

Vergaderjaar 2008–2009

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 156

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2009

In vervolg op mijn brief van 23 april jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 152) doe ik u hierbij het herziene assurance rapport toekomen van het externe onderzoek dat in opdracht van de Raad van Toezicht van het CBR door Ernst & Young is uitgevoerd naar de beweringen van de Ondernemingsraad van het CBR.¹ In het herziene assurance rapport zijn de resultaten verwerkt van het onderzoek naar de aanvullende informatie waar ik in mijn brief van 23 april aan refereer en die de Ondernemingsraad van het CBR aan Ernst & Young heeft overhandigd. De bijbehorende onderliggende stukken stuur ik u hierbij tevens toe.¹

Ernst & Young komt in haar rapport tot de conclusie dat vier van de vijf beweringen van de Ondernemingsraad ongegrond zijn en dat één bewering gegrond is. Tevens komt een aantal verbetermogelijkheden naar voren ten aanzien van de interne beheersingsmaatregelen van het CBR.

Het gegrond zijn van betreffende bewering brengt met zich mee dat in 2008 vorderingsdossiers na een interne beoordeling door het CBR voortijdig zijn stopgezet. Ik ben van mening dat dit onvoldoende zorgvuldig is gebeurd. Vanwege het mogelijke gevaar voor de verkeersveiligheid vind ik deze gang van zaken niet verdedigbaar. Onderstaand wil ik u per bewering mijn standpunt toelichten waarna ik tot een eindconclusie en te treffen maatregelen kom.

Bewering 1

Ernst & Young geeft in haar rapportage aan dat ten aanzien van het afgeven van geschiktheidstermijnen en rijbewijscategorieën er sprake is van een beperkt aantal incidentele procedurefouten en komt tot de conclusie dat bewering 1 ongegrond is. Ik onderschrijf deze conclusie.

Bewering 2

Ten aanzien van de tijdigheid van het afgeven van verklaringen van geschiktheid, komt Ernst & Young tot de conclusie dat deze voor ca. 98%

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

van de geschiktheidsverklaringen tijdig wordt afgegeven. Hierbij gaat het CBR uit van een termijn van 4 maanden. Ik ben van mening dat het CBR bij het afgeven van de geschiktheidsverklaringen op grond van het advies van de Nationale Ombudsman in de toekomst weliswaar uit mag gaan van een termijn van 4 maanden, maar dat daarbij een percentage van 100% moet worden nagestreefd in plaats van het percentage van 98% dat het CBR hanteert. In het kader van het vaststellen van prestatie-indicatoren zullen afspraken met het CBR worden gemaakt om de interne normen van het CBR om te vormen naar externe normen. Voor de onderhavige periode van het onderzoek gold echter nog een interne norm van het CBR van 95% afhandeling binnen drie maanden. Ik ben van mening dat het CBR niet met terugwerkende kracht een ruimere norm kan hanteren.

Bewering 3

Voor wat betreft het niet af kunnen geven van de gewenste documenten door gemeenten als gevolg van verkeerde tenaamstelling constateert Ernst & Young dat het CBR uitsluitend op basis van het Burger Service Nummer met de RDW communiceert en dat de tenaamstelling via de gemeenten op basis van het Burger Service Nummer plaatsvindt. Het Burger Service Nummer is op haar beurt gekoppeld aan de gegevens die in het Gemeentelijke Basis Administratie zijn vastgelegd. Zodoende is een juiste tenaamstelling gewaarborgd. Ernst & Young concludeert dat de bewering derhalve ongegrond is. Ik deel deze conclusie.

Bewering 4

Bewering 4 heeft betrekking op het stopzetten van vorderingsprocedures als gevolg waarvan bijvoorbeeld alcoholgebruik zonder gevolg zou zijn gebleven voor de rijbevoegdheid van betrokkenen. Deze bewering is door Ernst & Young gegrond bevonden. In zijn algemeenheid onderschrijf ik deze conclusie. Ik hecht er wel aan om de consequenties hiervan voor de verkeersveiligheid nader te duiden.

Ernst & Young concludeert dat in circa 12 gevallen, waarbij het rijbewijs op grond van de ernst van de overtreding was geschorst, de vorderingsprocedure door het CBR niet had mogen worden stopgezet. Ernst & Young geeft aan dat het individuele effect op de verkeersveiligheid niet vastgesteld kan worden. Gelet op het feit dat schorsingszaken bijna altijd leiden tot ongeldigverklaring van het rijbewijs, ben ik van mening dat als gevolg van het stopzetten van deze 12 vorderingsprocedures de verkeersveiligheid mogelijk in gevaar is gebracht.

Verder concludeert Ernst & Young dat in ca. 250 gevallen als gevolg van het stopzetten van de vorderingsprocedure de betreffende gevorderden geen geschiktheidsonderzoek hebben ondergaan als gevolg waarvan de verkeersveiligheid mogelijk in gevaar is gebracht. Dit onderschrijf ik. Tevens concludeert Ernst & Young dat in ca. 250 gevallen als gevolg van het stopzetten van de vorderingsprocedure de betreffende gevorderden geen Educatieve Maatregel hebben gevolgd. Ernst & Young geeft op basis van het normenkader van het CBR aan dat dit geen effect heeft voor de verkeersveiligheid. Gelet op het feit dat de EMA een maatregel is die een bepaald leereffect beoogt waarmee de kans op recidive wordt verkleind en op langere termijn de verkeersveiligheid wordt verbeterd, ben ik van mening dat als gevolg van het stopzetten van deze EMA-dossiers de verkeersveiligheid mogelijk in gevaar is gebracht.

Tenslotte komt Ernst & Young tot de conclusie dat het CBR bij de beoordeling van het wel of niet stopzetten van een groot aantal vorderingsdossiers waarop meer dan 6 maanden geen activiteit heeft plaatsgevonden een beoordeling heeft gemaakt die niet volgens een systematische procedure in alle dossiers zichtbaar is vastgelegd waardoor het moeilijk is om

te beoordelen of het CBR een juiste afweging heeft gemaakt. Dit vind ik niet acceptabel.

Bewering 5

Ernst & Young komt tot de conclusie dat medische dossiers als gevolg van de procesgang tijdelijk niet benaderbaar kunnen zijn, maar dat er geen sprake is van het zoekraken van ca. 5000 medische dossiers. Bewering 5 wordt derhalve ongegrond verklaard. Ook deze conclusie onderschrijf ik.

Maatregelen

Zoals ik in het interpellatiedebat op 12 maart jl. (Handelingen der kamer II, vergaderjaar 2008–2009 nr. 63, blz. 5059–5072) heb aangegeven, heeft het CBR sinds mijn aanwijzing in april 2008 een aantal tijdelijke maatregelen genomen als gevolg waarvan de prestaties en de doorlooptijden inmiddels aanzienlijk zijn verbeterd. Ondertussen blijft het CBR werken aan een continue en structurele verbetering van de dienstverlening. In dat kader heeft de directie van het CBR besloten een aantal bedrijfsprocessen te centraliseren en verder te stroomlijnen voor de uitvoering waarvan een reorganisatie noodzakelijk is. De uitkomsten van het onderzoek ondersteunen wat mij betreft de noodzaak van deze reorganisatie. Ik vind dan ook dat de reorganisatie van het CBR doorgang moet vinden vanwege het belang voor de verdere structurele verbetering van de prestaties van het CBR die hiermee al in gang is gezet.

Gelet op het gegrond zijn van bewering 4 ben ik echter van mening dat er voor wat betreft het stopzetten van de vorderingsdossiers één en ander onvoldoende zorgvuldig is gebeurd. Vanwege het mogelijke risico voor de verkeersveiligheid vind ik deze gang van zaken niet verdedigbaar. Vanuit de bevoegdheden die ik als minister van Verkeer en Waterstaat heb, heb ik de voorzitter van de Raad van Toezicht van het CBR in een overleg dan ook met klem verzocht om passende maatregelen te treffen in relatie tot de verantwoordelijkheid van betrokkenen. De Raad van Toezicht heeft mij laten weten dat passende maatregelen zijn getroffen die mij adequaat en afdoende lijken.

Overige maatregelen

Voor de verdere verbetering van het functioneren van het vorderingsproces en de tijdige afgifte van verklaringen van geschiktheid is in het rapport een aantal verbetermogelijkheden naar voren gekomen. Dit betreft bijvoorbeeld de implementatie van nieuwe automatiseringssystemen, de registratie van aanvragen en de registratie van besluitvormingsprocessen. De directie en de Raad van Toezicht hebben naar aanleiding van die verbetermogelijkheden maatregelen getroffen. Zo is onder meer besloten om een formeel besluitvormingsproces in te richten voor het stopzetten van vorderingsdossier, waarmee extra waarborgen worden gecreëerd zodat bijvoorbeeld het onterecht stopzetten van vorderingsprocedures waarbij het rijbewijs op grond van de overtreding direct geschorst wordt, zich niet meer zal voordoen. De getroffen maatregelen onderschrijf ik. Om in de toekomst een zorgvuldige en tijdige uitvoering van vorderingsprocessen en aanvragen van verklaringen van geschiktheid te garanderen, heb ik de directie een aanwijzing gegeven waarmee ik:

- het CBR opdraag er op toe te zien dat het opleggen van geschiktheidsonderzoeken dan wel educatieve maatregelen naar aanleiding van een mededeling van de politie binnen de daarvoor vastgestelde wettelijke termijnen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd;
- het CBR opdraag bij de in de brief van de Raad van Toezicht toegezegde inrichting voor een formeel besluitvormingstraject voor het

- stopzetten van dossiers ook te zorgen voor een goede schriftelijke vastlegging daarvan;
- het CBR opdracht om maatregelen te treffen om de geconstateerde systematische procedurefouten voor het afgeven van verklaringen van geschiktheid weg te nemen.

Het CBR is hiermee in staat om het reeds ingezette verbeterproces ten aanzien van de vorderingsprocedure verder voort te zetten en zal de komende periode de Raad van Toezicht en mij regelmatig rapporteren over de getroffen maatregelen en de effecten daarvan op dit terrein.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings