



nationale ombudsman

Rapport

Een onderzoek naar het proces rond het doen van een CBR-mededeling en de inname van een rijbewijs door de Koninklijke Marechaussee

Oordeel

Op basis van het onderzoek vindt de Nationale ombudsman de klacht over de Koninklijke Marechaussee gegrond.

Leeswijzer

Het rapport begint met een korte omschrijving van de klacht en uitleg over de procedure die staat beschreven in artikel 130 Wegenverkeerswet 1994, waar de klacht om draait. Vervolgens komen de achtergrond van de klacht en het verloop van de interne klachtenprocedure aan de orde. Hieruit blijkt wat de standpunten zijn van verzoeker en van de Koninklijke Marechaussee (KMar). Daarna volgt een verkorte weergave van wat tijdens het onderzoek door de ombudsman is komen vast te staan. Tot slot leest u het oordeel van de Nationale ombudsman over de klacht. In de bijlage is de relevante wet- en regelgeving opgenomen.

Korte omschrijving van de klacht

De Nationale ombudsman deed onderzoek op basis van de volgende klachtoomschrijving:

Verzoeker klaagt over het proces rond de CBR-mededeling en de invordering van zijn rijbewijs door de Koninklijke Marechaussee op 30 mei 2017.

Kader: de vorderingsprocedure en ombudsprudentie

Op 5 september 2019 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht over een andere klacht die te maken had met de vorderingsprocedure.¹ In dat rapport is uitgebreid uiteengezet hoe de vorderingsprocedure werkt. Kort gezegd hebben politieambtenaren en medewerkers van de KMar een signalerende functie als het gaat om gevaarlijk rijgedrag en kunnen zij een schriftelijke mededeling aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) doen, op basis van artikel 130 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW). Dit kunnen zij doen als bij hen *een vermoeden bestaat dat een bestuurder niet langer beschikt over de rijvaardigheid dan wel over de lichamelijke of geestelijke geschiktheid, vereist voor het besturen van het voertuig*. De mededeling moet worden gedaan onder vermelding van de feiten en omstandigheden die ten grondslag liggen aan het vermoeden dat iemand niet (meer) goed kan rijden. Slingeren op de weg, te traag rijden of onjuist in- of uitvoegen kunnen redenen zijn voor een mededeling richting het CBR.

Op basis van het tweede en derde lid van artikel 130 WVW mag de politie of de KMar in sommige gevallen ook direct het rijbewijs van de bestuurder invorderen. Die beslissing kan worden genomen als *de bestuurder de veiligheid op de weg zodanig in gevaar kan brengen dat hem of haar met onmiddellijke ingang de bevoegdheid dient te worden ontnomen langer als bestuurder aan het verkeer deel te nemen*. Wanneer dat het geval kan zijn is limitatief opgesomd in artikel 5 van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011.²

Als het CBR de CBR-mededeling en eventueel het rijbewijs van de betrokken bestuurder heeft ontvangen, beslist het CBR over het vervolg. Er kan een maatregel worden opgelegd, zoals een cursus of een onderzoek. Het CBR beslist ook wat er moet gebeuren met het rijbewijs van de betrokkene. Tegen een maatregel en de beslissing het rijbewijs te schorsen kan de betrokkene bezwaar maken bij het CBR.

In eerdere rapporten³ heeft de Nationale ombudsman tot uitdrukking gebracht waar de ruimte ligt voor klachtbehandeling door de betrokken instantie en de Nationale ombudsman als het gaat om klachten die te maken hebben met een CBR-mededeling. Het gaat er in de eerste plaats om of de politie of de KMar in voldoende mate de bestuurder heeft betrokken en hem goed heeft geïnformeerd over de reden(en) van de CBR-mededeling. Daarbij kijkt de ombudsman inhoudelijk alleen of de motivering niet onredelijk is, gezien de feiten en omstandigheden van het geval, en terug te voeren is op de wet- en regelgeving. Daarnaast kijkt de ombudsman of de politie of de KMar het CBR een adequaat beeld heeft gegeven van haar bevindingen en van verzoekers standpunt.

Aanleiding

Het voorval waar verzoeker over klaagt vond plaats op 30 mei 2017. Verzoeker wilde met zijn auto wegrijden nabij vertrekhal 3 op luchthaven Schiphol, toen KMar-medewerkers verzoeker te kennen gaven dat hij zijn auto tot stoppen moest brengen langs de kant van de weg. De KMar-medewerkers vertelden verzoeker dat zij hadden gezien dat hij op een gevaarlijke manier was opgetrokken en daarbij bijna meerdere mensen had aangereden. Ook zou hij niet hebben gereageerd op waarschuwingen van omstanders. Bovendien stopte verzoeker volgens de betrokken medewerkers niet direct toen hij een stopteken kreeg, en kon hij zijn auto daarna ook maar moeizaam netjes parkeren. Verzoeker ontkende de beschuldigingen. Hierop zeiden de KMar-medewerkers tegen verzoeker dat zij een CBR-mededeling zouden doen en dat zijn rijbewijs direct werd ingenomen, *omdat zij een vermoeden hadden*

¹ Rapportnummer 2019/044. Raadpleegbaar online via onze website: <https://www.nationaleombudsman.nl/nieuws/rapporten/2019044>.

² Dat deze opsomming limitatief is blijkt onder meer uit de Instructie inzake de invordering van rijbewijzen (20151007) van het Openbaar Ministerie.

³ 2019/044 en 2016/127.

dat verzoeker niet langer beschikte over de rijvaardigheid dan wel over de lichamelijke of geestelijke geschiktheid, vereist voor het besturen van een auto.

Toen het CBR naar aanleiding van de CBR-mededeling contact met verzoeker opnam, heeft verzoeker het CBR zijn eigen visie op het gebeurde toegezonden. Het CBR besliste vervolgens dat verzoekers rijbewijs geschorst zou blijven en dat hij een medisch onderzoek moest ondergaan. Die beslissing werd genomen omdat het CBR op basis van de CBR-mededeling en het meegezonden proces-verbaal van de KMar twijfelde aan verzoekers geestelijke geschiktheid om te rijden, vanwege mogelijke verwardheid, geheugenstoornissen of oriëntatiestoornissen, dan wel vanwege een gebrekkige rijvaardigheid die het gevolg kan zijn van onvoldoende geestelijke geschiktheid. Nadat verzoeker het medisch onderzoek goed had volbracht, besliste het CBR dat ook een rijtest nodig was. Toen verzoeker die met goed gevolg had volbracht, kreeg hij zijn rijbewijs terug. De hele procedure nam ongeveer zeven maanden in beslag.

Verloop interne klachtenprocedure bij de Koninklijke Marechaussee

Op 14 maart 2018 diende verzoeker een klacht in bij de KMar. Verzoeker klaagde er onder meer over dat de CBR-mededeling en de invordering van zijn rijbewijs waren gebaseerd op onware verklaringen van de betrokken KMar-medewerkers. Volgens verzoeker was aan het CBR verkeerde informatie verstrekt waarop hij niet vooraf had kunnen reageren. Ook klaagde hij over de manier waarop hij was bejegend door de betrokken KMar-medewerkers.

Op 4 september 2018 bracht de klachtencommissie haar advies uit over de klacht. De commissie stelt dat zij geen reden ziet om te twijfelen aan de verklaringen van de betrokken medewerkers, zoals neergelegd in een proces-verbaal van bevindingen dat door hen op de dag van het voorval is opgemaakt. De commissie vindt dat de betrokken medewerkers in redelijkheid konden beslissen om een CBR-mededeling te doen, gegeven wat zij verklaarden over verzoekers rijgedrag. In de CBR-mededeling zijn volgens de commissie de feiten en omstandigheden vermeld, zoals geconstateerd door de KMar-medewerkers, die hebben geleid tot het vermoeden van onvoldoende rijvaardigheid.

Ten overvloede overweegt de commissie dat een CBR-mededeling erg ingrijpend is voor een betrokken burger. Daarom adviseert de commissie om het voornemen zo'n mededeling te doen vooraf intern te laten toetsen door een meerdere.

De bevindingen en conclusies van de klachtencommissie zijn overgenomen door de commandant van de KMar. Verzoekers klachten over de beslissing tot het doen van de CBR-mededeling en de inhoud daarvan acht hij ongegrond. Wat betreft de manier waarop verzoeker is bejegend door de KMar-medewerkers onthoudt de commandant zich van een oordeel, omdat de klachtencommissie niet heeft kunnen vaststellen in hoeverre sprake is geweest van onheuse bejegening. Het advies een interne toetsing van voorgenomen CBR-mededelingen in te voeren legt de commandant neer bij de betrokken afdeling van de KMar.

Standpunt verzoeker

Op 6 oktober 2018 diende verzoeker een klacht in bij de Nationale ombudsman. Verzoeker is het er niet mee eens dat de KMar zijn klacht grotendeels niet gegrond heeft verklaard en vindt dat de KMar voorbij gaat aan de essentie van zijn klacht. Hij vindt het niet terecht dat de KMar uitgaat van de juistheid van de verklaring van de betrokken KMar-medewerkers, terwijl zijn eigen daarmee tegenstrijdige verklaring terzijde wordt geschoven. Naar zijn mening worden onwaarheden en onjuistheden toegedekt met een beroep op de ambtseid van de betrokken KMar-medewerkers.

Verzoeker stelt dat hij, in zijn beleving, niemand (bijna) heeft aangereden. Verzoeker stelt dat zijn vertrek werd gehinderd doordat een KMar-busje midden op de weg stopte, waarna de inzittende KMar-medewerkers in gesprek gingen met een verkeersregelaar. Verzoeker beschrijft zijn wegrijden vervolgens als volgt:

'Vanuit een naast het stilstaande busje aan de andere zijde van de rijstrook geparkeerde particuliere auto begon een man koffers uit te laden die eveneens op de weg werden geplaatst. De man zag mij langzaam vertrekken en schoof de koffers aan de kant terwijl de verkeersregelaar dicht tegen het busje aan ging staan waardoor er een doorgang ontstond voor mijn vertrek. Op dat moment begonnen twee vrouwen die bij de geparkeerde auto behoorden elkaar - eveneens midden op de weg - omstandig te omhelzen. De man riep hen toe aan de kant te willen gaan, hetgeen onder wat hilariteit en uitroepen gebeurde, en ik langzaam en voorzichtig door kon rijden. Er is aan beide zijden niets geraakt.'

Vervolgens zag verzoeker tot zijn verbazing dat het KMar-busje achter hem aan kwam en dat hem werd gemaand aan de kant te gaan staan. De KMar-medewerkers zeiden tegen hem dat hij onverantwoord en gevaarlijk rijgedrag had vertoond en bovendien in eerste instantie hun stopsignaal had genegeerd.

Het relaas van de KMar-medewerkers berust volgens verzoeker op fantasie of een verkeerde interpretatie. Verzoeker vindt voorts dat de KMar-medewerkers hem niet of onvoldoende hebben betrokken en geïnformeerd over de redenen van de CBR-mededeling en de invordering van zijn rijbewijs. Volgens hem is destijds met geen woord gerept over de in de CBR-mededeling genoemde gronden. Verzoeker kreeg op dat moment ook geen kopie van het proces-verbaal of de CBR-mededeling.

In reactie op het verslag van bevindingen heeft verzoeker ten slotte naar voren gebracht dat hij het vreemd vindt dat de betrokken KMar-medewerkers al besloten tot inname van zijn rijbewijs voordat zij hem hadden gehoord. Volgens verzoeker blijkt uit de verklaring van de betrokken KMar-medewerkers dat zij die beslissing al hadden genomen voordat ze met hem spraken.

Bevindingen Nationale ombudsman

Geraadpleegde bronnen

De Nationale ombudsman heeft verzoekers klacht en de door hem aangeleverde stukken bestudeerd, waaronder het verslag van de hoorzitting bij de klachtencommissie van de KMar. Daarnaast heeft de ombudsman nog een aantal stukken opgevraagd bij de KMar, waaronder:

1. Een kopie van de CBR-mededeling die door de KMar is gedaan op 30 mei 2017 en de eventuele bijlagen die naar het CBR zijn verstuurd;
2. Een kopie van het proces-verbaal dat op 30 mei 2017 is opgesteld door de betrokken KMar-medewerkers;
3. Een kopie van de verklaring(en) van de betrokken ambtenaren die is / zijn opgenomen tijdens de interne klachtbehandeling.

Ook heeft de Nationale ombudsman specifiek nagevraagd bij de KMar of gemotiveerd is op welke grond verzoekers rijbewijs is ingenomen.

Tot slot heeft een onderzoeker van het Bureau Nationale ombudsman telefonisch informatie opgevraagd bij het CBR over de manier waarop CBR-mededelingen worden behandeld.

Verklaringen betrokken KMar-medewerkers

Uit de verschillende bronnen komt steeds hetzelfde beeld naar voren van de kant van de betrokken medewerkers van de KMar. Zij verklaren dat zij zagen dat verzoeker op wilde trekken, maar dat zijn weg werd versperd door:

- Een voertuig dat vóór zijn auto stond geparkeerd;
- Twee vrouwen;
- Twee mannen, die koffers uit een voertuig wilden lossen;
- Het dienstvoertuig van de KMar;
- Eén verkeersregelaar.

Zij zagen dat verzoeker toch langzaam optrok en wegreed. Zij hoorden de verkeersregelaar met luide stem roepen dat verzoeker moest stoppen en zagen dat hij snel weg moest lopen om niet geraakt te worden door verzoekers

auto. Ook zagen zij dat de twee vrouwen zich dicht tegen een auto aan moesten drukken om niet geraakt te worden en dat zij zichtbaar schrokken en 'Stop!' riepen. Eén van de betrokken KMar-medewerkers zag dat de twee mannen hun koffers snel aan de kant moesten trekken en de deur van hun voertuig moesten dichttrekken, zodat verzoeker er niet tegenaan zou rijden. De mannen moesten zelf ook achteruit stappen om niet geraakt te worden. Ook de verkeersregelaar moest volgens de KMar-medewerkers aan de kant springen om niet door de auto van verzoeker geraakt te worden.

De KMar-medewerkers verklaren dat zij achter verzoeker aan zijn gereden en hem uiteindelijk hebben staande gehouden. Zij hadden op dat moment al met elkaar besproken dat er sprake kon zijn van overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet (het algemeen verbod op het veroorzaken van gevaar of hinder op de weg). Volgens de KMar-medewerkers lukte het pas verzoeker te doen stoppen, nadat verzoeker een stopteken genegeerd had en de KMar-medewerkers het dienstvoertuig dusdanig hadden geplaatst, dat de weg versperd werd.

In het proces-verbaal staat dat verzoeker direct aangaf dat hij mensen niet bijna had aangereden en dat hij geen mensen had gezien die aan de kant waren gesprongen. Verzoeker zei dat hij de verkeersregelaar wel had gezien, maar dat deze niet aan de kant was gesprongen. De twee vrouwen had hij helemaal niet gezien. Volgens het proces-verbaal heeft verzoeker gezegd dat er wat hem betreft sprake was van een verkeerde interpretatie van de gebeurtenissen door de KMar-medewerkers en dat er niets aan de hand was. Door de verklaring van verzoeker kregen de KMar-medewerkers sterk de indruk dat verzoeker echt niet door had wat er zojuist had plaatsgevonden. Bovendien werd één van de KMar-medewerkers aangesproken door de vrouwen die volgens hem aan de kant moesten springen voor de auto. Eén van de vrouwen zou daarbij gezegd hebben dat verzoeker over haar voet was gereden.

De medewerkers van de KMar verklaren dat ze dachten dat verzoeker mogelijk niet rijvaardig genoeg was of dat er iets was met zijn gezichtsvermogen, omdat hij niet had gemerkt dat hij rakelings langs vijf mensen was gereden. Ze vonden verzoekers verkeersgedrag erg gevaarlijk. De KMar-medewerkers vonden dat er voldoende aanleiding was om een CBR-mededeling te doen. Tegenover de klachtbehandelaar hebben de betrokken KMar-medewerkers verklaard dat zij bovendien eensgezind het besluit hebben genomen om direct verzoekers rijbewijs in te vorderen. Zij waren zich er op dat moment niet van bewust dat verzoeker uiteindelijk zeven maanden zijn rijbewijs kwijt zou zijn. Toch verklaren zij dat ze in dezelfde situatie weer dezelfde beslissing zouden nemen.

De KMar-medewerkers verklaren dat naar aanleiding van verzoekers klacht nog is geprobeerd om de verkeersregelaar op te sporen voor een verklaring, maar dat dat niet is gelukt. Ook heeft de KMar onderzocht of er camerabeelden van het voorval waren. Dat bleek niet het geval. Een KMar-medewerker verklaarde dat de casus voor hen wel een leermoment is geweest, omdat zij achteraf gezien direct de verklaringen hadden moeten opnemen van de omstanders.

Motivering CBR-mededeling

Een CBR-mededeling wordt gedaan met een formulier, waarop kan worden aangekruist om welke redenen de CBR-mededeling is gedaan. De mededeling is in verzoekers geval gebaseerd op de observatie van de KMar-medewerkers dat verzoeker blij gaf van een gebrekkige rijvaardigheid en gevaarzettend rijgedrag, wat zich uitte in het rakelings passeren van andere weggebruikers of obstakels. Ook zou verzoeker blij hebben gegeven van gebrek aan inzicht in risico's in het verkeer, door onvoldoende te anticiperen op het gedrag van andere weggebruikers.

Geen motivering inname rijbewijs

De beslissing om naast het opstellen van de CBR-mededeling ook direct het rijbewijs van verzoeker in te nemen, is niet afzonderlijk gemotiveerd in de CBR-mededeling. Na specifieke navraag op dit punt door de Nationale ombudsman, gaf de KMar te kennen dat de inname van het rijbewijs is gebaseerd op artikel 5 van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011. De KMar kon dit echter niet nader specificeren of een document overleggen waaruit dit naar voren komt.

In reactie op het verslag van bevindingen heeft de minister van Defensie laten weten dat inderdaad in de CBR-mededeling en het proces-verbaal het invorderen van het rijbewijs van verzoeker verkeerd is gemuteerd, door enkel artikel 130 lid 1 WVV te vermelden. Daardoor komen de gronden uit artikel 5 van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011 niet voor op de CBR-mededeling. De minister erkent dat hier sprake is van onzorgvuldig handelen nu op basis van de stukken onvoldoende blijkt op welke specifieke grond, zoals benoemd in artikel 5 van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011, de KMar het rijbewijs van verzoeker heeft ingevorderd. De invordering van het rijbewijs had in het proces-verbaal en de CBR-mededeling gemotiveerd moeten worden. De onvolledige mutatie neemt volgens de minister echter niet weg dat de redenen om het rijbewijs van verzoeker direct in te vorderen niet onjuist waren. De minister meent dat het rijgedrag van verzoeker voldoende aanleiding gaf om hem staande te houden en zijn rijbewijs in te vorderen.

Mededeling aan het CBR

De mededeling is naar het CBR gestuurd met daarbij als bijlage het proces-verbaal van bevindingen, opgesteld door de betrokken KMar-medewerkers op de dag van het incident, 30 mei 2017. In dit proces-verbaal beschrijven de KMar-medewerkers kort gezegd hetgeen hierboven aan de orde is gekomen. De visie van verzoeker komt hierin in beperkte mate naar voren.

In reactie op het verslag van bevindingen heeft de minister van Defensie aangegeven van mening te zijn dat de visie van verzoeker voldoende tot uitdrukking komt in het proces-verbaal. Er staat immers in dat verzoeker heeft gezegd dat hij niemand bijna had aangereden, dat hij geen personen had gezien die aan de kant waren gesprongen, dat hij de verkeersregelaar wel had gezien maar dat die niet aan de kant was gesprongen en dat hij de twee vrouwen niet gezien had. Ook staat erin dat verzoeker heeft gezegd dat er wat hem betreft sprake was van een verkeerde interpretatie van de gebeurtenissen door de KMar-medewerkers. In het proces-verbaal zijn door de KMar-medewerkers dus zowel de door hun verrichte ambtshandelingen als de zienswijze van verzoeker gemuteerd, aldus de minister.

Informatie CBR

In het kader van het onderzoek heeft het CBR telefonisch enige algemene informatie verstrekt. Als het CBR een CBR-mededeling ontvangt van de politie of de KMar, maakt het CBR een zelfstandige inschatting of zij een maatregel oplegt en zo ja, welke. Daarbij hecht het CBR vooral waarde aan de informatie in de bijlagen die zijn meegezonden met de CBR-mededeling. De manier waarop de politie of de KMar het formulier van de CBR-mededeling invult is in principe niet richtinggevend voor het CBR.

Wat is het oordeel van de Nationale ombudsman?

De Nationale ombudsman deed onderzoek op basis van de volgende klachtschrijving:

Verzoeker klaagt over het proces rond de CBR-mededeling en de invordering van zijn rijbewijs door de Koninklijke Marechaussee op 30 mei 2017.

De ombudsman beziet de klacht in het licht van het vereiste van fair play. Dit vereiste houdt in dat de overheid de burger de mogelijkheid geeft om zijn procedurele kansen te benutten en daarbij zorgt voor een eerlijke gang van zaken. Dat betekent onder meer dat overheidsinstanties betrokkenen vooraf actief informeren en de gelegenheid van hoor- en wederhoor bieden als zij stappen ondernemen die kunnen leiden tot een beslissing die voor de betrokken burger ingrijpend is.

Inhoudelijk doet de Nationale ombudsman een beperkte toets. Hij beoordeelt of de reden voor de CBR-mededeling en de inname van het rijbewijs niet geheel onredelijk waren en in lijn met de wet- en regelgeving. Verzoeker stelt dat de mededeling gebaseerd is op onware verklaringen van de betrokken ambtenaren. De ombudsman kan niet vaststellen dat dat het geval is. De betrokken ambtenaren hebben een proces-verbaal op ambtseed opgemaakt en zijn stellig en gedetailleerd in hun verklaringen over de gebeurtenissen. De ombudsman vindt deze verklaringen geloofwaardig. Op basis van hun eigen waarnemingen zagen de betrokken ambtenaren aanleiding om een CBR-mededeling te doen en verzoekers rijbewijs in te nemen. De ombudsman vindt dat niet onredelijk. De KMar had wettelijke gronden om de mededeling te doen, namelijk de observatie van de betrokken medewerkers dat verzoeker blijf gaf van een gebrekkige rijvaardigheid, gevaarzettend rijgedrag vertoonde en een gebrek aan inzicht leek te hebben in risico's in het verkeer. Anders dan verzoeker, leest de ombudsman niet in de verklaringen van de betrokken KMar-medewerkers dat hun conclusies al vaststonden voordat zij verzoeker hadden gesproken. Logischerwijs hadden zij op dat moment al wel de gedachte dat het rijgedrag van verzoeker mogelijk in strijd was met de Wegenverkeerswet.

Wat betreft de inname van het rijbewijs, is het de ombudsman niet duidelijk op grond waarvan dit is gebeurd. Dit heeft de KMar niet gemotiveerd. Wel ziet de ombudsman dat het CBR, op basis van de CBR-mededeling en het meegestuurde proces-verbaal, heeft besloten om de schorsing van het rijbewijs te laten voortduren. Verzoeker is hier niet (succesvol) tegen in bezwaar of beroep gegaan. De ombudsman stelt op basis hiervan vast dat het innemen van het rijbewijs ook een wettelijke grondslag had.

De ombudsman beoordeelt of de KMar verzoeker in voldoende mate in het proces heeft betrokken en hem heeft geïnformeerd over de reden van de CBR-mededeling en de inname van zijn rijbewijs. Daarbij stelt de ombudsman vast dat de KMar-medewerkers met verzoeker hebben besproken wat zij hadden geconstateerd en aan hem hebben verteld dat zij een CBR-mededeling zouden doen en zijn rijbewijs zouden innemen. In dat licht kan de ombudsman de opmerking van verzoeker dat hij niets wist van de gronden van de CBR-mededeling niet goed plaatsen. Wel is duidelijk geworden dat de beslissing om direct het rijbewijs van verzoeker in te vorderen niet expliciet en afzonderlijk is gemotiveerd. Dit, terwijl de inname van het rijbewijs niet in alle gevallen toegestaan is en dus geen automatisme mag zijn als er een CBR-mededeling wordt gedaan. In artikel 5 van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011 staan de gronden hiervoor limitatief opgesomd. De ombudsman vindt dan ook dat de KMar-medewerkers op dit punt verzoeker beter hadden kunnen en moeten informeren. De minister van Defensie heeft dit ook erkend in haar reactie op de bevindingen van de ombudsman.

Tot slot beoordeelt de ombudsman of de KMar het CBR een adequaat beeld heeft gegeven van haar bevindingen en van verzoekers standpunt. In de eerste plaats merkt de ombudsman op dat het beter was geweest als de omstanders die bijna door verzoeker zouden zijn aangereden om een verklaring zou zijn gevraagd. De betrokken medewerkers noemen dit zelf ook al als leerpunt. Hun verklaringen hadden dan meegezonden kunnen worden aan het CBR. De ombudsman oordeelt verder dat het een gemis is dat de KMar niet een meer uitgebreide verklaring van verzoeker heeft opgenomen en meegezonden naar het CBR. Uit het meegestuurde proces-verbaal blijkt min of meer wat verzoekers kant van het verhaal was, maar dat is een beperkte weergave die niet is ondertekend door verzoeker en waarin de perceptie van de betrokken KMar-medewerkers doorklinkt. Verzoeker zag mede hierdoor reden om

zélf alsnog een eigen verklaring naar het CBR te sturen. Als de KMar verzoekers kant van het verhaal meer voor het voetlicht had laten komen, had verzoeker waarschijnlijk minder het gevoel gehad dat aan zijn perspectief in het hele proces weinig belang werd gehecht. Overigens vindt de ombudsman het ook aan het CBR om, als dat nodig is, meer informatie te vragen aan de betrokkene of de instantie die de mededeling heeft gedaan.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Koninklijke Marechaussee is gegrond wegens schending van het vereiste van fair play.

De Nationale ombudsman,

Reinier van Zutphen

Bijlage: Relevante wet- en regelgeving

Wegenverkeerswet 1994 (WVV)

Artikel 5

Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Artikel 130

1. Indien bij de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen personen een vermoeden bestaat dat de houder van een rijbewijs niet langer beschikt over de rijvaardigheid dan wel over de lichamelijke of geestelijke geschiktheid, vereist voor het besturen van een of meer categorieën van motorrijtuigen waarvoor dat rijbewijs is afgegeven, doen zij daarvan zo spoedig mogelijk schriftelijk mededeling aan het CBR onder vermelding van de feiten en omstandigheden die aan het vermoeden ten grondslag liggen. Bij ministeriële regeling worden de feiten en omstandigheden aangewezen die aan het vermoeden ten grondslag dienen te liggen en worden ter zake van de uitoefening van deze bevoegdheid nadere regels vastgesteld.

2. Op de eerste vordering van de in artikel 159, onderdeel a, bedoelde personen is de bestuurder van een motorrijtuig, ten aanzien van wie een vermoeden als bedoeld in het eerste lid bestaat, verplicht tot overgifte van het hem afgegeven rijbewijs.

3. De in het tweede lid bedoelde vordering wordt gedaan indien de betrokken bestuurder de veiligheid op de weg zodanig in gevaar kan brengen dat hem met onmiddellijke ingang de bevoegdheid dient te worden ontnomen langer als bestuurder van een of meer categorieën van motorrijtuigen, waarvoor het rijbewijs is afgegeven, aan het verkeer deel te nemen. Bij ministeriële regeling worden de gevallen aangewezen waarin daarvan sprake is. De in het tweede lid bedoelde vordering wordt tevens gedaan in bij ministeriële regeling aangegeven gevallen van overtreding van de voorwaarden van deelname aan het alcoholslotprogramma. Het ingevorderde rijbewijs wordt gelijktijdig met de schriftelijke mededeling, bedoeld in het eerste lid, aan het CBR toegezonden.

4. In geval van toepassing van het tweede lid kan het motorrijtuig, voor zover geen andere bestuurder beschikbaar is of de bestuurder niet aanstonds voldoet aan de vordering, onder toezicht of, voor zover degene die de vordering heeft gedaan, zulks nodig oordeelt, in bewaring worden gesteld. In het laatste geval zijn de artikelen 170, tweede lid, tweede en derde volzin, vierde en vijfde lid, 171, 172 en 173, eerste lid, van deze wet en de artikelen 4:116, 4:118 tot en met 4:124, 5:10, 5:25, eerste en zesde lid, 5:29, tweede en derde lid, 5:30, eerste, tweede, vierde en vijfde lid, van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing. Teruggave van het motorrijtuig vindt slechts plaats, indien aan de vordering is voldaan.

5. Voor de toepassing van het eerste, tweede en derde lid wordt onder rijbewijs mede verstaan een rijbewijs, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland, waarvan de houder in Nederland woonachtig is.

Artikel 131

1. Indien een schriftelijke mededeling als bedoeld in artikel 130, eerste lid, is gedaan, besluit het CBR in de bij ministeriële regeling aangewezen gevallen respectievelijk tot:

- a. oplegging van een educatieve maatregel ter bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid,
- b. oplegging van een alcoholslotprogramma, of
- c. een onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid.

Het besluit wordt zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk binnen vier weken na ontvangst van de mededeling, genomen.

2. Bij het besluit, bedoeld in het eerste lid, wordt:

a. in de gevallen, bedoeld in artikel 130, derde lid, de geldigheid van het rijbewijs van betrokkene voor één of meer categorieën van motorrijtuigen geschorst tot de dag waarop het in artikel 134, vierde of zevende lid, bedoelde besluit van kracht wordt;

b. indien de geldigheid van het rijbewijs van betrokkene overeenkomstig onderdeel a wordt geschorst, en diens rijbewijs niet overeenkomstig artikel 130, tweede lid, is ingevorderd, bepaald dat betrokkene zijn rijbewijs dient in te leveren bij het CBR;

c. indien de geldigheid van het rijbewijs van betrokkene niet overeenkomstig onderdeel a, wordt geschorst, doch diens rijbewijs wel overeenkomstig artikel 130, tweede lid, is ingevorderd, bepaald dat het rijbewijs onverwijld aan betrokkene wordt teruggegeven.

3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels vastgesteld ter uitvoering van het eerste lid.

4. Voor de toepassing van het tweede lid wordt onder rijbewijs mede verstaan een rijbewijs afgegeven door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland, waarvan de houder in Nederland woonachtig is.

Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011

Artikel 5

Een vordering tot overgifte van het rijbewijs, bedoeld in artikel 130, tweede lid, van de wet geschiedt in de volgende gevallen:

a. betrokkene heeft een motorrijtuig bestuurd onder invloed van drogerende stoffen, andere dan alcohol;

b. betrokkene heeft een poging tot zelfdoding met een motorrijtuig ondernomen;

c. er zijn duidelijke aanwijzingen dat betrokkene lijdt aan een aandoening waardoor hij geestelijk en/of lichamelijk niet goed functioneert, dan wel ernstige psychiatrische problemen ondervindt, hetgeen bij twijfel bevestigd wordt door een medisch deskundige;

d. betrokkene heeft met een motorrijtuig tegen de rijrichting in gereden (spookrijden);

e. betrokkene heeft binnen een periode van een jaar ten minste drie aanrijdingen veroorzaakt;

f. betrokkene is als bestuurder van een motorrijtuig rechtstreeks betrokken bij een aanrijding met duidelijke materiële dan wel letselschade en verklaart de aanrijding niet te hebben bemerkt;

g. betrokkene is niet in staat het motorrijtuig in bedwang te houden;

h. betrokkene heeft een aanrijding veroorzaakt door het intrappen van het onjuiste pedaal of door het niet intrappen van het juiste pedaal;

i. betrokkene is bewust ingereeden op een andere weggebruiker;

j. bij betrokkene wordt als bestuurder van een motorrijtuig een adem- of bloedalcoholgehalte geconstateerd dat gelijk is aan of hoger is dan 785 µg/l, respectievelijk 1,8‰;

k. bij betrokkene wordt, in de hoedanigheid van beginnende bestuurder, een adem- of bloedalcoholgehalte geconstateerd dat gelijk is aan of hoger is dan 570 µg/l, respectievelijk 1,3‰;

l. [Red: vervallen;]

m. ten aanzien van betrokkene is binnen een periode van vijf jaar ten minste drie maal proces-verbaal opgemaakt op verdenking van overtreding van artikel 8, tweede, derde of vierde lid, van de wet, waarbij de laatste overtreding moet zijn begaan als houder van een rijbewijs;

n. betrokkene heeft twee maal als beginnende bestuurder een of meer van de in bijlage 1, onderdeel A, subonderdeel IV, opgenomen feiten begaan en voor deze feiten is hij tijdens of na de in artikel 1, onder beginnende bestuurder, genoemde termijn onherroepelijk veroordeeld, tenzij voor het feit in eerste instantie een strafbeschikking als bedoeld in artikel 257b van het Wetboek van Strafvordering is uitgevaardigd, dan wel voor deze feiten is tijdens of na die termijn ten aanzien van hem een onherroepelijk geworden strafbeschikking als bedoeld in artikel 257a van het Wetboek van Strafvordering uitgevaardigd.

Artikel 6

In de gevallen, bedoeld in artikel 5, schorst het CBR overeenkomstig artikel 131, tweede lid, onderdeel a, van de wet de geldigheid van het rijbewijs voor een of meer categorieën van motorrijtuigen, tenzij een educatieve maatregel als bedoeld in artikel 131, eerste lid, onderdeel a, van de wet wordt opgelegd of het CBR op grond van artikel 23, vierde of vijfde lid, afziet van het opleggen van een onderzoek.

Artikel 23

1. Het CBR besluit dat betrokkene zich dient te onderwerpen aan een onderzoek naar de geschiktheid, bedoeld in artikel 131, eerste lid, van de wet indien:

a. bij betrokkene een adem- of bloedalcoholgehalte is geconstateerd dat gelijk is aan of hoger is dan 785 µg/l, respectievelijk 1,8‰;

b. bij betrokkene, in de hoedanigheid van beginnende bestuurder, een adem- of bloedalcoholgehalte is geconstateerd dat gelijk is aan of hoger is dan 570 µg/l, respectievelijk 1,3‰;

c. ten aanzien van betrokkene binnen een periode van vijf jaar tenminste drie maal proces-verbaal is opgemaakt op verdenking van overtreding van artikel 8, tweede, derde of vierde lid, van de wet, waarbij bij één van die verdenkingen een adem- of bloedalcoholgehalte is geconstateerd dat hoger is dan 220 µg/l, respectievelijk 0,5‰, dan wel 88 µg/l, respectievelijk 0,2‰ indien een van de feiten is begaan als beginnende bestuurder, of waarbij hij ten minste eenmaal heeft geweigerd mee te werken aan een onderzoek als bedoeld in dat artikel;

d. betrokkene niet in aanmerking komt voor een lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer, op grond van een of meer van de in artikel 8 genoemde onderdelen a, b, d, e, f, g, h of i.

e. betrokkene op grond van artikel 12 niet in aanmerking komt voor een educatieve maatregel alcohol en verkeer;

f. ten aanzien van betrokkene proces-verbaal is opgemaakt wegens verdenking van overtreding van artikel 8, eerste of vijfde lid, van de wet of wegens het weigeren van medewerking aan een bloedonderzoek, en de politie in het proces-verbaal aanvullende gegevens heeft opgenomen betreffende het gedrag of de uiterlijke kenmerken van de betrokkene, diens rijgedrag, dan wel andere omstandigheden, welke leiden tot het vermoeden van rijden onder invloed van drogerende stoffen.

2. Het CBR besluit voorts dat betrokkene zich dient te onderwerpen aan een onderzoek naar de rijvaardigheid, meer in het bijzonder het rijgedrag, indien:

a. betrokkene op grond van artikel 15, onderdeel d, niet in aanmerking komt voor een educatieve maatregel gedrag en verkeer, of

b. in geval van feiten of omstandigheden als genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage onder A, onderdeel IV, Herhaaldelijk niet of niet op de juiste wijze naleven van essentiële verkeersregels dan wel verkeerstekens.

3. Het CBR besluit ten slotte dat betrokkene zich dient te onderwerpen aan een onderzoek naar de rijvaardigheid dan wel geschiktheid:

a. in geval van feiten of omstandigheden als genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage onder A, onderdelen I, Vaardigheid in het omgaan met het motorrijtuig, of II. Bedrevenheid in het deelnemen aan het verkeer;

b. in geval van feiten of omstandigheden als genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage onder B, onderdelen I en II, of

c. indien betrokkene op grond van artikel 15, onderdelen a, b, c, e, f of g, niet in aanmerking komt voor een educatieve maatregel gedrag en verkeer.

4. Indien de mededeling, bedoeld in artikel 130, eerste lid, van de wet is gedaan op basis van feiten en omstandigheden als genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage 1, vermeld onder A, onderdeel IV, Herhaaldelijk niet of niet op de juiste wijze naleven van essentiële verkeersregels dan wel verkeerstekens, kan het CBR besluiten af te zien van het opleggen van een onderzoek, indien daarvoor dringende redenen aanwezig zijn.

5. Het CBR kan, voor zover het een onderzoek naar de rijvaardigheid betreft, afzien van het opleggen van het in het tweede of het derde lid bedoelde onderzoek, indien de mededeling, bedoeld in artikel 130 van de wet, is gebaseerd op feiten of omstandigheden, die al eerder hebben geleid tot een mededeling gebaseerd op feiten of omstandigheden als genoemd in bijlage 1, onderdeel A, subonderdeel IV, en het CBR in het kader van die eerdere mededeling al een onderzoek naar de rijvaardigheid heeft opgelegd.

Bijlage bij de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011

Feiten dan wel omstandigheden, die een vermoeden rechtvaardigen dat betrokkene niet langer beschikt over de vereiste rijvaardigheid voor het besturen van een of meer categorieën van motorrijtuigen waarvoor een rijbewijs is afgegeven, dan wel, met uitzondering van de categorie AM, over de vereiste lichamelijke of geestelijke geschiktheid voor het besturen van motorrijtuigen waarvoor een rijbewijs is afgegeven:

A. Rijvaardigheid en rijgedrag

I. Vaardigheid in het omgaan met het motorrijtuig

I.1. Bediening van het motorrijtuig

1. Een onjuiste bediening van het koppelingspedaal dan wel het gaspedaal, zich manifesterend in het bij herhaling afslaan van de motor dan wel schokkend en slingerend rijden en bochten te ruim nemen dan wel het intrappen van het onjuiste pedaal of het niet intrappen van het juiste pedaal;

2. een onjuiste bediening van het versnellingsmechanisme, al dan niet in combinatie met het koppelings- of het gaspedaal, waardoor hoorbaar regelmatig de verkeerde versnelling wordt gekozen, langdurig in een te hoge of te lage versnelling wordt gereden en met een te laag of te hoog toerental;

3. een onjuiste bediening van de rem, waardoor bij herhaling abrupt wordt vertraagd en gestopt of met blokkerende wielen wordt gered;

4. een onjuist gebruik of nalaten van het gebruik van mechanismen en apparatuur van het motorrijtuig die van belang zijn voor de verkeersveiligheid, zoals ruitenwissers, richtingaanwijzers, verlichting en voorruitverwarming.

I.2. Beheersing van het motorrijtuig

1. Gebrek aan stuurvastheid waardoor, al dan niet in combinatie:

a. slingerend wordt gereden;

b. bij herhaling van de juiste koers wordt afgeweken;

- c. bij het richting veranderen bochten niet vloeiend worden genomen;
 - d. bij het volgen van bochten in het wegverloop het motorrijtuig uit de bocht 'zeilt'.
2. Onvoldoende rekening houden met de omvang van het motorrijtuig waardoor bijvoorbeeld bochten te ruim of te krap worden genomen.
3. Overige feiten of omstandigheden waaruit een gebrek in de vaardigheid in de beheersing van het motorrijtuig blijkt:
- a. het motorrijtuig niet onder controle houden;
 - b. bij herhaling op onjuiste wijze keren, achteruitrijden of parkeren;
 - c. bij herhaling veroorzaken van aanrijdingen.

II. Bedrevenheid in het deelnemen aan het verkeer

1. Niet adequaat kijkgedrag

Hanteren van een verkeerde kijktechniek en een slecht kijkgedrag al of niet met gebruikmaking van spiegels waardoor in gevaarlijke situaties niet of niet voldoende op het overige verkeer wordt gelet, zich onder meer manifesterend bij het:

- a) wegrijden;
- b) naderen en oprijden van kruispunten;
- c) voorsorteren;
- d) inhalen en het wisselen van rijstrook;
- e) invoegen en het uitvoegen;
- f. dan wel zich manifesterend door slecht kijkgedrag in het algemeen.

2. Gebrekkige rijvaardigheid

Gebrekkige rijvaardigheid die blijkt uit:

- a. de plaats op de weg, waaronder begrepen spookrijden;
- b. rijden met een niet aan de snelheid van de overige gelijksoortige verkeersdeelnemers aangepaste snelheid;
- c. onjuist invoegen en uitvoegen;
- d. onnodig remmen en stoppen;
- e. naar links of rechts afslaan op een wijze waardoor het verkeer in gevaar wordt gebracht;
- f. rakelings passeren van andere weggebruikers en obstakels;
- g. onvoldoende anticiperen op het gedrag van andere deelnemers;

h. niet adequaat reageren op bijzondere verkeerssituaties, zoals filevorming;

i. niet tijdig onderkennen van de invloed van externe of interne factoren.

B. Geschiktheid

I. Lichamelijke geschiktheid

a. bewusteloosheid of stoornis in het bewustzijn;

b. wegraking / black-out;

c. hevige duizeligheid;

d. evenwichtsstoornis;

e. coördinatioestoornis, ongecontroleerde bewegingen;

f. stoornis in het gebruik van één of meer ledematen;

g. duidelijk verminderd gezichtsvermogen;

h. betrokkene verklaart geneesmiddelen te hebben ingenomen die, al dan niet in combinatie met alcohol, de rijvaardigheid beïnvloeden;

i. lichamenlijk gebrek of functieverlies terwijl op het rijbewijs niet is vermeld dat betrokkene slechts:

- een motorrijtuig mag besturen dat aan bijzondere eisen voldoet die zijn gericht op dat gebrek of functieverlies;
- een motorrijtuig mag besturen onder gebruikmaking van kunst- of hulpstukken;

j. uit een medische verklaring blijkt van sterke aanwijzingen voor een verhoogd risico op een situatie als bedoeld onder a tot en met i.

II. geestelijke geschiktheid

a. verwardheid, geheugenstoornissen, oriëntatiestoornissen;

b. ernstig gestoord inzicht of gedrag;

c. ernstig onaangepast rijgedrag;

d. agressiviteit in het verkeer;

e. paniekaanvallen;

f. abnormale opwindingsstoelstanden;

g. poging tot zelfdoding in het verkeer;

h. een van de in onderdeel A, subonderdelen I of II, genoemde gedragingen, indien het vermoeden bestaat dat ze het gevolg zijn van onvoldoende geestelijke geschiktheid.