



# Rapport

**Datum: 24 november 1998**  
**Rapportnummer: 1998/518**

## Klacht

Op 28 april 1997 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift, gedateerd 24 april 1997, van de heer C. te Rotterdam, met een klacht over een gedraging van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond. Verzoeker had zich al eerder, bij brief van 9 januari 1997, tot de Nationale ombudsman gewend. Zijn verzoek voldeed toen echter niet aan het kenbaarheidsvereiste als neergelegd in artikel 12, tweede lid van de Wet Nationale ombudsman, zodat het niet in onderzoek werd genomen. Naar aanleiding van verzoekers brief van 24 april 1997 werd naar de betreffende gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond (de burgemeester van Rotterdam), een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt over de wijze waarop het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond - voor het eerst op 4 januari 1996 - jegens hem is opgetreden. In het bijzonder klaagt verzoeker erover dat de politie:

- de zogeheten "groene kaart" niet wilde accepteren als bewijs dat zijn auto verzekerd zou zijn, en zijn auto in beslag heeft genomen;
- heeft geweigerd de kosten te vergoeden die hij heeft gemaakt als gevolg van de inbeslagname van zijn auto.

## Achtergrond

Zie

## Bijlage Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de beheerder van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond 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 Rotterdam over de klacht geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld zijn zienswijze kenbaar te maken, voor zover daarvoor naar zijn oordeel reden was. De genoemde hoofdofficier maakte van deze gelegenheid geen gebruik. Een betrokken ambtenaar werd telefonisch gehoord. Tevens werd de korpsbeheerder een aantal specifieke vragen gesteld. Tijdens het onderzoek kregen betrokkenen de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. Deze gaven binnen de gestelde termijn geen reactie.

## Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

### A. Feiten

1. Op zaterdag 4 januari 1997 kreeg verzoeker nabij de Maashaven te Rotterdam(-zuid) een stopteken van politieambtenaar B. van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond. Verzoeker bracht hierop zijn auto tot stilstand. Politieambtenaar B. deelde verzoeker mee dat zijn auto vanaf 23 juli 1996 niet als verzekerd stond geregistreerd in het Centraal Register WAM van de RDW Dienst Wegverkeer. Verzoeker deelde B. mee dat hij ervan overtuigd was dat zijn auto wel was verzekerd, en toonde B. zijn internationaal motorrijtuigverzekeringsbewijs, de zogenaamde "groene kaart". Politieambtenaar B. nam hiermee geen genoegen, en vorderde verzoeker aan te tonen dat was voldaan aan de verzekeringsplicht door middel van een verklaring van zijn verzekeraar. Hiertoe overhandigde B. verzoeker een voorbedrukt formulier, in te vullen door zijn verzekeraar. . nam vervolgens verzoekers auto in beslag, en liet deze wegslepen door het facilitair bedrijf van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond. Nadat verzoeker in zijn woning te Rotterdam(-zuid) zijn verzekeringspapieren en de daarop betrekking hebbende betalingsafschriften had opgehaald, wendde hij zich nog dezelfde dag tot het facilitair bedrijf. Aldaar werd verzoeker meegedeeld dat deze bescheiden niet volstonden om te dienen als verzekeringsbewijs, en dat hij zijn auto pas zou meekrijgen als de verzekeraar had bevestigd dat de auto was verzekerd. Dit deed verzoekers verzekeraar op maandag 6 januari 1997 per fax. Hierop kreeg verzoeker zijn auto terug.

2. Verzoeker deelde in zijn brief van 9 januari 1997, welke brief de Nationale ombudsman op verzoek van betrokkene heeft doorgestuurd aan de korpsbeheerder, onder meer het volgende mee:

"Ik werd door mijn baas gevraagd of ik zaterdag 4 januari 1997 kon komen werken. Ik ben toen met mijn auto nog twee collega's op gaan halen en zij zouden ook met mij weer naar huis rijden. Op weg naar huis ging alles goed totdat we bij Maashaven aankwamen. De politie die al enige tijd achter ons reed gebaarde toen om te stoppen. De agent, meneer B., zei dat de auto niet verzekerd is vanaf 23 juli vorig jaar.

Ik heb toen gezegd dat dat niet mogelijk is en ik heb toen mijn groene kaart laten zien. Meneer B. wou dit niet accepteren als bewijs dat ik wel verzekerd ben. Hij heeft ter plekke de auto in beslag genomen en gezegd dat we maar moesten zien hoe we thuis komen. Gezien het die dag zo koud was hebben we een taxi aangehouden. Die heeft toen eerst mijn collega's thuis gebracht en daarna mij naar huis gereden. Eenmaal thuis aangekomen heb ik de chauffeur gevraagd om even te wachten zodat ik mijn papieren kon pakken. We zijn toen naar het politiebureau gegaan aan de Veilingweg nr. 65/66. Ik heb daar de papieren laten zien van de verzekeringsmaatschappij en bankafschriften waarop de betaalde bedragen waren afgeschreven door de verzekeringsmaatschappij over de

periode vanaf 23 juli 1996. Toch vond men dit geen afdoende bewijs om m'n auto weer terug te geven. Ze zeiden dat ze eerst contact moeten opnemen met het hoofdkantoor van Delta Lloyd. Gezien mijn contactpersoon van die maatschappij altijd te bereiken is heb ik ook voorgesteld om met hem contact op te nemen. Dat weigerde men dus ook om te doen. Ik heb het toen maar zelf gedaan en mijn contactpersoon heeft toen de politie weer gebeld. Toch bleef de agent volhouden dat men eerst contact moest opnemen met het hoofdkantoor van Delta Lloyd. Aangezien deze pas op maandag open is moest ik dus wachten tot maandag. Ik heb mijn auto op maandag terug gekregen nadat Delta Lloyd een fax had gestuurd naar het politiebureau. Ik heb daar dus speciaal een snipperdag voor moeten nemen. En dat alleen omdat de politie beweert dat sommige contactpersonen van verzekeringsmaatschappijen niet te vertrouwen zijn. Toen ik 's avonds eindelijk, met mijn vrouw, thuis was ging de telefoon. Dat was mijn schoonmoeder met het verzoek om naar haar toe te komen omdat ze ernstig ziek is. Ze is daar helemaal alleen thuis dus dat kon ik niet weigeren. Ik heb toen een kennis gevraagd om ons weg te brengen naar Tilburg. Hij wil daar natuurlijk ook benzinegeld voor hebben. Dus alles bij elkaar gerekend heb ik onkosten gemaakt voor f 465,-. Ik denk dat het niet meer dan logisch is dat de politie mij dat bedrag terug betaalt. Het enige probleem dat er nog is is dat ik deze onkosten niet kan bewijzen omdat taxichauffeurs en kennissen geen bonnetjes uitschrijven."

3. Op 21 april 1997 reageerde de manager facilitair bedrijf van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond op verzoekers klachtbrief van 9 januari 1997 als volgt:

"Op zaterdag 4 januari 1997 werd uw personenauto met kenteken (...) op last van de politie in beslag genomen, weggesleept en gestald aan het politie-opslagterrein aan de Veilingweg 65 te Rotterdam. Uw voertuig werd in beslag genomen daar deze sedert 23 juli 1996 niet verzekerd was. U werd 14 dagen in de gelegenheid gesteld om aan te tonen dat u wel verzekerd bent c.q. alsnog een verzekering af te sluiten. Dezelfde dag vervoegde u zich bij het Takelbedrijf aan de Veilingweg teneinde het verzekerd zijn van uw personenauto aan te tonen en deze mee te nemen. Om het verzekerd zijn aan te tonen is afgifte van een zgn. WAM-34-verklaring door uw Verzekeringsmaatschappij noodzakelijk. Alleen een WAM-34-verklaring bewijst dat u op het moment van constateren daadwerkelijk verzekerd was. Tussenpersonen van verzekeringsmaatschappijen zijn niet gerechtigd een dergelijke verklaring af te geven. Verzekeringsmaatschappijen zijn alleen tijdens kantooruren (en niet tijdens het weekeinde) geopend. Ik begrijp uw ongenoegen met betrekking tot onze handelwijze doch een en ander is wettelijk geregeld."

#### **B. Standpunt verzoeker**

1. Het standpunt van verzoeker staat samengevat weergegeven onder **KLACHT**

.

#### **C. Standpunt beheerder van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond**

1. Op 14 augustus 1997 reageerde de plaatsvervangend beheerder van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond op de klacht. De plaatsvervangend korpsbeheerder verwees in zijn reactie naar het bijgevoegde rapport van de manager facilitair bedrijf van

het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond van 21 juli 1997. De plaatsvervangend korpsbeheerder deelde mee dat hij zich kon vinden in het oordeel van de manager facilitair bedrijf.

2. In het rapport van de manager facilitair bedrijf van 21 juli 1997 staat onder meer het volgende vermeld:

"Wel is gebleken dat het voertuig op het moment van controle op 4 januari 1997 niet verzekerd was volgens de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen. Verzoeker klaagt erover dat de politie "de groene kaart" niet wilde accepteren als bewijs dat de auto verzekerd zou zijn.

Zoals in de stukken is aangegeven heeft de verkeerssurveillant B. conform de richtlijnen inbeslagneming bij Verkeersdelicten (zie **ACHTERGROND**, onder 5.; N.o.) het voertuig in beslag/bewaring genomen en doen plaatsen bij het Takelbedrijf aan de Veilingweg. Klager is door de verbalisant geïnformeerd over deze richtlijnen en aan hem is een verzekeringsverklaring uitgereikt. Zoals eerder werd geschreven is om het verzekerd zijn aan te tonen afgifte van een zogenaamde WAM-34 verklaring door de Verzekeringsmaatschappij noodzakelijk. Alleen een WAM-34 verklaring bewijst dat men op het moment van constateren daadwerkelijk verzekerd is. Tussenpersonen zijn niet gerechtigd een dergelijke verklaring af te geven. Omdat deze verklaring niet kon worden getoond werd het voertuig door medewerkers van het Takelbedrijf niet afgegeven aan de eigenaar. Deze handelwijze is procedureel juist en conform de instructie (zie **ACHTERGROND**, onder 6.; N.o.). Tot slot de weigering van de politie om de kosten te vergoeden. Mijns inziens is de politie Rotterdam-Rijnmond niet aansprakelijk voor de genoemde vergoeding van de kosten. Op het moment van controle bleek immers het voertuig niet verzekerd en de in beslagname terecht. Bovendien is de politie niet verantwoordelijk voor het Centraal Register Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen."

**D.. Reactie verzoeker** In een brief van 13 oktober 1997, waarin verzoeker reageerde op het standpunt van de korpsbeheerder, deelde hij onder meer het volgende mee:

"Op het kopie beweert men dat mijn auto op 4 januari 1997 niet verzekerd was. Daarom wil ik u het volgende voorleggen. Deverzekeringsmaatschappij, Delta Lloyd, heeft 's maandags, 6 januari 1997, een fax gestuurd naar het politiebureau. Toen men deze fax heeft ontvangen kon ik meteen mijn auto weer meenemen. Mocht het zo zijn geweest dat ik niet verzekerd was had ik op z'n minst een boete gekregen. Dat is dus nooit gebeurd. Ook vind ik het schandalig dat de politie mij geen tijd heeft gegeven om binnen een bepaalde tijd alle papieren bij elkaar te zoeken. Ik ken namelijk mensen die hetzelfde probleem hadden. Toch had de politie hen een bepaalde tijd gegeven om te zorgen voor de nodige papieren. Bij hen was de auto niet in beslag genomen zodat ze thuis alles op konden zoeken. De volgende vraag is dus dit. Waarom werd mijn auto wel in beslag genomen en die van anderen niet? Tevens wil ik u ook op het volgende punt wijzen. Men beweert dat het noodzakelijk is om een WAM-34 verklaring af

te geven. Alleen zo'n WAM-34 verklaring kan aantonen dat men daadwerkelijk verzekerd is. Ten eerste was dit niet bij mij bekend en ten tweede is het onmogelijk om steeds zo'n verklaring in de auto te hebben. Ook al had ik zo'n verklaring bij me dan zou die toch de dag voor de in beslagname verlopen zijn. Men kan namelijk deze verklaring niet vooraf geven omdat men niet weet hoe lang iemand verzekerd blijft. Dat zou betekenen dat ik iedere dag zo'n verklaring zou moeten aanvragen. (...) Daarom blijf ik erbij dat de politie wel degelijk aansprakelijk is voor de gemaakte kosten."

#### **E. Nadere informatie korpsbeheerder**

1. Bij brief van 29 april 1998 stelde de Nationale ombudsman de korpsbeheerder de volgende vragen:

"In een eerder onderzoek, dat leidde tot Rapport 94/039, zond u mij de "Nieuwe richtlijnen inzake optreden tegen vermoedelijk onverzekerde motorrijtuigen (Wam-procedure)" die voor de voormalige gemeentepolitie te Rotterdam in september 1989 zijn vastgesteld (zie **ACHTERGROND**, onder 3.). (...) Ik verzoek u mij schriftelijk mee te delen wat de status was van deze richtlijnen in januari 1997. Ik verzoek u daarbij aan te geven of de richtlijnen op enig moment zijn ingetrokken, vervallen en/of vervangen. Indien de richtlijnen zijn vervangen verzoek ik u een kopie toe te sturen van de nieuwe richtlijnen. Indien de richtlijnen zijn ingetrokken of vervallen, zonder dat deze zijn vervangen, verzoek ik u aan te geven waarom er geen behoefte meer bestond aan nieuwe richtlijnen."

2. De korpsbeheerder reageerde hierop bij brief van 15 juli 1998. Daarin stelde hij onder meer het volgende:

"Ik heb uw verzoek in handen gesteld van de hoofdofficier van justitie bij wie de verantwoordelijkheid voor het politieoptreden tegen onverzekerde motorrijtuigen berust. Uit inlichtingen van het Openbaar Ministerie, alsmede op basis van de door het parket aan mij verstrekte stukken, heb ik begrepen dat de hoofdofficier van Groningen, de heer Bl., in zijn hoedanigheid van voorzitter van de Verkeerscommissie O.M. (VCOM), de hoofdofficiëren bij brief van 11 juni 1990 nader heeft geïnstrueerd. Op pagina 2 en 3 van de brief wordt ingegaan op de procedure bij de politie in geval van onverzekerde motorrijtuigen. De hoofdofficier gaf aan dat de nieuwe O.M.-richtlijn omtrent het beslag bij het niet verzekerd zijn van motorrijtuigen hierin was verwerkt. De procedure die als bijlage bij de brief

van 11 juli 1990 werd gevoegd - was na ruggespraak met de VCOM tot stand gekomen en neergelegd in een brief van de Centrale Politie Verkeers Commissie van 12 april 1990 aan de korpsen (zie **ACHTERGROND**, onder 4.; N.o.). Deze brief somt een aantal aspecten op, waarmee bij de politiebemoeienis rekening moet worden gehouden. (...) Van de zijde van het Rotterdamse parket is mij desgevraagd aangegeven dat richtlijnen van het O.M. met betrekking tot de aanpak van onverzekerde rijden worden gevormd door de brief van de hoofdofficier van Groningen en de bij die brief gevoegde brief van de Centrale Politie Verkeers Commissie. De door u gememoreerde richtlijnen van de voormalige gemeentepolitie uit 1989 zijn volgens het O.M. met de correspondentie uit 1990 vervallen. Het document uit 1989 heeft dan ook de status van richtlijn verloren. Het stuk is evenwel

nog steeds actueel aangezien het gedetailleerd ingaat op het handelen van de politie in concrete gevallen. Daarmee heeft het document de status van een handleiding c.q. uitvoeringsregeling ten behoeve van de politie, aldus het parket. Als (justitiële) richtlijn dient, zoals gezegd, de genoemde correspondentie te worden beschouwd."

#### **F. Verklaring betrokken ambtenaar B.**

In het kader van het onderzoek naar aanleiding van de klacht van de heer C. te Rotterdam, deelde de heer B., ambtenaar van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond, op 6 oktober 1998 telefonisch aan een medewerker van het Bureau Nationale ombudsman onder meer - zakelijk weergegeven - het volgende mee:

"Sinds april 1997 ben ik werkzaam bij de basis-politiezorg binnen het district "de Noordhoek" te Rotterdam. Hiervoor ben ik ongeveer zeven jaar als verkeerssurveillant werkzaam geweest bij de afdeling Verkeerspolitie van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond. In deze periode ben ik meerdere malen met onverzekerde voertuigen in aanraking gekomen. Ik heb op 4 januari 1997 een routine-controle verricht met betrekking tot het voertuig van verzoeker. Tijdens deze controle bleek mij dat verzoekers voertuig op het moment niet tegen Wettelijke Aansprakelijkheid was verzekerd. Dit bleek mij, nadat ik mobilofonisch bij de herkenningdienst van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond het kenteken had opgevraagd. Door deze dienst werd als einddatum verzekering 23 juli 1996 opgegeven. Hierop heb ik verzoeker staande gehouden. Verzoeker toonde mij een "groene kaart" en stelde dat hij zeker wist dat de auto was verzekerd.

De "groene kaart" wordt echter niet geaccepteerd als geldig verzekeringsbewijs. Deze kaart wordt weliswaar uitgereikt als men een voertuig aanmeldt bij een verzekeringsmaatschappij, maar bewijst niet dat de verzekering nog loopt op het moment van controle. De verzekering kan dan immers inmiddels zijn opgeheven. Omdat verzoeker geen geldig verzekeringsbewijs kon tonen en de einddatum verzekering ruimschoots langer dan 6 weken geleden lag, ben ik in het kader van de zogenaamde 14 dagen regeling tot inbeslagname van verzoekers auto overgegaan. Naar mij later bleek, dient in die gevallen waarbij de verdachte ontkent, en deze verder niet van enig ander misdrijf uit de Wegenverkeerswet 1994 wordt verdacht, en waartegen geen bekende recidive ten tijde van de staandehouding bekend is, in de regel, eerst overleg met het openbaar ministerie gevoerd te worden, alvorens tot inbeslagname wordt overgegaan. Echter door mij is ter plaatse geen overleg gevoerd met het openbaar ministerie. Enerzijds omdat ik niet op de hoogte was van deze regeling, anderzijds omdat het voor mij vanaf de straat niet mogelijk was om overleg te voeren. Afgezien hiervan, ben ik van mening dat verzoekers voertuig op het moment van controle vatbaar was voor inbeslagname. Derhalve heb ik, om de overtreding te doen ophouden, ter plaatse verzoekers voertuig in beslag genomen. Ik heb verzoeker ter plaatse een zogenaamde artikel 34 WAM-verklaring uitgereikt, en hem uitgelegd hoe de verdere procedure zou verlopen. Ik heb hem medegedeeld dat hij genoemde verklaring door de verzekeringsmaatschappij moest laten invullen en dat hij met deze verklaring en met een betalingsbewijs van ten minste drie maanden, zijn voertuig

terug kon krijgen. Ter plaatse heb ikook nog een taxi besteld voor verzoeker. U vraagt mij waarom ik verzoeker, die niet ver van de plaats van controle woonachtig was, niet heb voorgesteld om hem naar zijn huis te vergezellen, teneinde hem in de gelegenheid te stellen aan te tonen dat hij wel was verzekerd. Ik heb dat niet gedaan omdat ik daardoor de overtreding niet ter plaatse zou doen ophouden, dit niet gebruikelijk is, ik alleen was en ik ter plaatse niet goed bekend was. Het bevreemd mij echter dat verzoeker mij een taxi heeft laten bestellen om naar huis te gaan, wanneer hij vlakbij de plaats van controle woonachtig was. In dat geval zou lopen, mijns inziens, een betere optie zijn geweest. Ik heb verzoekers gegevens wel genoteerd ten behoeve van mijn proces-verbaal. Ik heb begrip voor verzoekers ongenoegen maar ben van mening dat de politie niet aansprakelijk is voor een ontstane nalatigheid of slordigheid bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer, verzoekers tussenpersoon en/of zijn verzekeringsmaatschappij. Uit ervaring is het mij bekend, dat het wel eens voorkomt dat er in het

register een letter of cijfer verkeerd wordt ingetoetst. Ik ben echter van mening dat je als controlerend ambtenaar ervan uit mag gaan dat de gegevens uit het register juist zijn."

## Beoordeling

### I. . Ten aanzien van het niet accepteren van de "groene kaart" als verzekeringsbewijs

1. Op zaterdag 4 januari 1997 kreeg verzoeker nabij de Maashaven te Rotterdam een stopteken van politieambtenaar B. van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond. Verzoeker bracht hierop zijn auto tot stilstand. Politieambtenaar B. deelde verzoeker mee dat zijn auto vanaf 23juli 1996 niet als verzekerd stond geregistreerd in het Centraal Register WAM van de RDW Dienst Wegverkeer. Verzoeker deelde B. mee dat hij ervan overtuigd was dat zijn auto wel was verzekerd, en toonde B. zijn internationaal motorrijtuigverzekeringsbewijs, de zogenaamde "groene kaart". Politieambtenaar B. nam hiermee geen genoegen, en vorderde (op grond van artikel 34, eerste lid van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM); zie **ACHTERGROND**, onder 2.) verzoeker door middel van een verklaring van zijn verzekeraar aan te tonen dat was voldaan aan de verzekeringsplicht.
2. Verzoeker klaagt er in de eerste plaats over dat het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond zijn zogeheten "groene kaart" niet wilde accepteren als bewijs dat zijn auto verzekerd zou zijn.
3. De manager facilitair bedrijf van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond deelde namens de plaatsvervangend korpsbeheerder in reactie op de klacht mee dat alleen een verklaring als bedoeld in artikel 34, tweede lid van de WAM (zie **ACHTERGROND**, onder 2.) bewijst dat op het moment van controle is voldaan aan de verzekeringsplicht.
4. Het "groene-kaartsysteem" houdt in dat degene die schade lijdt die veroorzaakt wordt door een motorrijtuig met een buitenlands kenteken, die schade kan verhalen op een centrale instantie, het Bureau (zie **ACHTERGROND**, onder 1.). De verzekeraar verstrekt



de "groene kaart" aan de verzekerde na afsluiting van de verzekering. De "groene kaart" wordt binnen dit systeem geaccepteerd als verzekeringsbewijs, maar bewijst op zichzelf niet dat op het moment van controle ook daadwerkelijk aan de verzekeringsplicht is voldaan. De verzekering kan immers tussentijds zijn beëindigd, of zelfs nooit tot stand zijn gekomen. Politieambtenaar B. kon daarom in redelijkheid besluiten verzoekers "groene kaart" niet te accepteren als bewijs dat zijn auto was verzekerd. De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

## II. . Ten aanzien van de inbeslagname

1. Verzoeker klaagt er tevens over dat het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond zijn auto in beslag heeft genomen.
2. In zijn reactie op dit klachtonderdeel gaf de manager facilitair bedrijf aan dat politieambtenaar B. verzoekers auto in beslag had genomen conform de Richtlijn inbeslagneming bij verkeersdelicten.
3. De manager facilitair bedrijf kan in dit oordeel niet worden gevolgd. Immers, op grond van deze richtlijn had politieambtenaar B. alvorens tot inbeslagname over te gaan moeten overleggen met het openbaar ministerie, aangezien in de gegeven omstandigheden niet óók sprake was van bekende recidive of verdenking van een misdrijf uit de Wegenverkeerswet 1994 (zie **ACHTERGROND**, onder 5.). Dit overleg heeft niet plaatsgevonden. Politieambtenaar B. heeft erkend dat hij niet op de hoogte was van het bestaan van deze regeling.
4. In dit verband is verder van belang dat de "Nieuwe richtlijnen inzake het optreden tegen vermoedelijk onverzekerde motorrijtuigen (Wam-procedure)", en de brief van de Centrale Politie Verkeerscommissie van 12 april 1990 aan de politiekorpsen (zie **ACHTERGROND**, onder 3. respectievelijk 4.) een terughoudend beleid inhouden met betrekking tot inbeslagname van niet als verzekerd geregistreerd staande auto's, waarvan de bestuurder ontkent dat niet is voldaan aan de verzekeringsplicht. De "Nieuwe richtlijnen" bepalen onder meer dat in zo'n geval de bestuurder wordt verzocht mee te werken aan nader onderzoek, en dat het daarbij mogelijk is dat de bestuurder aantoonde dat een verzekering is afgesloten, en dat daarvoor ook premie is voldaan, door middel van de polis en betalingsafschriften. In de brief van de Centrale Politie Verkeerscommissie staat onder meer dat het duidelijk moge zijn dat het enkele feit dat een motorrijtuig niet als verzekerd staat geregistreerd, als zodanig geen aanleiding is om tot inbeslagname over te gaan. De ratio hiervan is gelegen in het feit dat het Centraal Register WAM van de RDW Dienst Wegverkeer in zekere mate vervuild en onvolledig is.
5. In het licht hiervan had verzoekers stellige ontkenning voor de betrokken politieambtenaar aanleiding moeten zijn om nader onderzoek te verrichten. Hiertoe had hij verzoeker kunnen voorstellen om op basis van vrijwilligheid mee te komen naar het politiebureau. Vervolgens had van daaruit nader onderzoek kunnen worden ingesteld. Ook had politieambtenaar B. verzoeker kunnen vergezellen naar zijn woning, voorzover het

althans B. duidelijk was geworden dat deze

woning niet ver van de plek van inbeslagname was gelegen. Aldaar had B. verzoeker in de gelegenheid kunnen stellen de verzekeringspolis en de daarop betrekking hebbende betalingsbewijzen te tonen. Niet is gebleken van enige inspanning door de politie in de richting van dergelijk nader politieonderzoek. Daarom moet worden geconcludeerd dat ten aanzien van de inbeslagneming niet de vereiste terughoudendheid in acht is genomen. De onderzochte gedraging is daarmee, mede gelet op hetgeen hiervóór onder II.3. en II.4. is overwogen, niet behoorlijk.

6. Ten overvloede wordt nog het volgende overwogen. Nadat het facilitair bedrijf van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond verzoekers auto had weggesleept, wendde verzoeker zich nog dezelfde dag tot het facilitair bedrijf met zijn verzekeringspapieren en de daarop betrekking hebbende betalingsafschriften. Aldaar werd verzoeker meegedeeld dat deze bescheiden niet volstonden om te dienen als verzekeringsbewijs, en dat hij zijn auto pas zou meekrijgen als de verzekeraar had bevestigd dat de auto was verzekerd.

7. De Richtlijn inbeslagneming bij verkeersdelicten (zie **ACHTERGROND**, onder 5.) bepaalt hieromtrent dat een inbeslaggenomen auto zonder tussenkomst van het openbaar ministerie kan worden teruggegeven indien de verdachte: a. niet is geregistreerd in het recidive WAM-register van de RDW Dienst Wegverkeer; b. schriftelijk aantoont dat hij een verzekering heeft afgesloten; en c. schriftelijk aantoont dat hij tenminste drie maanden premie heeft betaald.

8. Niet valt in te zien waarom een verzekeringspolis en daarop betrekking hebbende betalingsafschriften niet zouden kunnen dienen om te voldoen aan de onder b. en c. genoemde voorwaarden. Dit geldt temeer nu deze bescheiden volgens de "Nieuwe richtlijnen inzake het optreden tegen vermoedelijk onverzekerde motorrijtuigen (Wam-procedure)" wel bruikbaar zijn bij nader onderzoek voorafgaand aan een inbeslagname (zie hiervóór, onder II.4., en **ACHTERGROND**, onder 3.). Het standpunt van de manager facilitair bedrijf dat het procedureel juist was dat de auto niet is afgegeven omdat verzoeker geen verklaring als bedoeld in artikel 34, tweede lid van de WAM (zie **ACHTERGROND**, onder 2.) kon tonen, vindt geen steun in de tekst van de Richtlijn inbeslagneming bij verkeersdelicten. Het is dan ook niet correct dat het facilitair bedrijf van de politie verzoekers auto in eerste instantie niet heeft teruggegeven.

### **III. . Ten aanzien van de afwijzing van het verzoek om schadevergoeding**

1. Verzoeker heeft na inbeslagname van zijn auto gebruik gemaakt van een taxi om zich te vervoeren naar zijn woning, en daarna naar het facilitair bedrijf. Hij klaagt erover dat het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond heeft geweigerd de kosten te vergoeden, die hij heeft gemaakt als gevolg van de inbeslagname van zijn auto.

2. Namens de plaatsvervangend korpsbeheerder deelde de manager facilitair bedrijf van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond mee dat vergoeding van de kosten was geweigerd omdat op het moment van controle verzoekers auto niet verzekerd bleek, en de inbeslagname terecht was. Voorts stelde hij zich op het standpunt dat de politie niet

verantwoordelijk was voor fouten in het Centraal Register WAM.

3. Gelet op hetgeen hiervóór onder II. is geoordeeld, alsmede gelet op het feit dat verzoekers auto wel degelijk was verzekerd maar alleen niet als zodanig stond geregistreerd, is het standpunt van de manager facilitair bedrijf niet houdbaar. Zo bezien, schiet de motivering van de weigering de kosten te vergoeden duidelijk tekort, wat er ook zij van het argument dat de politie niet verantwoordelijk is voor het Centraal Register WAM. De onderzochte gedraging is in zoverre eveneens niet behoorlijk. Dit geeft de Nationale ombudsman aanleiding tot het doen van de aanbeveling om de weigering de kosten te vergoeden te heroverwegen, met in achtneming van het oordeel dat de politie is tekortgeschoten bij de inbeslagname van verzoekers auto.

## Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond, die wordt aangemerkt als een gedraging van de beheerder van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond (de burgemeester van Rotterdam), is niet gegrond ten aanzien van het niet accepteren van de "groene kaart" als verzekeringsbewijs, en gegrond ten aanzien van de inbeslagname van de auto en de weigering de kosten te vergoeden. **AANBEVELING** De beheerder van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond wordt in overweging gegeven om de beslissing tot afwijzing van het verzoek om schadevergoeding te heroverwegen, met inachtneming van hetgeen hiervóór onder II. is geoordeeld over de inbeslagname van verzoekers auto. **BIJLAGE**

## Achtergrond

1. In het losbladige Handboek Schaderegeling Motorrijtuigen van J.J.vander Wansem (red.), Samsom Bedrijfsinformatie, Alphen aan den Rijn, staat in het hoofdstuk "Het stelsel der internationale verzekeringsbewijzen (het groene-kaartstelsel)" onder meer het volgende vermeld:

**"1. Inleiding 1.1. Kort historisch overzicht** Reeds voor de Tweede Wereldoorlog wordt in verschillende internationale organisaties nagedacht over de vraag hoe de gevolgen van een verkeersongeval waarbij personen uit meer dan één land betrokken zijn geregeld zouden moeten worden. Het toenemende internationale gemotoriseerde verkeer en het zich snel uitbreidende aantal landen dat een motorrijtuigenverzekeringsplicht invoert, vormt daartoe gereede aanleiding. De pogingen om deze materie te regelen worden onderbroken door de Tweede Wereldoorlog, maar na 1945 wordt de draad weer opgenomen. Dat heeft er uiteindelijk toe geleid dat op 1 januari 1953 het *Stelsel der internationale verzekeringsbewijzen*, in de praktijk beter bekend is als het *Groene-kaartstelsel* in werking is getreden. (...) **1.2. Het groene-kaartstelsel in hoofdlijnen** Het uitgangspunt van het groene-kaartstelsel is dat de overheden van de aangesloten landen over en weer de verzekeringspolissen erkennen die in andere bij het stelsel aangesloten landen zijn

afgegeven. Voorwaarde daarvoor is dat dergelijke polissen de dekking geven die in het bezochte land door de daar geldende wetgeving wordt geëist. De bezoekende automobilist kan aantonen dat hij aan die voorwaarde voldoet doordat hij in het bezit is van een hem door zijn verzekeraar verstrekt internationaal verzekeringsbewijs, de groene kaart. Voorts wordt in elk van de aangesloten landen door de verzekeraars een centrale organisatie opgericht Bureau genaamd die door de overheden als verantwoordelijk voor de uitvoering van het stelsel wordt erkend. Deze Bureaus hebben twee van elkaar te onderscheiden verantwoordelijkheden.

In de eerste plaats is het Bureau verantwoordelijk voor de uitgifte van de internationale verzekeringsbewijzen. Daaronder moet worden verstaan het ter beschikking stellen van blanco groene kaarten aan de toegelaten WAM-verzekeraars. Deze vullen de kaarten verder in en geven deze af aan hun verzekerden. Vindt een ongeval plaats dat onder het stelsel moet worden afgewikkeld, dan zal het Bureau vervolgens op basis van de uitgegeven groene kaart garant staan voor de restitutie van de door het Bureau in het ongevalsland betaalde schade. Met het oog op deze deeltaak wordt het Bureau in deze kwaliteit aangeduid als *betalend Bureau*. (...) In de tweede plaats is het Bureau verantwoordelijk voor de afwikkeling van door bezoekende motorrijtuigen op zijn grondgebied veroorzaakte ongevallen voor zover die vallen onder de verplichte motorrijtuigenaansprakelijkheidswetgeving in het land van ongeval. In dit verband wordt het Bureau aangeduid met de naam *Regelend Bureau*. Het Regelend Bureau heeft recht op restitutie door het Betalend Bureau voor onder meer de bedragen die het aan de benadeelde aan schadevergoeding heeft betaald. De rol van de overheden bij het feitelijk functioneren van het groene-kaartstelsel is beperkt. Zij erkennen de groene kaart als document dat de adequate verzekeringsdekking van de bezoekende motorrijtuigbestuurder "bewijst" en zij dienen wil een land toetreden tot het stelsel te verklaren dat zij aan de vrije transfer van deviezen essentieel voor de restitutie aan het Regelend Bureau, die dient plaats te vinden in de valuta van dat Bureau niets in de weg zullen leggen. Voor het overige plegen zij zich niet of nauwelijks met de inhoud van de overeenkomsten te bemoeien, evenmin als met de schaderegelingspraktijk. (...) 2.4. *De rechtsgevolgen van een geldige groene kaart* Een geldige groene kaart, dat wil zeggen een document dat aan de uiterlijke voorschriften voldoet en waarvan de ingangs- en expiratedatum de ongevalsdatum omvatten en die tevens dekking biedt in het ongevalsland, schept rechten en verplichtingen die onafhankelijk zijn van de vraag of verzekeringsnemer (of benadeelde) in het land van herkomst (nog) rechten aan de polis kan ontlenen. De verzekering kan zijn geroyeerd, kan nietig zijn of zelfs helemaal nooit van kracht zijn geworden, de benadeelde in het ongevalsland ondervindt daarvan in het geheel geen nadeel. De groene kaart garandeert hem een aanspraak jegens het Bureau in het ongevalsland. Dat Bureau heeft weer recht van verhaal op het Bureau van het land van uitgifte, eveneens ongeacht het bestaan

en de inhoud van de verzekeringsverhouding tussen de motorrijtuigenbestuurder en de verzekeraar die de kaart afgaf. Deze zekerheid gaat zelfs nog verder. Ook vervalste en zelfs volledig valse groene kaarten scheppen dezelfde rechten en verplichtingen. Deze afspraak is reeds bij de inwerkingtreding gemaakt (...) en is noodzakelijk om de controle op het bestaan van verzekeringsdekking niet te vervangen door een controle op de echtheid van het verzekeringsbewijs."

2. Artikel 34 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering luidt, voor zover hier van belang, als volgt:

"**Art. 34.** 1. Indien uit het door de Dienst Wegverkeer aangehouden register niet blijkt dat ten aanzien van een 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 de wet, aan wie het kenteken voor dat motorrijtuig is opgegeven, vorderen dat hij aantoonde 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. In september 1989 zijn voor de gemeentepolitie te Rotterdam de 'Nieuwe richtlijnen tegen vermoedelijk onverzekerde motorrijtuigen (WAM-procedure)' vastgesteld. In deze richtlijnen, die mede naar aanleiding van een aanbeveling van de Nationale ombudsman (rapport 88/406) tot stand zijn gekomen, staat onder meer het volgende vermeld:  
"Nadrukkelijk wordt (...) opgemerkt dat de hieronder weergegeven richtlijnen niet zonder meer op iedere bestuurder van toepassing kunnen zijn. Het zijn richtlijnen die met de nodige soepelheid zo nodig in overleg met de wachcommandant moeten worden gebruikt.  
(...)"

1.0. **Onderscheid in de periode van tenaamstelling** Allereerst wordt er onderscheid gemaakt in de tijdsduur dat het kenteken op naam van de eigenaar/kentekenhouder staat. (...) Er kunnen zich dan 2 mogelijkheden voordoen:

**1. Het kenteken staat korter dan 6 weken op naam**

**2. Het kenteken staat langer dan 6 weken op naam**

Dit onderscheid moet worden gemaakt omdat de verzekeringsmaatschappijen wettelijk 6 weken de tijd hebben om het kenteken daadwerkelijk aan te melden bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer. (...)

1.2. langer dan 6 weken op naam als het kenteken langer dan 6 weken op naam staat kunnen zich 2 mogelijkheden voordoen:

1.2.1. de bekennende bestuurder - de bestuurder wordt pv aangezegd en gehoord. - het voertuig wordt in beslag genomen en zo mogelijk door de verbalisant meegenomen naar het districts bureau. - als hiertoe geen aanleiding bestaat wordt de verdachte niet aangehouden. (...) 1.2.2. de ontkennende bestuurder - de bestuurder wordt verzocht mee te werken aan een nader onderzoek. - hiertoe gaan, indien noodzakelijk, het voertuig en de bestuurder mee naar het districts bureau, om het risico uit te sluiten dat er met een onverzekerd voertuig wordt gereden, rijdt de verbalisant de auto zelf. - aan het bureau wordt een nader onderzoek ingesteld (zie onder 6.0.); afhankelijk van de uitslag van dit onderzoek wordt de procedure onder 1.2.1. verder gevolgd of wordt de bestuurder heengezonden (met of zonder vordering). - wanneer een verdachte weigert om vrijwillig aan een nader onderzoek mee te werken, moet met meer grond rekening worden gehouden met het feit dat er geen verzekering is afgesloten en ook als zodanig worden gehandeld.

## 2.0. De vorderingsprocedure

2.1. De vordering ex artikel 34 Wam wordt gedaan in de volgende gevallen:

- indien het kenteken minder dan 6 weken op naam staat en de bestuurder/eigenaar/kentekenhouder stelt verzekerd te zijn. - indien de bestuurder/eigenaar/kentekenhouder stelt verzekerd te zijn en er voor de verbalisant redenen zijn om dit aan te nemen (ondanks de verkregen informatie uit het Wam-register). (...)

5.0. **De verzekeringsverklaring** De verklaring dient om sluitende informatie te verkrijgen van personen c.q. instellingen, die daarvoor ook verantwoordelijk kunnen worden gesteld (verzekeringsmaatschappij/tussenpersoon). Deze verklaring wordt steeds door de verbalisant aan de bestuurder ter invulling meegegeven indien er in beslag genomen is of wanneer de vordering ex artikel 34 Wam wordt gedaan. (...)

6.0. **Het onderzoek inzake de verzekering (zie onder 1.2.2.)** Wanneer de verdachte bij controle verklaart dat er voor het voertuig wel een verzekering is afgesloten terwijl het Centraal Register W.A.M. meldt dat er een einddatum dekking is of dat er geen gegevens bekend zijn, kan een nader onderzoek worden ingesteld. Indien het niet mogelijk is dat dit onderzoek ter plaatse wordt afgerond (via portofooncontact met de wachtcommandant) kan de verdachte worden verzocht voor een verder onderzoek mee te gaan naar het bureau. In dit geval blijft aanhouding, voorgeleiding en insluiting achterwege. Aan het bureau kan contact worden gezocht met de verzekeringsmaatschappij dan wel de tussenpersoon. Hierbij moet wel in aanmerking worden genomen dat de verzekeringsmaatschappijen alleen gedurende kantooruren bereikbaar zijn. Buiten deze tijden zal (in overleg met de wachtcommandant) een afweging gemaakt moeten worden of alsnog een vordering wordt gedaan, danwel tot in beslagneming zal worden overgegaan. Ook is het mogelijk dat de verdachte bescheiden toont waaruit blijkt dat een verzekering is afgesloten en dat daarvoor ook premie is voldaan (polis met betalingsafschrift). (...)

7.0. **Voorwaarden voor opheffing van het beslag (...)** - (...). - aangetoond moet worden

dat er een verzekering krachtens de Wam geldig is; dit kan middels de verzekeringsverklaring dan wel op een wijze waarbij alle in de verzekeringsverklaring gewenste informatie bekend wordt."

4. De brief van 12 april 1990 van de Centrale Politie Verkeers Commissie aan de politiekorpsen houdt onder meer het volgende in:

"Toch zal de politie in haar taakuitoefening geconfronteerd kunnen worden met de WAM. Onder omstandigheden zou twijfel kunnen bestaan over het al dan niet verzekerd zijn van een motorrijtuig. In verband hiermede wordt hierna een aantal aspecten opgesomd, waarmee bij de resterende politiebemoeienis rekening moet worden gehouden. Waar nodig, is over onderdelen ruggespraak gepleegd met de Verkeerscommissie Openbaar Ministerie en/of de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

1. De uitslag van een bevraging van het Centraal Register WAM biedt geen absolute zekerheid over het niet-verzekerd-zijn van een motorrijtuig. De vermelding in het CRWAM "geen gegevens" betekent niet automatisch dat er geen verzekering is afgesloten. De systematiek van aanmelding van een verzekering aan het register - het is een meldingsregister - veroorzaakt een zekere mate van onzuiverheid. Redenen zijn: de in de WAM vastgelegde aanmeldtermijn van 42 dagen, wagenpark- en garageverzekeringen en - helaas - fouten van verzekeraars bij de aanmelding (...).

2. Artikel 34 WAM speelt in op het bij 1 genoemde probleem. Het kent aan de controlerende ambtenaar de bevoegdheid toe om van de kentekenhouders te vorderen dat deze aantoonde dat op de controledatum wel een verzekering ingevolge de WAM van kracht was. Dat moet gebeuren door het overleggen van een door de verzekeringsmaatschappij of gevolmachtigde (dus geen tussenpersoon!) af te geven verklaring: de zogenaamde 34WAM-verklaring. Betrokkene dient een minimum-termijn van veertien dagen te worden gegund om die verklaring te verkrijgen. De vordering wordt (...) uitgebracht a. ter plaatse (mondeling) aan de bestuurder als het kenteken op diens naam staat of b. schriftelijk bij degene aan wie het kenteken is opgegeven. Het niet-voldoen aan deze vordering is in artikel 34 lid 3 WAM strafbaar gesteld. (...)

8. Indien de bestuurder bij staandehouding toegeeft, dat voor het motorrijtuig geen WAM-verzekering wordt onderhouden dan wordt (...) het motorrijtuig in beslag genomen. (...)

9. Inbeslagneming vindt ook plaats indien het CRWAM "geen gegevens" of een vervallen einddatum vermeldt en het kentekenbewijs meer dan zeven weken geleden werd overgeschreven en hetzij sprake is van verdenking van enig WVV-misdrijf of van rijden zonder rijbewijs, hetzij op het moment van staandehouden op grond van eigen kennis recidive bekend is. (...)

10. Het moge duidelijk zijn dat het enkele feit dat een motorrijtuig niet als verzekerd voorkomt in het CRWAM, als zodanig geen aanleiding is om in beslag te nemen."

5. De richtlijn inbeslagneming bij verkeersdelicten, vastgesteld in de vergadering van het college van procureurs-generaal d.d. 20 december 1995, en in werking getreden op 1 maart

1996 (Stcrt.1996,42) luidt, voor zover hier van belang, als volgt:

**"1. Inleiding** Deze richtlijn heeft betrekking op verkeersmisdrijven en verkeersovertredingen. De richtlijn beperkt zich tot de voornaamste wetten en reglementen op dit gebied: de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994), het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM). (...) De richtlijn heeft betrekking op het meest voorkomende geval, namelijk, inbeslagneming bij staandehouding of aanhouding van de verdachte door een opsporingsambtenaar bij ontdekking op heterdaad. (...) **2. Aanwijzingen voor alle verkeersdelicten** **2.1. Het overleg tussen openbaar ministerie en politie voor de inbeslagneming.** Overleg over inbeslagneming door de politie met de officier van justitie of met de verkeersschout is nodig indien deze richtlijn dat voorschrijft. Een richtlijn geeft aanwijzingen van algemene aard. Het kan voorkomen dat de richtlijn wel van toepassing is, maar dat er gereede twijfel bestaat of die toepassing tot een rechtvaardig resultaat zal leiden. Ook dan is overleg geboden. Overleg is steeds nodig indien inbeslagneming aangewezen lijkt, maar de richtlijn niet van toepassing is. (...)

### **2.9. Uitleg recidive/herhaald plegen**

In hoofdstuk 3 van de richtlijn dient onder (bekende) recidive en herhaald plegen verstaan te worden:

a. voor de politie de wetenschap dat reeds eerder tegen de verdachte proces-verbaal is opgemaakt (onder vermelding in het proces-verbaal); b. voor het openbaar ministerie de situatie dat er sprake is van eerdere onherroepelijke veroordelingen of betaalde transacties.

### **3. Aanwijzingen omtrent inbeslagneming bij een aantal overtredingen van wegenverkeerswetgeving 1994** Delict Overleg OM Bijzonderheden vereist (als regel)

WAM 30 WAM Neen 1. Inbeslagneming indien:

Staandehouding met bekende verdachte; Teruggave binnen twee weken zonder tussenkomst van het OM, indien:

a. verdachte niet is geregistreerd in het recidive WAM-register van de Rijksdienst voor het Wegverkeer; en b. verdachte schriftelijk aantoonde dat hij een verzekering heeft afgesloten; en c. verdachte schriftelijk aantoonde dat hij tenminste drie maanden premie heeft betaald.

Neen Ja 2. Indien een motorrijtuig als onverzekerde 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:

a. verdenking van een misdrijf uit de WVW 1994:

of b. bekende recidive ten tijde van de staandehouding.

3. In die gevallen, waarin de hiervoor onder 2 genoemde situatie zich voordoet zonder verdenking van een misdrijf uit de WVW 1994."

6. De werkinstructie met betrekking tot afgifte van onverzekerde motorvoertuigen van het facilitair bedrijf van het regionale politiekorps Rotterdam-Rijnmond luidt, voor zover hier van belang, als volgt:



"Met betrekking tot de afgifte van motorvoertuigen die terzake onverzekerd rijden of stilstaand in beslag zijn genomen is de navolgende regeling van kracht. Het inbeslaggenomen motorrijtuig wordt overgebracht naar het Takelbedrijf, Veilingweg 65, 3034 KB te Rotterdam. Vanaf de datum van inbeslagneming wordt de eigenaar/eigenaresse 14 dagen in de gelegenheid gesteld om zijn/haar voertuig aan eerder genoemd bureau af te halen. De eigenaar/eigenaresse behoort aan de navolgende bepalingen te voldoen:

1. het motorvoertuig kan alleen aan de **kentekenhoud**er worden afgegeven die deswege eigenaar/eigenaresse is;
2. de verzekering waarin het kenteken van dat motorvoertuig wordt vermeld moet ten name zijn gesteld van de kentekenhoud(er). Als verzekeringsbewijs dient u te tonen een Art. 34-verklaring, de polis, een bewijs van voorlopige dekking danwel een dekkingsbewijs voor desbetreffend motorvoertuig, afgegeven door de verzekeringsmaatschappij. Alle getoonde **verzekeringsbewijzen** moeten tenminste geldig zijn voor een periode van **3 maanden**, gerekend vanaf de ingangsdatum van het afsluiten van de verzekering;
3. getoond dient te worden een **betaalbewijs** dat voor een periode van tenminste **3 maanden**, de premie voor dat voertuig is voldaan, eveneens gerekend vanaf de ingangsdatum van het afsluiten van de verzekering;
4. indien het motorvoertuig wordt afgehaald door de eigenaar/ eigenaresse, kentekenhoud(st)er, een geldig op zijn/haar naam gesteld rijbewijs;
5. bij afgifte dient er tevens een afgiftebon te worden ingevuld en ondertekend te worden."