



Rapport

Datum: 16 februari 2001
Rapportnummer: 2001/043

Klacht

Op 17 juni 1999 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer N. te Soest, met een klacht over een gedraging van de Dienst Wegverkeer. Omdat verzoeker zich tevens met zijn klacht had gewend tot de Dienst Wegverkeer en er nadien nog geen termijn van zes weken was verstreken, werd de klacht niet in onderzoek genomen. Op 19 januari 2000 liet verzoeker weten dat hij het niet eens was met de reactie van de Dienst Wegverkeer op zijn klacht. Nadat verzoeker nadere informatie had verstrekt werd naar de gedraging een onderzoek ingesteld.

Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt erover dat de Dienst Wegverkeer zijn verzoek heeft afgewezen om vergoeding van de schade die zijn dochter heeft geleden als gevolg van de aankoop van een Fiat 500L die op 24 september 1997 door de Dienst Wegverkeer is goedgekeurd en die in februari 1999 - na ruim een jaar ongebruikt in de garage te hebben gestaan - bij een APK-keuring is afgekeurd.

Achtergrond

1. In het geval van een klacht over een besluit van een bestuursorgaan tot afwijzing van een verzoek om schadevergoeding dat kan worden onderworpen aan het oordeel van de bestuursrechter is de Nationale ombudsman niet bevoegd.

Staat bij zo'n klacht de weg naar de bestuursrechter niet open, zodat de Nationale ombudsman ter zake wel bevoegd is, dan stelt de Nationale ombudsman zich terughoudend op. In zo'n geval is immers de burgerlijke rechter de instantie die bij uitsluiting bevoegd is om bindend te beslissen over de vraag of, op grond van bepalingen van burgerlijk recht, het betrokken bestuursorgaan is gehouden om de gestelde schade te vergoeden.

Alleen wanneer in zo'n geval naar het oordeel van de Nationale ombudsman de aanspraak van betrokkene op schadevergoeding, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen, wordt dat besluit tot weigering van de gevraagde schadevergoeding aangemerkt als een niet-behoorlijke gedraging.

In de overige gevallen gaat de Nationale ombudsman ervan uit dat het in beginsel vrijstaat aan het betrokken bestuursorgaan om te betwisten dat het gehouden is tot het vergoeden van de gestelde schade, en om zich in verband daarmee op het standpunt te stellen dat de vraag naar die gehoudenheid - eventueel - moet worden beantwoord door de burgerlijke rechter. In die gevallen zal er voor de Nationale ombudsman geen reden zijn om het

besluit tot weigering van de schadevergoeding aan te merken als een niet-behoorlijke gedraging.

2. Ingevolge de **Regeling permanente eisen** (Ministeriële regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 april 1998, Stcrt. 84), wordt bij het keuren van auto's roestschade aan een auto per onderdeel, per bevestiging van een onderdeel of per sectie van de bodemplaat uitgedrukt in de schade-eenheid "E". Roestschade van de sectie van de bodemplaat mag niet meer bedragen dan 2E, roestschade aan een dorpel mag niet meer bedragen dan 4E. Roestschade van minder dan 2E (resp. 4E) mag worden gerepareerd door middel van een gepopnagelde plaat. In het geval van roestschade aan een bodemplaat die een grotere oppervlakte bedraagt dan 2E (resp. een dorpel - 4E) geldt ingevolge artikel 2.2.22 dat:

- "a. reparaties met pasklare gedeelten, waarbij elk deel deugdelijk aan het oorspronkelijk materiaal is gelast toegestaan zijn;
- b. vervanging van delen is toegestaan mits deugdelijk gelast dan wel bevestigd met bouten indien de oorspronkelijke bevestiging heeft plaatsgevonden door middel van bouten of klinknagels;
- c. een reparatie die niet volgens onderdeel a of b is uitgevoerd, als roestschade wordt aangemerkt en beoordeeld, waarbij de grootte van de reparatie wordt gezien als de grootte van de roestschade, tenzij anders wordt aangetoond".

Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de Dienst Wegverkeer verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben.

Vervolgens werd verzoeker in de gelegenheid gesteld om op de verstrekte inlichtingen te reageren.

Daarnaast werd informatie ingewonnen bij het garagebedrijf Y.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De Dienst Wegverkeer 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 24 september 1997 werd bij de Dienst Wegverkeer te Almelo een personenauto met bouwjaar 1969 voor een kentekenkeuring aangeboden in verband met de afgifte van een kentekenbewijs. Op 17 oktober 1997 werd voor de auto een keuringsbewijs afgegeven dat geldig was tot 3 oktober 1998. De auto was door een Nederlands bedrijf ingevoerd uit Italië en aan verzoekers dochter verkocht op 10 september 1997 tegen een aanbetaling van f 1.000 en onder voorbehoud dat voor de auto een kenteken zou worden afgegeven. Bij de aflevering van de auto op 29 november 1997 werd de resterende koopsom ten bedrage van f 5.400 voldaan.

2. Bij brief van 3 juni 1999 deelde verzoeker de Dienst Wegverkeer te Veendam (hierna ook: RDW) het volgende mee:

“...Namens mijn dochter (...), stel ik hierbij de Rijksdienst voor het Wegverkeer aansprakelijk voor de aankoop van een ondeugdelijke auto en de financiële gevolgen daarvan.

Ter toelichting diene het volgende.

Op 10 september 1997 heeft mijn dochter bij (...) een uit Italië geïmporteerde Fiat 500L (...) gekocht voor een bedrag van f 6.400, waarvan f 650 voor het kenteken. (...)

Bij de aflevering van deze auto op 29 november 1997 kreeg mijn dochter een keuringsrapport, waaruit bleek dat genoemde auto door RDW was goedgekeurd. (...)

Omdat het onze dochter niet eerder lukte haar rijbewijs te halen, heeft haar auto vanaf de datum van aflevering ongeveer een jaar ongebruikt in onze garage gestaan.

Toen mijn dochter begin 1999 haar rijbewijs haalde, bracht ze haar auto voor een kleine beurt en de APK naar (garage Y; N.o.). Die liet haar echter weten dat geen APK-goedkeuring kon worden afgegeven, omdat (ook dragende) chassis-onderdelen gepopnageld waren in plaats van gelast, hetgeen volgens de APK-eisen niet toegestaan zou zijn. Reparatie hiervan zou zeker f 2.000 tot f 2.500 kosten. (...)

Met andere woorden: de auto was niet bedrijfsvaardig, in tegenstelling tot wat het RDW-keuringsrapport aangaf.

(De verkoper; N.o.) wees, in antwoord op ons aangetekend schrijven van 16 februari 1999, alle verantwoordelijkheid van de hand, met het argument dat de RDW-keuring zwaarder zou zijn dan de APK. Dat was, zoals uit het voorgaande blijkt, echter allerminst gebleken.

Inmiddels heb ik van verschillende zijden begrepen dat de RDW 'slechts' een administratieve keuring uitvoert op geïmporteerde auto's, zoals die van mijn dochter.

De technische keuring zou, in opdracht van het garagebedrijf dat de auto verkoopt, door een keurmeester van de RDW worden uitgevoerd.

Graag wil ik van u vernemen of dit juist is. Maar ook in dat geval stel ik de RDW voor mijn dochters miskoop verantwoordelijk, aangezien de keurmeester in kwestie de auto kennelijk niet had mogen goedkeuren, gegeven het ondeugdelijke gerepareerde chassis.

Omdat mijn dochter onmogelijk op zo'n korte termijn voor minstens f 2.000 aan haar auto kon laten repareren (als stagiaire ontvangt ze minimum-jeugdloon voor 4 dagen per week), kon ze uiteraard niet op tijd de APK rondkrijgen.

De RDW heeft dit onmiddellijk afgestraft met een boete van f 180,--, ondanks een met redenen omkleed verweer van mijn dochter.

Verder kon ze onder de gegeven omstandigheden niets anders dan - opnieuw - een schorsing van de verzekeringsplicht voor een jaar aanvragen.

Gezien de naar onze mening twijfelachtige rol in deze zaak van de RDW, respectievelijk van de RDW-keurmeester, verzoeken wij u beleefd, maar dringend, mijn dochter genoemd bedrag van f 180,-- te restitueren..."

3. Bij brief van 23 augustus 1999 deelde de RDW verzoeker het volgende mee:

"... Op 30 juli jl. heeft de RDW een keuring uitgevoerd op uw Fiat 500 bij (garagebedrijf Y; N.o.). Dit naar aanleiding van een verzoek hiertoe van het televisieprogramma 'Ook dat nog'. Via dit programma heeft u laten weten geïnteresseerd te zijn in de resultaten van de keuring.

De bevindingen waren als volgt:

2.0 Roetschadereparatie rechter dorpel aan bodemplaat en roetschadereparatie voorste hulpdwarsbalk ondeugdelijk uitgevoerd: plaatwerk vastgezet door middel van popnagels hetgeen niet is toegestaan. De reparaties zijn afgewerkt door middel van een over de gehele bodemplaat aangebrachte gelijkmatige laag bitumen.

3.0 Accu staat los. Deze is recent vervangen en niet vastgezet (nieuwe accu).

4.0 Rechter achterwiellager hoorbare slijtage.

5.0 Stofhoes rechter stuurkogel van middelste spoorstang defect. De stuurkogels zijn recent vernieuwd, mogelijk is door montage een gaatje in de stofhoes ontstaan en is door vuilvorming enige speling op de betreffende stuurkogel ontstaan..."

4. Bij brief van 30 september 1999 deelde verzoeker de RDW het volgende mee:

“...Per aangetekend schrijven van 3 juni 1999 heb ik de RDW (...) namens mijn dochter (...) aansprakelijk gesteld voor de aankoop van een technische ondeugdelijke Fiat 500L en de financiële gevolgen van die koop.

Deze zaak is behandeld in het KRO-televisieprogramma “Ook dat nog!” van 12 september jl. (...)

Met brief van 23 augustus 1999 heeft de RDW ons geïnformeerd over de resultaten van een herkeuring die op 30 juli 1999 is verricht bij (garagebedrijf Y; N.o.), welke herkeuring kennelijk met “Ook dat nog!” was overeengekomen.

Wij hebben echter nog steeds geen antwoord op genoemd aangetekend schrijven ontvangen. Dit achten wij incorrect, omdat zowel uit het programma “Ook dat nog!” als uit de hele verdere gang van zaken slecht één logische conclusie kan worden getrokken, namelijk dat de RDW-keurmeester die Fiat 500 - mét gepopnagelde bodemplaat en al - in het najaar van 1997 ten onrechte heeft goedgekeurd.

Dat die niet toegestane constructie na de goedkeuring nog zou zijn aangebracht, zoals de RDW volgens “Ook dat nog!” heeft geïnsinueerd, is pertinente onzin, aangezien dat noch in ons belang, noch in het belang van de verkopende garage zou zijn geweest.

Medewerkers van (garagebedrijf Y; N.o.) die bij de herkeuring aanwezig zijn geweest, hebben gezien dat de popnagels min of meer weggewerkt waren, wat het des te aannemelijker maakt dat deze foute constructie destijds aan de aandacht van de keurmeester is ontsnapt.

Wij blijven op grond van het voorgaande van mening dat de RDW op zijn minst medeverantwoordelijk is voor de door mijn dochter geleden schade, die uitkomt op zeker f 3.000,--. (Voor met name het alsnog lassen van de bodemplaat, de kosten van een nieuwe APK-keuring, en de door de RDW aan mijn dochter opgelegde boete van f 180,-- omdat zij de APK-keuring niet op tijd rondkreeg als gevolg van de niet verwachte keuring....”

5. De RDW bevestigde verzoeker de ontvangst van verzoekers brief schriftelijk op 5 oktober 1999 waarbij werd meegedeeld dat verzoeker binnen vier weken antwoord zou ontvangen. Omdat verzoeker binnen de gestelde termijn geen antwoord ontving, rappelleerde hij schriftelijk op 5 december 1999.

6. Bij brief van 14 januari 2000 deelde de RDW verzoeker het volgende mee:

“... In reactie op uw brief van 30 september 1999 en met excuses voor de vertraagde reactie bericht ik u als volgt:

Namens uw dochter (...) stelt u de RDW aansprakelijk voor de geleden schade als gevolg van de aankoop van een, naar uw mening, technisch ondeugdelijke Fiat 500L en de financiële gevolgen van die koop. U bent van mening dat de grond voor deze aansprakelijkstelling is te vinden in het feit dat de RDW keurmeester het bewuste voertuig - met gepopnagelde bodemplaat - in het najaar van 1997 ten onrechte heeft goedgekeurd.

De RDW is van oordeel dat zij niet aansprakelijk is voor de door u geleden financiële gevolgen van die koop, en wijst derhalve de eis tot schadevergoeding af om de hierna navolgende redenen.

I. Ten eerste is de FIAT 500 L op 24 september 1997 op het keuringsstation te Almelo gekeurd voor een kentekenkeuring in het kader van import van een voertuig. Bij de afgifte van een Nederlands kentekenbewijs bij een dergelijke kentekenkeuring wordt door de RDW tevens een APK-keuringsrapport afgegeven.

Op grond van artikel 91 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) kan een belanghebbende tegen een beschikking tot afgifte van een keuringsbewijs bezwaar maken of administratief beroep instellen bij de Dienst Wegverkeer. Het tweede lid van voornoemd artikel bepaalt dat in afwijking van artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht tegen een beschikking tot afgifte van een keuringsbewijs bezwaar kan worden gemaakt of administratief beroep kan worden ingesteld *gedurende de termijn van de geldigheid van het keuringsbewijs*. Op 17 oktober 1997 is het keuringsbewijs naar aanleiding van het kentekenonderzoek afgegeven. Dit keuringsbewijs was geldig tot 3 oktober 1998. Doordat de keuring op 30 juli 1999 is uitgevoerd kan worden geconcludeerd dat de administratieve beroepstermijn verstreken is, en dat derhalve de bevindingen naar aanleiding van de toelatingskeuring rechtens zijn komen vast te staan.

II. Bij brief van 23 augustus 1999 heeft de RDW u geïnformeerd over de verrichte keuring op verzoek van het televisieprogramma "Ook dat nog". De bevindingen zijn in deze brief opgesomd. Onder punt 2.0 is vermeld dat:

"Roestschadereparatie rechter dorpel aan bodemplaat en roestschadereparatie voorste hulpdwarsbalk ondeugdelijk uitgevoerd:

plaatwerk vastgezet door middel van popnagels hetgeen niet is toegestaan. De reparaties zijn afgewerkt door middel van een over de gehele bodemplaat aangebrachte gelijkmatige laag bitumen."

Voor wat betreft de roestschade aan de voorste hulpdwarsbalk is het volgende gebleken. Doordat een gedeelte van de reparatie aan dit onderdeel van het voertuig was losgewerkt, heeft er bij het heronderzoek een nadere inspectie kunnen plaatsvinden van de roestschade. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat het aannemelijk is dat de roestschade, gelet op de verstreken termijn tussen de toelatingskeuring en het onderzoek, op het

moment van de keuring binnen de gestelde roestnormering van artikel 2.2.3 van de ministeriële regeling Permanente eisen, Stcrt. 1998, nr. 25, viel. Dit betekent dat het aannemelijk is dat het voertuig ten tijde van de kentekenkeuring op 24 september 1997 terecht is goedgekeurd. Voorts is het aannemelijk dat een zelfde conclusie kan worden getrokken voor wat betreft de roestschade van de dopel. Hierbij zij er op gewezen dat bij het onderzoek de termijn die is verstreken tussen de oorspronkelijke goedkeuring en het onderzoek een belangrijke rol speelt. Immers, hoe langer die termijn is, hoe moeilijker het zal zijn om vast te stellen of het voertuig ten tijde van de oorspronkelijke keuring niet aan de gestelde eisen voldeed. De procedure zal dan ook voornamelijk van belang zijn voor duidelijke gevallen van onterechte goedkeuring van een voertuig..."

B. Standpunt verzoeker

Voor het standpunt van verzoeker wordt verwezen naar de klachtoomschrijving onder klacht.

C. Standpunt Dienst wegverkeer

In reactie op de klacht deelde de Dienst Wegverkeer het volgende mee:

"... Voor een goed overzicht van deze zaak geef ik u een chronologisch overzicht van de geregistreerde APK-keuringen en de schorsingen van het kentekenbewijs op grond van artikel 66 van de Wegenverkeerswet 1994:

3 oktober 1997: APK-keuring met vervaldatum 3 oktober 1998.

21 oktober 1998: schorsing van het voertuig tot en met 21 november 1999.

23 maart 1999: schorsing van het voertuig tot en met 22 februari 2000.

14 februari 2000: APK-keuring met vervaldatum 14 februari 2001.

Zoals reeds eerder is meegedeeld ziet de RDW vooralsnog geen aanleiding de door klager geleden schade te vergoeden als gevolg van de uitgevoerde reparaties na de aankoop en goedkeuring van zijn Fiat 500L. De RDW heeft in haar brief van 14 januari jl. reeds uiteen gezet dat de bevindingen van de keuring in juli 1999 hebben uitgewezen dat niet meer is vast te stellen of het voertuig op het moment van de toelatingskeuring niet voldeed aan de destijds geldende (toelatings)eisen. Daarmee is niet komen vast te staan dat het voertuig onterecht was goedgekeurd. Daarnaast blijkt dat er in februari 1999 - ondanks de verplichting daartoe - geen APK-keuring is verricht, en dat evenmin een APK-keuringsrapport is afgegeven. De als gevolg hiervan opgelegde boete aan de dochter van klager kan derhalve ook niet voor rekening van de RDW komen.

(...)

Op grond van de ministeriële regeling Permanente eisen (...) wordt onder roestschade verstaan: door corrosie over de gehele dikte verdwenen materiaal. De roestschade wordt dan - in dit geval - per sectie van de bodemplaat uitgedrukt in de schade-eenheid "E". De roestschade van de sectie van de bodemplaat mag niet meer bedragen dan 2E en deze roestschade van niet meer dan 2E mag ingevolge artikel 2.2.22, lid 1, onder d worden hersteld. Het repareren van een dergelijke schade met een gepopnagelde plaat wordt door de RDW toegestaan aangezien het al dan niet aanwezig zijn van een dergelijke reparatie niets toevoegt aan de constructieve eigenschappen van de bodemplaat. Het maakt met andere woorden niet uit of een - geoorloofde - roestschade van minder dan 2E al dan niet wordt gerepareerd. In het onderhavige geval is het wellicht denkbaar geweest dat ten tijde van de oorspronkelijke keuring er een gepopnagelde plaat in de auto aanwezig is geweest. Op grond van de geconstateerde roestschade (<2E) is het denkbaar dat de betreffende keurmeester de auto met deze reparatie heeft goedgekeurd. Echter, gezien de lange termijn die reeds verstreken is, is het niet meer vast te stellen welke omvang de roestschadereparatie heeft gehad, of en zo ja in welke mate de bodemplaat van de Fiat 500L gepopnageld is geweest..."

D. Reactie verzoeker

In reactie op het standpunt van de Dienst Wegverkeer liet verzoeker bij brief van 25 juli 2000 het volgende weten:

"...In de brief behelzende het wederwoord van het Centrum voor voertuigtechniek en informatie RDW d.d. 7 juni 2000 wordt gesteld dat in februari 1999 geen APK-keuring is verricht op de Fiat 500 van mijn dochter (...).

Deze keuring is, zoals ik u in mijn schrijven van 12 maart 2000 heb doen weten, wél verricht, namelijk door (garagebedrijf Y; N.o.).

Dat bij die gelegenheid geen APK-keuringsrapport is afgegeven, is wel juist. Volgens garage Y was daarvoor de belangrijkste reden dat de Fiat 500 een gepopnagelde bodemplaat bleek te hebben, hetgeen volgens Y niet wordt toegestaan door de RDW.

Het blijft op zijn zachtst gezegd merkwaardig dat de RDW dat op 24 september 1997 niet zelf heeft kunnen constateren.

In het antwoord op uw vraag 3 (...) stelt de RDW tot mijn stomme verbazing dat "het repareren van een dergelijke schade met een gepopnagelde plaat door de RDW wordt toegestaan"!

De RDW speelt hier opeens de vermoorde onschuld. In haar brief aan mijn dochter en mij d.d. 23 augustus (zie hiervoor, onder A.3.; N.o.) stelt de RDW immers onder punt 2.0: "plaatwerk vastgezet door middel van popnagels is niet toegestaan"!

Mijn conclusie: de RDW blijft maar heen en weer zwalken om haar verantwoordelijkheid in deze kwestie te ontlopen...”

H. informatie van garagebedrijf Y

Op 7 november 2000 liet garagebedrijf Y de Nationale ombudsman telefonisch weten dat de auto van verzoekers dochter in februari 1999 voor een APK-keuring was aangeboden, maar niet aan een keuring was onderworpen. Er was dan ook geen keuringsrapport afgegeven en de keuring was niet in rekening gebracht. Reden hiervan was geweest dat de keurmeester, toen de auto werd aangeboden voor de keuring, direct had geconstateerd dat het aan de auto aangebrachte plaatwerk was vastgezet door middel van popnagels, hetgeen, gelet op de ernst van de roestschade, niet was toegestaan. Het garagebedrijf verwees daarbij naar de Permanente eisen (zie achtergrond onder 2) en liet weten dat, zo destijds was gezegd de auto niet kon worden goedgekeurd aangezien sprake was van gepopnageld plaatwerk, hiermee zeker niet was bedoeld dat popnagelen nooit is toegestaan, maar dat in het onderhavige geval popnagelen niet was toegestaan gezien de ernst van de roestschade.

I. reactie van verzoeker op het verslag van bevindingen

In reactie op het verslag van bevindingen deelde verzoeker mee dat garagebedrijf Y zowel tegenover zijn dochter als tegenover hem ongenueanceerd had gesteld dat popnagelen van de bodemplaat niet was toegestaan. Dat popnagelen wél was toegestaan, mits geen ernstige roestschade aanwezig is, had het garagebedrijf hen beslist niet verteld.

Verzoeker achtte het curieus dat het garagebedrijf nu pas deze nuancering heeft aangebracht.

Beoordeling

1. Verzoeker klaagt erover dat de Dienst Wegverkeer (RDW) zijn verzoek heeft afgewezen om vergoeding van de schade die zijn dochter heeft geleden als gevolg van de aankoop van een Fiat 500L die op 24 september 1997 door de RDW is goedgekeurd en die in februari 1999 - na ruim een jaar ongebruikt in de garage te hebben gestaan - bij een APK-keuring is afgekeurd.

2. Op 17 oktober 1997 werd voor de auto een keuringsbewijs afgegeven dat geldig was tot 3 oktober 1998. In februari 1999 bood verzoekers dochter de auto ter keuring aan bij garagebedrijf Y. Het garagebedrijf constateerde dat het aan de auto in verband met roestschade aangebrachte plaatwerk was vastgezet met popnagels, waardoor - gelet op de ernst van de roestschade - de auto zou moeten worden afgekeurd. Van een keuring werd afgezien. In juli 1999 werd de auto op verzoek van het televisieprogramma "Ook dat nog" door de RDW gekeurd waarbij werd geconstateerd dat de roestschadereparaties

ondeugdelijk waren uitgevoerd aangezien het plaatwerk was gepopnageld. Voor de auto werd geen keuringsbewijs afgegeven.

3. Verzoeker stelde de RDW aansprakelijk voor de door zijn dochter geleden schade bij brieven van 3 juni 1999 en 30 september 1999. Volgens verzoeker bleek uit het feit dat in februari 1999 en juli 1999 was geconstateerd dat sprake was van ondeugdelijke roestschadereparaties aan de auto, dat de auto door de RDW in september 1997 ten onrechte was goedgekeurd, en dat in oktober 1997 ten onrechte een keuringsbewijs was afgegeven. De auto had vanaf de aankoop namelijk ongebruikt in zijn garage gestaan en de desbetreffende roestschadereparaties waren niet ná de aankoop van de auto, maar vóór de aankoop uitgevoerd. Toen de auto in september 1997 werd gekeurd in verband met de afgifte van een kentekenbewijs, was dus eveneens sprake geweest van gepopnageld plaatwerk en de auto had om die reden moeten worden afgekeurd, aldus verzoeker. Verzoeker stelde het schadebedrag op ruim f 3.000, zijnde een door de RDW aan zijn dochter opgelegde geldboete wegens het ontbreken van een geldig keuringsbewijs, de kosten van een nieuwe APK-keuring, alsmede de kosten van aan de auto uit te voeren laswerkzaamheden in verband met deze keuring.

4. Verzoeker ging er daarbij van uit dat het popnagelen van in verband met roestschade aangebracht plaatwerk nooit is toegestaan en dat dit plaatwerk altijd dient te worden gelast. In de Regeling permanente eisen (zie achtergrond, onder 2.) wordt echter bepaald dat roestschade mag worden gerepareerd door middel van gepopnageld plaatwerk indien de roestschade minder bedraagt dan 2E (bodemplaat) respectievelijk 4E (dorpel). Bij roestschade boven de gestelde norm dient het plaatwerk te worden gelast.

Uit het feit dat de auto in februari 1999 en juli 1999 niet voldeed aan de daaraan te stellen eisen kan - gelet op het tijdsverloop - geen conclusie worden getrokken aangaande de staat van de auto op het moment van de keuring in verband met de afgifte van een kentekenbewijs in september 1997. Niet uitgesloten moet dan ook worden geacht dat in september 1997 de roestschade aan de auto minder bedroeg dan de hiervoor aangegeven norm, zodat popnagelen wel was toegestaan.

5. Volgens vast beleid stelt de Nationale ombudsman zich ter zake van een afwijzing van een verzoek om schadevergoeding terughoudend op en merkt hij een weigering van een bestuursorgaan tot vergoeding van geleden schade alleen dán aan als een niet behoorlijke gedraging, wanneer de aanspraak van de betrokkene, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzend besluit heeft kunnen komen (zie achtergrond, onder 1.). Gelet op hetgeen hiervóór, onder 4., is overwogen, kan niet worden geoordeeld dat de aanspraak van verzoeker zo evident juist is dat het besluit tot weigering van de gevraagde schadevergoeding dient te worden aangemerkt als een niet behoorlijke gedraging. Ook de aanspraak van verzoeker op vergoeding van de opgelegde geldboete wegens het ontbreken van een geldig keuringsbewijs is niet zo evident juist dat het besluit tot weigering

van vergoeding van de geldboete als een niet behoorlijke gedraging moet worden aangemerkt, nu uit het onderzoek is gebleken dat in februari 1999 geen APK keuring heeft plaatsgevonden, noch een keuringsrapport is afgegeven.

De onderzochte gedraging is behoorlijk.

6. Ten overvloede wordt nog het volgende opgemerkt.

De wijze waarop de RDW heeft gereageerd op verzoekers brieven laat te wensen over omdat de RDW heeft nagelaten verzoeker te wijzen op de van toepassing zijnde regelgeving en de afwijzing van het verzoek om schadevergoeding onvoldoende heeft gemotiveerd. Hierdoor kon bij verzoeker de indruk ontstaan dat het al dan niet aangebracht zijn van een gepopnagelde plaat op zichzelf de reden was dat voor de auto geen keuringsbewijs kon worden afgegeven.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Dienst Wegverkeer is niet gegrond.