



Rapport

Datum: 9 april 1999

Rapportnummer: 1999/149

Klacht

Op 24 september 1998 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer V. te Venray, ingediend door Verkeers- en Beveiligingstechnisch Bureau Dirk Krouwel B.V. te Venray, met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Limburg-Noord. Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Limburg-Noord (de burgemeester van Venlo), werd een onderzoek ingesteld. Op grond van de namens verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt erover dat het regionale politiekorps Limburg-Noord in een registratieformulier van een verkeersongeval op 12 juni 1998, waarbij hij was betrokken, een onjuiste weergave heeft opgenomen van de feiten en op 8 september 1998 heeft geweigerd om dit formulier te wijzigen.

Achtergrond

Zie bijlage 1.

Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de beheerder van het regionale politiekorps Limburg-Noord verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Daarnaast werd de twee betrokken ambtenaren de gelegenheid geboden om commentaar op de klacht te geven. Zij maakten van deze gelegenheid geen gebruik. In verband met zijn verantwoordelijkheid voor justitieel politieoptreden werd ook de hoofdofficier van justitie te Roermond over de klacht geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld zijn zienswijze kenbaar te maken, voor zover daarvoor naar zijn oordeel reden was. De genoemde hoofdofficier maakte van deze gelegenheid geen gebruik. Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld op de 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. De reactie van verzoekers gemachtigde gaf aanleiding het verslag aan te vullen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. Feiten

1. Op 12 juni 1998 vond in de gemeente Venray een aanrijding plaats waarbij verzoeker als bestuurder van een personenauto en de heer C. als bestuurder van een vrachtauto waren betrokken.
2. Twee ambtenaren van het regionale politiekorps Limburg-Noord, de heren N. en Cr., kwamen ter plaatse en maakten van de aanrijding een registratieformulier op. In dit formulier werd vermeld dat het regende, en dat het wegdek nat of vochtig was. Verder werd ten aanzien van de schade vermeld dat de voorzijde van verzoekers auto zwaar was ontzet en dat de voorzijde van de vrachtauto van de heer C. was beschadigd. In het formulier werd verzoeker aangemerkt als 14.1. en de heer C. als 14.2. Als "beknopte duidelijke omschrijving van het ongeval" werd onder meer vermeld:
 "Betrokkene 1 (verzoeker; N.o.) reed over de Haag in de richting van de Ossendijk. Betrokkene 2 (de heer C.; N.o.) reed eveneens over de Haag echter in tegenovergestelde richting, in de richting van de Schaapskuil. Ter hoogte van perceel Haag 42 had betrokkene 1 zijn voertuig niet zodanig onder controle dat de tegemoetkomende voertuigen elkaar op veilige wijze konden passeren. Betrokkene 14.1 remde en mogelijk mede veroorzaakt door het natte/vochtige wegdek begon het voertuig te schuiven en kwam vervolgens nagenoeg frontaal in botsing met betrokkene 2."
3. Bij dit registratieformulier werd een situatieschets gevoegd. Deze schets is hierna opgenomen als bijlage 2.
4. Op 17 juni 1998 richtte verzoekers gemachtigde, de heer K., zich namens verzoeker tot de verzekeringsmaatschappij waar de heer C. was verzekerd. De heer K. was van mening dat de heer C. schadeplichtig was. De gemachtigde deelde de verzekeringsmaatschappij onder meer het volgende mee:
 "Na bestudering van de mij ter beschikking staande stukken en na het schouwen van de plaats van het ongeval, stelde ik (de heer K.; N.o.) vast, dat het onderhavige ongeval had plaatsgevonden in een bocht in (de; N.o.) weg, de Haag, direct voor perceel nummer 42, alwaar de geasfalteerde rijbaan een breedte had van 3.50 meter. Aan de zuidelijke zijde van deze verharde rijbaan is een

met grind en zand "verharde" uitwijkstrook, ter breedte van 0.80 meter tot 1.00 meter (zijnde de uitwijkruimte voor voornoemde C.). Aan de noordelijke zijde van de verharde rijbaan is een met grind en zand "verharde" uitwijkstrook, ter breedte van ongeveer 0.40 meter tot 0.50 meter; (zijnde de uitwijkruimte voor V.). De bestuurder C. voornoemd -werknemer van uw verzekerde (...) heeft met de door hem bestuurde vrachtauto -met een breedte van 2.50 meter- midden op de verharde geasfalteerde rijbaan gereden, terwijl die rijbaan een breedte had van 3.50 meter. Na het ongeval zijn de bij dit ongeval betrokken voertuigen niet verplaatst. De heren Cr. en N. van de Basiseenheid Venray van de Regio-politie Limburg-Noord zijn ter plaatse gekomen. Zij stelden vast, dat de rijbaan aan beide zijden van de vrachtauto van uw verzekerde nog een "vrije ruimte" had van 0.40 meter. Voor de plaatselijke situatie wordt verwezen naar bijgaande fotomap (zie bijlage 4.;

N.o.) en de op schaal geproduceerde situatietekening. *Het verkeersongeval vond "midden" in de bocht plaats (gelijk met de westelijke gevelzijde van perceel Haag 42 (...). Zie (...) de tekening* (hierna opgenomen als bijlage 3; N.o.). Op de betreffende (...) tekening komt het verloop van de terplaatsse gelegen bocht in die weg overduidelijk uit. Door bij een dergelijke wegsituatie en een rijbaanbreedte van 3.50 meter midden op de rijbaan te rijden en bij tegemoetkomend verkeer **niet uit te wijken naar rechts doch midden op die rijbaan te blijven rijden**, gedroeg voornoemde C., als bestuurder van de vrachtauto (...) zich zodanig, dat gevaar op die weg werd veroorzaakt, of kon worden veroorzaakt, of dat het verkeer op die weg werd gehinderd, of kon worden gehinderd, zoals strafbaar gesteld in artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994. Uit mijn onderzoek blijkt duidelijk, dat voornoemde C., als bestuurder van meerbedoelde vrachtauto, voor -en bij het inrijden van die bocht- door midden op de rijbaan te rijden en te blijven rijden- **een te voorzien en niet te tolereren risico heeft genomen**, waardoor hij 'die jegens een ander een onrechtmatige daad pleegde, welke hem kon worden toegerekend, verplicht is de schade die de ander dientengevolge lijdt (in de ruimste zin des woords), te vergoeden. (Artikel 162 -boek 6- Burgerlijk Wetboek) Op grond van het gestelde in artikel 170 -boek 6- van het Burgerlijk Wetboek gaat de verplichting tot vergoeding van de schade over op de werkgever van genoemde C., zijnde uw verzekerde (...).

Op het moment, dat onze cliënt V. zich geconfronteerd zag met de voor hem bestemde *geblokkeerde* rijbaanhelft door de midden op de rijbaan rijdende vrachtauto, remde hij de door hem bestuurde personenauto af, waarbij hij -bij het ingaan van die bocht door het zeer natte wegdek naar de *"buitenkant van die bocht gleeed"*. Op het moment van het ongeval regende het hevig, waardoor het wegdek ter plaatse zeer nat en glad was."

5. Bij de brief van verzoekers gemachtigde van 17 juni 1998 was een situatieschets gevoegd. Deze schets is hierna opgenomen als bijlage3. Tevens waren bij de brief van 17 juni 1998 foto's gevoegd van de situatie ter plaatse, waarvan een aantal hierna is opgenomen als bijlage 4. Op deze foto's is zichtbaar dat de weg waarop de aanrijding heeft plaatsgevonden een smalle weg betreft met daarin een onoverzichtelijke bocht vanwege beplanting aan de binnenzijde van de bocht (rechts naast de weg, gezien vanuit de rijrichting van verzoeker), en met aan weerszijden een harde berm van ongeveer 50 centimeter breed. Verder is op een aantal foto's zichtbaar dat aan weerszijden van de weg vlak naast het wegdek witte paaltjes staan en aan de buitenzijde van de bocht (rechts naast de weg gezien vanuit de rijrichting van de heer C.) naast het wegdek een lantaarnpaal.

6. Verzoekers gemachtigde verzocht op 10 juli 1998 namens verzoeker aan het regionale politiekorps Limburg Noord om het registratieformulier en daarbij behorende schets te herzien. De gemachtigde deelde onder meer het volgende mee:

"Wij kunnen ons (...) niet verenigen met de omschrijving in (het registratie-; N.o.) formulier en in het geheel niet met de schets (hiervoor vermeld onder A.2. en A.3.; N.o.) Op de situatieschets wordt een voorstelling van zaken gegeven ware het dat de rijbaanbreedte zodanig was, dat normaal gezien twee auto's elkaar ter plaatse ruim kunnen passeren. Het

tegendeel is echter waar! Rijbaanbreedte 3.50 meter; breedte trekker met oplegger minimaal 2.50 meter. Er was dus slechts 1.00 meter over voor de bestuurder van de personenauto, die -door de verbalisanten- als enige verdachte wordt aangemerkt. In onze lezing komt echter de bestuurder van de trekker met oplegger in aanmerking voor de titel "verdachte" aangezien hij geheel of gedeeltelijk op de rijbaanhelft reed, welke bestemd was voor het hem tegemoetkomende verkeer.

Wij verzoeken u beleefd om medewerking bij de tot stand koming van een "herzien" VOR-formulier en een daarbij behorende schets, welke wel enigszins de verhoudingen van rijbaanbreedte en breedte van de beide voertuigen weergeeft. (...) Sprekende met verbalisant Cr. bleek, dat hij niet geheel onze zienswijze deelde, doch dat wel van "deelschuld" sprake was."

7. Op 8 september 1998 beantwoordde de politie Limburg-Noord de brief van verzoekers gemachtigde onder meer als volgt:

"In de registratieset is uw cliënt V. (verzoeker; N.o.) genoemd als 14.1, zijnde verdachte. Bij navraag bleek mij, dat verbalisanten de heer V. als verdachte hadden aangemerkt gezien:

1. zijn eigen verklaring
2. de verklaring van de tegenpartij en
3. de aangetroffen situatie ter plaatse. De beide verbalisanten blijven bij datgene wat verwoord is in de registratieset en persisteren bij de opgemaakte situatieschets."

B. Standpunt verzoeker

1. Het standpunt van verzoeker staat weergegeven onder **KLACHT** en onder A.4. en A.6.

2. Bij zijn verzoekschrift zond verzoeker een door hem ondertekende verklaring van 6 juni 1998 mee over toedracht van de aanrijding. Deze verklaring luidt onder meer als volgt: "Ik reed zojuist als best. van mijn auto over de Haag. (...) Het betreft ter plaatse een smalle rijbaan. Ik ben ter plaatse goed bekend, rij hier heel regelmatig. Ik reed ± 60/70 km/h. Ik naderde een - voor mij - bocht naar rechts ter hoogte van perceel 42. In verband met de smalle rijbaan reed ik min of meer midden op de rijbaan. Vervolgens zag ik uit tegengestelde richting een vrachtauto naderen. Ook deze reed midden op de rijbaan. Op dat moment ging ik remmen. Mijn auto heeft geen ABS. Onze afstand was op het moment van mijn reactie ± 20 m. De snelheid van de vrachtw. kan ik niet inschatten.

Ik remde en de auto schoof gewoon door, de wielen blokkeerden. Ik kon daardoor niet sturen en botste frontaal tegen de vrachtwagen. De schuldvraag is voor mij moeilijk inschatbaar; we reden beiden midden op de rijbaan. We konden beiden geen kant op. Daarbij komt dat ook het weer, regen, van invloed was."

C. Standpunt korpsbeheerder

1. De korpsbeheerder reageerde op 7 december 1998 op de klacht. De korpsbeheerder

deelde in zijn reactie onder meer het volgende mee:

"Door de brigadiers van politie, de heren Cr. en N., beiden behorende tot de basiseenheid Venray, is in het kader van uw klachtonderzoek een proces-verbaal opgemaakt (hierna vermeld onder C.3.; N.o.). Hierin hebben zij hun waarnemingen en bevindingen met betrekking tot het onderzoek naar de toedracht van het bewuste verkeersongeval vastgelegd. Door beide politieambtenaren is het volgende waargenomen/bevonden: punt 1 De bestuurder C. had zijn voertuig aan de uiterste rechterzijde van de rijbaan tot stilstand gebracht, waarbij de rechterwielen van het voertuig op de naast de bitumen verharding aanwezige zand/steen strook stonden. punt 2 De bestuurder C. verklaarde dat hij gelet op de wegbreedte en het wegverloop (het naderen van een bocht) in combinatie met de weersomstandigheden met bijzondere voorzichtigheid had gereden. punt 3 Noch op de bitumen rijbaan, noch op de zand/steen strook waarop de rechterwielen van het door de heer C. bestuurde voertuig tot stilstand was gekomen, waren rem/blokkeersporen zichtbaar, die een indicatie konden geven dat deze bestuurder zijn voertuig met een hoge(re) snelheid abrupt tot stilstand had gebracht. punt 4 Volgens de brigadier Cr. was in het door de heer C. bestuurde voertuig een tachograaf aangebracht. Tevens was hem bij onderzoek van de in de tachograaf aanwezige schijf gebleken, dat voornoemde bestuurder met geringe snelheid had gereden. punt 5 De bestuurder V. was met zijn personenauto nagenoeg midden voor tegen de vrachtauto van de heer C. gebotst.

punt 6 De rechterwielen van de door de heer V. bestuurde personenauto daarbij nog ruim op het bitumen wegdek stonden. punt 7 Met inbegrip van de naast de bitumen verharding aanwezige met zand en stenen verharde stroken was er voor de heer V. nog voldoende ruimte beschikbaar om met zijn personenauto de vrachtauto van de heer C., rechts te passeren. Volgens beide politie-ambtenaren had de heer V. daarbij wel met een aan de omstandigheden aangepaste snelheid moeten rijden. (...) Na bestudering van het klachtendossier en rekening houdend met bovenstaande ben ik van mening, dat de brigadiers van politie, de heren Cr. en N., bij de behandeling van dit verkeersongeval conform de Richtlijnen verbaliseringsbeleid bij verkeersongevallen van 10 mei 1995 van het Openbaar Ministerie (zie **ACHTERGROND**; N.o.) hebben gehandeld. Tevens hebben zij naar mijn mening een zorgvuldig onderzoek ingesteld naar de juiste toedracht van dit verkeersongeval. De resultaten van dit onderzoek hebben zij naar mijn mening correct weergegeven. Derhalve ben ik de mening toegedaan dat de klacht van de verzoeker op dit punt ongegrond is. Met betrekking tot het door de verzoeker gestelde dat het wegdek van de Haag in de gemeente Venray ter plaatse 3,50 meter breed is, is bij meting van het bewuste wegdek gebleken dat dit 3,55 meter breed is. Daarnaast bevindt zich aan weerszijden van de verharding (bitumen) nog een strook van ongeveer 50 centimeter breed, die verhard is met een mengsel van zand en stenen. Van deze stroken wordt door het verkeer veelvuldig gebruik gemaakt. Verder komt uit de rapportage van de districtschef (zie hierna onder C.2.; N.o.) naar voren, dat de breedte van de destijds bij de aanrijding betrokken vrachtauto door de politieambtenaren, die een onderzoek naar de toedracht van dit verkeersongeval hebben ingesteld, niet gemeten is. Na informatie bij (een; N.o.)

medewerker van de regionale afdeling Technische ondersteuning van het korps Limburg-Noord, bleek dat op grond van de bepalingen in de Wegenverkeerswetgeving een vrachtauto niet breder dan 2,50 meter mag zijn. Telefonische navraag bij het bedrijf A. (...), zijnde een dealer van DAF vrachtauto's, leverde op dat eenzelfde merk en type vrachtauto dat bij het bewuste verkeersongeval was betrokken, van hoek bumper tot hoek bumper, 2,49 meter breed is.

Ingaande op uw vraag of er voor verzoeker onvoldoende ruimte is geweest om bedoelde vrachtauto te passeren, komt uit het door de brigadiers Cr. en N. opgemaakte proces-verbaal naar voren, dat er met inbegrip van de naast de bitumen verharding aanwezige met zand en stenen verharde stroken nog voldoende ruimte voor de bestuurder de heer V. beschikbaar was om het voertuig van de andere bestuurder, in casu de heer C., rechts te passeren. Immers de wegbreedte bedroeg inclusief de verharde stroken 4,55 meter, terwijl de breedte van de vrachtauto 2,49 meter en van de personenauto 1,75 meter bedroeg. Volgens de beide politieambtenaren had de heer V. bij het passeren wel met een aan de omstandigheden aangepaste snelheid moeten rijden. Ingaande op het aspect van hetgeen u in de klachtformulering heeft opgenomen over de weigering van de politie om het betreffende registratieformulier te wijzigen, bericht ik u het volgende. In zijn klachtschrijven van 22 september 1998 geeft de verzoeker op pagina 2 zelf reeds aan dat een situatieschets, deeluitmakende van een registratieformulier, geen op 'schaal' gemaakte tekening is. Ook dient volgens verzoeker een dergelijke schets de redelijke verhoudingen weer te geven. Mijns inziens behoort de politie zich bij het opmaken van een registratieset te beperken tot het maken van een eenvoudige, noch gedetailleerde, noch op schaal gemaakte schets. Naar mijn mening is op de betreffende situatieschets duidelijk zichtbaar dat de aanrijding vanuit de positie van de heer V. nagenoeg aan het einde van de bocht had plaatsgevonden. Ook is zichtbaar dat de heer V. met de door hem bestuurde personenauto het verloop van de bocht niet heeft kunnen volgen, doch nagenoeg rechtdoor is gereden/gegleden. De exacte plaats van de vrachtauto op de bewuste schets is daarbij naar mijn mening niet relevant. Immers wanneer de vrachtauto op de bewuste schets iets meer naar links was gepositioneerd, dan nog was de aanrijding het gevolg van de omstandigheid dat de heer V. zijn personenauto op dat moment niet voldoende onder controle had. Gezien het bovenstaande ben ik van mening, dat de beide politieambtenaren mijns inziens terecht geen uitvoering hebben gegeven aan het verzoek om het betreffend registratieformulier te wijzigen."

2. Bij de reactie van de korpsbeheerder bevond zich als bijlage een ambtsbericht van de chef van het district Venray van 26 november 1998. Dit ambtsbericht hield onder meer het volgende in:

"Klager geeft aan dat met name het gestelde onder punt 18 van het VOR-formulier (zie hiervoor onder A.2.; N.o.) niet overeenkomstig de waarheid is. Echter blijktens de eigen verklaring van de heer V. (zie hiervoor onder B.2.; N.o.) en de door de politiemensen aangetroffen sporen, blijkt niet van een onjuiste weergave van feiten. De heer V.

verklaarde immers dat hij ter plaatse goed bekend was. Niettegenstaande dat gegeven reed hij op een nat wegdek bij de nadering van een vrij scherpe, onoverzichtelijke bocht naar rechts met een snelheid van 60 tot 70 kilometer per uur. Pas op een afstand van ongeveer 20 meter voor de vrachtauto begon de heer V. te remmen. Hij remde zo bruusk, dat zijn remmen blokkeerden en dientengevolge zijn voertuig onbestuurbaar werd. Hij gleed met zijn voertuig rechtdoor. Hierdoor had de heer V. zijn voertuig niet meer onder controle, hetgeen bleek uit de omstandigheid dat hij niet meer in staat was het wegverloop naar rechts, met de bocht mee, te volgen. Uit het sporenonderzoek bleek voorts dat van de vrachtauto geen remsporen werden aangetroffen, dit in tegenstelling tot de auto van de heer V., waarvan wel rem-/blokkeersporen werden aangetroffen. Tachograafonderzoek in de vrachtauto gaf aan dat dit voertuig met geringe snelheid had gereden naar de aanloop van de aanrijding. (Verder; N.o.) geeft klager aan dat op de politieschets, behorende bij het VOR-formulier (zie bijlage 2.; N.o.), niet een juiste plaatsaanduiding is gegeven van de positie van de vrachtauto. De totale verhouding zou in het geheel niet kloppen. Klager zwakt deze opmerking vervolgens -terecht- af met de vervolgoepmerking dat de schets geen op schaal gemaakte tekening is, doch dat de schets slechts redelijke verhoudingen dient weer te geven. Op de schets is goed zichtbaar dat de aanrijding plaats vond aan nagenoeg het einde van de bocht voor de heer V. Ook is zichtbaar dat de heer V. het verloop van de bocht niet heeft kunnen volgen, doch nagenoeg rechtdoor is gereden/gegleden. De exacte plaats van de vrachtauto heeft hier geen relevante waarde, immers, ook wanneer de vrachtauto iets meer naar links was gepositioneerd, dan nog was de aanrijding het gevolg van de omstandigheid dat de heer V. zijn voertuig niet voldoende onder controle had op dat moment. (...) De breedte van het wegdek ter plaatse is 3.55 meter. Hierbij dient te worden aangetekend dat aan weerszijden van de verharding (bitumen) nog een strook van 50 centimeter is toegevoegd, verhard met een mengsel van zand en stenen. Deze stroken worden zeer veel gebruikt door het verkeer.

(...) De breedte van de betrokken vrachtauto is niet gemeten, doch 2.50 meter is een standaard breedte voor een vrachtauto. (...) Gezien het vorenstaande ben ik van mening dat de betrokken politiemensen het onderzoek naar deze aanrijding zorgvuldig hebben verricht. De resultaten van hun bevindingen zijn correct weergegeven. Hun weigering het betreffende registratieformulier te wijzigen acht ik een correcte beslissing. Ik acht de klacht derhalve ongegrond."

3. Verder bevond zich bij de reactie van de korpsbeheerder als bijlage een proces-verbaal van de betrokken ambtenaren Cr. en N., dat zij sloten op 11 november 1998. Dit proces-verbaal houdt onder meer het volgende in:

"Als feit werd vastgesteld dat; - de betrokkene C. zijn voertuig aan de uiterst rechterzijde van de rijbaan tot stilstand had gebracht waarbij de rechterwielen op de naast de bitumen/asfalt verharding aanwezige steen/gravel verharding stonden. - betrokkene C. verklaarde vervolgens dat hij gelet op de wegbreedte en het wegverloop (naderen van een bocht), in combinatie met de weersomstandigheden met bijzondere voorzichtigheid had gereden. - dat op de bitumen/asfalt verharde rijbaan, noch op de steen/ gravelverharding

waarop de rechterwielen van het door betrokkene C. bestuurde voertuig tot stilstand was gekomen, rem/blokkeersporen zichtbaar waren, indicatie gevende dat dit voertuig niet vanuit een hoge(re) snelheid brusks tot stilstand was gebracht. - dat, voor zover nu nog door mij verbalisant Cr. recapituleerbaar, in het door betrokkene C. bestuurde voertuig een tachograaf was aangebracht, dat bij onderzoek terplaatse van deze schijf bevestigd werd dat door bestuurder C. met geringe snelheid was gereden in de "aanloop" naar het moment van aanrijding. - dat de door betrokkene C. afgelegde verklaring en overige gegevens niet bewaard zijn gebleven. - dat betrokkene V. nagenoeg midden voor tegen het voertuig van betrokkene C. was gebotst. - dat de rechterwielen van het door betrokkene V. bestuurde voertuig daarbij nog ruim op de asfaltverharding stonden. - dat er met inbegrip van de naast de asfalt/bitumen verharding aanwezige steen/gravel verharding nog voldoende afstand voor betrokkene V. beschikbaar was geweest om het voertuig van betrokkene C. rechts te passeren mits betrokkene V. met aan de omstandigheden aangepaste snelheid had gereden.

- dat aan de hand van de op het wegdek aangetroffen rem/blokkeersporen de verklaring van betrokkene V. bevestigd werd; dat hij door sterk af te remmen de wielen van zijn auto geblokkeerd had waardoor deze niet meer bestuurd kon worden, gevolg hebbende dat hij het wegverloop niet kon volgen doch rechtdoor schoof, tegen de voorzijde van het voertuig van betrokkene C. - dat door betrokkene V. ter plaatse aldus onvoldoende rekening werd gehouden met de "beperkende omstandigheden" (smal, weerszijden steen/gravel verharding, onoverzichtelijkheid) van de rijbaan ter plaatse, zeer zeker in combinatie met de op dat moment heersende weersomstandigheden. - dat - zoals betrokkene V. verklaarde - hij ter plaatse goed bekend was maar desondanks gereden had met een snelheid van 60 a 70 km/h. - dat gelet op voorstaande gesteld kan worden dat door betrokkene V. niet de noodzakelijke voorzichtigheid werd betracht en hij aldus zijn voertuig niet voortdurend onder controle had. - dat de onderhavige aanrijding niet zou hebben plaatsgevonden indien betrokkene V. wel deze geboden voorzichtigheid betracht zou hebben. - Bijgevoegde situatieschets werd -binnen de normen van een schets (tekening die de hoofdlijnen van een onderwerp aangeeft)- correct opgemaakt. In voornoemde schets is geen onderscheid gemaakt tussen de asfalt/bitumen verharding en de daarnaast aangebrachte stroken met steen/gravel verharding aangezien deze rijbaan ook op die wijze door het verkeer terplaatse gebruikt wordt en deze stroken met deze intentie zijn aangebracht. (...) - Van wijziging van gegevens in het verkeersongevallenformulier is geen sprake daar deze correct zijn. (...) - Voorts werd ik verbalisant Cr., medio juli 1998 persoonlijk door de oud-collega K. benaderd waarbij hij mij vroeg om enige toelichting ten aanzien van de bedoelde aanrijding. Aan de hand van de opgemaakte verkeersongevallen registratieset werden door mij zijn vragen hieromtrent beantwoord, omkleed met de achterliggende onderzoeksresultaten. Hierop werd door dhr. K. de stelling gedeponereerd dat een weggebruiker te allen tijde uit moest kunnen gaan van de vrijheid van weggebruik en aldus geen rekening behoefde te houden met het feit dat door een mogelijke andere weggebruiker deze vrijheid van zijn "eigen" rijbaangedeelte ingeknot kon worden.

Op deze stelling, die door dhr. K. met verve werd verdedigd, is door mij geantwoord dat bij hantering daarvan, er altijd sprake was van een deelschuld. Daarbij is door mij echter duidelijk aangegeven dat deze stelling door mij NIET werd overgenomen, dat er mijns inziens juist sprake was -zeker in de onderhavige aanrijding- van een tegengestelde situatie. Nadat dhr. K. aangaf dat hij op grond van zijn stelling -in het verleden- vaker een "zaak" geheel of gedeeltelijk voor zijn clientele in hun voordeel had kunnen "ombuigen", is hem door mij succes gewenst in zijn onderhandelingen met de betrokken verzekeringsmaatschappijen. Nogmaals heb ik hem medegedeeld dat door mij geen gegevens in de registratieset gewijzigd konden worden daar deze correct waren."

D. Verklaring getuige L.

De heer L. deelde op 18 januari 1999 telefonisch aan een medewerkster van het Bureau Nationale ombudsman onder meer het volgende mee:

"Ik kan mij nog herinneren dat ik naar aanleiding van de aanrijding tussen de personenauto van de heer V. en de vrachtwagen van de heer C. ter plaatse ben gekomen om de voertuigen weg te slepen. Dat kan wel op 12 juni 1998 zijn geweest. Toen ik ter plaatse kwam, waren de auto's nog niet verplaatst. Er was sprake van een frontale botsing. Waar de voertuigen precies stonden weet ik niet meer. Ter plaatse is de weg ongeveer 3,5 meter breed, dus als er een vrachtwagen van 2,5 meter breed op deze weg rijdt, kan er eigenlijk geen verkeer meer door. Er staat een lantaarnpaal aan de rechterkant van de rijbaan waarover de vrachtwagen reed, dus deze vrachtwagen kon daar niet uitwijken naar de berm aan zijn kant."

E. Reactie verzoeker

Verzoeker gaf via zijn gemachtigde op 2 maart 1999 onder meer de volgende reactie op de informatie van de korpsbeheerder en de getuige L.:

"De politie behoort bij haar onderzoek ten behoeve van een verkeersongeval uiterst nauwkeurig te werk te gaan. De bewering van de Korpsbeheerder, dat de politie het door haar opgemaakte verkeersongevallenregistratieformulier van een aanrijding kan laten vergezellen van een situatieschets, welke schets **geen enkele verhouding behoeft weer te geven betreffende wegbreedten**

en/of voertuigbreedten dan wel de juiste stand der voertuigen, kan niet in stand blijven. Evenmin is het op zijn plaats, dat de politie in haar bescheiden (onder andere het verkeersongevallenregistratieformulier) conclusies opneemt, welke niet wetenschappelijk onderbouwd en bewezen zijn. (...) In het verkeersongevallenregistratieformulier -met de daarbij behorende schets- doen de verbalisanten het -door hun ononderbouwde conclusies- voorkomen, dat de heer V. de enige "boosdoener" is, want hij heeft te hard gereden bij het naderen van de voor hem naar rechtslopende bocht. Tevens concluderen zij, dat voornoemde V. op een verkeerd moment is gaan remmen, terwijl het krachtige remmen niet noodzakelijk zou zijn geweest, omdat er voor hem -V.- voldoende ruimte was om de hem tegemoetkomende trekker-opleggercombinatie voorbij te rijden. Op grond van die -ononderbouwde- conclusies in hun verkeersongevallenregistratieformulier, alsmede de oncorrecte situatieschets, komt de verzekeringsmaatschappij van de tegenpartij van

voornoemde V. heel eenvoudig tot een standpunt, dat V. alleen schuld heeft aan het ontstaan van de aanrijding, hetgeen onjuist is. Ons rapport van nader onderzoek; onze foto-reportage van de plaats van de aanrijding; onze op schaal geproduceerde situatie-tekening; de bekende wegbreedte; de bekende breedte van de trekker-oplegger-combinatie; de verklaring van V. (hiervoor vermeld onder B.2.; N.o.) **alsmede de telefonische verklaring van de heer L.** (hiervoor vermeld onder D.; N.o.)(...) geven toch duidelijk aan dat de politie in haar onderzoek **onvoldoende accuraat** is geweest en dat de inhoud van de door hen opgemaakte stukken onjuist is."

F. Reactie verzoeker op het verslag van bevindingen

In reactie op het verslag van bevindingen heeft de gemachtigde van verzoeker gewezen op een vonnis van de arrondissementsrechtbank te Amsterdam van 25 september 1994, dat betrekking heeft op een aanrijding tussen een vrachtauto en een tegemoetrijdende personenauto. Bij deze aanrijding had de vrachtauto niet geheel rechts gehouden, en gereden met een snelheid van ongeveer veertig kilometer per uur.

Beoordeling

1. Op 12 juni 1998 vond in de gemeente Venray een aanrijding plaats waarbij verzoeker als bestuurder van een personenauto en de heer C. als bestuurder van een vrachtauto waren betrokken. Twee ambtenaren

van het regionale politiekorps Limburg-Noord, de heren N. en Cr., kwamen ter plaatse en maakten van de aanrijding een registratieformulier op.

2. Verzoeker klaagt erover dat de betrokken ambtenaren in dit registratieformulier een onjuiste weergave hebben opgenomen van de feiten, en dat de ambtenaren op 8 september 1998 hebben geweigerd om dit formulier te wijzigen.

3. Gelet op het feit dat het registratieformulier onder meer dient voor de civielrechtelijke afwikkeling van een verkeersongeval (zie **ACHTERGROND**) behoren op dat formulier alle gegevens te worden vermeld die van belang zijn voor de vaststelling van de schuld aan de aanrijding. Het moet daarbij gaan om geconstateerde feiten. Eventuele conclusies moeten zijn gebaseerd op vaststaande feiten of op bijzondere wetenschap van degene die het formulier invult. Hierbij verdient het aanbeveling dat in het registratieformulier de lezingen van beide partijen - kort - worden weergegeven, wanneer onvoldoende vaststaat wie schuldig is aan het ongeval.

4. In het registratieformulier staat onder meer het volgende als feit vermeld. Verzoeker had zijn voertuig niet zodanig onder controle gehad dat de tegemoetkomende voertuigen elkaar op veilige wijze konden passeren. Verzoeker had geremd en zijn voertuig was gaan schuiven, mogelijk mede veroorzaakt door het natte/vochtige wegdek, en was vervolgens nagenoeg frontaal in botsing gekomen met de vrachtauto. In de bij het formulier behorende situatieschets is aangegeven dat verzoeker in een bocht naar rechts, gezien zijn rijrichting, rechtdoor is gereden.

5. De betrokken ambtenaren hebben aangegeven dat de omschrijving van het ongeval mede was gebaseerd op verzoekers eigen verklaring. Deze verklaring, die niet in het registratieformulier is opgenomen, hield onder meer in dat verzoeker midden op een smalle rijbaan had gereden met een snelheid van ongeveer 60 à 70 km per uur, en dat hij vervolgens een vrachtauto had zien naderen, die eveneens ongeveer midden op de rijbaan had gereden. Op het moment dat hij de vrachtwagen had gezien, was deze ongeveer 20 meter van hem verwijderd geweest. Hij had daarop geremd, en zijn auto was doorgeschoven; de wielen waren geblokkeerd, waardoor hij niet had kunnen sturen en frontaal tegen de vrachtwagen was gebotst. Volgens verzoekers verklaring hadden beide voertuigen niet kunnen uitwijken. Volgens de betrokken ambtenaren hadden de door hen aangetroffen rem-en/of blokkeersporen verzoekers verklaring bevestigd.

De betrokken ambtenaren gaven aan dat de bestuurder van de vrachtauto zijn voertuig tot stilstand had gebracht aan de uiterste rechterzijde van de rijbaan, waarbij de rechterwielen van het voertuig hadden gestaan op de naast de betonnen verharding aanwezige strook van zand en stenen. Daarnaast hadden zij van de vrachtwagen geen rem- en/of blokkeersporen aangetroffen. Ook hadden zij de tachograaf van de vrachtwagen onderzocht, waaruit hun was gebleken dat de vrachtwagen met geringe snelheid had gereden.

6. De districtschef heeft naar voren gebracht dat uit de omstandigheid dat verzoeker niet in staat was geweest om het wegverloop naar rechts, met de bocht mee, te volgen, was gebleken dat hij zijn voertuig niet meer onder controle had gehad. Ook wanneer de vrachtwagen iets meer links op de weg had gereden, was volgens de districtschef de aanrijding het gevolg geweest van de omstandigheid dat verzoeker zijn voertuig niet voldoende onder controle had gehad.

7. Ook gezien verzoekers lezing van het ongeval heeft de politie de conclusies over de oorzaak en de schuldvraag kunnen trekken zoals die in het registratieformulier zijn vermeld. Daaraan doet niet af dat er volgens verzoeker naast de vrachtwagen van 2,5 meter breed op een weg van 3,5 meter breed voor hem geen ruimte was geweest om deze vrachtwagen te passeren. De politie kon immers in redelijkheid tot de conclusie komen dat verzoeker, die volgens zijn eigen verklaring ter plaatse bekend was, rijdende op een smalle weg met vochtig wegdek met daarin een onoverzichtelijke bocht, zijn snelheid zodanig had moeten aanpassen dat hij tijdig tot stilstand had kunnen komen, dan wel naar de berm had kunnen uitwijken om de vrachtwagen te passeren.

8. De betrokken ambtenaren hebben in de bijbehorende situatieschets de positie van de vrachtwagen op de weg zodanig aangegeven dat er voor verzoeker voldoende ruimte was om de vrachtauto te passeren. Verzoeker heeft bezwaar tegen deze wijze van weergave, omdat er zijns inziens in werkelijkheid geen ruimte was geweest om de vrachtauto te passeren. Verzoekers bezwaar is in zoverre terecht, dat uit de situatieschets de verhouding tussen de breedte van de weg (3,50 meter, en aan weerszijden een verharde berm van 0,50 meter) en de breedte van de vrachtauto (2,50 meter) niet duidelijk naar voren komt. Dit neemt echter niet weg dat de situatieschets niet in strijd was met de feiten

en omstandigheden die bepalend waren voor de schuldvraag.

9. De betrokken ambtenaren konden dan ook in redelijkheid weigeren te voldoen aan het verzoek om de omschrijving van het ongeval in het registratieformulier te wijzigen. De onderzochte gedraging is behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het regionale politiekorps Limburg-Noord, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Limburg-Noord, is niet gegrond. De Nationale ombudsman, mr. dr. M. Oosting

BIJLAGE ACHTERGROND

1. Ingevolge de Richtlijn verbaliseringsbeleid bij verkeersongevallen van 10 mei 1995, in werking getreden op 1 juli 1995 (Stcrt. 1995, 122) zendt de politie zowel van verkeersongevallen waarvan proces-verbaal zal worden opgemaakt als van verkeersongevallen die alleen geregistreerd worden, een registratieformulier aan het Vervond voor Verzekeraars (voorheen de Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren). Indien uitsluitend een registratieformulier wordt opgemaakt is het onderzoek door de politie naar het ongeval niet uitgebreid, omdat de afwikkeling van het ongeval in de regel civielrechtelijk, via de verzekeringsmaatschappijen van betrokkenen, plaatsvindt. Zo wordt in de regel geen diepgaand onderzoek naar zogenoemde stille getuigen (krassporen op het wegdek, rem, schuif of slipsporen, glasscherven, lakschilfers enz.) gedaan. Op het registratieformulier is een ruimte beschikbaar van 7 bij 6 cm voor een situatieschets. In de regel wordt een globale schets gemaakt, waaruit de plaats van het ongeval en de richting van de voertuigen blijkt. Er worden voor zo'n schets in het algemeen geen metingen verricht.

2. In hiervoor genoemde Richtlijn staat verder onder meer vermeld:

"In geval van een verkeersongeval dient steeds procesverbaal te worden opgemaakt:

1. Wanneer uit een oogpunt van verkeersveiligheid sprake is van een ernstige overtreding van de verkeerswetgeving, waarbij in de gegeven situatie de verdachte een ontoelaatbare mate van voorzienbaar gevaar heeft doen ontstaan. (...)

2. Ook indien 1. niet van toepassing is dient procesverbaal te worden opgemaakt:

a. wanneer het verkeersongeval de dood van een der betrokkenen tot gevolg heeft; b.

wanneer het verkeersongeval letsel tot gevolg heeft waardoor enige betrokkene in het ziekenhuis een medische behandeling moet ondergaan, behoudens die gevallen, waarin er slechts een slachtoffer is en is komen vast te staan, dat dit slachtoffer de enige verdachte is.

c. wanneer vermoeden van overtreding van art. 30 van de Wegenverkeerswet bestaat;

d. wanneer de verdachte een vreemde militair is."