

Verslag van het ingevolge artikel 5, sub d., j^o 2 Archiefbesluit 1995, gevoerde driehoeksoverleg tussen de minister van Financiën, de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van Justitie, het Waarborgfonds Motorverkeer en de Rijksarchiefdienst met betrekking tot de selectielijst, zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Archiefbesluit 1995, van archiefbescheiden van de minister van Financiën, de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van Justitie, het Waarborgfonds Motorverkeer op het beleidsterrein aansprakelijkheidsverzekeringen motorrijtuigen, 1964 – 2000

Samensteller: drs. G. Beks
Den Haag, oktober 2002

Inleiding

De voorliggende ontwerp-selectielijst is een selectielijst als bedoeld in artikel 2, eerste lid van het Archiefbesluit 1995 (Stb.1995/671).

De lijst heeft de vorm van een Basiselectiedocument (BSD). Een BSD bestaat voor het grootste deel uit een lijst van handelingen. In een BSD wordt op grond van een aantal selectiecriteria aan elke handeling een waardering gegeven, die neerkomt op een selectiebeslissing met betrekking tot de bescheiden die de neerslag van de handeling vormen (B= te bewaren; V= (op termijn) te vernietigen).

Voor de Minister van Financiën wordt de “Lijst van te vernietigen en te bewaren archiefbescheiden van het onder het Ministerie van Financiën ressorterende Bureau Schade-afwikkeling van 24 juni 1991, nr. CD/A91, 709, (Staatscourant 13-8-1991, nr. 155) voor wat betreft de categorieën 1, 2, 3, 4, 5 en 7” ingetrokken.

Voor de overige deelnemers aan het driehoeksoverleg, te weten de Minister van Justitie, de Minister van Verkeer en Waterstaat en het Waarborgfonds Motorverkeer bestaan er nog geen formele selectiegrondslagen op het beleidsterrein aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.

Het beleidsterrein

Het PIVOT-rapport *Verzekerd op weg*. Een institutioneel onderzoek naar het overheidshandelen voortvloeiend uit de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, 1964-2000 ('s-Gravenhage 2001) Pivot-rapport nr. 111 vormt de basis voor het basiselectiedocument. Het rapport institutioneel onderzoek beschrijft de taken en handelingen van de overheidsorganen op voornoemd beleidsterrein tot en met 2000.

Samenvatting van het beleidsterrein

De Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) (Stb. 1963, nr. 228) kwam tot stand naar aanleiding van een aantal Benelux-verdragen en trad per 1 juli 1964 in werking.

De kern van deze wet is de verzekeringsplicht die opgelegd wordt aan de kentekenhouder en de bezitter van een motorrijtuig. Deze verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven.¹ Niet nakoming van deze verzekeringsplicht is strafbaar.

De WAM bepaalt dat de verzekering moet worden gesloten bij een voor de uitvoering van de wet toegelaten verzekeraar. Tot 1986 werd deze toelating (waaronder ook het toezicht op een verzekeraar verstaan wordt) geregeld via artikel 28. Artikel 29 voorzorg in een beroepsprocedure voor deze verzekeraars. In 1986 werden toelating en beroepsprocedure voor de WAM-verzekeraars overgeheveld naar de Wet toezicht schadeverzekeringsbedrijf.²

¹ Voor schade veroorzaakt door Navo-motorrijtuigen bestaat overigens een aparte wet: de Wet Vergoeding van door Navo-motorrijtuigen veroorzaakte schade (Stb. 731/1968) Deze wet wordt behandeld in het PIVOT-rapport *Te land, ter zee en in de lucht; een institutioneel onderzoek naar taken en handelingen op het beleidsterrein operaties van het Ministerie van Defensie en voorgangers, 1945 -1993*, in voorbereiding.

² Voor handelingen met betrekking tot deze WAM-verzekeraars zie: *Toezicht verzekerd*,

De WAM heeft alleen betrekking op Nederlandse motorrijtuigen. Voor schade veroorzaakt door motorrijtuigen die in het buitenland verzekerd zijn bestaat een aparte regeling. Dit is geen overheidsregeling, maar een systeem gebaseerd op onderlinge afspraken van verzekeraars. Deze samenwerking vloeit voort uit VN-aanbeveling (no.5) van 25 januari 1949 van de subcommissie van het wegvervoer van het comité voor Binnenlands Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.³

In ieder land dat deelneemt aan de regeling zijn nationale Bureaus opgericht. Deze Bureaus reiken de zogenaamde 'groene kaart' uit aan de bij hen aangesloten verzekeringsmaatschappijen.⁴ Deze verzekeraars geven de groene kaart weer af wanneer iemand een verzekering met buitenlanddekking bij hen afsluit. Voor de verzekeringnemer werkt de kaart als een verzekeringsbewijs: hij kan met deze kaart in alle landen die op de kaart vermeld staan, aantonen dat hij verzekerd is volgens de in dat land geldende regels. Vandaar ook de officiële naam van de kaart: Internationaal Motorrijtuigenverzekeringsbewijs. In de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen zijn een aantal voorzieningen opgenomen die direct te maken hebben met dit systeem, meer specifiek met de plichten en bevoegdheden van het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars. In 1964 werd deze beroepsorganisatie van motorrijtuigverzekeraars door de Minister van Financiën erkend als het Nederlandse nationale Bureau. Sinds 1967 zijn alle Nederlandse WAM-verzekeraars verplicht lid van dit bureau. Op grond van artikel 6 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen is het Bureau verplicht schade in Nederland veroorzaakt door buitenlandse motorrijtuigen te vergoeden. Artikel 3.3 kent het Bureau recht van verhaal toe wanneer een Nederlandse schadeveroorzaker niet aan zijn verzekeringsplicht voldaan heeft.

Een belangrijke voorziening in de wet betreft de mogelijkheid van subsidiair verhaal op een fonds. Dit is het Waarborgfonds Motorverkeer. Tot 1989 viel dit Fonds in beheersmatig opzicht onder het Ministerie van Financiën. Het Fonds werd tot stichting verzelfstandigd per 1 juni 1989.⁵ Benadeelden kunnen een beroep doen op het Waarborgfonds Motorverkeer wanneer:

1. het schade veroorzakende motorrijtuig onbekend is gebleven;
2. onverzekerd blijkt te zijn;
3. gestolen is;
4. verzekerd is maar de verzekeraar niet tot betaling in staat is;
5. niet verzekerd is omdat de bezitter op grond van gewetensbezwaren van de verzekeringsplicht is vrijgesteld.⁶

Ook het Nederlandse Bureau der Motorrijtuigverzekeraars mag schade verhalen op het Waarborgfonds Motorverkeer wanneer de onverzekerde een erkend gemoedsbezwaarde is.⁷

Het Fonds wordt gefinancierd door jaarlijkse bijdragen van de WAM-verzekeraars en de Staat. Deze bijdrage wordt voor de Staat vastgesteld op basis van het aantal motorrijtuigen dat zij bezit; voor de verzekeraars telt het aantal motorrijtuigen dat door hen verzekerd wordt. Daarnaast ontvangt het Fonds de bedragen die door gemoedsbezwaarden worden betaald voor het verkrijgen van een vrijstelling. Deze laatste bijdragen worden als Fonds Middelen Gemoedsbezwaarden apart geadmistreerd. Tot 1989 waarborgde de Staat de verplichtingen van het Fonds. Sindsdien staan de verzekeraars en de Staat gezamenlijk garant, ieder naar verhouding van het aantal motorrijtuigen waarvoor zij aansprakelijk zijn.⁸ De Staat is zelf aansprakelijk voor schade die door die motorrijtuigen veroorzaakt worden. De afhandeling van eventuele schadeclaims valt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Financiën.

³ Een verwijzing naar deze aanbeveling is opgenomen in Richtlijn 72/166/EEG (PB EG L 103/1972), artikel 1.3

⁴ Ook het Bureau schadeafwikkeling geeft deze groene kaarten af.

⁵ Wet van 3 mei 1989 (*Stb.* 152), houdende regelen met betrekking tot de privatisering van het Waarborgfonds Motorverkeer. Bij KB van 17 mei 1989 (*Stb.* 174) inwerking getreden op 1 juni 1989

⁶ Jaarverslag van het Waarborgfonds Motorverkeer (Rijswijk 1995) p.5.

⁷ Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, artikel 25.2

⁸ Rapport Privatisering Waarborgfonds Motorverkeer, p.11; Schuurman & Jordens, nr.156: artikel 24 a1.

Reikwijdte BSD

Dit BSD wordt thans ter vaststelling aangeboden voor zover het handelingen betreft van de de volgende actoren voor de periode 1964-2000:

De **Minister van Financiën**, het betreft hierbij de handelingen van de actor:
de minister van Financiën.

De **Minister van Justitie**, het betreft hierbij de handelingen van de actor:
de minister van Justitie.

De **Minister van Verkeer en Waterstaat**, het betreft hierbij de handelingen van de actor:
de minister van Verkeer en Waterstaat.

Waarborgfonds Motorverkeer, het betreft hierbij de handelingen van de actoren:
Waarborgfonds Motorverkeer,
De Commissie van Toezicht op het Waarborgfonds Motorverkeer,
De Klachtencommissie Waarborgfonds Motorverkeer.

Totstandkoming van de ontwerp-selectielijst

Het BSD is gebaseerd op het institutioneel onderzoek dat bij het ministerie van Financiën en het Waarborgfonds Motorverkeer door drs. B.J. Abels, drs. G. Beks en drs. N. van Heezik werd verricht. Het concept-BSD werd in de maanden maart-april van het jaar 2001 samengesteld en vervolgens de betrokken zorgdragers voorgelegd.

De inhoud van RIO en BSD zijn, alsmede de voorgestelde waarderings, zijn beoordeeld door de volgende personen: de heer mr. F.J. Blees, directeur van het Waarborgfonds Motorverkeer, de heer A. Hoek, directiesecretaris bij het Waarborgfonds Motorverkeer, de heer mr. R. van Emden van het Ministerie van Financiën en de heer mr. H. van Heuvelen van de Directie Binnenlands Geldwezen bij het Ministerie van Financiën.

Op 21 februari 2001 werd aan het Koninklijk Nederlands Historisch Genootschap een materiedeskundige voor het BSD Waarborgfonds gevraagd. Hiertoe werd de heer drs. B. Gales aangewezen. Begin mei 2001 werd het RIO en het bijbehorende BSD aan hem opgestuurd met het verzoek het BSD te beoordelen en zijn commentaar uiterlijk op 1 september 2001 aan de vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris kenbaar te maken. Ondanks herhaalde verzoeken van de vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris en mevrouw drs. G. Van der Plaat van het KNHG heeft de heer Gales zijn opmerkingen betreffende het concept BSD nooit kenbaar gemaakt. Vervolgens werd in juli 2002 de heer drs. W. Terwisscha van Scheltinga en de heer mr. E. Pompen van het Verbond van Verzekeraars bereid gevonden als materiedeskundigen op te treden. Beiden hebben het BSD positief beoordeeld maar lieten reeds bij het eerste gesprek weten dat dé deskundigheid op dit beleidsterrein bij de heer mr. F.J. Blees, directeur van het Waarborgfonds Motorverkeer, berust. De vraag hierbij was of het procedureel juist is om degene die als beleidsdeskundige namens het Waarborgfonds Motorverkeer aan het driehoeksoverleg deelneemt, ook kan optreden als materiedeskundige en adviseur van de Algemene Rijksarchivaris. De vertegenwoordiger van de Algemene Rijksarchivaris heeft deze kwestie aan de secretaris van de Bijzondere Commissie voor de Archieven, mevrouw drs. M.C. Windhorst, voorgelegd. Na overleg met de voorzitter van deze commissie, mevrouw drs. A.H. Netiv, berichtte mevrouw Windhorst op 25 september 2002 dat de inbreng van de heer Blees tijdens het driehoeksoverleg voldoende zekerheid biedt dat rekening gehouden is met het cultureel/historisch erfgoed. Het is gelet op de inhoud van het beleidsterrein bijna vanzelfsprekend dat uitsluitend bij de betrokken instantie, in dit geval het Waarborgfonds Motorverkeer te Rijswijk, de deskundigheid ten aanzien van het beleidsterrein aanwezig is.

De deelname van de heer Blees aan het driehoeksoverleg en zijn bijdrage aan de waarderingen van het Waarborgfonds biedt derhalve voldoende zekerheid met betrekking tot het historisch belang.

Driehoeksoverleg

Aan het driehoeksoverleg werd door de volgende personen deelgenomen.

Beleidsdeskundigen

Namens de **minister van Financiën**: de heer mr. R. van Emden, de heer mr. M. van Heuvelen, mevrouw T. Gillissen;

Namens de **minister van Justitie**: mevrouw mr. I.M. Nathan-Kaarsemaker (Wetgevingsjurist Sector Privaatrecht);

Namens de **minister van Verkeer en Waterstaat**: de heer H. Kleefman (hoofd DIV bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer);

Namens het **Waarborgfonds Motorverkeer**: de heer mr. F.J. Blees (directeur Waarborgfonds) en de heer A. Hoek (Hoofd Beheer en ICT).

Deskundigen ten aanzien van het archiefbeheer

Namens de **Minister van Financiën**: de heer P.C.A. Lamboo en de heer G.F. Makadoero;

Namens de **Minister van Verkeer en Waterstaat**: mevrouw C.E.M. Strik-Zijlstra;

Namens de **Minister van Justitie**: de heer J.G.W. Gerse;

Namens het **Waarborgfonds Motorverkeer**: de heer drs. N. van Heezik.

Als vertegenwoordiger namens de Algemene Rijksarchivaris trad de heer drs. G. Beks op.

Het overleg over de concept-selectielijst werd schriftelijk afgedaan en vond plaats op in de periode mei 2001-augustus 2002.

Belangen ex art.2, sub c en d van het Archiefbesluit 1995

Archiefbescheiden als bestanddeel van het cultureel erfgoed

De selectiedoelstelling van de Rijksarchiefdienst stelt dat met de te bewaren gegevens een reconstructie van het handelen van de rijksoverheid op hoofdlijnen ten opzichte van haar omgeving mogelijk moet zijn, waardoor bronnen van de Nederlandse samenleving en cultuur veilig worden gesteld voor blijvende bewaring. Om de selectiedoelstelling te realiseren, zijn 9 selectiecriteria gebruikt om tot een waardering te komen.

Belangen van de te bewaren archiefbescheiden voor het historisch onderzoek

In het driehoeksoverleg heeft de vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris de belangen van het historisch onderzoek behartigd. Op verzoek van de vertegenwoordiger hebben ook de overige deelnemers hun gedachten te laten gaan over de vraag op welke wijze het belang van de bescheiden voor later historisch onderzoek in de selectielijst tot uiting zou moeten worden gebracht.

Belangen van de archiefbescheiden voor de recht- en bewijszoekende burger en voor overheidsorganen

Bij de handelingen die zijn gewaardeerd met een V (vernietiging op termijn), is de termijn vastgesteld met het oog op de belangen van de recht- en bewijszoekende burger en met het oog op het bedrijfsbelang. De beoordeling en vaststelling van de termijnen zijn gedaan door deskundigen van het departement van Justitie en het Waarborgfonds Motorverkeer. De vertegenwoordiger van de Rijksarchiefdienst heeft zich ervan vergewist dat zij gezien hun ervaring en functie inderdaad kunnen gelden als deskundigen op dit terrein.

Ingevolge artikel 5, onder e, van het Archiefbesluit 1995 kan neerslag van bepaalde, als te vernietigen gewaardeerde handelingen betreffende personen en/of gebeurtenissen van bijzonder cultureel of maatschappelijk belang, van vernietiging worden uitgezonderd.

Inhoudelijk verslag

Algemene opmerkingen n.a.v. het concept-BSD

De discussie bleef hoofdzakelijk beperkt tot een aanpassing van de formulering van enkele handelingen, aangezien deze in eerste instantie onduidelijk geformuleerd waren. Deze tekstuele aanpassingen zijn in het BSD doorgevoerd.

Handelingen 12, 13 en 19

Op verzoek van de beleidsdeskundigen van het Ministerie van Financiën zijn voor de handelingen 12, 13, en 19 de vernietigingstermijn aangepast, zodat deze gelijk is aan dezelfde handelingen die door de Minister van Verkeer en Waterstaat verricht worden.

Handeling 32

Op verzoek van het Waarborgfonds Motorverkeer werd de formulering van handeling 32 (Het vaststellen van de werkzaamheden van de directie van het Waarborgfonds Motorverkeer) gewijzigd. Deze wijziging heeft de instemming van de overige deelnemers aan het driehoeksoverleg.

Handeling 60

Deze handeling heeft betrekking op het erkennen van het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars. De heer Van Emden stelde voor om de neerslag die betrekking heeft op deze erkenning te bewaren. Dit voorstel is overgenomen in de concept-selectielijst; de waardering is derhalve gewijzigd in B1.

Het verslag is voorgelegd aan de bij het overleg betrokken personen. Deze hebben hun goedkeuring aan dit verslag gegeven