mag in een gemeente alleen gebruik worden gemaakt als de burgemeester van die gemeente met inachtneming van het bepaalde in het Besluit wegslepen voertuigen (Besluit van 12 augustus 1978, Stb. 458, laatstelijk gewijzigd 16 november 1994, Stb. 815) de bovengenoemde aanwijzingen heeft gegeven en bekend heeft gemaakt (de zogenaamde wegsleepregeling).



## 2. Wegsleepregeling

2.1. De burgemeester van Leiden heeft in oktober 1987 (gemeentebld van Leiden, nr. D 15) een wegsleepregeling vastgesteld. De regeling is op 28 oktober 1987 in werking getreden. Deze wegsleepregeling is gebaseerd op artikel 43a van de oude WVV.

2.2. In een brief van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) van 20 december 1994 aan de colleges van burgemeester en wethouders van de Nederlandse gemeenten is aangegeven dat de artikelen 170 tot en met 173 van de WVV 1994 inhoudelijk overeenkomen met artikel 43a van de oude wet. De VNG vond het daarom niet noodzakelijk om de aanwijzingsbesluiten (de wegsleepregelingen) voor 1 januari 1995 opnieuw door de burgemeesters te laten vaststellen. De VNG deed in deze brief wel de aanbeveling om, wanneer het aanwijzingsbesluit op een gegeven moment om andere redenen dient te worden aangepast, het besluit bij die gelegenheid te baseren op de WVV 1994.

2.3. Op grond van artikel 1, sub f van de wegsleepregeling van de gemeente Leiden kan een voor een uitrit geparkeerde auto wegsleep-

waardig zijn. Op grond van artikel 1 sub k van deze regeling kan een voertuig dat in strijd met enig verbod is geparkeerd op een invalidenparkeerplaats wegsleepwaardig zijn. De opsporingsambtenaar moet dit van geval tot geval toetsen aan de voorwaarden in artikel 170 van de WVV (artikel 43a van de oude WVV). **Verkeersborden** In bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zijn onder meer de borden E1 en E6 opgenomen. Deze zien er als volgt uit. E1 Parkeerverbod E6 Invalidenparkeerplaats