



# Rapport

**Datum: 14 oktober 2003**  
**Rapportnummer: 2003/355**

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat ambtenaren van het regionale politiekorps Utrecht zijn auto op 6 april 2001 hebben meegenomen, en deze hebben opgeslagen.

In de tweede plaats klaagt verzoeker erover dat de politie hem ter zake sleepkosten in rekening heeft gebracht.

Ten derde klaagt verzoeker erover dat het regionale politiekorps Utrecht heeft nagelaten hem op enig moment er schriftelijk van in kennis te stellen dat zijn auto was weggesleept, met vermelding van de redenen waarom de auto was meegenomen.

In de vierde plaats klaagt verzoeker erover dat de politie Utrecht zijn auto medio mei 2001 heeft verkocht, ondanks de afspraak die hij op enig moment met een aantal politieambtenaren had gemaakt dat de auto opgeslagen zou blijven, zolang zijn protest tegen de in rekening gebrachte sleepkosten nog niet door de politie was afgehandeld.

Tot slot klaagt verzoeker erover dat de beheerder van het regionale politiekorps Utrecht zijn klacht over het wegslepen van zijn voertuig slechts gedeeltelijk gegrond heeft verklaard.

## Beoordeling

### I. Inleiding

Op 6 april 2001 liet een ambtenaar van het regionale politiekorps Utrecht de auto van verzoeker wegslepen. Zij had geconstateerd dat volgens informatie van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) deze auto was geschorst.

### II. Ten aanzien van het wegslepen en opslaan van verzoekers auto

1. Verzoeker klaagt er over dat ambtenaren van het regionale politiekorps Utrecht op 6 april 2001 zijn auto hebben meegenomen en hebben opgeslagen. Verzoeker had zijn auto geparkeerd in een parkeervak voor zijn woning. Toen verzoeker de betrokken ambtenaar op 10 april 2001 telefonisch liet weten dat hij wel belasting betaalde voor de auto en dat hij deze ook verzekerd had, verwees zij hem naar de RDW en informeerde hem dat hij zijn auto tegen betaling van de wegsleep- en opslagkosten kon ophalen bij een opslagplaats.

2.1. De korpsbeheerder acht verzoekers klacht deels gegrond. Zij liet weten dat de auto op grond van overtreding van artikel 30 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) was veiliggesteld, omdat uit informatie van de RDW was gebleken dat de auto niet verzekerd was. De RDW had bovendien aangegeven dat de auto vanaf 13

juni 2000 voor de periode van een jaar was geschorst. De korpsbeheerder liet weten dat de betrokken ambtenaar wel had getracht contact op te nemen met de eigenaar alvorens de auto te laten weghalen, maar deze niet thuis had aangetroffen. De korpsbeheerder was van mening dat de politieambtenaar meer moeite had kunnen doen om verzoeker te informeren over het wegslepen en hem ook in de gelegenheid had kunnen stellen om de juiste gegevens te overleggen.

2.2. De klachtenbehandelaar van het regionale politiekorps Utrecht schrijft in zijn rapportage onder meer dat het beleid van de politie Utrecht erop is gericht om niet te slepen, daar de kosten van het wegslepen vaak niet meer kunnen worden verhaald.

De klachtbehandelaar stelde voorts vast dat verzoekers auto op het moment van wegslepen verzekerd was en dat verzoeker ook belasting betaalde.

3.1 Artikel 36 lid 1 en 3 Wegenverkeerswet (WVW) 1994 (zie achtergrond, onder A.) bepaalt dat een voertuig op de weg een geldig kenteken dient te hebben. Overtreding van deze bepaling wordt strafbaar gesteld in artikel 177 WVW 1994. Wanneer iemand met zijn auto geen gebruik wil maken van de openbare weg, kan hij op grond van artikel 67 lid WVW 1994 de RDW verzoeken om de geldigheid van het kentekenbewijs te schorsen. Hieruit volgt dat dan geen motorrijtuigenbelasting hoeft te worden betaald. Het voertuig mag dan echter ook niet langs de openbare weg geparkeerd staan. Het dagrapport van de politie van 6 april 2001 vermeldt dat verzoekers auto tot 13 juni 2001 geschorst zou zijn.

3.2. De Nationale ombudsman merkt echter op dat zowel de korpsbeheerder, de klachtbehandelaar als de betrokken ambtenaar er in hun latere stukken vanuit zijn gegaan dat op het moment van wegslepen zowel de schorsing als de afwezigheid van een verzekering werden geconstateerd. In de brief aan de Nationale ombudsman waarin de korpsbeheerder reageert op de klacht wordt de verzekeringskwestie zelfs als enige grond voor het weghalen van de auto genoemd.

Het gebruik maken van de openbare weg met een voertuig waarvoor geen aansprakelijkheidsverzekering is afgesloten is een strafbaar feit (artikel 30, eerste lid WAM, zie achtergrond, onder B.)

4.1. Vastgesteld dient te worden of een wettelijke bevoegdheid bestaat op grond waarvan de politie in casu gerechtigd was om de auto weg te halen en onder zich te gaan houden. Wanneer een politieambtenaar 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 een voertuig noodzakelijk maakt bestaat op grond van artikel 170 WVW 1994, zoals dat luidde ten tijde van de onderzochte gedraging, de bevoegdheid het voertuig te verwijderen (zie achtergrond, onder A.). Deze bevoegdheid wordt nader geregeld in de lokaal geldende wegsleepregeling (zie achtergrond, onder G).

Omdat verzoeker zijn auto voor zijn huis in een parkeerhaven had geparkeerd, is niet gebleken dat de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer werd belemmerd. Evenmin had verzoeker zijn auto op een parkeerplaats bestemd voor het voertuig van een invalide geparkeerd. Bovendien deed géén van de omstandigheden zoals beschreven in artikel 2 van de lokale wegsleepregeling zich voor ( zie achtergrond, onder G.). De Nationale ombudsman meent daarom dat zich niet een situatie voordeed waarin artikel 170 WVV 1994 kon worden toegepast. Mocht de politie hebben geoordeeld dat die situatie zich wel voordeed en op grond van genoemde bepaling zijn opgetreden, dan is dat niet juist.

4.2. In diverse wettelijke bepalingen is de politie de bevoegdheid toegekend bij verdenking van een strafbaar feit voorwerpen in beslag te nemen. Met inbeslagneming moet een strafvorderlijk doel gediend zijn: verbeurdverklaring of onttrekking aan het verkeer van het in beslag genomen voorwerp, waarheidsvinding of het aantonen van wederrechtelijk verkregen voordeel (artikelen 94 en 134 Sv , achtergrond, onder C.) Zo al een van deze doeleinden viel aan te wijzen ten tijde van het weghalen van verzoekers auto - te denken valt aan verbeurdverklaring bij veroordeling terzake onverzekerd rijden - dan had de politie toch niet tot inbeslagneming mogen overgaan gelet op de hierna onder

4.3 te bespreken aanwijzing van het OM. Voorts valt niet met de figuur van strafvorderlijke inbeslagneming te rijmen dat de politie aan verzoeker reeds op de dag van het wegslepen heeft geschreven dat de auto kon worden opgehaald en daarbij als voorwaarde heeft gesteld dat de wegsleep- en bewaarkosten zouden worden voldaan. Het Besluit inbeslaggenomen voorwerpen (zie achtergrond, onder E.) bepaalt immers dat de kosten van inbeslagneming ten laste van de Staat komen. Derhalve concludeert de Nationale ombudsman dat van een bevoegde en correct uitgevoerde strafvorderlijke inbeslagneming geen sprake is geweest.

4.3. In de Aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten (zie achtergrond, onder F.) van het College van procureurs-generaal staat in welke gevallen van vermoedelijke overtreding van artikel 30 WAM inbeslagneming van het betrokken voertuig aan de orde is. Daar is voorgeschreven dat wanneer blijkt dat het voertuig bij de RDW geregistreerd staat als niet verzekerd en er geen sprake is van een misdrijf uit de WVV of van recidive, de politieambtenaar pas tot inbeslagneming kan overgaan na overleg met de officier van justitie. De Nationale ombudsman merkt hierbij op dat de klachtbehandelaar in zijn rapport heeft aangegeven dat de betrokken ambtenaar aan hem had aangegeven dat ze bij een collega had geïnformeerd of ze de auto mocht wegslepen, maar dat ze zich niet kon herinneren wie de collega was (zie bevindingen, onder A.6.). De Nationale ombudsman leidt hieruit af dat zij geen contact heeft gelegd met een officier van justitie. De aanwijzing stond dus voor deze situatie geen inbeslagneming toe.

5. De korpsbeheerder heeft in antwoord op een vraag van de Nationale ombudsman als grondslag voor het weghalen van de auto aangegeven: veiligstellen op grond van de Wet

aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (zie bevindingen onder C.1.). Een dergelijke bevoegdheid is echter niet in die wet opgenomen. Mogelijk heeft de korpsbeheerder het oog gehad op strafvorderlijke inbeslagneming wegens overtreding van een strafbepaling uit die wet. Hierboven is uiteengezet waarom die grondslag in casu geen deugdelijke is. Bovendien zou dat standpunt moeilijk verenigbaar zijn met de uiteenzetting die de chef van het Bureau Operationele Ondersteuning in het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman heeft gegeven. Hij schrijft dat verzoekers auto niet behoorde tot de categorie auto's die officieel door justitie in beslag zijn genomen.

6. Het innemen van enig goed door de politie zonder instemming van degene aan wie zo'n goed toebehoort, vereist een grondslag in de wet. De Nationale ombudsman constateert dat van de zijde van de politie geen deugdelijke wettelijke basis is aangevoerd voor het verwijderen en opslaan van verzoekers auto die stond geparkeerd op een daarvoor bestemde plaats. De Nationale ombudsman heeft vervolgens onderzocht of hier niettemin sprake is geweest van (correcte) uitoefening van een aan politieambtenaren toegekende bevoegdheid. Hij heeft geoordeeld dat aan de wettelijke criteria voor de in art.170 WWV 1994 bedoelde vorm van bestuursdwang (wegslepen van voertuigen) niet is voldaan. De auto kwam, gelet op art. 94 Sv, maar toch zeker gelet op een aanwijzing van het openbaar ministerie terzake, bovendien niet in aanmerking voor strafvorderlijke inbeslagneming.

De conclusie moet luiden dat de politie buiten haar wettelijke bevoegdheden is getreden.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

7. De handelingen die uit het wegslepen zijn voortgevloeid (het in rekening brengen van de sleepkosten, en de verkoop van de auto) dienen derhalve tevens als niet-behoorlijk te worden aangemerkt. Niettemin zal hierna onder III, IV en V op die klachtonderdelen worden ingegaan, om na te gaan of zij, wanneer zij op zichzelf worden bezien, de toets der kritiek kunnen doorstaan. Ten aanzien van deze punten zal de Nationale ombudsman echter niet meer toekomen aan het geven van een behoorlijkheidsoordeel.

III. Ten aanzien van het in rekening brengen van de sleepkosten

1. Verzoeker klaagt er over dat de politie hem kosten in rekening heeft gebracht voor het wegslepen van zijn auto.

2. De korpsbeheerder acht dit klachtonderdeel gegrond. Zij laat weten dat, omdat de auto slechts was veiliggesteld, er een regeling had moeten worden getroffen dat verzoeker de sleepkosten en eventuele opslagkosten niet hoefde te betalen.

3. De Nationale ombudsman constateert dat geen grondslag kan worden aangewezen voor het in rekening brengen van kosten.

IV. Ten aanzien het nalaten verzoeker schriftelijk in kennis te stellen van het wegslepen

1. Verzoeker klaagt er over dat hij geen schriftelijke bevestiging heeft ontvangen dat zijn auto was weggesleept en de redenen hiervoor.

2.1. De korpsbeheerder liet de Nationale ombudsman weten dat naast het telefonisch contact met de betrokken ambtenaar, diverse medewerkers van het Bureau Operationele Ondersteuning, waar de auto stond opgeslagen, verzoeker telefonisch en in persoon hebben gesproken. Daarnaast heeft verzoeker drie brieven ontvangen waarin hem werd gemaand om de auto op te halen. De korpsbeheerder voegt hieraan toe dat in de brieven niet is uitgelegd waarom de auto was weggesleept, omdat dit al voldoende was duidelijk gemaakt in het telefonische en persoonlijke contact. Zij acht de klacht niet gegrond.

2.2. De betrokken ambtenaar verklaarde aan de Nationale ombudsman dat het voertuig was veiliggesteld vanwege overtreding van de WAM, in het bijzonder artikel 30. (zie Bevindingen, onder C.2.). In het telefoongesprek op 10 april 2001 had zij verzoeker erop gewezen dat hij zijn gegevens bij de RDW kon verifiëren.

3. Zou de grondslag voor het wegvoeren van de auto de regeling van artikel 170 WVV 1994 zijn geweest, dan geldt het volgende. Het wegslepen zelf was in de wettelijke regeling zoals deze gold ten tijde van de onderzochte gedraging een bevoegdheid van de burgemeester. Het wegvoeren van de auto is een aan bestuursdwang connexe bevoegdheid zoals omschreven in artikel 5:29 Awb. Op grond van dit artikel wordt een proces-verbaal van verwijdering opgemaakt, waarvan een afschrift wordt gestuurd aan degene die het voertuig onder beheer had. Voorts bepaalt artikel 5:24 Awb dat een beslissing tot het toepassen van bestuursdwang op schrift wordt gesteld, en dat in de beschikking wordt vermeld welk voorschrift is overtreden. Hiertegen kan dan bezwaar of beroep worden ingesteld (zie achtergrond, onder H.).

De Nationale ombudsman is niet bevoegd te oordelen over gedragingen die moeten worden toegerekend aan de burgemeester van een gemeente die zich niet heeft aangesloten bij de Nationale ombudsman. Tot die gemeenten behoort de gemeente Utrecht.

4. Bij strafvorderlijke inbeslagneming schrijft artikel 94 lid 3 Wetboek van Strafvordering voor dat de politieambtenaar een schriftelijke kennisgeving opmaakt en “zoveel mogelijk” een ontvangstbewijs afgeeft. De politie heeft dat in deze zaak nagelaten. Dergelijke stukken hadden verzoeker helderheid kunnen verschaffen over de wettelijke grondslag van het wegvoeren van zijn auto en hem meer inzicht kunnen geven in mogelijkheden van rechtsbescherming.

V. Ten aanzien van de verkoop van de auto

1. Verzoeker klaagt er over dat de politie Utrecht zijn auto medio mei 2001 heeft verkocht aan een sloper, ondanks de afspraak die hij op enig moment met een aantal

politieambtenaren had gemaakt dat de auto opgeslagen zou blijven, zolang zijn protest tegen de in rekening gebrachte sleepkosten nog niet door de politie was afgehandeld. Verzoeker vond dat hij middels het telefoontje op 10 april 2001 bezwaar had aangetekend tegen het wegslepen.

2.1. De korpsbeheerder acht dit klachtonderdeel niet gegrond. Zij geeft aan dat medewerkers van het bureau aan de Schaverijstraat een dergelijke toezegging niet aan verzoeker hebben gedaan omdat dat in strijd is met de vastgestelde procedures. Voorts heeft de politie verzoeker tot driemaal een aangetekende brief gestuurd met daarin de mededeling dat indien verzoeker de auto niet zou komen ophalen, deze ter sloop verkocht zou worden aan de meest biedende.

2.2. Drie medewerkers van het bureau aan de Schaverijstraat verklaren dat zij verzoeker meerdere malen hebben gewezen op de procedures die worden gevolgd, ondanks het bestaan van eventuele klachten en/of bezwaarschriften. Zij geven allen aan dat zij verzoeker telefonisch en éénmaal in persoon hadden geïnformeerd dat hij zijn auto diende op te halen en dat het niet mogelijk was om de auto te bewaren totdat de klacht was afgehandeld (zie bevindingen, onder **C.43.**).

2.3. Uit de door de politie overgelegde informatie is gebleken dat de auto van verzoeker op 9 mei 2001 is getaxeerd door een extern taxatiebureau, waarbij de dagwaarde werd bepaald op f 300. (zie bevindingen, onder **E.**).

Verzoeker heeft in het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman gewezen op feitelijke onjuistheden in het rapport. Voorts heeft hij betoogd dat de auto had moeten worden getaxeerd op basis van oldtimer- en verzamelwaarde en heeft hij informatie aangereikt die een aanwijzing vormt dat deze waarde voor deze auto enkele duizenden gulden kan hebben bedragen.

2.4. De chef van het Bureau Operationele Ondersteuning liet weten dat er drie categorieën zijn waarin opgeslagen auto's kunnen vallen. De categorie die door justitie in beslag is genomen, de categorie die onder de wegsleepregeling valt, en een derde categorie genaamd VOC. Verzoekers auto viel in de categorie VOC, waarbij het Handboek Administratie en Organisatie uit 1993 voorschrijft dat de VOC-auto's dienen te worden behandeld als auto's vallende in de categorie 'wepsleepregeling' (zie Bevindingen onder **C.4**).

3. De Nationale ombudsman overweegt als volgt. Vast is komen te staan dat de politie verzoeker tot drie maal toe per aangetekende brief heeft aangeschreven en heeft gewaarschuwd dat zijn auto ter sloop zou worden verkocht. De Nationale ombudsman is van oordeel dat verzoeker er in redelijkheid niet van uit heeft mogen gaan dat een mondeling bezwaar bij medewerkers van het bureau aan de Schaverijstraat, zou leiden tot het opschorten van de aangekondigde maatregel.

4. Wanneer een auto wordt verwijderd en opgeslagen ingevolge de wegsleepregeling van artikel 170 WVV 1994, bepaalt artikel 171 tweede lid van de WVV 1994 dat de burgemeester bevoegd is het voertuig onder bepaalde omstandigheden te verkopen of te laten vernietigen (achtergrond, onder **A**). Voor wat de taxatie en verkoop betreft, heeft de politie derhalve gehandeld namens de burgemeester van de gemeente Utrecht. Aangezien deze gemeente niet is aangesloten bij de Nationale ombudsman is hij niet bevoegd dit onderdeel van het politietoetreden te beoordelen voor zover dit had kunnen worden aangemerkt als toepassing van artikel 170 en volgende WVV 1994.

5. Wanneer het wegvoeren van de auto een correcte uitvoering van strafvorderlijke inbeslagneming zou zijn geweest geldt het volgende. Artikel 117 Sv opent de mogelijkheid van verkoop of vernietiging van inbeslaggenomen auto's. Een en ander is nader uitgewerkt in het Besluit bewaring inbeslaggenomen voorwerpen, waarbij blijkt dat daarbij de waarde van de auto van belang is. Deze waarde moet vóór verkoop of vernietiging worden bepaald door de Domeinen. Dat is in dit geval niet gebeurd.

#### VI. Ten aanzien van de gedeeltelijke gegrondverklaring van de klacht

1. Verzoeker klaagt er over dat de beheerder van het regionale politiekorps Utrecht zijn klacht over het wegslepen van zijn voertuig slechts gedeeltelijk gegrond heeft verklaard. De Nationale ombudsman merkt hierbij op dat deze klacht was gericht tegen de afdoening door de districtschef bij brief van 21 september 2001.

2.1. De korpsbeheerder onderschrijft het standpunt van de districtschef van 21 september 2001 en verwijst naar haar reactie zoals verwoord onder punt II hierboven. Zij acht de klacht deels gegrond omdat de betrokken ambtenaar voorafgaand aan het wegslepen van de auto meer moeite had kunnen doen om de klager te informeren en de kans te geven de juiste gegevens te overleggen. Met betrekking tot het wegslepen acht de korpsbeheerder dat het voertuig op grond van de WAM was weggesleept en veiliggesteld in afwachting van overlegging van bewijsstukken dat het voertuig wel verzekerd was.

2.2. De districtschef acht verzoekers klacht deels gegrond omdat de betrokken ambtenaar verzoeker in de gelegenheid had moeten stellen om aan te tonen dat de auto verzekerd was.

3. Onder II heeft de Nationale ombudsman reeds geoordeeld dat er in casu geen wettelijke bevoegdheid bestond om het voertuig weg te slepen. De Nationale ombudsman meent daarom dat het niet juist is dat de districtschef en de korpsbeheerder slechts tot een gedeeltelijke gegrondverklaring zijn gekomen op basis van de argumenten dat de betrokken ambtenaar verzoeker beter had kunnen informeren en meer gelegenheid had kunnen geven om een verzekeringsbewijs te overleggen.

De onderzochte gedraging is ook op dit punt niet 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 gegrond.

## AANBEVELING

De Nationale ombudsman geeft de korpsbeheerder in overweging om aan verzoeker een vergoeding toe te kennen voor de schade die is ontstaan tengevolge van het verwijderen en ter sloop verkopen van de auto.

Op 6 februari 2004 deelde de korpsbeheerder van het regionale politiekorps Utrecht de Nationale ombudsman mee de aanbeveling op te volgen en een vergoeding van € 136,13 aan verzoeker toe te kennen.

## Onderzoek

Op 2 oktober 2001 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer Cr. uit Utrecht, 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 (de burgemeester van Utrecht), werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de korpsbeheerder verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. In verband met zijn verantwoordelijkheid voor justitieel politieoptreden werd ook de hoofdofficier van justitie te Utrecht 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 van justitie maakte van deze gelegenheid geen gebruik. Tijdens het onderzoek kregen betrokkenen de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren. Tevens werd de betrokken ambtenaar in de gelegenheid gesteld inlichtingen te verschaffen. Zij maakte van deze gelegenheid geen gebruik.

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 verzoeker gaf aanleiding het verslag aan te vullen.

## Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

## A. feiten

1. Op 6 april 2001 werd op verzoek van een ambtenaar van het regionale politiekorps Utrecht, district Marco Polo, de personenauto van verzoeker weggesleept van de openbare weg omdat deze volgens informatie van de Rijksdienst voor het Wegverkeer 'geschorst' zou zijn. In een dagrapport schreef de betrokken ambtenaar dat het kenteken van de auto was geschorst van 13 juni 2000 tot 13 juni 2001.

2. Op 10 april 2001 zocht verzoeker telefonisch contact met de betrokken ambtenaar en vroeg haar waarom zijn auto was weggesleept. Zij liet hem weten dat de auto volgens de gegevens van de RDW was geschorst en dat de auto dan niet langs de openbare weg mag staan. Verzoeker liet haar weten dat hij wel belasting betaalde voor zijn auto en dat zijn auto op 6 april 2001 bovendien verzekerd was. Verzoeker had hierover op 9 april 2001 een fax met een artikel 34 WAM (Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen; N.o.) -verklaring ontvangen van zijn verzekeringsmaatschappij. De betrokken ambtenaar verwees verzoeker naar de RDW om zijn gegevens ten aanzien van de schorsing te verifiëren.

3. Bij brieven van 6, 17 en 27 april 2001 liet de politie aan verzoeker weten dat hij zijn auto kon ophalen tegen betaling van de kosten voor het wegslepen en bewaren à f 300. In de brief stond verder onder meer het volgende vermeld:

"Als u uw voertuig niet binnen de genoemde termijn (een termijn van tien dagen; N.o.) in ontvangst neemt, zal het voertuig ter sloop aan de meest biedende worden verkocht, waarna de kosten, verminderd met de opbrengst op u zullen worden verhaald. Aangezien de kosten de opbrengst doorgaans verre te boven gaan is het in uw belang gevolg te geven aan deze oproep."

4. Op 17 juli 2001 ontdekte verzoeker dat zijn auto was doorverkocht naar een sloper en hij wendde zich tot de Nationale ombudsman met een klacht. Omdat deze klacht nog niet kenbaar was gemaakt aan de beheerder van het regionale politiekorps Utrecht stuurde de Nationale ombudsman deze klacht bij brief van 2 augustus 2001 ter behandeling door aan dat bestuursorgaan. In zijn brief had verzoeker onder meer het volgende geschreven:

"Ik klaag erover dat mijn oldtimer, een zeldzame witte Porsche uit 1978, van de weg is gehaald op 6 april jl. omdat (volgens agent B.) 'het kenteken geschorst' was en de auto 'niet verzekerd' was.

Ik heb onmiddellijk betoogd dat wel degelijk belasting werd betaald en de auto ook verzekerd was (d.m.v. art. 34 verklaring), heb derhalve geëist dat mijn auto weer teruggebracht zou worden maar daar wilde de agent niets van weten. Zij vond dat ik de auto slechts tegen betaling van de sleepkosten kon terughalen, wat ik onredelijk en onterecht vond. Hierover heb ik tegen haar ernstig bezwaar gemaakt.

Ik heb nimmer een proces-verbaal gekregen, noch enige schriftelijke bevestiging dat door deze agent om welke redenen mijn auto van de weg is gehaald.

Slechts een standaard brief van het depot dat er een maximale termijn is voor het bewaren van auto's heb ik 3x mogen ontvangen.

Ik heb bij de bewaarders van de auto persoonlijk afgesproken dat zij de auto zolang zouden bewaren als het bezwaar liep; zij waren vol begrip over de situatie, vonden het ook zonde van zo'n mooie exclusieve auto etc. In gesprekken is duidelijk geworden dat de beheerders van dit depot feitelijk min of meer naar goeddunken kunnen beslissen over bewaartermijnen, en derhalve dacht ik dat mijn exclusieve oldtimer veilig zou zijn. Helaas onterecht. WANT NU BLIJKT VANDAAG (16/7)(...) DAT MIJN PORSCHE 14/5 IS VERKOCHT AAN EEN SLOPERIJ en niet meer terugkomt!

Mijn vragen zijn de volgende:

Moet de agent mij niet behoorlijk aanschrijven om mij precies op de hoogte te brengen waarom mijn auto van de weg is gehaald?

Hoort hier niet een proces-verbaal bij?

Met toelichting over een bezwaarprocedure?

Hoort hier dan niet een rechter aan te pas te komen?

Als de RDW met de belastingdienst communiceert (doorgeeft dat een kenteken 'ontschorst' is en daardoor er weer belastingaanslagen verzonden worden), is het dan niet normaal dat ik mag verwachten dat als er weer belasting betaald wordt over een geschorst kenteken, dat dan de belastingdienst dat doorgeeft aan de RDW en dan automatisch het kenteken 'ontschorst' wordt?

Schorsing gaat toch feitelijk nergens anders over dan de opschorting van de verplichting om belasting te betalen omdat de auto niet van de openbare weg gebruik maakt?

6. Als mijn persoonlijk bezit van overheidswege wordt verkocht, behoor ik dan niet van de actuele feitelijkheden op de hoogte gehouden te worden? bv. :

- de onteigeningsprocedure;
- aanschrijving definitieve verkoopdatum;
- bevestiging van verkoop, met de mededeling dat vanaf dat moment het kenteken niet meer op mijn naam staat;

- dat ik recht heb op een vrijwaringsbewijs;
- een afstandverklaring;
- dat ik dat kan afhalen op welk adres;
- een afrekening kosten/baten;

7. Als ik bezwaar maak - ook mondeling - en ik kan dat bezwaar ondersteunen met papieren, behoor ik dan niet in een bezwaarprocedure te rollen waar mijn rechten automatisch verzekerd zijn? En dat dan mijn auto bewaard wordt tot een definitieve uitspraak over de zaak is gedaan waartegen niet meer in beroep gegaan kan worden, in plaats van de overgeleverd te zijn aan de willekeur van een agent?

8. Hoe kan een politie-instantie die belast is met het bewaren van opgebrachte automobielen zo lichtvaardig omgaan met waardevolle privé-bezittingen van anderen zonder dat er sprake is van enige procedure waarbij de eigendomsrechten van de eigenaar doorlopend en consequent gerespecteerd worden?

M.a.w.: Is er geen wet die de rechten van de eigenaar van in beslag genomen goederen beschermt en de politie bindt aan strenge procedures en gedragsregels?

9. Stel: Als zo'n auto op een parkeerhaven staat geparkeerd, de agent constateert wat mej. B. heeft geconstateerd bij mijn auto, moet de agent dan niet contact opnemen met de eigenaar om na te vragen hoe dat zit?

Ik bedoel, ik ben via navraag te weten gekomen dat de informatie van de RDW lang niet altijd actueel is, (bv: verzekeringsmaatschappijen doen er gemiddeld twee weken en vaak langer over om een afgesloten verzekering aan te melden!) en dat men bij de politie op de hoogte is van het feit dat de verstrekte informatie van de RDW databank niet als zeker feit aangenomen zou mogen worden. Derhalve zou men mij een bepaalde tijd de gelegenheid hebben moeten geven om aan te tonen hoe de feiten werkelijk liggen.

Was dit gebeurd dan had er uiteindelijk geen reden bestaan om mijn auto weg te halen, en had deze exclusieve oldtimer nog gewoon in mijn bezit geweest.

Kan hier onzorgvuldig handelen van een politieambtenaar te verwijten zijn?

10. Als men weet (ongetwijfeld) bij de politie dat informatie van de RDW lang niet altijd actueel is, waarom mag zij dan toch op basis van deze informatie bekeuren?

Op het moment van aanhouding ligt de bewijslast bij mij, maar midden in de nacht kan ik niet even mijn verzekeraar bellen voor een verklaring om de agent aan te tonen dat er wel degelijk van een geldige verzekering sprake is; dus is er geen sprake van een gelijkwaardige situatie, ik ben in een nadelige positie omdat ik mij niet kan verweren en dat

lijkt mij in strijd met fundamenteel recht. Ik word ondanks alles, onterecht, bekeurd.

Afrondend:

Door een rigide opstelling van de politie ben ik onevenredig zwaar gedupeerd.

Als burger heb ik recht op volstrekt duidelijke informatie en communicatie van de zijde van de overheid, in casu de politie. Hieraan heeft het m.i. in dit geval in ernstige mate ontbroken, met onevenredig zware schade tot gevolg.

Daarnaast stel ik de eenrichting-communicatie aan de orde tussen de RDW en de Belastingdienst:

Als er relevante gegevens van de een naar de ander gaan, moet het ook andersom.

In het onderhavige geval lijkt het erop dat de communicatie alleen plaatsvindt als het (financiële) belang van de overheid erbij gebaat is.

M.a.w. een overheid ten dienste van de overheid, en de burger is de dupe."

5. Bij brief van 21 september 2001 liet de chef van het district Marco Polo verzoeker in reactie op de klacht het volgende weten:

"Naar aanleiding van uw, middels de Nationale ombudsman, ingediende klacht d.d. 17 juli 2001, heb ik een onderzoek laten instellen door een van mijn klachtonderzoekers, de inspecteur Be.

Uit het door hem aan mij gerapporteerde concludeer ik het volgende:

Uw klacht bestaat uit diverse gestelde vragen. (...) Deze zijn:

Ad 1) Door rigide opstelling van verbalisant B., klager zwaar is gedupeerd;

Ad 2a) Dat klager als burger recht heeft op volstrekt duidelijke informatie en communicatie van de zijde van de overheid, in casu politie. In deze kwestie heeft dat in ernstige mate ontbroken; met

Ad 2b) onevenredig zware schade tot gevolg; en

Ad 3) Stelt u als klager de eenrichtingcommunicatie aan de orde tussen de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Belastingdienst.

Ad 1) U noemt de houding van verbalisant B. rigide. Volgens u blijkt dat uit hetgeen u gehoord heeft van omstanders. Het beleid ten aanzien van het wegslepen van voertuigen vanaf de openbare weg is dat de verbalisanten niet vooraf de tenaamgestelden

informereren. In dit geval is B. echter wel bij u aan de woning geweest, voordat het voertuig, een personen auto, merk Porsche, met kenteken XX-XX-XX werd weggesleept. Er werd toen niemand aangetroffen.

Het gesprek dat u vervolgens met medewerkster B. had, was voor u erg teleurstellend. Zij deed u slechts de mededeling dat volgens de Rijksdienst voor het Wegverkeer het kenteken van de auto geschorst was en het voertuig niet verzekerd was. Zij verwees u daarbij voor verdere vragen naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer, terwijl u haar vroeg u in de gelegenheid te stellen haar aan te tonen dat het kenteken van uw auto niet meer geschorst was en dat deze wel degelijk verzekerd was. De op dat moment de politie ten dienst staande gegevens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer gaven inderdaad aan dat het kenteken XX-XX-XX van 13 juni 2000 was geschorst tot 13 juni 2001. Tevens bleek uit dezelfde gegevens dat het voertuig op moment van constatering (06 april 2001) niet was verzekerd. Hoewel zij u voor wat betreft de opheffing schorsing kenteken en verzekering terecht verwees naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer, kan ik mij voorstellen dat zij u ook in de gelegenheid had gesteld ten overstaan van haar aan te tonen dat het voertuig verzekerd was. Om die reden acht ik dit onderdeel van de klacht gedeeltelijk gegrond.

Ad 2 a) U als burger recht heeft op volstrekt duidelijke informatie en communicatie van de zijde van de overheid, in casu politie en dat het in deze kwestie in ernstige mate heeft ontbroken.

Hierover heb ik al een en ander gememoreerd onder ad 1.

Ik acht dit onderdeel van de klacht, voor wat betreft informatie en communicatie, tussen u en mijn medewerkster gedeeltelijk gegrond.

Ad 2 b) Onevenredig zware schade tot gevolg.

Uit onderzoek is niet vastgesteld wie van de medewerkers van de Schraaverijstraat, u zou hebben medegedeeld dat u de brieven die u van deze afdeling ontvangen heeft, naast u neer kon leggen. Medewerkers van die afdeling, H. en D., kunnen zich wel herinneren met u gesproken te hebben, doch verklaren (...) u beslist niet te hebben gezegd dat u die brieven naast u neer kon leggen. Zij kunnen en zijn niet bevoegd procedures die zijn ingezet te onderbreken, dan alleen in overleg met betrokken verbalisant, die met betrokken eigenaar of houder contact neemt. Indien u na de eerste brief een tweede brief ontvangt en later dan ook nog de laatste brief ontvangt met een uiterste datum, is de door u genomen beslissing *uw verantwoordelijkheid*.

Dat u uw onevenredig zware schade wijt aan de informatie en communicatie is mijns inziens niet terecht. Ik acht dit deel van de klacht ongegrond.

Ad 3) U stelt hierbij de eenrichtingcommunicatie aan de orde tussen de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Belastingdienst. Dit onderdeel van de klacht richt zich tegen genoemde overheidsinstellingen. Ik verwijs dan ook naar deze instellingen.

Over dit onderdeel van de klacht geef ik geen oordeel.

Het geheel overziend kom ik tot het standpunt dat bovenstaande geen aanleiding geeft om te komen tot het vergoeden van schade."

6. De klachtbehandelaar van het korps rapporteerde naar aanleiding van zijn onderzoek onder meer het volgende:

"Op 6 april 2001. werd op verzoek van politie - medewerkster B., een personenauto, merk Porsche, kenteken XX-XX-XX, weggesleept, daar het kenteken van het voertuig zou zijn 'geschorst' en 'niet verzekerd'. (mutatie (...))

De klacht van de heer Cr. bestaat uit de volgende klachtonderdelen:

Ad 1) Door de rigide opstelling van de politie met name van verbalisant B., klager zwaar is gedupeerd;

Ad 2) **a.** Dat klager als burger recht heeft op volstrekt duidelijke informatie en communicatie van de zijde van de overheid, in casu politie en dat het in deze kwestie in ernstige mate heeft ontbroken, met **b.** onevenredig zware schade tot gevolg; en

Ad.3) Stelt klager de eenrichtingcommunicatie aan de orde tussen de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Belastingdienst.

Verder heeft en stelt klager verschillende vragen met betrekking tot zijn klacht, die zover mogelijk door mij, rapporteur, in het rapport zullen worden verwerkt, dan wel met hem tijdens het gesprek (...) zijn besproken.

Verder heeft rapporteur omtrent de klacht een gesprek gehad met de betrokken politiemedewerkster B. op maandag 27 augustus 2001. Heeft hij een gesprek met klager Cr. gehad op vrijdag 31 augustus 2001 aan het bureau Marco Polo. En heeft rapporteur telefonisch gesprekken gevoerd met afdeling BOOS, de Rijksdienst voor het Wegverkeer, de Belastingdienst te Apeldoorn, alsmede hun controle-unit te Arnhem en met de bijzondere opsporingsdienst van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Tevens werd middels Kennisnet diverse informatie ingewonnen, relevant met betrekking tot deze klacht.

Daar waar van toepassing zullen vorenstaande personen geciteerd en 'kennis' worden gememoreerd.

**Ad 1.** Volgens klager bestond de rigide opstelling van collega B. uit het niet willen luisteren naar omstanders die haar probeerden te overtuigen dat de auto wel verzekerd was en dat belasting betaald werd. Die omstanders zouden de stratenmakers zijn die hem al eens hadden geholpen de auto naar een parkeerplaats te duwen vanaf de Dstraat naar de V-weg, omdat men aan het werk moest op de D-straat. Medewerkster B. verklaarde dat zij voor dat het voertuig werd weggesleept wel bij tenaamgestelde aan de deur was geweest (klager Cr.), doch dat niemand thuis was. Ook omstanders, waaronder stratenmakers die er al enige tijd aan het werk waren, deelden haar mede dat de auto er al een hele tijd stond en dat 'iedereen' er over klaagde. Het voertuig zou zich in een miserabele toestand bevinden. Volgens B. had het voertuig meer het karakter van een wrak.

Mijns inziens kon B. terecht afgaan op de juistheid van de gegevens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De Rijksdienst gaf aan dat het voertuig was geschorst vanaf 13 juni 2000 en het feit werd geconstateerd op 06 april 2001. Omtrent die juistheid verwijs ik echter nog naar het door mij ondervonden gegeven op blad 3 van dit rapport (zie punt 2.a; N.o.).

Verder geeft klager aan dat B. niet bij hem wilde nagaan of hem in de gelegenheid wilde stellen aan te tonen dat er wel belasting voor de auto werd betaald. Als ook dat de auto op dat moment verzekerd was. Volgens klager zou zij in het telefonisch gesprek dat hij met haar heeft gehad op 10 april 2001 letterlijk hebben gezegd: 'Ja, dat had ik kunnen doen, maar ik heb nu eenmaal anders besloten!'

Volgens klager ontving hij veel begrip van de medewerkers van de Schraaverijstraat. Hij had onder andere gesproken met medewerkers D. en H. Hen had hij verteld dat hij 'mondeling' bezwaar had ingediend bij collega B. B. verklaart hierover dat hij inderdaad bezwaar heeft gemaakt tegen het wegslepen van de auto, doch daar heeft zij verder niets mee gedaan. Zij zegt dat zij hem heeft verwezen naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer, (zie mutatie (...)) Kennelijk heeft klager B. niet goed begrepen en is de communicatie niet helder en begrijpelijk geweest tussen klager en B. '

De stelling van klager dat hij zich beklaagt over de 'rigide' houding van collega B., als zodanig, **om aan de verzoeken van klager iets te doen**, hetgeen zij in deze **niet verplicht** is te doen, (Zij heeft hem verwezen naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer en **het beleid** ten aanzien van de **Wegsleepegeling** is dat men voor het slepen de te naam gestelde NIET informeert!!!) acht ik voor dit onderdeel van de klacht, mede gelet op hetgeen onder ad 2 is beschreven, **slechts gedeeltelijk** gegrond! Ik merk hierbij op dat, gelet op vorenstaande, B. wel klager in de gelegenheid (had; N.o.) moeten stellen dat het voertuig verzekerd was!

Met betrekking tot het wegslepen:



Ik, rapporteur, heb daarover geraadpleegd: De Wegsleepregeling Utrecht; De schorsingsartikelen met betrekking tot het kenteken, de artikelen 67, 68 en 69 van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede Regeling Schorsing geldigheid kentekenbewijs; de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen, en Aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten.

Uit geen van deze wetten of Besluiten en Regelingen, met uitzondering van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM), is men in het onderhavige geval **bevoegd een voertuig weg te laten slepen en veilig te stellen!!!** De WAM geeft die mogelijkheid wel, doch het beleid van de politie Utrecht is om niet te slepen, daar de kosten van het wegslepen in het verleden vaak niet meer verhaald konden worden. Echter B. maakte geen proces-verbaal op ter zake artikel 30 van de WAM en stelde klager ook niet in de gelegenheid, zoals eerder vermeld, om aan te tonen dat het voertuig wel verzekerd was.

Gelet op het gestelde in Aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten, wordt in dit geval niet overgegaan tot inbeslagneming. Het voertuig kan 'veilig gesteld' worden in afwachting van overlegging (van; N.o.) bewijsstukken dat het voertuig was (is) verzekerd, dan wel het voertuig wordt (is) verzekerd.

- Schorsing kentekenbewijs is niets anders dan een civielrechtelijke regeling met de Belastingdienst ten aanzien van de wegenbelasting; voertuig maakt wel gebruik van de openbare weg, dan alleen een kaartje naar de belasting. De schorsing wordt dan opgeheven en de tenaamgestelde krijgt een extra rekening, is *geen* strafbaar feit;
- Voertuig onverzekerd op de openbare weg geparkeerd. Alleen indien het voertuig verkeersgevaarlijk staat of de vrijheid van het verkeer belemmert, dan wordt gesleept. Van beide gevallen was geen sprake. Is wel een strafbaar feit, maar niet wegsleepwaardig!

Gelet op vorenstaande zal met de eigenaar (tenaamgestelde) een regeling moeten worden getroffen dat hij de sleepkosten van het voertuig en eventuele eerste opslagkosten (stalling) van het voertuig niet behoeft te betalen!!

Ad 2a) Klager heeft als burger recht op volstreekte duidelijke informatie en communicatie van de zijde van de overheid, in casu politie en dat dit in deze kwestie in ernstige mate heeft ontbroken met b) onevenredige zware schade tot gevolg;

Ik, rapporteur, merk hierover op, dat gedeeltelijk al hierover is gesproken onder ad 1. Collega B. zegt dat zij omtrent het wegslepen van het voertuig wel bij iemand (collega) heeft geïnformeerd. Zij had begrepen dat zij wel mocht laten wegslepen. Zij weet echter niet bij wie zij geïnformeerd heeft. Ik rapporteur, heb uit het gesprek dat ik met B. had, begrepen, dat zij de materie rond deze zaak niet beheerste en klager geen duidelijke informatie hieromtrent kon verschaffen. Hiermee bedoel ik de verdere afhandeling wanneer

een voertuig is afgesleept naar de Schravenijstraat. Voor wat dat betreft kan iedere medewerker een beroep doen op 'Kennisset' en voor eventueel betrokkenen informeren bij betreffende afdeling of althans zijn of haar best doen om duidelijkheid te verschaffen.

Gelet op vorenstaande acht ik (N.o.) dit eerste onderdeel van dit klachtonderdeel gedeeltelijk gegrond.

B. heeft, naar mijn mening, terecht klager verwezen naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Aldaar worden de schorsingen kentekens al dan niet (...) verwerkt.

Ten aanzien van de communicatie tussen klager, Rijksdienst voor het Wegverkeer en het CBS (belasting Apeldoorn) voor wat betreft dit klachtonderdeel verwijst ik naar genoemde Diensten.

De medewerkers van de Schravenijstraat (BOOS), klager weet niet meer precies wie hem dat had gezegd hij denkt H., zouden de auto daar vast houden. Klager zou zich niets aan hoeven te trekken van de brieven die hij van de Schravenijstraat zou ontvangen. Door mij is niet vastgesteld kunnen worden dat een der medewerkers dit inderdaad tegen klager zou hebben gezegd. Dat klager vervolgens brieven met de dreigende tekst: 'Als u uw voertuig niet binnen genoemde termijn in ontvangst neemt.....etc' en hij er niets mee doet, kan mijns inziens niet verweten worden aan een der medewerkers van de Schravenijstraat. Een kopie van een schrijven van de Schravenijstraat aan klager wordt bij dit rapport gevoegd.

(1)

Ik ben van mening dat klager hierin ook een eigen verantwoordelijkheid heeft.

De normale procedures zijn met betrekking tot zijn weggesleepte auto gehanteerd en uitgevoerd. Dat klager vervolgens daardoor, volgens hem, onevenredige zware schade heeft geleden is naar mijn mening niet verwijtbaar bij enig medewerker van de politie regio Utrecht.

Ik acht dit tweede deel van dit klachtonderdeel ongegrond.

Klager heeft de brieven vervolgens naast zich neer gelegd en niet gereageerd. Hij verklaarde maar niets te horen en heeft nog wel een paar keer geprobeerd telefonisch contact te krijgen met collega B., doch (N.o.) dat was niet gelukt. Hij had een afwachtende houding aangenomen, met het idee dat de politie wel contact met hem zou opnemen. Na een controle in eind juni 2001 met een ander voertuig, informeerde hij de dag daarop met de Rijksdienst voor het Wegverkeer te Veendam. Hij informeerde toen ook naar zijn Porsche en hoorde toen dat het kenteken aan een ander was afgegeven. Hij had daarop meteen de Schravenijstraat gebeld en hoorde toen dat de auto verkocht was. Men wilde hem niet vertellen waar de Porsche was.

Klager heeft daarop een klacht ingediend bij de Nationale ombudsman.

Ik, rapporteur, heb telefonisch contact gehad met de Belastingdienst, unit Arnhem, en de Belastingdienst te Apeldoorn. Men kon mij niet klip en klaar helder maken hoe wordt omgegaan met voertuigen waarvan het kenteken geschorst is en waarvan vervolgens wordt aangetoond dat aan de schorsingsvoorwaarden niet wordt voldaan. De vraag is simpel: 'Wordt het kenteken aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer doorgegeven door de belastingdienst, indien zij de schorsing opheffen en de tenaamgestelde weer wegenbelasting laten betalen???' Ik, rapporteur, kreeg daarop geen duidelijk antwoord. Men wist het niet of men het nu wel of niet doorgaf aan de Rijksdienst. Men dacht dat dit **niet** werd doorgegeven aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer!!!

Ik, rapporteur, merk met nadruk op dat: **Waren de gegevens vanuit de belastingdienst doorgegeven aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer** (Volgens opgave Belastingdienst is de schorsing na controle op 26 oktober 2000 ingetrokken middels formulier MB73(?)) **zou het voertuig van klager niet zijn weggesleept!!!**

Ditzelfde geldt eveneens ten aanzien van de verzekering van het voertuig. Klager overhandigde mij een kopie van een schrijven van de Stad Rotterdam Verzekeringen, waarin deze mededeelde dat het voertuig voorzien van het kenteken XX-XX-XX op datum 06 april 2001 bij hen was verzekerd. Deze kopie wordt als bijlage bij dit rapport gevoegd.  
(2)

Omtrent schadeloosstelling van klager zou tussen de regiopolitie Utrecht, met de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Belastingdienst te Apeldoorn nog van gedachten kunnen worden gewisseld.

Ad 3. Klager stelt in dit klachtonderdeel de eenrichting - communicatie aan de orde tussen de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Belastingdienst.

Dit onderdeel van de klacht dient te worden gedeponereerd bij genoemde diensten. Hierover wordt dan ook **geen oordeel uitgesproken**.

Conclusie samengevat:

Ad 1: oordeel over rigide houding collega B. slechts gedeeltelijk gegrond.

Ondanks weinig kennis terzake had zij, om klager te kunnen informeren iets meer moeite kunnen doen. Gelet op de WAM had zij of proces-verbaal moeten opmaken ter zake artikel 30 dan wel het voertuig 'veilig moeten stellen' in afwachting van overlegging bewijsstukken dat voertuig verzekerd was.

Ad 2a: collega B. had iets meer moeite kunnen doen om meer van de materie te onderzoeken en klager hierover te informeren. Derhalve gedeeltelijk gegrond.

Ad 2b: onevenredig zware schade tot gevolg. Indien klager toch brieven krijgt, waarin wordt medegedeeld dat voertuig zal worden afgevoerd, kan hij zich mijns inziens niet beroepen op wat een medewerker hem zegt. Hij heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid. Dit deel van de klacht ongegrond.

Ad 3: Eenrichting communicatie Belastingdienst met Rijksdienst voor het Wegverkeer. Is een klachtonderdeel waarover geen oordeel wordt uitgesproken en wordt hiervoor naar betrokken diensten verwezen,

Gelet op vorenstaande ben ik, rapporteur, van mening, dat aan klager de aan hem opgelegde kosten van wegslepen en kosten van stalling niet op hem mogen worden verhaald, dan wel deze kosten aan hem worden terug betaald, indien deze door hem betaald zijn.

Ten aanzien van de verkoop van zijn voertuig, die mogelijk door hemzelf voorkomen hadden kunnen worden, stel ik voor, dat aan klager het bedrag dat de verkoop van de auto heeft opgeleverd ter beschikking wordt gesteld. Of dat klager verwezen wordt naar de Belastingdienst en of de Rijksdienst voor het Wegverkeer in verband met genoegdoening. Het vrijwaringsbewijs van het kentekenbewijs, dat door de afdeling BOOS in ontvangst is genomen, zal hem ter hand dienen te worden gesteld."

#### B. Standpunt verzoeker

1. Verzoekers standpunt staat samengevat weergegeven onder klacht.

2. Bij brief van 2 oktober 2001 liet verzoeker de Nationale ombudsman weten niet tevreden te zijn met de klachtafhandeling door de politie. Hij schreef ter onderbouwing van zijn standpunt onder meer het volgende:

"Ten eerste hebben zij (de politie; N.o.) niet binnen de daarvoor vastgestelde termijn geantwoord, noch mij vooraf geïnformeerd dat de beantwoording verlaat zou zijn.

Zie mijn correspondentie met hen hierover.

Ten tweede is mij in een gesprek met de door de politie aangestelde 'onafhankelijke' klachtenbehandelaar een aantal zeer relevante mededelingen gedaan die in mijn voordeel zouden moeten werken, echter deze vind ik in de motivatie van het antwoord geenszins terug:

Volgens de klachtenbehandelaar, een inspecteur van politie, had onderzoek hem geleerd dat de auto niet onder enige wegsleepregeling viel op die 6e april, en derhalve 'nooit weggesleept had mogen worden'. De wegsleepregeling zou **niet** gelden voor voertuigen die:

- niet gevaarlijk of ernstig hinderlijk (voor het overige verkeer) staan geparkeerd op een plek waar niet geparkeerd mag worden, of

- niet zodanig storend op een parkeerplaats geparkeerd staan dat anderen daar langdurig overlast van zouden hebben bv. op een plaats waar voor omwonenden slechts zeer beperkt parkeerplaatsen voorhanden zijn.

De Porsche stond netjes op een parkeerhaven voor mijn eigen huis. (...)

Dat de wegsleepregeling uitdrukkelijk niet geldt voor auto's die 'geschorst' zijn.

En in het gesprek maakte de klachtenbehandelaar ondubbelzinnig duidelijk dat hij op de hoogte was van het feit dat de auto bij de belastingdienst was 'ontschorst', en dat dan automatisch de regel geldt dat hij dan ook bij de RDW 'ontschorst' is. (En dan had de auto legaal van de weg gebruik gemaakt en zou er geen reden zijn geweest hem weg te halen) Hetgeen illustreert dat bij de RDW alleszins bekende gegevens niet automatisch in de voor de politie openstaande databestanden staat.

Geen van deze zaken, die formeel door de politie-inspecteur en mij zijn besproken, komen terug in de conclusies in het antwoord.

Ten derde wordt glashard ontkend dat er afspraken zijn gemaakt tussen mij en enkele politiemedewerkers, terwijl deze afspraken er wel degelijk waren. In het foldertje staat dat wanneer mijn versie afwijkt van die van de beklaagde, ik inzage krijg (niet 'kan krijgen') van zijn/haar versie. Deze inzage heb ik niet gehad, noch een uitnodiging hiertoe.

Ten vierde zie ik dat verschillende -zeer relevante - delen van mijn klacht op zijn minst 'gedeeltelijk gegrond' worden verklaard, zonder dat er ook maar enige verantwoording voor wordt genomen.

Ten vijfde spreekt de districtschef van 'verbalisant'. Ik houd vol dat er nimmer van een 'verbaal' sprake is geweest, noch heb ik ooit een bekeuring gehad voor de gepleegde feiten op 6 april. Nimmer ben ik formeel op de hoogte gebracht van het feit en de redenen van de verwijdering van mijn auto. De agent was dus geen 'verbalisant'. Ik ben benieuwd naar de juridische implicaties hiervan.

Ik ga er van uit dat indien geen sprake is van verbaliserend optreden er geen gebruik gemaakt wordt van de speciale bevoegdheden die de politie ten dienste staan om actie te ondernemen in bijzondere situaties. Dit zou volgens mij hier inhouden dat het wegslepen uitsluitend zou kunnen gebeuren onder de lokaal geldende wegsleepregeling, met de restricties zoals mij die uitgelegd zijn door de inspecteur van politie die mijn klacht behandelde.

Ten zesde wordt mijn klacht dat ik nimmer ben ingelicht over de mogelijkheden officieel bezwaar te maken tegen het politieoptreden, nergens behandeld. Ondanks het feit dat dit verzuim indirect heeft geleid tot de verkoop en vernietiging van mijn auto. Het foldertje kreeg ik als bijlage bij de ontvangstbevestiging, rond 22 augustus jl.

Ten zevende wordt nergens toegelicht wat mijn rechten zijn om te weten wat de politie met mijn eigendommen doet, met name als het gaat om de verkoop van een geregistreerd voertuig en de juridische consequenties hiervan. Daarnaast, als zonder mijn medeweten mijn auto wordt verkocht, blijft mijn verzekering wel doorlopen, met de financiële gevolgen van dien; en de aankopende partij is verplicht mij een zogenaamd vrijwaringsbewijs te overhandigen, dat is ook niet gebeurd. Ik houd vol dat de wijze waarop ik heb moeten vernemen dat mijn auto verkocht was schokkend was.

Ten achtste wordt niet ingegaan op mijn bezwaar dat de politie kennelijk verstreckende beslissingen kan nemen op basis van achterhaalde of onjuiste feiten en gegevens (RDW), en dat de burger niet - ook niet na uitdrukkelijk aangeven dat hij hierover beschikt - de gelegenheid krijgt tegenbewijs te presenteren; en dat dit bewijs, waaruit kan blijken dat de gegevens die de politie ter beschikking staan apert onjuist zijn, niet wordt geaccepteerd en meegewogen in de uiteindelijke conclusies. Ik heb ten overstaan van de klachtenbehandelaar aan kunnen tonen dat mijn Porsche wel degelijk verzekerd was op de dag van wegslepen, en de klachtenbehandelaar heeft een kopie gemaakt van dat bewijs (een zogenaamd 'art. 34 verklaring', afgegeven door mijn verzekeraar) voor zijn dossier, (zie kopie)

Ik ben nog steeds sterk van mening dat een onzorgvuldig optreden van een enkele politiemedewerker een onevenredig hoge schade tot gevolg heeft gehad, een schade die ook nog eens onomkeerbaar is omdat de Porsche vernietigd is. Een in 1978 handgebouwde Porsche 928, en die zijn zeldzaam. De daardoor relatief hoge handelswaarde werd nog extra verhoogd door het feit dat de auto binnen enkele jaren belastingvrij van de weg gebruik had kunnen gaan maken. (m.i.v. 2003)

Al het bovenstaande illustreert schrijnend dat de politie niet de verantwoordelijkheid heeft genomen voor de fouten die zij heeft gemaakt.

Derhalve ben ik zeer teleurgesteld in de wijze van behandeling en beantwoording van mijn klacht door de politie, en dat de districtschef zich slechts beroept op enkele gemakkelijke formaliteiten.

Tevens vind ik dat de politie niet voldoet aan de beloftes die ze maken en de verwachtingen die ze scheppen in de folder 'politieklachten? Zo dient u ze in.' (...)

Ik vind dat mij hiermee onrecht wordt aangedaan, en voel mij nog steeds zwaar gedupeerd.

Ik leg, gezien het bovenstaande, graag het verzoek bij u neer om opnieuw mijn klacht in behandeling te nemen, en daarnaast ook de RDW-kwestie tegen het licht te houden. Daar ligt een belangrijke oorzaak."

### C. Standpunt korpsbeheerder

1. De korpsbeheerder reageerde bij brief van 2 maart 2002 en liet de Nationale ombudsman onder meer het volgende weten:

"Naar aanleiding van de klacht die de heer Cr. bij u heeft ingediend waarop u een reactie mijnerzijds heeft gevraagd, bericht ik u het volgende.

*Klachtonderdeel 1 De verzoeker klaagt over het feit dat ambtenaren van de Politie Regio Utrecht op 6 april 2001 zijn auto hebben meegenomen en deze hebben opgeslagen. Hierbij stelt u de vraag op welke gronden verzoekers auto is weggesleept en opgeslagen.*

De auto van de heer Cr. is op 6 april 2001 op grond van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) veiliggesteld. De auto bleek bij navraag niet te zijn verzekerd. Verbalisant B. heeft dit op 6 april 2001 bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer geverifieerd. De Rijksdienst voor het Wegverkeer gaf aan dat het voertuig vanaf 13 juni 2000 was geschorst. Verder heeft de verbalisant voor het wegslepen van het voertuig getracht contact op te nemen met de eigenaar. Bij het bezoek aan zijn woonadres bleek echter niemand thuis te zijn.

Het voertuig is veiliggesteld in afwachting van overlegging van de bewijsstukken dat het voertuig wel is verzekerd dan wel wordt verzekerd. Hoewel de auto reeds was weggesleept, heeft verbalisant B. uiteindelijk besloten geen proces verbaal artikel 30 WAM op te maken omdat de heer Cr. tijdens een telefonisch overleg meldde dat zijn auto wel was verzekerd. Verbalisant B. heeft hem vervolgens verzocht contact op te nemen met de Rijksdienst voor het Wegverkeer en het Bureau Operationele Ondersteuning aan de Schaverijstraat van de Politieregio Utrecht teneinde de bewijzen van de autoverzekering te overleggen. Vanwege het feit dat de betrokken verbalisant voorafgaand aan het wegslepen van de auto meer moeite had kunnen doen om de klager te informeren en kans te geven de juiste gegevens te overleggen, acht ik dit klachtonderdeel **deels** gegrond.

*Klachtonderdeel 2 De verzoeker klaagt over het feit dat de politie hem ter zake sleepkosten in rekening heeft gebracht.*

Omdat de auto slechts was veilig gesteld, had er een regeling met de eigenaar moeten worden getroffen en hem verteld moeten worden dat hij de sleepkosten van het voertuig en eventuele opslagkosten(stalling) niet hoefde te betalen. Ik acht dit klachtonderdeel gegrond.

*Klachtonderdeel 3 De verzoeker klaagt dat de politie heeft nagelaten hem op enig moment schriftelijk in kennis te stellen van het feit dat zijn auto was weggesleept, met vermelding van redenen waarom de auto was meegenomen.*

Naast het telefonisch contact met de verbalisant hebben verschillende medewerkers van Bureau Operationele Ondersteuning telefonisch en in persoon met de heer Cr. gesproken. Daarnaast heeft het bureau de heer Cr. middels drie aanschrijvingen gemaand tot het in ontvangst nemen van zijn voertuig. Een afschrift van deze brieven inclusief de bewijzen van het aangetekend verzenden zijn bijgevoegd. Omdat telefonisch en in persoon de procedure aan de heer Cr. was uitgelegd, zijn in de verzonden brieven de redenen voor het wegslepen niet herhaald.

Ik acht dit klachtonderdeel gezien de verschillende berichtgevingen van het korps in de richting van de heer Cr. ongegrond.

*Klachtonderdeel 4 De verzoeker klaagt over het feit dat de politie medio mei 2001 zijn auto heeft verkocht ondanks de afspraak die hij op enig moment met een aantal politiemedewerkers had gemaakt dat de auto opgeslagen zou blijven, zolang zijn protest tegen de in rekening gebrachte sleepkosten nog niet door de politie was afgehandeld.*

De medewerkers van de Schaverijstraat geven aan dat zij in hun afzonderlijke telefonische contacten met de heer Cr. een dergelijke toezegging niet hebben gedaan omdat dit in strijd is met de vastgestelde procedures. Daarnaast heeft de heer E. van het bureau Schaverijstraat hem dit ook in persoon medegedeeld. Ik acht dit klachtonderdeel dan ook ongegrond.

*Klachtonderdeel 5 Verzoeker klaagt erover dat de ondergetekende zijn klacht over het wegslepen slechts gedeeltelijk gegrond heeft verklaard.*

Op grond van het reeds eerder verstrekke antwoord van de betrokken districtschef in zijn brief van d.d. 21 september 2001 alsmede bovenstaande informatie blijf ik bij mijn eerder ingenomen standpunt en acht ik dit klachtonderdeel deels gegrond.

Met betrekking tot de door u gestelde vragen het volgende.

*Vraag 1 op welke grond is verzoekers auto weggesleept en opgeslagen.*

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn antwoord op klachtonderdeel 1.

*Vraag 2 Is daarbij gehandeld conform de geldende regelgeving.*

Ja.

*Vraag 3 Heeft de politie nader onderzoek verricht nadat de auto was weggesleept en overgebracht naar het opslagterrein.*



Uit de gegevens blijkt dat verbalisant B. telefonisch contact met de heer Cr. heeft gehad en hem heeft verwezen naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer en Bureau Operationele Ondersteuning van de Schaverijstraat. Er is verder geen aanvullend onderzoek door de politie verricht."

2. De betrokken ambtenaar B. rapporteerde op 8 januari 2002 naar aanleiding van de klacht. Zij schreef onder meer het volgende:

"Naar aanleiding van een schrijven van de Nationale Ombudsman, om eventueel te reageren op een klacht van de heer Cr., wonende te Utrecht, D-straat nr. (...), reageer ik hierop, B., agent van politie, behorende tot het district Marco Polo.

Mij, B., werd verzocht hierop te reageren wat betreft mijn optreden op 6 april 2001 waarna ik het voertuig, merk Porsche, type 9928 Automatic, kleur wit en voorzien van het kenteken XX-XX-XX, heb laten wegslepen. Mij, B., bleek uit de vraag aan de regionale meldkamer te Utrecht, dat voornoemd voertuig bij het Rijksdienst voor het Wegverkeer als niet verzekerd te boek stond. Derhalve is het voertuig weggesleept en veiliggesteld volgens de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen.

Ik, B., heb zelfs 'voor' dat het voornoemde voertuig werd weggesleept, meerdere malen aangebeld bij de heer Cr. De heer Cr. was niet thuis.

Nadat het voertuig weg was gesleept, heeft de heer Cr. mij verzocht tot terug bellen. Hieraan heb ik B., voldaan. Ik B., heb de heer Cr. medegedeeld dat volgens opgave van het Rijksdienst voor het wegverkeer het kenteken geschorst zou zijn, maar doordat het voertuig op de openbare weg geparkeerd stond, deze opgeheven was. Het voertuig was volgens de opgave van het Rijksdienst voor het wegverkeer niet verzekerd. De heer Cr. deelde mij B., mede dat het voertuig wel verzekerd zou zijn. Ik B., heb de heer Cr. verwezen naar het Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Schaverijstraat, alwaar het voertuig veiliggesteld stond.

Om rede het voertuig wel verzekerd bleek, is er geen proces-verbaal opgemaakt."

3. De chef van het bureau operationele ondersteuning liet bij brief van 6 februari 2002 in reactie op de klacht onder meer het volgende weten:

"Onlangs heeft u mij via de interne mail een aantal vragen gesteld naar aanleiding van de klacht van de heer Cr. in zake het wegslepen en verkoop van zijn auto, een Porsche voorzien van het kenteken XX-XX-XX. Als antwoord op deze vragen deel ik u het volgende mede:

(...) De BOV (Beheer Opslag Voertuigen; N.o.) bewaart en beheert alle voertuigen die door de 4 stadsdistricten zijn ingenomen. Het personeel wat bij deze unit werkt is Buitengewoon Opsporingsambtenaar. De auto's die worden ingenomen worden door het BOV, afhankelijk

van de reden van inname, in 3 categorieën verdeeld. Er is de categorie die officieel door justitie in beslag is genomen. Deze auto's worden bewaard tot dat er een beslissing is genomen door de officier van justitie. De tweede categorie auto's zijn auto's die zijn weggesleept in het kader van de wegsleepregeling. De wettelijke basis tot deze wegsleepregeling vindt zijn grondslag in de Wegenverkeerswet 1994 en het Besluit Wegslepen Voertuigen. In deze wet en besluit staat exact de procedure aangegeven wat te doen met een auto vanaf het moment dat deze is weggesleept tot teruggave, dan wel verkoop of vernietiging. De derde categorie auto's wordt aangeduid als categorie VOC en betreft alle overige auto's die niet onder de twee eerder genoemde categorieën zijn in te delen. De auto van de heer Cr. viel onder de categorie VOC.

Naar aanleiding van de reorganisatie van de politie heeft de korpsleiding een werkgroep de opdracht gegeven om een Handboek Administratie & Organisatie te schrijven. Dit handboek is geschreven in november 1993. In dit handboek is geschreven hoe te handelen bij de inname van een auto door de politie. In dit handboek is aangegeven dat auto's die vallen onder de categorie VOC behandeld dienen te worden als zijnde categorie 2, de auto's die onder de wegsleepregeling vallen. Dit is dan ook de reden dat de auto van de heer Cr. is behandeld op de wijze genoemd in de Wegenverkeerswet en Besluit Wegslepen Voertuigen. Hierin staat onder andere vermeld dat de bewaarder van het voertuig de te naam gestelde binnen bepaalde termijnen moet aanschrijven met het verzoek om zijn auto op te halen. Deze drie aanschrijvingen zijn hierbij gevoegd. Twee van deze aanschrijvingen zijn aangetekend verstuurd waarvan een afschrift hierbij is gevoegd. Tevens is hierbij gevoegd een rapport van 3 personeelsleden van BOV die de heer Cr. telefonisch en in persoon hebben gesproken en hem hebben gewezen op de procedures die wij volgen en wat de consequenties zijn als hij zich hier niet aan zou houden.

Kortom, de heer Cr. was op de hoogte van het feit dat als hij zijn auto niet binnen een bepaalde termijn op zou halen, wij deze auto zouden verkopen aan een sloopbedrijf. Ik hoop u zo voldoende te hebben geïnformeerd."

4. Drie medewerkers van het bureau Schaverijstraat verklaarden het volgende:

"Naar aanleiding van een klacht betreffende een Porsche met het kenteken XX-XX-XX welke is afgevoerd naar de sloop, kunnen wij H., E. en J. het volgende verklaren;

De betreffende auto was ingenomen vanwege een geschorst kenteken, geen verzekering en geen APK. De eigenaar, de heer Cr. heeft diverse malen telefonisch contact opgenomen met ons omtrent zijn auto. Tevens is hij hier aan de balie verschenen met vragen omtrent zijn auto. Naast de lopende procedure omtrent het afhalen van zijn auto hebben voornoemde rapporteurs hem diverse malen telefonisch medegedeeld dat ondanks eventuele klachten c.q. bezwaarschriften, de auto wel opgehaald diende te worden met de juiste papieren en tegen betaling van de sleepkosten omdat anders het voertuig, ondanks een eventuele bezwarenprocedure, verkocht c.q. vernietigd zou worden.

De eigenaar kon dan achteraf wel in beroep gaan voor teruggave van de kosten en de zaak eventueel laten voorkomen. Tevens is door rapporteur E. aan de eigenaar in persoon hier aan de balie dit nogmaals medegedeeld. Hiervan is speciaal op het interne dossier nog een aantekening gemaakt.

De eigenaar respondeerde dat hij de zaak eerst in klachte wilde afhandelen en daarna de auto pas kwam ophalen en dat wij de auto zolang moesten bewaren. Hem is toen duidelijk verteld dat dit niet kon en dat hij zijn voertuig in ieder geval diende af te halen.

Meer ter zake dienende kunnen wij niet verklaren."

#### D. Reactie verzoeker

Verzoeker liet de Nationale ombudsman bij brief van 9 juni 2002 in reactie op de informatie van de korpsbeheerder onder meer het volgende weten:

"Ik zou enige punten in de correspondentie van de politie willen becommentariëren:

1. In het rapport van mevr. B. stelt zij dat zij 'zelfs voor' dat het voertuig werd weggesleept meerdere malen bij mij heeft aangebeld. Lovenswaardig, natuurlijk, maar geen 'verdienste' op zich, aangezien zij er van uit kon gaan dat de eigenaar weleens op z'n werk kon zijn, op een doordeweekse vrijdag. Ik vind deze opmerking derhalve misplaatst. Er wordt gesuggereerd dat er nogal wat is gedaan om de eigenaar te pakken te krijgen, wat natuurlijk tot een matige poging beperkt bleef.

(...)

4. In het rapport van de politieregio Utrecht, Schaverijstraat van 6 februari 2002 stelt men dat 'Hem is toen duidelijk verteld dat dit niet kon en dat..... halen'. Ik bestrijd met klem dat dit of iets van die strekking tegen mij gezegd is, Dit is NIET waar. Er is WEL DEGELIJK toegezegd dat ze mij auto wel eventjes konden bewaren, zonder er een uiterste termijn aan te verbinden. Dat werd alleen maar in die brieven gedaan.

5. Het begeleidend briefje van Dhr. Be. bij zijn rapport geeft aardige informatie over welke procedures gebruikelijk en zelfs gewenst zijn en waar mevr. B. zich allemaal niet aan gehouden heeft. In het gesprek wat ik met hem had op 31 augustus vorig jaar heeft hij mij deze zaken ook zo voorgesteld. Het bevreemdt mij steeds meer dat er geen consequenties uit getrokken worden, dat die koste wat het kost omzeild lijken te moeten worden.

6. Er wordt melding gemaakt dat er ook auto's worden teruggegeven aan de eigenaar, volgens de interne brief van 'de Schaverijstraat' van 6 februari 2002. Dat zijn auto's die zijn weggesleept in het kader van categorie 2 de wegsleepregeling. Auto's die onder de 'VOC' vallen, zoals de mijne, worden op dezelfde manier behandeld. Indien er dus sprake is van enige vorm van onterecht wegslepen, bijvoorbeeld omdat de auto niet onder de

'wegsleepregeling' valt, opent deze regeling dus de mogelijkheid om mijn auto aan mij te retourneren. Ik verbaas mij er dus over dat zij - de politie - niet hiertoe zijn overgegaan terwijl al snel volstrekt duidelijk was dat wegslepen van mijn auto onterecht was. Ik heb dit in het telefoongesprek met mevr. B. aan haar voorgesteld, en zij heeft dat afgewezen met de al eerder aangehaalde en in het rapport van dhr. Be. geciteerde uitspraak dat ze 'nu eenmaal anders had besloten'; en het niet meer teruggedraaid kon worden.

7. Ik betwijfel of er ooit gezegd is dat 'iedereen' over mijn auto klaagde, zoals gesteld wordt door mevr. B. en geciteerd in het rapport van dhr. Be.; met name omdat de meeste mensen uit mijn straat en velen uit de omgeving WISTEN dat deze auto van mij was, WISTEN dat ik er heel regelmatig aan werkte en de auto altijd netjes schoon hield, en zij altijd geïnteresseerd waren omtrent de vorderingen (het was een zeer opvallende auto!). Mij lijkt dit argument sterk overtrokken dan wel opgeblazen; (...)

8. De heer Be. is inconsistent als hij zegt dat 'men voor het slepen de ten naam gestelde niet informeert' en in dezelfde zin dat mevr. B. mij wel in de gelegenheid had moeten stellen 'aan te tonen' (deze 3 woorden weggevalen in het rapport) 'dat het voertuig verzekerd was'. Hierbij sluit het één m.i. het ander uit. Dit komt verderop nog eens heel sterk naar voren als dhr. Be. uiteenzet dat het voertuig nimmer weggesleept had mogen worden. Hier wordt toch wel de kern van de zaak geraakt, en valt de volledige verantwoordelijkheid van het verlies van de auto bij de politie, met alle consequenties van dien, hoe verstrekkend ook! Dan vind ik de conclusie dat een regeling getroffen moet worden dat sleep- en opslagkosten niet betaalt hoeven te worden, nogal mager: mij lijkt dat de politie domweg de auto dient te retourneren onder aanbieding van verontschuldiging voor de gemaakte fouten.

9. De heer Be. constateert dan mevr. B. de relevante materie rond mijn auto niet beheerste. Ik vraag mij dan in alle ernst af wie er dan de verantwoording neemt voor de acties van zo'n politieambtenaar. Het lijkt mij dan dat elk voorval behoorlijk geëvalueerd dient te worden met de betrokken ambtenaar. Ik vind dan ook dat mijn klacht geheel gegrond is, en ben het volstrekt oneens met de conclusie van zowel de heer Be. als van de korpsbeheerder dat de klacht slechts 'gedeeltelijk gegrond' is.

10. Ik ben van mening dat de politie wel heel gemakkelijk haar verantwoordelijkheid ontloopt als zij WEL externe databanken raadpleegt (RDW, Belastingdienst) om die informatie als DIRECTE basis voor verdergaande actie te nemen, WEET dat die informatie verouderd dan wel anderszins incorrect kan zijn, en dan toch voor de (voor hen negatieve) consequenties gemakkelijk door te verwijzen naar de betreffende instanties. Handen wassen in onschuld noemt men dat. Ik noem het 'voor de overheid spreekwoordelijke arrogantie en ontkenning van de rechten van het publiek, die zij toch verplicht is adequaat en eerlijk te bedienen; en haar verantwoordelijkheden serieus te nemen'.

(...)

12. Tot slot protesteer ik tegen de conclusie van de korpsbeheerder dat 'conform de geldende regelgeving' is gehandeld. Uit allerlei argumentaties komt duidelijk naar voren dat op menig punt niet zorgvuldig genoeg is gehandeld."

#### E. OVERIGE INFORMATIE

De politie stelde op verzoek van de Nationale ombudsman op 3 april 2003 het taxatierapport van 9 mei 2001 van verzoekers auto beschikbaar. In dit rapport staat onder meer het volgende vermeld:

"Ten tijde van inspectie van bedoeld voertuig stelden wij vast dat:

- de algehele staat van de carrosserie in slechte staat verkeert.

(...)

- De bekleding van het voertuig was niet aanwezig.

- De verlichting was slecht.

- De zichtbare staat van motor en aandrijving was niet te controleren.

(...)

- Het voertuig was gedeukt (...)

- Het voertuig was geroest (...)

(...)

De sloopwaarde werd door ons vastgesteld op f 100.

De dagwaarde werd door ons vastgesteld op f 300.

(...)"

#### F. Reactie verzoeker op het taxatierapport

Bij brief van 31 juli 2003 liet verzoeker in reactie op het taxatierapport onder meer het volgende weten:

"2. Voorts staat er 'bouwjaar: 1982'

Terwijl volgens het originele in mijn bezit zijnde kentekenbewijs deel 1 (...) ondubbelzinnig blijkt dat de auto in 1978 is gebouwd. In 1978 werden deze auto's met de hand gebouwd, in 1982 niet meer. Dit heeft verstrekkende implicaties voor de waarde. (...)

3. Ook wordt melding gemaakt van diverse schades die eigenlijk helemaal niet kunnen: bv. Een roestend portier en een roestend achterscherm:

Dit kan niet omdat deze delen zijn gemaakt van hoogwaardig aluminium en derhalve niet kunnen roesten. (NB.: de achterklep is staal en die roestte inderdaad enigszins). Door het gebruik van deze materialen is deze auto uitzonderlijk lang houdbaar. Dit was een Porsche tenslotte... Wat de expert gezien heeft zijn blaasjes in de lak, waarachter hij roest 'vermoed' zal hebben. Klaarblijkelijk reikte de expertise van de man die de auto beoordeelde niet ver genoeg om te weten dat dit geen roest kon zijn.

Tenslotte wordt er gewag gemaakt van diverse deuken:

Toen ik de auto inspecteerde op het terrein van de Schaverijstraat heb ik 1 deuk gezien, en die zat er al langer in, een licht deukje van plm 10-12 cm in doorsnede aan de onderkant van het linker voorscherm. Andere deuken waarvan in het rapport melding wordt gemaakt zaten er toen niet in.

Om dit te illustreren sluit ik foto's bij van enkele dagen voor het wegslepen van deze auto (afdrukken van 1 mei 2001) waarop de rechterkant duidelijk zichtbaar is en zeer wel te zien is dat er van de deuken geen sprake is.

Deze foto's tonen ook aan dat de carrosserie in zeer goede staat verkeerde, in tegenstelling tot wat wordt beweerd in het expertiserapport.

Gezien de formele en feitelijke onjuistheden enerzijds en de flagrante onzorgvuldigheden anderzijds, is de vaststelling van de dagwaarde op volstrekt foute gronden geschied en is derhalve ondeugdelijk en mijns inziens onrechtmatig. (...)

Ik verzoek u dan ook het expertiserapport (...) te negeren, en intussen wellicht de mogelijkheden aan te geven van een contra-expertise door een in dit soort automobielen gespecialiseerd kantoor.

Rest mij wellicht ten overvloede op te merken dat de Porsche geexpertiseerd dient te worden volgens oldtimer-, verzamelaars- of zelfzaamheidswaarde en niet op netto handelswaarde die berekend wordt via leeftijd, afschrijving, kilometrage en uiterlijke staat."

## **Achtergrond**

A. Wegenverkeerswet 1994 (WVW), wet van 21 april 1994, zoals geldig ten tijde van de onderzochte gedraging in 2001

Artikel 36, eerste en derde lid, sub b:

"1. Aan de eigenaar of houder van een motorrijtuig of een aanhangwagen op de weg dient overeenkomstig algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels door de Dienst Wegverkeer een kenteken voor dat voertuig te zijn opgegeven.

3. Het kenteken dient:

b. zijn geldigheid niet te hebben verloren."

Artikel 60, eerste lid, sub a:

"1. De houder van een kentekenbewijs is op eerste vordering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen personen verplicht tot overgifte van het bewijs of van een of meer bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen delen daarvan, indien naar het oordeel van die personen:

a. ter zake van het voertuig, waarvoor het kentekenbewijs is afgegeven, de verschuldigde belastingen en rechten niet zijn voldaan."

Artikel 67, eerste lid:

"1. Indien met een voertuig geen gebruik van de weg wordt gemaakt, schorst de Dienst Wegverkeer op aanvraag van de eigenaar of houder van dat voertuig, tegen betaling, op de door de Dienst Wegverkeer vastgestelde wijze, van het daarvoor door deze dienst vastgestelde tarief, de geldigheid van het kentekenbewijs."

Artikel 170:

"1. Indien ter zake van een overtreding van een bij of krachtens deze wet vastgesteld voorschrift, begaan met een op de weg staand voertuig, proces-verbaal wordt opgemaakt door een ambtenaar, aangesteld voor de uitvoering van de politietaak, dan wel ter zake van een gedraging, omschreven in de in artikel 2, eerste lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften bedoelde bijlage en begaan met een op de weg staand voertuig, door die ambtenaar een administratieve sanctie wordt opgelegd en de betrokken ambtenaar 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 dat voertuig noodzakelijk maakt, is de burgemeester bevoegd dat voertuig naar een door hem aangewezen plaats te doen overbrengen en in bewaring te doen stellen.

Degene die het proces-verbaal, bedoeld in het eerste lid, opmaakt, maakt daarin melding van het overbrengen en in bewaring stellen. Indien de verwijdering van het voertuig plaatsvond op grond van een gedraging als bedoeld in het eerste lid, wordt van het overbrengen en in bewaring stellen proces-verbaal opgemaakt dat wordt ingezonden aan de officier van justitie in het arrondissement waar de gedraging heeft plaatsgevonden.

De burgemeester draagt er zorg voor, dat in een daartoe aangelegd register aantekening wordt gemaakt van de gevallen, waarin de in het eerste lid bedoelde bevoegdheid wordt uitgeoefend.

De burgemeester draagt zorg voor de bewaring van de ingevolge het eerste lid in bewaring gestelde voertuigen.

De burgemeester geeft het voertuig aan de eigenaar of degene, die anders dan als bezitter het voertuig ten tijde van de overbrenging ten gebruike onder zich had, terug tegen betaling van de kosten van overbrenging en bewaring. Voor de toepassing van dit lid en van artikel 171, derde lid, geldt artikel 1, tweede lid, niet."

Artikel 171:

"1. Wanneer het voertuig binnen achtenveertig uren na het in bewaring stellen niet is afgehaald, geeft de burgemeester zo mogelijk binnen een week van de overbrenging en bewaring kennis:

a. indien het voertuig een kenteken voert, aan degene aan wie dat kenteken is opgegeven; (...)

2. Wanneer het voertuig binnen twaalf weken na het in bewaring stellen niet is afgehaald, is de burgemeester bevoegd het te verkopen of, indien verkoop naar zijn oordeel niet mogelijk is, het voertuig om niet aan een derde in eigendom over te dragen of te laten vernietigen. Gelijke bevoegdheid heeft hij ook binnen die termijn, zodra de kosten van overbrenging en bewaring, vermeerderd met de voor de verkoop, de eigendomsoverdracht om niet of de vernietiging geraamde kosten, in verhouding tot de waarde van het voertuig naar zijn oordeel onevenredig hoog worden. Verkoop, eigendomsoverdracht om niet of vernietiging vindt niet plaats binnen twee weken nadat de kennisgeving, bedoeld in het eerste lid, is uitgegaan. Voor de toepassing van de artikelen 170, 172 en van dit artikel worden de kosten van verkoop, eigendomsoverdracht om niet of vernietiging gerekend tot de kosten van overbrenging en bewaring. De opbrengst van verkoop of de geschatte sloopwaarde bij vernietiging wordt op de kosten van overbrenging en bewaring in mindering gebracht.

3. Gedurende drie jaren na het tijdstip van de verkoop heeft degene die op dat tijdstip eigenaar was, recht op de opbrengst van het voertuig, met dien verstande dat de kosten van overbrenging en bewaring eerst met die opbrengst worden verrekend. Na het verstrijken van die termijn vervalt het eventuele batige saldo aan de gemeente."

Artikel 172:

"1. De kosten van overbrenging en bewaring zijn verschuldigd door degene die ter zake van het in artikel 170, eerste lid, bedoelde feit bij rechterlijke uitspraak is veroordeeld of die



heeft voldaan aan de voorwaarden, gesteld ter voorkoming van de strafvervolgning ter zake van dat feit, dan wel door degene aan wie ter zake van een krachtens de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften omschreven gedraging als bedoeld in artikel 170, eerste lid, een administratieve sanctie is opgelegd.

2. De kosten van overbrenging en bewaring zijn tevens verschuldigd door de bezitter van het voertuig. Deze is de kosten echter niet verschuldigd, indien deze kosten ingevolge het eerste lid reeds zijn betaald of indien ter zake van het in artikel 170, eerste lid, bedoelde feit:

a. de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie onvoorwaardelijk van vervolging heeft afgezien;

b. een rechterlijke uitspraak, inhoudende vrijspraak of ontslag van rechtsvervolgning onherroepelijk is geworden;

c. een administratieve sanctie is opgelegd en in beroep onherroepelijk is beslist dat geen bedrag van de sanctie is verschuldigd;

(...)

In de in de onderdelen a, b en c bedoelde gevallen is de gemeente verplicht de bezitter een redelijke schadeloosstelling te betalen. (...)

(...)

4. Aan degene die de kosten van overbrenging en bewaring heeft voldaan, wordt op diens verzoek het bij het afhalen van het voertuig betaalde bedrag der kosten door de burgemeester terugbetaald dan wel het op de opbrengst in mindering gebrachte bedrag alsnog door de burgemeester uitgekeerd, wanneer hij die kosten niet verschuldigd is.

5. Degene die de kosten van overbrenging en bewaring heeft voldaan en deze kosten ingevolge het tweede lid verschuldigd is, heeft tegen degene die ter zake van het in artikel 170, eerste lid, bedoelde feit bij rechterlijke uitspraak is veroordeeld of heeft voldaan aan de voorwaarden, gesteld ter voorkoming van de strafvervolgning ter zake van dat feit, of tegen degene aan wie ter zake van de in artikel 170, eerste lid, bedoelde gedraging een administratieve sanctie is opgelegd, een recht van verhaal voor die kosten."

Artikel 177, eerste lid, sub a:

"1. Overtreding van:

a. de artikelen (...) 36, eerste tot en met vijfde lid, 60, eerste en tweede lid (...) wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie."

B. Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM), 30 mei 1963, Staatsblad, 1963, 228

Artikel 30, eerste lid:

"1. Hij, die als bezitter, (...) een motorrijtuig op een weg doet rijden of laat staan of toelaat dat daarmee op een weg wordt gereden of gestaan, of buiten een weg met een motorrijtuig deelneemt of toelaat dat daarmee wordt deelgenomen aan het verkeer op een terrein zonder dat hij voor dat motorrijtuig een verzekering overeenkomstig deze wet heeft gesloten en in stand gehouden, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie."

Artikel 34:

"1. Indien uit het door de Dienst Wegverkeer aangehouden register motorrijtuig met betrekking waartoe gedurende een bepaald tijdvak een verplichting tot verzekering bestaat of heeft bestaan, gedurende dat tijdvak is voldaan aan de verzekeringsplicht uit hoofde van deze wet, kan een ambtenaar als bedoeld in artikel 37 van degene, aan wie het kenteken voor dat motorrijtuig is opgegeven, vorderen dat hij aantoont dat niettemin aan de verzekeringsplicht gedurende dat tijdvak voldaan is.

2. Degene tot wie de vordering is gericht, kan daaraan voldoen door binnen een nader door de in het eerste lid bedoelde ambtenaar te bepalen termijn, welke echter niet korter mag zijn dan veertien dagen, een van een verzekeraar afkomstig geschrift op een hem opgegeven plaats ter inzage te verstrekken. Uit het geschrift moet blijken dat gedurende het tijdvak de aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, was gedekt door een verzekering overeenkomstig deze wet. De verzekeraar is gehouden een zodanig geschrift af te geven zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen tien dagen, nadat hem een daartoe strekkend verzoek heeft bereikt,

3. Degene die niet aan de in het eerste lid bedoelde vordering voldoet, wordt gestraft met een hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie. Het zesde tot en met het achtste lid van artikel 30 zijn van overeenkomstige toepassing."

C. Wetboek van Strafvordering

Artikel 94:

"1. Vatbaar voor inbeslagneming zijn alle voorwerpen die kunnen dienen om de waarheid aan de dag te brengen of om wederrechtelijk verkregen voordeel, als bedoeld in artikel 36e van het Wetboek van Strafrecht, aan te tonen.

2. Voorts zijn vatbaar voor inbeslagneming alle voorwerpen welke verbeurdverklaring of onttrekking aan het verkeer kan worden bevolen.

3. Van de inbeslagneming van een voorwerp wordt, ook in geval de bevoegdheid tot inbeslagneming toekomt aan de rechter-commissaris of de officier van justitie, door de opsporingsambtenaar een kennisgeving van inbeslagneming opgemaakt. Zoveel mogelijk wordt aan degene bij wie een voorwerp is inbeslaggenomen, een bewijs van ontvangst afgegeven. "

Artikel 117, eerste tot en met derde lid:

"1. De inbeslaggenomen voorwerpen worden niet vervreemd, vernietigd, prijsgegeven of tot een ander doel dan het onderzoek bestemd, tenzij na verkregen machtiging.

2. De in het eerste lid bedoelde machtiging kan door het openbaar ministerie worden verleend ten aanzien van voorwerpen (...)

b. waarvan de kosten van de bewaring niet in een redelijke verhouding staan tot hun waarde;

3. De in het eerste lid bedoelde machtiging is gericht tot de bewaarder of aan de ambtenaar die de voorwerpen in afwachting van hun vervoer naar de bewaarder onder zich heeft. Degene aan wie de machtiging is gericht, draagt zorg voor de bepaling van de waarde die het voorwerp op dat moment bij verkoop redelijkerwijs zou hebben opgebracht. (...)"

Artikel 134, eerste lid:

"Onder inbeslagneming van enig voorwerp wordt verstaan het onder zich nemen of gaan houden van dat voorwerp ten behoeve van de strafvordering."

D. Tekst & Commentaar Strafvordering, onder redactie van C.P.M. Cleiren en J.F. Nijboer, 2001.

Artikel 134 Sv:

"5. **Ten behoeve van de strafvordering.** Een voorwerp is op grond van de in art. 94 en 94a slechts vatbaar voor inbeslagneming, als een van de daar genoemde, en hieronder weergegeven, doeleinden in het geding is. Inbeslagneming heeft dan plaats ten behoeve van de strafvordering. **a) Waarheidsvinding** (art. 94 lid 1) Het betreft in de eerste plaats voorwerpen die kunnen dienen om de waarheid aan het licht te brengen, zoals bijvoorbeeld brieven, (onderdelen van) een auto en kleding. Daarnaast gaat het om voorwerpen, zoals bankafschriften of administratie, die kunnen dienen om wederrechtelijk verkregen voordeel in de zin van art. 36 e Sr aan te tonen. **b) Verbeurdverklaring/ onttrekking aan het verkeer.** (art. 94 lid 2) Of voorwerpen kunnen worden verbeurdverklaard of onttrokken aan het verkeer hangt af van de vraag of de art 33a Sr en 36b Sr dit mogelijk maken.. Bij onttrekking aan het verkeer gaat het kort gezegd om

voorwerpen die in het maatschappelijk verkeer gevaarlijk worden geacht, zoals bijvoorbeeld wapens en verdovende middelen. Verbeurdverklaring kan allerlei voorwerpen betreffen, mits er maar een band is met het strafbare feit en de voorwerpen aan de verdachte toebehoren (zie art 33a Sr). (...) **d) Niet ten behoeve van de strafvordering.** In diverse bijzondere wetten komen bevoegdheden voor die lijken op inbeslagneming (de betrokkene is ook de beschikking over het voorwerp kwijt), maar niet ten behoeve van strafvordering zijn gegeven. Van inbeslagneming is dan geen sprake. Als voorbeelden kunnen gelden: de invordering van het rijbewijs en de inbewaringstelling van een voertuig (art. 164 WVV 1994), wegslepen en bewaring van auto's (art. 170-174 WVV 1994) (...)."

#### **E. Besluit inbeslaggenomen voorwerpen, Staatsblad, 1995, 699**

Artikel 10, derde lid, onder 1:

"3. Onder de voorwerpen, bedoeld in artikel 117, tweede lid, onder b, van het Wetboek van Strafvordering, waarvan de kosten van de bewaring niet in een redelijke verhouding staan tot hun waarde, zijn in ieder geval begrepen:

1°. motoren en auto's of onderdelen daarvan met een waarde van minder dan € 450;"

Artikel 11, eerste lid:

"1. De bewaring, het onderhoud en de teruggave van inbeslaggenomen voorwerpen of de opbrengst daarvan geschieden zonder kosten voor degene bij wie het voorwerp werd inbeslaggenomen en voor degene aan wie zij moeten worden teruggegeven."

F. Aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten, inwerkingtreding 1 november 1999, gepubliceerd in Staatscourant 1999, 212 en 1999, 231

"Beslag zal worden gelegd indien dit naar het oordeel van de opsporingsambtenaar voor de bewijsvoering nodig is, maar dient niet langer te duren dan noodzakelijk in het belang van het onderzoek.

(...)

#### 1. Overleg tussen het OM en de politie inzake inbeslagneming

In twijfelgevallen verdient het aanbeveling dat vóórdat tot inbeslagneming wordt overgegaan altijd overleg plaatsvindt tussen het OM en de politie. (...)

#### 2. De inbeslagneming

Voertuigen of onderdelen daarvan die niet voldoen aan de wettelijke vereisten worden in beslag genomen indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat herstel niet mogelijk is, of door de kosten ervan niet te verwachten is.

(...)

### 3. Afzien van inbeslagneming

Indien herstel van het voertuig of vervanging van een onderdeel daarvan redelijkerwijs mogelijk en te verwachten is, kan van inbeslagneming worden afgezien. De opsporingsambtenaar vordert op grond van art 60 WVV 1994 de overgifte van het kentekenbewijs. (...)

De opsporingsambtenaar geeft de verdachte een redelijke termijn, doch ten hoogste vier weken, om het voertuig te repareren en bij de politie ter controle aan te bieden. (...)

### 8. Het proces-verbaal

Bij inbeslagneming wordt steeds proces-verbaal opgemaakt. Dat geschiedt ook als van inbeslagneming wordt afgezien omdat het voorwerp is hersteld of vernietigd. Het proces-verbaal wordt met de kennisgeving van inbeslagneming en een eventuele afstandsverklaring rechthebbende aan het OM toegezonden.

(...)

### 9. Aanwijzingen omtrent inbeslagneming bij een aantal overtredingen van wegeverkeerswetgeving

Delict

Overleg OM vereist

Bijzonderheden

(als regel)

WVV 1994

*36, lid 3, sub b WVV 1994*

Neen

(...)

30 WAM

Neen

#### 1. Inbeslagneming indien:

In geval van staandehouding van een bekende verdachte kan worden *in beslag genomen*. Teruggave binnen twee weken zonder tussenkomst van het OM, indien:

verdachte niet is geregistreerd in het recidive WAM-register van de *Dienst Wegverkeer (RDW)*;

verdachte schriftelijk aantoont dat hij een verzekering heeft afgesloten en verdachte schriftelijk aantoont dat hij tenminste drie maanden premie heeft betaald.

Neen

2. Indien een motorrijtuig als onverzekerd staat geregistreerd in het CRWAM en de datum tenaamstelling van het kentekenbewijs meer dan zeven weken ligt voor de datum staandehouding dan inbeslagneming indien tevens sprake is van:

verdenking van een misdrijf uit de WVV 1994; of

bekende recidive ten tijde van de staandehouding.

Ja

3. In die gevallen, waarin uit het CRWAM blijkt dat het voertuig niet verzekerd is en in die gevallen waarin het hierboven onder 1 en 2 genoemde niet van toepassing is.

G. Besluit wegsleepregeling Utrecht 2001

"DE BURGEMEESTER VAN UTRECHT

overwegende,

dat bij de wet van 21 april 1994, staatsblad 475 (Wegenverkeerswet 1994 artikel 170 t/m 174), is geregeld dat op de weg staande voertuigen waarmede bij of krachtens de Wegenverkeerswet vastgestelde voorschriften worden overtreden, naar elders kunnen worden overgebracht; (...)

dat de burgemeester ingevolge artikel 173, derde lid van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 3 van het Besluit wegslepen voertuigen aanwijzingen geeft, die een zo nauwkeurig mogelijke aanduiding inhouden, waarin tot het overbrengen en in bewaring stellen van een voertuig kan worden overgegaan; (...)

Besluit:

Vast te stellen de volgende wegsleepregeling.

(...)

## Artikel 2

Verwijdering van een voertuig kan plaatsvinden indien de bevoegde ambtenaar zoals genoemd in artikel 170 lid 1 Wegenverkeerswet 1994, van oordeel is, dat het belang van de veiligheid op de weg of de vrijheid van het verkeer de verwijdering van het voertuig noodzakelijk maakt en terzake procesverbaal wordt opgemaakt of een administratieve sanctie als bedoeld in de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften wordt opgelegd in geval van:

1. het parkeren:

in strijd met verkeerstekens (...);

op een taxistandplaats (...);

op een gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen (...);

bij een kruispunt op een afstand van minder dan 5 meter daarvan (...);

voor een in- of uitrit (...);

buiten de bebouwde kom op de rijbaan van een voorrangsweg (...);

op een parkeergelegenheid voor zover dit voertuig niet behoort tot de op het onderbord aangegeven categorie voertuigen (...);

langs een gele onderbroken streep (...)

naast een ander voertuig (...);

binnen een erf anders dan zoals zodanig aangeduide of aangewezen weggedeelten (...);

op een voetpad, fietspad (...), ruiterspad of trottoir (...)."

Artikel 7, tweede lid:

"2. Tegen betaling van de kosten voor het wegslepen en bewaren wordt het voertuig teruggegeven aan de eigenaar of de door hem schriftelijk gemachtigde (...)."

H. Algemene wet bestuursrecht (Awb)

Artikel 3:45:

"1. Indien tegen een besluit bezwaar kan worden gemaakt of beroep kan worden ingesteld, wordt daarvan bij de bekendmaking en bij de mededeling van het besluit melding gemaakt.

2. Hierbij wordt vermeld door wie, binnen welke termijn en bij welk orgaan bezwaar kan worden gemaakt of beroep kan worden ingesteld."

Artikel 5:24, eerste en tweede lid:

"1. Een beslissing tot toepassing van bestuursdwang wordt op schrift gesteld.

De schriftelijke beslissing is een beschikking.

2. De beschikking vermeldt welk voorschrift is of wordt overtreden."

Artikel 5:29:

"1. Tot de bevoegdheid tot toepassing van bestuursdwang behoort het meevoeren en opslaan van daarvoor vatbare zaken voor zover de toepassing van bestuursdwang dit vereist.

2. Indien zaken zijn meegevoerd en opgeslagen, doet het bestuursorgaan dat bestuursdwang heeft toegepast daarvan proces-verbaal opmaken, waarvan afschrift wordt verstrekt aan degene die de zaken onder zijn beheer had.

3. Het bestuursorgaan draagt zorg voor de bewaring van de opgeslagen zaken en geeft deze zaken terug aan de rechthebbende.

4. Het bestuursorgaan is bevoegd de afgifte op te schorten totdat de ingevolge artikel 5:25 verschuldigde kosten zijn voldaan.(...)"