

**Verlag van het ingevolge artikel 5, sub d., j° 2 Archiefbesluit 1995, gevoerde driehoeksoverleg tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, het College van Beroep voor het bedrijfsleven en het Nationaal Archief met betrekking tot de selectielijst, zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Archiefbesluit 1995, van archiefbescheiden van de betrokken zorgdragers op het beleidsterrein goederenvervoer, over de periode vanaf 1945.**

Den Haag, januari 2007  
drs. M. van Kooten

**INLEIDING**

De voorliggende ontwerp-selectielijst is een selectielijst als bedoeld in artikel 2, lid 1 van het Archiefbesluit 1995 (Stb.1995/671). De lijst heeft de vorm van een Basisselectiedocument (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 = te vernietigen).

Het BSD fungeert als selectie-instrument voor de minister van Verkeer en Waterstaat, van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en het College van Beroep voor het bedrijfsleven op het beleidsterrein goederenvervoer voor de periode vanaf 1945.

Er hoeven na vaststelling van deze selectielijst geen andere selectie- en/of vernietigingslijsten te worden ingetrokken.

**BELEIDSTERREIN**

Het beleidsterrein goederenvervoer is in het RIO *Goed vervoerd* als volgt omschreven:

“Het beleidsterrein omvat dat deel van het totale goederenvervoer dat wordt behandeld door het Directoraat-Generaal van het Vervoer (DGV). Dit omvat het inland-vervoer van goederen. Hieronder vallen:

1. het vervoer over de weg
2. het vervoer per spoor
3. het vervoer over de binnenwateren
4. het vervoer per buisleiding

Tevens wordt aandacht besteed aan de overlappende deelterreinen integraal beleid, intermodaal vervoer en vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het beleidsterrein Zeevaart en maritieme zaken is reeds gepubliceerd in het rapport *De stuurlied aan wal*, het beleidsterrein luchtvaart in het rapport *Luchtvaart gebonden*. De infrastructuur en waterstaat komen aan bod in het rapport *Waterstaat*. “

**Reikwijdte van dit BSD**

Dit BSD wordt thans ter vaststelling aangeboden voor de volgende actoren:

**Actoren onder de zorg van de minister van Verkeer en Waterstaat**

- Minister van Verkeer en Waterstaat
- Adviescollege voor de Binnenvaart
- Adviescollege Regeling Telematicatoepassingen in het Goederenvervoer over weg, rail en water
- Adviescommissie Goederenvervoer
- Adviescommissie Sloopregeling binnenvaart
- Adviescommissie Stimulering Internationale Binnenvaart (Commissie Van Duursen)
- Adviescommissie Verkeer en Vervoer
- Beroepscommissie ex. art. 54 WAG
- Beroepscommissie ex. art. 55 WGB
- Bevrachtingscommissie ex. art. 3 beursreglement
- Centraal Advieslichaam Vervoer Gevaarlijke Stoffen
- College van Advies inzake de naleving van arbeidsvoorwaarden in het beroepsgoederenvervoer over de weg

- Commissie van Advies Geschiktheid Scheepsbevrachter
- Commissie Albeda
- Commissie Begeleiding Onderzoeken NS-Goederenvervoer
- Commissie Binnenscheepvaart
- Commissie Rubricering vergiftigde en bijtende stoffen
- Commissie Rubricering nieuwe gevaarlijke stoffen van de open klassen
- Commissie Rubricering voor de indeling van gevaarlijke stoffen
- Commissie van onafhankelijke deskundigen
- Commissie Vergunningen Beroepsgoederenvervoer (CVG)
- Commissie Vergunningen Wegverkeer
- Commissie Vervoervergunningen (CVV)
- Districts-Noteringscommissie
- Districtsadviescommissies voor het vervoer van goederen
- Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer
- Permanente Verpakkingscommissie
- Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegverkeer
- Raad voor Verkeer en Waterstaat
- Stichting Bureau Examens voor het Beroepsgoederenvervoer (SBE)
- Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)
- Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart
- Stichting Nederlandse Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)
- Tuchtcollege voor het Grensoverschrijdend Vervoer
- Vaste Commissie Goederenvervoer
- Voorlopige Raad voor het Vervoer

#### **Actoren onder de zorg van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap**

- Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

#### **Actoren onder de zorg van het College van Beroep voor het bedrijfsleven**

- College van Beroep voor Bedrijfsleven

#### **Totstandkoming BSD**

Het PIVOT-rapport nr. 85, *Goed vervoerd. Een institutioneel onderzoek op het beleidsterrein goederenvervoer, 1945-1996*, is in 1999 opgesteld door M. de Koning, N. Marcelis en A. Spijksma. In 2004 is het rapport geactualiseerd tot 2003 door mw. M. Doekes. Het geactualiseerde RIO vormt de grondslag voor dit basisselectiedocument. De reden voor de actualisatie was dat het rapport in 2004 nog steeds niet was vastgesteld. Inmiddels waren er op het beleidsterrein zoveel veranderingen opgetreden dat vaststelling van deze versie steeds minder zinvol werd. Tijdens de actualisatie zijn de handelingen 801 t/m 847 tot stand gekomen. Van het leeuwendeel hiervan is het Ministerie van VenW de actor, van een enkele het Ministerie van OCW. Het BSD is nog voor geen enkele actor eerder vastgesteld.

#### **Driehoeksoverleg**

Het driehoeksoverleg over de concept-selectielijst vond schriftelijk plaats in van november 2006 tot en met januari 2007.

#### **Deelnemers aan het driehoeksoverleg**

Aan het driehoeksverslag werd door de volgende personen deelgenomen:

*namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat*

Mw. M. Doekes, adviseur DIV a.i., SSO FB

Dhr. M. Zonneveld, adviseur DIV a.i., SSO FB.

*als vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris*

drs. M. van Kooten, medewerker Selectie en Acquisitie, Nationaal Archief

als vertegenwoordiger van de zorgdraggers

drs. R. van Abel, medewerker Project Wegwerken Archiefachterstanden (PWAA)

Voorts trad als adviseur van de vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris op de heer dr.ing. G.P.A Mom, als programmaleider transportgeschiedenis verbonden aan de Stichting Historie der Techniek van de Technische Universiteit Eindhoven.

**Tijdens het driehoeksoverleg is de volgende procedure gevolgd:**

De materiedeskundige, dhr. dr. ing. G.P.A. Mom, heeft op verzoek van de vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris medewerking verleend aan het uitvoeren van een Historisch Maatschappelijke Analyse (HMA). Deze HMA is uitgevoerd door middel van een interview aan de hand van een door het Nationaal Archief opgestelde vragenlijst. De uitkomst van genoemde analyse heeft geleid tot een toevoeging van een aantal handelingen in het BSD. Zie hierna onder "Consequenties HMA voor BSD" in het "Inhoudelijk verslag". De HMA is als bijlage bijgesloten bij dit verslag driehoeksoverleg.

**Belangen ex artikel 2, sub b en c Archiefbesluit 1995**

Tijdens het opstellen van het BSD en tijdens het gevoerde driehoeksoverleg is rekening gehouden met de in artikel 2, sub c van het Archiefbesluit 1995 genoemde waarde van de archiefbescheiden als bestanddeel van het cultureel erfgoed en het onder sub d. van hetzelfde besluit genoemde belang van de in de archiefbescheiden voorkomende gegevens voor overheidsorganen, voor recht- of bewijszoekenden en voor historisch onderzoek. Als uitgangspunt van het overleg gold de door de rijksarchiefdienst gehanteerde selectiedoelstelling, die inhoudt dat de belangrijkste bronnen van de Nederlandse samenleving en cultuur veilig worden gesteld voor blijvende bewaring. Met het te bewaren materiaal moet het mogelijk zijn om een reconstructie te maken van de hoofdlijnen van het handelen van de rijksoverheid ten opzichte van haar omgeving, maar ook van de belangrijkste historisch-maatschappelijke gebeurtenissen en ontwikkelingen, voor zo ver deze zijn te reconstrueren uit overheidsarchieven.

Om op basis van deze selectiedoelstelling tot een waardering van de handelingen te komen, worden zes selectiecriteria toegepast:

<b>Selectiecriteria</b>	
<i>Handelingen die gewaardeerd worden met <b>B</b>(ewaren)</i>	
<b>Algemeen selectie criterium</b>	<b>Toelichting</b>
<i>1. Handelingen die betrekking hebben op <b>voorbereiding en bepaling van beleid</b> op hoofdlijnen</i>	Hieronder wordt verstaan agendavorming, het analyseren van informatie, het formuleren van adviezen met het oog op toekomstig beleid, het ontwerpen van beleid of het plannen van dat beleid, alsmede het nemen van beslissingen over de inhoud van beleid en terugkoppeling van beleid. Dit omvat het kiezen en specificeren van de doeleinden en de instrumenten.
<i>2. Handelingen die betrekking hebben op <b>evaluatie van beleid</b> op hoofdlijnen</i>	Hieronder wordt verstaan het beschrijven en beoordelen van de inhoud, het proces of de effecten van beleid. Hieruit worden niet per se consequenties getrokken zoals bij terugkoppeling van beleid.

<b>Selectiecriteria</b>	
3. Handelingen die betrekking hebben op <b>verantwoording</b> van beleid op hoofdlijnen aan andere actoren	Hieronder valt tevens het uitbrengen van verslag over beleid op hoofdlijnen aan andere actoren of ter publicatie.
4. Handelingen die betrekking hebben op <b>(her)inrichting van organisaties</b> belast met beleid op hoofdlijnen	Hieronder wordt verstaan het instellen, wijzigen of opheffen van organen, organisaties of onderdelen daarvan.
5. Handelingen die bepalend zijn voor de wijze waarop <b>beleidsuitvoering</b> op hoofdlijnen plaatsvindt	Onder beleidsuitvoering wordt verstaan het toepassen van instrumenten om de gekozen doeleinden te bereiken.
6. Handelingen die betrekking hebben op <b>beleidsuitvoering</b> op hoofdlijnen en direct zijn gerelateerd aan of direct voortvloeien uit voor het Koninkrijk der Nederlanden bijzondere tijdsomstandigheden en incidenten	Bijvoorbeeld in het geval de ministeriële verantwoordelijkheid is opgeheven en/of wanneer er sprake is van oorlogstoestand, staat van beleg of toepassing van noodwetgeving.

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

Bij de handelingen die zijn gewaardeerd voor vernietiging op termijn, is de termijn vastgesteld met het oog op het belang van de archiefbescheiden voor overheidsorganen en voor de recht- en bewijszoekende burger. De beoordeling en vaststelling van de maximale termijnen zijn geschied door de deskundigen van de betrokken zorgdragers. De vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris heeft zich ervan vergewist dat zij gezien hun inbreng en functie inderdaad kunnen gelden als deskundigen.

*Belangen van de te bewaren archiefbescheiden voor het historisch onderzoek*

In het driehoeksoverleg heeft de vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris primair de belangen van het historisch onderzoek behartigd. Daarnaast hebben ook de overige deelnemers hun gedachten 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.

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**

### **Vervallen handelingen**

Het bleek dat er binnen het BSD een aantal handelingen waren die qua inhoud overeenkomstig waren met elkaar. Tijdens het overleg is dan ook besloten om de overeenkomstige hoogste nummers te laten vervallen.

## De HMA

### **Conclusies t.a.v. de selectie**

De onderstaande nummers voor de tekst correspondeert met de antwoorden op de vragen zoals die in de HMA zijn geformuleerd.

- 1) Wat betreft de genoemde internationalisering wordt er in het BSD voldoende aandacht geschonken aan de ontwikkelingen die de materiedeskundige noemt in het vraaggesprek. Alle verschillende vervoersmogelijkheden van goederen worden zowel op nationaal als internationaal niveau belicht. Dit geldt voor de invloed van Europese ontwikkelingen en het marktaandeel van Nederland in het Europese wegtransport. Genoemde regelingen komen ruimschoots aan de orde, zoals in handeling 25 (TIR als onderdeel van ECE). Bilateraal en multilateraal overleg komt in handeling 29 en 30 aan de orde.  
Het coördinatiedebat, waarbij de relatie tussen de verschillende modaliteiten besproken wordt, komt tot uiting in de ordening van het BSD, waarin per modaliteit de ontwikkeling behandeld wordt. Dit, vanwege het feit dat de liberalisering voor de verschillende vervoersmodaliteiten niet even ver ontwikkeld is. Het debat komt tot uiting in de zogenaamde WAG (Wet Autovervoer Goederen). Deze wet staat voor het bereiken van gezonde verhoudingen binnen de vervoerstaking en het verzekeren aan de betrokken vervoerstaking van de hem toekomende plaats binnen het gehele vervoerswezen. Deze wet wordt onder andere opgenomen in handeling 74 en 75.  
De stedelijke problematiek met betrekking tot de overlast in de steden komt in verschillende regelingen ter sprake, zoals de SELA-regeling die pleit voor schone en lawaaiarme vrachtauto's. Deze regeling valt onder het Convenant Milieumaatregelen Wegvervoer en tezamen vallen ze onder andere onder handeling 226.  
Het buisleidingvervoer omvat een apart onderdeel van het BSD, waarin de het beleid om de vervoerssoort in diverse handelingen uitgebreid aan bod komt (hoofdstuk 6). Dit geldt ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (hoofdstuk 8).
- 2) De gebeurtenissen die de materiedeskundige noemt komen grotendeels terug in het BSD, ofwel bij naam, ofwel als oorzaak voor de vorming van een bepaalde beleidsvorm. Een onderwerp dat regelmatig terugkomt op de maatschappelijke en politieke agenda is het stelsel van de Evenredige Vruchtverdeling. Dit onderwerp en het protest van de schippers op aanpassingen op dit beleid komt terug in algemene handelingen als 288, 289 en 290. Tevens is er een nieuwe handeling opgenomen in het BSD die hier specifiek op in gaat. Het betreft hier handeling 847, "het onderzoeken van conflicten/ arbeidsonrust op het beleidsterrein goederenvervoer. De bedreiging van het beurtvaartsysteem en de reactie hierop door schippers wordt behandeld in de nota Hoofdstuk 5 sociaal-economisch binnenvaartbeleid (1988). Er is geen specifieke handeling die hierover gaat, zodat er besloten is om handeling 845 toe te voegen aan het BSD. Deze handeling luidt "het voeren van (periodiek terugkerend) overleg met vertegenwoordigers uit de transportsector op het beleidsterrein goederenvervoer".
- 3) De invoering van de tachograaf valt onder de reguliere controle, het controle-apparaat van de RVI (Rijksverkeersinspectie). Bepalingen hierover zijn opgenomen in de selectielijst op het beleidsterrein voor wegverkeer vanaf 1951 (Min. V&W).  
De genoemde gebeurtenis betreffende het neerstorten van het El AL vliegtuig en de invloed hiervan op het goederenvervoer valt niet onder het betreffende beleidsterrein. Er wordt dan ook verwezen naar het BSD Burgerluchtvaart.  
Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt apart besproken in het BSD en valt derhalve onder meerdere handelingen.  
De controverse rond de aanleg van de Betuwelijn wordt onder andere besproken in handeling 823, 824 en 825, welke betrekking hebben op veiligheid en infrastructurele werken.
- 4) De door de materiedeskundige genoemde organisaties komen ruimschoots aan bod in het BSD, zoals de CEMT, ECE en NS. Voor de internationale organisaties kan er verwezen worden naar selectielijsten over in- en uitvoerregelingen en exportbevordering.

De stedelijke ontwikkeling en de rol van het wegverkeer hierin is geen hoofdzaak van het betreffende beleidsterrein. Ditzelfde geldt voor de rol die M. Le Cosquino de Bussy en Bert Beukers hebben gehad in het ontwerpen van het snelwegenwet.

De Rotterdamse havenlobby heeft betrekking op de Betuwelijn. Hierbij kan verwezen worden naar eerder genoemde handelingen.

Voor wat betreft de suggestie van de materiedeskundige om ter aanvulling op het RIO een deskundige op het gebied van ruimtelijke ordening te raadplegen geldt het voorstel om dit in de actualisatie mee te nemen, omdat voor dit BSD geldt dat een aanvulling niet noodzakelijk is.

### **Overige consequenties HMA voor BSD**

Naar aanleiding van het gesprek met de heer dr. ing. Mom, bleek verder dat hij de volgende zaken die gespeeld hebben op het gebied van het goederenvervoer van groot belang acht: het gezamenlijke optreden van de transportsector en de overheid, de schippersprotesten die geleid hebben tot een conflict tussen de schippers en de minister en informatie over chloortreinen en de Betuwelijn.

Dit heeft geleid tot de toevoeging van de volgende handelingen aan het BSD, waarin dit materiaal als neerslag te vinden zal zijn:

Handeling 845: *Het voeren van (periodiek terugkerend) overleg met vertegenwoordigers uit de transportsector op het beleidsterrein goederenvervoer.*

Handeling 847: *Het onderzoeken van conflicten/ arbeidsonrust op het beleidsterrein goederenvervoer*

Deze handelingen zijn allen met B5 gewaardeerd.

### VERSLAG PER HANDELING

Handeling 7: *Het voorbereiden, vaststellen en uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het terrein van het goederenvervoer.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling te waarderen met V, waarbij alleen het eindproduct bewaard zal worden. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 8: *Het voorbereiden van intern (wetenschappelijk) onderzoek en het vaststellen van onderzoeksrapporten inzake het goederenvervoer.*

Handeling 9: *Het voorbereiden en begeleiden van extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het goederenvervoer.*

Het Nationaal Archief stelt voor deze handelingen een B-waardering voor het eindproduct te geven en de overige neerslag een V-waardering, omdat alleen de uitkomsten van het onderzoek van belang zijn. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 29: *Het coördineren van bilaterale en multilaterale betrekkingen op het gebied van het goederenvervoer.*

Het Nationaal Archief stelt voor deze handeling te waarderen met B5. Deze neerslag kan interessant materiaal bevatten betreffende het internationale beleid en de ontwikkeling. Daarnaast hecht de materiedeskundige groot belang aan de internationalisering van het goederenvervoer, en noemt het één van de belangrijkste ontwikkelingen op het beleidsterrein. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 40: *Het leveren van bijdragen voor de promotie van Nederland als transport- en distributieland.*

Het Nationaal Archief stelt voor deze handeling met V te waarderen. De promotie wordt vooral door andere partijen dan de overheid gedaan, waardoor de neerslag niet van belang is voor het handelen op hoofdlijnen. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 43: *Het voorbereiden en coördineren van internationale projecten op het gebied van het vervoer van goederen.*

Het Nationaal Archief stelt voor deze handeling met B5 te waarderen. Nederland speelt een belangrijke rol binnen het internationale goederenvervoer. Mede dankzij de gunstige geografische positie en een concurrerende transportsector heeft Nederland zich weten te ontwikkelen tot het distributieland van Europa en speelt het bedrijfsleven ook daarbuiten een belangrijke rol. Het nationale beleid is er op gericht de internationale concurrentiepositie van deze sector te stimuleren.

Ook bij deze handeling kan verwezen worden naar de expertise van de materiedeskundige die een groot belang hecht aan de 'verovering van Europa' door het Nederlandse goederenvervoer. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 123: *Het bij ministeriële regeling al dan niet erkennen van een vakdiploma, dat dient ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid voor binnenlands of grensoverschrijdend beroepsvervoer.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling met V te waarderen, omdat de erkenning van een vakdiploma weinig informatief is voor de reconstructie van de hoofdlijnen van het handelen betreffende goederenvervoer over de weg. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 190: *Het op grond van de Wet en het Besluit goederenvervoer over de weg bij ministeriële regeling vaststellen van nadere regels met betrekking tot de taken en de organisatie van de NIWO en de SIEV.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling een V-waardering te geven, omdat de vaststelling van nadere regels geen relevante informatie toevoegt over de taken en organisatie van de NIWO en de SIEV. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 290: *Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van beleid op het gebied van verkeer en vervoer, in het bijzonder vervoer van goederen met binnenvaartschepen, waar de minister van Verkeer en Waterstaat niet eerst verantwoordelijk voor is.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling met B1 te waarderen, omdat het neerslag betreft die een bijdrage levert aan de totstandkoming van beleid. De totstandkoming van het beleid ten aanzien van (de bescherming van) het vervoer per binnenvaartschip vormt een onderdeel van de discussie rondom het coördinatiedebat, waarin de binnenvaart, als aparte vervoersmodaliteit, een belangrijke rol speelt. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 368: *Het geven van regels omtrent de verstrekking van gegevens betreffende het vervoer door houders van een vergunning en van een inschrijving.*

Het Nationaal Archief stelt voor deze handeling een V-waardering te geven, omdat de belangrijke regels vallen onder de neerslag van een andere handeling (handeling 299). De regels in deze handeling zijn niet van invloed op de hoofdlijnen op het gebied van het goederenvervoer. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 395: *Het al dan niet opnemen in het register/systeem van een binnenschip, dat voor het verrichten van ongeregeld vervoer wordt aangeboden, het geven van een hoger volgnummer van opneming (tot 1981) dan wel het doorhalen van een opneming.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling een V-waardering te geven, omdat de neerslag onder deze handeling niet van belang is om een reconstructie van het handelen op hoofdlijnen te kunnen maken. De waardering van de handeling wordt gewijzigd in V 5 jaar. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 414: *Het aanwijzen van soorten vervoer, welke van de verplichting tot aanmelding van gegevens ter openbare aankondiging zijn uitgesloten zijn.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze waardering met V te waarderen. De neerslag onder deze handeling betreft een uitwerking van een wet die slechts een korte tijd van kracht is geweest. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 455: *Het instellen van een commissie van advies, die adviseert inzake de noodzaak van capaciteitsbeperking.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling met B4 te waarderen. De instelling van een nieuwe commissie duidt op mogelijke wijzigingen in het overheidshandelen. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 472: *Het verstrekken van informatie aan de Europese Commissie over de ontwikkeling van de lopende slooptactie.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling met B3 te waarderen, omdat de handeling de informatieverstrekking aan de Europese Commissie betreft. De informatie die Nederland verstrekt, als belangrijke speler op het gebied van het goederenvervoer, kan van invloed zijn geweest op Europese regelgeving. Mede dankzij de gunstige geografische positie en een concurrerende transportsector heeft Nederland zich weten te ontwikkelen tot het distributieland van Europa en speelt het bedrijfsleven ook daarbuiten een belangrijke rol. Het nationale beleid is erop gericht de internationale concurrentiepositie van deze sector te stimuleren. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is daarom internationaal gezien zeer actief binnen de verschillende internationale organisaties. Ook de materiedeskundige verwijst in het interview naar de grote rol die Nederland speelt op het gebied van het goederenvervoer. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 480: *Het beoordelen en beslissen over aanvragen voor bijdragen uit het Infrastructuurfonds ten behoeve van vaarwegaansluitingen op/naar bedrijfs- of haventerreinen.*

Handeling 481: *Het betaalbaar stellen en uitoefenen van (financieel) toezicht op de besteding van de rijksbijdragen ten behoeve van vaarwegaansluitingen.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handelingen te waarderen met B5, omdat de neerslag onder deze handelingen interessant kan zijn voor onderzoekers. De overheid ondersteunt de initiatieven vanuit het bedrijfsleven betreffende de aanleg of aanpassing van infra- en suprastructuur, omdat een goede infrastructuur de doorstroom van de hoeveelheid goederen vergroot. Tevens verwijst de materiedeskundige naar het belang van de inrichting van Nederland binnen de ontwikkelingen op het gebied van het goederenvervoer. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 483: *Het (mede-)subsidiëren en ondersteunen van voorlichtingsprojecten ter stimulering van de binnenvaart.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling te waarderen met V. De overheid levert alleen een bijdrage aan de projecten, waardoor de neerslag geen hoofdlijn van het handelen vormt. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 592: *Het voorbereiden van een Koninklijk Besluit, waarin het openbaar belang wordt erkend van buisleidingen waarvoor concessie is aangevraagd.*

Handeling 595: *Het op grond van de Belemmeringenwet Verordeningen voorbereiden van een Koninklijk Besluit, waarbij de Staten of Gedeputeerde Staten medewerking aan de uitvoering of instandhouding van buisleidingen wordt opgelegd.*

Het Nationaal Archief stelt een B1-waardering voor. Het vervoer per buisleiding is een belangrijke nieuwe wijze van goederenvervoer, die een aantal voordelen biedt ten opzichte van de traditionele manieren van goederenvervoer. De neerslag van het Koninklijk Besluit geeft informatie over de introductie van de wijze van goederenvervoer. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 598: *Het realiseren van infrastructurele voorzieningen ten behoeve van de aanleg van buisleidingen.*

Het Nationaal Archief stelt voor om aan deze handeling een B5-waardering toe te kennen, omdat de neerslag onder deze handeling informatie geeft over projecten als de aanleg, en de voordelen, van de buisleidingenstraat tussen Rotterdam en Antwerpen. In de HMA verwijst de materiedeskundige tevens naar het belang van ontwikkelingen binnen de infrastructuur en het de aanleg hiervan voor het vervoer van olie en gas. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 614: *Het formuleren van beleidsmaatregelen gericht op (stimuleren van) intermodaal vervoer.*

Het Nationaal Archief stelt voor om hier een B1-waardering aan toe te kennen, wegens het belang en de complexiteit van het gebruik van meerdere modaliteiten. Tevens is het van belang vanuit het gezichtspunt van stimulering van (regionale) werkgelegenheid en gebruik van (geavanceerde) technologie. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 615: *Het participeren in overleg met vertegenwoordigers van overheid en/of bedrijfsleven over intermodaal vervoer.*



Het Nationaal Archief stelt voor om hier een B1-waardering aan toe te kennen. Het overleg over deze modaliteit kan gevolgen hebben op het beleid op het gebied van het goederenvervoer, maar ook op de economie. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 622: *Het voorbereiden en (doen) uitvoeren van programma's en projecten voor onderzoek en ontwikkeling van innovatieve technologie ten behoeve van intermodaal vervoer.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling te waarderen met B5. Het resultaat van het onderzoek is van invloed op het handelen over intermodaal vervoer. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 629: *Het organiseren van congressen, symposia, e.d. betreffende intermodaal vervoer.*

Handeling 632: *Het (doen) uitvoeren van promotie- en voorlichtingsactiviteiten ten behoeve van intermodaal vervoer.*

Handeling 636: *Het voorbereiden, vaststellen en uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen.*

Het Nationaal Archief stelt voor om al deze handelingen met een B te waarderen voor het eindproduct en een V voor alle overige neerslag. Door middel van stimulerings- en ontwikkelingsmaatregelen probeert de overheid de doelstellingen van het uitgestippelde beleid te realiseren.

Stimuleringsmaatregelen zien we als 'het geven van positieve prikkels ter beïnvloeding van het gedrag van de betrokkenen'. Dit gebeurt via financiële instrumenten in de vorm van subsidies of bijdragen in de kosten, dan wel via het geven van voorlichting.

De neerslag onder het eindproduct kan interessant materiaal opleveren voor onderzoekers. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 673: *Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de vergaderingen in ad hoc groepen, ingesteld door de werkgroep gevaarlijke stoffen.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling met een B1 te waarderen, omdat het hierbij gaat om een voorbereiding op de totstandkoming van besluiten. Hierbij is uniformiteit en deregulering van voorschriften van groot belang. Voor iedere wijze van vervoer moeten indien mogelijk gelijke voorschriften gelden, anders kan het leiden tot een gecompliceerde en ondoorzichtige regelgeving en bureaucratie. De neerslag bevat belangrijke informatie voor wat betreft het overheidshandelen. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 651: *Het rubriceren van nieuwe gevaarlijke en bijtende stoffen.*

Handeling 652: *Het zich mede doen uitspreken over de wijze van verpakking en over het vervoer in tanks van de door haar gerubriceerde stoffen indien en voor zover naar haar oordeel daartoe in verband met speciale eigenschappen van die stoffen aanleiding bestaat.*

Handeling 682: *Het door middel van bijzondere bilaterale of multilaterale akkoorden onder voorwaarden toelaten van internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen.*

Handeling 668: *Het voeren van overleg over beleidsaangelegenheden met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.*

Handeling 721: *Het in bijzondere gevallen verbieden een schip te gebruiken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarvan het certificaat van goedkeuring is afgegeven door de bevoegde autoriteit van een ander land.*

Handeling 745: *Het na overleg met provinciaal bestuur vaststellen van een bij die provincie of een waterschap in beheer zijnd wegennet ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat aansluit op het landelijke net, indien provinciale staten niet voldoen aan deze verplichting.*

Het Nationaal Archief stelt voor om de handelingen te waarderen met een B5 vanwege het gevoelige onderwerp en het grote maatschappelijke belang ervan. De neerslag onder deze handelingen verschaft tevens informatie die voor historisch onderzoek van belang kan zijn. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 739: *Het analyseren van voorvallen en ongevallen.*

Het Nationaal Archief stelt voor om de handeling te waarderen met B3. De neerslag kan interessant zijn voor onderzoek op het gebied van het goederenvervoer en het mogelijkerevoorkomen van voorvallen en ongevallen in de toekomst. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 804: *Het mede opzetten, financieren en evalueren van experimenten ter stimulering van nieuwe voorzieningen.*

Gezien het belang van innovatie in het goederenvervoer stelt het Nationaal Archief voor om deze handeling te waarderen met B5. Door middel van dergelijke projecten probeert de overheid de doelstellingen van het beleid te bewerkstelligen. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 810: *Het voeren van geregeld algemeen overleg met het IPO, de VNG, de Unie van Waterschappen en andere overheden.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling te waarderen met B5 voor de verslagen en V voor alle overige neerslag. De verslagen kunnen relevant zijn bij de reconstructie van de voorbereidingen bij de totstandkoming van een nieuw beleid of een nieuwe regelgeving. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 830: *Het beoordelen van mededelingen van omstandigheden zoals bedoeld in het Scheepvaartreglement territoriale zee of het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.*

Het Nationaal Archief stelt voor om de handeling te waarderen met B2. Het betreft hier bijvoorbeeld de omstandigheid wanneer een schip is gezonken, het schip stoffen heeft verloren of wanneer een schip in een situatie is gekomen waarin er zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan. Deze informatie kan van belang zijn voor (historisch) onderzoek. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 841: *Het toezicht houden op de naleving van wettelijke voorschriften.*

Het Nationaal Archief stelt voor om de handeling te waarderen met B5 voor calamiteiten, omdat de neerslag onder deze handeling interessante informatie voor historisch onderzoek kan bevatten. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 242: *Het adviseren van de minister inzake een beroep ingediend tegen een beschikking van de Voorzitter van de CVG/CVV, de Rijks(hoofd) inspecteur, of een instantie waaraan bevoegdheden van de Voorzitter CVG/CVV of de Rijks(hoofd-)inspecteur zijn overgedragen (SIEV).*

Het Nationaal Archief stelt voor om de handeling te waarderen met B1, waarbij alleen het advies aan de minister wordt bewaard en alle overige neerslag wordt gewaardeerd met V. Op basis van het advies neemt de minister een gemotiveerde beslissing; na de beroepscommissie, bij amvb in te stellen, gehoord te hebben. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 496: *Het adviseren van de minister inzake een beroep ingediend tegen een beschikking van de Voorzitter van de CVG/CVV, de Rijksinspecteur, of een instantie waaraan bevoegdheden van de CVG/CVV zijn overgedragen, dan wel tegen een beslissing tot ontheffing van het bestuur van een schippersbeurs.*

Het Nationaal Archief stelt voor deze handeling een B1 waardering toe te kennen, omdat de minister op basis van deze informatie een beslissing neemt en zodoende gezien kan worden als een manier waarop het beleid gevormd wordt. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 536: *Het formuleren van een aantal onderzoeksopdrachten, en het voorbereiden en begeleiden van een aantal onderzoeken inzake NS-goederenvervoer.*

Het Nationaal Archief stelt voor de handeling een B-waardering toe te kennen aan de onderzoeksopdrachten en de eindrapporten en de overige neerslag te waarderen met een V. De onderzoeken zijn van belang, omdat deze een belangrijke rol hebben gespeeld bij de beleidsbepaling begin jaren '80. Tevens noemt de materiedeskundige de grote rol die diverse directeuren van de NS hebben gespeeld in de totstandkoming van het beleid op het gebied van het goederenvervoer. Dit kan in de onderzoeken ter sprake zijn gekomen. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 152: *Het nader uitwerken van het te voeren beleid met betrekking tot het verlenen van vergunningen.*

Het Nationaal Archief stelt voor om de rapporten onder deze handeling met B5 te waarderen, en de overige neerslag met V. De rapporten vormen de belangrijkste neerslag binnen het vergunningenbeleid. De materiedeskundige beschouwt de discussies over de vraag of het

vrachtverkeer over de weg aan een vergunningstelsel moest worden onderworpen, als een belangrijk onderdeel van het coördinatiedebat. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Paragraaf 6.1.35: *Actor: Vaste Commissie Goederenvervoer*

Handeling 34: *Het voorbereiden van adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van het vervoer van goederen.*

handeling 287b: *Het adviseren omtrent het gemeenschappelijk (EU-) beleid inzake het goederenvervoer over de weg.*

Handeling 530b: *Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) beleid inzake het goederenvervoer over de binnenwateren.*

Handeling 583b: *Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) spoorwegbeleid.*

Handeling 617b: *Het adviseren over beleidsaangelegenheden, voor zover deze betrekking hebben op het deel terrein intermodaal vervoer.*

Handeling 667: *Het voorbereiden van adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen.*

Het Nationaal Archief stelt voor om alle handelingen die onder deze paragraaf vallen te waarderen met B1. Al deze handelingen betreffen de voorbereiding van het beleid en advisering aan de vaste commissie goederenvervoer. Gezien de gevolgen die deze adviezen hebben zijn zij van belang voor het beleid op hoofdlijnen. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 283: *Het deelnemen aan onderhandelingen in het kader van bilaterale verdragen, dan wel ter afsluiting van bilaterale verdragen.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handeling met B1 te waarderen vanwege de internationale rol van Nederland en het beleid dat via de onderhandelingen in deze handeling gemaakt wordt. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Handeling 244: *Het beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WAG genomen beschikking of uitspraak van het Tuchtcollege.*

Handeling 248: *Het beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de Wgw genomen beschikking.*

Handeling 499: *Het beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WGB genomen beschikking.*

Handeling 504: *Het beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WSSB, Wvb of TWNZ genomen beschikking.*

Het Nationaal Archief stelt voor om deze handelingen met B5 te waarderen. Het College van Beroep voor het Bedrijfsleven is als enige beroepsinstantie aangewezen tegen beschikkingen, onder andere op grond van de WAG genomen, van de minister van V&W, (de Voorzitter van) de CVV/CVG, de Rijks(hoofd)inspecteur, de NIWO en de SIEV. Het driehoeksoverleg gaat akkoord.

Over de waardering van de overige handelingen waren alle betrokken partijen het eens.

Het verslag is in januari 2007 ter goedkeuring voorgelegd aan de deelnemers van het driehoeksoverleg. Allen hebben zich akkoord verklaard met het voorgelegde verslag.

## **Bijlage:**

### **Historisch-maatschappelijke Analyse**

#### *Beleidsterrein:*

Goederenvervoer 1945-2003

#### *Deskundige*

Dr. ing. G.P.A. Mom, programmaleider mobiliteitsgeschiedenis, Stichting Historie der Techniek, Technische Universiteit Eindhoven.

#### *Werkwijze:*

Voorafgaand aan het gesprek zijn Dhr. Mom de inleiding, het actorenoverzicht en het historisch overzicht uit het RIO 'Goed vervoerd' toegezonden.

#### *Datum*

Op 26 april 2006 heeft een medewerker, drs. B. van Kester, van het Nationaal Archief met de heer Mom aan de hand van het vragenformulier HMA gesproken over het beleidsterrein Goederenvervoer. Het gesprek is verwerkt tot onderstaand verslag.

## **Verslag**

### *Algemene opmerkingen:*

De heer Mom is van mening dat het institutioneel onderzoek zeer grondig is uitgevoerd. Het geeft een prima overzicht van de ontwikkelingen op het beleidsterrein in de beschreven periode, met name op het gebied van wet- en regelgeving van de landelijke overheid. De heer Mom vindt dat de activiteiten van provinciale overheid weinig aandacht krijgen, maar erkent dat dit gezien de aard van het rapport te begrijpen is.

1) *Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan op het beleidsterrein, en wat is het belang daarvan?*

- **Internationalisering.**

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen op het beleidsterrein was de internationalisering, de 'verovering van Europa' door de Nederlandse transportsector. Eerst vond dat plaats op het gebied van het vervoer per trein, later ook bij het vrachtvervoer over de weg en de binnenvaart.

Vanaf 1949 werden in het kader van de TIR-regeling (Transport Internationale des Marchandises par Route) afspraken gemaakt over het goederenvervoer tussen landen in Europa. Tot in de jaren '80 onderhandelde Nederland in het kader van deze regeling bilateraal met andere Europese landen over contingenten. Het NIWO (zie vraag 4) speelde hierbij een belangrijke rol.

Europese ontwikkelingen waren zeer belangrijk op het beleidsterrein. Anders dan wanneer het ging om de binnenlandse markt was de Nederlandse overheid in Europa voorstander van liberalisering. Veel (grote) landen wilden doorgaan met het contingenteringssysteem om hun spoorwegen te beschermen, maar Nederland was hier fel tegen, omdat het hoopte in een vrije markt een groter marktaandeel in het wegverkeer te kunnen realiseren. De Nederlandse overheid was succesvol in haar streven naar liberalisering en mede daardoor was en is het Nederlandse marktaandeel in het Europese wegtransport zeer groot. Het feit dat de het bedrijfsleven (transportsector en havenlobby) en de overheid gezamenlijk optraden was hierbij erg belangrijk.

- **Coördinatie-debat: relatie tussen de verschillende modaliteiten**

De vraag die vanaf de jaren '20 in dit debat centraal stond: Moet het vervoer per trein en binnenvaartschip beschermd worden tegen de concurrentie van het vervoer over de weg? Dit uitte zich bijvoorbeeld in discussies over de vraag of het vrachtverkeer over de weg aan een vergunningstelsel moest worden onderworpen.

Aanvankelijk keek de overheid met wantrouwen naar het vrachtvervoer, omdat ze de spoorwegen en de binnenvaart dreigden weg te concurreren. De overheid zag dit nog eens als

extra zorgelijk aangezien zij een belang had in de spoorwegen. In de jaren '70 vond een omslag in het denken plaats. Het besef drong door dat milieu, duurzaamheid en veiligheid belangrijk zijn. De overheid kreeg hiermee nieuwe argumenten in handen om het (vracht)verkeer over de weg te ontmoedigen.

Als onderdeel van het coördinatiedebat was er discussie over de relatie tussen beroepsvervoer en eigen vervoer. Vrachtwagens van bedrijven als Philips reden vaak leeg naar of van hun bestemming. Die ruimte wilden de bedrijven opvullen, maar dit 'eigen vervoer' zorgde voor concurrentie met het beroepsvervoer. Na de Tweede Wereldoorlog is hier een vergunningstelsel voor in het leven geroepen.

Het coördinatiedebat speelde al voor de Tweede Wereldoorlog, maar beleefde zijn hoogtepunt in de periode direct na de Tweede Wereldoorlog tot ongeveer 1960. De discussie loopt eigenlijk tot op heden door.

Overigens speelde ook de bestelwagen een rol in dit debat. Vooral in de steden hadden bestelwagens een groot aandeel in het goederenvervoer. Meestal was dit eigen vervoer. In het RIO wordt de relatie beroepsvervoer – eigen vervoer nauwelijks besproken.

- **Debat over de inrichting van Nederland**  
Na de Tweede Wereldoorlog ontstond een debat over de inrichting van Nederland. Bij Rijkswaterstaat wilde men de ruimte geven aan de techniek, de wegen enzovoort. De planners (bij VROM en voorlopers) vonden dat niet alles volgebouwd moest worden, dat er ruimte open moest blijven. Over wie de 'winnaar' is geworden van dit debat lopen de meningen binnen de wetenschappelijke wereld uiteen. De heer Mom is van mening dat de technocraten van Rijkswaterstaat de discussie in hun voordeel hebben beslecht.  
  
Ook tussen V&W en EZ is al sinds lange tijd strijd. EZ is vaak voorstander van overheidssteun aan noodlijdende bedrijven, V&W veel minder.
- **Stedelijke problematiek**  
De heer Mom geeft aan dat de aandacht in het RIO voor stedelijke problematiek beperkt is. Vrachtverkeer is verantwoordelijk voor een groot deel van de overlast in steden. De overlast leidde vanaf de jaren '60 tot veel protesten.
- **Amerikanisering**  
Na de Tweede Wereldoorlog deden verkeerskundige concepten uit de Verenigde Staten opgang. De auto kreeg volgens deze ideeën absolute voorrang boven andere vormen van vervoer. Via de wetenschap (o.a. Prof. Volmuller, zie vraag 3) drongen deze concepten bij het ambtenarenapparaat binnen.

#### *Spoorvervoer*

Bestelauto en vrachtwagen breidden na de oorlog hun aandeel in het regionale vervoer verder uit, ten koste van de trein. Dat leidde in 1968 tot het afstoten van het stukgoedvervoer door NS aan Van Gend & Loos. De sluiting van de mijnen maakte een einde aan het vervoer van kolen door de Spoorwegen.

#### *Buisleidingvervoer*

Het buisleidingvervoer is belangrijk voor het transport van olie en gas. De aanleg is ter hand genomen door de oliemaatschappijen en de NAVO. De heer Mom geeft aan dat dit niet zijn specialisme is.

#### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen weet de heer Mom geen incidenten te noemen met grote maatschappelijke impact, maar hij geeft aan dat dit niet zijn specialisme is.

2) *Welke gebeurtenissen / incidenten hebben plaatsgevonden, en in hoeverre zijn deze van belang geweest voor het beleidsterrein (en eventueel aanverwante beleidsterreinen)?*

- In de jaren '60 / '70 protesteerden beurtschippers tegen concurrentie van eigen vervoerders op het water. De overheid had hier eigenlijk geen antwoord op.
- Ook in 1988 was bedreiging van het beurtvaartsysteem aanleiding voor acties van de schippers. Het besluit om het bedrijf Granaria toe te staan grote hoeveelheden veevoedergrondstoffen buiten de schippersbeurs om te vervoeren leidde tot blokkades en hevige gevechten tussen schippers en politie. Minister Smit-Kroes trok de vergunning vervolgens in.
- In 1974 leidde de invoering van de tachograaf tot chauffeursprotesten en blokkades.
- Het neerstorten van een El Al-vliegtuig in de Amsterdamse Bijlmermeer gaf een impuls aan de discussie over negatieve effecten van Schiphol, zoals veiligheid, geluidsbelasting en uitstoot van vervuilende stoffen. De vraag drong zich op of Nederland wel de ambitie moest hebben een 'hub' (doorvoerstation) te zijn.
- Treinramp in Havelte (1980)
- Protest tegen chloortreinen. Door uitbreiding van steden kwamen spoorwegen steeds meer binnen de bebouwde kom te liggen. Tegen het vervoer van gevaarlijke stoffen kwam steeds meer protest.
- De controverse rond de aanleg van de Betuwelijn

3) *Welke individuen / groepen zijn van belang geweest op het beleidsterrein (en eventueel aanverwante beleidsterreinen) en waarom?*

- De lobby van DAF was eind jaren '40 zo sterk, dat de overheid besloot dat in het kader van het Marshallplan uitsluitend vrachtwagens ingevoerd mochten worden in gewichtsklassen die niet door DAF geproduceerd werden. De transportsector had echter liever Amerikaanse trucks. Het belang van DAF was dus niet gelijk aan dat van de vervoerders, maar de overheid volgde de wensen van DAF.
- Diverse directeuren van de Nederlandse Spoorwegen hadden veel invloed op het overheidsbeleid. Mede daardoor was het beleid zeer gunstig voor de Spoorwegen.
- De ideeën van Prof. Volmuller (TU Delft) en verkeersdeskundige Goudappel, beiden verkeerskundigen, hebben vooral in jaren '60, '70 en '80 invloed gehad op de rol van het wegverkeer bij stedelijke ontwikkeling. Personenvervoer kreeg hierbij overigens wel meer aandacht dan goederenvervoer. Volmuller stelde dat automobilisten niet overstappen naar de trein, ook niet als je de trein aantrekkelijker maakt. Volgens Volmuller gold voor het goederenvervoer hetzelfde. De bevrachters kozen voor de vrijheid van de weg en vonden dat monopolist NS ongunstige voorwaarden stelde. Dat deze ondernemers zouden overstappen naar vervoer per spoor achtte hij dan ook onwaarschijnlijk. Ondanks kritiek van wetenschappers en ambtenaren bleven regering en parlement voorstander van investeringen in vervoer per spoor. Andere standpunten waren volgens de heer Mom politiek niet opportuun.
- M. Le Cosquino de Bussy, ingenieur in dienst van Rijkswaterstaat, ontwierp het snelwegennet van Nederland volgens Amerikaanse principes.
- Zijn opvolger Bert Beukers was, net als zijn voorganger geïnspireerd door Amerikaanse ideeën.
- CEMT: De Europese transportministers, verenigd in CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transport), hebben in belangrijke mate het Europese transportbeleid bepaald
- ECE: de Economic Commission for Europe van de VN stelde verschillende normen en standaarden vast en had daarmee een belangrijke invloed op het Europese transportbeleid.
- de Rotterdamse havenlobby heeft grote invloed gehad op het Nederlandse en Europese transportbeleid.
- Het actiewezen dat vanaf eind jaren '60, begin jaren '70 met name in de steden opkwam, protesteerde onder andere tegen verkeersoverlast in de steden. Studenten van de TU Eindhoven presenteerden bijvoorbeeld alternatieven voor nieuwe wegenbouwprojecten.

4) *Welke organisaties zijn van belang geweest op het beleidsterrein (en eventueel aanverwante beleidsterreinen) en waarom?*

- NOB (Nederlandsche (vanaf 1948 Nationale) Organisatie Beroepsgoederenvervoer Wegtransport). Dit was een krachtige lobbygroep, opgericht door de heer Spat. De NOB slaagde erin haar leden, vaak eigenaren van eenmansbedrijfjes, van stakingen en blokkades af te houden. Samen met de overheid heeft de NOB de sector gedisciplineerd.
- EVO (Eigen Vervoerders Organisatie)
- schippersvereniging Schuttevaer
- de Nederlandse Spoorwegen
- Rijkswaterstaat. Politieke problemen probeerden zij met techniek op te lossen.
- Stichting Natuur & Milieu, een van de milieuorganisatie die vooral na de energiecrises invloed kreeg. Nog niet goed is uitgezocht hoeveel invloed natuur- en milieuorganisaties daadwerkelijk op het beleid hadden.
- Het NIWO (Stichting Nationale (voorheen Nederlandsche) Internationale Wegvervoer Organisatie) speelde bij de TIR-regeling tot het einde van de jaren '80 een belangrijke rol, maar komt slechts beperkt aan de orde in het RIO. Overheid en bedrijfsleven waren vertegenwoordigd in het NIWO. Later volgden ook de vakbonden. Het NIWO hield zich onder andere bezig met de verlening van vergunningen voor binnenlands en internationaal transport. Voor de verlening van vergunningen voor grensoverschrijdend vervoer werkte het NIWO samen met de TIR-organisatie in Genève. De organisatie is ontstaan vanuit de corporatistische gedachte die al voor de Tweede Wereldoorlog leefde en in tal van sectoren tot samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven heeft geleid. Het NIWO heeft bijgedragen aan de disciplineren van de wegtransportsector.

5) *In hoeverre mag verwacht worden dat de informatie met betrekking tot de op grond van bovenvermelde vragen als belangrijk te kwalificeren onderwerpen alleen kan worden aangetroffen in de overheidsarchieven m.b.t. het beleidsterrein of dat deze wellicht ook elders te vinden is?*

De heer Mom noemt de volgende archieven:

- NIWO-archief
- NS-archief (overgebracht naar het Utrechts Archief)
- Wellicht het archief van schippersvereniging Schuttevaer
- Indien er archieven bestaan van de Commissie Vergunningen Goederenvervoer (CVG) en de Commissie Vergunningen Wegvervoer (CVW) zijn deze zeker interessant. Inzicht in het vergunningenbeleid is volgens de heer Mom namelijk van groot belang.

6) *In hoeverre is het noodzakelijk om nog andere deskundigen over deelaspecten van het beleidsterrein te raadplegen en wie zou daar het beste voor benaderd kunnen worden?*

De heer Mom geeft de volgende suggesties:

- Dr. ir R. Filarski (ex-hoofd kennisontwikkeling bij de AVV (adviesdienst verkeer en vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat), deskundig op het gebied van vervoer over water.
- De heer Mom raadt aan om ter aanvulling op het RIO een deskundige op het gebied van ruimtelijke ordening te raadplegen. Deskundigen op het gebied van ruimtelijke ordening kijken op een andere manier naar het beleidsterrein dan de technocraten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

7) *Is er eventueel nader (literatuur-)onderzoek noodzakelijk?*

De heer Mom geeft als suggestie:

Jac. Verheij, *Wetten voor weg en water (1923-1998); Het experiment van de Wet Autovervoer Goederen en de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart en de jaren erna* (Delft 2001).