



Rapport

Datum: 19 mei 2005

Rapportnummer: 2005/146

Klacht

Verzoeker klaagt erover dat de Dienst Wegverkeer te Veendam hem in verband met een steekproef in het kader van een APK-keuring op 4 december 2002 heeft verplicht het originele kentekenbewijs van zijn oldtimer te laten aanpassen aan het in de auto ingeslagen voertuigidentificatienummer, terwijl keuringen in het verleden daarvoor geen aanleiding gaven. In dit verband klaagt verzoeker er tevens over dat de Dienst Wegverkeer zijn brieven hierover onvoldoende heeft beantwoord.

Rapport EN BEOORDELING

I. Bevindingen

1. Vanaf 1988 werd verzoekers auto, een zogenoemde "oldtimer" (een Citroën model 2CV4), bij de verplichte APK-keuring telkenmale goedgekeurd.
2. In het kader van een steekproef op 4 december 2002 werd verzoekers auto door een keuringsmeester van de Dienst Wegverkeer (verder RDW) nogmaals gekeurd. De goedkeuring verviel, omdat de keuringsmeester een afwijking had geconstateerd tussen het in de auto ingeslagen voertuigidentificatienummer (verder VIN) en het VIN op het kentekenbewijs. Op het kentekenbewijs stond een cijfercombinatie als VIN vermeld en stond het type apart vermeld. In de auto was een cijferletter-combinatie ingeslagen.
3. Bij e-mailberichten van 16 december 2002 en 9 januari 2003 klaagde verzoeker bij de RDW over het vervallen verklaren van de goedkeuring. Hij stelde zich op het standpunt dat de cijferletter-combinatie die in zijn auto was ingeslagen wel in overeenstemming was met de gegevens op het kentekenbewijs en dat het voor de Citroën 2CV4 van 1971 gebruikelijk was om het type en het identificatienummer apart op het kentekenbewijs te vermelden en om een combinatie van beide in te slaan in het chassis.
4. In reactie op verzoekers berichten deelde de RDW hem op respectievelijk 7 en 13 januari 2003 per e-mailbericht mee dat het in de auto ingeslagen VIN niet overeenstemde met het op het kentekenbewijs vermelde VIN. Om die reden had de auto niet mogen worden goedgekeurd en moest het kentekenbewijs worden aangepast. Verzoeker werd daarom verzocht een afspraak te maken bij het keuringsstation van de RDW in Venlo.
5. Bij brief van 22 maart 2003 klaagde verzoeker er bij de Nationale ombudsman over dat de RDW hem had laten weten dat hij het kentekenbewijs diende aan te passen. Hij wees erop dat de RDW zelf verantwoordelijk was voor het in 1971 afgegeven kentekenbewijs. Tevens liet hij weten dat hij geen aanpassingen wenste aan de auto of het kentekenbewijs, omdat daarmee de authenticiteit van de auto zou worden aangetast.

De Nationale ombudsman stuurde verzoekers klacht op 6 mei 2003 ter afhandeling door naar de RDW.

6. In het kader van de interne klachtbehandeling deelde de RDW verzoeker bij brief van 13 juni 2003 mee dat naar aanleiding van zijn klacht onderzoek was gedaan in de archieven van de RDW. Daaruit was gebleken dat de RDW op 26 november 1971 - nadat de importeur van Citroën de RDW hierom had gevraagd - een kentekenbewijs voor verzoekers auto had afgegeven. Bij de aanvraag, zo was gebleken, had de importeur als chassisnummer een cijfercombinatie opgegeven en als type de combinatie 2CV4. Op basis van die gegevens had de RDW destijds het betreffende kentekenbewijs afgegeven.

Verder was gebleken dat de importeur in 1971 bij de aanvraag van kentekenbewijzen niet altijd eenduidig had gehandeld. Voor voertuigen welke identiek waren aan verzoekers voertuig, waren destijds kentekenbewijzen aangevraagd en afgegeven waarbij het VIN wél als een cijferletter-combinatie stond vermeld. Gelet op het tijdsverloop, zo deelde de RDW mee, kon echter niet meer worden vastgesteld waaraan de foute registratie van destijds kon worden geweten.

Om in de toekomst problemen te voorkomen stelde de RDW verzoeker voor om een afspraak te maken voor een gratis kentekenkeuring op het districtskantoor te Venlo. Aldaar zou dan het juiste VIN worden vastgesteld. Indien een nieuw kentekenbewijs op de auto moest worden afgegeven, zou dit verzoeker gratis worden verstrekt.

7. Verzoeker liet de RDW bij brieven van respectievelijk 6 en 27 oktober 2003 weten het niet eens te zijn met de zienswijze van de RDW. In reacties van respectievelijk 16 oktober 2003 en 13 november 2003 deelde de RDW hem nog mee dat de in het voertuig ingeslagen (diakritische) tekens, vermeld aan het begin en het eind van het identificatienummer, waren aangebracht door de fabrikant en dat deze dienen als kader voor het identificatienummer. Ook de liggende streep is een diakritisch teken dat was aangebracht door de fabrikant, aldus de RDW.

Tevens deelde de RDW mee dat de keurmeester niet twee aparte nummers tot één nieuw nummer had gecombineerd. Voor het overige bleef de RDW bij zijn standpunt.

Hierna volgde nog een verdere briefwisseling tussen verzoeker en de RDW, waarbij beiden op hun standpunt bleven staan.

8. In reactie op verzoekers klacht bij de Nationale ombudsman deelde de RDW onder meer mee, dat de reden dat de afwijking tussen het ingeslagen identificatienummer en het op het kentekenbewijs vermelde identificatienummer onopgemerkt was gebleven, mogelijk gezocht moest worden in de omstandigheid dat bij de jaarlijkse APK keuring alleen het numerieke gedeelte was gecontroleerd. Voorts deelde de RDW mee dat er in 1971 geen uniforme eisen werden gesteld aan het identificatienummer. De fabrikant stelde het

nummer destijds zelf samen en dit kon derhalve bestaan uit een cijferletter-combinatie of slechts uit een cijfercombinatie. Voor auto's van hetzelfde type als die van verzoeker waren in het verleden meerdere kentekenbewijzen afgegeven met een cijferletter-combinatie vergelijkbaar met de opbouw van het VIN van de auto van verzoeker.

II. Beoordeling

Ten aanzien van het verplicht aanpassen van het kentekenbewijs

9. Het redelijkheidsvereiste houdt in dat bestuursorganen de in het geding zijnde belangen tegen elkaar afwegen en dat de uitkomst hiervan niet onredelijk is. Het redelijkheidsbeginsel impliceert dat een bestuursorgaan het individuele belang van een burger onder omstandigheden mag achterstellen ten opzichte van andere, algemenere belangen, zoals de mogelijkheid om voertuigen - zonder gebruikmaking van verdere informatie - te kunnen identificeren. Dit algemeen belang is verwoord in EEG Richtlijn 76/114 (zie Achtergrond, onder 1.) en nader uitgewerkt in onder meer artikel 77 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 5.2.1 van het Voertuigreglement in welke artikelen wordt bepaald dat de gegevens op het kentekenbewijs dienen overeen te stemmen met die op het voertuig.

10. Omdat in de onderhavige aangelegenheid de gegevens op kentekenbewijs en voertuig niet meer met elkaar overeenstemmen, vergt het algemeen belang dat de gegevens op het kentekenbewijs worden aangepast aan die op het voertuig. Tegenover dit algemeen belang staat het individuele belang van verzoeker die stelt dat de aanpassing van het kentekenbewijs aan de authenticiteit van zijn voertuig en het hierop afgegeven kentekenbewijs afbreuk doet.

11. Het door verzoeker gestelde nadeel van het laten aanpassen van het kentekenbewijs is naar het oordeel van de Nationale ombudsman ondergeschikt aan het algemeen belang dat voertuigen - zonder gebruikmaking van verdere informatie - kunnen worden geïdentificeerd. Daarbij komt dat de RDW heeft aangeboden de eventuele kosten van de aanpassing voor zijn rekening te nemen. De RDW kon zich dan ook in redelijkheid op het standpunt stellen dat verzoeker het kentekenbewijs diende te laten aanpassen.

De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

Ten aanzien van de informatieverstrekking

12. Het vereiste van actieve en adequate informatieverstrekking houdt in dat bestuursorganen burgers met het oog op de behartiging van hun belangen actief en desgevraagd van adequate informatie voorzien. Dit impliceert onder meer de plicht van bestuursorganen om brieven van burgers duidelijk en op het onderwerp toegesneden te beantwoorden.

13. Verzoeker heeft zich in brieven en e-mailberichten aan de RDW op het standpunt gesteld dat de goedkeuring van zijn auto ten onrechte was vervallen en dat zijn auto wel in overeenstemming was met de gegevens op het kentekenbewijs. Hij voerde ter onderbouwing van zijn standpunt aan dat het voor de Citroën 2CV4 gebruikelijk was om het type en het identificatienummer apart op het kentekenbewijs te vermelden. Verder wees hij erop dat de Dienst Wegverkeer zelf verantwoordelijk is voor het in 1971 afgegeven kentekenbewijs.

14. De RDW heeft verzoeker in de brieven en e-mailberichten van respectievelijk 7 en 13 januari, 13 juni, 16 oktober en 13 november 2003 uitgelegd waarom zijn voertuig niet overeenstemt met de in het kentekenbewijs vermelde gegevens, en waarom de goedkeuring van de auto was vervallen. Voorts is de RDW ingegaan op verzoekers stelling dat de RDW zelf verantwoordelijk is voor het in 1971 afgegeven kentekenbewijs en op hetgeen verzoeker heeft gesteld ten aanzien van de vermeldingen op een van de voor de Citroën 2CV4 afgegeven kentekenbewijzen. Daarmee heeft de RDW verzoeker op voldoende en adequate wijze van informatie voorzien.

De onderzochte gedraging is op dit punt eveneens behoorlijk.

Conclusie

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

Onderzoek

Op 27 december 2003 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer D. te IJsselsteyn (LB), met een klacht over een gedraging van de Dienst Wegverkeer te Zoetermeer.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de algemeen directeur van de Dienst Wegverkeer, werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de algemeen directeur van 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 op de verstrekte inlichtingen te reageren.

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

De reactie van van verzoeker gaf aanleiding het verslag op een enkel punt te wijzigen.

De RDW gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Informatieoverzicht

De bevindingen van het onderzoek zijn gebaseerd op de volgende informatie:

1. De op 24 februari 1970 door de directeur van de (toenmalige) Rijksdienst voor het Wegverkeer afgegeven typegoedkeuring voor de personenauto van het merk Citroën type AZ-A2 of AZ 4BL 2CV4.
2. Het op 26 november 1971 voor verzoekers auto afgegeven kentekenbewijs deel I.
3. Keuringsrapporten van de RDW van 19 november 1987, 30 december 1991, 12 januari 1994, 11 december 1995, 13 december 1996, 10 december 1997, 8 december 1999, 18 november 1999, 28 november 2000, 6 december 2001 en 4 december 2002 alsmede het steekproefcontrolerapport van de RDW van 4 december 2002.
4. Brieven en e-mailberichten van verzoeker aan de RDW van 16 december 2002, 9 januari 2003, 6 oktober 2003, 27 oktober 2003, 15 november 2003, 22 november 2003 en 1 december 2003.
5. Brieven en e-mailberichten van de RDW aan verzoeker van 7 januari 2003, 13 januari 2003, 13 juni 2003, 27 augustus 2003, 16 oktober 2003, 13 november 2003, 21 november 2003, 26 november 2003 en 22 maart 2004.
6. Verklaring van autofabrikant Citroën van 15 juli 2003.
7. Verzoekschrift van 27 december 2003 van verzoeker aan de Nationale ombudsman.
8. Brief van 22 april 2004 van de RDW aan de Nationale ombudsman.
9. Brief van 31 mei 2004 van verzoeker aan de Nationale ombudsman.

Bevindingen

Zie onder Beoordeling.

Achtergrond

1. In **Richtlijn 76/114/EEG** van de Raad van 18 december 1975 (zoals gewijzigd bij richtlijn 87/354) betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgeving der Lid-Staten inzake de voorgeschreven platen en gegevens, en de plaats en wijze waarop zij op

motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan moeten worden aangebracht, is met betrekking tot het identificatienummer van het voertuig opgenomen dat het identificatienummer van het voertuig een gestructureerde combinatie van tekens is die de fabrikant aan ieder voertuig geeft. Het doel ervan is de mogelijkheid te bieden om - zonder gebruikmaking van verdere informatie - ieder voertuig door bemiddeling van de fabrikant gedurende 30 jaar duidelijk te identificeren.

2. Wegenverkeerswet 1994 (Wet van 21 april 1994, gefaseerde inwerkingtreding)

Artikel 77:

“Het voor afgifte van een keuringsrapport aangeboden voertuig dient overeen te stemmen met de in het daarbij behorende kentekenbewijs en de in het kentekenregister vermelde gegevens.”

3. Voertuigreglement (Reglement van 16 juni 1994, gefaseerde inwerkingtreding)

Artikel 3.2.3

“1. Personenauto's die in gebruik worden genomen na 31 december 1994, moeten zijn voorzien van een constructieplaat en een identificatienummer, die voldoen aan het bepaalde in richtlijn 76/114/EEG.

2. Personenauto's die in gebruik zijn genomen voor 1 januari 1995 moeten zijn voorzien van een identificatienummer dat:

- a. voor elke personenauto van hetzelfde merk verschillend is;
- b. uit ten minste 3 letters of cijfers bestaat, welke minimaal 7 mm hoog zijn;
- c. goed leesbaar op een vast voertuigdeel is ingeslagen.”

Artikel 5.2.1, aanhef onder a. en b.:

“Personenauto's moeten voldoen aan de volgende eisen:

- a. het voertuig moet in overeenstemming zijn met de op het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs en in het kentekenregister omtrent het voertuig vermelde gegevens;
- b. het identificatienummer moet op een vast voertuigdeel zijn ingeslagen en moet goed leesbaar zijn (...).”