

VERSLAG VAN HET INGEVOLGE ARTIKEL 5, SUB D., J° 2 ARCHIEFBESLUIT 1995, GEVOERDE DRIEHOEKSOVERLEG TUSSEN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN DE RIJKSARCHIEFDIENST MET BETREKKING TOT DE SELECTIELIJST, ALS BEDOELD IN ARTIKEL 2, EERSTE LID, VAN HET ARCHIEFBESLUIT 1995, VAN ARCHIEFBESCHIEDEN VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT OP HET BELEIDSTERREIN PERSONENVERVOER 1945-1999

R. van der Wal / Den Haag, 26 januari 2006

Inleiding

De voorliggende ontwerp-selectielijst is een selectielijst als bedoeld in artikel 2, eerste lid van het Archiefbesluit 1995 (Stb. 671), ter uitvoering van de Archiefwet 1995 (Stb. 276). 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 = (op termijn) te vernietigen).

Het BSD fungeert deels als vervanging van een bestaande vernietigingslijst en deels als nieuw selectie-instrument. De bestaande vernietigingslijsten die op dit voor het beleidsterrein personenvervoer worden gebruikt zijn:

- 1055.6 Lijst van voor vernietiging in aanmerking komende archiefbescheiden van het departement van Verkeer en Waterstaat en van de daaronder ressorterende Rijksorganen, met uitzondering van het staatsbedrijf der PTT.
MB. No. MMA/Ar 189.214 d.d. 07-03-1977
No. AZK A 21696 d.d. 14-04-1977
- 1055.9 Aanvulling op lijst 1055.6 (de aanvulling betreft de toevoeging van het hoofdstuk tuchtcollege ex art. 3 van de wet autovervoer goederen (WAG)
MB. No. MMA/Ar 190.531 d.d. 06-10-1977
No. AZK A 20783 d.d. 06-10-1977
- 1055.7 Lijst voor vernietiging in aanmerking komende archiefbescheiden van de Rijksverkeersinspectie.
MB. No. MMA/Ar 189.509 d.d. 18-06-1977
No. AZK A 22.941 d.d. 01-07-1977
- 1055.14 Lijst van de te vernietigen archiefbescheiden van het onder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ressorterende Directoraat-Generaal voor het vervoer.
MB. No. CD/RAI 1989/40 d.d. 07-02-1989

Met de vaststelling van het BSD kunnen de bestaande lijsten worden ingetrokken voor zover deze betrekking hebben op het beleidsterrein personenvervoer.

Het beleidsterrein Personenvervoer

Door het Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijn (PIVOT) zijn hoofdlijnen van het overheidshandelen gedefinieerd als: doelstellingen van de overheid binnen de kaders van een beleidsterrein. Het beleidsterrein personenvervoer, dat wordt beschreven in het rapport *Iedereen onderweg*, is ten behoeve van het onderzoek verdeeld in een vijftal deelterreinen:

- Algemeen beleid
- collectief personenvervoer
- Infrastructuur openbaar vervoer
- Spoorwegveiligheid
- Individueel personenvervoer

Binnen het personenvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen collectief en individueel personenvervoer. Collectief personenvervoer omvat openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer. Het individueel personenvervoer omvat het vervoer van personen met/door eigen vervoermiddelen. Beide vormen vinden op het land of op de binnenwateren plaats, vandaar dat wordt gesproken van *inland* vervoer. Vervoer van personen door de lucht of over zee valt derhalve buiten dit bestek.

De zorg voor het beleidsterrein personenvervoer berust bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Dit zorggebied omvat tegenwoordig de volgende kerntaken:

1. Het tot stand brengen van een integraal verkeers- en vervoersbeleid.

De minister van Verkeer en Waterstaat draagt de zorg voor de ontwikkeling van een *samenhangend verkeers- en vervoersbeleid*. Het gebruik van infrastructuur, de vervoermiddelen en de organisatiestructuur worden als een stelsel beschouwd. Dit stelsel wordt weer afhankelijk gesteld van randvoorwaarden als ruimtelijke ordening, milieubescherming, economisch nut en veiligheid. De samenhang wordt zowel departementaal als buitendepartementaal tot stand gebracht.

2. Het faciliteren, beheersen en geleiden van de mobiliteit

Het faciliteren wil zeggen het aanbieden van infrastructurele voorzieningen en het geven van verkeersleiding. In de loop der jaren zijn de zorg voor het landelijk wegennet, selectief autogebruik en bevordering van het openbaar vervoer uitgeroeid tot kernpunten. Een veelvoud van instrumenten, zoals communicatie met doelgroepen, is nodig om de gewenste beïnvloeding en geleiding te kunnen bewerkstelligen.

3. Het scheppen van optimale (concurrentie) voorwaarden voor de vervoerssector.

Voor Nederland is vervoer een belangrijke bedrijfstak. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft een voorwaardenscheppende taak in de organisatie van de vervoersmarkt. Zij stelt spelregels op voor een ordelijk verloop van de gang van zaken op die markt. De marktordening tracht zij hoofdzakelijk door middel van de vervoerwetgeving te bereiken. Een voorwaardenscheppende maatregel is onder meer de uitbouw van verbindingen met het achterland.

4. Het faciliteren, ondersteunen en reguleren van openbaar vervoervoorzieningen

Het faciliteren betreft het gedeeltelijk of geheel financieren van en het verstrekken van exploitatiebijdragen aan infrastructurele voorzieningen. In de openbaar vervoervoorzieningen leverde de rijksoverheid vanaf de jaren zestig een steeds groter aandeel in de algemene exploitatiekosten. Tot voor kort voerde de overheid een geleide vervoerspolitiek, waarbinnen zij paal en perk stelde aan de felle concurrentie binnen en tussen de vervoertakken. Het belangrijkste instrument hierbij was het vergunningstelsel.

In de jaren negentig moet marktwerking en verzelfstandiging een eind maken een ‘voedster’-relatie tussen rijk en vervoerssector. Het tenietdoen van monopolieposities, het invoeren van concurrentie en

het aanbesteden van vervoerprestaties moeten een beter en goedkoper openbaar vervoer opleveren. Het ordenen van de vervoersmarkt

5. Het zorgdragen voor veiligheid in het vervoer

De taak van de ministers is hier beperkt tot het stellen van eisen aan en het (doen) toezien op de infrastructuur en het door de NS onderhouden spoorvervoer. Daaronder vallen de spoorwegveiligheid. Als doelstelling is in de jaren negentig geformuleerd : een optimaal veilig spoorstelsel en veilig railvervoer tegen aanvaardbare kosten.

Actoren

Van de in het BSD voorkomende actoren zijn alleen de handelingen voor de minister van Verkeer en Waterstaat en de daaronder vallende commissies, raden, stuurgroepen, etc.. voorzien van een waarderingsvoorstel. De handelingen op dit beleidsterrein, vallende onder andere ministeries zullen door deze ministeries zelf moeten worden gewaardeerd.

De actoren waarvan de handelingen zijn gewaardeerd staan hieronder vermeld:

- Minister van Verkeer en Waterstaat
- Stuurgroep Verkeer en Vervoer
- Commissie Vervoervergunningen
- Commissie Richtlijnen Ontwerp Niet-autosnelwegen
- Commissie vergunningen personenvervoer
- Adviescolleges (algemeen)
- Voorlopige Raad voor het Vervoer
- Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
- Raad voor Verkeer en Waterstaat
- Adviesdienst Verkeer en Vervoer
- Raad van de Waterstaat
- Raad voor de Verkeersveiligheid
- Spoorwegadviesraad
- Raad van Toezicht Railned
- Raad van toezicht spoorwegpensioenfondsen
- Spoorwegongevallenraad
- Vaste Commissie Verkeersinfrastructuur
- Vaste Commissie voor Personenvervoer
- Permanent Overlegorgaan Personenvervoer
- Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur
- Commissie milieu-effectrapportage
- Adviescommissie voor het Vervoer van Personen met motorrijtuigen
- Studiecommissie Openbaar vervoertarieven
- Adviescommissies Verkeer en Vervoer Gehandicapten
- Koepelcommissie Experimenten Toegankelijkheid Openbaar Vervoer
- Commissie (Interdepartementale) Bijdragen Verkeers- en Vervoervoorzieningen
- Vervoersraad
- Commissie Wijffels
- Auditcommissie Stads- en streekvervoer (commissie de Boer)
- Commissie herstructurering Openbaar Vervoer (Commissie Brokx)
- Commissie Laan (Commissie personele gevolgen commissie Brokx)
- Stuurgroep mobiliteit gehandicapten en ouderen
- Stuurgroep ondergrondse aanleg Betuweroute (Stuurgroep Van Engelshoven)
- Stuurgroep Variabilisatie autokosten

- Projectgroep Mobiliteitsplan Randstad
- Commissie Taxivervoer
- Taxicommissie Van Leeuwen
- Stichting bureau examens voor het beroepspersonenvervoer
- Centrale raad van beroep

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

Archiefbescheiden als bestanddeel van het cultureel erfgoed

De selectiedoelstelling van de Rijksarchiefdienst is 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, worden 6 selectiecriteria gebruikt om tot een waardering te komen:

<i>ALGEMENE SELECTIECRITERIA</i>	
HANDELINGEN DIE WORDEN GEWAARDEERD MET B (ewaren)	
Algemeen selectie criterium	Toelichting
1. <i>Handelingen die betrekking hebben op voorbereiding en bepaling van beleid 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.
2. <i>Handelingen die betrekking hebben op evaluatie van beleid op hoofdlijnen</i>	Hieronder wordt verstaan het beschrijven en beoordelen van de inhoud, het proces of de effecten van beleid. Hieronder valt ook het toetsen van en het toezien op beleid. Hieruit worden niet perse consequenties getrokken zoals bij terugkoppeling van beleid.
3. <i>Handelingen die betrekking hebben op verantwoording van beleid op hoofdlijnen aan andere actoren</i>	Hieronder valt tevens het uitbrengen van verslag over beleid op hoofdlijnen aan andere actoren of ter publicatie.
4. <i>Handelingen die betrekking hebben op (her)inrichting van organisaties belast met beleid op hoofdlijnen</i>	Hieronder wordt verstaan het instellen, wijzigen of opheffen van organen, organisaties of onderdelen daarvan.
5. <i>Handelingen die bepalend zijn voor de wijze waarop beleidsuitvoering op hoofdlijnen plaatsvindt</i>	Onder beleidsuitvoering wordt verstaan het toepassen van instrumenten om de gekozen doeleinden te bereiken.
6. <i>Handelingen die betrekking hebben op beleidsuitvoering op hoofdlijnen en direct zijn gerelateerd aan of direct</i>	Bijvoorbeeld in het geval de ministeriële verantwoordelijkheid is opgeheven en/of wanneer er sprake is van oorlogstoestand, staat van beleg of

<i>voortvloeiën uit voor het Koninkrijk der Nederlanden bijzondere tijdsomstandigheden en incidenten</i>	toepassing van noodwetgeving.
--	-------------------------------

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. Bij het driehoeksoverleg is ook de mening gevraagd van dr. A.J. Veenendaal jr., historicus en materiedeskundige op het gebied van het vervoersbeleid en werkzaam bij het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis. Zijn bijdrage werd door de deelnemers aan het overleg zeer op prijs gesteld.

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

Bij de handelingen die zijn gewaardeerd voor vernietiging op termijn, is de termijn vastgesteld met het oog op de belangen van de recht- en bewijs zoekende burger en het bedrijfsbelang. De beoordeling en vaststelling van de minimale termijnen zijn geschied door de deskundigen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De vertegenwoordiger van de Rijksarchiefdienst heeft zich ervan vergewist dat zij gezien hun inbreng en functie inderdaad kunnen gelden als deskundigen op dit terrein.

Totstandkoming van de ontwerp-selectielijst

Het 'Basisselectiedocument personenvervoer 1945-1996' is gebaseerd op het institutioneel onderzoek dat bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft plaatsgevonden en geresulteerd heeft in het Rapport Institutioneel Onderzoek *Iedereen onderweg*, samengesteld door dr. L. Hovy en drs. N.E. van Egmond van het Algemeen Rijksarchief en drs. M. de Koning en drs. A. Spieksma, onderzoekers van het bureau DOXis.

Het concept -BSD kwam tot stand in 1998. Bij de samenstelling daarvan waren behalve dhr. dr. L. Hovy, J. van der Zee, R.J.G. Krul (van de afdeling personeel, communicatie en organisatie van het Directoraat-Generaal Personenvervoer) dhr. J.W.J.M. Bogaarts (beleidsdeskundige van het ministerie van Verkeer en Waterstaat) en drs. A. Spieksma (DOXis) betrokken.

De inhoud van RIO en BSD alsmede de voorgestelde waardering is beoordeeld door de volgende personen:

Directoraat-Generaal Personenvervoer

- K. Dekker, (Stafafdeling Financiën, Informatiemanagement en Advisering/ Afdeling Advies en Begrotingszaken)
- R. Noord, (Stafafdeling Financiën, Informatiemanagement en Advisering/ Afdeling Bestuurlijke Informatie en Verantwoording)
- F. Jacobs (Directie Mobiliteitsmarkt / Afdeling Bestuurlijke Verhoudingen en Prijsbeleid)
- J. Bierlee (Directie Mobiliteitsmarkt/ Project Rekeningrijden)
- M. Nollen (Directie Mobiliteitsmarkt/ Afdeling Marktordening en Vraagbeïnvloeding)
- H. Schartman (Directie Innovatie & Omgeving)
- M. Zuurbier (Directie Infrastructuurbeleid/ Afdeling Beleidsontwikkeling)
- H. Wille (Directie Infrastructuurbeleid/ Afdeling Hoofdwegen)

- T. Jurriansen (Directie Infrastructuurbeleid/ Afdeling Spoorwegen en Regionaal Verkeer en Vervoer)
- J. van Vliet (Directie Infrastructuurbeleid)
- H. van der Kolk (Beheersing Infrastructuur Projecten)
- B. van Westerop (Directie Infrastructuurbeleid)
- G. Tax (Directie Verkeersveiligheid en Vervoer)

Driehoeksoverleg

Op woensdag 22 december 1999 vond op het ministerie van Verkeer en Waterstaat het driehoeksverslag plaats. Daaraan werd door de volgende personen deelgenomen:

Namens de Rijksarchiefdienst:

drs. R. van der Wal, als vertegenwoordiger van de algemene rijksarchivaris

Als klankbord voor de RAD trad op dr. A.J. Veenendaal jr., op voordracht van het Koninklijk Nederlands Historisch Genootschap (KNHG).

Namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat namen als archiefdeskundigen aan het overleg deel:

J. van der Zee

R.J.G. Krul

Als beleidsdeskundige trad op:

J.W.J.M. Bogaarts

Het driehoeksoverleg heeft de ontwerp-selectielijst van de actor minister van Verkeer en Waterstaat op alle onderdelen behandeld, met uitzondering van de actoren die niet onder de minister van Verkeer en Waterstaat ressorteren.

Hieronder volgt een overzicht van de handelingen waarover tijdens het driehoeksoverleg gesproken is en de eventuele wijzigingen die dat voor de voorgestelde waardering met zich meebracht.

Over de voorgestelde waardering van de overige handelingen was de vergadering het eens.

In de vergadering werd geconstateerd dat enkele handelingen het jaar 2000 als eindjaar gekregen hadden. Gezien de opzet van het BSD is dit niet geheel juist. Er is besloten deze jaarvermelding weg te laten. Het gaat nu dus om een doorlopende handeling, welke in het toekomstig onderhoud alsnog van het juiste eindjaar kan worden voorzien.

Bij het doornemen van de handelingen constateerde de vergadering, dat enkele handelingen qua inhoud grote overeenkomsten vertoonden. Het gaat hier om handelingen waarvan de neerslag identiek is. Om misverstanden bij de bewerking te voorkomen, is besloten deze handelingen te laten vervallen. Gezien de omvang van de lijst is in overleg met de staf van PIVOT overeengekomen om de lijst niet te hernoemen. Dit houdt in dat een aantal nummers in de selectielijst ontbreken. Het betreft de volgende nummers:

113

123

135

136

664 Geconstateerd werd dat deze handeling niet klopte. De actor is de minister en de handeling luidde „Het leveren van bijdragen aan de ontwikkeling van algemeen V&W-breed verkeersveiligheidsbeleid.” Dit betekent dat de minister bijdragen aan zichzelf levert. De handeling is geschrapt. De neerslag behorende bij het verkeersveiligheidsbeleid is terug te vinden onder handeling 662 welke gewaardeerd is met B 1.

Bij **RIO nr.: 10** ‘Het verstrekken van subsidies aan personen, bedrijven en instellingen die actief zijn op het personenvervoer.’”

Hierover merkte de heer Veenendaal op dat het te betreuren zou zijn, wanneer alle gegevens over de subsidieverstrekking verloren zouden gaan. Het kan voor onderzoekers interessant zijn te weten aan wie de subsidie werd toegekend, op welke gronden dat gebeurde en aan wie de subsidie werd geweigerd. Dit wil niet zeggen dat alle administratieve gegevens hangende aan een subsidietoekenning/weigering bewaard dienen te worden. Er zou kunnen worden volstaan met overzichten van de criteria op grond waarvan de subsidie verleend kan worden of met overzichten van de gesubsidieerden.

Aangezien overzichten van de periode van voor 1970 ontbreken en het verstrekken van subsidie tot die tijd een meer incidenteel karakter had, is besloten de handeling tot 1970 van een B5 te voorzien. Voor de periode van na 1970 moeten de subsidie-overzichten worden bewaard.

Handelingen **RIO nr. 39 en 40** “Het op grond van het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 geven van (ministeriële) voorschriften inzake het (veilig) vervoer van personen”

Deze handelingen worden op voorspraak van dhr. Veenendaal omgezet in een B 5.

Handeling **RIO nr. 49** “Het bijdragen aan de voorbereiding door de Minister van Binnenlandse Zaken van de (wijzigingen van de) Pensioenwet 1967 en uitvoeringsbesluiten”

Deze handeling wordt omgezet in een B 1. Het betreft hier beleidsvoorbereiding.

Handeling **RIO nr. 97** Het voeren van overleg over beleidsvoornemens van de Minister van V&W of andere ministers inzake het openbaar vervoer.”

Deze handeling wordt omgezet in een B 1. Ofschoon de rol van dit overlegorgaan niet in alle opzichten even duidelijk is, wordt door de vergadering aangenomen, dat het hier een overlegorgaan betreft, dat een rol speelde in de voorbereiding van het beleid. Daarom wordt deze handeling gewaardeerd met een B 1.

Handelingen **RIO nr. 105 tot en met 107** “Het namens de Staat der Nederlanden vervullen van het aandeelhouderschap van de NV Nederlandse Spoorwegen.....”

Dhr Veenendaal benadrukte dat voor gedegen reconstructie van de bemoeienissen van de rijksoverheid met de Nederlandse Spoorwegen het van belang is de neerslag van deze handelingen te bewaren. Deze handelingen worden omgezet in een B 5.

Handeling **RIO nr. 110** “Het samen met de Minister van Financiën, machtigen van de NV Nederlandse Spoorwegen tot exploitatie, oprichting en deelneming in andere (dochter)ondernemingen.”

De neerslag van deze handeling wordt door de vergadering als belangrijk beschouwd voor de reconstructie van de overheidsbemoeienis met de NS. De handeling wordt omgezet in een B 5.

Handeling **RIO nr. 122** “Het gevraagd of ongevraagd adviseren van de minister of de bestuurders van spoorwegdiensten over de uitoefening van het spoorwegbedrijf in brede zin en over dienstregelingen en tarieven in het bijzonder.”

Dhr. Veenendaal merkte op dat de neerslag van deze handeling belangrijk is voor een reconstructie van het opnebaar vervoersbeleid in het algemeen. Het betreft hier advisering en in die zin mag de handeling als beleidsvoorbereidend worden gezien. Deze handeling wordt omgezet in een B 1.

Handeling **RIO nr. 202** betreffende de adviezen van de Adviescommissie voor het Vervoer van Personen met Motorrijtuigen.

Dhr. Veenendaal vroeg zich af om wat voor vergunningen het hier ging en of de advisering ook de beleidsvorming betrof. Uit het antwoord van de medewerkers van Verkeer en Waterstaat bleek dat de neerslag van deze handeling uitsluitend adviezen op individuele vergunningaanvragen bevat. De vergadering heeft unaniem besloten de handeling ongewijzigd te laten. De handeling blijft een V.

Handelingen **RIO 205a en 205b** “Het vaststellen van instructies voor de - door de minister – aan de CVP en CVV toegevoegde secretaris en andere ambtenaren.”

Deze handeling betreft de verstrekking van instructies op grond waarvan de vergunningverstrekking kan worden gereconstrueerd. Daarom is mede op voorspraak van dhr. Veenendaal besloten beide handelingen om te zetten in een B 5.

Handelingen **RIO nr. 234 en nr. 235** „Het verlenen/wijzigen van concessies aan de NV Nederlandse Spoorwegen.....”

De neerslag van deze handeling is van belang voor een goede reconstructie van de regulering van het interlokaal railvervoer. De waardering wordt omgezet in een B 5.

Handeling **RIO nr. 255** „Het vaststellen van dienstregelingen”

Dhr Veenendaal vroeg zich af of het bij deze handeling ook het algemeen beleid ten aanzien van dienstregelingen voor het interlokaal vervoer betrof. Dit is niet het geval. Volgens de medewerkers van Verkeer en Waterstaat gaat het hier uitsluitend om de goedkeuring van nieuwe en gewijzigde individuele dienstregelingen. De neerslag, die belangrijk is voor een goede reconstructie van het beleid ten aanzien van de aanrijfrequentie en bereikbaarheid, is terug te vinden onder handeling 237 De vergadering heeft unaniem besloten de aangegeven waardering te handhaven. De handeling blijft een V.

Handeling **RIO nr. 256** „Het geven van aanwijzingen tot beëindiging van de exploitatie van een spoorlijn”

De neerslag van deze handeling is van belang voor de reconstructie van het beleid ten aanzien van de spoordichtheid/bereikbaarheid. De waardering wordt omgezet in een B 5.

Handelingen **RIO nr. 303 en nr. 304** „Het goedkeuren van investeringsvoorstellen voor de aanschaf van rollend materieel”

Dhr Veenendaal vroeg zich af of de neerslag van deze handelingen niet bewaard moest blijven, met name voor wat betreft de tekeningen en technische specificaties van het materieel. Volgens de medewerkers van Verkeer en Waterstaat gaat het in dit geval om pure formaliteit. De handelingen blijven gewaardeerd met een V.

Voor het technisch archiefmateriaal wordt de onderzoeker verwezen naar het archief van de Nederlandse Spoorwegen te Utrecht.

Handeling **RIO nr. 478** „Het naasten van spoorwegen” wordt omgezet in een B 5.

Handelingen **RIO nr. 541 en 551**, “Het opstellen van een startnotitie voor de trajectnota en MER t.b.v. voorbereiding en aanleg of wijziging spoorwegwerken.”

De vergadering twijfelde aan de waardering van deze handeling. Besloten is de m.e.r.-procedure nader onder te loupe te nemen. Daaruit is gebleken dat deze handeling gewaardeerd moet worden met een B 1.

Handelingen **RIO nr. 542 en 552**: “Het opstellen van richtlijnen voor de inhoud van de MER.”

Het gaat hier om algemene richtlijnen. De vergadering heeft unaniem besloten de handeling om te zetten in een V.

Handeling **RIO nr. 548**: “Het vaststellen van tracébesluiten voor de aanleg van spoorwegen.”

De waardering wordt omgezet in een B 5.

Handelingen **RIO nr. 585 t/m 591**: “Het leveren van bijdragen” in het kader van de uitwerking en uitvoering van spoorwegwerkzaamheden.

Deze handelingenreeks riep vragen op over de aard van de bijdragen. Navraag bij één van de samenstellers van het RIO toonde aan dat het hier uitsluitend om uitvoerende handelingen op financiële en technische archiefbescheiden gaat. De waardering blijft een V.

Handeling **RIO nr. 609**: “Het vaststellen van tracébesluiten.”

Dhr Veenendaal wees de vergadering op het belang van de neerslag van deze handeling ten aanzien van de aanleg van grote spoorprojecten in de jaren tachtig en negentig. Deze handeling wordt omgezet in B 1.

Handeling **RIO nr. 616** „Het vanwege de Kroon verlenen van concessies...”

De heren Veenendaal en Van der Wal vroegen zich af of het hier Koninklijk Besluiten betrof. Dit bleek inderdaad het geval. Los daarvan achtten zij het behoud van de voorbereidende stukken belangrijk genoeg om deze handeling om te zetten in een B 5.

Handelingen **RIO nr. 625 tot en met 631** “Het beoordelen en beslissen op investeringsbijdragen” De vraag was op welk bestuursniveau de investeringsplannen werden vastgesteld. Het gaat hier om lokale plannen, die aan het Rijk worden voorgelegd. Daarom is besloten om de waardering niet te wijzigen. Het blijft in alle gevallen een V. De vergadering is daarmee unaniem accoord gegaan.

Voor de inhoud van deze plannen wordt verwezen naar de desbetreffende gemeentearchieven.

Handeling **RIO nr. 676** ”Het naar aanleiding van spoorwegongevallen en andere voorvallen voeren van overleg met de spoorwegondernemingen en initiëren van maatregelen ter voorkoming van toekomstige voorvallen.”

De heren Veenendaal en van der Wal wilden weten wat er precies onder ‘spoorwegongevallen en voorvallen’ moest worden verstaan. Uit het antwoord van de vertegenwoordigers van Verkeer en Waterstaat bleek dat het om ieder mogelijk ongeval kan gaan, van grootschalige spoorwegongelukken tot kleine aanrijdingen, blikseminslag en zelfmoorden.

Het leek hen niet zinvol om alle rapporten te bewaren, doch alleen rapporten die betrekking hebben op voorvallen en ongevallen, die consequenties hebben gehad voor het spoorwegveiligheidsbeleid. Als voorbeeld werd de treinramp bij Harmelen genoemd.

De medewerkers van Verkeer en Waterstaat verwezen naar de handelingen 752 en 759 van de Spoorwegongevallenraad. Beide handelingen zijn met een B gewaardeerd en derhalve blijven onderzoeksverslagen, registraties en statistieken betreffende voorvallen, waarbij de veiligheid van het spoorwegverkeer in ernstige mate in gevaar is gebracht, behouden.

Handeling 676 blijft V 25 jaar.

Handeling RIO nr. 685 “Het afgeven van veiligheidsattesten”

Dhr. Veenendaal wilde weten waaraan de attesten moesten voldoen. Dit is terug te vinden onder handeling 662 „de formulering van het veiligheidsbeleid” De waardering blijft derhalve ongewijzigd: V 25

Handeling RIO nr. 723 „Het verlenen van ontheffing ...en het stellen van voorschriften”

Dhr. Veenendaal vroeg zich af of er eisen aan het materieel werden gesteld en waar die dan terug waren te vinden. In het kader daarvan is dan ook besloten om de handeling te splitsen. Het gaat hier immers om twee verschillende handelingen

- a. het verlenen van ontheffing
- b. het stellen van nadere voorschriften

De handeling onder a (ontheffing) krijgt als waardering V 25 jaar en de handeling onder b (voorschriften) krijgt als waardering B 5.

Handeling RIO nr. 756 “Het kennis nemen van door de spoorwegbedrijven gemelde voorvallen in het spoorwegverkeer en het hieruit selecteren van ongevallen voor intern en openbaar onderzoek.”

De neerslag van deze handeling betreft alleen meldingen (standaardformulieren) op grond waarvan een selectie voor verdere behandeling werd gemaakt. De bescheiden bevatten nauwelijks inhoudelijke informatie. Die is terug te vinden onder handeling 757. De vergadering stemde unaniem in met de waardering: V 15 jaar.

Handeling RIO nr. 759 „Het beschikken op aanbevelingen van de Spoorwegongevallenraad”.

Ten aanzien van deze handeling ontstond eenzelfde discussie als over handeling 676. Aangezien deze handeling min of meer het sluitstuk vormt van de onderzoekswerkzaamheden van de spoorwegongevallenraad is besloten hier een B 5 van de maken.

Handeling Bijlage 6 ad „Het op basis van een door de m.e.r.-commissie vastgesteld evaluatieprogramma evalueren van de milieu-effecten na de uitvoering van een spoorwegwerk.” Er was door de heren Veenendaal en van der Wal om deze handeling in een B om te zetten. Bij navraag bleek dat de evaluatie van milieu-effecten onderdeel vormen van de m.e.r. procedure en derhalve al bewaard blijven onder handelingen 541, 554, 565, 569 en 571.

Over het algemeen waren de deelnemers aan het driehoeksoverleg na de bespreking van het BSD het er over eens dat het totaal van de te bewaren handelingen in de selectielijst betreffende het handelen van de rijksoverheid op het beleidsterrein personenvervoer een reconstructie van het overheidshandelen op hoofdlijnen op dit beleidsterrein in relatie tot zijn omgeving mogelijk maakt,

waardoor bronnen van de Nederlandse samenleving en cultuur veilig worden gesteld voor blijvende bewaring.