



Nationaal Archief
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Nummer Toegang: 2.21.245

**Inventaris van het archief van ir. P.H.
Bosboom [geboren 1911], 1941-1984**

J.A.A. Bervoets

Nationaal Archief, Den Haag 1986

This finding aid is written in Dutch.

I N H O U D S O P G A V E

Beschrijving van het archief.....	5
Aanwijzingen voor de gebruiker.....	6
Openbaarheidsbeperkingen.....	6
Beperkingen aan het gebruik.....	6
Materiële beperkingen.....	6
Aanvraaginstructie.....	6
Citeerinstructie.....	6
Archiefvorming.....	7
Geschiedenis van de archiefvormer.....	7
Ir. Bosboom.....	7
De Nederlandse Spoorwegen in 1955.....	7
Geschiedenis van het archiefbeheer.....	8
De verwerving van het archief.....	8
Inhoud en structuur van het archief.....	9
Inhoud.....	9
Ordening van het archief.....	9
Verwant materiaal.....	11
Beschikbaarheid van kopieën.....	11
Beschrijving van de series en archiefbestanddelen.....	13
1. Stukken betreffende de Nederlandse Spoorwegen.....	13
2. Stukken betreffende de organisatieadviesbureaus Louwerse en Bosboom en Hegener.....	36
Bijlagen.....	39
Lijst van een aantal door de Nederlandse Spoorwegen (NS) gebruikte afkortingen.....	39

BESCHRIJVING VAN HET ARCHIEF

Naam archiefblok:

Collectie 463 P.H. Bosboom

Archiefbloknummer:

C22199

Omvang:

47 inventarisnummer(s); 4,20 meter

Taal van het archiefmateriaal:

Het merendeel der stukken is in het Nederlands

Soort archiefmateriaal:

Normale geschreven, getypte en gedrukte documenten, geen bijzondere handschriften.

Archiefdienst:

Nationaal Archief

Locatie:

Den Haag

Archiefvormers:

ir. P.H. Bosboom

Samenvatting van de inhoud van het archief:

Ir. P.H. Bosboom was hoofddirecteur van de NS van 1969 tot 1973, en daarvoor aan NS verbonden als adviseur. In deze periode zat de organisatie midden in een transitiefase. Het archief omvat de geschiedenis van de verandering van de beleidsvorming van de Nederlandse Spoorwegen over de periode van ongeveer 1955 tot 1975.

Aanwijzingen voor de gebruiker

OPENBAARHEIDSBEPERKINGEN

Volledig openbaar.

BEPERKINGEN AAN HET GEBRUIK

Reproductie van originele bescheiden uit dit archief is, behoudens de algemene regels die gelden voor het kopiëren van stukken, niet aan beperkingen onderhevig. Er zijn geen beperkingen krachtens het auteursrecht.

MATERIËLE BEPERKINGEN

Het archief kent geen beperkingen voor het raadplegen van stukken als gevolg van slechte materiële staat.

AANVRAAGINSTRUCTIE

Openbare archiefstukken kunnen online worden aangevraagd en gereserveerd. U kunt dit ook via de terminals in de studiezaal van het Nationaal Archief doen. Om te kunnen reserveren dient u de volgende stappen te volgen:

1. [Creëer een account of log in.](#)
2. Selecteer in de archiefinventaris een archiefstuk.
3. Klik op 'Reserveer' en kies een tijdstip van inzage.

CITEERINSTRUCTIE

Bij het citeren in annotatie en verantwoording dient het archief tenminste éénmaal volledig en zonder afkortingen te worden vermeld. Daarna kan worden volstaan met verkorte aanhaling.

VOLLEDIG:

Nationaal Archief, Den Haag, Collectie 463 P.H. Bosboom, nummer toegang 2.21.245, inventarisnummer ...

VERKORT:

NL-HaNA, Bosboom, P.H., 2.21.245, inv.nr. ...

Archiefvorming

GESCHIEDENIS VAN DE ARCHIEFVORMER

IR. BOSBOOM

Ir. Bosboom, geboren 15 juli 1911 was van 1941 tot 1944 werkzaam bij de Noord-Zuid Hollandse Tramweg Maatschappij.

Van 1944 tot 1969 directeur van het organisatiebureau Bosboom en Hegener. Naast dit directeurschap vanaf 1954 adviseur voor de NS. Aanvankelijk golden de adviezen de uitvoerende diensten. Vanaf 1958 door toedoen van directeur Wansink adviseur voor de gehele bedrijfsvoering.

Per 1 januari 1969 benoemd tot Hoofddirecteur van de NS.

Per 1 juni 1973 afgetreden.

DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN IN 1955

De eerste jaren na de bevrijding worden gekenmerkt door het grote elan waarmee de spoorwegen het herstel hebben aangepakt. Namen als F.Q. den Hollander en de radiospreker Posthumus Meyes zijn met deze periode verbonden. De stoomtractie maakte plaats voor elektrische- en dieseltractie, stations en bruggen werden herbouwd en de dienstregeling uitgebreid. Toen dat alles echter klaar was vatte de mening post dat ook inderdaad nu alles klaar was.

Het beleid werd voornamelijk het bedrijf zodanig te beheren dat het zo goed mogelijk bleef zoals het was. Aan deze beleidsvoering kleefden twee bezwaren. Ten eerste werd onvoldoende gereageerd op veranderingen die buiten het bedrijf zich aandienden. In het personenvervoer werd eerst de bromfiets en daarna de auto een geduchte rivaal. In het goederenvervoer uiteraard de vrachtauto die van huis tot huis kon vervoeren. Daarnaast breidden de steden zich op nooit vertoonde wijze uit met nieuwe bebouwingen die steeds verder van de stations verwijderd kwamen te liggen. De gevolgen waren een daling van de opbrengsten.

Hierop werd gereageerd met een zo zuinig mogelijk beleid dat voor het personeel weinig prettige gevolgen had. Het achterblijven van de beloning bij collega's in het bedrijfsleven werkte demotiverend. Ook bij het hogere personeel was demotivatie merkbaar door het ontbreken van plannen op elk gebied. Dat de directie achter dit beleid stond was in dat tijdsbestek wel te verklaren. Door overheid en bevolking werd het spoorwegbedrijf als een particulier bedrijf beschouwd dat niet langdurig met verlies kon werken. Men diende bij NS de tering naar de nering te zetten en als er geen positief resultaat viel te behalen kon men beter stoppen. Ook van regeringszijde drong

men aan op plannen tot het sluiten van vele spoorlijnen. In deze situatie ontstond in de top van het bedrijf een gevoel van machteloosheid temeer daar van geen enkele zijde steun werd verwacht.

Dat het bedrijf tegen deze situatie niet was opgewassen was mede het gevolg van de wijze waarop het bedrijf was georganiseerd en het gebrek aan interne communicatie. Het bedrijf was verdeeld in een aantal diensten. Iedere dienst had een duidelijke verantwoordelijkheid voor eigen handelen. De gehele buitendienst was het terrein van Exploitatie. Er waren drie technische diensten en een dienst van vervoer voor de dienstregeling. Daarnaast de ondersteunende diensten van Financiën en commercie. De top werd gevormd door een drietal directeuren die ieder enkele diensten overkoepelden. Dit was een zuiver hiërarchische organisatievorm.

Binnen iedere dienst verliepen de communicatielijnen van boven naar beneden en omgekeerd. Tussen de diensten onderling bestond op ieder niveau enige informele communicatie maar soms ook helemaal niet. In deze structuur was de integratie in het bijzonder voor de directie weggelegd. Daar ieder van de drie directeuren vooral het belang van de hun ondergestelde diensten nastreefden, verliep deze integratie stroef. Merkwaardig is dan ook dat er geen orgaan voor planning bestond. Er bestond de heimelijke vrees dat planning eigen handelen zou kunnen belemmeren. Ten dienste van de coördinatie van bepaalde uit te voeren werken bestonden er ad hoc werkverbanden.

Het was vooral het geïsoleerd werken van de bedrijfsonderdelen, de onbekendheid met het doen en laten van deze onderdelen bij andere en ook het wantrouwen ten opzichte van elkaar dat de statische toestand veroorzaakte. Ook kwam het nauwelijks voor dat iemand van de ene dienst naar de andere overging, wat weer tot gevolg had dat er maar zeer weinigen waren die over een enigszins brede bedrijfskennis beschikten. De geschetste situatie in deze jaren werd maar door enkelen in zijn totale omvang onderkend. In het directietrio was het drs. D.J. Wansink die de stoot tot verandering heeft gegeven om de impasse waarin het bedrijf was geraakt te doorbreken.

GESCHIEDENIS VAN HET ARCHIEFBEHEER

DE VERWERVING VAN HET ARCHIEF

Schenking (van een niet overheidsarchief)

Inhoud en structuur van het archief

INHOUD

Het archief omvat de geschiedenis van de verandering van de beleidsvorming van de Nederlandse Spoorwegen over de periode van ongeveer 1955 tot 1975. In deze jaren is de beleidsvoering van het bedrijf van een statische benadering omgevormd tot een dynamische.

Om in een groot bedrijf als de spoorwegen een dergelijke hervorming tot stand te doen komen is een grote inspanning vereist. Naast de organisatie, van hoog tot laag, moet er ook een mentaliteitsverandering plaats vinden. Daarnaast dient de plaats in de samenleving zoals die door de burgers en de overheid wordt beleefd, te worden herzien.

Uiteindelijk is een gewijzigd beleid zichtbaar aan concrete zaken zoals service, nieuwe lijnen, nieuw materieel, nieuwe dienstregeling, nieuwe stations, meer veiligheid en grotere doelmatigheid. Aan het grote aantal verslagen en rapporten in dit archief is te volgen hoe de veranderingen tot stand kwamen.

Van bijzondere waarde is het dat zo duidelijk blijkt dat alleen door ingrijpende reorganisaties een wezenlijke verandering tot stand is kunnen komen. In dit archief ligt het zwaartepunt op de wijze waarop beleid en deelbeleid tot stand komt.

Wil een beleid wezenlijk veranderen dan moet dit worden gedragen door mensen die het begrijpen, er geheel achter staan en er de verantwoordelijkheid voor willen en kunnen dragen. Omdat beleidshervorming mensenwerk is kunnen we zien dat er zoveel tijd mee gemoeid is. Vanaf 1968 begint de verandering naar buiten merkbaar te worden, maar de voorbereidingen zijn dan al ongeveer zeven jaar in gang.

De horizontale organisatorische verbanden zijn voor de vorming van het archief wezenlijk van belang. In deze verbanden heeft de voorbereiding van alle beleid plaatsgevonden. De vraag hoe is beleid gevormd, hoe is een project ontstaan is de meest interessante. De hierop betrekking hebbende stukken zijn in dit archief bewaard. Veel zaken zijn vanzelfsprekend in meerdere commissies behandeld.

ORDENING VAN HET ARCHIEF

Wanneer het gehele archief chronologisch zou zijn gerangschikt was er nauwelijks een lijn te onderkennen.

Daarom is het archief per commissie, dan wel in tijdsvolgorde, geordend. De in deze commissies behandelde stukken en rapporten zijn niet in de vergadermappen opgenomen, daar worden alleen de beschouwingen in de betreffende commissie bewaard.

De behandelde stukken zijn per onderwerp samengevoegd en bewaard.

Het zeer belangrijke onderwerp "veiligheid" komt in veel vergaderverslagen van alle commissies voor.

In de doos "veiligheid en automatische treinbeheersing" is het verloop van deze materie in de gehele beschouwde periode te vinden, maar dus zonder de beschouwingen. Dit is maar een voorbeeld, waarmede is bedoeld de opzet van het archief weer te geven.

Doordat ook per onderwerp de chronologie is gehandhaafd, is het wel steeds mogelijk de verbanden weer op te sporen. Bij de Nederlandse Spoorwegen is een goed archief aanwezig dat evenwel niet op de hier genoemde wijze is geordend. Niet alle stukken uit dit archief zijn bij NS aanwezig.

De in dit archief toegepaste ordening maakt het aanvaardbaar dat naast het NS archief ook dit archief voor het nageslacht behouden blijft.

Verwant materiaal***BESCHIKBAARHEID VAN KOPIEËN***

Inventarisnummers van dit archief zijn niet in kopievorm beschikbaar

BESCHRIJVING VAN DE SERIES EN ARCHIEFBESTANDELEN

1. STUKKEN BETREFFENDE DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN.

De beschrijvingen duiden het onderwerp aan, waaronder de stukken zijn geborgen. Voor een nadere inhoudsopgave van deze pakken zie achterin de inventaris.

1

De directie van de NS.

Samenstelling

Correspondentie met regering en commissarissen

1959-1975

- 1 Discussie met de adviseur. Een poging in 1959 om verband in het directieteam te brengen.
- 2 Een nieuwe poging in 1967.
- 3 Een brief van directeur Koster aan de mededirecteuren Lohmann en de Bruin.
- 4 Voorstel tot reorganisatie van de leiding van NS.
- 5 Voorstel tot reorganisatie van de leiding van NS. Concept van namen voorzien.
- 6 Voorstel Koster.
- 7 Een noodkreet.
- 8 Stukken van de conferentie Kennemerduin. Aanwezig de directie, de chefs van dienst en de adviseur. Voor directeur de Bruin en een meerderheid van de chefs wordt het duidelijk dat ingrijpende verandering onontkoombaar is.
- 9 Voorgestelde organisatieschema's. Introductie van de planning.
- 10 Een bijdrage van het secretariaat. Weinig visie.
- 11 Nota aan de President Commissaris.
- 12 Correspondentie betreffende het vertrek van de directeuren Lohmann en Koster en de benoeming tot directeur van Bosboom.
- 13 Brief van Tromp aan Gelissen over het functioneren van de Raad van Commissarissen.
- 14 Een bijdrage vanuit het bedrijf. Pouw was inspecteur van vervoer in de exploitatie.
- 15 Voorstel tot de vorming van een leidinggevend team, genoemd Concernleiding, van nieuwe directie met chefs van dienst.
- 16 Introductie bij het personeel.
- 17 Artikel over de principes.
- 18 Structureren van een afdeling "organisatie".
- 19 Aftreden van minister Drees.
- 20 Opnieuw overleg met commissarissen.
- 21 Vertrek Bosboom in commissarissen.
- 22 De functie van de Raad van Commissarissen.
- 23 De plaats van NS in het staatsbudget.
- 24 Idem naar buiten.
- 25 Nota Tromp over de plaats van NS en de regeringsverantwoordelijkheid.
- 26 Hernieuwde discussie topleiding.
- 27 Secretariaat Concernleiding.
- 28 Diverse stukken 1974 en 1975 betreffende de verhoudingen waar nu de ondernemingsraad is bijgekomen.

2 Hoofdpijnen in de organisatie van het bedrijf 1948-1973

Ten dele dezelfde vraagstukken als in doos 1, maar nu zonder de verhouding tot de overheid en de commissarissen.

- 1 Het allereerste advies in 1948.
- 2 Besprekingen in 1956.
- 3 Introductie van Operations Research.
- 4 Organisatienota's.
- 5 Introductie van de planning. De tekening waarop de horizontale verbanden zijn aangegeven is belangrijk. De reorganisatie wordt merkbaar.
- 6 Aandrag van de regering.
- 7 Antwoord van de regering.
- 8 Naar de medewerkers.
- 9 Naar de medewerkers.
- 10 Organisatieadvies.
- 11 Reorganisatie komt naar buiten.
- 12 Reorganisatie van de informatieverstrekking.
- 13 Automatisering treinenloop.
- 14 Instellen orgaan voor de niet-technische research.
- 15 Voorstel de Bruin dat bij de mededirecteuren geen gehoor vond.
- 16 Efficiency-nota van de Financiële Dienst.
- 17 Funktioneren van de Concernleiding.
- 18 Oordelen van buiten.
- 19 Na 12 jaar horizontale werkverbanden.

3 Het overleg van de directie met commissarissen en regering 1965-1975

Behoort bij de dozen 1 en 2, maar is meer toegespitst op de planologie.

- 1 Rail en ruimtelijke ordening.
- 2 Memorandum waarin de NS tracht duidelijk te maken dat het bedrijf niet alleen op de financiële merites beoordeeld moet worden.
- 3 Soortgelijke nota aan de minister van Verkeer en Waterstaat.
- 4 Soortgelijke nota aan de Raad van Commissarissen.
- 5 Zelfde onderwerp voor de pers.
- 6 Intern stuk over de verliessituatie.
- 7 Overheidszorgen.
- 8 Investerings te hoog.
- 9 NS reageert op de Nota Ruimtelijke Ordening.
- 10 Het geringe belang van de commissie Volmuller.
- 11 Een inzicht in het bedrijf eind 1968.
- 12 Lezing Hupkes 1970.
- 14 Brief aan Westerterp.
- 15 Minister van Financiën kritiseert Spoorslag 70. NS adviseert Westerterp.
- 16 Als gevolg van wantrouwen bij Financiën wordt de commissie Reinoud, oud directeur-generaal van de PPT, ingesteld. Het rapport levert niets op en gaat in de bureaula.
- 17 De overheid krijgt een meerjarenplanbureau en overlegt met de NS.
- 18 Overlegverslagen.
- 19 Aanmelden bij de regering van een groot aantal investeringen, vooral in nieuwe lijnen.
- 20 De onvoldoende beveiliging Amersfoort - Zwolle.
- 21 Behandeling jaarstukken 1972.

- 22 Belichting van de kwaliteit van het overleg met regering.
- 23 In het overleg wordt de nacalculatie van 1970 weer betrokken.
- 24 Het moeizame overleg in 1973.
- 25 Noodzaak strategische planning.

4 Instelling van de Commissie Centrale Planning (CCP)

Verslagen

1961-1965

- 1 Praatstuk waarin de gedachte wordt ontvouwd.
- 2 De organisatie van de centrale planning wordt vastgelegd.
- 3 Concretisering van de planning 1961.
- 4 Eerste vergadering, 1961, waarin de gehele problematiek wordt doorgesproken.
- 5 Uitwerking van de voorgaande vergadering.
- 6 Toetsing van de bestaande, slecht werkende procedures.
- 7 Inventarisatie.
- 8 Invoeringsmoeilijkheden. Basisplan voor de beveiliging.
- 9 Bepalen van de urgentie van verbetering van de beveiliging.
- 10 Vervolg.
- 11 Vervolg.
- 12 Verhouding CCP tot de directie.
- 13 December 1961. Eerste vergadering met de directie. Limburg, Noord-Holland, Oude lijn (Amsterdam-Rotterdam). Investeringsselectie.
- 14 Uitwerken voorgaande vergadering.
- 15 Leiden - Delft en diversen.
- 16 Selectie procedures. Apeldoorn, Venlo.
- 17 Voortgang in behandeling zijnde projecten.
- 18 Weer de organisatie.
- 19 Amsterdam Centraal station. Apeldoorn, Leiden en Breda.
- 20 De dienstregeling en de urgentie van werken. WIS is de werkgroep Investerings Selectie.
- 21 Lezing van directeur Wansink voor het Economisch Instituut.
- 22 Werken korte termijn. Studie ir.Laan, Eerste verband tussen de planning en de planologie.
- 23 Weer organisatie, korte termijn, planologie.
- 24 Weer organisatie, korte termijn, planologie.
- 25 Hoogovens.
- 26 Plan Den Haag Centraal-Hollandse Spoor.
- 27 Leiden - Delft, Noord Holland, Limburg. Kritiek op het investeringsplan.
- 28 Tweede vergadering met de directie waarbij de organisatie en werkwijze van de CCP weer wordt verklaard. In de vroegere werkwijze werden veel plannen tot in details ontworpen en bleken dan in groter verband gezien niet te kunnen doorgaan. Dat de planning dit zal voorkomen ziet de president-directeur niet zitten.
- 29 Eerste maal Hoog Catharijne. Limburg, Amsterdam, Delft-Leiden, Sneek-Stavoren.
- 30 Hoog Catharijne, Den Haag-CS, Rijswijk, Haarlem, Arnhem-Emmerik elektrisch.
- 31 Notitie directeur Koster en van de directiesecretaris waaruit wantrouwen blijkt.
- 32 Antwoord van de voorzitter van de CCP.
- 33 Voortgangsbespreking met de directie.
- 34 Leiden-Delft, Breda en nieuw de Willemstunnel in Rotterdam.
- 35 Breda, Limburg, Venlo, Willemstunnel, Utrecht.
- 36 Rijnmond en Westerscheldebekken.

- 37 Kritiek op de ATB. Deze zaak is verder te volgen in doos 9. Goederendienst Den Haag. Nieuw plan.
- 38 Na interne strijd wordt de ATB ook door de CCP behandeld.
- 39 Vergadering met de directie. Interessante ervaringsuitwisseling. Venlo, ATB, Schiphollijn.
- 40 Leiden-Delft, Limburg en Zwolle.
- 41 Het investeringsplan 1966, nieuwe behandeling. Baanvaksnelheden.
- 42 Utrecht, baanvaksnelheid goederenlijnen.
- 43 Utrecht, Willemstunnel en Emmen.
- 44 Onder punt 7 een inzicht in de plannenmakerij door vele instanties in het gewest Amsterdam. Venlo-Kaldenkirchen. Haarlem en Nijverdal.
- 45 Vervolg.
- 46 Een voorstel van de bedrijfsleiding om tot een betere communicatie met de directie te geraken. De directie beraadt zich hierover, maar komt niet tot overeenstemming.
- 47 Nieuwe procedure totstandkoming investeringsplan.
- 48 Tunnels te Rotterdam. Nijverdal, Apeldoorn. Snelheidsverhoging. Voortgang.
- 49 CCP met directie hierover.
- 50 Rangeerstations rond Rotterdam.
- 51 Willemstunnel, Schiphol, Venlo (meerstroomlocomotieven). Behandelingwijze voorstellen aan de directie.
- 52 Noord-Holland.
- 53 Rotterdamse havens; een veelheid van problemen.
- 54 Directiebespreking verbindingen met Noord Holland.
- 55 Vergaderingen en overzichten einde 1964.
- 56 Verslag CCP januari 1965 is in de ATB doos, doos 9.
- 57 De grote spoorbruggen, 8 rivierkruisingen.
- 58 Amsterdam, Botlekbrug.
- 59 Verslag CCP mei 1965 in ATB doos, doos 9.
- 60 Stations; Nijverdal, Bergen op Zoom, Hoek van Holland, Vlaardingen, Arnhem-Velperpoort.
- 61 Lijst van werken door anderen dan de NS te betalen.
- 62 Vergadering van de directie over de lijn Amersfoort-Almelo. De ATB op de grensovergangen naar Duitsland, die het Indusistelsel heeft aanvaard.
- 63 Vergadering met directie over de lijnen vanuit Almelo naar de grens. IJsselbrug te Zutphen. Zwolle-Emmen. Nogmaals de grensproblemen.
- 64 De activiteit van de CCP gaat capaciteitsproblemen geven. Hoek van Holland en Leidschendam.
- 65 Bussum-Zuid. Groningen-Delfzijl. Organisatie van de planning.
- 66 Nu de CCP een viertal jaren werkt en een groot aantal funktionarissen er veel mee te maken heeft, neemt de belangstelling voor de planning en de organisatie ervan toe. Getuige deze aanbevelingen.
- 67 Hoek van Holland, Leidschendam, Willemstunnel, grensbaanvakken.
- 68 Leiden - Den Haag-Centraal - Delft. Hoe groot kan een gebied zijn dat vanuit een verkeersleidingspost wordt bediend?
- 69 Bespreking met de directie. Vooral over de lijnen rond Den Haag. De verbinding Centraal - HS. Rotterdam: brug of tunnel.

-
- 70** Beschouwing van de CCP over de totstandkoming van het investeringsplan en de coördinatie van de voorbereiding van werken. Willemstunel.
- 71** De ATB in de modernisering Amersfoort - Almelo.
- 72** Oeververbindingen Rotterdam. Amersfoort - Almelo.
- 73** Werkgroep Groot Amsterdam. Leiden - Delft. Venlo. Oldenzaal - Bentheim. Amsterdam - Arnhem.
- 74** Vergadering met directie. Oeververbinding Rotterdam, Den Haag HS. Oost Capelle.
- 75** Zwolle - Emmen. Mariënberg - Almelo. ATB op de grensbaanvakken. Zwolle-Arnhem.
- 76** Vergadering met directie. Venlo - Kaldenkirchen. Arnhem - Zwolle. Zwolle - Emmen.
- 77** Rijsnelheid op de locaalspoorwegen.
- 78** Verslag Curatorium Vervoersstudies. Automatisering treinenloop. Veiligheidseisen.
- 79** Zwolle-Emmen. Station Amersfoort.
- 80** Discussie treinbeheersing, capaciteit en gevarenkansen.
- 81** Inventarisatie van projecten. Zwolle - Emmen.
- 82** Studiegroep Capaciteitsbeheersing en Studiegroep Gevarenkans.
- 83** Ontwerp Discussienota voor Directeur Generaal van Verkeer en Waterstaat.
- 84** Ontwerp Discussienota voor Directeur Generaal van Verkeer en Waterstaat. Studiegroepen Capaciteit en Gevarenkans.
- 85** Moderniseringsplan. Automatischblokstelsel. ATB op gemoderniseerde baanvakken.
- 86** Snelheidsverhoging Zevenaar - Winterswijk. Nijverdal. Wisselverwarming.
- 87** Studie voor- en natransport.
- 88** Gevarenkans. Capaciteit. Nijverdal. Leidschendam.
- 89** Eisen voor Randstadmaterieel.
- 90** Modernisering seinwezen. ATB.
- 91** Inventarisatie werkgroepen CCP.
- 92** Rotterdam Alexander. Schadekans. Groot Amsterdam. Den Haag centraal.
- 93** Groot Amsterdam. Spoorwegnet mijngebied. ATB;
- 94** Den Haag centraal.
- 95** Bespreking Curatorium Vervoerstudies. Regio Amsterdam.
- 96** Studiegroep Schadekans. Moderniseringsplan Seinwezen. Sauwerd - Roodeschool. ATB.
- 97** Materieelaspecten. Geluidshinder.
- 98** Capaciteitsverruiming Utrecht-CS.
- 99** Den Haag centraal. Sauwerd - Roodeschool. Opvoering snelheid 140 km/uur.
- 100** ATB. Schadekans. Rijkstoezicht. Opgeborgen in ATB doos 9.
- 101** Niet technische research.
- 102** Tilburg. Zuid-Limburg. Utrecht. Eindhoven. NEI-studie.
- 103** Verslag NS, ministerie V&W Onderwerp EEG, Containervervoer, CEMT.
- 104** Inventarisatie werken. Stimurail.
- 105** Amsterdam. Tilburg. Eindhoven. Stroomvoorziening 1500 V.
- 106** Amsterdam Bijlmermeer.
- 107** Inventarisatie projecten. Studie beveiliging. Utrecht-CS.
- 108** NEI-studie. Overleg regio's.
- 109** Projecten en regionaal overleg.
- 110** Tilburg-west. Voorschoten.
- 111** CCP en Stimurail. Voorschoten. Tilburg-west. Bijlmermeer. Nevenlijnen Groningen.

- 112 Sneltram. Gezamenlijk gebruik railvervoer Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.
- 113 Adviezen econometrie.
- 114 Overzicht management-cursussen 1957-1967.
- 115 Gewest Amsterdam. Agglomeratie-vervoer.
- 116 Capaciteit Amersfoort. Enschede - Gronau. Beveiliging Heerlen - Valkenburg.
- 117 Capaciteit Amersfoort. Utrecht-CS. Voorstadstations.
- 118 Automatisering treinenloop.
- 119 Randstad-spoormaterieel. Automatisering treinenloop.
- 120 Amsterdam-CS (capaciteit). Projectingenieur.
- 121 Expres-treinen.
- 122 Capaciteit Amsterdam-CS. Amersfoort. Willemstunnel.
- 123 Procesbeheersing treinenloop.
- 124 Electrificatie Oldenzaal - Bentheim.
- 125 Spoorslag '70.
- 126 Buurtspoormaterieel. Automatisering treinenloop. Houten versus Nieuwe Gein.
- 127 ATB. Utrecht-CS. Willemstunnel. Hoek van Holland. Brug te Dordrecht. Oldenzaal - Bentheim.
- 128 Begeleiding Spoorslag '70.
- 129 Divers regionaal overleg.
- 130 Automatisering treinenloop.
- 131 Ontwerp capaciteit seinwezen. Bijlmermeer.
- 132 Amsterdam-Centraal - Amsterdam-Amstel.
- 133 Samengebruik Amsterdam-Amstel en Metro.
- 134 Spoorslag '70. Materieeltechniek.
- 135 Voorschoten. Utrecht-CS.
- 136 Nevenlijnen. Voorschoten. Vlaardingen. Utrecht-CS. Amsterdam.
- 137 Automatisering treinenloop. Metro Rotterdam. Agglomeratie Den Haag.
- 138 Organisatie van de planning.

6

Vorbereiding van de vernieuwing

Stimurail

Spoorslag 70

Spoor naar 75

deel 1

- 1 Analyse van de plaats van de NS in de samenleving.
- 2 Dossier ontwikkeling van de planologie in de loop van 1964.
- 3 Inleiding Spoor naar 75.
- 4 Dossier Commissie Reizigersvervoer over de consequenties van Spoorslag 70.
- 5 Verslagen besprekingen directie en Chef van Dienst over het jaar 1968.
- 6 Expresgoed. Bagagevervoer. Postvervoer. Spoorslag 70.
- 7 Dossier behandeling toekomstplannen in de Raad van Commissarissen.
- 8 Behandeling rapport Spoor naar 75.
- 9 Uitgangspunten en normen Spoorslag 70.
- 10 Stimurail verslagen.
- 11 Kritiek over de verhouding Stimurail - overheid.
- 12 Samenstelling Stimurail.
- 13 Stimuplan.
- 14 Stimurail. Besparing en moderniseringsplan.
- 15 Planning materieelbehoefte Spoorslag 70.
- 16 Weg en Werken aspecten Spoorslag 70.

- 17 Materieelaspecten Spoorslag 70.
- 18 Voorbereiding dienstregeling 1969-1971.
- 19 Aspecten Spoor naar 75 in de diensten.
- 20 Dienstregeling Spoorslag 70.

7 Voorbereiding van de vernieuwing

deel 2

- 21 Rapportering invoering Spoorslag 70. Kosten van de reizigersdienst. Exprestreinen. Begeleidingsprocedure. Invoering Huisstijl.
- 22 Station Amersfoort.
- 23 Plaatskaartenverkoop in de trein.
- 24 Commissie Reizigersvervoer.
- 25 Geel schilderen materieel.
- 26 Morgen begint Spoorslag 70.
- 27 Rapport Spoor naar 75.
- 28 Spoor naar 75 in de Raad van Commissarissen.
- 29 Directieperikelen.
- 30 Dienstregeling Spoorslag 70.
- 31 Materieelinzet 1970.
- 32 Spoorslag 70 en verder.
- 33 Dienstregelingpatronen Spoorslag 70.
- 34 Aandachtspunten Spoorslag 70.
- 35 Bedrijfsplan 1973.

8 Samenvatting van de actie Spoorslag 70

Een nabeschuwing

1973

- 1 Samenvatting van de actie Spoorslag 70.
- 2 Een nabeschuwing.

9 Automatische Trein Beïnvloeding (ATB)

Verwikkelingen en besluitvorming

1961-1971

- 1 Globaal overzicht van ontwikkeling van de Automatische Trein Beïnvloeding. Nabeschuwing maart 1973.
- 2 Moderniseringsplan 1962 waarin nog geen ATB.
- 3 Februari 1962 Voorstel aan commissarissen ATB.
- 4 8 januari 1962 treinramp Harmelen. Versterkte aandacht voor een soort treinbeïnvloeding.
- 5 Poging de zware eisen ingevolge een dogmatisch ATB-systeem af te zwakken.
- 6 Baanvaksnelheden.
- 7 Invoeringsplan ATB. Bespreking invoeringsplan in de CCP.
- 8 CCP. ATB werkgroep komt onder de CCP omdat het invoeringsplan organisatorisch en financieel niet haalbaar blijkt.
- 9 Kostenraming invoeren ATB. Behandeling ATB in de CCP aug.-dec. 1963.
- 10 Rapport studiecmissie ATB, technische en administratieve problemen.
- 11 Opvoering snelheid reizigerstreinen tot 140 km/uur met betrekking tot de ATB.
- 12 Consequenties van de ATB voor de goederendienst.
- 13 Invloed van de ATB op de rijtijden.
- 14 ATB op de grensbaanvakken.
- 15 Moderniseringsplan Amersfoort - Almelo. Behandeling in de CCP.

- 16 CCP. Snelheidsbeperking. Remkriterium voor elektrische locomotieven.
- 17 Vernieuwde programmering van het moderniseringsplan.
- 18 Voorstel moderniseringsplan aan commissarissen. Uitleg ATB-systeem aan commissarissen. (Commissarissen voelden zich verrast).
- 19 Modernisering inclusief ATB Almelo - Duitsland, Zwolle - Arnhem.
- 20 De minister van Verkeer en Waterstaat keert zich tegen het door de NS voorgestelde ATB-systeem. Introduction de l'attelage automatique dans les chemins de fer européens.
- 21 Reactie van directeur Koster op het standpunt van de minister.
- 22 Kritiek van ingenieur Bosboom op het ATB-systeem. Brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat.
- 23 Ook een aantal commissarissen uiten hun twijfel over het ATB-systeem. Beschouwing directieverantwoordelijkheid versus regeringsverantwoordelijkheid. Onenigheid binnen de directie.
- 24 Modernisering Zwolle - Emmen inclusief ATB.
- 25 Brief van Directoraat Generaal met aanwijzingen waarbij praktisch aan het door NS voorgestelde ATB-systeem wordt voorbijgegaan.
- 26 Discussienota NS - Directoraat. (Binnen de organisatie van NS omstreden). Amsterdam - Utrecht - Arnhem. Veiligheidseisen.
- 27 Beschouwingen over het voorgestelde ATB-systeem door directeur de Bruin, de CCP, chef Exploitatie, chef Financiële Dienst.
- 28 CCP behandelt de moeilijkheden waarin de NS door het ATB-systeem is geraakt.
- 29 Regering houdt vast aan het beveiligen van gevaarpunten in plaats van het door NS voorgestelde continue ATB-systeem.
- 30 Studie over de mogelijkheid van een discontinu systeem.
- 31 CCP behandeling discontinue ATB, het remkriterium, programma van eisen. Amsterdam - Arnhem. Al of niet ATB.
- 32 Studie van de CCP betreffende de voortzetting van het moderniseringsplan en de ATB.
- 33 Ontwerpcapaciteit. CCP over discontinue toepassing, het remkriterium, schadekans.
- 34 Brief van directeur Koster aan Verkeer en Waterstaat. Antwoord van Verkeer en Waterstaat waarbij V&W het discontinue systeem blijft voorstaan.
- 35 CCP bespreking directie waarbij de gehele problematiek opnieuw wordt doorgenomen.
- 36 Rapport studiec commissie ATB aan de CCP. Een overzicht van de gerezen moeilijkheden.
- 37 Klachten over de leverancier.
- 38 ATB-problemen in de CCP.
- 39 Rapportering aan Verkeer en Waterstaat.
- 40 Ingevolge de wens van de minister wordt opnieuw het discontinue systeem bekeken.
- 41 Voortgang van de invoering van de ATB nadat de NS onder nieuwe leiding in een viertal jaren het door NS voorgestelde systeem heeft beproefd.
- 42 Kosten van de ATB Woerden - Den Haag en Gouda - Rotterdam.
- 43 Spoorwegongeval bij Duivendrecht; het ontbreken van ATB.
- 44 Vrees van Verkeer en Waterstaat voor het laten vallen van het zware remkriterium.
- 45 Snelheidsbeperkingen in de ATB.

- 1 Organisatie Exploitatie.
- 2 Materieelstoringen.
- 3 Samenwerking met Materieel en Werkplaats.
- 4 Studie gevarenkans 1967.
- 5 Hoofdproblemen veiligheid Electriciteit en Seinwezen 1966.

11 Dienst van Exploitatie
Districten en verkeersleiding
1958-1968

- 1 Organisatie van de districten. Onder president-directeur F.Q. den Hollander werden de voormalige inspecties omgezet in districten.
- 2 Organisatiefilosofie in de dienst van Exploitatie.
- 3 Organisatie van de districten waarbij de chef van het exploitatiedistrict (CED) werd ingevoerd.
- 4 Organisatie van de dienst van Exploitatie oude vorm en oude verkortingen.
- 5 Organisatie van het district.
- 6 Taakbeschrijvingen.
- 7 Beschouwing chef Exploitatie over de organisatie van de dienst van Exploitatie.
- 8 Rede van de chef Exploitatie voor de CED's.
- 9 Districtsorganisatie.
- 10 Brief chef Exploitatie aan directeur Koster.
- 11 Het functioneren van de Ep-organisatie.
- 12 Het organisatiebeleid van Ep.
- 13 Het organisatiewerk binnen Ep.
- 14 Organisatie van de Verkeersleiding. De treinregelingsbureaux van de districten worden vervangen door verkeersleidingsposten. Centraal wordt de treindienstleiding beheerst door het overkoepelingsbureau te Utrecht. Dit dossier geeft een inzicht in deze ingrijpende reorganisatie.
- 15 Materieeltechnische taken in de organisatie van Ep.
- 16 Personeelstaken in de organisatie van Ep.
- 17 De organisatie van Ep in stellingen.
- 18 Ontwikkeling van de efficiëntie bij Ep van 1959 tot 1968.

12 Dienst van Exploitatie
Organisatievraagstukken Rayons
1963-1968

- 1 Het omvormen van de organisatie van de hoofdstations tot Rayonorganisatie. Van 1965-1968.
- 2 De Rayonorganisatie.
- 3 Verslagen van de werkgroep Toekomstige organisatie Lijndienst (TOL).
- 4 Organisatie proefrayon Deventer.
- 5 Voorschriften Rayonorganisatie 1968.
- 6 Proefrayon Eindhoven.
- 7 1975 Nieuwe discussie Rayonorganisatie.

13 Reorganisaties van Diensten
Financieel en Economisch
Weg en Werken
Personeel

- 1 Organisatie Financieel Economische Dienst 1968.
- 2 Verslagen van de Organisatiecommissie Dienst Personeelszaken 1962.

- 3 Organisatie van de Dienst Weg en Werken 1968.
- 4 Organisatie van de Dienst van Vervoer 1968.
- 5 Organisatie van de Dienst van Materieel en Werkplaats.
Reorganisatie 1964-1965.
- 6 Taakbeschrijvingen Materieel en Werkplaats.
- 7 Productiviteit van de Hoofdwerkplaats Tilburg.
- 8 Localisatie van de Wagenwerkplaatsen.

14 Reorganisaties van de Diensten

Electriciteit en Seinwezen

1964-1965

- 1 Reorganisatie van de Dienst van Electriciteit en Seinwezen.
- 2 Besparingen tengevolge van verhoogde veiligheid bij moderne seinwezeninrichtingen.
- 3 Energievoorziening voor de elektrische tractie.
- 4 Overwegbeveiliging januari 1970.
- 5 Onderzoek tot organisatorische integratie van Es en Ww. Vorming van de Dienst voor Infrastructuur.
- 6 Benoeming chef van de Dienst van Infrastructuur.

15 Het voortbestaan van de Nevenlijnen

Onenigheid NS en Regering

Besluitvorming

1966-1970

- 1 Onderzoek naar tramvervangende busdiensten in 1966.
- 2 Op verzoek van de regering worden 15 niet-rendabele lijnen aangemeld. Gevraagd wordt of voor deze lijnen de geldende regelen zullen worden toegepast.
- 3 Staatssecretaris Keyzer wil een zestal lijnen sluiten.
- 4 Voorstel voor vereenvoudigde exploitatie van een aantal nevenlijnen. Introductie centrale radio-verkeersleiding (CRVL).
- 5 Nevenlijnen in interne rapportering.
- 6 Brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening.
- 7 Vragen uit de Eerste en Tweede Kamer en de antwoorden van NS.
- 8 Brief aan Commissarissen.
- 9 Brief aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- 10 Vereenvoudiging Exploitatie Nevenlijnen.
- 11 Rapport nevenlijn naar Groningen april 1967.
- 12 Brief aan Directeur-Generaal van het Verkeer.
- 13 Voorstel CRVL.
- 14 Exploitatie Nevenlijnen. Rapport van het Raadgevend Efficiencie Bureau Amsterdam 1967.
- 15 Werkgroep Vereenvoudigde Exploitatie.
- 16 Verslagen van de werkgroep Vereenvoudigde Exploitatie. Introductie van de vereenvoudigde centrale verkeersleiding (VCVL).
- 17 Brief van de Dienst van Seinwezen. CRVL contra VCVL.
- 18 Verzoek definitieve toepassing CRVL.
- 19 Dienstregelingen.
- 20 Behandeling in de CCP van de Vereenvoudigde Exploitatie Nevenlijnen.
- 21 Verzoek toepassen CRVL Sauwerd - Delfzijl.
- 22 Correspondentie over kostenaspecten.
- 23 Indrukken na een jaar CRVL Groningen - Roodeschool.
- 24 Project Groningen - Delfzijl.
- 25 Bespreking Commissarissen.

- 26 Vereenvoudigde Exploitatie op een zestal diesel-baanvakken.
 27 De actie van Staatssecretaris Keyzer om een vijftal nevenlijnen te sluiten doet groot rumoer ontstaan.
 28 Verslagen van de invoering van de Radio Verkeersleiding.
 29 Volledige invoering CRVL.
 30 Overzicht sluitingsactie 15 lijnen. februari 1968.

16

Het voortbestaan van de Nevenlijnen

Rapporten per lijn, reizigersvervoer

- 1 Studies 1965-1966. Optimale omvang van het net.
 2 Sauwerd - Roodeschool.
 3 Groningen-Delfzijl.
 4 Zwolle - Emmen.
 5 Grensovergang Winterswijk.
 6 Zevenaar - Winterswijk.
 7 Zwolle - Wierden.
 8 Arnhem - Winterswijk.
 9 Apeldoorn - Winterswijk.
 10 Santpoort - IJmuiden.
 11 Neede - Borculo.
 12 Groningen - Nieuweschans.
 13 Zuidbroek - Ter Apel.
 14 Almelo - Mariënberg.
 15 Tramlijn Ede - Wageningen.
 16 Tramwegen op Zuid-Beveland.
 17 Sneek - Stavoren.
 18 Heerhugowaard - Hoorn.
 19 Heerlen - Schin op Geul.
 20 Gouda - Alphen aan den Rijn.
 21 Baarn - Den Dolder.
 22 Utrecht - Veenendaal - Rhenen.

17

Het goederenvervoer. Commissie Goederenvervoer (CGV)

Verslagen

1955-1962

- 1 De organisatie van de wagenverdeling.
 2 Wagenparkrapport 1964.
 3 Douaneloods Amsterdam Doklaan.
 4 Groepswagenverdeling 1958.
 5 Verslag commissie Kwaliteitsverbetering Goederenvervoer.
 6 Rangeerterrein linker-Maasoever. Algemeen Goederendienst.
 7 Tramlijn Appelscha- Steenwijk.
 8 Commissie Goederenvervoer, beremming goederentreinen.
 9 Wagengebruik. Dataprocesing. Hoogovens. Zandvervoer Hoek van Holland.
 10 CGV beleid, rangeerstations, wagens huren of bouwen.
 11 Statistiek Wagenladingvervoer.
 12 CGV prognose tot 1980.
 13 CGV processing, rangeerstation Kijfhoek, prognose 1980, visie directeur Wansink.
 14 CGV specialisatie wagenpark, simulatiemodel treindienst, snel- en expresgoed.
 15 Inventarisatie onderwerpen, bietenvervoer Zuid-Beveland, Wagenparkrapport 1964.
 16 Rangeerstation Linker-Maasoever.
 17 Opvoering snelheid goederentreinen.
 18 Plan Kijfhoek. Technische eisen.

- 17 Kwaliteitsonderzoek wagenladingvervoer.
 18 CGV lengte inhaalsporen, goederenmaterieel, wagenhuren, specialisatie wagenpark, toekomstige snelheid en lengte van goederentreinen.
 19 CGV Goederenstations Rotterdam, wagengebruik.
 20 Beperking wagengewicht op bepaalde lijnen.
 21 CGV Overzicht in behandeling zijnde onderwerpen, deelneming aan Europese palletpool.
 22 Verbetering complex Venlo-Blerick.
 23 CGV moeilijkheden in de winterperiode, schokvrije wagens, wagengebruik per serie.
 24 Opvoering dienstregelingsnelheid.
 25 CGV prognose wagenladingvervoer.
 26 CGV rentabiliteit van enkele wagentypen.
 27 Onderhoud goederenmaterieel.
 28 CGV verbetering rentabiliteit.
 29 CGV vervoersduur plaatsingstijd van wagens, sluiting van laad- en losplaatsen.
 30 Plaatsingsenquête.
 31 Onderhoud goederenmaterieel.
 32 Procesbeheersing goederenvervoer.
 33 Electrificatie Arnhem-Emmerik en Venlo-Kaldenkirchen.
 34 Vervoerstoename Venlo - Kaldenkirchen.
 35 CGV procesbeheersing, Rijnmondgebied.
 36 Tramlijn Echt naar Echt-dorp.
 37 CGV de Westlandse Stoomtram, expresgoed, Zeeuws Vlaanderen.
 38 Ontwikkeling ontvangsten goederenvervoer.
 39 Rentabiliteit.
 40 Dienstmaterieel.
 41 Bietenvervoer.
 42 Rangeerstation Susteren, Betuwelijn, Expresgoed, Douane, rentabiliteit.
 43 Goederenvervoer nevenlijnen.
 44 CGV Wagenparkrapport.
 45 Wagenparkrapport 1963.
 46 CGV dienstvervoer.
 47 CGV extra kosten vorstperiode, bietenvervoer.
 48 Goederenwagenpark.
 49 Wagenbehandeling district Rotterdam. Localisatie wagenwerkplaatsen.
 50 Wagengebruik internationaal.
 51 Kosten goederenvervoer.
 52 Autolaadkisten.
 53 Goederenvervoer op enkele tramlijnen.
 54 Dienstregeling kolentreinen uit Limburg.
 55 Goederenvervoer over de Betuwelijn.
 56 Kostenstijging goederenvervoer. Het wagengebruik. Internationale leegloop.
 57 Statistieken gebruik van het goederenmaterieel.
 58 Statistieken goederenvervoer.

18 Commissie Goederenvervoer
 Verslagen
 1964-1966

- 59 Rangeerterrein Susteren. Goederenloodsen. Goederenmaterieel. Douanebehandeling. Centralisatie vrachtberekening. Commissie Operations Research.

-
- 60 Susteren. Capaciteittekort rangeerstations. Taak en werkwijze van de commissie Operations Research.
- 61 Sluiting losplaatsen. Rangeerterreinen. Olievervoer.
- 62 Ontwikkeling goederenvervoer 1954-1956.
- 63 Lijnen Westlandse Stoomtram.
- 64 Sluiten laad- en losplaatsen.
- 65 Mogelijkheden binnenlands rail-wegvervoer.
- 66 Rentabiliteitsonderzoek. Tramlijnen. Procesbeheersing.
- 67 Uitbreiden rangeercapaciteit.
- 68 Kwaliteit goederenvervoer.
- 69 Omvang wagenladingvervoer.
- 70 Locomotiefparkrapport. Sluiting lijn Axel - Hulst - de Klinge
- 71 Nuttig wagengebruik.
- 72 Rentabiliteit bietenvervoer.
- 73 Uitbreiding rangeercapaciteit. Axel - de Klinge.
Locomotiefparkrapport.
- 74 Rentabiliteitsberekening aanschaf goederenwagens.
- 75 Uitbreiding rangeercapaciteit. Axel - de Klinge.
Locomotiefparkrapport.
- 76 Wagenparkrapport. Bietenvervoer. Dienstmaterieel.
- 77 Dienstmaterieel.
- 78 Wagenparkrapport 1964.
- 79 Prognose wagenladingvervoer 1980.
- 80 Inventarisatie in behandeling zijnde onderwerpen.
- 81 Rangeerterrein Rosendaal.
- 82 Analyse van het bietenvervoer.
- 83 Dienstmaterieel.
- 84 Douanebehandeling. Mogelijk tracee voor de verbinding Kijfhoek met de Betuwelijn. Goederendienst op de Schiphollijn.
- 85 Procesbeheersing goederenvervoer. Exploitatie in Zeeuws-Vlaanderen. Buitenprofielvervoer. Invoering van de automatische koppeling. Dienstmaterieel.
- 86 Ontwikkeling intensiteit van het wagengebruik.
- 87 De brug bij Westervoort.
- 88 Automatische koppeling. Expresstukgoedvervoer. Hoorn - Medemblik.
- 89 Inventarisatie. Expresstukgoedvervoer. Exploitatie in Zeeuws-Vlaanderen.
- 90 Simulatiemodel goederendienst. Dienstmaterieel. Selex-apparatuur.
- 91 Containervervoer.
- 92 Vrachtstukgoed Van Gend en Loos.
- 93 Doelmatigheid wagengebruik.
- 94 Met schokmeters geregistreerde schokken.
- 95 Dienstmaterieel. Hoorn - Medemblik. Van Gend en Loos.
- 96 Van Gend en Loos. Zijlijnen in Noord-Holland. Grindvervoer voor eigen gebruik. Containervervoer. Automatische koppeling. Zwolle - Emmen.
- 97 Wagenparkrapport 1965.
- 98 Vrachtvervoer luchthaven Schiphol.
- 99 Gebruik van de bagageafdeling in de treinen.
Stukgoederenvervoer van en naar Schiphol.
- 100 Simulatiemodel goederendienst. Rangeerstations.
- 101 Rentabiliteit WSM-net.
- 102 Asbelastingen. Simulatiemodel goederendienst. Rangeerstations.
Dienstmaterieel. Stukgoedvervoer. Systeemgegevensverwerking goederendienst (SGG).
- 103 Olievervoer in tankwagens.

- 104 Wagenparkrapport 1966.
- 105 Van Gend en Loos. Rentabiliteit zijlijnen. SGG-projekt.
- 106 Van Gend en Loos. SGG-projekt. Dienstmaterieel.
- 107 Dienstmaterieel houtbereidingsinrichting. Zandvervoer. Computerdienstregeling.
- 108 Doelmatigheid wagengebruik. Wergroep zijlijnen. Los- en laadtermijn. Automatische koppeling.
- 109 Rentabiliteitsonderzoek goederenlijnen.
- 110 Doelmatigheid wagengebruik. Dienstmaterieel.
- 111 Zijlijnen in Friesland. Wagenparkrapport.
- 112 Onderhoud goederenmaterieel.
- 113 Gevolgen sluiting los- en laadplaatsen.

19

Commissie Goederenvervoer

Verslagen

1967-1972

- 114 Blerick. Onrendabele goederenlijnen. Vervoer van gevaarlijke stoffen. Wagenparkrapport.
- 115 Automatische koppeling.
- 116 Gevolgen mijnsluiting in Limburg. Enschede - Broekheurne. Grensbaanvakken. Zeeuws-Vlaanderen. Zoutvervoer. Stiens - Dokkum.
- 117 Onrendabele goederenlijnen. Dienstmaterieel Spoorweg Bouwbedrijf. Rangeerterrein Kijfhoek.
- 118 Goederenlijn Stiens - Minnertsga.
- 119 Doelmatigheid wagengebruik.
- 120 Wagengebruik 1967.
- 121 Computerdienstregeling. Automatische koppeling. Wagengebruik.
- 122 Wagenparkrapport 1967.
- 123 Doelmatigheid wagengebruik.
- 124 Dienstmaterieel.
- 125 Gevaarlijke stoffen. Automatische koppeling. Goederenlijnen Friesland.
- 126 Werkgroep Gevaarlijke Stoffen.
- 127 Van Gend en Loos.
- 128 Gevaarlijke Stoffen. Van Gend en Loos. Zuid-Beveland. Havens-Oost in Amsterdam. Kijfhoek.
- 129 Technische ontwikkeling van het goederenmaterieel.
- 130 Lengte goederensporen en treinlengten.
- 131 Van Gend en Loos.
- 132 Rangeerterrein Kijfhoek.
- 133 Onderhanden zijnde studies goederenvervoer.
- 134 Dienstregeling internationaal goederenvervoer.
- 135 Systeemgegevensverwerking Goederenvervoer. SGG.
- 136 Van Gend en Loos.
- 137 Zandvervoer.
- 138 Kijfhoek.
- 139 Zeeuws-Vlaanderen. Zandvervoer. Goederenmaterieeltechniek. Toekomststudie. Rentabiliteit goederenlijnen.
- 140 Toekomststudie goederenvervoer.
- 141 Containervervoer.
- 142 Toekomststudie. Containervervoer.
- 143 Containers. Wagengebruik. Europpool.
- 144 Brief chef Economische Zaken over de positie van het goederenvervoer binnen NS.
- 145 Wagenparkrapport 1968.
- 146 Wagenparkrapport.
- 147 Containers. Wagengebruik.

148	Toekomststudie goederenvervoer.
149	Herstructurering Amsterdam-Rietlanden.
150	Intercontainer.
151	Bagagevervoer. Rietlanden.
152	Statistiek goederenvervoer 1968.
153	Dossier Sluiting los- en laadplaatsen.
154	Dag-tonnagekaart.
155	Electrisch vervoeren van ertstreinen.
156	Brief aan de minister inzake wagenlading vervoer.
157	Snelheid wagenladingtreinen.
158	Gegevensverwerking goederenvervoer.
159	Wagenparkrapport 1971.

20 Het goederenvervoer op verschillende provinciale lijnen

1	Apeldoorn - Zwolle.
2	Enschede - grens.
3	Vlodrop - grens.
4	Enschede - Broekheurne.
5	Alkmaar - Warmenhuizen. Hoorn - Medemblik.
6	Stiens - Minnertsma. Stiens - Dokkum.
7	Neede - Borculo.
8	Heerenveen - Lemmer.
9	Stiens - Dokkum.
10	Stadskanaal - Gieten.
11	Axel - Hulst - Klinge.
12	Zijlijnen goederenvervoer.
13	ATB grensbaanvakken.
14	Gasselternijveen - Buinen.
15	Noord-Friesland.

21 Het goederenvervoer in de regio Rotterdam

Rangeerstation Kijfhoek
 Willemstunnel (aanvankelijke opzet)
 1961-1967

1	Rotterdam Ontwerp Willemstunnel 1964.
2	Rotterdam Rangeerterrein Kijfhoek.
3	Capaciteit Botlekbrug.
4	Noodvoorzieningen in verband met capaciteitstekort Linker-Maasoever.
5	Oeververbindingen Dordrecht.
6	Hoek van Holland Noorderhaven.
7	Rangeerterrein Roosendaal.
8	Rangeerterrein Kijfhoek (eerste ontwerp).
9	Locomotiefdepot Feijenoord.
10	Goederenstation Dordrecht.
11	Verslagen Werkgroep Rangeerstations Rotterdam.

22 Reizigersvervoer

Statistieken
 Controle en stations
 Het rijtuigpark
 1962-1972

1	Electrificatie Arnhem - Emmerik.
2	Kostenverdeling reizigersvervoer - goederenvervoer.
3	Voorschoten. Rijswijk.
4	Reizigersstatistiek 1964.

-
- 5 Schoonhouden reizigersmaterieel. Amsterdam-CS. Roltrappen. Bussum-Zuid.
 - 6 Inventarisatie.
 - 7 Trekduwtreinen.
 - 8 Ontwikkeling reizigersvervoer.
 - 9 Trekduwtreinen. Rijtuigparkrapport.
 - 10 Toekomst dienstregeling. Ombouw rijtuigen serie 7700.
 - 11 Trekduwtreinen. Rotterdam-Capelle. Zoetermeer. Amsterdam-CS. Rijtuigpark 1964.
 - 12 Toekomst dienstregeling. Rijtuigpark. Omroepinstallatie in treinen.
 - 13 Opbrengst reizigersvervoer 1964.
 - 14 Plaatskaartenafgifte. Rijtuigparkrapport. Restauratie in treinen.
 - 15 Kwaliteitseisen reizigersmaterieel.
 - 16 Amsterdam - Brussel.
 - 17 Treinaanwijsinstallaties.
 - 18 Trekduwtreinen. Parkeerterreinen.
 - 19 Rijtuigparkrapport 1965-1970.
 - 20 Reizigersstatistiek 1966.
 - 21 Benelux- materieel.
 - 22 Internationaal rijtuigpark. In- en uitgangskontrôle. Plaatskaarten automaten.
 - 23 Rijtuigparkrapport. Internationaal rijtuigpark. Plaatskaarten automaten.
 - 24 Nevenlijnen. Wasmachines.
 - 25 Reiniging reizigersmaterieel.
 - 26 In- en uitgangskontrôle. Trekduwtreinen. Het NS-embleem.
 - 27 Vervoerplan Zoetermeer. In- en uitgangskontrôle. Trekduwtreinen. NS-embleem. Binnenlands luchtverkeer.
 - 28 Bestelling nieuwe locomotieven gaat niet door en trekduwtreinen van de baan.
 - 29 Rapport in- en uitgangskontrôle juni 1966.
 - 30 NS-embleem. Vervoersplan Zoetermeer. In- en uitgangskontrôle.
 - 31 Trekduwtreinen. Binnenlands luchtverkeer. Amsterdam-Bijlmermeer. Utrecht-Overvecht. Snelheid reizigerstreinen.
 - 32 Amsterdam-Bijlmermeer. Utrecht-Overvecht. Snelheid reizigerstreinen.
 - 33 Zwolle - Emmen. Mariëenberg - Almelo. Zwolle - Almelo. In- en uitgangskontrôle. Amersfoort. Internationaal rijtuigpark.
 - 34 Toekomstdienstregeling. Naar het noorden en oosten.
 - 35 Internationaal rijtuigpark. Nevenlijnen. Treinvervangende busdiensten. Geldermalsen - Nijmegen. In- en uitgangskontrôle.
 - 36 Rijtuigparkrapport 1968-1970.
 - 37 Presentatie huisstijl. Rijtuigparkrapport. Internationaal rijtuigpark.
 - 38 Internationaal rijtuigpark.
 - 39 Rijtuigpark.
 - 40 Perronvertrekstaten.
 - 41 Geldermalsen - Nijmegen. Santpoort - IJmuiden. Binnenlands luchtverkeer.
 - 42 Snelheid reizigerstreinen.
 - 43 Snelheid reizigerstreinen. Perronvertrekstaten. Huisstijl. Rijwielstallingen.
 - 44 Relatiestatistiek 1967.
 - 45 Station Haren. Tilburg-West. Vereenvoudiging plaatskaartenafgifte. Materieelinzet. Electrificatie Zaandam - Hoorn. Arnhem - Winterswijk. Opheffing in- en uitgangskontrôle. Huisstijl.
 - 46 Tilburg-West. Plaatskaartenafgifte. Bagageafdelingen. Rijsnelheid 140 km/uur. Utrecht - Leiden.
 - 47 Kwaliteit exprestreinen. Rijtuigparkrapport.

- 48 Rentabiliteit Zwolle - Emmen.
- 49 Wegwerpen van flessen uit rijdende treinen.
- 50 Verkoopautomaten.
- 51 Kwaliteit restauratiediensten.
- 52 Onderhandelingen met de HTM.
- 53 Huisstijl. Verkorting stationnementen.
- 54 Huisstijl. Verkorting stationnementen.
- 55 Forensenvervoer over lange afstanden.
- 56 Fietsenstallingen.
- 57 Tariefvereenvoudiging.
- 58 Station Nieuweschans.
- 59 Treinaanwijsinstallaties. Cityhalte Apeldoorn. Spoor naar 75.
- 60 Rapport vereenvoudiging plaatskaartenafgifte.
- 61 Vervoersanalyse Trans Europ Express (TEE) 1969.
- 62 Analyse reizigersvervoer 1968-1970.
- 63 Dienstregelingopzet september 1972.
- 64 Werkmethode Regina plaatskaartenmachine.

23

Reizigersvervoer in het gewest Amsterdam

Centraal station

1961-1974

- 1 Amsterdam Centraal station organisatie.
- 2 Amsterdam Centraal station analyse reizigersstromen.
- 3 Bestemming oude postkantoor op CS.
- 4 Station Bussum-Zuid.
- 5 Werkgroep Amsterdam-Sloterdijk.
- 6 Organisatie depot Amsterdam-CS.
- 7 Verkeer in en om Amsterdam-CS.
- 8 Gesprek met minister Suurhoff.
- 9 Stadsontwikkeling.
- 10 Verslagen werkgroep Amsterdam-CS.
- 11 Steekplan Noordzeekanaal-gebied.
- 12 Gooi- en IJmeersteden.
- 13 Havens-Oost.
- 14 Goederenringbaan. Metro. Technische integratie metro - NS.
- 15 Samenwerking Amsterdam - NS.
- 16 Coördinatie commissie.
- 17 Sporengebruik Amsterdam-CS.
- 18 Interimrapport werkgroep Groot Amsterdam.
- 19 Coördinatie Commissie Amsterdam-NS.
- 20 NS, sneltram en semie-metro.
- 21 Stuurgroep Gezamenlijk gebruik infrastructuur in de grote steden.
- 22 Notulen gemeenteraad Amsterdam; behandeling van de stadsspoorweg.
- 23 Rijks Planologische Dienst.
- 24 Voorstellen tunnels en materieel voor gezamenlijk te berijden voorstadstrajecten.
- 25 De restauratie van het Centraal station te Amsterdam.
- 26 Gemeenschappelijk gebruik railinfrastructuur.
- 27 Rapport Commissie Boomstra Gemeenschappelijk gebruik infrastructuur.
- 28 Bespreking directie NS met wethouder Amsterdam.
- 29 Werkgroep Groot Amsterdam. Werken Zuid-oost. Spoorlijn Amsterdam - Utrecht.
- 30 Gegevens voor Nederlands Economisch Instituut dat van de regering de opdracht heeft een rekenprogramma te maken van het totale Nederlandse verkeer en vervoer.

- 31 Visie van de NS op de vervoersproblematiek stadsgewest Amsterdam.
- 32 Aanvaring van de Hembrug december 1970. Directe aanleiding tot de Hemtunnel.
- 33 Hemtunnelwerken.
- 34 Vervoersonderzoek Groene Hartlijn.
- 35 Gemeente Amsterdam koopt de nv. ENHABO (autobusbedrijf).
- 36 Stuurmechanisme ten behoeve van een geïntegreerd vervoersverkeerssysteem.
- 37 Bespreking Amsterdamse vervoersproblematiek met ministers Westerterp, Gruijters, burgemeester Amsterdam, wethouders en deskundigen september 1974.
- 38 Consequenties voorgaande bespreking.
- 39 Brief aan wethouder Lammers.
- 40 Brief aan de heer Samkalden.
- 41 Brief aan de heer Ossewaarde, directeur Gemeentelijk Vervoerbedrijf.
- 42 Verslag bespreking NS - Amsterdam.
- 43 Taakverdeling trein en metro.
- 44 Streefbeeld openbaar vervoer ten dienste van de ministeries Verkeer en Waterstaat en Ruimtelijke Ordening.
- 45 Amsterdam als Casestudy voor de CEMT.
- 46 Amsterdam, verbindingen naar het noorden en westen.

24

Amsterdam, de Metro en NS

Plannen tot samenwerking

Dit dossier bevat een aantal stukken met betrekking tot de acties van de Nederlandse Spoorwegen om de aanleg van een metrostelsel in de agglomeratie Amsterdam in verband te brengen met het aanwezige en uit te breiden spoorwegstelsel.

Het zeer ambitieuze vervoersplan van Amsterdam gaf aanleiding tot zorg bij de NS.

NS achtte de vervoersprognose en de kostenprognose veel te optimistisch en vreesde dat van de in de komende jaren aan het openbaar vervoer te besteden gelden een onevenredig deel aan het metroplan zou toevallen.

In de stukken is steeds sprake van de noord-zuidlijn. Deze belangrijkste lijn van het metrostelsel is door de raad van Amsterdam later afgevoerd, de oostlijn werd gebouwd.

Door de NS werd een alternatief semie-metroplan in de openbaarheid gebracht, het Amtroplan.

Zoals uit het dossier blijkt is het overleg tussen Amsterdam en de NS een moeizame zaak geweest.

Uiteraard zijn in dit dossier geen stukken aanwezig van het overleg tussen Amsterdam en de regering waarvan NS nooit in kennis is gesteld.

- 1 Plannen voor een uitgebreid metronet voor Amsterdam.
- 2 Functie van het vervoer in de ruimtelijke ordening.
- 3 Beraad binnen NS over het Amsterdamse probleem.
- 4 Studie NS over het Amsterdamse probleem.
- 5 Coördinatie commissie Amsterdam. Station Weteringplantsoen.
- 6 Onderzoek naar de berekeningsmethodiek Metrobureau A'dam.
- 7 Berekening maximum vervoersstromen door Raadgevend Efficiency Bureau Amsterdam.
- 8 Nota NS aan stuurgroep Amsterdam.
- 9 Voorstel NS reizigersdienst Bijlmermeer - Amsterdam-CS. Materieel voor deze dienst.
- 10 Stuurgroep Amsterdam. Poging tot overeenstemming NS en Amsterdam.

-
- 11 Beschouwing over stadsvervoer door Raadgevend Efficiency Bureau.
 - 12 Berekeningen en tekeningen bij voorgaand plan.
 - 13 Voorbereiding gesprek met minister Suurhoff.
 - 14 Bureau Stadsspoorweg, volgorde aanleg van de metrolijnen.
 - 15 Vergadering coördinatie commissie. Kritiek op Amsterdamse voorstellen.
 - 16 Berekeningen NS komen tot andere resultaten.
 - 17 Het Metroplan in de publiciteit. Het Parool 27-4-66 e.a.
 - 18 Kritische beschouwing over de volgorde van aanleg.
 - 19 Interim advies commissie Vollmuller.
 - 20 Brief aan dr. De Wit, wethouder van Amsterdam.
 - 21 Nogmaals afwijkend standpunt NS.
 - 22 Vergelijking van de berekende vervoerscijfers van Amsterdam en NS.
 - 23 Brief aan de Coördinatie commissie Amsterdam betreffende integratie. Technisch en exploitatief.
 - 24 Kosten infrastructuur. Randstadnet.
 - 25 Het Amtroplan.
 - 26 Behandeling Amtroplan in de gemeenteraad.
 - 27 Commentaren op Amsterdamse voorstellen door REB namens NS.
 - 28 Brief van het Centrum voor Vervoersplannen.
 - 29 Verslag coördinatie commissie.
 - 30 Samengebruik Amstelstation.
 - 31 Coördinatie commissie.
 - 32 Rapport van de Stichting Weg. Kritische beschouwing van de kostencijfers die aan de plannen ten grondslag liggen.
 - 33 Ontwerpen van een ondergrondse spoorweg. Is het Amsterdamse plan niet te groot opgezet?
 - 34 Perscommentaren.

25

De Schiphollijn Besluitvorming 1963-1970

- 1 Verslag studiegroep Verkeersstromen uit de Werkgroep spoorlijn Amsterdam - Den Haag.
- 2 Rapport van de werkgroep Verkeersstromen.
- 3 Coördinatie commissie Amsterdam - NS: keuze van het eindpunt in Amsterdam.
- 4 Rapport Raadgevend Efficiency Bureau. Prognose technieken.
- 5 Brief NS aan de studiegroep Vervoerstromen.
- 6 Een voorstel van buiten.
- 7 Station Amsterdam-Bijlmermeer.
- 8 Coördinatie commissie Amsterdam: Verband tussen Schiphollijn en metro.
- 9 Snelbusdienst Amsterdam - Den Haag.
- 10 Coördinatie commissie: goederenringbaan en spoorwegwerken zuid-oost.
- 11 Plannen Bijlmermeer.
- 12 Automatische treinbeheersing bij intergratie Bijlmerlijn.
- 13 Eindrapport werkgroep Schiphollijn.
- 14 Samengebruik infrastructuur.
- 15 Interne nota NS: strategiebepaling t.a.v. Amsterdamse Agglomeratie.
- 16 Pogingen van staatssecretaris Keyzer om van het Schipholplan af te komen.
- 17 Voorbereiding van het project Schiphollijn.

- 18 Kaart van een aantal alternatieve tracées die in beschouwing zijn genomen.
- 19 Het aanpassen van de lijn Leiden - Delft aan de Schiphollijn.
- 20 Beschrijving totstandkoming Schiphollijn.

26

De Schiphollijn Besluitvorming 1970-1975

- 21 Concretisering van de plannen.
- 22 Tegenactie staatssecretaris.
- 23 De luchtkussentrein.
- 24 Technische eisen.
- 25 Samengebruik met de Oostlijn van de metro.
- 26 Schiphollijn Eerste Fase.
- 27 Uitwerking Eerste Fase.
- 28 Luchtkussentrein.
- 29 Kritiek van Den Uyl op de regering.
- 30 Beschrijving van de werken op Schiphol in 1972.
- 31 Propaganda Metro.
- 32 Bijlmermeer.
- 33 Bouwbureau NS.
- 34 Ontbreken beslissing Schiphollijn.
- 35 Spoornieuws 2 x.
- 36 Eindpunt van de Schiphollijn.
- 37 Begeleidingscommissie Rijk - NS. Verslagen.
- 38 Sporenouitlaging Schiphol - Den Haag-Centraal.
- 39 Exploitatie Schiphol - Amsterdam-Zuid.
- 40 Nota Openbaar vervoer Amsterdam.
- 41 Late kritiek op de tracékeuze.
- 42 Opening eerste gedeelte Schiphollijn 27 augustus 1973.

27

Het rollend materieel Parkomvang, plannen, inzet en gebruik 1962-1972

- 1 Overzicht elektrisch reizigersmaterieel 1962.
- 2 Rijtuigparkrapport 1962.
- 3 Indienststelling 500 schuifwandwagens.
- 4 Locomotiefparkrapport 1964.
- 5 Rijtuigparkrapport 1964-1969.
- 6 Internationaal rijtuigpark.
- 7 Uitbreiding Benelux-materieel.
- 8 Rijtuigparkrapport 1968.
- 9 Benelux-materieel.
- 10 Rijtuigparkrapport 1964.
- 11 Trekduwmaterieel bespreking.
- 12 Beheer van het parkdienstmaterieel.
- 13 Aanschaf nieuw materieel 1966.
- 14 Inzet trekduwmaterieel.
- 15 Uitbreiding Benelux-materieel.
- 16 Dienstmaterieel van Es en Mw.
- 17 Rijtuigparkrapport 1967-1972.
- 18 Samenwerking met Deutsche Bundesbahn inzake het internationaal rijtuigpark.
- 19 Materieel bespreking commissie Reizigersvervoer.
- 20 Overzicht getrokken materieel 1968.
- 21 Overname elektrische locomotieven van British Railways.
- 22 Overzicht getrokken materieel 1969.

- 23 Overzicht zelfvoortbewegend materieel 1969.
- 24 Overzicht goederenmaterieel 1969.
- 25 Ontwerp elektrische locomotieven serie 1400. 1970 (niet nodig geacht).
- 26 Meerjarenplanning materieelbehoefte 1971.
- 27 Deseexploitatie versus electrificatie.
- 28 Overzicht krachtvoertuigen 1971.
- 29 Overzicht getrokken materieel 1971.
- 30 Materieel motorlijnen 1973.
- 31 Meerjarenplan materieelpark 1973-1980.

28 Het rollend materieel Materieel ontwerpen en het totstandkomen ervan. 1966-1971

- 1 Materieel 1954.
- 2 Restauraties in de treinen.
- 3 Uitrusting van het materieel.
- 4 Kwaliteitseisen.
- 5 Klachten over het restauratiebedrijf.
- 6 Inzet van het materieel.
- 7 Uitbreiding Benelux-materieel.
- 8 Kwaliteitseisen reizigersmaterieel.
- 9 Eisen randstadmaterieel.
- 10 Eisen conurbatiematerieel.
- 11 Beveiliging en beïnvloeding randstadsmaterieel.
- 12 Ontwerpvergelijking Stockholm.
- 13 Eisen randstadmaterieel.
- 14 Ontwikkeling pulssturinginstallatie.
- 15 Vergelijkende materieelstudie 1968.
- 16 Voedingsstelsel randstadmaterieel.
- 17 Restauraties in het materieel.
- 18 Automatische koppeling.
- 19 Sneltram en semie-metromaterieel.
- 20 Ontwerpen sneltram.
- 21 Bedieningsvoorschrift locomotiefserie 1300.
- 22 Invloedsfactoren bij het ontwerpen.
- 23 Dienstplanning materieel en werkplaatsen 1973.
- 24 Vergelijkende studie stadsgewestelijk- en stedelijk materieel.
- 25 Ontwerp sprinter.
- 26 Stadsgewestelijk materieel.
- 27 Centrale deursluiting.
- 28 Vervolgserie stadsgewestelijk materieel.

29 Sluiting van de wagonbouw Werkspoor Utrecht 1969-1973

Gang van zaken:

1968 Werkspoor brengt ter sprake dat er een vorm van bezettingsgarantie door NS wenselijk is.

1969 De nieuwe president directeur van Werkspoor vraagt de regering om financiële steun.

De regering wil deze steun alleen geven als er een bezettingsgarantie door de spoorwegen wordt gegeven voor een aantal jaren. De Spoorwegen zien dit als een politieke streek. Ten eerste kunnen de NS een dergelijke garantie niet geven omdat voor iedere materieelinvestering een goedkeuring van de regering vereist is. Ten tweede is een garantie op zakelijke gronden nooit te geven zonder ook een prijsafsprake. Dit wordt besproken met staatssecretaris Keijzer. Ook burgemeester Thomassen van Rotterdam (Rotterdam is een grote klant van

Werkspoor) brengt dit de staatssecretaris onder het oog. Het antwoord is dat dit zaken zijn waar de regering buiten blijft. Daarmede is het lot van Werkspoor bezegeld.

1970 Veel personeel solliciteert bij NS. Een aantal stafleden en goede vaklieden komt in dienst bij NS in een tijd dat het bijzonder moeilijk was goed personeel aan te trekken.

Op deze wijze zijn er minder arbeidsplaatsen verloren gegaan dan was voorzien. Het rumoer over de sluiting is echter tot op heden niet verstomd.

-- Werkspoor Rollend materieelfabriek te Zuilen.

30

De zoetermeerlijn

1965-1972

- 1 Verslag bespreking toekomstige vervoervoorziening Zoetermeer, december 1964.
- 2 Heropening station Zoetermeer.
- 3 Verslag bespreking te Zoetermeer.
- 4 Verzoek gemeente Den Haag tot overleg over de sneltram verbinding Zoetermeer - Den Haag.
- 5 Brief NS aan Den Haag.
- 6 Vervoersplan Zoetermeer, april 1966. Voorkeur voor treinexploitatie.
- 7 Verslag werkgroep Zoetermeer.
- 8 Interimrapport Zoetermeer, juni 1966.
- 9 Verslag werkgroep aan NS.
- 10 Inpassing openbaar snelvervoer in het Structuurplan Zoetermeer.
- 11 Studie over het aansluiten van de Zoetermeerverbinding op het Haagse tramnet.
- 12 Uitwerking plannen.
- 13 Brief gemeente Zoetermeer.
- 14 Samenwerking met Den Haag.
- 15 Groene Hartlijn.
- 16 Ruimtelijke organisatie Stadsgewesten.
- 17 Vervoerplan Zoetermeer 1969.
- 18 Persberichten.
- 19 Begin van de bouw.
- 20 Tekeningen Zoetermeerlijn.
- 21 Halte Zoetermeer aan de lijn Den Haag - Gouda.
- 22 Werkgroep station Leidschendam - Voorburg.

31

De Nieuwegeinlijn

- 1 Standpuntbepaling NS.
- 2 Voorstellen Raillijn Utrecht - Nieuwegein - IJsselstein. Takt bij Lunetten af van de spoorweg Utrecht - Geldermalsen. Oktober 1971.
- 3 Alternatieven voor de verbinding Utrecht - Nieuwegein. Juni 1974.
- 4 Verslag bespreking met ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- 5 Sneltram Utrecht - Nieuwegein december 1975.
- 6 Persberichten.

32

Modernisering

Nieuwe lijnen en stations

- 1 CCP werkgroep ATB. Modernisering beveiliging inclusief ATB Amersfoort - Deventer - Almelo. 1965.
- 2 CCP werkgroep ATB. Modernisering beveiliging inclusief ATB Almelo - Oldenzaal en Hengelo - Enschede. 1965.
- 3 CCP, stations Maassluis-West en Schiedam-Nieuwland.
- 4 Verbetering outillage Utrecht-CS.

-
- 5 Verbinding Den Haag Centraal - Hollandse Spoor.
 - 6 Toekomstig emplacement Venlo - Blerick. Brief van het exploitatiedistrict Nijmegen aan de directie. Deze brief is een voorbeeld van de procedure zoals die bestond voordat er van planning sprake was. 1961.
 - 7 Verkeersleiding Deventer.
 - 8 Rayon Deventer.
 - 9 De grote rivierbruggen.
 - 10 Openbaar vervoer Tilburg.
 - 11 Zwolle.
 - 12 Rapport Willemstunnel 1970.
 - 13 Utrecht - Veenendaal - Rhenen.
 - 14 Plan tot overbouw van het emplacement Rotterdam Centraal.
 - 15 Station Apeldoorn.
 - 16 Station Nijverdal.
 - 17 Inventarisatie eventueel te openen stations.
 - 18 Zwolle-Veerallee. Utrecht - Overvecht. Haren.
 - 19 Plan Hoog-Catharijne.
 - 20 Station Amersfoort.

33De hoofdverbindingen met Zuid - Limburg
1965

- 1 Modernisering Den Bosch - Boxtel - Eindhoven - Roermond en Tilburg - Boxtel. 1965.
- 2 Rapporten Rangeerstation Blerick.
- 3 Modernisering beveiliging Eindhoven - Roermond.
- 4 Modernisering beveiliging Roermond - Sittard - Maastricht en Sittard - Heerlen.
- 5 Vervolg 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Roermond.

2. STUKKEN BETREFFENDE DE ORGANISATIEADVIESBUREAUS LOUWERSE EN BOSBOOM EN HEGENER.

- 34-35** Accountantsrapporten inzake het organisatieadviesbureau Bosboom en Hegener. 1944-1974. 2 pakken
- 34** 1944-1959
- 35** 1959-1974
- 36** Jaarverslagen en financiële verslagen van het organisatieadviesbureau Bosboom en Hegener. 1961-1980. 1 pak
- 37** Verslagen en rapporten van het organisatiebureau Bosboom en Hegener. 1981-1984. 1 pak
- 38** Tekst van een toespraak van ir. J.M. Louwerse aan de medewerkers van zijn adviesbureau over de werkorganisatie binnen het bureau. 30 maart 1942. 1 stuk
- 39** "Stukken, tevoorschijn gekomen bij de liquidatie van de Nederlandse landstand": dossier houdende rapporten over de bedrijfsadministratie met boekhoudkundige overzichten. 1941-1944. 1 omslag
- 40** Rapporten van het bureau Bosboom en Hegener over fusieplannen en over de oprichting van een bedrijfseconomisch instituut. 1944 en z.j. 2 stukken
- 41** Rapporten en nota's inzake de bedrijfsorganisatie binnen het bureau Bosboom en Hegener en de interne personele verhoudingen. 1957-1973. 1 omslag
- 42** Prospectus van Bosboom C.O.P.i.C. in Düsseldorf, houdende aankondiging van een aantal cursussen. 1966. 1 deeltje
- 43** Overdruk uit het weekblad De Ingenieur, houdende een verslag van de conferentie Flexibiliteit en efficiency. 1966. 1 deeltje
- 44** Tekst van een lezing van ir. E. Hijmans over de organisatie van de samenleving onder de titel "Uitzicht en inkeer". 16 mei 1967. 1 omslag

- 45** Stukken betreffende zijn ontslag als directeur van het bureau Bosboom en Hegener wegens zijn benoeming tot hoofddirecteur van de Nederlandse Spoorwegen.
1968. 1 omslag
- 46** Stukken betreffende plannen tot een fusie van de bureaus Bosboom en Hegener en Berenschot.
1971-1972. 1 omslag
- 47** Beschikbaarstelling door de Nederlandse Spoorwegen van stallingsruimte voor museumbussen van de Stichting Veteraan Autobussen.
1971-1972. 1 omslag

BIJLAGEN

LIJST VAN EEN AANTAL DOOR DE NEDERLANDSE SPOORWEGEN (NS) GEBRUIKTE AFKORTINGEN

Directie

Afkorting

Da

DaW

DaK

DaB

DaB

Pda

Betekenis

directeur

directeur Wansink (1948-1964)

directeur Koster (1958-1968)

directeur De Bruin (1965-1968)

directeur Bosboom (1969-1973)

president-directeur

president-directeur Den Hollander (1948-1958)

president-directeur Lohman (1958-1968)

president-directeur De Bruin (1969-1975)

Diensten

Afkorting

Cz

Ep

Es

Is

Fe

Mw

Op

MPB

BPB

Pz

Vv

Ww

CVI

Betekenis

Commerciële Zaken

Exploitatie

Electriciteit en Seinwezen

Infrastructuur

Financieel Economische Zaken

Materieel en Werkplaatsen

Onderzoek en Planning

meerjarenplanbureau

bedrijfsplanbureau

Personeelszaken

Vervoer

Weg en Werken

Centrum voor Informatieverwerking

Algemeen

Afkorting

ch

p

Betekenis

chef (b.v. ch Cz = chef van de dienst Cz)

personeel (b.v. Epp = personeelfunctionaris)

Algemeen**Afkorting****Betekenis**

	dienst van Ep)
r	reizigers (b.v. Vvr = afdeling reizigersdienst van vervoer)
g	goederen (b.v. Vvg = afdeling goederendienst van vervoer)
a	algemene zaken (b.v. Epa = afdeling algemene zaken dienst van Ep)
HVL	Hoofdverkeersleiding
Ced	chef Exploitatiedienst
Cst	Stationschef
Dpc	Depotchef
Rch	Rayonchef
Wp	Werkplaats
opz	Opzichter (b.v. Wopz = wegopzichter)
ispr	Inspecteur
mcn	Machinist
cdt	Conducteur
sct	secretaris (esse)