



Rapport

Datum: 25 juni 2004

Rapportnummer: 2004/264

Klacht

Verzoekers klagen erover dat de Dienst Wegverkeer op of omstreeks 13 juni 2000 een nieuw registratiebewijs voor een motorboot heeft afgegeven met daarop als datum van eerste afgifte 13 juni 2000, terwijl op 15 april 1997 reeds een eerste inschrijvingsbewijs voor die motorboot is afgegeven.

Beoordeling

1. Verzoekers kochten een snelle motorboot van het merk Bayliner. Het rompnummer, oftewel identificatienummer van deze boot, was BIYA05CUF697. Op 15 april 1997 werd de motorboot ingeschreven en geregistreerd in het register van de Dienst Wegverkeer (RDW) onder registratieteken 21-91-YC. Het registratiebewijs vermeldt als registratieteken 21-91-YC, als datum eerste afgifte 15 april 1997, als identificatienummer BIYA05CUF697, als merk Bayliner, type 1750 Capri LS, als kleur wit/blauw en als eerste motor Mercruiser, nummer 0K006931.

In de nacht van 12 op 13 juni 2000 werd verzoekers' motorboot gestolen. Op 13 juni 2000 werd de boot opnieuw ingeschreven en geregistreerd als eerste inschrijving in het botenregister van de RDW door een zekere heer E.

Bij faxbericht van 16 juni 2000 verzocht de politie de RDW om het vaartuig met registratienummer 21-91-YC te voorzien van een diefstalsignaal. De RDW voldeed diezelfde dag aan dit verzoek.

Op 25 juni 2001 verkocht de heer E. de boot aan de heer En. De heer En. stelde de boot op zijn naam op 27 juni 2001. Op het bijbehorende registratiebewijs staat als registratieteken vermeld 35-21-YE, als datum eerste afgifte 13 juni 2000, als identificatienummer BIYA05CUF697, als merk Bayliner, type 1750LS Bowrider, als kleur wit en als eerste motor Mercruiser, nummer 0K006911.

2. Verzoekers klagen erover dat de RDW op 13 juni 2000 een registratiebewijs eerste inschrijving heeft afgegeven voor de Bayliner, terwijl de RDW ook al op 15 april 1997 een eerste inschrijvingsbewijs had afgegeven. Aangezien het merk van de boot en het rompnummer gelijklopend waren, had de RDW dit moeten opmerken.

3. In reactie op de klacht deelde de RDW onder meer mee dat met betrekking tot de registratie van snelle motorboten, de afgifte van registratiebewijzen, alsmede de registratie van gestolen vaartuigen in Nederland een summiere regelgeving bestaat waardoor controles niet of nauwelijks mogelijk zijn dan wel te rechtvaardigen zijn. Registratie van snelle motorboten vindt in Nederland eigenlijk alleen maar plaats omdat een registratienummer is vereist om legaal in bepaalde wateren te mogen varen en teneinde schadeveroorzakers te kunnen achterhalen.

Ten aanzien van de werkwijze bij het afgeven van registratiebewijzen liet de RDW onder meer het volgende weten. De afgifte van registratiebewijzen vindt plaats onder meer via de Postkantoren BV. De registratiebewijzen zijn voorgenummerd. Anders dan bij de afgifte van kentekenbewijzen voor voertuigen, bestaat er geen online-verbinding met het register bij de RDW. De verwerking van gegevens in het botenregister vindt op handmatige wijze achteraf door RDW-medewerkers plaats. Hiertoe wordt door de Postkantoren BV een doorslag van het afgegeven registratiebewijs naar de RDW gezonden. De handmatige verwerking in het botenregister vindt in de regel tussen vier dagen en twee weken (in piekperiodes) na afgifte plaats.

Volgens de RDW komt het voor dat voor meerdere boten hetzelfde rompnummer wordt opgegeven. Zolang bij wet geen voorschriften zijn vastgelegd omtrent typegoedkeuringen en identificatiegegevens van snelle motorboten, heeft de RDW geen mogelijkheid dergelijke zaken te controleren en ontbreken de rechtsgronden om de registratie te weigeren. Fabrikanten, zelfbouwers en importeurs bepalen het rompnummer.

De RDW is van mening dat in het onderhavige geval binnen de beperkte mogelijkheden die er zijn, controles zijn doorgevoerd. Gelet op het verschil in het opgegeven type en kleur als ook in het motornummer kon niet worden aangenomen dat het hier om één en dezelfde boot ging.

In een e-mailbericht van 23 augustus 2002 deelde de RDW aan verzoekers mee dat bij een eerste aanvraag van een registratiebewijs door het registratiesysteem wordt nagegaan of er al eerder een registratiebewijs is afgegeven op het identificatienummer. Indien dat het geval is, krijgt men hiervan schriftelijk bericht. Bij brief van 7 juli 2003 deelde de RDW mee dat het "Snelle Motorbotenbestand" in 1998 in een ander computersysteem is opgeslagen. Omdat in de nieuwe database het veld "rompnummer" 17 posities lang was, zijn bij de conversie rompnummers aangepast, in die zin dat ze 17 posities lang werden; indien nodig werden spaties toegevoegd of verwijderd. Ook het hier aan de orde zijnde rompnummer wijzigde dientengevolge, waardoor het systeem de nieuwe registratie niet blokkeerde.

4. Verzoekers voerden aan dat de fabrikant in iedere nieuw gebouwde boot een rompnummer slaat. Dit rompnummer is een uniek codenummer. De laatste twee cijfers van het rompnummer oftewel het identificatienummer betreffen altijd het bouwjaar van de betreffende boot. De RDW had om die reden, ook binnen de beperkte controlemogelijkheden, bij de tweede inschrijving op 13 juni 2000 direct kunnen constateren dat het bouwjaar van de Bayliner 1997 was. Dit had vervolgens bij de RDW vragen moeten oproepen.

5. De RDW liet hierop nog weten dat de RDW niet beschikt over bevoegdheden om technische gegevens van snelle motorboten te controleren en daartoe ook geen technische mogelijkheden heeft. Uit de bestaande regelgeving vloeit slechts voort dat de RDW registraties van snelle motorboten vastlegt, teneinde de handhaving van de

vaarvoorschriften door politiediensten mogelijk te maken.

6. Op grond van artikel 8.01, eerste lid van het Binnenvaartpolitiereglement (zie Achtergrond, onder 1.) dienen snelle motorboten geregistreerd te zijn bij een door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instelling. Ingevolge de Regeling registratie snelle motorboten 1997 (zie Achtergrond, onder 2.) betreft de aangewezen instelling de RDW. Snelle motorboten in de zin van vorenbedoelde regelgeving zijn motorboten die korter zijn dan twintig meter en die sneller kunnen varen dan twintig kilometer per uur.

7. Een bestuursorgaan dat een register bijhoudt met gegevens van burgers, is verantwoordelijk voor de inhoud daarvan. Het zorgvuldigheidsbeginsel vereist vanuit een oogpunt van administratieve nauwkeurigheid dat een dergelijk register te allen tijde de juiste gegevens bevat en geactualiseerd is.

Dit vereiste volgt ook uit de ten tijde van de onderzochte gedraging geldende Wet persoonsregistraties (WPR), en eveneens uit de op 1 september 2001 in werking getreden Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Nu uit het eerste lid van artikel 8.01 van het Binnenvaartpolitiereglement blijkt dat de registratie van snelle motorboten náást gegevens over boten ook gegevens over de eigenaren, en dus personen, zijn opgenomen, was de WPR op de onderhavige gedraging van toepassing. Vanaf 1 september 2001 moet de RDW als verantwoordelijke voor de registratie van snelle motorboten in de zin van de Wbp worden aangemerkt. In de artikelen 5 en 8 van de WPR (zie Achtergrond, onder 4.), en in de artikelen 6, 11 en 13 van de Wbp (zie Achtergrond, onder 5.) is neergelegd aan welke zorgvuldigheidsvereisten de RDW ten aanzien van het botenregister dient te voldoen.

8. Het voorgaande betekent dat de RDW als houder van het botenregister verantwoordelijk is voor een juiste inhoud van dit register, ongeacht de vraag met welk doel de boten worden geregistreerd. Dat het botenregister slechts ten behoeve van de handhaving van de vaarvoorschriften door politiediensten dient en om die reden andere regels gelden, zoals de RDW heeft aangevoerd, maakt dit niet anders. Beheer van een register houdt tevens de verantwoordelijkheid voor een juiste inhoud in. Overigens blijkt uit de informatie van de RDW op zijn website dat ook de RDW zelf de zuiverheid van het register nastreeft. Op bedoelde website is immers vermeld dat de unit Aansprakelijkheid en Persoonregistratie (unit APR) de zuiverheid van de registers van de RDW waarborgt. De unit APR controleert en beheert volgens de informatie op de website daartoe de persoonsgegevens en gegevens over aansprakelijkheid (zie Achtergrond, onder 3.).

Vorenbedoelde verantwoordelijkheid brengt met zich mee dat, wanneer iemand de RDW verzoekt een snelle motorboot op zijn naam te stellen dan wel een eerste registratiebewijs af te geven voor een boot, de RDW een zodanige controle moet uitvoeren dat vervuiling van het register wordt voorkomen.

De RDW heeft enerzijds laten weten dat gelet op het verschil in kleur en type een controle niet de registratie van 15 april 1997 naar voren had doen laten komen. Anderzijds deelde de RDW ten aanzien van het onderhavige geval mee dat bij een eerste aanvraag van een registratiebewijs van een motorboot door het registratiesysteem wordt nagegaan of er al eerder een registratiebewijs is afgegeven op het betreffende identificatienummer (zie hiervóór, onder 3.). Daarnaast gevraagd door de Nationale ombudsman liet de RDW weten dat in casu het systeem ondanks de vorenbedoelde controle de nieuwe registratie niet had geblokkeerd, omdat er tengevolge van een digitale systeemwijziging spaties aan het rompnummer waren toegevoegd.

9. Het komt de Nationale ombudsman als juist voor dat de RDW een inschrijving of tenaamstelling controleert aan de hand van het identificatienummer. Het identificatienummer is het meest betrouwbare kenmerk van een boot ter controle, aangezien dit nummer is ingeslagen in de boot. Zo al verwijdering of wijziging van het rompnummer slaagt, zal een nader ingesteld onderzoek door de politie de beschadiging veelal doen uitwijzen.

Verwacht mag worden dat bij een controle door de RDW op identificatienummer een reeds geregistreerd identiek nummer naar voren komt. Dit had niet alleen moeten gebeuren op 13 juni 2000, maar ook op 27 juni 2001 toen op de Bayliner met identificatienummer BIYA05CUF697 een diefstalsignalering van kracht was. Dat dit in casu door een systeemwijziging niet is gebeurd, is een tekortkoming in administratieve nauwkeurigheid die aan de RDW is te wijten.

Voldoende staat vast dat de controle door de RDW niet afdoende is geweest. De RDW is hiermee tekortgeschoten in zijn zorgvuldigheidsplicht en heeft gehandeld in strijd met het daaromtrent bepaalde in de destijds geldende WPR.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Dienst Wegverkeer (RDW), die wordt aangemerkt als een gedraging van de Algemeen Directeur van de RDW, is gegrond.

Onderzoek

Op 20 februari 2003 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw L. en de heer M. te Stabroek (België), met een klacht over een gedraging van de Dienst Wegverkeer (RDW).

Verzoekers hadden zich al eerder, bij brieven van 9 oktober 2002 en 16 november 2002, tot de Nationale ombudsman gewend. De Nationale ombudsman had de klacht bij brief van

5 december 2002 naar de RDW gestuurd, teneinde de RDW in de gelegenheid te stellen de klacht overeenkomstig hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht te behandelen.

Nadat verzoekers hadden aangegeven niet tevreden te zijn met de reactie van 20 januari 2003 van de RDW op hun klacht, stelde de Nationale ombudsman naar de gedraging van de RDW, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Algemeen Directeur van de RDW, een onderzoek in.

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.

Tijdens het onderzoek kregen de RDW en verzoekster de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren.

Tevens werd de RDW een aantal specifieke vragen gesteld.

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

Verzoekers deelden mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

De RDW gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. feiten

1. Op 11 september 1996 kochten verzoekers een nieuwe speedboot van het merk Bayliner. Het rompnummer, oftewel identificatienummer van deze boot, was BIYA05CUF697. Op 15 april 1997 werd de motorboot ingeschreven en geregistreerd in het register van de Dienst Wegverkeer onder registratieteken 21-91-YC. Het registratiebewijs vermeldt onder meer het volgende:

“Registratieteken

21-91-YC

(...)

Datum eerste afgifte

15041997

Rompnummer/identificatienummer

BIYA05CUF697

Merk

Bayliner

Type

1750 CAPRI LS (17,5 FT)

Kleur

WIT/BLAUW

Eerste motor:

Mercuriser

Nummer

OK006931

(...)

Datum tenaamstelling

15041997”

2. In de nacht van 12 op 13 juni 2000 werd verzoekers' motorboot gestolen. Op 13 juni 2000 werd de boot opnieuw ingeschreven en geregistreerd in Nederland als eerste inschrijving door ene heer E.

3. De heer E. verkocht de boot op 25 juni 2001 aan de heer En. De heer En. stelde de boot op zijn naam op 27 juni 2001. Het bijbehorende registratiebewijs vermeldt onder meer het volgende:

“Registratieteken

35-21-YE

(...)

Datum eerste afgifte

13-06-2000

Rompnummer/identificatienummer

BIYA05CUF697

Merk

Bayliner

Type

1750LS BOWRIDER

Kleur

WIT

Eerste motor:

Merk

Mercuriser

Nummer

OK006911

(...)

Datum tenaamstelling

27-06-01”

4. Op 2 juli 2001 werd de gestolen boot teruggevonden bij een nieuwe eigenaar, de heer En., en onder hem inbeslaggenomen door de Nederlandse waterpolitie in Sneek.

Op 7 september 2001 deelt het openbaar ministerie te Groningen de heer En. mee dat men van plan is de boot terug te geven aan de eerste eigenaar, namelijk aan verzoekers. Naar aanleiding van het klaagschrift, dat de heer En. tegen deze mededeling indiende, besliste de rechtbank te Groningen op 5 december 2001 dat de boot moest worden geretourneerd aan de heer En.

5. Bij brief van 13 juni 2002 deelde verzoeker de RDW onder meer het volgende mee:

“Op 13 juni 2000 werd mijn boot gestolen in België en dezelfde dag werd opnieuw een registratiebewijs aangevraagd waarbij hetzelfde chassisnummer werd opgegeven en als EERSTE inschrijving, voor een boot die reeds 3 jaar oud was en in 1997 reeds zijn eerste inschrijving had.

Hebben jullie een bepaald systeem waarbij reeds ingeschreven chassisnummers gescreend worden?”

6. De RDW berichtte verzoekers bij e-mailbericht van 23 augustus 2002 onder meer het volgende:

“Naar aanleiding van het door u opgegeven merk en identificatienummer van een snelle motorboot, heb ik geconstateerd dat op 13 juni 2000 voor het eerst een aanvraag voor een registratiebewijs is gedaan. Uw persoonsgegevens komen hierbij echter niet naar voren.

Bij een eerste aanvraag van een registratiebewijs wordt door het registratiesysteem nagegaan of er al eerder een registratiebewijs is afgegeven op het identificatienummer. Is dit het geval dan krijgt men hiervan schriftelijk bericht.”

7. Bij brief van 9 oktober 2002, aangevuld bij brief van 16 november 2002, dienden verzoekers een klacht in bij de Nationale ombudsman over de gebrekkige controle van gegevens in het register van snelle motorboten door de RDW. Nadat de Nationale ombudsman de klacht op 5 december 2002 naar de RDW had doorgestuurd, reageerde de RDW bij brief van 20 januari 2003 onder meer als volgt:

“- Op 15 april 1997 werd voor een wit/blauwe boot van het merk Bayliner met rompnummer BIYA05CUF697, type 1750 Capril LS (17,5 FT) een registratiebewijs aangevraagd. Merk motor Mercruiser met nummer 0K006931. Het registratienummer 21-91-YC werd verstrekt op het postkantoor.

- D.d. 13 juni 2000 werd voor een witte boot, merk Bayliner met rompnummer BIYA05CUF697, type Capril 1750LS een registratiebewijs aangevraagd. Merk motor Mercruiser met nummer 0K006911. Het registratienummer 35-21-YE werd verstrekt op het postkantoor.

- Bij faxbericht van 16 juni 2000 ontving de RDW van de Politie, Korps landelijke diensten, Divisie Mobiliteit het verzoek het vaartuig met registratienummer 21-91-YC te voorzien van een diefstal signaal. De unit Aansprakelijkheids- en Persoonsregistratie (UAPR) van de RDW heeft dezelfde dag het diefstal signaal in het snelle motorbotenregister geplaatst.

- Op 27 juni 2001 werd door het postkantoor een nieuw registratiebewijs, i.v.m. overschrijving op naam van een nieuwe eigenaar, afgegeven voor het registratienummer 35-21-YE.

- In een faxbericht van 28 augustus 2001 heeft eerder genoemde politiedienst verzocht om het diefstalsignaal bij het vaartuig met registratienummer 21-91-YC te verwijderen. Dit werd op dezelfde dag door UAPR gerealiseerd.

(...)

Registratie snelle motorboten.

Met betrekking tot registratie van snelle motorboten, de afgifte van registratiebewijzen, alsmede de registratie van gestolen vaartuigen bestaat in Nederland een hele summiere regelgeving waardoor controles niet of nauwelijks mogelijk zijn c.q. zijn te rechtvaardigen.

Registratie vindt in Nederland eigenlijk alleen maar plaats omdat een registratienummer vereist is om legaal in bepaalde wateren te mogen varen. Dit heeft alles te maken met het opsporen van eigenaren van boten welke schade hebben veroorzaakt aan beschoeiing of anderszins.

Een registratiebewijs kan niet worden aangemerkt als een bewijs van eigendom van een boot.

Hieronder volgt enig uitleg over de werkwijze.

De afgifte van registratiebewijzen gebeurt onder meer via de Postkantoren BV. Het registratiebewijs welke wordt verkregen is voorgenummerd. Er bestaat, in tegenstelling tot de afgifte van kentekenbewijzen voor voertuigen, geen on-line verbinding met het register bij de RDW. De verwerking van gegevens in het botenregister vindt op handmatige wijze plaats in een "achteraf situatie". Hiertoe wordt door de Postkantoren BV een doorslag van het afgegeven registratiebewijs naar de RDW gezonden. Daar worden de gegevens handmatig in het register geregistreerd. In de regel gebeurt dit binnen 4 dagen na afgifte met een uitloop van tot wel 2 weken in de piekperiodes.

Verschil tussen voertuigregistratie en vaartuigregistratie.

Betreffende voertuigen is in Nederland veel geregeld. De technische specificaties van de auto of motor, de registratie daarvan, de legitimatie eisen voor eigenaren/houders van deze voertuigen en de registratie van die persoonsgegevens:

alles met betrekking tot voertuigen is in de Wegenverkeerswet 1994 geregeld.

Voor vaartuigen gelden al deze zaken niet. Er is weinig tot niets geregeld. Het komt daardoor voor dat voor meerdere boten hetzelfde rompnummer wordt opgegeven. Zolang bij wet geen voorschriften zijn vastgelegd omtrent typegoedkeuringen en identificatiegegevens van snelle motorboten, heeft de RDW geen mogelijkheid dergelijke zaken te controleren en ontbreken de rechtsgronden de registratie te weigeren.

Gelet op het voorgaande verwerp ik uw ingebrekestelling van 12 september 2002.

De RDW heeft binnen de beperkte mogelijkheden welke zij heeft controles doorgevoerd. Hierbij zijn verschillen geconstateerd tussen de Bayliner met nummer 21-91-YC en 35-21-YE.

Gelet op het verschil in opgegeven type en kleur als ook in motornummer kon niet worden aangenomen dat het hier om één en dezelfde boot gaat.”

B. Standpunt verzoekers

Het standpunt van verzoekers staat samengevat weergegeven onder Klacht. Het verzoekschrift houdt verder onder meer nog in:

“Als 3x hetzelfde identificatienummer van een vaartuig 3x op een verschillend registratiebewijs wordt afgegeven kan of mag dit toch niet aan de aandacht ontsnappen temeer omdat door het faxbericht van 16 juni 2000 van de politie, wegens diefstal, er toch enige alertheid zou mogen verwacht worden met betrekking tot dat type boot met hetzelfde identificatienummer.

(...)

We vallen helaas in herhaling als we besluiten dat de RDW, door de identieke identificatienummers op de registraties en het faxbericht, 3x de mogelijkheid heeft gehad het geseinde vaartuig aan te merken, namelijk:

- Bij de registratie op 13 juni 2000 waarbij het identificatienummer van de 1ste inschrijving van 15 april 1997 werd gebruikt
- Bij ontvangst van het faxbericht van de politie op 16 juni 2000 waarbij OOK het identificatienummer van het vaartuig en onze persoonsgegevens waren gevoegd. Dus ook de 1e inschrijving van 15 april 1997
- Bij registratie van de naamsoverschrijving E./En. op 27 juni 2001.”

C. Standpunt dienst wegverkeer

Aan de RDW werd gevraagd te reageren op de klacht. Tevens werd de RDW de volgende vragen gesteld:

“...1. In uw brief van 20 januari 2003 aan verzoekers deelt u mee dat er weinig tot niets is geregeld ten aanzien van vaartuigen. Wat is het weinige dat wél is geregeld?

2. Hoe is het mogelijk dat meerdere boten hetzelfde rompnummer hebben?

3. Is het gebruikelijk dat meerdere boten een gelijklopend rompnummer hebben?

4a. Bemerkt/constateert de RDW het normaliter indien de RDW een doorslag van een registratiebewijs ontvangt van de Postkantoren BV, waarop een rompnummer is vermeld dat al eerder is geregistreerd?

4b. Welke actie onderneemt de RDW, indien hij een gelijklopend rompnummer constateert?

5. Let de RDW bij inschrijving op het bouwjaar (de laatste twee cijfers van het rompnummer) en de datum van inschrijving?..."

De RDW reageerde bij brief van 7 juli 2003 onder meer als volgt:

"1. Op grond van de Ministeriële regeling registratie snelle motorboten 1997 (Schr.1997, nr. 88) is de Dienst Wegverkeer als instelling aangewezen voor de registratie van snelle motorboten als bedoeld in artikel 8.01, eerste lid van het Binnenvaartpolitiereglement (Stb. 1996, nr. 250). Voornoemd reglement bepaalt onder meer dat een snelle motorboot bij een, door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instelling, in casu de RDW, geregistreerd moet zijn. De RDW kent een registratieteken toe en geeft een registratiebewijs af volgens een door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vastgesteld model.

2. Dit hangt af van fabrikanten, zelfbouwers en importeurs. Deze bepalen het rompnummer. De rechtsgronden voor de RDW ontbreken om eisen en voorwaarden te stellen en eventueel de registratie af te wijzen. Vanwege het ontbreken van technische specificaties is de RDW bovendien niet uitgerust om vaartuigen te onderzoeken.

3. Dit kan incidenteel voorkomen.

4a. Niet in alle gevallen. Dit is afhankelijk van de gebruikte leestekens, spaties, e.d.

In 1998 is het "Snelle Motorbotenbestand" gemigreerd van het zogenaamde VAX-platform naar een Delphi-applicatie. Hiervoor zijn de bestanden geconverteerd. Het veld "rompnummer" is binnen de database 17 posities lang. Bij de conversie zijn rompnummers, korter dan 17 posities, aangevuld met spaties. De huidige invoerapplicatie checkt op 17 posities en aangezien bij het registratienummer 21-91-YC in 1997 spaties aan het rompnummer zijn toegevoegd, is volgens de controleroutine het rompnummer van de 35-21-YE (zonder spaties) niet gelijk aan die van de 21-91-YC. Het systeem blokkeert de nieuwe registratie niet.

4b. De overige gegevens, zoals type, kleur en motorgegevens worden gecontroleerd en indien deze exact hetzelfde zijn wordt door de RDW het Korps Landelijke Politiediensten geïnformeerd, mits er een diefstalmelding van kracht is.

5. Neen. Het is de RDW niet bekend welke gegevens in een rompnummer versleuteld zijn. De fabrikanten c.q. importeurs van boten hebben geen wettelijke verplichting de RDW dergelijke technische gegevens te leveren. Het komt voor dat voor meerdere boten hetzelfde rompnummer wordt opgegeven door fabrikanten, zelfbouwers en importeurs. Er bestaan geen voorschriften omtrent typegoedkeuringen en identificatiegegevens voor snelle motorboten, zodat het voor de RDW niet mogelijk is hierop te controleren.

Tenslotte deel ik u het volgende mee. Er zijn in casu drie registratiebewijzen afgegeven. De twee eerste registraties dateren van respectievelijk van 15 april 1997 (21-91-YC) en van 13 juni 2000 (35-21-YE). De afgifte van een registratiebewijs op 27 juni 2001 betrof een overschrijving. De nieuwe eigenaar had al de beschikking over het registratiebewijs met het nummer 35-21-YE. De nieuwe eigenaar ontving een op zijn naam gesteld registratiebewijs met hetzelfde nummer 35-21-YE.

Tot op heden heeft de minister van Verkeer en Waterstaat geen nadere invulling gegeven aan de behoefte van een sluitende registratie van boten en de daarvoor gebruikte motoren.”

D. Reactie verzoekers

Bij brief van 11 augustus 2003 reageerden verzoekers onder meer als volgt op de hiervóór onder **C.** weergegeven brief van de RDW:

“De gezaaide verwarring door het RDW als zouden snelle motorboten gelijk welk rompnummer door gelijk wie aangebracht kunnen dragen of dubbel dragen is pertinent onjuist.

Zelfbouwers voor snelle motorboten zijn ons niet bekend.

Het in de polyester ingeslagen rompnummer door DE FABRIKANT is op iedere snelle motorboot een UNIEK codenummer. Net zoals bij een computer, een voertuig enz. Dat is een serialnummer of identificatienummer dat geregistreerd wordt door de fabrikant en wereldwijd kan de herkomst gelokaliseerd worden. Dit kan bv erg belangrijk zijn voor diefstal, wisselstukken, verlies sleutels enz.

Een klein voorbeeld: na de diefstal waren wij in Frankrijk bij de Europese verdeler van Bayliner (een wereldmerk) om melding te maken van de diefstal. Wel, het in Amerika gebouwd vaartuig stond eveneens in Frankrijk, zoals trouwens wereldwijd, met zijn rompnummer geregistreerd en er werd ons op het hart gedrukt dat indien de vraag om wisselstukken, sleutels enz, in verband met het desbetreffend rompnummer zou aangevraagd worden, wij onmiddellijk zouden gecontacteerd worden.

(...)

Op de romp, op de factuur, op het registratiebewijs volgen de cijfers en letters elkaar STEEDS in dezelfde volgorde (code) op. Alle fabrikanten, importeurs, kopers, tijdschriften enz weten dat met de 2 laatste cijfers het bouwjaar van het vaartuig wordt bedoeld. Zodat het RDW zonder 'uitgerust te zijn om vaartuigen te controleren' gewoon bij de 2de inschrijving kon zien dat men een boot uit 1997 registreerde in 2000 wat op zich al vragen zou opwerpen en gelet op het feit dat HETZELFDE rompnummer werd opgegeven evenals het merk, het type, het hier over hetzelfde vaartuig ging dat reeds in 1997 bij het RDW was geregistreerd.

Wij zijn niet verantwoordelijk voor de in 1998 door het RDW geconverteerde bestanden op hun pc met al dan niet aangevulde of weglating van spaties in een rompnummer. En bij een diefstalmelding zou met het rompnummer door de beide systemen (met of zonder spaties) kunnen scannen. Het niet uitvoeren daarvan is om problemen vragen en slachtoffers maken.”

E. Reactie dienst wegverkeer

De RDW deelde bij brief van 2 december 2003 onder meer het volgende mee:

“De RDW beschikt niet over bevoegdheden om technische gegevens van snelle motorboten te controleren en heeft daartoe ook geen technische mogelijkheden. De rechtsgronden ontbreken hiertoe en er bestaan geen voorschriften voor de inrichting van het register voor snelle motorboten. Uit de bestaande regelgeving vloeit slechts voort dat de RDW registraties van snelle motorboten vastlegt teneinde de handhaving van de vaarvoorschriften door politiediensten mogelijk te maken.

Er bestaat geen plicht voor fabrikanten en importeurs om technische gegevens van snelle motorboten aan de RDW te melden. In feite is de registratie van snelle motorboten door de RDW slechts gebaseerd op hetgeen de aanvrager opgeeft. Dit betreft niet alleen de technische gegevens, maar ook persoonsgegevens van eigenaren van snelle motorboten. De registratie van snelle motorboten kent geen enkele connectie met referentieregisters.”

F. Nadere reactie verzoekers

Bij brief van 24 december 2003 berichtten verzoekers onder meer het volgende:

“Het RDW hoeft niet over bevoegdheden te beschikken om technische gegevens van snelle motorboten te controleren want de gegevens (o.a. het rompnummer) opgegeven door de aanvragers van een registratiebewijs in casu de eigenaar & dader(s) zijn identiek zodat het controleren van registratiebewijzen een louter administratieve aangelegenheid is en met een beetje opmerkzaamheid en goede wil men onmiddellijk een gestolen vaartuig kan traceren. Zeker als er een diefstalmelding van de KLPD binnenkomt over een bepaald rompnummer. Daders kunnen de kleur, het type, een cijfer in het motorblok nuanceren op hun registratiebewijs en bij controle te land of te water het als een "foutje" doorgeven maar

als het rompnnummer niet klopt met het registratiebewijs en met de aankoopfactuur, zal er automatisch een grondiger onderzoek volgen en dat is wat daders ten alle prijzen willen vermijden en bijgevolg het niet verwijderbaar rompnnummer op het vaartuig niet wijzigen op het registratiebewijs.”

Achtergrond

1. Binnenvaartpolitierglement

Artikel 8.01, eerste lid:

“Een snelle motorboot moet ten name van de eigenaar zijn geregistreerd bij een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen instelling. Deze instelling kent aan hem een registratieteken toe en geeft een bijbehorend registratiebewijs af volgens een door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld model.”

2. Regeling registratie snelle motorboten 1997 (Staatscourant 1997, 88; laatstelijk gewijzigd op 20 oktober 2000, Staatscourant 2000, 210)

Artikel 1:

“Als instelling voor de registratie van snelle motorboten als bedoeld in artikel 8.01, eerste lid, van het Binnenvaartpolitierglement wordt aangewezen de Dienst Wegverkeer.”

3. Informatie op de website van de RDW

Op de website van de RDW (www.rdw.nl) is onder meer de volgende informatie te vinden.

“SNELLE MOTORBOTEN

(...)

Registratie snelle motorboten

Op bijna alle openbare wateren in Nederland die voor de scheepvaart open staan, mag worden gevaren met een snelle motorboot, onder voorwaarde dat dit vaartuig is geregistreerd bij de RDW.

Wat is een snelle motorboot?

Ieder klein motorschip (lengte minder dan 20 meter) dat sneller kan varen dan 20 km per uur.

(...)

Hoe kunt u uw boot laten registreren?

Het formulier “aanvraag registratie snelle motorboot” kunt u vanaf deze website printen en invullen. (...) Het ingevulde formulier met uw geldig legitimatiebewijs geeft u af op het postkantoor. U krijgt daarna het registratiebewijs direct mee.

(...)

Het registratieteken

Op het registratiebewijs staat een registratieteken vermeld. U bent verplicht dit registratieteken aan beide kanten van de snelle motorboot midscheeps of aan de boeg aan te brengen. (...)

Wat moet u doen bij...

Verkoop van de snelle motorboot

Als u uw snelle motorboot verkoopt moet deze op naam van de nieuwe eigenaar worden gezet. De overschrijving van het registratiebewijs moet plaatsvinden op het postkantoor.

De nieuwe eigenaar heeft hiervoor nodig:

- Het ingevulde formulier “Aanvraag registratie snelle motorboot”;
- Het reeds eerder afgegeven, originele registratiebewijs;
- Een geldig, officieel legitimatiebewijs.

Let op: bij overschrijving van uw snelle motorboot ontvangt u geen vrijwaringsbewijs!”

“REGISTRATIE EN INFORMATIE

Persoonsgegevens en aansprakelijkheid

U wilt meer weten over...

- persoonsgegevens en aansprakelijkheid
- de afgifte van deel II via het postkantoor, de RDW of het voertuigbedrijf;
- het register Snelle Motorboten.

Welk organisatieonderdeel houdt zich hiermee bezig?

De unit Aansprakelijkheid en Persoonsregistratie (APR)

Wat doet de unit APR?

De unit APR waarborgt de zuiverheid van de registers van de RDW. Daartoe controleert en beheert de unit de persoonsgegevens en gegevens over aansprakelijkheid. Enerzijds onderhoudt de unit contact met gegevensbestanden die de RDW als bron voor zijn registers gebruikt, zoals de Gemeentelijke BasisAdministratie (GBA) en het handelsregister van de Kamer van Koophandel. Anderzijds onderhoudt het contact met derden die de registers vullen:

- instanties die de afgifte van deel II van het kentekenbewijs verzorgen, zoals de Postkantoren en voertuigbedrijven (...).

Ook verzorgt de unit APR de registratie in en het beheer van het register Snelle Motorboten.”

“PRODUCTEN EN DIENSTEN

(...)

- Verzamelen, bewerken en beheren van diverse basisregisters van voertuig- en persoonsgegevens en gegevens van verzekeringen, rijbewijzen en snelle motorboten.”

4. Wet persoonsregistraties (vervallen op 1 september 2001)

Artikel 1:

“In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

persoonsgegeven: een gegeven dat herleidbaar is tot een individuele natuurlijke persoon;

persoonsregistratie: een samenhangende verzameling van op verschillende personen betrekking hebbende persoonsgegevens, die langs geautomatiseerde weg wordt gevoerd of met het oog op een doeltreffende raadpleging van die gegevens systematisch is aangelegd.”

Artikel 5:

“1. Een persoonsregistratie bevat slechts persoonsgegevens die rechtmatig zijn verkregen en in overeenstemming zijn met het doel waarvoor de registratie is aangelegd.

2. De houder treft de nodige voorzieningen ter bevordering van de juistheid en de volledigheid van de opgenomen persoonsgegevens.”

Artikel 8:

“De houder draagt zorg voor de nodige voorzieningen van technische en organisatorische aard ter beveiliging van een persoonsregistratie tegen verlies of aantasting van de gegevens en tegen onbevoegde kennisneming, wijziging of verstrekking daarvan. Gelijke plicht rust op de bewerker voor het geheel of het gedeelte van de apparatuur die hij onder zich heeft.”

Artikel 9, eerste en derde lid:

“1. Indien iemand schade lijdt doordat ten opzichte van hem in strijd wordt gehandeld met de bij of krachtens deze wet gegeven voorschriften ter bescherming van de belangen van geregistreerde of te registreren personen, zijnde de volgende leden van toepassing, onverminderd de aanspraken op grond van andere wettelijke regels.

(...)

3. De houder van een persoonsregistratie is aansprakelijk voor de schade of het nadeel, voortvloeiende uit het niet-nakomen van de in het eerste lid bedoelde voorschriften in verband met die persoonsregistratie. De bewerker is aansprakelijk voor die schade of dat nadeel, voor zover ontstaan door zijn werkzaamheid.”

Artikel 10:

“Indien de houder of de bewerker van een persoonsregistratie handelt in strijd met het bij of krachtens deze wet bepaalde en een ander daardoor schade lijdt of dreigt te lijden, kan de rechter hem op vordering van die ander zodanig gedrag verbieden en hem bevelen maatregelen te treffen tot herstel van de gevolgen van dat gedrag.”

5. Wet bescherming persoonsgegevens (datum inwerkingtreding: 1 september 2001)

Artikel 1, aanhef en onder a, b en c:

“In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. persoonsgegeven: elk gegeven betreffende een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon;

b. verwerking van persoonsgegevens: elke handeling of elk geheel van handelingen met betrekking tot persoonsgegevens, waaronder in ieder geval het verzamelen, vastleggen, ordenen, bewaren, bijwerken, wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiding of enige andere vorm van terbeschikkingstelling, samenbrengen, met elkaar in verband brengen, alsmede het afschermen, uitwissen of vernietigen van gegevens;

c. bestand: elk gestructureerd geheel van persoonsgegevens, ongeacht of dit geheel van gegevens gecentraliseerd is of verspreid is op een functioneel of geografisch bepaalde

wijze, dat volgens bepaalde criteria toegankelijk is en betrekking heeft op verschillende personen.”

Artikel 6:

“Persoonsgegevens worden in overeenstemming met de wet en op behoorlijke en zorgvuldige wijze verwerkt.”

Artikel 11:

“1. Persoonsgegevens worden slechts verwerkt voor zover zij, gelet op de doeleinden waarvoor zij worden verzameld of vervolgens worden verwerkt, toereikend, ter zake dienend en niet bovenmatig zijn.

2. De verantwoordelijke treft de nodige maatregelen opdat persoonsgegevens, gelet op de doeleinden waarvoor zij worden verzameld of vervolgens worden verwerkt, juist en nauwkeurig zijn.”

Artikel 13:

“De verantwoordelijke legt passende technische en organisatorische maatregelen ten uitvoer om persoonsgegevens te beveiligen tegen verlies of tegen enige vorm van onrechtmatige verwerking. Deze maatregelen garanderen, rekening houdend met de stand van de techniek en de kosten van de tenuitvoerlegging, een passend beveiligingsniveau gelet op de risico's die de verwerking en de aard van te beschermen gegevens met zich meebrengen. De maatregelen zijn er mede op gericht onnodige verzameling en verdere verwerking van persoonsgegevens te voorkomen.”

Artikel 49, eerste, derde en vierde lid:

“1. Indien iemand schade lijdt doordat ten opzichte van hem in strijd wordt gehandeld met de bij of krachtens deze wet gegeven voorschriften zijn de volgende leden van toepassing, onverminderd de aanspraken op grond van andere wettelijke regels.

(...)

3. De verantwoordelijke is aansprakelijk voor de schade of het nadeel, voortvloeiende uit het niet-nakomen van de in het eerste lid bedoelde voorschriften. De bewerker is aansprakelijk voor die schade of dat nadeel, voor zover ontstaan door zijn werkzaamheid.

4. De verantwoordelijke of de bewerker kan geheel of gedeeltelijk worden ontheven van deze aansprakelijkheid, indien hij bewijst dat de schade hem niet kan worden toegerekend.”

Artikel 50, eerste lid:

“Indien de verantwoordelijke of de bewerker handelt in strijd met het bij of krachtens deze wet bepaalde en een ander daardoor schade lijdt of dreigt te lijden, kan de rechter hem op vordering van die ander zodanig gedrag verbieden en hem bevelen maatregelen te treffen tot herstel van de gevolgen van dat gedrag.”