



Rapport

Datum: 29 januari 2002

Rapportnummer: 2002/021

Klacht

Verzoeker klaagt erover dat de Dienst Wegverkeer bij het kentekenonderzoek van zijn personenauto met bouwjaar 1971 op 8 februari 2000 onvoldoende aandacht heeft besteed aan de mogelijke aanwezigheid van roestvorming in de achterdraagarmen van de auto. Verzoeker wijst er in dat verband op dat zijn auto op 19 februari 2001 bij een steekproef door de RDW in het kader van een APK-keuring is afgekeurd waarbij tot demontage van de wielen en tot beoordeling van de draagarmen met behulp van een schroevendraaier werd overgegaan, hetgeen volgens verzoeker bij het onderzoek op 8 februari 2000 is nagelaten.

Daarnaast klaagt verzoeker erover dat de RDW niet heeft gereageerd op zijn schadeclaim ten bedrage van f 3.000.

Beoordeling

I. Ten aanzien van de keuring en de herkeuring in 2000

1. Verzoeker heeft er in de eerste plaats over geklaagd dat de RDW bij de keuring begin 2000 van de auto die hij in mei 2000 had gekocht onvoldoende aandacht heeft besteed aan mogelijke roestvorming aan de achterdraagarmen van de auto.

2. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de RDW de betreffende auto op 31 januari 2000 na een zogenoemde toelatingskeuring heeft afgekeurd omdat bij die keuring was gebleken dat de auto op vijf punten niet voldeed aan de wettelijke toelatingseisen. Bij herkeuring op 8 februari 2000 stelde de RDW vast dat de eerder geconstateerde gebreken inmiddels waren hersteld. De auto werd in verband daarmee toen goedgekeurd. Van eventuele roestvorming aan de achterdraagarmen is in het kader van de keuring en de herkeuring geen melding gemaakt.

3. Nadat de auto op 19 februari 2001 in het kader van de APK-keuring door een autodealer na het herstel van enkele gebreken was goedgekeurd, werd de auto bij wijze van steekproef onderworpen aan een herkeuring door de RDW. In verband met roestschade aan de wieldraagarmen c.q. wielgeleidingselementen werd de auto door de RDW afgekeurd.

4. Volgens verzoeker had de op 19 februari 2001 geconstateerde roestschade een jaar eerder bij de toelatingskeuring ontdekt moeten worden. Alhoewel hij zelf in zijn klachtbrief aangaf dat "roest" een lastig begrip is, noemde hij verschillende argumenten op grond waarvan het volgens hem zeer waarschijnlijk was dat de roestschade ten tijde van de toelatingskeuring al aanwezig was. Zo wees hij erop dat de auto sinds hij daarvan de eigenaar was, nauwelijks nat was geweest, dat het betreffende onderdeel een zodanige

materiaaldikte heeft dat het doorroestproces zeer veel tijd neemt, dat de kans dat de roestvorming bij de toelatingskeuring was gemist, groot is aangezien de roestvorming alleen visueel kan worden waargenomen bij afgenomen wielen of bij het gebruik van een spiegeltje, danwel gevoeld kan worden door in de betreffende "komvorm" de wand van de kom te betasten, en dat het gezien de ouderdom van de auto onwaarschijnlijk is dat die in een jaar ineens enorm was gaan roesten.

5. De RDW stelde zich op basis van het resultaat van een onderzoek op 6 maart 2001 door een deskundige van de RDW op het standpunt dat niet met zekerheid kan worden gezegd dat op 8 februari 2000 de roestschade aan de achterdraagarmen in die mate aanwezig was dat niet tot goedkeuring van de auto overgegaan had mogen worden.

In het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman wees de RDW er onder meer op dat in het rapport van het onderzoek van 31 januari 2000 geen afkeerpunten waren vermeld omtrent de achterdraagarmen, en dat er daarom van uitgegaan dient te worden dat de achterdraagarmen op dat moment niet zodanig door corrosie waren aangetast dat aanvullend onderzoek met behulp van gereedschap nodig was.

Voorts stelde de RDW dat het tijdsverloop van ruim een jaar tussen de toelatingskeuring van 31 januari 2000 en de APK-keuring van 19 februari 2001 voldoende is om het verschil tussen goedkeuring en afkeuring in verband met het doorroesten van de draagarmen te kunnen verklaren.

6. Gelet op hetgeen over en weer is aangevoerd, acht de Nationale ombudsman het niet uitgesloten dat de RDW op 31 januari 2000 ten onrechte niet heeft onderkend dat er sprake was van roestvorming aan de achterdraagarmen in verband waarmee de auto nader had moeten onderzocht respectievelijk had moeten worden afgekeurd. Evenmin acht de Nationale ombudsman het echter uitgesloten dat de achterdraagarmen ten tijde van de toelatingskeuring in orde waren, en dat de roestvorming pas in het jaar daarna in zodanige mate heeft toegeslagen dat de auto moest worden afgekeurd.

7. Gezien het vorenstaande is het de Nationale ombudsman niet mogelijk een uitspraak te doen over de staat van de auto ten tijde van de toelatingskeuring. Daarom kan hij ook geen antwoord geven op de vraag of de RDW bij het toelatingsonderzoek wel voldoende aandacht heeft besteed aan de staat van de achterdraagarmen, en op de vraag of de goedkeuring van de auto destijds terecht was.

Op dit klachtonderdeel onthoudt de Nationale ombudsman zich dan ook van een oordeel.

II. Ten aanzien van het niet reageren op de schadeclaim

1. Verzoeker heeft er in de tweede plaats over geklaagd dat de RDW in zijn reactie van 15 maart 2001 op zijn klachtbrief van 19 februari 2001 niet heeft gereageerd op zijn schadeclaim. Verzoeker had in bedoelde klachtbrief aangegeven dat hij de RDW

vooralsnog

aansprakelijk stelde voor de schade van minimaal f 3.000 die samenhang met de afkeuring van zijn auto.

2. In zijn antwoordbrief van 15 maart 2001 heeft de Algemeen Directeur van de RDW overwogen dat niet met zekerheid kan worden gezegd dat de roestschade aan de achterdraagarmen in die mate aanwezig was geweest dat op 8 februari 2000 niet tot goedkeuring van de auto had mogen worden overgegaan, en geconcludeerd dat niet was vastgesteld dat de keuringseisen op 8 februari 2000 onjuist waren toegepast.

3. In het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman heeft de Algemeen Directeur van de RDW aangegeven dat in de brief van 15 maart 2001 aan verzoeker de uitkomst van het onderzoek naar aanleiding van verzoekers klacht was meegedeeld. Alhoewel in die brief niet uitdrukkelijk stond vermeld dat de schadeclaim was afgewezen, was de RDW ervan uitgegaan dat verzoeker zou begrijpen dat de zaak met die brief was afgedaan en dat de RDW daarmee ook verzoekers schadeclaim had afgewezen, aldus de Algemeen Directeur van de RDW.

4. Aangezien verzoeker uitdrukkelijk had aangegeven de RDW aansprakelijk te stellen voor de schade, had - juist ook vanwege het bijzondere karakter van een aansprakelijkstelling - van de RDW een uitdrukkelijke reactie op die aansprakelijkstelling mogen worden verwacht. Door in plaats daarvan de schadeclaim slechts impliciet af te wijzen, heeft de RDW verzoeker op het punt van de afwijzing van aansprakelijkheid onvoldoende duidelijk geïnformeerd.

Op dit klachtonderdeel is de onderzochte gedraging niet behoorlijk.

5. Voor de volledigheid wordt ten aanzien van de (impliciete) afwijzing van de schadeclaim nog het volgende opgemerkt.

Volgens vast beleid stelt de Nationale ombudsman zich ter zake van de afwijzing van een verzoek om schadevergoeding terughoudend op. Hij merkt een weigering van een bestuursorgaan tot vergoeding van geleden schade alleen dan aan als een niet-behoorlijke gedraging, wanneer de aanspraak van 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).

Zoals hiervoor onder I. is overwogen, is het de Nationale ombudsman niet mogelijk een antwoord te geven op de vraag of verzoekers auto begin 2000 ten onrechte is goedgekeurd door de RDW. Alleen daarom al kan niet worden geoordeeld dat de aanspraak van verzoeker zo evident juist is dat de afwijzing van verzoekers schadeclaim moet worden aangemerkt als een niet-behoorlijke gedraging.

In zoverre is de onderzochte gedraging behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Dienst Wegverkeer is niet behoorlijk ten aanzien van het feit dat niet uitdrukkelijk is gereageerd op de schadeclaim, en behoorlijk ten aanzien van de afwijzing van die claim als zodanig.

Ten aanzien van het toelatingsonderzoek van 31 januari 2000 onthoudt de Nationale ombudsman zich van een oordeel.

Onderzoek

Op 27 maart 2001 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer L. te Woerden, met een klacht over een gedraging van de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW).

Naar deze gedraging werd een onderzoek ingesteld.

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

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

Noch de RDW noch verzoeker gaf binnen de gestelde termijn een reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. feiten

1. Verzoeker werd op 4 mei 2000 eigenaar/houder van een Peugeot met bouwjaar 1971. Deze auto, afkomstig uit Zwitserland, was op 31 januari 2000 gekeurd door een RDW-keuringsstation in het kader van een zogenoemde toelatingskeuring. Bij die keuring was vastgesteld dat de auto op vijf aspecten niet voldeed aan de wettelijke toelatingseisen. In verband daarmee was de auto op die datum afgekeurd voor toelating op de weg. Bij die keuring was niet vastgesteld dat de achterdraagarmen van de auto waren doorgeroest.

Op 8 februari 2000 had een herkeuring door de RDW plaatsgevonden, waarbij was gebleken dat de eerder vastgestelde gebreken waren hersteld.

Op basis daarvan had de RDW op 17 maart 2000 een keuringsrapport afgegeven waarin was aangegeven dat de auto was goedgekeurd.

2. Op 19 februari 2001 liet verzoeker de auto APK-keuren door een autodealer te Woerden. De auto werd goedgekeurd nadat een ruitenwisser was vervangen en de werking van een handrem was hersteld.

3. Bij wijze van steekproef werd de auto op 19 februari 2001 onderworpen aan een herkeuring door de RDW. De auto werd vervolgens op basis van de uitkomst van deze herkeuring afgekeurd omdat roestschade was geconstateerd aan de wieldraagarmen c.q. wielgeleidingselementen.

4. Verzoeker diende op dezelfde dag een klacht in bij de RDW. In zijn klachtbrief van 19 februari 2001 stelde hij het volgende:

“...Omdat mijns inziens de geconstateerde roest zeker ook al in maart 2000 aanwezig moet zijn geweest, heeft de betreffende keuringsmeester (die de toelatingskeuring had uitgevoerd; N.o.) dit gebrek bij de import-keuring over het hoofd gezien, waardoor ik nu met een aanzienlijke schadepost geconfronteerd word.

Ik begrijp dat het begrip `roest' een lastig begrip is en dat nooit met zekerheid kan worden gesteld hoe een roestproces zich heeft ontwikkeld. Ik denk echter dat kenners die de situatie aan de draagarmen zien, zullen erkennen dat dit niet in 9 gebruiksmaanden kan zijn ontstaan (zeker niet gezien de leeftijd van de wagen 29 jaar - en het niet dagelijkse gebruik. (...)) Daarbij komt dat het hier mijns inziens niet gaat om roest van binnenuit maar duidelijk van buiten; dit vanwege de komvorm van het onderdeel waardoor vocht niet eenvoudig kan wegvloeien en roest al in een vroeg stadium kan worden gesignaleerd. Ik bestrijd dus in dit geval de mogelijkheid dat de roest plots opduikt vanachter een laklaagje. Aangezien de draagarmen voor dit type auto niet eenvoudig te bemachtigen zijn en vervanging tijdrovend is, verwacht ik een schadepost van minimaal f 3000 waarvoor ik vooralsnog de RDW aansprakelijk stel...”

5. Naar aanleiding van verzoekers klacht werd verzoekers auto op 6 maart 2001 onderzocht door een deskundige van de RDW.

6. De Algemeen Directeur van de RDW reageerde bij brief van 15 maart 2001 als volgt op de klacht van verzoeker:

“...Overwegende dat:

- de goedkeuring waartegen bezwaar wordt gemaakt op 8 februari 2000 werd verleend en er derhalve meer dan 1 jaar is verstreken
- het onderzoek op 6 maart 2001 werd uitgevoerd
- de keuring werd uitgevoerd conform de AKP keuringseisen door een bevoegde keurmeester

- het voertuig op 19 februari 2001 werd goedgekeurd door een merkdealer van het betreffende merk voertuig
- de goedkeuring door de merkdealer werd gevolgd door een steekproef, waarbij tot demontage van de wielen en tot beoordeling van de draagarmen met behulp van een schroevendraaier werd overgegaan
- het plaatwerk ter plaatse van de doorroesting dubbel was uitgevoerd
- de mate waarin de doorroesting aanwezig was en het plaatselijk karakter van de doorroesting
- ter plaatse van de doorroesting vuilophoping werd waargenomen
- het begrip roest een lastig begrip is (zeker als er een jaar verstreken is) en nooit met zekerheid kan worden vastgesteld hoe een roestproces zich heeft ontwikkeld (zie uw klachtbrief van 19 februari 2001)
- het voertuig niet dagelijks werd gebruikt

niet met zekerheid kan worden gezegd dat de roestschade aan de achterdraagarmen in die mate aanwezig was dat op 8 februari 2000 niet tot goedkeuring overgegaan had mogen worden.

Conclusie:

Bij het onderzoek op 6 maart 2001 is niet vastgesteld dat de keuringseisen op 8 februari 2000 onjuist zijn toegepast...”

B. Standpunt verzoeker

Het standpunt van verzoeker is weergegeven onder Klacht, en blijkt voorts uit de inhoud van zijn klachtbrief van 19 februari 2001 (zie onder A.4.).

In zijn verzoekschrift merkte hij op dat het weliswaar niet valt te bewijzen dat de roest aan de draagarmen van de achterwielophanging begin 2000 ook al aanwezig was, maar dat het volgens hem zeer onwaarschijnlijk was dat dat niet het geval was. In dat verband merkte hij op dat de auto sinds hij daarvan de eigenaar was, nauwelijks nat was geweest, dat het betreffende onderdeel een zodanige materiaaldikte heeft dat het doorroestproces zeer veel tijd neemt, dat de kans dat de roestvorming bij de toelatingskeuring was gemist groot is aangezien de roestvorming alleen visueel kan worden waargenomen bij afgenomen wielen of bij het gebruik van een spiegeltje, danwel gevoeld kan worden door in de betreffende “komvorm” de wand van de kom te betasten, en dat het gezien de ouderdom van de auto onwaarschijnlijk is dat de betreffende onderdelen in één jaar tijd ineens enorm hard waren gaan roesten.

C. Standpunt dienst wegverkeer

De Algemeen Directeur van de RDW reageerde in het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman als volgt op de klacht van verzoeker:

“...Wat betreft de klacht dat op 8 februari 2000 beoordeling van de draagarmen met behulp van een schroevendraaier is nagelaten, kan worden opgemerkt dat de draagarmen op die dag in het geheel niet zijn gecontroleerd. Dit feit kan echter nimmer tot enig gevolg leiden, omdat op die dag slechts is gecontroleerd of de geconstateerde gebreken, zoals vermeld in het Rapport van onderzoek van 31 januari 2000, deugdelijk waren hersteld.

Zoals uit het voorafgaande duidelijk moge zijn, heeft het onderzoek waarop klager doelt niet plaatsgevonden op 8 februari 2000, maar reeds op 31 januari 2000. Of daarbij door de betreffende keurmeester van de RDW naast een visuele controle, wel of geen aanvullende controle met behulp van gereedschap heeft plaatsgevonden en of daarbij de wielen toen wel of niet zijn gedemonteerd, kan de betreffende keurmeester van de RDW zich niet meer herinneren.

In het onderhavige geval is dit ook niet van belang omdat een visuele controle is voorgeschreven en demontage van de wielen en aanvullende controle met behulp van een schroevendraaier niet dient plaats te vinden indien daartoe geen aanleiding bestaat.

Gelet op het "Rapport van onderzoek" van 31 januari 2000, staat vast dat op dit rapport geen afkeerpunten staan vermeld omtrent de achterdraagarmen, zodat er vanuit dient te worden gegaan dat de achterdraagarmen op dat moment niet zodanig door corrosie waren aangetast dat aanvullend moest worden gecontroleerd met behulp van gereedschap.

In dit verband dient erop te worden gewezen dat "doorzoeken" naar gebreken met behulp van gereedschap slechts is toegestaan indien een visuele controle onvoldoende uitsluitel biedt. Indien op 31 januari 2000 geen gebruik is gemaakt van een schroevendraaier moet ervan worden uitgegaan dat de betreffende keurmeester van de RDW daartoe destijds geen aanleiding heeft gezien. Hieruit kan worden geconcludeerd dat uit de visuele controle die toen heeft plaatsgevonden niet is gebleken dat het betreffende voertuig wegens doorgeroeste wielgeleidingselementen zou moeten worden afgekeurd.

Omdat tussen de toelatingskeuring op 31 januari 2000 en de APK-keuring op 19 februari 2001 ruim één jaar is verstreken, kan de RDW reeds enkel om dit feit, niet worden tegengeworpen dat bij de toelatingskeuring onvoldoende aandacht zou zijn besteed aan de mogelijke aanwezigheid van doorgeroeste draagarmen, daar het verloop van een periode van meer dan één jaar, voldoende is om het verschil tussen goed en afkeur in verband met doorroesten van de draagarmen te kunnen verklaren.

Bij de steekproefherkeuring op 19 februari 2001 heeft een steekproefcontroleur van de RDW de betreffende draagarmen in eerste instantie visueel gecontroleerd. Daarbij is hem

gebleken dat deze plaatselijk dusdanig door corrosie waren aangetast, dat een nader onderzoek was geboden. Vervolgens heeft hij geconstateerd (gevoeld) dat de draagarmen verschijnselen van doorroesten vertoonden, zodat het voertuig reeds om die reden moest worden afgekeurd.

Indien visuele controle wordt voorgeschreven en deze controle onvoldoende uitsluitel biedt, kan het desbetreffende onderdeel aanvullend worden gecontroleerd door uitoefening van een kracht, al dan niet met behulp van gereedschap. Bij de steekproefherkeuring op 19 februari 2001 was het de betreffende steekproefcontroleur derhalve toegestaan om aanvullend gebruik te maken van een schroevendraaier.

Voor de beoordeling van de wielgeleidingselementen is demontage van de achterwielen niet voorgeschreven en was in dit geval ook niet noodzakelijk, om tot afkeur te kunnen overgaan. De betreffende steekproefcontroleur kan niet meer met zekerheid verklaren om welke reden toen tot demontage van de wielen is overgegaan.

Bij de steekproefherkeuring op 19 februari 2001 heeft demontage mogelijk plaatsgevonden ter beoordeling van de op het keuringsrapport onder code ac5 aangekruiste binnenkort te verwachten gebreken van het remsysteem. Ook is het mogelijk dat de wielen zijn gedemonteerd om de reeds vastgestelde roestschade beter aan de betreffende keurmeester van het betreffende bedrijf te kunnen tonen. Dat de achterwielen 19 februari 2001 wel of niet zijn gedemonteerd kan echter geen invloed hebben op de beoordeling van de wielgeleidingselementen, omdat voor deze beoordeling demontage niet noodzakelijk is.

Bij brief van 15 maart (...) is aan klager de uitkomst van het onderzoek van de klacht medegedeeld. Hoewel in deze brief niet expliciet staat vermeld dat de schadeclaim van f 3.000,— is afgewezen, is de RDW - gelet op de inhoud van de brief - ervan uitgegaan dat (verzoeker; N.o.) zou begrijpen dat daarmee de zaak was afgedaan en dat de RDW daarmee ook zijn schadeclaim had afgewezen.

Gelet op de gegeven omstandigheden van het geval, zijn de mogelijke verschillen in keuren verklaarbaar en toelaatbaar en kunnen niet leiden tot toewijzing van de onderhavige klacht en tot honorering van de schadeclaim. Ook overigens is niet gebleken van feiten en omstandigheden die aanleiding geven om anders te besluiten..."

Achtergrond

Beoordeling door de Nationale ombudsman van de afwijzing van een verzoek om schadevergoeding

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 de 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-behoorlijk gedraging.