



Rapport

Datum: 26 februari 1998
Rapportnummer: 1998/035

Klacht

Op 10 februari 1997 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer B. te Voorburg met een klacht over een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat en een gedraging van de projectgroep beleidsplan integriteit overheid. Nadat verzoeker bij brieven van 16 en 21 april 1997 zijn verzoekschrift nader had toegelicht, werd naar deze gedraging, waarbij de gedraging van de projectgroep beleidsplan integriteit overheid wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker klaagt erover dat:

1. de Minister van Verkeer en Waterstaat niet heeft gereageerd op zijn brief van 18 januari 1996 die een reactie was op haar brief van 10 januari 1996;
2. de projectgroep beleidsplan integriteit overheid niet heeft gereageerd op zijn brief van 3 februari 1996.

Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Nadien werd de Minister van Verkeer en Waterstaat nog een specifieke vraag gesteld. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De Minister van Verkeer en Waterstaat berichtte dat het verslag haar geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen. De reactie van verzoeker gaf aanleiding het verslag op een enkel punt te wijzigen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

1. Feiten

1.1. Bij brief van 24 augustus 1993, met in het briefhoofd als onderwerp de vermelding: "Status voormalige weerschepen", deelde de Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verzoeker het volgende mee:

"...Van de door u aan mij al weer enige tijd geleden gezonden stukken, inzake vermeende misstanden aan boord van de voormalige weerschepen Cirrus en Cumulus, heb ik kennis genomen. Uit deze stukken en uit gesprekken die u met medewerkers van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken in Rijswijk hebt gevoerd, blijkt dat u

met name belang hebt in het antwoord op de vraag of genoemde schepen destijds al dan niet in openbare dienst van het Rijk waren. Na bestudering van alle relevante nog aanwezige stukken ben ik tot de conclusie gekomen dat deze schepen destijds inderdaad in openbare dienst van het Rijk waren. Voor het overige ben ik van mening dat het, gezien de inhoud van uw brief, in deze in wezen gaat om een arbeidsconflict met uw vroegere werkgever. Ik leid dat onder meer af uit uw opmerkingen inzake onjuiste honorering en het verkeerd toepassen van functie-eisen. Dit arbeidsconflict heeft u in het verleden, naar ik uit de stukken heb begrepen, een aantal malen via gerechtelijke stappen getracht op te lossen. Deze acties hebben destijds niet tot het door u gewenste resultaat geleid. Het spijt mij u te moeten meedelen aan deze situatie niets te kunnen veranderen..."

1.2. In reactie schreef verzoeker bij brief van 28 september 1993 de Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het volgende:

"...Waarom de voormalige weerschepen indertijd in openbare dienst van het Rijk waren, werd weer niet verklaard. Ook werd ondanks een nieuw en relevant feit niet ingegaan op de jaarlijkse zeevaartkeuring als radioofficier (schepelingenrang) en de beoordeling als zodanig. Ook het achteraf knoeien in de functiebeschrijving kreeg geen aandacht. Over het verzuim, daarin niets te vermelden over benodigde en vlotte talenkennis alsmede een wettelijk vereist R/O PTT Rijkscertificaat van bekwaamheid, geen woord. Die certificaateis stond echter wel heel expliciet in twee vacature-annonces uit 1964 en 1971 (...). Kortom u stuurt mij met een kluitje in het riet. Aangezien ik nu niet meer naar de rechter kan, zal ik op een andere wijze mijn misgenoegen over de gang van zaken moeten ventileren. Want, van de 20vragen, die ik op 9/2'93 aan twee DGSM ambtenaren geen zeeman en geen jurist voorlegde, werd er niet één adequaat beantwoord. De meest relevante vraag is en blijft afgezien of er al dan niet sprake was van openbare dienst waarom werd het zeer duidelijke punt 7 van een ministerieel besluit d.d. 10/12'51 "de weerschepen worden geacht te vallen onder de Schepenwet" totaal genegeerd, onder meer m.b.t. de R/O Rijkscertificaten? Dat militaire en "dienststopvattingen" aldus een hoge RLDambtenaar over de functie van R/O prevaleerden over een ministerieel besluit en de Instructie Weerschepen (RLD/KNMI) is wel frappant. Het zelfde gold voor de status der voormalige weerschepen: een "dienststopvatting". Behorende tot de bemanning van een Nederlands zeeschip zie de Instructie had ik dezelfde rechten en plichten als de overige scheepsofficieren". Toch werd indertijd in een contramemorie voor de rechter het radio-officierschap ontkend als zijnde "slechts pro forma". Voorts verwijs ik naar de zendmachtigingen, door de RLD in 1963 zelf aangevraagd i.v.m. controle op officiële documenten in een buitenlandse haven, (...). Vreemd op Rijksschepen zijn immers geen papieren nodig. Ik hoop dat eventuele beantwoording van de nu gestelde, simpele vragen niet weer zo lang gaat duren. Eén blik op de aangereikte bewijsstukken zou een snelle beslissing toch wel mogelijk kunnen maken. Teneinde die wat te vergemakkelijken, stel ik voor mij gewoon schadeloos te stellen voor het fnuiken van mijn carrière bij de RLD en V en W door te lage rang bij aanstelling en pensionering. Daarbij kan ik volstaan met de verwijzing naar de voorgaande, uitgebreide en langdurige correspondentie..."

1.3. Voorgaande brief leidde tot de volgende reactie van de Secretaris-Generaal van het

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, aan verzoeker meegedeeld bij brief van 8 november 1993 met in het briefhoofd als onderwerp de vermelding: "Status voormalige weerschepen". "...Van uw brief van 28 september 1993 inzake bovengenoemd onderwerp nam ik kennis. Voor een antwoord daarop verwijs ik u naar mijn brief van 24 augustus 1993, DGSM/S/D 30.84193. Ik bericht u voorts dat wat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betreft de discussie met u over deze aangelegenheid hiermee is beëindigd..."

1.4. Op 15 november 1995 wendde verzoeker zich wederom tot het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ditmaal richtte hij zijn brief aan de Minister, die hij het volgende meedeelde: "...Mijn vragen komen steeds bij dezelfde twee ambtenaren terecht. Rechters in eigen zaak? Het onbeantwoord blijven sterkt mij in mijn gelijk. Dat ik echter maar niet kan krijgen. Geen schadeloosstelling voor (ge)misbruik van mijn rijksradiocertificaat vanwege "eventuele controle op scheepspapieren in buitenlandse havens". En wel gedurende 68 reizen a/b van de voormalige weerschepen. De rijksoverheid blijft m.i. een slechte baas (...). Maar misschien is het mogelijk om in helder Nederlands te verklaren waarom het zo moeilijk is de vragen echt inhoudelijk te beantwoorden? Zodat mijn vermeend ongelijk eindelijk begrijpelijk zou kunnen worden. Is dat teveel gevraagd..."

1.5. De Minister van Verkeer en Waterstaat antwoordde verzoeker bij brief van 10 januari 1996 als volgt:

"...Uit de brief wordt mij niet duidelijk om welke vragen het gaat, zodat beantwoording niet mogelijk is. De bijgevoegde artikelen doen vermoeden dat in ieder geval één van die vragen is of aan u in het verleden, als ambtenaar in dienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, tevens de koopvaardijrang van radioofficier toekwam. Die vraag is ondubbelzinnig ontkennend beantwoord. Dat antwoord heeft u in gerechtelijke procedures tot in hoogste instantie zonder succes aangevochten. U heeft de Centrale Raad van Beroep al eens tevergeefs verzocht het vonnis te herzien wegens nieuwe feiten en omstandigheden. Daarmee is de kwestie formeel afgedaan. Klaarblijkelijk kunt u zich daarbij niet neerleggen. U blijft het gevoel houden te kort te zijn gedaan en u geeft aan dat gevoel uiting door middel van ingezonden stukken. Dat is uw goed recht. U blijft echter ook proberen het "nee" van destijds alsnog in een "ja" veranderd te krijgen door niet alleen de Minister van Verkeer en Waterstaat, maar ook andere bewindslieden brieven te zenden. En ook dat is uw goed recht, maar het leidt tot niets. Wanneer de gerechtelijke paden zonder succes zijn bewandeld moet men een keuze maken: buitengerechtelijk doorvechten of, zoals u kennelijk al eerder is geadviseerd, de teleurstelling verwerken en de blik richten op de toekomst. U heeft gekozen voor doorvechten. Dit gevecht kunt u echter niet winnen, zoals u in de loop der jaren gemerkt moet hebben. U stelt de kwestie periodiek bij bewindslieden aan de orde. Die laten de zaak onderzoeken door hun ambtenaren. Uit dat onderzoek komt steeds opnieuw naar voren dat de kwestie tot in hoogste instantie is voorgelegd aan rechterlijke instanties. Bewindslieden hebben hoge achting voor de rechterlijke macht. Als blijkt dat de kwestie aan een rechterlijk oordeel onderworpen is geweest, zal daarvan niet worden afgeweken. Misschien zal de afwijzende boodschap in een vriendelijke verpakking worden overgebracht. Wat weer een reactie van u oproept. Met als enig effect dat de antwoorden na verloop van tijd minder vriendelijk

worden en dat men de discussie tenslotte sluit of u "flauwe" adviezen geeft om niet om te zien in wrok. Bedenk wel dat de steeds weer andere ambtenaren die de zaak moeten bestuderen niet worden gedreven door gevoelens die u voelt. Voor u is het duidelijk dat u onrecht is aangedaan. U bent overtuigd van uw gelijk. Voor wie zich een eigen objectief oordeel moet vormen ligt de zaak anders. Rechterlijke uitspraken geven dan de doorslag. En de rechters hebben u geen gelijk gegeven. Voorgaande correspondentie levert in dat geval slechts wederzijds irritaties op. Ook ik kan niet anders doen dan u het advies geven te letten op de goede dingen die het leven biedt. De energie die u thans steekt in deze onbevredigende correspondentie verdient betere doelen..."

1.6. Naar aanleiding van deze brief deelde verzoeker de Minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 18 januari 1996 het volgende mee:

"...Eenzijds moet ik een aantal feiten aangeven waar uw ministerie maar "gemakshalve" geen aandacht aan schenkt. Te noemen is hier mijn koopvaardijrang van radioofficier c.q. chef R/O stond elke reis opnieuw vermeld in authentieke documenten: ministeriële beschikkingen, monsterrol/boekje en radiodagboek alsook in de reisrapporten. Bovendien waren er een jaarlijkse (wettelijk voorgeschreven) zeevaartkeuring en een tweejaarlijkse RLD/V&W beoordeling als zodanig. Wordt het ambtelijk verzuim die schepelingenrang niet op het aanstellingsbesluit te vermelden indertijd nu gebruikt als argument om de R/Orang te loochenen? In deze brief gaat het mij thans niet om de hoofdvraag schadeloosstelling voor ge(mis)bruik van mijn rijksradiocertificaat PTT 1e Klasse (HBO) die ik uw ministerie keer op keer ten principale heb gesteld. Ik wil derhalve thans niet van uw ministerie horen of u mij daarin nu wel of niet gelijk geeft. Aan de orde in deze brief is wel de feitelijke materiële waarheidsvinding.

Reeds eerder vroeg ik uw ministerie om antwoord op een totaal van liefst 20 materiële vragen en wel zwart op wit tijdens een gesprek op 9 februari 1993 met enkele ambtenaren. Die vragen zijn tot op de dag van vandaag nog niet inhoudelijk beantwoord. Gezien het feit dat inhoudelijke feiten en informatie de grondslag vormen voor een uiteindelijke draagkrachtige motivering, vraag ik u bij deze om de volgende vragen daadwerkelijk door uw ministerie inhoudelijk te willen laten beantwoorden, opdat waarheid en feitelijke informatie omtrent de aan de orde gestelde feiten voor mij kenbaar kunnen worden. Die vragen luiden als volgt:

1. Waarom waren de voormalige weerschepen CIRRUS en CUMULUS eigenlijk in openbare dienst van het Rijk?
2. Waarom was een rijksradiocertificaat niet vereist, ondanks vermelding op scheepspapieren i.v.m. "eventuele controle in buitenlandse havens"?
3. Waarom werden een ministerieel Besluit d.d. 10/12'51, een Koninklijk besluit nr. 672 d.d. 18/11'71 en het z.g. Rijksvaartuigenbesluit '76 waaruit blijkt dat genoemde rijksvaartuigen onder de Schepenwet vielen en de bemanning gediplomeerd moest zijn genegeerd?
4. Waarom geen rijksuniform voor rijksambtenaren aan boord zoals op andere rijksvaartuigen? (zie het voormalige Rijkskledingbesluit).

5. Waarom geen vermelding van benodigde vlotte talenkennis (Engels en Frans) in de functiebeschrijving? U verschuilt zich in uw brief van 10 januari j.l. achter de rechter. Het moet u echter bekend zijn dat deze mij op strikt formele gronden in het ongelijk heeft gesteld. Aan de inhoudelijke behandeling van de vragen is de rechter niet toegekomen. Indien u de beslissing neemt mijn vragen alsnog niet inhoudelijk te beantwoorden zodat ik het ingenomen standpunt ten aanzien van mijn verzoek om schadeloosstelling zou kunnen begrijpen verzoek ik u dit glashelder te doen in een voor administratief beroep vatbare beslissing..."

1.7. Naar aanleiding van een artikel in het door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgegeven blad 'Profiel' schreef verzoeker op 3 februari 1996 een brief aan de projectgroep beleidsplan integriteit overheid Ministerie van Verkeer & Waterstaat. De inhoud daarvan luidde als volgt:

"...In het interview over uw projectgroep in PROFIEL nr. 2 troffen mij de zinnen; "Zijn we als overheid betrouwbaar? Houden we onszelf aan de regels? Zonder openheid wordt het niks". Daarom graag uw aandacht voor het volgende. Als gepensioneerd zeevarend rijksambtenaar aan boord van de voormalige weerschepen CIRRUS en CUMULUS krijg ik op enige zeer simpele vragen inzake mijn rechtspositie van het ministerie maar geen antwoord. Onder verwijzing naar langdurige voorgaande correspondentie is en blijft de discussie in strijd met de normen in het openbaar bestuur gebruikelijk gewoon beëindigd. Zulks ondanks door de minister zelf in PROFIEL zeer enthousiast gepubliceerde gedachten over openheid en beter communiceren. Zonder antwoord op die vragen m.b.t. de koopvaardijstatus der genoemde rijksvaartuigen, de diplomanoorzaak en het negeren van Besluiten blijft het voor mij onbegrijpelijk waarom indertijd een scheidingsrang en het ge(mis)bruik van PTT rijksradiocertificaat 1e klasse (HBO) door vermelding op authentieke documenten niet gehonoreerd kon worden door een schadeloosstelling in welke vorm dan ook. Mijn radioofficiersrang c.q. chef R/O rang en een wettelijke diploma's, ook vermeld in een vacaturetekst, werden categorisch zwart op wit ontkend. Toch waren er een jaarlijkse zeevaartkeuring door een particuliere keuringsarts en een tweejaarlijkse beoordeling "is een goed radioofficier" die gewoon werden genegeerd. De integriteit van LVB/RLD/V&W lijkt hier absoluut nihil. Want ook op ministeriële beschikkingen werd ik iedere reis opnieuw aangewezen om aan te monsteren als R/O dan wel chef R/O. Voor de waterschout gold dat als een contract met de particuliere rederij van N., de beheerder van de weerschepen. Daardoor werd ik geplaatst onder het gezag van kapiteins die geen ambtenaar waren. Genoemde rangen en ook het diploma stonden zoals wettelijk voorgeschreven vermeld op monster rol/boekje en in het radiodagboek alsmede ook op de reisrapporten. Door dit alles als "slechts pro forma" te bestempelen maakt het Ministerie zich volstrekt ongeloofwaardig. Het verzuim om de R/O rang niet op het aanstellingsbesluit te vermelden indertijd wordt nu als argument gebruikt. De bureaucratie ten top. Er was ook sprake van leugens, vergissingen en gewoon boerenbedrog bij de toenmalige directie LVB. Onbevoegden en zelfs een slechthorende werden aangemonsterd als chef R/O. Zelfs valsheid in geschrifte werd niet geschuwd. Want er werd achteraf geknoeid in de functiebeschrijving. Strafbare feiten dus... Een onbetrouwbaar Ministerie?"

De LVB/RLD/V&W stelling luidde: "de weerschepen in openbare dienst van het Rijk, vielen daarom buiten de Schepenwet en een rijksradiocertificaat was niet vereist". Daarmee werden genegeerd: een ministerieel Besluit d.d. 10/12'51, een Koninklijk Besluit nr. 672 d.d. 18/11'71 en het z.g. Rijksvaartuigenbesluit '76. Daaruit blijkt dat beide rijksvaartuigen wel degelijk onder de Schepenwet vielen en de bemanning gediplomeerd moest zijn. Dus ook de V&W ambtenaar die het werk van R/O c.q. chef R/O ten behoeve van het scheepsradiostation "er even bij deed" als officieel aangemonsterd schepeling en daarom lid van de bemanning. Dat de schepelingenrang van R/O bij de Rijksoverheid bestaat, blijkt duidelijk uit het voormalige Rijkskledingbesluit 1954 en reglement. Daarin is de uniformuitmonstering bepaald: "3 goudgalons, waarvan het bovenste met krul. Tussen de goudgalons een gegolfde rode galon". Stafofficier dus. De R/O aan boord van het visserijonderzoekingsvaartuig TRIDENS voor wie dit gold, had de ambtelijke rang van Hoofdassistent A (sal. schaal 93). Aangezien dit schip echt in openbare dienst van het Rijk was, werd er niet aangemonsterd. Maar diploma's waren wel degelijk vereist. Hier gaf de Rijksoverheid het goede voorbeeld. Een en ander lijkt mij bij uitstek een geschikt onderwerp voor eventueel onderzoek door de projectgroep, temeer daar er per 12/3'92 sprake was van een nieuw feit; een verklaring van de voormalige waterschout in Rotterdam inzake de koopvaardijstatus der voormalige weerschepen. Ik verzoek u derhalve met klem om een dergelijk onderzoek. En wel in het belang van een geloofwaardige Rijksoverheid, in casu V&W. En misschien ook ten nutte van mijzelf als gedupeerd zeevarend ambtenaar met twee dienstpetten op..."

1.8. Als bijlagen bij deze brief voegde verzoeker onder meer een kopie van blad nr. 2 van een monsterrol inzake de staat van leden van het zeeschip (onleesbaar; N.o.), opgemaakt in 1976 te Rotterdam, een kopie van bladzijde 155 van het Rijkskledingbesluit 1954, een formulier afkomstig van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gezonden naar aanleiding van de controle van het algemene zeeliedenregister van het Nederlandse koopvaardij personeel, gedateerd 22 september 1980 en een geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart, gedateerd 28 november 1973.

1.9. Omdat een antwoord op de hiervoor onder 1.6. en 1.7. genoemde brieven uitbleef, wendde verzoeker zich bij brief van 3februari 1997 met een klacht tot de Nationale ombudsman.

2. Standpunt verzoeker

Voor het standpunt van verzoeker wordt verwezen naar de klachtsamenvatting onder **KLACHT**. Naar aanleiding van de door de Nationale ombudsman aan verzoeker voorgelegde vraag welke feiten en/of omstandigheden in de hiervoor genoemde brieven hij nog niet eerder in zijn correspondentie met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat naar voren had gebracht, lichtte verzoeker zijn verzoekschrift voor zover hier van belang als volgt toe:

"...In de correspondentie werd niet aan de orde gesteld dat:

1. de functiebeschrijving indertijd kennelijk was aangepast aan de onbevoegde "radioofficieren". Geen diploma's en evenmin een benodigde talenkenniseis (integriteit?)

2. bij overige LVB/RLD personeel verkeersleiders en ass.VKL's dit wel was vermeld. Dat werd glashard ontkend (integriteit?)
3. op 21/6'72 het CUMULUS scheepsradiostation technisch en ook administratief werd afgekeurd. Er waren strafbare feiten. Pas later kwam bijna alles in orde.
4. er sprake zou zijn geweest van dispensatie. Maar op een schip in openbare dienst van het rijk is dat niet nodig. Het valt immers buiten de bepalingen van de Schepenwet (integriteit?)
5. van 1964 '72 een onbevoegde steeds werd overgeplaatst van CUMULUS naar CIRRUS bij verlof/ziekte van de chef R/O om hem te vervangen. Toch was ik als hoogst gediplomeerde ambtenaar aan boord. Hij voer dan op mijn radiocertificaat, dat wel verplicht op de monsterrol stond vermeld. Een strafbaar feit.
6. de voormalige weerschepen werden in en uitgeklaard door sectie V van de douane te Rotterdam. Schepen in openbare dienst zijn daarvan vrijgesteld..."

3. Standpunt Minister van Verkeer en Waterstaat

3.1. De Minister van Verkeer en Waterstaat deelde in reactie op verzoekers klacht het volgende mee:

"...De stelling van (verzoeker; N.o.), dat de functiebeschrijving indertijd kennelijk was aangepast aan de "onbevoegde radioofficieren" is ruim 25 jaar na dato niet meer te verifiëren. Overigens was er in wettelijke zin geen sprake van onbevoegdheid, aangezien de Wet op de Zeevaartdiploma's niet van toepassing was. Ten aanzien van het tweede door (verzoeker; N.o.) genoemde punt, merk ik op dat het niet ongebruikelijk is formatieplaatsen door ambtenaren te laten bezetten, die niet (volledig) aan de functiebeschrijving voldoen. Verificatie van zijn stelling, dat een en ander "glashard" werd ontkend is ons niet mogelijk gebleken. De mededeling dat het scheepsradiostation van de "CUMULUS" werd afgekeurd heeft geen enkele betekenis. Tijdens de binnenligperiode van enkele weken werden de bij de jaarlijkse inspectie geconstateerde tekortkomingen verholpen, waarna het schip naar zee ging met instemming van de verantwoordelijke autoriteiten. Er was zeker geen sprake van strafbare feiten. Het betrof louter technische en administratieve tekortkomingen die bij de routinematige inspecties naar voren kwamen. De stelling van (verzoeker; N.o.) dat er sprake geweest zou zijn van dispensatie moet als volgt worden geïnterpreteerd. Het betrof hier geen dispensatie van wettelijke voorschriften, maar een afwijking van de door de met het toezicht belaste dienst intern gestelde normen. Later (in 1976) zijn deze normen geformaliseerd in de bundel "Veiligheidsnormen en Voorschriften voor Rijksvaartuigen". Ten aanzien van de opmerking dat er sprake zou zijn van een strafbaar feit, omdat een "onbevoegde" de chef R/O verving en voer op het rijks-radiocertificaat van (verzoeker; N.o.), meld ik u dat de Wet op de Zeevaartdiploma's niet van toepassing was, (en; N.o.) er dus geen sprake kan zijn van een strafbaar feit. Wat betreft het in en uitklaren van schepen in openbare dienst deel ik u mede, dat de opmerking van (verzoeker; N.o.) dat deze schepen daarvan zijn vrijgesteld, onjuist is. Naast vorengenoemde meer specifieke punten maak ik in algemene zin nog de volgende opmerkingen:

(Verzoeker; N.o.) voert al jaren strijd tegen een in zijn ogen vermeend onrecht dat hem in het verleden is aangedaan. Er is hem inmiddels meerdere malen uitgelegd dat zijn zienswijze in deze onjuist is.(...) De kern van de zaak is dat (verzoeker; N.o.) van mening is dat hij voor de uitoefening van de functie van radioofficier aan boord van de weerschepen destijds is ondergewaardeerd. Naar zijn mening mochten de schepen varen bij de gratie van het feit dat hij destijds in het bezit was van een erkend diploma, terwijl zijn meerdere aan boord dat niet had. Om zijn gelijk te krijgen voert hij nu al jaren een soort "kruistocht" tegen de rijksoverheid, die zich hoofdzakelijk richt op de status van de weerschepen. Over de status van de weerschepen kan echter geen misverstand bestaan. Het waren rijksvaartuigen, zowel in eigendom als in openbare dienst van het Rijk. Deze status is cruciaal voor de tot op heden gevoerde discussies. Rijksvaartuigen waren in de periode waar we over praten uitgezonderd van vrijwel alle voor particuliere schepen geldende regelgeving. Hierdoor verliezen de door (verzoeker; N.o.) aangevoerde argumenten, dat door de overheid destijds in strijd met de wet is gehandeld, direct elke grond. Ik bericht u nogmaals, dat wat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betreft, de discussie over deze aangelegenheid is beëindigd..."

3.2. Naar aanleiding van een nadere vraag van de Nationale ombudsman deelde de Minister het volgende mee:

"...Naar mijn mening is er met betrekking tot de klacht van (verzoeker; N.o.) inhoudelijk gezien absoluut geen sprake van nieuwe feiten en/of omstandigheden. Procedureel gezien is het wellicht voorgekomen dat een brief te laat is beantwoord, waarvoor dan mijn welgemeende excuses. De stelling dat bepaalde brieven van (verzoeker; N.o.) door het ministerie niet meer beantwoord zouden worden kan ik niet verifiëren. Het dossier loopt inmiddels ruim twintig jaar en in de loop der jaren zijn binnen ons ministerie meerdere personen direct of indirect door (verzoeker; N.o.) benaderd zonder dat er in alle gevallen sprake is geweest van een gecoördineerde beantwoording vanuit het ministerie. Dit is waarschijnlijk tevens de oorzaak van het feit dat het dossier zo lang loopt. Mijn mening dat er hier geen sprake is van nieuwe feiten is gebaseerd op het feit dat, weliswaar regelmatig met andere bewoordingen en/of voorbeelden, al jaren dezelfde vragen aan de orde worden gesteld, te weten:

Wat was de status van de voormalige weerschepen? Heeft de overheid destijds gehandeld in strijd met de van toepassing zijnde wetgeving? Aangezien beide vragen inmiddels meerdere malen zijn beantwoord, bericht ik u nogmaals de discussie over deze aangelegenheid als beëindigd te beschouwen..."

Beoordeling

1. Verzoeker, die in het verleden als ambtenaar in dienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werkzaam is geweest aan boord van een tweetal weerschepen, voert al jarenlang een correspondentie met de Minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de Minister), omdat hij van mening is dat hij voor de functie die hij destijds bekleedde is

ondergewaardeerd. Blijkens de stukken spitst de discussie die verzoeker met de Minister voert zich toe op de status van de weerscheperen en de daarmee samenhangende consequenties voor zijn rechtspositie. In zijn brieven stelt verzoeker steeds opnieuw de vraag aan de orde of deze schepen indertijd al dan niet in openbare dienst van het Rijk waren.

1.2. Nadat de Minister bij brief van 24 augustus 1993 (zie **BEVINDINGEN** onder 1.1.) haar standpunt in deze aangelegenheid aan verzoeker had meegedeeld, bracht verzoeker de kwestie bij brief van 28 september 1993 (zie **BEVINDINGEN** onder 1.2.) opnieuw ter sprake. Voor een antwoord op laatstgenoemd schrijven verwees de Minister verzoeker bij brief van 8 november 1993 naar de brief van 24 augustus 1993. Daarbij werd verzoeker tevens meegedeeld dat wat de Minister betreft de discussie over deze aangelegenheid als beëindigd werd beschouwd (zie **BEVINDINGEN** onder 1.3.).

1.3. Desondanks wendde verzoeker zich bij brief van 15 november 1995 opnieuw tot de Minister. In haar antwoord van 10 januari 1996 wees de Minister verzoeker er op dat de vraag of hem in het verleden, als ambtenaar in dienst van Verkeer en Waterstaat, tevens de koopvaardijrang van radioofficier toekwam, ondubbelzinnig ontkennend was beantwoord. Daarbij herinnerde de Minister verzoeker er aan dat dit antwoord door hem in gerechtelijke procedures tot in hoogste instantie zonder succes was aangevochten en dat hij de Centrale Raad van Beroep al eens tevergeefs had verzocht het vonnis te herzien wegens nieuwe feiten en omstandigheden. De Minister liet weten dat daarmee de kwestie formeel was afgedaan en gaf voorts aan dat verdere correspondentie zinloos zou zijn.

2. Bij brief van 18 januari 1996 legde verzoeker de Minister wederom een aantal vragen voor met betrekking tot de status van de voormalige weerscheperen (zie **BEVINDINGEN** onder 1.6.). Tevens schreef verzoeker op 3 februari 1996, naar aanleiding van een artikel in het door Verkeer en Waterstaat uitgegeven blad 'Profiel', een brief van vergelijkbare strekking aan de projectgroep 'beleidsplan integriteit overheid Ministerie Verkeer en Waterstaat' (zie **BEVINDINGEN** onder 1.7.). Verzoeker klaagt erover dat hij tot het moment waarop hij zich tot de Nationale ombudsman wendde 3 februari 1997 op geen van beide brieven een reactie heeft ontvangen.

3. De Minister liet in reactie op de klacht weten dat de discussie met verzoeker met betrekking tot de onderhavige aangelegenheid als beëindigd wordt beschouwd. Verder stelt de Minister zich op het standpunt dat verzoeker in de brieven van 18 januari 1996 en 3 februari 1996 geen nieuwe feiten en/of omstandigheden heeft aangevoerd. De Minister wees er in dit verband op dat verzoeker al jaren weliswaar in andere bewoordingen en/of aan de hand van andere voorbeelden steeds dezelfde vragen aan de orde stelt.

4. In dit geval is de Minister er terecht van uitgegaan dat de brieven van verzoeker van 18 januari 1996 aan haar en van 3 februari 1996 aan de projectgroep beleidsplan integriteit overheid geen beantwoording meer behoeft. Het betreft hier immers een meningsverschil tussen de Minister en verzoeker waarover al langdurig en uitgebreid is gecorrespondeerd en waarbij van de zijde van de Minister geen nieuwe standpunten meer te verwachten zijn. De Minister heeft verzoeker al bij brief van 8 november 1993 schriftelijk te kennen gegeven dat de discussie als gesloten werd beschouwd. Voorts heeft de

Minister verzoeker in een later stadium nog eens laten weten dat eventueel verder corresponderen zinloos zou zijn, omdat de zaak met de uitspraak van de Centrale Raad van Beroep en de afwijzing van het verzoek om herziening formeel was afgedaan. Voorts stelt de Minister zich terecht op het standpunt dat er geen sprake is van nieuwe feiten en/of omstandigheden op grond waarvan zij, na de rechterlijke uitspraak in hoogste instantie, wel tot beantwoording van de brieven gehouden zou zijn. De onderzochte gedraging is dan ook behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, en over de onderzochte gedraging van de projectgroep beleidsplan integriteit overheid, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, is niet gegrond.