

Bijlagen bij brief van 26 oktober 2009

Bijlage 1.

oprichting van Naamloze Vennootschappen voor de
 luchtvaartterreinen Eelde, Zuid-Limburg en Texel

MEMORIE VAN ANTWOORD
 (Ingezonden 12 november 1955.)

No. 5

(De vroegere stukken zijn gedrukt in de
 zitting 1954—1955)

Vóór 1940 was het Rijk financieel niet betrokken bij de aanleg, inrichting of exploitatie van luchtvaartterreinen voor het burgerluchtverkeer. Een streek, welke het van belang achtte in het luchtverkeer te kunnen worden opgenomen, droeg zelf de financiële consequenties van een dergelijk streven.

Toen na de oorlog bleek, dat de luchtvaart zodanige eisen stelde aan de luchtvaartterreinen, dat zulks de financiële draagkracht van de streek, waarin het luchtvaartterrein was gelegen, te boven ging, rees de vraag, of het Rijk onder bepaalde voorwaarden financieel zou deelnemen bij de wederopbouw, inrichting en exploitatie van een beperkt aantal burgerluchtvaartterreinen. Deze vraag werd na ingewonnen advies van de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen bevestigend beantwoord, omdat deze terreinen naast de gewestelijke belangen toch óók een algemeen belang dienden.

Thans echter wordt in het Voorlopig Verslag in tegenstelling met de hierboven vermelde vraag: „Zijn er bij de gewestelijke burgerluchtvaartterreinen voldoende algemene belangen betrokken, om financiële deelname van het Rijks verantwoord te achten” de vraag gesteld, of de gewestelijke belangen wel zo groot zijn, dat deelneming door provincies, gemeenten en Kamers van Koophandel met een niet onaanzienlijk bedrag gewettigd is. De ondergetekenden menen deze vraag bevestigend te moeten beantwoorden.

Wil een gewest de mogelijkheid openen ingeschakeld te worden in het luchtverkeer, dan is de aanwezigheid van een luchtvaartterrein daarvoor een eerste vereiste.

Aangezien zulk een terrein eisen stelt aan de omgeving, zodat bij het vaststellen van gemeentelijke uitbreidingsplannen en streekplannen daarmede rekening moet worden gehouden, dient uiteraard een besluit tot aanleg van een gewestelijk luchtvaartterrein te worden gezien als een planning op lange termijn.

Delen van het land, welke uit economisch oogpunt in verband met hun ligging, verhoogde industrialisatie of vreemdelingenverkeer in de toekomst verbindingen door de lucht noodzakelijk achten, vonden daarin aanleiding de aanleg, c.q. wederopbouw van een luchtvaartterrein te bevorderen. Het besluit tot aanleg van de onderhavige luchtvaartterreinen werd niet uitsluitend gebaseerd op het bestaan van binnenlands luchtverkeer. De mogelijkheid, dat regelmatige verbindingen met het buitenland zouden ontstaan, werd en wordt nog steeds geenszins denkbeeldig geacht, terwijl onregelmatig luchtverkeer — vooral voor wat betreft het vervoer van goederen — op de onderhavige terreinen de handel en industrie dier streken ten goede kan komen.

De omstandigheid, dat de gewestelijke openbare lichamen met overgrote meerderheid bereid waren in het kapitaal deel te nemen, toont aan, dat de gewestelijke deelnemers zelf het van belang achtten met een luchtvaartterrein de streek open te leggen voor de luchtvaart.

De aanwezigheid van een luchtvaartterrein brengt een zekere bedrijvigheid mede, verschaft werk, trekt bezoekers aan en vormt aldus een sociaal en economisch belang, dat in de eerste plaats het gewest ten goede komt.

Dat die bedrijvigheid er reeds is en dat daarmede tevens het bestaansrecht der onderhavige terreinen wordt geïllustreerd, moge blijken uit het volgende statistische overzicht der vliegtuigbewegingen:

Totaal in:	Beek 1)	Eelde	Texel
1950	3 971	1 170	—
1951	20 373	2 753	—
1952	27 709	1 177	296 ²⁾
1953	46 412	2 630	748
1954	30 512	22 907	1 686
1ste halfjaar 1955..	3 924	27 817	1 430

Hoewel het luchtverkeer op Schiphol uit economisch oogpunt van geheel andere aard is dan dat op de secundaire luchtvaartterreinen, zij ter vergelijking medegeedeeld, dat het aantal vliegtuigbewegingen aldaar in het 1ste halfjaar 1955 25 938 bedroeg, m.a.w. rond 2000 minder dan op Eelde.

Naar aanleiding van de vraag of niet ten gevolge van de ontwikkeling, welke de burgerluchtvaart in de laatste jaren heeft doorgemaakt, het gewestelijke belang bij deze vliegvelden in sterke mate is verminderd, waarbij wordt gewezen op het stopzetten van het binnenlands luchtverkeer en de ontwikkeling van de helicopters, moge in de eerste plaats worden gewezen op het feit, dat — zoals reeds hierboven werd uiteengezet — de onderhavige luchtvaartterreinen met een verder strekkend doel dan uitsluitend inschakeling in een binnenlands luchtnet werden aangelegd. De stopzetting van de binnenlandse luchtlijnen heeft ongetwijfeld teleurstelling gewekt, maar de basis van de planning dezer luchthavens niet weggenomen. Dat het binnenlandse luchtverkeer met het vaste vleugelvliegtuig echter nooit zal terugkomen, zou de eerste ondergetekende, hoewel een daarvoor economisch exploiteerbaar vliegtuigtype nog niet is ontwikkeld, niet durven onderschrijven.

De vraag of de helicopter de onderhavige terreinen overbodig zou kunnen maken, meent de eerste ondergetekende ontkennend te moeten beantwoorden. Hoewel het rapport van de commissie van onderzoek inzake de toepassing van het hefschroefvliegtuig in de burgerluchtvaart nog niet is verschenen en hoewel de helicopter zich nog in een ontwikkelingsstadium bevindt, meent hij toch reeds te mogen stellen, dat de onderhavige luchtvaartterreinen de hun toegedachte taak zullen blijven vervullen. Het projecteren van helihavens in het centrum der steden lijkt aantrekkelijk, maar de grootte der terreinen zal uit hoofde van te stellen veiligheidseisen toch zodanig worden, dat deze in verreweg de meeste gevallen niet in het centrum, maar aan de rand der steden zullen dienen te worden geprojecteerd. Voorts mag niet worden vergeten, dat het niet mogelijk zal zijn reparatie en onderhoud van helicopters op deze kleine terreinen te bewerkstelligen, terwijl — afgezien van de voorhands nog zeer oneconomische exploitatie van hefschroefvliegtuigen — het vaste vleugelvliegtuig nooit geheel door de helicopter zal kunnen worden vervangen.

De vraag van een der leden of de onderhavige luchtvaartterreinen niet in de eerste plaats een militair belang dienen en de exploitatie als burgerluchthavens als camouflage zou moeten worden aangemerkt, moet ontkennend worden beantwoord. De ondergetekenden stemmen gaarne in met de mening, van andere zijde geopperd, waarbij wordt gewezen op één van de functies dezer terreinen: het zijn van uitwijkhaven binnen onze grenzen.

Indien op operationele gronden uitwijken naar een buitenlandse luchthaven niet noodzakelijk is, zal aan uitwijken naar een binnenlandse luchthaven de voorkeur worden gegeven. Omgekeerd kunnen de onderhavige terreinen ook dienst doen als uitwijkhavens, indien buitenlandse luchthavens ten gevolge van weersomstandigheden niet kunnen worden gebruikt.

De luchtvaartterreinen zijn voorts — zoals reeds van andere zijde is opgemerkt — van belang voor de burgerluchtvaart in verband met de vestiging van de voortgezette opleiding van vliegtuigbestuurders op Eelde, maar eveneens in verband met het maken van z.g. overlandvluchten door leerlingvliegers.

Naar aanleiding van de opmerking van sommige leden over het verschil in de grootte van deelneming door het Rijk in het

1) Gedurende bepaalde perioden werden in de jaren 1951 t/m 1954 de vlieglessen voor de voortgezette opleiding tot verkeersvlieger op Beek uitgevoerd als gevolg van het niet beschikbaar zijn van Gilze-Rijen. In augustus 1954 is deze opleiding definitief naar Eelde overgebracht.

2) Het luchtvaartterrein Texel is geopend op 24 mei 1952.

kapitaal der verschillende voorgestelde naamloze vennootschappen en de daaruit getrokken conclusie omtrent een verschil in waardering van het gewestelijk belang, merken de ondergetekenden op, dat dit belang bij deze luchtvaartterreinen gelijkelijk is gewaardeerd. De kosten van aanleg en inrichting van de terreinen verschillen uiteraard. Zo waren b.v. op het terrein op Texel geen verharde startbanen van node en dit heeft tot gevolg, dat de verhouding van deelneming in het kapitaal tussen Rijk en gewest een andere is dan bij de terreinen, waar deze banen wel nodig waren. De ondergetekenden mogen in dit verband verwijzen naar hetgeen in de Memorie van Toelichting is gezegd ten aanzien van de deelneming in het kapitaal der vennootschappen (zie Memorie van Toelichting, blz. 1, kolom 2, 2de alinea).

De opmerking in de Memorie van Toelichting, dat de onderhavige luchtvaartterreinen in de eerste plaats als gewestelijke belangen beschouwd moeten worden, is dan ook niet gebaseerd op de al of niet grotere deelneming van het Rijk in het kapitaal, maar op het reeds hierboven vermelde argument, dat het gewest de mogelijkheid wilde scheppen in het luchtverkeer te worden opgenomen.

Op de vragen of de Regering, gezien het leeuwendeel, dat de Staat in het aandelenkapitaal fourneert, de verhouding in de zetelverdeling in de raad van bestuur der voorgestelde naamloze vennootschappen wel juist acht en of een verdeling van de zetels in het bestuur meer overeenkomstig de deelneming in het kapitaal niet voor de hand lag, mogen de ondergetekenden het volgende antwoorden.

De leden van de raad van bestuur worden benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders (artikel 6, 4de lid der ontwerp-statuten). Aangezien de Staat een overwegende meerderheid van stemmen in deze vergadering heeft, zou de Staat het derhalve in zijn macht hebben alle leden van de raad van bestuur te benoemen. Om dit te voorkomen en statutair vast te leggen, dat het juist de bedoeling is het gewestelijk belang bij deze luchtvaartterreinen in het bestuur tot uiting te brengen en vooral om te bewerkstelligen, dat bij de exploitatie van het terrein het accent op het gewest dient te vallen, is in artikel 6, 1ste lid, de verdeling der zetels in de raad van bestuur vastgelegd. Om te voorkomen, dat bij de exploitatie de belangen van de grootste aandeelhouder — het Rijk — in het gedrang zouden kunnen komen, zijn in de ontwerp-statuten enkele waarborgen opgenomen (zie artikel 7, lid 7, artikel 10, lid 3).

Op de vraag van andere leden nopens de betekenis van de stemmenmeerderheid van de gewestelijke vertegenwoordigers in de gevallen van artikel 12, lid 9, en artikel 11, lid 2, der ontwerp-statuten van elk der drie vennootschappen en in verband daarmee de vraag waartoe deze ingewikkelde constructies dienen, mogen de ondergetekenden het volgende mededelen.

Zoals reeds vermeld, is bij de opzet dezer vennootschappen uitgegaan van de gedachte, dat bij het beleid het accent zoveel mogelijk op het gewest diende te vallen. Op bepaalde punten meende men echter het beleid van Rijkswegen in de hand te moeten kunnen houden, met name wanneer, in geval van bijzondere omstandigheden of anderszins, het prevalerende algemeen belang dit zou vorderen, te weten:

1. krachtens artikel 7, lid 7, kan één Regeringsvertegenwoordiger (deel uitmakende van de minderheid in de raad van bestuur) de uitvoering van een bepaald besluit opschorten en afhankelijk stellen van een bekrachtiging door de algemene vergadering van aandeelhouders (waarin het Rijk de meerderheid van stemmen heeft);

2. krachtens artikel 12, lid 9, kan de algemene vergadering van aandeelhouders, hoe de stemmenverdeling daarin ook zou zijn, nimmer het karakter der vennootschap wijzigen of zelfs de vennootschap opheffen, zonder goedkeuring van het Rijk.

De wijze, waarop een en ander statutair werd voorzien, kunnen de ondergetekenden niet als „ingewikkeld” zien.

Dat volgens artikel 11, lid 2, der ontwerp-statuten de goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt geëist voor de benoeming van een directeur, vindt zijn oorzaak

in het feit, dat de directeur dezer vennootschappen meestal tevens als havenmeester zal optreden en benoeming van deze laatste functionaris op grond van artikel 168 der „Regeling Toezicht Luchtvaart” de goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat behoeft. Door nu ook de benoeming van een directeur aan de goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat te onderwerpen, zullen bij verenigen der beide functies geen complicaties ontstaan.

Bovendien zou op grond van dit artikel der ontwerp-statuten de Minister van Verkeer en Waterstaat de keuze van een bepaald persoon tot directeur kunnen verhinderen, hetgeen voor het Rijk — de grootste aandeelhouder — van belang kan zijn, omdat de directeur belangrijke invloed op de bedrijfs-economische gang van zaken zal kunnen uitoefenen.

Op de vraag van andere leden waarom ten aanzien van Texel de Kamer van Koophandel voor Hollands Noorderkwartier niet één vertegenwoordiger in de raad van bestuur mag aanwijzen, mogen de ondergetekenden antwoorden, dat dit in overleg met „het gewest” is geschied.

Overigens merken de ondergetekenden nog op, dat deze Kamer slechts met 2 van de 525 geplaatste aandelen deelneemt, zodat het inderdaad weinig in overeenstemming zou zijn met de verhouding tussen het aantal aandelen, hetwelk elk der oprichters volstort om ook deze Kamer van Koophandel een vertegenwoordiger te doen aanwijzen, terwijl de provincie met 27 aandelen er 1, de gemeente Texel met 153 aandelen 2 en het Rijk met 343 aandelen er eveneens 2 aanwijst. Zij zijn erkentelijk voor hetgeen in dit verband van andere zijde werd opgemerkt.

Op de vraag, hoe het zal gaan ten aanzien van nog te maken kosten, zij vermeld, dat bij statuten aandeelhouders ener vennootschap uiteraard niet kunnen worden verplicht tot verdere deelneming in het kapitaal. Bij behoefte aan nieuw kapitaal zal dan ook opnieuw dienen te worden nagegaan, hoe daaraan kan worden voorzien.

De vraag of de aandelen, welke elk der gewestelijke aandeelhouders zal volstorten, overeenkomen met hetgeen zij reeds hebben geïnvesteerd, wordt bevestigend beantwoord. (Zie artikel 4, lid 4.)

Overigens merken de ondergetekenden op, dat er slechts volgestorte aandelen worden uitgegeven (zie artikel 4, lid 5).

De vraag of dan verrekening van deze investering met de verplichting tot volstorting zal plaatshebben, is naar de mening van de ondergetekenden hiermede tevens beantwoord.

Naar aanleiding van de wens van één der leden, ten aanzien van Texel gaarne te vernemen of een deelneming voor f 153 000 geen te zware last op deze gemeente legt, delen de ondergetekenden mede, dat, blijkens nog zeer recente uitingen, de gemeente Texel dit bedrag als een relatief zware, doch niet als een te zware last ziet.

Met betrekking tot de exploitatieuitkomsten kunnen de ondergetekenden als prognose geven, dat bij matige aantallen vliegtuigbewegingen op de onderhavige luchtvaartterreinen kan

worden verwacht, dat geen of althans geringe exploitatieverliezen zullen optreden. Een regeling omtrent eventuele exploitatieverliezen kan niet in de statuten worden opgenomen, aangezien zulks indruist tegen het wezen der naamloze vennootschap, dat het risico van een aandeelhouder beperkt tot zijn deelname in het kapitaal. Zouden tegen de verwachting in grote verliezen ontstaan, dan zullen aandeelhouders nader dienen te overleggen, hoe deze moeten worden gedekt. Tot heden heeft de exploitatie der onderhavige terreinen geen belangrijk verlies opgeleverd.

Naar aanleiding van de wens, dat men gaarne zou vernemen, waarom de figuur is gekozen, dat voor de oprichting van de naamloze vennootschappen goedkeuring van de statuten door de Staten-Generaal nodig is, terwijl daarna elke verandering in de statuten zonder medewerking van de Staten-Generaal mogelijk zal zijn, mogen de ondergetekenden het volgende mededelen.

De ondergetekenden hebben het wenselijk geacht bij de aanvraag tot goedkeuring voor de oprichting der vennootschappen tevens de statuten te betrekken, opdat de Kamer zo volledig mogelijk zij ingelicht.

Wanneer eenmaal deze vennootschappen hun privaatrechtelijk bestaan voeren, achten de ondergetekenden, mede gezien het vervatte in artikel 12, lid 9, sub a, der statuten, voldoende waarborg aanwezig, dat bij eventuele statutenwijziging het algemeen en het gewestelijk belang volledig behartigd worden. Voorafgaande goedkeuring van de Staten-Generaal voor statutenwijziging zou tot ongewenste vertraging aanleiding kunnen geven. Overigens zij erop gewezen, dat in artikel 1 van de Wet, houdende nadere regeling van de verhouding tussen het Rijk en de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (Wet van 21 augustus 1950, *Stb.* K 366) een soortgelijke figuur is aangevaard.

Ten aanzien van het wetsontwerp voor Schiphol kunnen de ondergetekenden tot hun genoegen mededelen, dat tussen de betrokken instanties volledige overeenstemming is bereikt.

Wat betreft de andere Waddeneilanden, mogen de ondergetekenden mededelen, dat het voorshands niet in de bedoeling ligt Rijksgelden te besteden voor aanleg aldaar van burgerluchtvaartterreinen. Ter nadere inlichting moge worden medegedeeld, dat op Ameland op initiatief van de gemeente een landingsterrein in aanleg is — en gedeeltelijk reeds gereed — ter grootte van 500 × 1000 m. Op Terschelling en Schiermonnikoog kan in noodgevallen gebruik worden gemaakt van een daarvoor geschikt deel van het strand, terwijl op Vlieland een door militaire luchtvaartuigen in gebruik zijnde landingsstrook aanwezig is.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. ALGERA

De Minister van Financiën,

VAN DE KIEFT.

Bijlage 2.

DATUM

TELEFOON

*opb.
1948*

12 Mei 1948.

21

AAN

de heer Directeur-Generaal

*Betreffende: Verzameling
Rijkscommissie -
Luchtvaart Reserve
d.d. 20-5-48.*

Ter voldoening aan Uw verzoek doe ik U bijgaand toekomen:

A. een overzicht van de werkzaamheden van de R.C.L. en van de op grond van de door deze Commissie gegeven adviezen, getroffen voorbereidingen en in uitvoering genomen werken;

B. een afschrift van het advies van de R.C.L. van 27 Maart 1946, gericht aan de Regering.

Dit advies geeft een goed overzicht van de tot die datum door de Commissie verrichte werkzaamheden.

Het onder A genoemde overzicht vertoont enige leentten, ten aanzien waarvan ik niet voldoende gegevens bezit. In dit verband deed ik de afdeling T2a een exemplaar van dit overzicht toekomen, met het verzoek U over de ontbrekende gedeelten wel te willen inlichten.

Ik laat een kaart vervaardigen, waarop alle luchtvaartterreinen staan aangegeven.

Verder geef ik in overweging om de maquette van Zuid-Limburg aan de Commissie te tonen. De maquette van Groningen is naar Eelde verzonden in verband met het ontwerpen van drainage en dus niet beschikbaar.

Het Hoofd van het Werkbureau


Z. Reyers

VENW/DGLM-2009/3877

12 Mei 1948.

21

de heer Directeur-Generaal

Ter voldoening aan Uw verzoek doe ik U bijgaand toekomen:

A. een overzicht van de werkzaamheden van de R.C.L. en van de op grond van de door deze Commissie gegeven adviezen, getroffen voorbereidingen en in uitvoering genomen werken;

B. een afschrift van het advies van de R.C.L. van 27 Maart 1946, gericht aan de Regering. Dit advies geeft een goed overzicht van de tot die datum door de Commissie verrichte werkzaamheden.

Het onder A genoemde overzicht vertoont enige leentten, ten aanzien waarvan ik niet voldoende gegevens bezit. In dit verband deed ik de afdeling T2a een exemplaar van dit overzicht toekomen, met het verzoek U over de ontbrekende gedeelten wel te willen inlichten.

Ik laat een kaart vervaardigen, waarop alle luchtvaartterreinen staan aangegeven.

Verder geef ik in overweging om de maquette van Zuid-Limburg aan de Commissie te tonen. De maquette van Groningen is naar Eelde verzonden in verband met het ontwerpen van drainage en dus niet beschikbaar.

Het Hoofd van het Werkbureau,
(get.) H.A.M.C. Dibbits.

Overzicht van de werkzaamheden van de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen (R.C.L.) en van de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding en uitvoering van luchtvaartterreinen in Nederland, in hoofdzaak ondernomen naar aanleiding van adviezen der R.C.L.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

A. Instelling der Rijkscommissie Luchtvaartterreinen.

De R.C.L. werd bij beschikking van 1 Juni 1945 ingesteld door de Ministers van:

- a. Waterstaat en Wederopbouw;
- b. Oorlog;
- c. Marine.

Het doel van deze Commissie was, om van advies te dienen omtrent de meest geschikte plaatsen binnen Nederland voor, zomede omtrent, aanleg, inrichting, onderhoud enz. van luchtvaartterreinen voor internationaal en nationaal burgerluchtverkeer, voor militair gebruik en voor sport- en zweefvliegen.

B. Overzicht van de door de Commissie gegeven adviezen.

1. Advies met betrekking tot de opheffing van gedurende de oorlog tot stand gekomen luchtvaartterreinen.
2. Advies voor een schema van luchtvaartterreinen voor de burgerluchtvaart en voor militair gebruik.
3. Voorstel tot oprichting van een werkbureau (advies van 27 Maart 1946, blz. 19, punt 16), teneinde aan de technische werkzaamheden tot realisering van het onder 2 genoemde schema leiding te geven, voorzover het de terreinen voor de burgerluchtvaart betreft.
4. Advies inzake het toekomstig beheer van de burgerluchtvaartterreinen.

De punten 1 t/m 4 zullen hieronder in het kort nader worden uitgewerkt.

C. Uitgewerkt overzicht.¹⁾

1. Opheffen van luchtvaartterreinen.

In haar advies van 17 Juli 1945 heeft de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen (R.C.L.) geadviseerd een 13-tal gedurende de bezettingstijd gebezigde terreinen op te heffen. Deze opheffing werd vastgelegd bij beschikking van 7 Januari 1946, Rijksluchtvaartdienst No. 741.

Het betrof de velden:

Breda, Doetinchem, Donderen, Ermelo, Grave, Keent bij Ravenstein, Malden, "Ouwe Willem" bij Dieverbrug, Peest, Rijsen, Staverden, Tilburg en Valkenswaard.

Intussen werden eveneens geliquideerd de luchtvaartterreinen bij:

Havelte, Venlo, Nistelrode, Helmond en Waalhaven bij Rotterdam.

Verder werden de militaire vliegvelden de Kooy en Ber-

1) Het advies van de R.C.L. dd. 27 Maart 1946 geeft een goed overzicht van de werkzaamheden der Commissie tot die datum.

gen buiten gebruik gesteld.

Voorts werd overgegaan tot het geheel of gedeeltelijk opruimen van de dispersals bij de vliegvelden: Leeuwarden, Deelen, Soesterberg, Eindhoven, Volkel en Twente.

2. Het ontwerpen ^w schema voor de luchtvaartterreinen in Nederland.

Het schema ¹⁾ van aanleg voor luchtvaartterreinen voor de burgerluchtvaart in Nederland, hetwelk mede dank zij de adviezen van de R.C.L. tot stand kwam, omvat:

- a. De wereldluchthaven Schiphol (klasse A).
- b. Een nevenhaven in het Westen des lands bij Rotterdam, het luchtvaartterrein Schieveen (beginnen met klasse D, mogelijkheid tot uitbreiding tot klasse A).
- c. Een uitwijkhaven tevens geschikt voor vestiging van de opleiding bij Eindhoven. /
- d. Luchtvaartterreinen van de klasse E in de provincie, t.w.: Leeuwarden, Eelde, Twente, ~~Runk~~/en Walcheren.
- e. Luchtvaartterreinen van de klasse F, t.w.: Texel, Haamstede en Zeeuwsch-Vlaanderen.
- f. Sportluchtvaartterreinen: 't Gooi, Ypenburg, Teuge.

Ten aanzien van het zweefvliegen wordt door de K.N.V.v.L. in samenwerking met de Rijksluchtvaartdienst een schema voorbereid van zweefvliegterreinen over Nederland, waarbij zoveel mogelijk bestaande zweefvliegterreinen worden gehandhaafd. Het zweefvliegterrein Terlet wordt ingericht als centrale zweefvliegschool.

- g. Ten aanzien van de Waddeneilanden Vlieland, Terschelling, Schiermonnikoog en Ameland werd op advies van de Commissie een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheid van een economische realisatie van landingsterreinen op deze eilanden.

- 1) Op dit schema heeft betrekking de beschikking van de Minister van Waterstaat dd. 13 Juni 1946, No. 742, R.L.D., daarin wordt Deelen echter nog als uitwijkhaven genoemd!

/ Aanvankelijk was daarvoor Deelen aangewezen; naderhand is echter door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in verband met andere inzichten Eindhoven als uitwijkhaven voorgesteld en is dit terrein als zodanig ook aangewezen.

/ Zuid-Limburg

- h. Voor het militaire luchtverkeer werden bovendien nog in gebruik genomen of bestemd: Valkenburg, Gilze-Rijen, Volkel, Woensdrecht (en Soesterberg).
- i. Ten aanzien van kleine landingsstroken volgt de Regering het advies van de Commissie, n.l., dat tegen aanwijzing (in beperkte mate) geen bezwaar zal worden gemaakt, indien de kosten geheel door derden worden gedragen, de terreintjes aan zekere eisen en aan een gevoelde behoefte voldoen.
- Tot nog toe waren er vele plannen, doch er kwam nog niets tot stand.
- j. De door de Commissie wel aangestipte, doch niet nader onderzochte mogelijkheid van een fabrieksvliegveld, heeft hare betekenis verloren, daar de Centrale Vliegtuigindustrie zeer vermoedelijk op Schiphol zal worden gevestigd.
- k. Landingsstroken voor vliegboten.
In overleg met de Rijkswaterstaat zijn er plannen in studie voor landingsstroken voor vliegboten nabij Rotterdam op Brielse Maas en Botlek.

Stand der voorbereiding resp. uitvoering der plannen.

Schiphol.

De plannen zijn in hoofdzaak vastgesteld met instemming van de Rijkswaterstaat en de Spoorwegen. Eén baan van het masterplan is gereed, een tweede zal dit jaar in uitvoering worden genomen, waardoor een voorlopig afgerond geheel is verkregen. Zodra de voorbereiding verder is voortgeschreden, zal verdere uitbreiding ~~worden overwogen~~ ter hand worden genomen.

Schieven.

Het masterplan is gereed; de voorbereidingen zijn zo ver gevorderd, dat met uitvoering kan worden begonnen. Voorlopig wordt gestreefd naar de voltooiing van een veld van de klasse E.

Eindhoven.

Binnenkort zullen met de gemeente Eindhoven besprekingen worden gevoerd over de verschillende projecten welke zowel van de zijde van de Rijksluchtvaartdienst als van de gemeente zijn voorbereid. Deze besprekingen zullen in hoofdzaak gaan over de benodigde ruimte voor de Rijksluchtvaartschool en het stationscomplex.

Ten aanzien van het herstel van één startbaan en de egalisatie van het middenterrein worden voorbereidende maatregelen getroffen.

/ in eerste instantie

Leeuwarden.

Ten aanzien van de status van Leeuwarden is door de Ministerraad nog geen beslissing genomen. Buiten de door de militaire autoriteiten vastgestelde grenzen worden de gronden aan de vorige eigenaren teruggegeven.

Door de gemeente Leeuwarden zijn provisorische herstellingen aan de startbanen uitgevoerd. De dienst der Genie heeft een aantal hangars op dit terrein gebouwd en enkele Duitse hangars wederom hersteld.

Eelde.

Het masterplan is gereed. De voorbereiding is zo ver gevorderd, dat dit jaar met het herstellen van de drainage zal worden begonnen. In studie is de wijze van uitvoering van voorlopig één startbaan.

Twente.

Het feitelijke luchtvaartterrein is in beheer bij de militairen. Er is thans bij de plaatselijke burgerautoriteiten een plan in studie in overleg met de Rijksluchtvaartdienst, om te komen tot stichting van een stationsemplacement met eenvoudig stationsgebouw voor de burgerluchtvaart, ~~aan te besteden~~

Zuid-Limburg.

Het masterplan is gereed. Het bestek voor één der banen is aanbesteed. In 1949 zal een tweede baan (hoofdbaan) worden uitgevoerd.

Walcheren.

Het masterplan is gereed. Door het Prov. Bestuur wordt thans in overleg met de Rijkswaterstaat als uitvoerende dienst een financieringsplan opgesteld, met de bedoeling in de zomervoorzitting van de Prov. Staten dit plan te behandelen.

Haarlem.

Als voren.

Zeeuwsch-Vlaanderen.

Als voren.

Get luchtvaartterrein is in overleg met de Prov. Planologische dienst ontworpen op een terrein nabij Philippine. Met de plaatselijke autoriteiten zal nog moeten worden onderhandeld.

Texel.

Voor het luchtvaartterrein Texel is een begrenzing vastgesteld. Men verwacht in de herfst van dit jaar met de grondwerkzaamheden te kunnen beginnen.

Overige Waddeneilanden.Terschelling.

In overleg met de Rijkswaterstaat werd de stuifdijk die vanwege deze dienst op de Noordvaarder was geprojecteerd, zodanig ontworpen, dat t.z.t. binnen het omsloten gedeelte van de zandplaat een landingsterrein beschikbaar komt.

Vlieland.

Het is mogelijk om binnen de Kroonpolders een landingsstrip uit te voeren. Kosten: + f. 16.000.- à f. 20.000.-

Ameland en Schiermonnikoog.

Het onderzoek ten aanzien van deze eilanden in overleg met de Rijkswaterstaat en de resp. Gemeentebesturen, is nog niet afgesloten. Op het ogenblik is de Heidemij bezig met het maken van een begroting.

Sportterreinen.

De drie sportterreinen Teuge, 't Gooi en Ypenburg zijn in exploitatie bij particulieren.

~~Op dit overzicht blijkt, dat de eilanden geen betekenis meer bezitten voor de luchtvaart. Het is de bedoeling~~

3. Het Werkbureau.

Het op het advies van de Commissie ingestelde Werkbureau heeft niet het permanente karakter gekregen, waartoe de Commissie aanvankelijk heeft geadviseerd.

Er is met het oog op een zuinig beheer naar gestreefd een zodanige coördinering van de beschikbare wetenschappelijke en technische instanties tot stand te brengen, dat het Werkbureau t.z.t. kan worden opgelost in de Sectie Terreinen van de Rijksluchtvaartdienst. In de loop van dit jaar zal het Werk-

bureau als zodanig worden opgeheven.

Voor de uitvoering van de werken zijn thans alleszins bekwame plaatselijke instanties ingeschakeld, die voorzover nodig, door het Werkbureau werden en nog worden geïnstrueerd. De samenwerking tussen deze instanties is alleszins bevredigend.

Gemeentelijke technische diensten zijn ingeschakeld voor de luchtvaartterreinen: Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Twente.

Provinciale Waterstaatsdiensten voor: Eelde en Zuid-Limburg.

Voor de velden in Zeeland en op de Waddeneilanden adviseert de Rijkswaterstaat.

4. Betreffende eigendoms- en beheersvorm.

In het meergenoemde advies van 27 Maart 1946 heeft de R.C.L. algemene richtlijnen gegeven betreffende beheersvorm en exploitatie, welke thans gedeeltelijk nader zijn uitgewerkt.

De financiële basis waarop de Minister bereid is mede te werken aan de aanleg en exploitatie van de diverse secundaire terreinen, is de volgende:

1. de kosten, verbonden aan het voor landen en opstijgen van vliegtuigen geschikt maken van het terrein als; egalisatie, drainage, aanleg startbanen, rijbanen en platforms, komen voor rekening van het Rijk;
2. de overige kosten als: grond, bouwverboden, opstallen, verlichtingen, afrasteringen komen voor gezamenlijke rekening van het Rijk en van het Gewest, in de verhouding respectievelijk van 2 : 3;
3. het fourneren van het bedrijfskapitaal en het aanzuiveren van eventuele exploitatieverliezen zal geschieden eveneens in de verhouding van 2 : 3.

Omtrent deze punten, alsmede omtrent de statuten en de overeenkomst, waarbij de aanzuivering van de exploitatieverliezen en het verschaffen van het bedrijfskapitaal zal geschieden, heerst praktisch volledige overeenstemming.

Conform de verhouding 2 : 3 zullen in de Raad van Bestuur drie gewestelijke vertegenwoordigers (waaronder voorzitter en secretaris) en twee Rijksvetegenwoordigers zitting hebben. Een vertegenwoordiger van het Rijk heeft volgens de statuten het recht een bepaald punt te verwijzen naar de algemene vergadering van aandeelhouders, in welke vergadering het Rijk de meerderheid bezit.

Ten aanzien van Schiphol, waar het algemeen belang meer dan bij de andere terreinen op de voorgrond treedt, zal de verhouding 2 : 3 waarschijnlijk worden omgekeerd tot 3 : 2.

Ten aanzien van de terreinen in de Provincie Zeeland is nog geen financiële verhouding vastgesteld. De gedachten gaan in de richting van een tiëroering van de Provinciale bijdrage, waardoor het Rijksaandeel met $\frac{2}{3}$ van het provinciale aandeel zou stijgen. De aanwezigheid van een luchtvaartterrein bij één of meer geografisch gebonden gemeenten wordt niet of nauwelijks beïnvloed door de aanwezigheid van twee luchtvaartterreinen in gebieden, die niet geografisch aan het eerste gebied zijn gebonden.

Indertijd zijn de luchtvaartterreinen Eindhoven, Leeuwarden en Twente tot z.g. "gemengde" terreinen bestemd. Op Eindhoven is op 1 Januari 1948 het militaire aandeel in het beheer overgedragen aan de Rijksluchtvaartdienst. In afwachting van de totstandkoming van de N.V. heeft de Gemeente het beheer op

op zich genomen.

Ten aanzien van Leeuwarden en Twenthe is nog geen beslissing genomen. Beide terreinen zijn zowel voor de burger- als voor de militaire luchtvaart van belang. De vastgestelde status: gemengd terrein is in de praktijk zeer slecht tot zijn recht gekomen. Het militaire apparaat domineert in afwijking van de vastgestelde 50-50 verhouding t.a.v. het beheer. Pogingen, zowel van militaire- als van burgerzijde ondernomen om deze terreinen respectievelijk onder militair of burger beheer te doen stellen, zijn van beide zijden mislukt. Het is in het belang van de militaire en van de burgerluchtvaart noodzakelijk, dat aan deze ongeordende en onzekere toestand een einde komt, doordat beider bevoegdheden worden afgebakend en omschreven.

De kwestie van de gemengde terreinen is de enige uit de adviezen van de R.C.L., ten aanzien waarvan nog geen duidelijke lijn is kunnen worden vastgesteld.

Bijlage 3.

Gen 1/17/46

Kort Verslag van de vergadering der Rijkscommissie Luchtvaartterreinen, gehouden op 1 October 1946 te 11.00 uur in het gebouw Binnenhof 4, Den Haag.

Aanwezig de heeren: Prof.Ir.H.T.Zwiers, voorzitter,
J.W.F.Backer,
J.van Dongen (vertegenwoordiger van den Minister van Financien),
Majoor B.v.d.Stok,
Ir.H.A.C.Dibbits,
Mr.H.J.Spanjaard,
H.B.Sitter, plv.secretaris.

Vertegenwoordigers van de Militaire Commissie Luchtvaartterreinen:

Kol.J.Kok, voorzitter dezer commissie,
Majoor v.d.Molen,
Majoor Meeues,
Kapt.Cool,
Kapt.Cramerus.

Vertegenwoordigers van de vroegere beheerders der luchtvaartterreinen:

✓ Mr.Cort van der Linden, Burgemeester van Groningen,
D.Witteveen, Wethouder van de Gem. Leeuwarden,
den heer Burgemeester van Texel,
Ir.C.F.Egelie,
Jhr.Roëll, Burgemeester van Haamstede,
J.B.Peteri,
E.F.Wils,
G.J.Sporre,
R.J.Castendijk.

pag 6 overzied bevestig.

De voorzitter heet de vertegenwoordigers van de vroegere beheerders van de burgerluchtvaartterreinen welkom en zet uiteen, dat de bedoeling van deze bespreking is op korten termijn te komen tot de vorming van de N.V. Alvorens spreker de leiding van de vergadering zal overgeven aan den heer Backer, die door den Minister van Verkeer is aangewezen als voorzitter van de driemanschappen voor de gemengde terreinen, zou spreker een korte inleiding willen houden.

Na de bevrijding van Nederland zijn de oude vliegvelden niet direct weer in beheer gekomen bij de vroegere belanghebbenden.

Toen zich in de luchtvaart geleidelijk bepaalde vormen begonnen af te teekenen is gesproken over de vraag, op welke wijze het beheer van de vliegvelden in de toekomst zou plaatsvinden. Na vele besprekingen hierover is de Rijkscommissie wel tot een conclusie gekomen. Het effectueeren van deze conclusie was echter niet eenvoudig. Getracht zou moeten worden zoo spoedig mogelijk tot de vorming van een nieuwe N.V. te komen. Voor de tijdruimte tusschen het inwerking treden van de nieuwe N.V. en de toestand van het oogenblik, is voor het beheer een tusschenschakel gevonden. Voor de niet gemengde terreinen wordt nu het beheer in handen gegeven van de vroegere belanghebbenden en voor de gemengde terreinen is een driemanschap opgericht, bestaande uit:

één vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeer,
één vertegenwoordiger van het Ministerie van Oorlog,
één vertegenwoordiger van den vroegeren beheerder van het terrein.

Het is de bedoeling om deze tijdelijke regeling van het beheer zoo kort mogelijk te laten duren.

Spreker wijst erop, dat er theoretisch verschil bestaat tusschen de zuiver burger- en de gemengde terreinen. De Commissie heeft gemeend in de grondslagen van de nieuw te vormen N.V. geen groote principieele verschillen te maken, zoodat de luchtvaartterreinen zooveel mogelijk op gelijke wijze aan den start zullen verschijnen. Een veld, dat door de Duitschers is uitgebreid en gemoderniseerd, kan op deze manier geen prae hebben boven een veld, waaraan veel meer gelden zullen moeten worden besteed.

De kosten van gereed maken van elk vliegveld zullen in hoofdzaak door het Rijk worden gedragen.

Bij de bespreking van het beheer en het onderhoud van de velden wijst de voorzitter op twee belangrijke punten n.l.: het streekbelang en het algemeen belang. De stimulans om voor voldoende verkeer op het vliegveld te zorgen moet uitgaan van het gewest, daarom moet het aandeel van het gewest in het beheer grooter zijn dan dat van het Rijk. Spreker noemt de verhouding 40 - 60. De "say" in het bestuur van de N.V. is als volgt verdeeld: het Gewest 3 zetels, het Rijk 2. Hoe de zetels van het Gewest verdeeld worden zal in onderling overleg tusschen Provinciaal Bestuur, Gemeentebestuur en bedrijfsleven moeten worden besproken. Het Rijk moet een bepaalde zeggingschap hebben in het financieele gedeelte en het algemeene beleid. Voor het beheer van de gemengde terreinen zal ook de stem van militaire zijde moeten worden gehoord. Kosten voor uitsluitend militaire doeleinden zullen door de militairen worden gedragen.

In de N.V. voor de gemengde terreinen zal één van de door het Rijk aangewezen commissarissen een vertegenwoordiger van het Ministerie van Oorlog zijn. Hem zullen bijzondere praerogatieven worden toegekend.

Bij een zuiver burger N.V. kan zich het geval voordoen, dat op een gegeven moment de militairen ook een "say" willen hebben in het beheer van het terrein. Daarom is het wenschelijk de N.V.vorm zoowel voor de burger- als voor de gemengde terreinen gelijk te maken. Van de 5 commissarissen zijn er dus 3 uit het Gewest en twee de Regeering vertegenwoordigende, waarvan één een militaire commissaris kan zijn, die bijzondere rechten heeft.

Wat zijn de eischen, welke gesteld moeten worden als het een burger vliegveld is en welke eischen zullen gesteld moeten worden, wanneer het ook voor militair gebruik is bestemd?

Wat het gemengde terrein betreft, zal moeten worden beheerd een terrein, dat samengesteld is uit een vlek, dat voor de uitoefening van de burgerluchtvaart noodig is en een vlek, dat de militaire uitbreiding aangeeft. Welk deel van de kosten gezamenlijk moet worden gedragen, wordt beoordeeld naar de frequentie. Daarnaast is er een gebied, waarover de N.V. geen zeggingschap heeft, maar dat zuiver militair is.

Het is de bedoeling om voor de N.V. zoo spoedig mogelijk tot een algemeene leidraad te komen, opdat het beheer op 1 Januari 1947 door de nieuwe N.V. kan worden overgenomen.

Door de R.C.L. zijn bepaalde inzichten over het beheer in haar rapporten neergelegd en aan den Ministerraad advies daaromtrent uitgebracht. Het zou onjuist zijn om zonder overleg met de plaatselijke instanties de N.V. in een bepaalde vorm te gieten en de beheerders voor een fait accompli te stellen.

De Commissie meent deze heeren de gelegenheid te moeten geven hun inzichten te berde te brengen. Over 3 à 4 weken dienen deze bepaalde wenschen kenbaar te maken.

Aan de hand van de kaart van Eindhoven legt de voorzitter uit, wat precies onder het beheer van de N.V. valt. Wanneer er gebouwen met een militaire bestemming liggen op het door de N.V. te beheeren terrein, dan moeten deze worden beschouwd als een opstal op erfpacht. Het is niet ondenkbaar, dat men tot ruilverkaveling zou kunnen komen. De gebouwen zelf zijn in beheer en onderhoud bij het Ministerie van Oorlog.

Naar aanleiding van deze inleiding stelt de heer Witteveen de vraag, tot hoever het supervisorschap van het militaire element gaat in vreedstijd.

De voorzitter antwoordt hierop, dat er onderscheid moet worden gemaakt tusschen het beheer, het bezit en het gebruik van het terrein. T.a.v. het gebruik moet worden afgewacht, hoe dit zich in de toekomst zal ontwikkelen. T.a.v. het beheer en de opstellen kunnen van burgerzijde wenschen naar voren worden gebracht, die om bepaalde redenen, uit militair oogpunt, niet kunnen worden ingewilligd. Wanneer niet tot overeenstemming kan worden gekomen, zullen de Ministers van Verkeer en van Oorlog in deze uitspraak doen.

De N.V.'s zijn namelijk alleen denkbaar in deze vorm, wanneer er een hogere instantie is, die als arbiter optreedt, i.c. de Minister van Verkeer en de Minister van Oorlog.

Door toekenning van het veto-recht aan den militairen regeeringscommissaris behoeft de ontwikkeling van de burgerluchtvaart niet in het minst te worden geremd.

De heer Peteri merkt op, dat voor Twente moeilijkheden zullen ontstaan, gezien het feit, dat de toegangswegen door het militaire terrein loopen.

De voorzitter is van meening, dat, gezien de overeenstemming, welke is bereikt tusschen burger- en militaire autoriteiten t.a.v. de gemengde terreinen, de belangen van weerszijden zooveel mogelijk zullen worden behartigd.

De heer Cort van der Linden roept eenige clementie in om binnen 3 weken met voorstellen voor de nieuw te vormen N.V. te komen.

Dan vraagt spreker, of er bijzondere redenen zijn, waarom juist de N.V. vorm is gekozen. Daarmee is namelijk niet opgelost het probleem, dat deze N.V. weer met tekorten zal moeten werken. Immers, het doel van een N.V. is het maken van winst. Spreker kan zich met de N.V. vorm vereenigen, mits er een vorm wordt gevonden, dat deze tekorten zullen worden gedragen.

Dan vraagt spreker, of de cijfers 3 en 2 in het beheer absolute cijfers zijn. Dit zou voor Eelde een moeilijkheid opleveren, omdat men hier met minstens vier instanties te maken heeft.

Vervolgens acht spreker het niet te overzien, of het voor een burgervliegveld uit burger gezichtspunt gezien gunstig of ongunstig is, wanneer ook de militairen deel uitmaken van het beheer van het terrein. Wanneer hierover geen zekerheid kan worden verkregen, dan komt men voor deze vraag te staan, dat de streek wordt gevraagd voor 60% in de exploitatie bij te dragen, hetgeen op het oogenblik een overzienbaar cijfer is, doch dat hierin een onzekere factor komt, wanneer erbij wordt gezegd, dat in de toekomst eventueel een commissaris in de N.V. zitting zou kunnen nemen, die bijzondere bevoegdheden zou hebben. Spreker ziet hierin moeilijkheden voor de streek, wanneer niet vaststaat, dat het deelnemen van de militairen een voordeel is.

Tenslotte stelt spreker de vraag, welke garantie men voor het luchtvaartterrein Eelde heeft, dat inderdaad op dit veld zal worden gevlogen. Op het oogenblik vliegt de K.L.M. wel op Eelde, maar de beslissing, of in de toekomst ook op het vliegveld Eelde zal worden gevlogen, gaat buiten de beheerders van het veld om. Wanneer de K.L.M. b.v. groote verliezen lijdt, dan zal door haar worden gezegd, dat het binnenlandsch luchtverkeer van geen betekenis is. Wanneer men de medewerking van de streek wil inroepen, zal er meer garantie moeten zijn, dat inderdaad van het vliegveld gebruik zal worden gemaakt.

De voorzitter merkt op, dat het woord garantie een vreemd begrip is. Welke garantie heeft men van reëel verkeer? De R.C.L. is rondgegaan in den lande en heeft allerlei gemeenten ontmoet, welke meenden zichzelf niet te kunnen respecteeren zonder het bezit van een vliegveld. De Commissie was van meening, dat het niet in de lijn lag om elke gemeente boven een bepaald aantal inwoners een vliegveld te geven, maar zij heeft gemeend zich te moeten beperken tot die punten, waar bij de stemmen uit de districten een geluid was, dat zin had, en waar ook internationaal verkeer te verwachten zou zijn. Spreker is ervan overtuigd, wanneer de Commissie geoordeeld had, dat Eelde in de toekomst niet meer voor het luchtverkeer noodig was, dat er wel zooveel stemmen en zooveel argumenten uit de streek zouden zijn gekomen, dat Eelde uiteindelijk toch zou zijn gehandhaafd.

Wat de politiek van de K.L.M. betreft merkt spreker op, dat het vliegverkeer vóór den oorlog een geheel ander gezicht had dan nu. Men moet altijd aansluitende verbindingen houden op het internationale verkeer. Spreker acht het niet onmogelijk, dat, wanneer de K.L.M. ondanks alles weigert op Eelde te vliegen, er nog wel andere maatschappijen zullen zijn, die van het vliegveld Eelde gebruik zullen maken. Spreker zou niet gaarne in de vraag van den heer Cort van der Linden betreffende de garantie willen lezen: Men niet aandurven, dus geen verdere ontwikkeling van het vliegveld Eelde. Wanneer uit Groningen een stimuleerende vraag blijft bestaan naar luchtvervoer, zoodat zij bediend wordt óf door de K.L.M., óf door een andere maatschappij, dan zullen deze argumenten niet naar voren kunnen worden gebracht en spreker vraagt zich af, of de Commissie dan verkeerd is geweest in haar oordeel.

Wat de vraag over de N.V.-vorm betreft antwoordt de voorzitter het volgende.

aanvankelijk is door de Commissie aan den Ministerraad medegedeeld, dat zij voor het beheer een stichting wilde, doch dit voorstel is direct door den Ministerraad van de hand gewezen. Vooral door het Ministerie van Justitie werd bezwaar gemaakt, omdat de Stichtingsvorm misbruikt zou worden.

Het Rijk kan dan alleen deelnemen door middel van een wet. Aan een N.V., die het doel heeft winst te maken, zou men het beheer van een vliegveld veel gemakkelijker in handen kunnen geven. Bovendien kan een N.V. zich bemoeien met zaken, die in wezen buiten het vliegverkeer om gaan en kan daaromheen een entourage vormen van andere inkomsten. Wanneer de streek stimuleeren wil en kan, dan moet zij dit doen in een vorm, waarin een prikkel voor dit stimuleeren mogelijk is, namelijk in een N.V. vorm. Over de vraag, of het militaire element al dan niet een kwade noodzaak kan zijn, behoeft men zich niet ongerust te maken.

Als Melde b.v. ook voor medegebruik door de militairen aangevozen zou worden, dan zouden de kosten voor eventueele aan te brengen veranderingen door de militairen moeten worden gedragen. Is dit niet het geval, dan zal de frequentie tusschen burger- en militair verkeer de kostenverdeeling aangeven.

Wat betreft de verhouding 3-2 in het bestuur van de N.V., is men niet aan formeele zaken gebonden. Spreker haalt het voorbeeld van Zeeland aan, waar, in verband met de geografische gesteldheid, drie vliegvelden komen. De zeggingschap blijft 3 op 2, doch de financiële verhouding wordt voor het Rijk aanzienlijk groter. Spreker is van meening, dat de Commissie star moet zijn in de hoofdvorm en het één op het ander moet kunnen enten, doch ten aanzien van de verhouding 3-2 behoeft de Commissie niet formeel te zijn.

De heer Cort van der Linden vraagt, op welke wijze in de tekorten, welke voor de N.V. moeilijkheden zullen opleveren, moet worden voorzien.

Wat de kwestie medegebruik door de militairen betreft, legt spreker zich neer bij de uitspraak van den voorzitter. Hieraan zit echter nog een moeilijkheid vast, welke niet naar voren is gekomen, n.l. wie de verantwoordelijke leiding op het veld heeft, afgezien van de beheersvorm, wie regelt het verkeer.

Wat de garantie betreft is spreker het niet met den voorzitter eens. Het spreekt vanzelf, dat de streek op het hebben van een vliegveld zeer veel prijs stelt, maar dat heeft niets te maken met de vraag, of het niet gewenscht is en zelfs noodzakelijk, dat men toch een zekere garantie verkrijgt, dat men niet geheel afhankelijk wordt van een monopolist.

De voorzitter merkt op, dat het bedrijf van de K.L.M. niet monopolistisch is, doch de heer Cort van der Linden meent, dat uit de praktijk het tegendeel blijkt. De K.L.M. neemt een dermate overwegende positie in, zoodat zij een veld kan "maken en breken".

De voorzitter is niet van meening, dat er eenige zekerheid, zooals door den heer Cort van der Linden bedoeld, moet worden gegeven. Wanneer de K.L.M. of een andere maatschappij iets in de ontwikkeling van het luchtverkeer op Melde ziet, dan zal zij van deze ontwikkeling zeker gebruik maken. Is dit niet zoo, dan zullen er wel redenen voor zijn. Een garantie kan men krijgen, wanneer men ook een verbruiksgarantie geeft. Het is dus voor een groot deel de vraag, wat men als streek kan opleveren.

De heer Péteri merkt op, niet zoo zeer op de door den heer Cort van der Linden bedoelde garantie te staan, doch wel op de dienstregeling en de vaststelling van de prijs.

De voorzitter zegt, wanneer de Commissie van haar kant aangaande deze punten haar medewerking kan verlenen, zij dit zeker doen zal.

De heer Cort van der Linden stelt nog de vraag, in hoeverre bij de inrichting van het veld de inrichting van de bedrijfsgebouwen (stationsgebouw, hangars, dienstwoningen enz.) behoort. Wanneer het Rijk deze bedragen heeft besteed, is dit dan à fonds perdu of komen rente en afschrijving weer op de exploitatie-rekening?

De voorzitter kan hierop geen definitief antwoord geven, doch naar eigen inzicht is spreker van meening, dat voor zaken, welke noodig zijn om het stuk grond tot vliegveld te maken, het à fonds perdu gezicht wel denkbaar is. Voor dingen, die altijd hun waarde blijven behouden (aankoop van grond, gebouwen, welke ook voor andere doeleinden gebruikt kunnen worden) zal het à fonds perdu gezicht niet denkbaar zijn.

De heer Cort van der Linden acht de beschouwing van den voorzitter van de gelijkheid bij den start wel juist, maar spreker is van meening, dat, zoo gauw deze start heeft plaats gehad, ongelijkheid zal optreden.

Wanneer de streek voor 60% deelneemt en het eene veld is b.v. slecht, terwijl een ander veld goed is, dan zou het slechte veld veel zwaarder moeten worden belast.

De voorzitter repliceert hierop, dat het de bedoeling is de inbreng te laten taxeeren en te laten overwegen. Veld voor veld zal de stand moeten worden bekeken aan de eene kant van het à fonds perdu gezicht, aan de andere kant van de blijvende waarde.

De heer Peteri stelt voor, dat er van Commissiezijde conceptstatuten zullen worden gemaakt, welke dan gezamenlijk zullen worden besproken. Hiertoe wordt besloten.

Kapt. Cool merkt op, dat zoowel in de burgervliegvelden als in de K.L.M. Rijksgeld zit. Impliceert dit de bevoegdheid van het Rijk om de K.L.M. aanwijzingen te geven, welke trajecten zij moet bevliegen?

De voorzitter acht dit niet onmogelijk.

Na te hebben medegedeeld, dat de heer Backer des middags de vergadering van het driemanschap zal leiden, sluit de voorzitter de vergadering.

Bijlage 4.

K
07352

R I J K S L U C H T V A A R T D I E N S T
(Ministerie van Verkeer en Waterstaat)

Binnenhof 20 - Tel.adr. Aeraph - Postrekening No.138777 - Telefoon No. 182670

Betr.: Voorlopig voorstel financiële verhoudingen terzake inbreng en investering in de toekomstige N.V.'s.

Bijlage: 1

's-Gravenhage, 1 November 1947

No. T2a/T2B-48

Hierbij heb ik de eer U te doen toekomen een voorlopig voorstel omtrent de financiële verhoudingen terzake inbreng en investering in de toekomstige N.V.'s, welke de luchtvaartterreinen zullen aanleggen, beheren en exploiteren.

Zoals U bekend heeft de Minister van Financiën het probleem der luchtvaartterreinen, speciaal die der secondaire terreinen (alle, behalve Schiphol), opnieuw in de Ministerraad gebracht. Deze laatste heeft zich te dien aanzien nog niet definitief uitgesproken.

Hangende deze beslissing heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat mij opdracht gegeven om op basis van bijgaand voorstel met U in overleg te treden, teneinde tot gespecificeerde voorstellen te komen, welke gemakkelijker door de Minister van Financiën beoordeeld kunnen worden.

Op de a.s. vergadering van de C.C.V. zal de Rijksluchtvaartdienst vertegenwoordigd zijn, teneinde zo nodig, toelichtingen te kunnen geven.

Vóór die vergadering hoop ik U nog een verbeterd concept der statuten toe te zenden.

De plv. Directeur-Generaal,

Alk

Aan de Heer Mr. P.W.J.H. Cort van der Linden,
Burgemeester van
G r o n i n g e n . -
Grote Markt 1.

Financiële verhoudingen terzake inbreng en investering
in de nieuwe N.V.'s der luchtvaartterreinen.

1/200 47

Algemeen beginsel.

Ter zake der oprichting der nieuwe N.V.'s voor de luchtvaartterreinen, zowel als terzake van toekomstige investeringen in deze vennootschappen, zal als "algemeen beginsel" gelden:

a. dat het Rijk voor zijn rekening neemt de omvorming van de grond tot een terrein geschikt voor het landen en opstijgen van vliegtuigen, bijv. afwatering, egalisatie, drainage, aanleg startbanen, rijbanen en platforms, een en ander kortheidshalve hierna aan te duiden als STARTBANEN;

b. dat alle overige zaken, bijv. de grond, de vergoeding van bedrijfsschade aan derden, lasten i.v.m. bouwverbod, verlichting, verdere outillage en opstallen, een en ander hierna aan te duiden als GROND & OUTILLAGE, zowel als de aanzuivering van exploitatieverliezen zullen komen voor rekening van het Rijk en het Gewest (= gezamenlijke gewestelijke aandeelhouders) in de verhouding van 2 : 3.

Pro memorie zij hier vermeld, dat de radiohulpmiddelen, alsmede bediening en onderhoud daarvan, als tot dusver blijven voor rekening van het Rijk buiten het vennootschappelijk verband.

Oprichting.

Bij de inbreng door de in de vennootschap deelnemende lichamen van de reeds aanwezige zaken zal dus de waarde daarvan tussen de deelnemers zodanig moeten worden verrekend, dat het Rijk uiteindelijk deelneemt voor de tegenwaarde van de STARTBANEN en het Rijk en het Gewest samen in de gemelde verhouding van 2 : 3 deelnemen voor de tegenwaarde van de GROND & OUTILLAGE.

Voor alle gemelde deelnemingen worden bij de oprichting aandelen in de vennootschap toegekend. Consequentie van deze toekenning van aandelen is, dat de verhouding der aandelen tussen het Rijk enerzijds en het Gewest anderzijds in zeer sterke mate zal afwijken van de verhouding 2 : 3, en wel ten gunste van het Rijk.

Bij de waardering van de ingebrachte zaken zullen de volgende richtlijnen gelden met inachtneming der daarna volgende notities:

Richtlijnen waardering inbreng:

GROND:

a. voorzover de grond reeds voor 10 Mei 1940 in eigendom behoorde aan de exploitant van het luchtvaartterrein, zal worden aangenomen de gemiddelde waarde van soortgelijke omliggende onbebouwde grond per 10 Mei 1940.

b. voorzover de grond na 10 Mei 1940 door de exploitant is verworven, zal de grond worden ingebracht tegen de daarvoor betaalde prijs inclusief bedrijfsschade en andere met de verwerving samenhangende kosten;

c. de in de grond aanwezige werken, voorzover van nut voor het luchtvaartterrein, zullen worden gewaardeerd op de kostprijs per 10 Mei 1940, voor zover toen reeds aanwezig en, voor het overige op de kostprijs heden ten dage, behoudens vermindering overeenkomstig de toestand waarin zij thans verkeren.

OPSTALLEN:

a. reeds voor 10 Mei 1940 aanwezige opstallen, voorzover van nut voor het luchtvaartterrein, zullen worden ingebracht voor hun waarde per 10 Mei 1940, rekening houdende met de toestand waarin zij thans verkeren;

b. na 10 Mei 1940 gebouwde opstallen voorzover van nut voor het luchtvaartterrein zullen worden ingebracht tegen kostprijs, rekening houdende met de toestand, waarin zij verkeren.

ROERENDE

ROERENDE LICHAAMELIJKE ZAKEN:

Mutatis mutandis gelden hier dezelfde regels als voor opstallen.

Notities:

1. De in te brengen zaken, welke oorlogsschade hebben geleden, worden gewaardeerd overeenkomstig vorenstaande richtlijnen, terwijl eventuele claims voor schadevergoeding blijven ten bate van de inbrenger of diens rechtsvoorganger;
2. Bij de waardering van de inbreng door het Gewest zal meestentijds blijken, dat oorspronkelijk geïnvesteerd kapitaal als verloren moet worden beschouwd; daartegenover staat, dat het Gewest intussen een aantal jaren een luchtvaartterrein heeft geëxploiteerd, hetgeen het sociaal-economisch leven in het Gewest ten goede is gekomen;
3. Bestaande N.V.'s dienen te worden geliquideerd, zodanig, dat bij die liquidatie aan de in de nieuwe N.V.'s deelnemende gewestelijke rechtspersonen worden uitgekeerd al die bestanddelen, welke in de nieuwe N.V.'s zullen worden ingebracht.

Toekomst.

Terwijl de fase der regelingen omtrent inbreng en de investeringen bij de aanvang der nieuwe vennootschap uiteraard met de oprichting der vennootschap wordt afgesloten, is naast de statuten der vennootschap nodig een overeenkomst tussen het Rijk enerzijds en het Gewest (= gezamenlijke gewestelijke aandeelhouders) anderzijds terzake van toekomstige subsidies en investeringen in de vennootschap. Immers kunnen de statuten der vennootschap te dier zake geen verplichtingen aan de aandeelhouders opleggen, hetgeen in strijd ware met het wezen der naamloze vennootschap.

Voor de toekomst zullen de regelen gelden onder het "Algemeen beginsel" hierboven uiteengezet, met dien verstande, dat het Rijk steeds bereid zal zijn te overwegen om buiten de continuïteit vallende investeringen terzake van GROND & OUTILLAGE voor meer dan 2/5 voor zijn rekening te nemen.

De bedoelde overeenkomst tussen het Rijk en het Gewest zal moeten omvatten de volgende punten:

1. Naast de gebruikelijke balans en verlies- en winstrekening overeenkomstig de statuten der vennootschap, zal worden bijgehouden een exploitatierekening, waarop terzake der STARTBANEN, GROND & OUTILLAGE uitsluitend de onderhoudskosten zullen worden geboekt. Verliezen op deze exploitatierekening, evenals eventueel voorschot voor kasmiddelen, zullen, voorzover deze bedragen niet uit anderen hoofde beschikbaar zijn, door de aandeelhouders bij wijze van subsidie worden aangezuid respectievelijk gefourneerd, en wel 2/5 door het Rijk en 3/5 door het Gewest (terwijl de gewestelijke aandeelhouders bedoelde plicht tot bijdrage van 3/5 onderling verdelen zoveel mogelijk naar verhouding van hun aandelenbezit).

2. Indien middelen nodig zijn voor het behoud (= abnormaal grote reparaties of voorzieningen niet veroorzaakt door verwaarlozing) van GROND & OUTILLAGE of voor verwerving van nieuwe GROND & OUTILLAGE, zullen de nodige bedragen, indien niet uit anderen hoofde beschikbaar, worden gefourneerd door het Rijk voor 2/5 en door het Gewest voor 3/5 onder toekenning van aandelen in de vennootschap.

Terzake van toekomstige investering voor GROND & OUTILLAGE zal het Rijk zich richten naar de investering door het Gewest, behoudens eventueel door het Rijk te stellen minimum eisen.

3. Indien middelen nodig zijn voor het behoud van STARTBANEN of voor de vervaardiging van nieuwe STARTBANEN en indien deze middelen niet uit anderen hoofde beschikbaar zijn, alsmede in het eventuele geval, dat het Rijk buiten de continuïteit vallende kosten van GROND & OUTILLAGE voor zijn rekening neemt, zullen de nodige bedragen worden gefourneerd door het Rijk en wel bij wijze van subsidie tot een bedrag gelijk aan de waardevermindering van de aanwezige startbanen sedert inbreng of aanleg (voorzover niet reeds vroeger uit dien hoofde subsidie is verleend) en voor het overige onder toekenning van aandelen in de vennootschap.

Terzake der STARTBANEN is het Rijk tegenover het Gewest verplicht de STARTBANEN overeenkomstig plaatselijke eisen naar redelijkheid up to date te houden.

ONTWERP AKTE VAN OPRICHTING

Heden, de
verschenen voor mij, Justus Cornelis Verhoeff, notaris ter
standplaats Utrecht:

1. de Staat der Nederlanden;
2. de Gemeente.....
3. de Provincie.....
4. de Kamer van Koophandel te.....

enz.

van welke lastgevingen blijkt uit.....

De comparanten, in hunne gemelde hoedanigheden voormelde respectieve publiekrechtelijke lichamen ten deze vertegenwoordigende, verklaarden bij deze akte, op het ontwerp waarvan de Minister van Justitie bij beschikking de dato....., Eerste Afdeling B, nummer..... heeft verklaard, dat hem van bezwaren niet is gebleken, welk ontwerp en welke beschikking aan deze akte zullen worden vastgehecht, op te richten een naamloze vennootschap, waarvan de statuten luiden als volgt:

Naam en zetel.

Art. 1. 1. De vennootschap draagt de naam:

2. De vennootschap is gevestigd te:

Doel.

Art. 2. Het doel der vennootschap omvat de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein te
.....

Duur.

Art. 3. De vennootschap vangt aan op heden en wordt aangegaan voor onbepaalde tijd.

Kapitaal en aandelen.

Art. 4. 1. Het maatschappelijk kapitaal der vennootschap bedraagt f. en is verdeeld in aandelen van één duizend gulden.

2. De aandelen luiden op naam, doch aandeelbewijzen worden niet afgegeven.

3. In het kapitaal der vennootschap wordt bij de oprichting deelgenomen door:

de Staat der Nederlanden voor aandelen;
de Gemeente voor aandelen;
enz.

4. Het kapitaal, waarvoor blijkens het voorgaande lid bij de oprichting wordt deelgenomen, wordt door de aandeelhouders terstond volgestort (c.q. en/of gedeeltelijk gestort) in contanten of anderszins op de wijze als is vastgelegd in een overeenkomst in het slot dezer akte opgenomen.

5. In het kapitaal der vennootschap kan uitsluitend worden deelgenomen door in Nederland gevestigde publiekrechtelijke lichamen op uitnodiging der vennootschap, krachtens een besluit der algemene vergadering van aandeelhouders en op door die vergadering vast te stellen voorwaarden.

6. Door de Raad van Bestuur zal een register van aandeelhouders worden aangehouden. Bij elke aantekening omtrent toekenning van aandelen bij de oprichting, omtrent overdracht, overgang of nieuwe uitgifte van aandelen zal tevens worden aangetekend welk bedrag op de aandelen werd gestort, terwijl elke aantekening zal worden ondertekend door de voorzitter en een lid van de Raad van Bestuur. De aandeelhouders zijn te allen tijde gerechtigd het aandeelhouders-register in te zien, terwijl desgewenst een door twee leden van de Raad van Bestuur ondertekend afschrift of uittreksel zal worden afgegeven. De aandeelhouders worden geacht aandeelgerechtigd te zijn overeenkomstig het aandeelhouders-register behoudens tegenbewijs.

7. Overdracht van aandelen behoeft de voorafgaande goedkeuring der algemene vergadering van aandeelhouders. De levering geschiedt hetzij door betekening van een akte van overdracht aan de vennootschap, hetzij door een schriftelijke erkenning der overdracht door de vennootschap.

8. Met machtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders is de Raad van Bestuur bevoegd volgestorte aandelen in het maatschappelijk kapitaal der vennootschap onder bezwarende titel voor de vennootschap te verkrijgen tot een maximum van de helft van het geplaatste kapitaal.

Bestuur.

Art. 5.1. Het bestuur van de vennootschap berust bij een Raad van Bestuur.

2. De Raad van Bestuur is bevoegd de dagelijkse leiding geheel of gedeeltelijk op te dragen aan een Directeur.

Raad van Bestuur.

Art. 6. 1. De Raad van Bestuur bestaat uit leden, waarvan twee leden (hierna te noemen: "regerings-vertegenwoordigers") de Staat der Nederlanden en leden (hierna te noemen: "gewestelijke vertegenwoordigers") de streek, waar het luchtvaartterrein is gelegen, vertegenwoordigen, met dien verstande, dat, behalve de Staat der Nederlanden, iedere aandeelhouder één vertegenwoordiger in de Raad van Bestuur zal hebben.

2. De leden van de Raad van Bestuur, evenals c.a. de aangewezen persoon, bedoeld in lid 9 van dit artikel, zijn "bestuurders" in de zin van het wetboek van Koophandel, derde titel, derde afdeling, vijfde paragraaf.

3. De leden van de Raad van Bestuur benoemen uit hun midden een lid tot voorzitter en een ander lid tot secretaris, zulks met dien verstande, dat voor deze functies uitsluitend gewestelijke vertegenwoordigers in aanmerking komen. Bij verhindering of ontstentenis zullen ter vergadering de voorzitter door het in leeftijd

oudste aanwezige lid, de secretaris door het jongste aanwezige lid worden vervangen.

4. De leden van de Raad van Bestuur worden benoemd, geschorst en ontslagen door de algemene vergadering van aandeelhouders, een en ander overeenkomstig het hierna bepaalde.

5. Jaarlijks treden leden van de Raad van Bestuur af overeenkomstig een door die Raad daartoe op te maken rooster, terwijl het tijdstip van aftreden zal samenvallen met de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders; de aftredenden zijn terstond herkiesbaar; ingeval van voorziening in een tussentijdse vacature, zal het alsdan benoemde lid aftreden op het tijdstip, waarop het lid in wiens plaats hij is benoemd overeenkomstig het rooster had moeten aftreden; een en ander behoudens het bepaalde bij de twee volgende leden van dit artikel.

6. Indien bij een benoeming tot lid van de Raad van Bestuur bijzonderlijk wordt vermeld, dat deze benoeming is geschied qualitate qua met betrekking tot een bepaalde publiekrechtelijke functie, dan zal die benoeming, behalve beperkt door het aftreden overeenkomstig rooster, tevens beperkt zijn tot de duur, dat de benoemde persoon de bedoelde publiekrechtelijke functie bekleedt, behoudens, dat de zodanig benoemde na het einde der publiekrechtelijke functie als lid van de Raad van Bestuur in functie zal blijven tot in de eerstvolgende buitengewone of jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders in de vacature zal zijn voorzien.

7. De leeftijdsgrens voor de leden van de Raad van Bestuur is 70 jaar, met dien verstande, dat bij het bereiken van deze leeftijdsgrens de betrokken leden eerst aftreden overeenkomstig het rooster of het bij het voorgaande lid bepaalde, krachtens bijzonder besluit der algemene vergadering van aandeelhouders kan van het bij dit lid bepaalde worden afgeweken.

8. Ingeval krachtens besluit van een algemene vergadering van aandeelhouders een lid van de Raad van Bestuur wordt geschorst of ontslagen, dan wordt in diens plaats in dezelfde vergadering een plaatsvervangend lid aangewezen, die in functie zal blijven, totdat tot opheffing der schorsing zal zijn besloten respectievelijk totdat een nieuw lid zal zijn benoemd.

9. Onverminderd het bepaalde bij het voorgaande lid zijn, ingeval van overlijden of andere omstandigheid van ontstentenis of belet van een of meer leden van de Raad van Bestuur, de overige leden met het gehele bestuur belast, respectievelijk met de dagelijkse leiding in verband met het bepaalde in lid 3 van artikel ; ingeval zodanige omstandigheden gelden ten aanzien van alle leden van de Raad van Bestuur, zal een daartoe door de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders telkenjare aan te wijzen persoon tijdelijk met de dagelijkse leiding belast zijn, zolang de bedoelde omstandigheden duren, respectievelijk totdat de algemene vergadering van aandeelhouders overeenkomstig het volgende lid voorziening in de vacaturen zal hebben getroffen.

10. De benoeming van de leden van de Raad van Bestuur zal geschieden uit bindende voordrachten, welke door een ieder der aandeelhouders voor de functie van hun respectieve vertegenwoordiger zullen worden ingediend en welke tenminste twee namen voor elke

te vervullen vacature zullen moeten vermelden, terwijl de personen aan wie de voorkeur wordt gegeven steeds als nummer één op de voordrachten zullen worden geplaatst.

11. De leden van de Raad van Bestuur genieten een redelijke vergoeding voor reis- en verblijfkosten ten laste van de vennootschap.

Art. 7. 1. De Raad van Bestuur vergadert zo dikwijls hij door de voorzitter of door twee der leden wordt bijeengeroepen.

2. De directeur kan tot bijwoning der vergadering worden uitgenodigd. Indien tegenwoordig heeft de directeur een raadgevende stem.

3. Tot het nemen van een besluit verder strekkende dan de dagelijkse leiding, wordt de tegenwoordigheid van tenminste een regeringsvertegenwoordiger en gewestelijke vertegenwoordigers vereist, terwijl het besluit is aangenomen, indien of meer leden voor de aanneming stemmen.

4. De stemmingen in de Raad van Bestuur over zaken geschieden mondeling, over personen schriftelijk met gesloten briefjes.

5. Een der regeringsvertegenwoordigers is bevoegd de uitvoering van een besluit van de Raad van Bestuur op te houden en te bepalen, dat zodanig besluit de bekrachtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders behoeft, mits de regeringsvertegenwoordiger van deze bevoegdheid gebruik maakt ter vergadering, waarin dat besluit werd genomen.

Art. 8. 1. De Raad van Bestuur vertegenwoordigt de vennootschap in en buiten rechte.

2. De Raad van Bestuur is bevoegd tot het verrichten van alle rechtshandelingen voor de vennootschap, zowel betreffende het beheer en de eigendom als andere handelingen, welke niet in strijd zijn met het doel der vennootschap, alles met in acht-neming van het overige bij deze statuten bepaalde.

3. De vennootschap zal tegenover derden verbonden zijn door de ondertekening door twee der leden van de Raad van Bestuur, respectievelijk door het enige in functie zijnde lid of casu quo door de aangewezen persoon bedoeld in artikel 6 lid 9 dezer statuten, onverminderd het bepaalde bij artikel 7 lid 3. zie blz. 5.

Art. 9. 1. wanneer tegenover derden moet blijken, dat een door deze statuten vereiste machtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders is verleend, dan zal zulks op voor de vennootschap verbindende wijze kunnen geschieden door een schriftelijke verklaring van tenminste twee leden van de Raad van Bestuur (respectievelijk van het enige in functie zijnde lid of casu quo van de aangewezen persoon bedoeld in artikel 6 lid 9 dezer statuten) inhoudende, dat zodanige machtiging op rechtsgeldige wijze werd gegeven of door opneming van zodanige verklaring in de overeenkomst, welke overeenkomstig het bepaalde bij het derde lid van artikel 8 namens de vennootschap wordt ondertekend.

2. wanneer tegenover derden moet blijken, dat een voorafgaande goedkeuring door de Staat der Nederlanden als aandeelhouder in de vennootschap als bedoeld in artikel 12 lid 9 is verleend, dan zal zulks op voor de vennootschap verbindende wijze kunnen geschieden door een desbetreffende schriftelijke verklaring van één der regeringsvertegenwoordigers in de Raad van Bestuur, respectievelijk door zijn mede-ondertekening van de overeenkomst, waarin zodanige verklaring is vervat.

Art. 10. 1. De Raad van Bestuur voert de boekhouding en het kas-beheer der vennootschap; hij stelt regelen vast omtrent de inrichting van de boekhouding en omtrent belegging en bewaring van gelden en waardepapieren.

2. De Raad van Bestuur benoemt een accountant, die zijnerzijds de boeken der vennootschap, de kas en beleggingen regelmatig zal nazien en de balans en de verlies- en winstrekening jaarlijks zal controleren, voordat deze stukken overeenkomstig het bepaalde bij artikel 42a lid 1 ter kennis van de aandeelhouders zullen worden gebracht. Van zijn bevindingen zal deze accountant jaarlijks verslag uitbrengen, hetgeen tegelijk met de balans en de verlies- en winstrekening op de jaarlijkse algemene vergadering zal worden aangeboden. De accountant heeft de rechten en verplichtingen als bedoeld in artikel 42a lid 3 van het wetboek van Koophandel.

3. Onverminderd het bepaalde bij het voorgaande lid, zijn de regeringsvertegenwoordigers in de Raad van Bestuur te allen tijde bevoegd tot benoeming van een rijks-accountant op wien het bij het voorgaande lid bepaalde geheel van toepassing zal zijn en die, desgewenst, ook rechtstreeks aan de Minister van Financiën en eventueel ook tussentijds verslag zal uitbrengen.

4. De Raad van Bestuur is bevoegd overeenkomsten als bedoeld in artikel 40a van het wetboek van Koophandel aan te gaan zonder opdracht van de algemene vergadering van aandeelhouders.

De Directeur.

Art. 11. 1. De Directeur is niet "bestuurder" in de zin van het wetboek van Koophandel, derde titel, derde afdeling, vijfde paragraaf.

2. De Directeur wordt benoemd, geschorst en ontslagen door de Raad van Bestuur.

3. Ingeval van ontstentenis of belet van de Directeur of gedurende diens schorsing of na diens ontslag en voordat een nieuwe Directeur is benoemd, voorziet de Raad van Bestuur in de dagelijkse leiding.

Algemene vergadering.

Art. 12. 1. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden te (plaats van vestiging der vennootschap), te (plaats waar het luchtvaartterrein is gelegen) of te 's-Gravenhage.

2. De leden van de Raad van Bestuur en de Directeur zullen zoveel mogelijk bij de algemene vergaderingen van aandeelhouders tegenwoordig zijn; indien aanwezig hebben zij als zodanig een raadgevende stem.
3. De jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders, waarin het jaarverslag over het afgelopen boekjaar door de Raad van Bestuur wordt overgelegd vergezeld van het accountantsverslag bedoeld in artikel 10 lid 2 en waarin de balans en verlies- en winstrekening ter definitieve vaststelling worden aangeboden, zal jaarlijks vóór 1 September worden gehouden.
4. De buitengewone algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden zo dikwijls als de voorzitter van de Raad van Bestuur of twee der leden van de Raad van Bestuur, respectievelijk het enige in functie zijnde lid casu quo de aangewezen persoon bedoeld in artikel 6 lid 9, zulks wenselijk achten.
5. De oproeping door de voorzitter van de Raad van Bestuur voor de algemene vergaderingen van aandeelhouders geschiedt door middel van een schriftelijke, tenminste twintig dagen (de dag der verzending der oproeping en die der vergadering niet medebegrepen) vóór de dag der vergadering verzonden kennisgeving, houdende alle punten van behandeling, aan de aandeelhouders, aan de leden van de Raad van Bestuur en aan de Directeur.
6. Op dezelfde wijze als in het voorgaande lid vermeld, zullen ook twee leden van de Raad van Bestuur tezamen, respectievelijk het enige in functie zijnde lid casu quo de aangewezen persoon bedoeld in artikel 6 lid 9 de jaarlijkse of buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders bijeen kunnen roepen.
7. De aandeelhouders zullen zich ter vergadering doen vertegenwoordigen door één óf meer, doch ten hoogste drie personen, terwijl van elke vertegenwoordiging schriftelijk bewijs aan de voorzitter der vergadering zal moeten worden overgelegd, welke bewijzen bij de notulen zullen moeten worden bewaard. In geval een aandeelhouder door meer dan één persoon wordt vertegenwoordigd, zal bedoeld schriftelijk bewijs een aanwijzing moeten bevatten, wie als stemgerechtigde zal optreden.
8. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden geleid door de voorzitter van de Raad van Bestuur of, bij diens afwezigheid, door degene, die door de vergadering wordt aangewezen. Van het in de vergadering behandelde worden notulen gehouden door degene, die de voorzitter der vergadering daartoe zal aanwijzen.
9. Het in behandeling nemen door de algemene vergadering van aandeelhouders van voorstellen omtrent:
 - a. wijziging dezer statuten of ontbinding der vennootschap;
 - b. goedkeuring van overdracht van geplaatste aandelen of uitgifte van nieuwe aandelen;
 - c. het aangaan van overeenkomsten als bedoeld in art. 40a van het w.v.k.;

d. het benoemen van een bepaald persoon tot directeur; behoeft de voorafgaande goedkeuring van de Staat der Nederlanden in zijn hoedanigheid van aandeelhouder in de vennootschap.

Stemmingen.

Art. 13. 1. Elk aandeel geeft recht op één stem. De stemmingen over zaken geschieden mondeling, over personen schriftelijk met gesloten briefjes.

2. Indien in het wetboek van Koophandel of elders in deze statuten niet anders is bepaald, worden besluiten genomen bij meerderheid der uitgebrachte stemmen. Stemonthoudingen en ongeldige stemmen worden geacht niet te zijn uitgebracht.

3. Omtrent punten van behandeling, welke niet in de oproeping voor de vergadering zijn vermeld, kunnen geen geldige besluiten worden genomen, dan met algemene stemmen in een vergadering, waarin het gehele ge laatste kapitaal is vertegenwoordigd.

4. Indien bij de verkiezing van personen bij de eerste stemming de meerderheid der uitgebrachte stemmen door niemand is verkregen, dan wordt herstemd tussen de twee personen, die de meeste stemmen op zich verenigden en wordt bij deze herstemming geacht gekozen te zijn diegene, op wien alsdan de meeste stemmen worden uitgebracht. Voor het geval bij de eerste stemming meer dan twee personen de meeste stemmen op zich verenigden, zal door een tussenstemming worden uitgemaakt welk tweetal van hen aan de herstemming zal deelnemen, respectievelijk wie met de persoon op wien het hoogste aantal stemmen in eerste stemming is uitgebracht in de herstemming zal worden opgenomen. Indien bij de herstemming de stemmen staken, beslist het lot.

5. Geldige stemmen kunnen ook worden uitgebracht door de aandeelhouders aan wie uit anderen hoofde dan als aandeelhouder der vennootschap door het te nemen besluit enig recht jegens de vennootschap zou worden toegekend of die door dat besluit van enige verplichting jegens de vennootschap zouden worden ontslagen.

Balans- en verlies- en winstrekening.

Art. 14. 1. Het boekjaar der vennootschap is gelijk aan het kalenderjaar, Voor de eerste maal vangt het boekjaar aan op heden en eindigt op 31 December aanstaande.

2. De boeken worden jaarlijks per 31 December afgesloten.

3. De Raad van Bestuur is belast met het samenstellen van een balans en verlies- en winstrekening over het afgelopen boekjaar voorzien van een toelichting als bedoeld bij artikel 42 van het wetboek van Koophandel, hetwelk een en ander vergezeld van een verslag omtrent de gang van zaken der vennootschap en van het gevoerde beheer gedurende het afgelopen boekjaar, alsmede van het accountantsverslag, bedoeld in artikel 10 lid 2, tenminste zes weken voor de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders

ter kennis van de aandeelhouders zal worden gebracht door toezending van volledige afschriften in duplo, onverminderd het bepaalde bij artikel 42b van het wetboek van Koophandel.

4. Op de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders worden de balans- en verlies- en winstrekening voor definitieve vaststelling voorgedragen.

5. De definitieve vaststelling dezer stukken door de algemene vergadering strekt tot décharge van de Raad van Bestuur terzake van alle handelingen, waarvan uit de goedgekeurde stukken blijkt of welker resultaat daarin is vervat, onverminderd het bepaalde bij artikel 49a van het wetboek van Koophandel.

Winst.

Art. 15. 1. De zuivere winst, welke na afschrijving overblijft, wordt gereserveerd, tenzij de algemene vergadering besluit winst uit te keren.

2. Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen beslist de algemene vergadering van aandeelhouders.

3. Ingeval winst tot uitkering komt, zal deze winst onder de aandeelhouders worden verdeeld naar verhouding van hunne aandelen, respectievelijk van de verplichte stortingen op de niet-volgestorte aandelen in de vennootschap.

Verlies.

Art. 16. Indien blijkens de vastgestelde verlies- en winstrekening over enig jaar verlies geleden is, hetwelk niet uit enige reserve bestreden of op andere wijze gedelgd wordt, geschiedt in volgende jaren geen winstuitkering, zolang zodanig verlies niet is aangezuiverd.

Wijziging der statuten en ontbinding der vennootschap.

Art. 17. 1. Besluiten tot wijziging der statuten, waaronder begrepen het vergroten of verminderen van het maatschappelijk kapitaal, alsmede tot ontbinding der vennootschap anders dan tengevolge van hare insolventie, nadat zij in staat van faillissement is verklaard, kunnen, onverminderd het bepaalde bij artikel 12 lid 9 dezer statuten, slechts genomen worden in een algemene vergadering van aandeelhouders, waarin tenminste $\frac{4}{5}$ van het geplaatste kapitaal is vertegenwoordigd en met tenminste $\frac{2}{3}$ der in die vergadering uitgebrachte stemmen.

2. Indien in een vergadering, bijeengeroepen tot het behandelen van een voorstel tot wijziging der statuten of tot ontbinding der vennootschap, $\frac{4}{5}$ van het geplaatste kapitaal niet vertegenwoordigd mocht zijn, wordt een nieuwe buitengewone algemene vergadering bijeengeroepen, te houden binnen **dertig** dagen na de eerste vergadering (de dagen der vergaderingen medegerekend),

waarin alsdan, ongeacht het vertegenwoordigd geplaatst kapitaal, doch met 2/3 der uitgebrachte stemmen, beslissingen kunnen worden genomen.

Liquidatie.

Art. 18. 1. Indien de algemene vergadering van aandeelhouders, waarin tot ontbinding der vennootschap werd besloten, daartoe geen andere natuurlijke of rechtspersonen heeft aangewezen, geschiedt de liquidatie door de Raad van Bestuur.

2. De liquidatie geschiedt overeenkomstig door de in het voorgaande lid bedoelde vergadering vastgestelde richtlijnen met in acht-neming der wettelijke voorschriften.

3. De liquidateuren genieten voor hunne werkzaamheden als zodanig een beloning hun in bedoelde algemene vergadering toegekend.

4. Indien na voldoening der schuldeisers vermogen mocht overblijven, dan zal dit aan de aandeelhouders ten goede komen naar verhouding van hunne aandelen in het gestorte kapitaal, resp. van de verplichte stortingen op de niet volgestorte aandelen in de vennootschap, Niet verplichte stortingen op de aandelen geven geen recht op hogere uitkering dan het bedrag dezer storting.

Overgangsbepaling.

Art. 19. In afwijking van het vorenstaande worden voor de eerste maal benoemd:

- a. tot regeringsvertegenwoordigers in de Raad van Bestuur:
- b. tot gewestelijke vertegenwoordigers in de Raad van Bestuur:
- c. tot Directeur:

Na vaststelling van de bovenstaande statuten, verklaarden de comparanten, in hunne gemelde qualiteiten, terzake der volstorting der aandelen, waarvoor zij blijkens artikel 4 dier statuten hebben deelgenomen, te zijn overeengekomen als volgt:
Enz.

De comparanten zijn mij, notaris, bekend.

Bijlage 5.

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Nr. 741-I RIJKSLUCHTVAARTDIENST

Bijlagen: 6

's-GRAVENHAGE, 19 Maart 1948

2
9 1/2 1/2
10/14.10/15

Onder verwijzing naar mijn schrijven van 24 Februari 1947 no. 747 Rijksluchtvaartdienst, deel ik U mede, dat dezorzijs verdere onderhandelingen zijn gevoerd met mijn Ambtgenoot van Financien omtrent de richtlijnen, welke voor deelname in de aanleg en exploitatie van zekere burgerluchtvaartterreinen zouden dienen te worden gesteld.

Als resultaat dier onderhandelingen deel ik U thans mede, dat ik bereid ben - behoudens nadere goedkeuring door de wetgever - tot deelname in aanleg en exploitatie van het luchtvaartterrein **E e l d e** onder de volgende algemene voorwaarden:

1. Beheersvorm. Het luchtvaartterrein zal worden aangelegd, ingericht en beheerd door een op te richten naamloze vennootschap, welke geregeerd dient te worden door statuten, waarvoor ik U hierbij een ontwerp moge doen toekomen.
2. Investing
 - a. Investeringsen zullen geschieden onder toekenning van aandelen;
 - b. De kosten, verbonden aan het voor landen en opstijgen van vliegtuigen gereedmaken van het terrein, waaronder vallen de eventuele kosten voor egalisatie en drainage, aanleg van startbanen, rijbanen en opstelplaatsen voor vliegtuigen, alsmede de afwatering daarvan, komen geheel ten laste van het Rijk;
 - c. Alle overige kosten, waaronder vallen de kosten verbonden aan het verkrijgen van de benodigde gronden, het leggen van bouwverboden, het bouwen en inrichten van opstallen, het aanbrengen van verlichtingen, het plaatsen van afrasteringen, de outillering van het terrein en het fourneren van het benodigde bedrijfskapitaal komen voor gezamenlijke rekening van het Rijk en het Gewest (gezamenlijke gewestelijke aandeelhouders) in de verhouding respectievelijk van 2 : 3;
1. De tijdstippen, waarop investeringen als voren bedoeld zullen dienen te geschieden, zullen worden voorgesteld door de Algemene Vergadering van aandeelhouders-

Aan:

de N.V. Luchtvaartterrein Noord-Nederland
Raadhuis, Grote Markt 1
GRONINGEN

ders der vennootschap met dien verstande, dat het tijdstip der eerste investeringen zal worden bepaald in de acte van oprichting der naamloze vennootschap.

Aantekening: Consequentie van het onder b. en c. gestelde is, dat het Rijk belangrijk grotere kapitalen in de vennootschap zal hebben te investeren dan het Gewest.

3. Waardering van inbreng. Onroerende en/of roerende goederen zullen slechts kunnen worden ingebracht, indien deze van nut kunnen zijn voor de op te richten vennootschap. Voor zover investering door inbreng van onroerende en/of roerende goederen zal plaats vinden, zal de waardebepaling dier goederen als volgt dienen plaats te vinden:

- a. gronden zullen dienen te worden gewaardeerd naar de waarde van soortgelijke onliggende grond per 10 Mei 1940;
- b. overige zaken zullen worden gewaardeerd op basis van het prijspeil van 10 Mei 1940 (rekening houdende met redelijke afschrijvingen en eventuele waardevermindering door oorlogsschade), indien deze zaken voor 10 Mei 1940 zijn verworven, doch tegen de werkelijke kosten (eveneens met inachtneming van redelijke afschrijvingen en eventuele andere waardeverminderingen) indien ze na die datum zijn verworven.

Aantekening: Theoretisch bestaat de mogelijkheid dat de materiele inbreng van het Gewest meer zou bedragen dan het 3/5 deel, waartoe het Gewest volgens het gestelde onder 2c (zie investering) verplicht is. In zulk een geval zal het Gewest voor deze grotere inbrengwaarde eveneens aandelen ontvangen.

4. Exploitatie. Aangezien verwacht kan worden, dat althans gedurende de eerste jaren de exploitatie van het luchtvaartterrein een nadelig saldo zal opleveren en de statuten ener vennootschap geen verplichtingen kunnen opleggen voor het aanzuiveren dier verliezen, zullen aandeelhouders een overeenkomst dienen aan te gaan, waarbij zij zich verplichten deze verliezen aan te zuiveren. Een ontwerp voor zulk een overeenkomst moge ik U hierbij doen toekomen. Bij het opmaken daarvan hebben de volgende overwegingen tot rechtsnoer gediend:

- a. Normaal wordt bij een commercieel bedrijf de waardevermindering der activa aangegeven door afschrijvingen en dienen deze afschrijvingen door het bedrijf te worden opgebracht;
- b. Voor de aanleg en exploitatie van het luchtvaartterrein is de privaatrechtelijke vorm der vennootschap gekozen om op een soepele wijze de samenwerking van publiekrechtelijke lichamen te kunnen verkrijgen. Hoewel het behalen van winsten met de exploitatie van een luchtvaartterrein niet uitgesloten werd geacht, is de primaire opzet toch het dienen van een sociaal-economisch doel;
- c. De afschrijvingen op activa, welke - naar wordt aangenomen - voorlopig zeker niet door de exploitatie van het luchtvaartterrein zullen kunnen worden opgebracht, en derhalve als "verlies" op de jaarlijkse Verlies- en Winstrekening zullen verschijnen, behoeven uit hoofde van de onder b gestelde overwegingen niet te worden gedekt,

-doch-

doch kunnen als verliespost op de Balans opgevoerd blijven. De desbetreffende balanspost zal dan het jaarlijks accumulerende "verlies" aan afschrijvingen te zien geven. Een specificatie dezer post kan zo nodig details aangeven aangaande de afschrijvingen welke op de verschillende activa hebben plaatsgevonden.

- d. Verliezen, niet door afschrijvingen ontstaan, dienen te worden aangezuiverd, teneinde het bedrijfskapitaal der vennootschap in tact te houden en daardoor het doorwerken der vennootschap te verzekeren.

In het voorstaande zijn in grote trekken aangegeven de voorwaarden, waaronder deelname van het Rijk in de op te richten vennootschap - behoudens goedkeuring van de wetgever - zal kunnen plaats vinden. Bijzonderheden zullen bij verdere onderhandelingen kunnen worden geregeld,

Indien U zich met het bovenstaande kunt verenigen en met mij van mening zijt, dat op deze basis de vennootschap zal kunnen worden opgebouwd, moge ik U verzoeken het initiatief te nemen tot het opmaken der plannen voor aanleg en exploitatie van het luchtvaartterrein, het opmaken der berekeningen zowel voor het maatschappelijk kapitaal der vennootschap als voor de bedragen, welke in eerste instantie zullen dienen te worden geïnvesteerd, alsmede welke exploitatieverliezen naar Uw mening voor de eerstvolgende drie jaren zullen dienen te worden aangezuiverd.

Tenslotte moge ik U verzoeken mij mede te delen, welke publiekrechtelijke lichamen naast het Rijk in de op te richten vennootschap zullen participeren en tot welke bedragen.

De Minister van Verkeer
en Waterstaat,



ONTWERP AKTE VAN OPRICHTING

Heden, de

verschenen voor mij, Justus Cornelis Verhoeff, notaris ter standplaats Utrecht:

1. de Staat der Nederlanden;
2. de Gemeente
3. de Provincie
4. de Kamer van Koophandel te

enz.
van welke lastgevingen blijkt uit.....

De comparanten, in hunne gemelde hoedanigheden voormelde respectieve publiekrechtelijke lichamen ten deze vertegenwoordigende, verklaarden bij deze akte, op het ontwerp waarvan de Minister van Justitie bij beschikking de dato.....Eerste Afdeling B, nummer.....heeft verklaard, dat hem van bezwaren niet is gebleken, welk ontwerp en welke beschikking aan deze akte zullen worden vastgehecht, op te richten een naamloze vennootschap, waarvan de statuten luiden als volgt:

Naam en Zetel

Art. 1.1. De vennootschap draagt de naam:

2. De vennootschap is gevestigd te:

Doel

Art. 2. Het doel der vennootschap omvat de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein te

Duur

Art. 3. De vennootschap vangt aan op heden en wordt aangegaan voor onbepaalde tijd.

Kapitaal en aandelen

Art. 4.1. Het maatschappelijk kapitaal der vennootschap bedraagt f. en is verdeeld in aandelen van één duizend gulden.

2. De aandelen luiden op naam, doch aandeelbewijzen worden niet afgegeven.

3. In het kapitaal der vennootschap wordt bij de oprichting deelgenomen door:

de Staat der Nederlanden voor	aandelen
De Provincie voor	aandelen
De Gemeente voor	aandelen, enz.

4. Het kapitaal, waarvoor blijkens het voorgaande lid bij de oprichting wordt deelgenomen, wordt door de aandeelhouders terstond geheel of gedeeltelijk gestort en wel in contanten of anderszins, in het laatste geval op de wijze als is vastgelegd in een overeenkomst in het slot dezer akte opgenomen.

5. In het kapitaal der vennootschap kan uitsluitend worden deelgenomen door in Nederland gevestigde publiekrechtelijke lichamen op uitnodiging der vennootschap, krachtens een besluit der algemene vergadering van aandeelhouders en op door die vergadering vast te stellen voorwaarden.

6. Door de Raad van Bestuur zal een register van aandeelhouders worden aangehouden. Bij elke aantekening omtrent toekening van aandelen bij de oprichting, omtrent overdracht, overgang of nieuwe uitgifte van aandelen zal tevens worden aangetekend welk bedrag op de aandelen werd gestort, terwijl elke aantekening zal worden ondertekend door de voorzitter en een lid van de Raad van Bestuur. De aandeelhouders zijn te allen tijde gerechtigd het aandeelhouders-register in te zien, terwijl desgewenst een door twee leden van de Raad van Bestuur ondertekend afschrift of uittreksel zal worden afgegeven. De aandeelhouders worden geacht aandeelgerechtigd te zijn overeenkomstig het aandeelhouders-register, behoudens tegenbewijs.

7. Overdracht van aandelen behoeft de voorafgaande goedkeuring der algemene vergadering van aandeelhouders. De levering geschiedt hetzij door betekening van een akte van overdracht aan de vennootschap, hetzij door een schriftelijke erkenning der overdracht door de vennootschap.

8. Met machtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders is de Raad van Bestuur bevoegd volgestorte aandelen in het maatschappelijk kapitaal der vennootschap onder bezwarende titel voor de vennootschap te verkrijgen tot een maximum van de helft van het geplaatste kapitaal.

Bestuur.

Art. 5.1. Het bestuur van de vennootschap berust bij een Raad van Bestuur.

2. De Raad van Bestuur is bevoegd de dagelijkse leiding geheel of gedeeltelijk op te dragen aan een Directeur.

Raad van Bestuur.

Art. 6.1. De Raad van Bestuur bestaat uit leden, waarvan twee leden (hierna te noemen: "regerings-vertegenwoordigers") de Staat der Nederlanden en leden (hierna te noemen: "gewestelijke vertegenwoordigers") de streek, waar het luchtvaartterrein is gelegen, vertegenwoordigen,

2. De leden van de Raad van Bestuur zijn "bestuurders" in de zin van de artikelen 47 tot en met 49b van het Wetboek van Koophandel.

3. De leden van de Raad van Bestuur benoemen uit hun midden een lid tot voorzitter en een ander lid tot secretaris, zulks met dien verstande, dat voor deze functies uitsluitend gewestelijke vertegenwoordigers in aanmerking komen, tenzij met algemene stemmen tot benoeming van een regeringsvertegenwoordiger wordt besloten. Bij verhindering of ontstentenis zullen ter vergadering de voorzitter

door het in leeftijd oudste aanwezige lid, de secretaris door het jongste aanwezige lid worden vervangen.

4. De leden van de Raad van Bestuur worden benoemd, geschorst en ontslagen door de algemene vergadering van aandeelhouders, een en ander overeenkomstig het hierna bepaalde.

5. Jaarlijks treden leden van de Raad van Bestuur af overeenkomstig een door die Raad daartoe op te maken rooster, terwijl het tijdstip van aftreden zal samenvallen met de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders; de aftredenden zijn terstond herkiesbaar; ingeval van voorziening in een tussentijdse vacature, zal het alsdan benoemde lid aftreden op het tijdstip, waarop het lid in wiens plaats hij is benoemd overeenkomstig het rooster had moeten aftreden; een en ander behoudens het bepaalde bij de twee volgende leden van dit artikel.

6. Indien bij een benoeming tot lid van de Raad van Bestuur bijzonderlijk wordt vermeld, dat deze benoeming is geschied qualitate qua met betrekking tot een bepaalde publiekrechtelijke functie, dan zal die benoeming, behalve beperkt door het aftreden overeenkomstig rooster, tevens beperkt zijn tot de duur, dat de benoemde persoon de bedoelde publiekrechtelijke functie bekleedt, behoudens, dat de zodanig benoemde na het einde der publiekrechtelijke functie als lid van de Raad van Bestuur in functie zal blijven tot in de eerstvolgende buitengewone of jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders in de vacature zal zijn voorzien.

7. De leeftijdsgrens voor de leden van de Raad van Bestuur is 70 jaar, met dien verstande, dat bij het bereiken van deze leeftijdsgrens de betrokken leden eerst aftreden overeenkomstig het rooster of het bij het voorgaande lid bepaalde. Krachtens bijzonder besluit der algemene vergadering van aandeelhouders kan van het bij dit lid bepaalde worden afgeweken.

8. Ingeval krachtens besluit van een algemene vergadering van aandeelhouders een lid van de Raad van Bestuur wordt geschorst of ontslagen, dan wordt in diens plaats in dezelfde vergadering een plaatsvervangend lid aangewezen, die in functie zal blijven, totdat tot opheffing der schorsing zal zijn besloten respectievelijk totdat een nieuw lid zal zijn benoemd.

9. Onverminderd het bepaalde bij het voorgaande lid zijn, ingeval van overlijden of andere omstandigheid van ontstentenis of belet van een of meer leden van de Raad van Bestuur, de overige leden met het gehele bestuur belast, respectievelijk met de dagelijkse leiding in verband met het bepaalde in lid 3 van artikel ; ingeval zodanige omstandigheden gelden ten aanzien van alle leden van de Raad van Bestuur, zal een daartoe door de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders telkenjare aan te wijzen persoon tijdelijk met de dagelijkse leiding belast zijn, zolang de bedoelde omstandigheden duren, respectievelijk totdat de algemene vergadering van aandeelhouders overeenkomstig het volgende lid voorziening in de vacaturen zal hebben getroffen.

10. Overal, waar in deze statuten aan de leden van de Raad van Bestuur bevoegdheden worden toegekend of verplichtingen worden opgelegd, worden onder de leden van de Raad van Bestuur casu quo medebegrepen de plaatsvervangende leden en de aangewezen persoon, bedoeld in de beide voorgaande leden van dit artikel.

11. De benoeming van de leden van de Raad van Bestuur zal geschieden uit bindende voordrachten, welke door aandeelhouders zullen worden ingediend en welke tenminste twee namen voor elke te vervullen vacature zullen moeten vermelden, terwijl de personen aan wie de voorkeur wordt gegeven steeds als nummer één op de voordrachten zullen worden geplaatst. x)

12. De leden van de Raad van Bestuur genieten een redelijke vergoeding voor reis- en verblijfkosten ten laste van de vennootschap.

Art. 7.1. De Raad van Bestuur vergadert zo dikwijls hij door de voorzitter of door twee der leden wordt bijeengeroepen.

2. De directeur kan tot bijwoning der vergadering worden uitgenodigd. Indien tegenwoordig heeft de directeur een raadgevende stem.

3. Tot het nemen van een besluit verder strekkende dan de dagelijkse leiding, wordt de tegenwoordigheid van tenminste een regeeringsvertegenwoordiger en gewestelijke vertegenwoordigers vereist, terwijl het besluit is aangenomen, indien of meer leden voor de aanneming stemmen.

4. De stemmingen in de Raad van Bestuur over zaken geschieden mondeling, over personen schriftelijk met gesloten briefjes.

5. Een der regeeringsvertegenwoordigers is bevoegd de uitvoering van een besluit van de Raad van Bestuur op te houden en te bepalen, dat zodanig besluit de bekrachtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders behoeft, nits de regeeringsvertegenwoordiger van deze bevoegdheid gebruik maakt ter vergadering, waarin dat besluit werd genomen.

Art. 8.1. De Raad van Bestuur vertegenwoordigt de vennootschap in en buiten rechte.

2. De raad van Bestuur is bevoegd tot het verrichten van alle rechts handelingen voor de vennootschap, zowel betreffende het beheer en de eigendom als andere handelingen, welke niet in strijd zijn met het doel der vennootschap, alles met inachtneming van het overige bij deze statuten bepaalde.

3. De Raad van Bestuur is bevoegd tot het aangaan van overeenkomsten als bedoeld in artikel 40a van het Wetboek van Koophandel zonder opdracht van de algemene vergadering van aandeelhouders.

Art. 9.1. Wanneer krachtens deze statuten een machtiging der algemene vergadering van aandeelhouders wordt vereist, zal van die machtiging tegenover derden op voor de vennootschap verbindende wijze moeten blijken door een schriftelijke verklaring van tenminste twee leden van de Raad van Bestuur, respectievelijk van het enige in functie zijnde lid, inhoudende, dat zodanige machtiging op rechtsgeldige wijze werd gegeven of door opneming van zodanige verklaring in de overeenkomst, welke overeenkomstig het bepaalde bij het derde lid van dit artikel namens de vennootschap wordt ondertekend.

x) Het is niet mogelijk hier een uniforme regeling voor dit artikel te geven, daar de gewestelijke deelnemingsvorm bij iedere N.V. verschillend zal zijn (vgl. art. 6 lid 1). Uiteraard staat vast, dat de staat in alle gevallen 2 voordrachten indient. Het zal echter niet altijd mogelijk zijn, dat vertegenwoordigers van alle aandeelhouders in de Raad van Bestuur zitting nemen, daar dit college dan te uitgebreid zou worden. De mogelijkheid bestaat dan, dat bij deelneming van veel gewestelijke lichamen, deze deels een eigen voordracht zullen indienen, deels groepsgewijs of gezamenlijk een voordracht zullen opstellen.

2. Wanneer krachtens deze Statuten een voorafgaande goedkeuring door de Staat der Nederlanden als aandeelhouder in de vennootschap wordt vereist, zal van die machtiging tegenover derden op voor de vennootschap verbindende wijze moeten blijken door een desbetreffende schriftelijke verklaring van één der regeringsvertegenwoordigers in de Raad van Bestuur, respectievelijk door zijn nedeondertekening van de overeenkomst, waarin zodanige verklaring is vervat.

3. Behoudens de toepassing van het bepaalde bij de beide voorgaande leden van dit artikel zal de vennootschap tegenover derden verbonden zijn door de ondertekening door twee leden van de Raad van Bestuur respectievelijk door het enige in functie zijnde lid.

Art. 10.1. De Raad van Bestuur voert de boekhouding en het kasbeheer der vennootschap, hij stelt regelen vast omtrent de inrichting van de boekhouding en omtrent belegging en bewaring van gelden en waardepapieren.

2. De Raad van Bestuur benoemt een accountant, die zijnerzijds de boeken der vennootschap, de kas en beleggingen, regelmatig zal nazien en de balans en de verlies- en winstrekening jaarlijks zal controleren, voordat deze stukken overeenkomstig het bepaalde bij artikel 14 lid 3 ter kennis van de aandeelhouders zullen worden gebracht. Van zijn bevindingen zal deze accountant jaarlijks verslag uitbrengen, hetgeen tegelijk met de balans en de verlies- en winstrekening op de jaarlijkse algemene vergadering zal worden aangeboden. De accountant heeft de rechten en verplichtingen als bedoeld in artikel 42a lid 3 van het Wetboek van Koophandel.

3. Onverminderd het bepaalde bij het voorgaande lid, zijn de regeringsvertegenwoordigers in de Raad van Bestuur te allen tijde bevoegd tot benoening van een rijks-accountant op wie het bij het voorgaande lid bepaalde geheel van toepassing zal zijn en die, desgewenst ook rechtstreeks aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financien en eventueel ook tussentijds verslag zal uitbrengen.

4. De Raad van Bestuur is bevoegd overeenkomsten als bedoeld in artikel 40a van het Wetboek van Koophandel aan te gaan zonder opdracht van de algemene vergadering van aandeelhouders.

De Directeur

Art. 11.1. De Directeur is niet "bestuurder" in de zin van de artikelen 47 tot en met 49b van het Wetboek van Koophandel.

2. De Directeur wordt benoemd, geschorst en ontslagen door de Raad van Bestuur. De benoeming behoeft de goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

3. Ingeval van ontstentenis of belet van de Directeur of gedurende diens schorsing of na diens ontslag en voordat een nieuwe Directeur is benoemd, voorziet de Raad van Bestuur in de dagelijkse leiding.

Algemene Vergadering

Art. 12.1. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden te (plaats van vestiging der vennootschap), te (plaats waar het luchtvaartterrein is gelegen) of te 's-Gravenhage.

2. De leden van de Raad van Bestuur en de Directeur zullen zoveel mogelijk bij de algemene vergaderingen van aandeelhouders tegenwoordig zijn; indien aanwezig hebben zij als zodanig een raadgevende stem.
3. De jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders, waarin het jaarverslag over het afgelopen boekjaar door de Raad van Bestuur wordt overgelegd vergezeld van het accountantsverslag bedoeld in artikel 10 lid 2 en waarin de balans en verlies- en winstrekening ter definitieve vaststelling worden aangeboden, zal jaarlijks voor 1 September worden gehouden.
4. De buitengewone algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden zo dikwijls als de voorzitter van de Raad van Bestuur of twee der leden van de Raad van Bestuur respectievelijk het enige in functie zijnde lid, zulks wenselijk achten.
5. De oproeping door de voorzitter van de Raad van Bestuur voor de algemene vergaderingen van aandeelhouders geschiedt door middel van een schriftelijke, tenminste twintig dagen (de dag der verzending der oproeping en die der vergadering niet medebegrepen) voor de dag der vergadering verzonden kennisgeving, houdende alle punten van behandeling, aan de aandeelhouders, aan de leden van de Raad van Bestuur en aan de Directeur.
6. Op dezelfde wijze als in het voorgaande lid vermeld, zullen ook twee leden van de Raad van Bestuur tezamen, respectievelijk het enige in functie zijnde lid, de jaarlijkse of buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders bijeen kunnen roepen.
7. De aandeelhouders zullen zich ter vergadering doen vertegenwoordigen door een of meer, doch ten hoogste drie personen, terwijl van elke vertegenwoordiging schriftelijk bewijs aan de voorzitter der vergadering zal moeten worden overgelegd, welke bewijzen bij de notulen zullen moeten worden bewaard. In geval een aandeelhouder door meer dan één persoon wordt vertegenwoordigd, zal bedoeld schriftelijk bewijs een aanwijzing moeten bevatten, wie als stemgerechtigde zal optreden.
8. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden geleid door de voorzitter van de Raad van Bestuur of, bij diens afwezigheid, door degene, die door de vergadering wordt aangewezen. Van het in de vergadering behandelde worden notulen gehouden door degene, die de voorzitter der vergadering daartoe zal aanwijzen.
9. Het in behandeling nemen door de algemene vergadering van aandeelhouders van voorstellen omtrent:
 - a. wijziging dezer statuten of ontbinding der vennootschap;
 - b. goedkeuring van overdracht van geplaatste aandelen of uitgifte van nieuwe aandelen;
 - c. het aangaan van overeenkomsten als bedoeld in art. 40a van het Wetboek van Koophandel, behoeft de voorafgaande goedkeuring van de Staat der Nederlanden in zijn hoedanigheid van aandeelhouder in de vennootschap.

Stemmingen.

Art. 13. 1. Elk aandeel geeft recht op één stem. De stemmingen over zaken geschieden mondeling, over personen schriftelijk met gesloten briefjes.

2. Indien in het wetboek van Koophandel of elders in deze statuten niet anders is bepaald, worden besluiten genomen bij meerderheid der uitgebrachte stemmen.

3. Indien bij de verkiezing van personen niemand bij de eerste stemming meer dan de helft der uitgebrachte stemmen heeft verkregen, zal een herstemming plaats vinden tussen de persoon, die het hoogste aantal stemmen heeft verkregen en de persoon, die in stemmen-aantal onmiddellijk op hem volgt. Hebben bij de eerste stemming twee personen het hoogste aantal stemmen verkregen, dan vindt herstemming tussen die personen plaats. De persoon, die bij herstemming het hoogste aantal stemmen heeft verkregen, is gekozen. Ingeval bij de eerste stemming meer dan twee personen het hoogste aantal stemmen hebben verkregen, zal door een tussenstemming worden uitgemaakt tussen welke twee van deze personen de herstemming zal plaats vinden. Ingeval twee of meer personen met een gelijk stemmen-aantal onmiddellijk volgen op de persoon, die het hoogste aantal stemmen heeft verkregen, zal één van hen door tussenstemming worden aangewezen voor de herstemming. Indien bij tussenstemming en de herstemming de stemmen staken, beslist het lot.

4. Omtrent punten van behandeling, welke niet in de oproeping voor de vergadering zijn vermeld, kunnen geen geldige besluiten worden genomen, dan met algemene stemmen in een vergadering, waarin het gehele geplaatste kapitaal is vertegenwoordigd.

5. Blanco stemmen en ongeldige stemmen worden geacht niet te zijn uitgebracht.

6. Geldige stemmen kunnen ook worden uitgebracht door de aandeelhouders aan wie uit anderen hoofde dan als aandeelhouders der vennootschap door het te nemen besluit enig recht jegens de vennootschap zou worden toegekend of die door dat besluit van enige verplichting jegens de vennootschap zouden worden ontslagen.

Balans- en Verlies- en winstrekening.

Art. 14. 1. Het boekjaar der vennootschap is gelijk aan het kalenderjaar. Voor de eerste maal vangt het boekjaar aan op heden en eindigt op 31 December aanstaande.

2. De boeken worden jaarlijks per 31 December afgesloten.

3. De Raad van Bestuur is belast met het samenstellen van een balans en verlies- en winstrekening over het afgelopen boekjaar voorzien van een toelichting als bedoeld bij artikel 42 van het wetboek van Koophandel, hetwelk een en ander vergezeld van een verslag omtrent de gang van zaken der vennootschap en van het gevoerde beheer gedurende het afgelopen boekjaar, alsmede van het accountantsverslag, bedoeld in artikel 10 lid 2, tenminste zes weken voor de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders. ter kennis van de aandeelhouders zal worden gebracht door toezending van volledige afschriften in duplo, onverminderd het bepaalde

bij artikel 42b van het Wetboek van Koophandel.

4. Op de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders worden de balans- en verlies- en winstrekening voor definitieve vaststelling voorgedragen.

5. De definitieve vaststelling dezer stukken door de algemene vergadering strekt tot décharge van de Raad van Bestuur terzake van alle handelingen, waarvan uit de goedgekeurde stukken blijkt of welker resultaat daarin is vervat, onverminderd het bepaalde bij artikel 49a van het Wetboek van Koophandel.

Winst

Art. 15.1. De zuivere winst wordt gereserveerd, tenzij de algemene vergadering besluit winst uit te keren.

2. Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen beslist de algemene vergadering van aandeelhouders.

3. Ingeval winst tot uitkering komt, zal deze winst onder de aandeelhouders worden verdeeld naar verhouding van het aantal van hunne aandelen, respectievelijk van de verplichte stortingen op de niet-volgestorte aandelen in de vennootschap.

Verlies

Art. 16.1. De waardevermindering van de vaste activa der vennootschap zal boekhoudkundig tot uitdrukking worden gebracht door afschrijving daarop volgens door de algemene vergadering van aandeelhouders vast te stellen normen.

Deze afschrijvingen zullen, voor zover zij niet uit de exploitatiewinsten kunnen worden gedekt, als ongedekte verliezen in de balans der vennootschap tot uitdrukking worden gebracht.

2. Indien blijkens de vastgestelde verlies- en winstrekening over enig jaar verlies geleden is, hetwelk niet uit enige reserve bestreden of op andere wijze gedelgd wordt, geschiedt in volgende jaren geen winstuitkering, zolang zodanig verlies niet is aangezuiverd.

Wijziging der statuten en ontbinding der vennootschap

Art. 17.1. Besluiten tot wijziging der statuten, waaronder begrepen het vergroten of verminderen van het maatschappelijk kapitaal, alsmede tot ontbinding der vennootschap anders dan tengevolge van hare insolventie, nadat zij in staat van faillissement is verklaard, kunnen, onverminderd het bepaalde bij artikel 12 lid 9 dezer statuten, slechts genomen worden in een algemene vergadering van aandeelhouders, waarin tenminste $\frac{4}{5}$ van het geplaatste kapitaal is vertegenwoordigd en met tenminste $\frac{2}{3}$ der in die vergadering uitgebrachte stemmen.

2. Indien in een vergadering, bijeengeroepen tot het behandelen van een voorstel tot wijziging der statuten of tot ontbinding der vennootschap $\frac{4}{5}$ van het geplaatste kapitaal niet vertegenwoordigd mocht zijn, wordt een nieuwe buitengewone algemene vergadering bijeengeroepen, te houden binnen dertig dagen na de eerste vergadering (de dagen der vergaderingen medegerekend), waarin alsdan ongeacht het vertegenwoordigd geplaatst kapitaal, doch met $\frac{2}{3}$ der uitgebrachte stemmen, beslissingen kunnen worden genomen.

Liquidatie.

Art. 18. 1. Indien de algemene vergadering van aandeelhouders, waarin tot ontbinding der vennootschap werd besloten, daartoe geen andere natuurlijke of rechtspersonen heeft aangewezen, geschiedt de liquidatie door de Raad van Bestuur.

2. De liquidatie geschiedt overeenkomstig door de in het voorgaande lid bedoelde vergadering vastgestelde richtlijnen met in achtneming der wettelijke voorschriften.

3. De liquidateuren genieten voor hunne werkzaamheden als zodanig een beloning hun in bedoelde algemene vergadering toegekend.

4. Indien na voldoening der schuldeisers vermogen mocht overblijven, dan zal dit aan de aandeelhouders ten goede komen naar verhouding van hunne aandelen in het gestorte kapitaal, resp. van de verplichte stortingen op de niet volgestorte aandelen in de vennootschap. Niet verplichte stortingen op de aandelen geven geen recht op hogere uitkering dan het bedrag dezer storting.

Overgangsbepaling.

Art. 19. In afwijking van het vorenstaande worden voor de eerste maal benoemd:

- a. tot regeringsvertegenwoordigers in de Raad van Bestuur:
- b. tot gewestelijke vertegenwoordigers in de Raad van Bestuur:
- c. tot Directeur:

Na vaststelling van de bovenstaande statuten, verklaarden de comparanten, in hunne gemelde qualiteiten, terzake der volstorting der aandelen, waarvoor zij blijkens artikel 4 dier statuten hebben deelgenomen, te zijn overeengekomen als volgt:
Enz.

De comparanten zijn mij, notaris, bekend.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende voor en namens de Staat der Nederlanden;

de Commissaris der Koningin in de provincie

handelende voor en namens de provincie

de Commissaris der Koningin in de provincie

handelende voor en namens de provincie

de Burgemeester van handelende voor en namens de gemeente

de Burgemeester van handelende voor en namens de gemeente

de van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te handelende voor en namens deze Kamer van Koophandel en Fabrieken,

hierna te noemen partijen;

Gelet op de wenselijkheid een regeling te treffen inzake het aanzuiveren van mogelijke exploitatie-verliezen van de N.V. Luchtvaartterrein, hierna te noemen "de N.V.";

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

Een gedeelte van het door de N.V. geleden exploitatieverlies zal jaarlijks worden aanzuiverd, en wel voor 40% door de Staat der Nederlanden

% door de Provincie

% door de Provincie

% door de Gemeente

% door de Gemeente

% door de Kamer van Koophandel en Fabrieken.

Het gedeelte van het exploitatieverlies dat jaarlijks zal worden aanzuiverd is het verliessaldo, dat op de vastgestelde Verlies- en Winstrekening, als bedoeld in artikel 14 lid 4 der statuten van de N.V. zou zijn voorgekomen, indien daarop geen afschrijvingen op vaste activa zouden zijn vermeld.

Artikel 2

Op de ingevolge artikel 1 aan de N.V. te betalen bedragen,

hierna te noemen subsidies, zullen door partijen jaarlijks (c.q. jaarlijks) aan de N.V. voorschotten worden verleend, welke jaarlijks zullen worden verrekend na vaststelling van de exploitatietekorten. Voor zover de voorschotten de subsidies overtreffen, zal het teveel betaalde van de N.V. worden teruggevorderd.

Artikel 3

Deze voorschotten worden telkens bepaald aan de hand van door de N.V. op te maken exploitatiebegrotingen.

Artikel 4

Deze overeenkomst is aangegaan voor onbepaalde tijd en kan door partijen worden opgezegd met inachtneming van een opzeggingstermijn van 6 jaar.
Een dergelijke opzegging moet aan alle overige partijen worden gedaan.

Bijlage 6.

5644 - 1 814

N.V. LUCHTVAARTTERREIN VOOR NOORD NEDERLAND

Betr. reorganisatie
vliegveld exploitatie.

Kab. L. nr. 48553.

GRONINGEN, 24 April 1948.

Bijlagen: div.

Namens de Raad van Bestuur van de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland heb ik de eer U hiernaevens te doen toekomen een afschrift van een brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van de 19e Maart 1948 nr 741 - I Rijksluchtvaartdienst, van de daarin vermelde ontwerp statuten ener op te richten naamloze vennootschap en van een ontwerp overeenkomst regelende de bijstorting op de verliezen in de exploitatie van het te moderniseren luchtvaartterrein Eelde. (bijlagen 1, 2 en 3).

Uit deze stukken zult U ontwaren op welke voorwaarden de Minister van Verkeer en Waterstaat bereid is te bevorderen dat met financiële medewerking van de Staat het thans door ons beheerde en tengevolge van de oorlog ontreedde vliegveld overeenkomstig de daarvoor bij internationale overeenkomst vastgestelde normen in het burgerluchtverkeer kan worden opgenomen.

In afwachting van de voor de totstandkoming der beoogde overeenkomsten benodigde besluiten en in de verwachting dat daartoe de nodige medewerking zal worden verleend, heeft de Minister reeds thans bevorderd dat van 's Rijkswege voorschotten worden verstrekt, waardoor naar wij menen te mogen verwachten nog dit voorjaar met de uitvoering der verbeteringswerken kan worden begonnen. Het spreekt van zelf dat deze zouden moeten worden stopgezet indien bovenvermelde verwachting zou worden beschaamd.

De plannen voor deze verbetering, waardoor ons vliegveld in dezelfde omstandigheden zal komen te verkeren als de andere vliegvelden welke aan periferie van ons land zijn gelegen, zijn opgezet door de Hoofd Ingenieur van de Provinciale Waterstaat te Groningen in nauw overleg met de bevoegde Rijksinstantie's. Ik voeg als bijlage IV/bij dit schrijven een kaart aangevende de nieuwe grenzen en de inrichting van het verbeterde vliegveld.

Volgens de hierbij als bijlage V overgelegde globale begroting belopen de kosten rond f.4.300.000.-. Waar volgens de bepaling onder punt 2 sub b van de brief van de minister de kosten verbonden aan het voor landen en opstijgen van vliegtuigen gereed maken van het terrein, waaronder vallen de kosten van egalisatie en drainage, aanleg van startbanen, rijbanen en opstelplaatsen voor vliegtuigen alsmede de afwatering daarvan, geheel ten laste van het Rijk komen en alle overige kosten voor gezamenlijke rekening van het Rijk en het gewest komen in de verhouding van 2 : 3 leert een berekening dat van de voormelde f.4.300.000.- ten laste van het gewest komen rond f.800.000.-. Dit bedrag van f.800.000.- zal gedeeltelijk kunnen worden verstrekt in natura en wel door de inbreng van het oude vliegveld met nog aanwezige outillage, waarvan de waarde wordt geschat op plm. 205.000.- en gedeeltelijk in contanten dus een bedrag van plm. 600.000.-. Dit bedrag behoeft uiteraard niet direct te worden gefourneerd. De uitvoering van het werk, die zo geregeld is dat

/(wordt nagezonden)

Onb. 5.5.48

AAN

de Aandeelhouders
der N.V. Luchtvaart-
terrein voor Noord-Nederland.

naar

naar wij hopen het zomerluchtvaartverkeer zal kunnen worden voortgezet, zal 3 à 4 jaren in beslag nemen, zodat ook de storting van het kapitaal over deze periode kan worden verdeeld.

In hoeverre met de vorenvermelde verbetering zal kunnen worden volstaan is thans niet te zeggen. Het is niet zeker of volstaan kan worden met de inrichting van een verharde hoofdlandings- en opstijgbaan, terwijl ook de ontwikkeling van het luchtvaartverkeer nog tal van verrassingen kan opleveren. Wij hebben zeer globaal een aanvullings-begroting opgesteld welke wij U hierbij als bijlage VI aanbieden. In verband daarmee zouden wij het maatschappelijk kapitaal der nieuwe N.V. die wij de naam zouden willen geven van Luchtvaartterrein Eelde ruim willen stellen en wel op f.10.000.000.

Ik teken daarbij aan, dat daarmee geen enkele aanwijzing wordt gegeven over de al of niet noodzakelijkheid dezer in de tweede begroting opgenomen voorzieningen noch enige verplichting tot deelname voor wie dan ook. Wanneer later de noodzakelijkheid zou komen vast te staan van een of andere voorziening zullen nieuwe aandelen moeten worden uitgegeven en zullen de aandeelhouders, Staat en Gewest, moeten beslissen of zij deze aandelen zullen willen nemen. Het heeft echter wel zijn voordeel dat daarvoor geen statutewijziging nodig zal zijn.

Boven werd vermeld dat het gewest f.800.000.- zal moeten opbrengen en wel rond f.205.000.- in natura en rond f.600.000.- in nieuw geld. De vraag die thans onder de ogen moet worden gezien is, op welke wijze het gewest deze bedragen moet opbrengen, indien het gewest tot medewerking aan deze transactie bereid zou zijn. Het lijkt ons aangewezen voor de beantwoording van deze vraag uit te gaan van de bestaande verhoudingen in de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord Nederland. Zoals U bekend is namen in deze Vennootschap deel:

Provincie Groningen	60 aandelen	a" 1000.-	= f. 60.000.-
Gemeente Groningen	60 "	a" 1000.-	= f. 60.000.-
Gemeente Eelde	30 "	a" 1000.-	= f. 30.000.-
Provincie Drenthe	25 "	a" 1000.-	= f. 25.000.-
Gemeente Assen	5 "	a" 1000.-	= f. 5.000.-
3 Kamers van Koophandel	3 "	a" 1000.-	= f. 3.000.-

183

183.000

Bovendien gaven de 4 grootste aandeelhouders een renteloos voorschot gelijk aan ieders aandelen bezit dat is dus

de Provincie Groningen	f. 60.000.-
de gemeente Groningen	f. 60.000.-
de gemeente Eelde	f. 30.000.-
de Provincie Drenthe	f. 25.000.-
	f. 175.000.-

Tegenover het totaal in de Vennootschap gestoken kapitaal groot f.183.000.- aan aandelen en f.175.000.- aan renteloze voorschotten is totaal f.358.000.- staan de bezittingen van de vennootschap die ingebracht kunnen worden in de N.V. Luchtvaartterrein Eelde en waarvan de waarde geschat wordt op f.205.000.- en de aanvragen om vergoeding van geleden defensie- bezettings- en oorlogsschade. Deze claims kunnen niet worden ingebracht in de N.V. Luchtvaartterrein Eelde. Om het recht op deze schadevergoeding te handhaven zal dus de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord Nederland moeten blijven bestaan ook al is de N.V. Luchtvaartterrein Eelde opgericht en al heeft de eerstgenoemde vennootschap geen andere bezittingen meer.

Van

Van het bedrag van f.205.000.- dat in de nieuwe N.V. in natura wordt ingebracht kunnen voor f.183.000.- aandelen in de nieuwe N.V. worden uitgegeven in verhouding tot het aandelen bezit in de oude N.V.

Als zodanig kunnen worden toegewezen aan

Provincie Groningen	60 aandelen
Gemeente Groningen	60 aandelen
Gemeente Eelde	30 aandelen
Provincie Drenthe	25 aandelen
Gemeente Assen	5 aandelen
Kamers van Koophandel	3 aandelen

Er blijft dan een bedrag van f.22.000.- over dat in natura is ingebracht en waarvoor geen aandelen zijn uitgegeven. De Raad van Bestuur stelt U voor deze aandelen toe te bedien als afbetaling op het voorschot dat de 4 grootste aandeelhouders aan de oude N.V. hebben verstrekt.

Van de 22 beschikbare aandelen zal dus de provincie Groningen recht hebben op 8, de Gemeente Groningen op 8, de Gemeente Eelde op 3 en de provincie Drenthe eveneens op 3.

Wanneer de claims die de oude N.V. alsnog heeft wegens defensie- bezettings- en oorlogsschade geheel of gedeeltelijk zullen worden gehonoreerd zal eerst het resterende voorschot pons ponsgewijze worden afbetaald en als er dan nog iets over blijft de rest worden verdeeld naar rato van het aandelen bezit in de oude vennootschap.

Er resteert nu nog, na te gaan op welke wijze de f.600.000.- die in contanten moeten worden gestort kunnen worden opgebracht. In principe zouden wij daarvoor willen aanhouden de verdeling van het aandelen bezit in de oude N.V.

De Kamers van Koophandel hebben ons echter doen weten dat hun structuur het voor hen bezwaarlijk maakt nieuw kapitaal te verstreken.

Rekening houdende voorts met de mogelijkheid, dat ook de gemeente Assen niet bereid zal zijn haar aandelenbezit te vergroten, zou de Raad van Bestuur de provincie Drenthe willen verzoeken in plaats van voor 25/183 voor 30/183 in het nieuwe kapitaal deel te nemen. De verdeling komt dan ongeveer neer op de volgende percentages:

Provincie Groningen	33
Gemeente Groningen	33
Gemeente Eelde	17
Provincie Drenthe	17

De plaatsing van het thans benodigde kapitaal wordt dan als volgt:

	Nieuw	Oud	Afbetaling voorschot.	Totaal
Provincie Groningen	200	60	8	268
Gemeente Groningen	200	60	8	268
Gemeente Eelde	100	30	3	133
Provincie Drenthe	100	25	3	128
Gemeente Assen		5		5
3 Kamers van Koophandel		3		3
				805

Daarbij teken ik aan dat naast het aandelenbezit van het gewest een zeer aanzienlijk aandelenbezit van het Rijk staat. Bij de door ons aangehouden begrotingscijfers zal het Rijk 3495 en het gewest 805 aandelen krijgen. Intussen staat het niet vast dat deze begrotingscijfers met de werkelijke uitgaven zullen kloppen. Er zal dus t.z.t. een verrekening van aandelen moeten plaats vinden. Aannemende dat de begroting van de

inbreng in natura juist is, zal dus de inbreng in geld met de bovenvermelde percentages t.z.t. definitief moeten worden vastgesteld en naar aanleiding daarvan het uiteindelijk aandelenbezit moeten worden bepaald. Hetzelfde geldt trouwens mutatis mutandis t.e.v. de inbreng in natura.

Waar deze wijzigingen in de aandelenstructuur geacht kunnen worden slechts van ondergeschikte betekenis te zullen zijn, achten wij het gewenst voorshands de cijfers van de verdeling van het aandelenbezit over de delen van het gewest als definitief te aanvaarden. Deze cijfers komen er op neer dat in het aandelenkapitaal van het gewest deelnemen

de provincie Groningen voor	33%
de gemeente Groningen voor	33%
de gemeente Eelde voor	17%
de provincie Drenthe voor	16%
de gemeente Assen voor	5/8%
Kamers van Koophandel voor	3/8%

Naast de investering van het kapitaal der nieuwe N.V. staat de exploitatie van het nieuwe luchtvaartterrein.

Zoals U uit de stukken kunt lezen stelt de minister voor de exploitatieverliezen jaarlijks te doen dekken en wel in de verhouding Rijk-Streek van 2 : 3.

Daarbij gaat het Rijk ervan uit dat de afschrijvingen op de activa der N.V. als verlies zullen worden geboekt en dus niet behoeven te worden aangezuiverd.

Rekening houdende met deze wens van het Rijk, die dus voorkomen dat de Streek zal moeten opbrengen en de afschrijving op de leningen die aan het vliegveld worden verstrekt en de afschrijving op de activa die met die lening zijn verworven, maar die aan de andere kant ook uitsluiten dat, voorlopig althans, winst op de aandelen wordt uitgekeerd, hebben wij een zeer conservatieve begroting van de te verwachten exploitatie opgesteld. Wij leggen deze als bijlage VII hierbij over. Ik voeg daaraan toe een afschrift van een balans en rekening en verantwoording over het jaar 1938 - een normaal jaar van voor de oorlog en van de overeenkomstige stukken van 1946 welke binnenkort aan de aandeelhouders zullen worden toegestuurd. Over 1947 zal waarschijnlijk een kleine winst worden geboekt. (Bijlagen VIII en IX).

De bovengenoemde raming der exploitatie doet zien dat een verlies begroot wordt van f. 25.000.--.

Dit verlies zal voor 40% door het Rijk en voor 60% door het Gewest moeten worden gedragen (c.f. de kapitaalsinvestering sub c) zodat f. 12.000.- ten laste van het Gewest zou komen. Verdeeld over de aandeelhouders betekent dit voor de

Provincie Groningen	33%	f. 3960.-
Gemeente Groningen	33%	f. 3960.-
Gemeente Eelde	17%	f. 2040.-
Provincie Drenthe	16%	f. 1920.-
Gemeente Assen	5/8%	f. 85.-
3 Kamers van Koophandel	1/8%	f. 45.-

Het wil mij voorkomen dat deze bedragen geen overwegend bezwaar behoeven te doen ontstaan om deel te nemen aan de ontwerp-overeenkomst die de Minister aan onze goedkeuring onderwerpt en waarvan overigens de juridische vorm nog zal moeten worden aangepast van de daarentrent bestaande voorschriften. Ik meen dat ik mij ook overigens mag onthouden van commentaar op de ontworpen statuten. Ook hier is tussen verschillende

belangen

belangen een compromis bereikt dat aanvaardbaar schijnt.

Ik acht mij tenslotte ervan ontslagen hier nader uit te wijden over de grote belangen die voor Groningen en Drenthe zijn gemoed bij de mogelijkheid om opgenomen te blijven in het wereld-luchtvaartverkeer. De vele offers die de aandeelhouders zich daarvoor steeds in het verleden hebben getroost toen de ontwikkeling van het luchtverkeer nog in een stadium van hopen en verwachten verkeerde zijn er bewijs genoeg voor dat deze belangen geen pleitbezorger van node hebben nu het luchtverkeer een realiteit is geworden waaraan men bij de zorg voor stad, streek of gewest niet straffeloos kan voorbijgaan.

Terwijl ik mij zeer gaarne bereid verklaar U zo U dit mocht wenschen nadere inlichtingen te verstrekken, hoop ik dat ik, kan het zijn spoedig van U zal mogen vernemen dat U bereid is op de voorstellen van de Minister van Verkeer en Waterstaat in te gaan en dat U dus bereid is te bevorderen dat U de nodige machtigingen worden verstrekt om deel te nemen in de nieuw op te richten N.V. en de overeenkomst inzake dekking der verliezen te sluiten een en ander op de voet als nader is ontwikkeld in de voorstellen die ik U namens de Raad van Bestuur in dit schrijven deed. Daarbij ware het gewensst deze Raad te machtigen de uitwerking verder te regelen en zo nodig veranderingen van ondergeschikte aard aan te brengen.

De Voorzitter van de Raad van Bestuur
der N.V. Luchtvaartterrein voor Noord
Nederland:

L. van der Kolk

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT.

Nr 741-I Rijksluchtvaartdienst.

6 bijlagen.

's-GRAVENHAGE, 19 Maart 1948.

Onder verwijzing naar mijn schrijven van 24 Februari 1947 nr 747 Rijksluchtvaartdienst, deel ik U mede, dat de-
zerzijds verdere onderhandelingen zijn gevoerd met mijn
Ambtgenoot van Financiën omtrent de richtlijnen, welke voor
deelname in de aanleg en exploitatie van zekere burgerlucht-
vaartterreinen zouden dienen te worden gesteld.

Als resultaat dier onderhandelingen deel ik U thans me-
de, dat ik bereid ben - behoudens nadere goedkeuring door
de wetgever - tot deelname in aanleg en exploitatie van het
luchtvaartterrein Eelde onder de volgende algemene voorwaar-
den:

1. BEHEERSVORM.

Het luchtvaartterrein zal worden aangelegd, ingericht en
beheerd door een op te richten naamloze vennootschap, welke
geregeerd dient te worden door statuten, waarvoor ik U hier-
bij een ontwerp moge doen toekomen.

2. INVESTERING.

- a. Investerings zullen geschieden onder toekenning van
aandelen;
- b. De kosten, verbonden aan het voor landen en opstijgen
van vliegtuigen gereedmaken van het terrein, waaronder
vallen de eventuele kosten voor egalisatie en drainage,
aanleg van startbanen, rijbanen en opstelplaatsen voor
vliegtuigen, alsmede de afwatering daarvan, komen geheel
ten laste van het Rijk;
- c. Alle overige kosten, waaronder vallen de kosten verbon-
den aan het verkrijgen van de benodigde gronden, het
leggen van bouwverboden, het bouwen en inrichten van op-
stallen, het aanbrengen van verlichtingen, het plaatsen
van afrasteringen, de outillering van het terrein en het
fourneren van het benodigde bedrijfskapitaal komen voor
gezamenlijke rekening van het Rijk en het Gewest (geza-
menlijke gewestelijke aandeelhouders) in de verhouding
respectievelijk van 2 : 3;
- d. De tijdstippen, waarop investeringen als voren bedoeld
zullen dienen te geschieden, zullen worden voorgesteld
door de Algemene Vergadering van aandeelhouders der ven-
nootschap met dien verstande, dat het tijdstip der eer-
ste investering zal worden bepaald in de acte van oprich-
ting der naamloze vennootschap.

AANTEKENING: Consequentie van het onder b. en c. gestelde
is, dat het Rijk belangrijk grotere kapitalen in de ven-
nootschap zal hebben te investeren dan het Gewest.

3. WAARDERING VAN INBRENG.

Onroerende en of roerende goederen zullen slechts
kunnen worden ingebracht, indien deze van nut kunnen
zijn voor de op te richten vennootschap. Voor zover in-

AAN

de N.V. Luchtvaartterrein Noord Nederland
Raadhuis, Grote Markt 1.

G R O N I N G E N.

vestering

vestering door inbreng van onroerende en of roerende goederen zal plaats vinden, zal de waardebepaling dier goederen als volgt dienen plaats te vinden:

- a. gronden zullen dienen te worden gewaardeerd naar de waarde van soortgelijke omliggende grond per 10 Mei 1940;
- b. overige zaken zullen worden gewaardeerd op basis van het prijspeil van 10 Mei 1940 (rekening houdende met redelijke afschrijvingen en eventuele waardevermindering door oorlogsschade), indien deze zaken voor 10 Mei 1940 zijn verworven, doch tegen de werkelijke kosten (eveneens met inachtneming van redelijke afschrijvingen en eventuele andere waardeverminderingen) indien ze na die datum zijn verworven.

AANTEKENING:

Theoretisch bestaat de mogelijkheid dat de materiele inbreng van het Gewest meer zou bedragen dan het $\frac{3}{5}$ deel, waartoe het Gewest volgens het gestelde onder 2c (zie Investering) verplicht is. In zulk een geval zal het Gewest voor deze grotere inbrengwaarde eveneens aandelen ontvangen.

4. EXPLOITATIE.

Aangezien verwacht kan worden, dat althans gedurende de eerste jaren de exploitatie van het luchtvaartterrein een nadelig saldo zal opleveren en de statuten ener vennootschap geen verplichtingen kunnen opleggen voor het aanzuiveren dier verliezen, zullen aandeelhouders een overeenkomst dienen aan te gaan, waarbij zij zich verplichten deze verliezen aan te zuiveren. Een ontwerp voor zulk een overeenkomst moge ik U hierbij doen toekomen. Bij het opmaken daarvan hebben de volgende overwegingen tot richtsnoer godiend;

- a. normaal wordt bij een commercieel bedrijf de waardevermindering der activa aangegeven door afschrijvingen en dienen deze afschrijvingen door het bedrijf te worden opgebracht;
- b. voor de aanleg en exploitatie van het luchtvaartterrein is de privaatrechtelijke vorm der vennootschap gekozen om op een soepele wijze de samenwerking van publiekrechtelijke lichamen te kunnen verkrijgen. Hoewel het behalen van winsten met de exploitatie van een luchtvaartterrein niet uitgesloten werd geacht, is de primaire opzet toch het dienen van een sociaal-economisch doel;
- c. de afschrijvingen op activa, welke - naar wordt aangenomen - voorlopig zeker niet door de exploitatie van het luchtvaartterrein zullen kunnen worden opgebracht, en derhalve als "verlies" op de jaarlijkse Verlies- en Winstrekening zullen verschijnen, behoeven uit hoofde van de onder b gestelde overwegingen niet te worden gedekt, doch kunnen als verliespost op de balans opgevoerd blijven. De desbetreffende balanspost zal dan het jaarlijks accumulerende "verlies" aan afschrijvingen te zien geven. Een specificatie dezer post kan zo nodig details aangeven aangaande de afschrijvingen welke op de verschillende activa hebben plaats gevonden;
- d. verliezen, niet door afschrijvingen ontstaan, dienen te worden aangezuiverd, teneinde het bedrijfskapitaal der vennootschap in tact te houden en daardoor het doorwerken der vennootschap te verzekeren.

In het vorenstaande zijn in grote trekken aangegeven de voorwaarden, waaronder deelname van het Rijk in de op te richten vennootschap - behoudens goedkeuring van de wetgever - zal kunnen plaats vinden. Bijzonderheden zullen bij verdere onderhandelingen kunnen worden geregeld.

Indien U zich met het bovenstaande kunt verenigen en met mij van mening zijt, dat op deze basis de vennootschap zal kunnen worden opgebouwd, moge ik U verzoeken het initiatief te nemen tot het opmaken der plannen voor aanleg en exploitatie van het luchtvaartterrein, het opmaken der berekeningen zowel voor het maatschappelijk kapitaal der vennootschap als voor de bedragen, welke in eerste instantie zullen dienen te worden geïnvesteerd, alsmede welke exploitatieverliezen naar Uw mening voor de eerstvolgende drie jaren zullen dienen te worden aanzuiverd.

Tenslotte moge ik U verzoeken mij mede te delen, welke publiekrechtelijke lichamen naast het Rijk in de op te richten vennootschap zullen participeren en tot welke bedragen.

De minister van Verkeer
en Waterstaat:

(Get.) Onleesbaar.

II

ONTWERP AKTE VAN OPRICHTING.

Heden, de
verschenen voor mij, Justus Cornelis Verhoeff, notaris ter
standplaats Utrecht:

1. de Staat der Nederlanden;
2. de Gemeente.....
3. de Provincie.....
4. de Kamer van Koophandel te.....
- enz.

van welke lastgevingen blijkt uit.....

De comparanten, in hunne gemelde hoedanigheden voormelde res-
pectieve publiekrechtelijke lichamen ten deze vertegenwoordi-
gende, verklaarden bij deze akte, op het ontwerp waarvan de
Minister van Justitie bij beschikking de dato.....
Eerste Afdeling B, nummer..... heeft verklaard, dat hem
van bezwaren niet is gebleken, welk ontwerp en welke beschik-
king aan deze akte zullen worden vastgehecht, op te richten
een naamloze vennootschap, waarvan de statuten luiden als
volgt:

NAAM EN ZETEL.

Artikel 1.

1. De vennootschap draagt de naam:
2. De vennootschap is gevestigd te:

DOEL:

Artikel 2.

Het doel der vennootschap omvat de aanleg, het onderhoud, de
ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein te

DUUR:

Artikel 3.

De vennootschap vangt aan op heden en wordt aangegaan voor
onbepaalde tijd.

KAPITAAL EN AANDELEN.

Artikel 4.

1. Het maatschappelijk kapitaal der vennootschap bedraagt
f; en is verdeeld in aandelen van
een duizend gulden.
2. De aandelen luiden op naam, doch aandeelbewijzen worden
niet afgegeven.
3. In het kapitaal der vennootschap wordt bij de oprichting
deelgenomen door:
de Staat der Nederlanden voor aandelen
de Provincie voor aandelen
de gemeente voor aandelen, enz.
4. Het kapitaal, waarvoor blijkens het voorgaande lid bij de
oprichting wordt deelgenomen, wordt door de aandeelhouders

terstond

terstond geheel of gedeeltelijk gestort en wel in contanten of anderszins, in het laatste geval op de wijze als is vastgelegd in een overeenkomst in het slot dezer akte opgenomen.

5. In het kapitaal der vennootschap kan uitsluitend worden deelgenomen door in Nederland gevestigde publiekrechtelijke lichamen op uitnodiging der vennootschap, krachtens een besluit der algemene vergadering van aandeelhouders en op door die vergadering vast te stellen voorwaarden.
6. Door de Raad van Bestuur zal een register van aandeelhouders worden aangehouden. Bij elke aantekening omtrent toekenning van aandelen bij de oprichting, omtrent overdracht, overgang of nieuwe uitgifte van aandelen zal tevens worden aangetekend welk bedrag op de aandelen werd gestort, terwijl elke aantekening zal worden ondertekend door de Voorzitter en een lid van de Raad van Bestuur. De aandeelhouders zijn te allen tijde gerechtigd het aandeelhoudersregister in te zien, terwijl desgewenst een door twee leden van de Raad van Bestuur ondertekend afschrift of uittreksel zal worden afgegeven. De aandeelhouders worden geacht aandeelgerechtigd te zijn overeenkomstig het aandeelhoudersregister, behoudens tegenbewijs.
7. Overdracht van aandelen behoeft de voorafgaande goedkeuring der algemene vergadering van aandeelhouders. De levering geschiedt hetzij door betekening van een akte van overdracht aan de vennootschap, hetzij door een schriftelijke erkenning der overdracht door de vennootschap.
8. Met machtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders is de Raad van Bestuur bevoegd volgestorte aandelen in het maatschappelijk kapitaal der vennootschap onder bezwarende titel voor de vennootschap te verkrijgen tot een maximum van de helft van het geplaatste kapitaal.

BESTUUR.

Artikel 5.

1. Het bestuur van de vennootschap berust bij een Raad van Bestuur.
2. De Raad van Bestuur is bevoegd de dagelijkse leiding geheel of gedeeltelijk op te dragen aan een Directeur.

RAAD VAN BESTUUR.

Artikel 6.

1. De Raad van Bestuur bestaat uit leden, waarvan twee leden (hierna te noemen: "regerings-vertegenwoordigers") de Staat der Nederlanden en leden (hierna te noemen: "gewestelijke vertegenwoordigers") de streek, waar het luchtvaartterrein is gelegen, vertegenwoordigen.
2. De leden van de Raad van Bestuur zijn "bestuurders" in de zin van de artikelen 47 tot en met 49b van het Wetboek van Koophandel.
3. De leden van de Raad van Bestuur benoemen uit hun midden een lid tot voorzitter en een ander lid tot secretaris, zulks met dien verstande, dat voor deze functies uitsluitend gewestelijke vertegenwoordigers in aanmerking komen, tenzij met algemene stemmen tot benoeming van een regeeringsvertegenwoordiger wordt besloten. Bij verhindering

- of ontstentenis zullen ter vergadering de voorzitter door het in leeftijd oudste aanwezige lid, de secretaris door het jongste aanwezige lid worden vervangen.
4. de leden van de Raad van Bestuur worden benoemd, geschorst en ontslagen door de algemene vergadering van aandeelhouders, een en ander overeenkomstig het hierna bepaalde.
 5. Jaarlijks treden leden van de Raad van Bestuur af overeenkomstig een door die Raad daartoe op te maken rooster, terwijl het tijdstip van aftreden zal samenvallen met de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders; de aftredenden zijn terstond herkiesbaar; ingeval van voorziening in een tussentijdse vacature, zal het alsdan benoemde lid aftreden op het tijdstip, waarop het lid in wiens plaats hij is benoemd overeenkomstig het rooster had moeten aftreden; een en ander behoudens het bepaalde bij de twee volgende leden van dit artikel.
 6. Indien bij een benoeming tot lid van de Raad van Bestuur bijzonderlijk wordt vermeld, dat deze benoeming is geschied qualitate qua met betrekking tot een bepaalde publiekrechtelijke functie, dan zal die benoeming, behalve beperkt door het aftreden overeenkomstig rooster, tevens beperkt zijn tot de duur, dat de benoemde persoon de bedoelde publiekrechtelijke functie bekleedt, behoudens, dat de zodanig benoemde na het einde der publiekrechtelijke functie als lid van de Raad van Bestuur in functie zal blijven tot in de eerstvolgende buitengewone of jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders in de vacature zal zijn voorzien.
 7. De leeftijdsgrens voor de leden van de Raad van Bestuur is 70 jaar, met dien verstande, dat bij het bereiken van deze leeftijdsgrens de betrokken leden eerst aftreden overeenkomstig het rooster of het bij het voorgaande lid bepaalde. Krachtens bijzonder besluit der algemene vergadering van aandeelhouders kan van het bij dit lid bepaalde worden afgeweken.
 8. Ingeval krachtens besluit van een algemene vergadering van aandeelhouders een lid van de Raad van Bestuur wordt geschorst of ontslagen, dan wordt in diens plaats in dezelfde vergadering een plaatsvervangend lid aangewezen, die in functie zal blijven, totdat tot opheffing der schorsing zal zijn besloten respectievelijk totdat een nieuw lid zal zijn benoemd.
 9. Onverminderd het bepaalde bij het voorgaande lid zijn, ingeval van overlijden of andere omstandigheid van ontstentenis of belet van een of meer leden van de Raad van Bestuur, de overige leden met het gehele bestuur belast, respectievelijk met de dagelijkse leiding in verband met het bepaalde in lid 3 van artikel ;
ingeval zodanige omstandigheden gelden ten aanzien van alle leden van de Raad van Bestuur, zal een daartoe door de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders telkenjare aan te wijzen persoon tijdelijk met de dagelijkse leiding belast zijn, zolang de bedoelde omstandigheden duren, respectievelijk totdat de algemene vergadering van aandeelhouders overeenkomstig het volgende lid voorziening in de vacaturen zal hebben getroffen.
 10. Overal, waar in deze statuten aan de leden van de Raad van Bestuur bevoegdheden worden toegekend of verplichtingen worden opgelegd, worden onder de leden van de Raad van Bestuur casu quo medabegrepen⁶¹ de plaatsvervangende leden en de aan-

gewezen persoon, bedoeld in de beide voorgaande leden van dit artikel.

11. De benoeming van de leden van de Raad van Bestuur zal geschieden uit bindende voordrachten, welke door aandeelhouders zullen worden ingediend en welke tenminste twee namen voor elke te vervullen vacature zullen moeten vermelden, terwijl de personen aan wie de voorkeur wordt gegeven steeds als nummer een op de voordrachten zullen worden geplaatst.*)
12. De leden van de Raad van Bestuur genieten een redelijke vergoeding voor reis- en verblijfkosten ten laste van de vennootschap.

Artikel 7.

1. De Raad van Bestuur vergadert, zo dikwijls hij door de voorzitter of door twee der leden wordt bijeengeroepen.
2. De directeur kan tot bijwoning der vergadering worden uitgenodigd. Indien tegenwoordig heeft de directeur een raadgevende stem.
3. Tot het nemen van een besluit verder strekkende dan de dagelijkse leiding, wordt de tegenwoordigheid van tenminste een regeringsvertegenwoordiger en gewestelijke vertegenwoordigers vereist, terwijl het besluit is aangenomen, indien of meer leden voor de aanneming stemmen.
4. De stemmingen in de Raad van Bestuur over zaken geschieden mondeling, over personen schriftelijk met gesloten briefjes.
5. Een der regeringsvertegenwoordigers is bevoegd de uitvoering van een besluit van de Raad van Bestuur op te houden en te bepalen, dat zodanig besluit de bekrachtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders behoeft, mits de regeringsvertegenwoordiger van deze bevoegdheid gebruik maakt ter vergadering, waarin dat besluit wordt genomen.

Artikel 8.

1. De Raad van Bestuur vertegenwoordigt de vennootschap in en buiten rechte.
2. De Raad van Bestuur is bevoegd tot het verrichten van alle rechtshandelingen voor de vennootschap, zowel betreffende het beheer en de eigendom als andere handelingen, welke niet in strijd zijn met het doel der vennootschap, alles met inachtneming van het overige bij de statuten bepaalde.
3. De Raad van Bestuur is bevoegd tot het aangaan van overeenkomsten als bedoeld in artikel 40a van het Wetboek van Koophandel zonder opdracht van de algemene vergadering van aandeelhouders.

Artikel 9.

1. Wanneer krachtens deze statuten een machtiging der algemene vergadering van aandeelhouders wordt vereist, zal van die machtiging tegenover derden op voor de vennootschap verbindende wijze moeten blijken door een schriftelijke verklaring van tenminste twee leden van de Raad van Bestuur, respectievelijk van het enige in functie zijnde lid, inhoudende, dat zodanige machtiging op rechtsgeldige wijze werd gegeven of door opneming van zodanige verklaring in de overeenkomst, welke overeenkomstig het bepaalde bij het derde lid van dit artikel namens de vennootschap wordt ondertekend.

2. Wanneer krachtens deze Statuten een voorafgaande goedkeuring door de Staat der Nederlanden als aandeelhouder in de vennootschap wordt vereist, zal van die machtiging tegenover derden op voor de vennootschap verbindende wijze moeten blijken door een desbetreffende schriftelijke verklaring van een der regeringsvertegenwoordigers in de Raad van Bestuur, respectievelijk door zijn medeondertekening van de overeenkomst, waarin zodanige verklaring is vervat.
 3. Behoudens de toepassing van het bepaalde bij de beide voorgaande leden van dit artikel zal de vennootschap tegenover derden verbonden zijn door de ondertekening door twee leden van de Raad van Bestuur respectievelijk door het enige in functie zijnde lid.
- ARTIKEL 10.
1. De Raad van Bestuur voert de boekhouding en het kasbeheer der vennootschap, hij stelt regelen vast omtrent de inrichting van de boekhouding en omtrent belegging en bewaring van gouden en waardepapieren.
 2. De Raad van Bestuur benoemt een accountant die zijnerzijds de boeken der vennootschap, de kas en balansen, regelmatig zal nazien en de balans en de verlies- en winstrekening jaarlijks zal controleren, voordat deze stukken overgeenkomstig het bepaalde bij artikel 14 lid 3 ter kennis van de aandeelhouders zullen worden gebracht. Van zijn bevindingen zal deze accountant jaarlijks verslag uitbrengen, hetgeen tegelijk met de balans en de verlies- en winstrekening op de jaarlijkse algemene vergadering zal worden aangeboden. De accountant heeft de rechten en verplichtingen als bedoeld in artikel 42a lid 3 van het Wetboek van Koophandel.
 3. Onverminderd het bepaalde bij het voorgaande lid zijn de regeringsvertegenwoordigers in de Raad van Bestuur te allen tijde bevoegd tot benoeming van een rijks-accountant op wie het bij het voorgaande lid bepaalde geheel van toepassing zal zijn en die, desgewenst ook rechtstreeks aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën en eventueel ook tussentijds verslag zal uitbrengen.
 4. De Raad van Bestuur is bevoegd overeenkomsten als bedoeld in artikel 40a van het Wetboek van Koophandel aan te gaan zonder opdracht van de algemene vergadering van aandeelhouders.

DE DIRECTEUR.

Artikel 11.

1. De directeur is niet "bestuurder" in de zin van de artikelen 47 tot en met 49b van het Wetboek van Koophandel.
2. De directeur wordt benoemd, geschorst en ontslagen door de Raad van Bestuur. De benoeming behoeft de goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat.
3. Ingeval van ontstentenis of belet van de directeur of gedurende diens schorsing of na diens ontslag en voordat een nieuwe directeur is benoemd, voorziet de Raad van Bestuur in de dagelijkse leiding.

ALGEMENE VERGADERING.

Artikel 12.

1. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden te (plaats van vestiging der vennootschap), te (plaats waar het luchtvaartterrein is gelegen) of te 's-Gravenhage.
2. De leden van de Raad van Bestuur en de directeur zullen zoveel mogelijk bij de algemene vergaderingen van aandeel-

houders

- houders tegenwoordig zijn; indien aanwezig hebben zij als zodanig een raadgevende stem.
3. De jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders, waarin het jaarverslag over het afgelopen boekjaar door de Raad van Bestuur wordt overgelegd vergezeld van het accountantsverslag bedoeld in artikel 10, lid 2 en waarin de balans en verlies- en winstrekening ter definitieve vaststelling worden aangeboden, zal jaarlijks voor 1 September worden gehouden.
 4. De buitengewone algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden zo dikwijls als de voorzitter van de Raad van Bestuur of twee der leden van de Raad van Bestuur respectievelijk het enige in functie zijnde lid, zulks wenselijk achten.
 5. De oproeping door de voorzitter van de Raad van Bestuur voor de algemene vergaderingen van aandeelhouders geschiedt door middel van een schriftelijke, tenminste twintig dagen (de dag der verzending der oproeping en die der vergadering niet medebegrepen) voor de dag der vergadering verzonden kennisgeving, houdende alle punten van behandeling, aan de aandeelhouders, aan de leden van de Raad van Bestuur en aan de directeur.
 6. Op dezelfde wijze als in het voorgaande lid vermeld, zullen ook twee leden van de Raad van Bestuur tezamen, respectievelijk het enige in functie zijnde lid, de jaarlijkse of buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders bijeen kunnen roepen.
 7. De aandeelhouders zullen zich ter vergadering doen vertegenwoordigen door een of meer, doch ten hoogste drie personen, terwijl van elke vertegenwoordiging schriftelijk bewijs aan de voorzitter der vergadering zal moeten worden overgelegd, welke bewijzen bij de notulen zullen moeten worden bewaard. In geval een aandeelhouder door meer dan een persoon wordt vertegenwoordigd, zal bedoeld schriftelijk bewijs een aanwijzing moeten bevatten, wie als stemgerechtigde zal optreden.
 8. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden geleid door de voorzitter van de Raad van Bestuur of, bij diens afwezigheid, door degene, die door de vergadering wordt aangewezen. Van het in de vergadering behandelde worden notulen gehouden door degene, die de voorzitter der vergadering daartoe zal aanwijzen.
 9. Het in behandeling nemen door de algemene vergadering van aandeelhouders van voorstellen omtrant:
 - a. wijziging dezer statuten of ontbinding der vennootschap;
 - b. goedkeuring van overdracht van geplaatste aandelen of uitgifte van nieuwe aandelen;
 - c. het aangaan van overeenkomsten als bedoeld in art. 40a van het Wetboek van Koophandel, behoeft de voorafgaande goedkeuring van de Staat der Nederlanden in zijn hoedanigheid van aandeelhouder in de vennootschap.

STEMMINGEN.

Artikel 13.

1. Elk aandeel geeft recht op één stem. De stemmingen over zaken geschieden mondeling, over personen schriftelijk met gesloten briefjes.

2. Indien in het Wetboek van Koophandel of elders in deze statuten niet anders is bepaald, worden besluiten genomen bij meerderheid der uitgebrachte stemmen.
3. Indien bij de verkiezing van personen niemand bij de eerste stemming meer dan de helft der uitgebrachte stemmen heeft verkregen, zal een herstemming plaats vinden tussen de persoon, die het hoogste aantal stemmen heeft verkregen en de persoon, die in stemmenaantal onmiddellijk op hem volgt. Hebben bij de eerste stemming twee personen het hoogste aantal stemmen verkregen, dan vindt herstemming tussen die personen plaats. De persoon, die bij herstemming het hoogste aantal stemmen heeft verkregen, is gekozen. Ingeval bij de eerste stemming meer dan twee personen het hoogste aantal stemmen hebben verkregen, zal door een tussenstemming worden uitgemaakt tussen welke twee van deze personen de herstemming zal plaats vinden. Ingeval twee of meer personen met een gelijk stemmenaantal onmiddellijk volgen op de persoon, die het hoogste aantal stemmen heeft verkregen, zal een van hen door tussenstemming worden aangewezen voor de herstemming. Indien bij tussenstemming en de herstemming de stemmen staken, beslist het lot.
4. Ontrent punten van behandeling, welke niet in de oproeping voor de vergadering zijn vermeld, kunnen geen geldige besluiten worden genomen, dan met algemene stemmen in een vergadering, waarin het gehele geplaatste kapitaal is vertegenwoordigd.
5. Blanco stemmen en ongeldige stemmen worden geacht niet te zijn uitgebracht.
6. Geldige stemmen kunnen ook worden uitgebracht door de aandeelhouders aan wie uit anderen hoofde dan als aandeelhouders der vennootschap door het te nemen besluit enig recht jegens de vennootschap zou worden toegekend of die door dat besluit van enige verplichting jegens de vennootschap zouden worden ontslagen.

BALANS EN VERLIES- EN WINSTREKENING.

Artikel 14.

1. Het boekjaar der vennootschap is gelijk aan het kalenderjaar. Voor de eerste maal vangt het boekjaar aan op heden en eindigt op 31 December aanstaande.
2. De boeken worden jaarlijks per 31 December afgesloten.
3. De Raad van Bestuur is belast met het samenstellen van een balans en verlies- en winstrekening over het afgelopen boekjaar voorzien van een toelichting als bedoeld bij artikel 42 van het Wetboek van Koophandel, hetwelk een en ander vergezeld van een verslag omtrent de gang van zaken der vennootschap en van het gevoerde beheer gedurende het afgelopen boekjaar, alsmede van het accountantsverslag, bedoeld in artikel 10 lid 2, tenminste zes weken voor de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders ter kennis van de aandeelhouders zal worden gebracht door toezending van volledige afschriften in duplo, onverminderd het bepaalde bij artikel 42b van het Wetboek van Koophandel.
4. Op de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders worden de balans en verlies- en winstrekening voor definitieve vaststelling voorgedragen.
5. De definitieve vaststelling dezer stukken door de algemene vergadering strekt tot decharge van de Raad van Bestuur terzake van alle handelingen, waarvan uit de goedgekeurde

gekeurde stukken blijkt of welker resultaat daarin is ver-
vat, onverminderd het bepaalde bij artikel 49a van het
Wetboek van Koophandel.

WINST.

Artikel 15.

1. De zuivere winst wordt gereserveerd, tenzij de algemene vergadering besluit winst uit te keren.
2. Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen beslist de algemene vergadering van aandeelhouders.
3. Ingeval winst tot uitkering komt, zal deze winst onder de aandeelhouders worden verdeeld naar verhouding van het aantal van hunne aandelen, respectievelijk van de verplichte stortingen op de niet-volgestorte aandelen in de vennootschap.

VERLIES.

Artikel 16.

1. De waardevermindering van de vaste activa der vennootschap zal boekhoudkundig tot uitdrukking worden gebracht door afschrijving daarop volgens door de algemene vergadering van aandeelhouders vast te stellen normen.
Deze afschrijvingen zullen, voor zover zij niet uit de exploitatielasten kunnen worden gedekt, als ongedekte verliezen in de balans der vennootschap tot uitdrukking worden gebracht.
2. Indien blijkens de vastgestelde verlies- en winstrekening over enig jaar verlies geleden is, hetwelk niet uit enige reserve bestreden of op andere wijze gedekt wordt, geschiedt in volgende jaren geen winstuitkering, zolang zodanig verlies niet is aangezuiverd.

WIJZIGING DER STATUTEN EN ONTBINDING DER VENNOOTSCHAP.

Artikel 17.

1. Besluiten tot wijziging der statuten, waaronder begrepen het vergroten of verminderen van het maatschappelijk kapitaal, alsmede tot ontbinding der vennootschap anders dan tengevolge van hare insolventie, nadat zij in staat van faillissement is verklaard, kunnen, onverminderd het bepaalde bij artikel 12 lid 9 dezer statuten, slechts genomen worden in een algemene vergadering van aandeelhouders, waarin tenminste 4/5 van het geplaatste kapitaal is vertegenwoordigd en met tenminste 2/3 der in die vergadering uitgebrachte stemmen.
2. Indien in een vergadering, bijeengeroepen tot het behandelen van een voorstel tot wijziging der statuten of tot ontbinding der vennootschap 4/5 van het geplaatste kapitaal niet vertegenwoordigd mocht zijn, wordt een nieuwe buitengewone algemene vergadering bijeengeroepen, te houden binnen dertig dagen na de eerste vergadering (de dagen der vergaderingen medegerekend), waarin alsdan ongeacht het vertegenwoordigd geplaatst kapitaal, doch met 2/3 der uitgebrachte stemmen, beslissingen kunnen worden genomen.

LIQUIDATIE.

Artikel 18.

1. Indien de algemene vergadering van aandeelhouders, waarin tot ontbinding der vennootschap werd besloten, daartoe geen andere natuurlijke of rechtspersonen heeft aangewez-
zen, geschiedt de liquidatie door de Raad van Bestuur.

2. De liquidatie geschiedt overeenkomstig door de in het voorgaande lid bedoelde vergadering vastgestelde richtlijnen met in achtneming der wettelijke voorschriften.
3. De liquidateuren genieten voor hunne werkzaamheden als zodanig een beloning hun in bedoelde algemene vergadering toegekend.
4. Indien na voldoening der schuldeisers vermogen mocht overblijven dan zal dit aan de aandeelhouders ten goede komen naar verhouding van hunne aandelen in het gestorte kapitaal, resp. van de verplichte stortingen op de niet volgestorte aandelen in de vennootschap. Niet verplichte stortingen op de aandelen geven geen recht op hogere uitkering dan het bedrag dezer storting.

OVERGANGSBEPALING.

Artikel 19.

In afwijking van het vorenstaande worden voor de eerste maal benoemd:

- a. tot regeringsvertegenwoordigers in de Raad van Bestuur:
- b. tot gewestelijke vertegenwoordigers in de Raad van Bestuur:
- c. tot Directeur:

Na vaststelling van de bovenstaande statuten, verklaarden de comparanten, in hunne gemelde qualiteiten, terzake der volstorting der aandelen, waarvoor zij blijkens artikel 4 dier statuten hebben deelgenomen, te zijn overeengekomen als volgt:

enz.

De comparanten zijn mij, notaris, bekend.

K)

Het is niet mogelijk hier een uniforme regeling voor dit artikel te geven, daar de gewestelijke deelnemingsvorm bij iedere N.V. verschillend zal zijn (vgl. art. 6 lid 1). Uiteraard staat vast, dat de staat in alle gevallen 2 voordrachten indient. Het zal echter niet altijd mogelijk zijn, dat vertegenwoordigers van alle aandeelhouders in de Raad van Bestuur zitting nemen, daar dit college dan te uitgebreid zou worden. De mogelijkheid bestaat dan, dat bij deelneming van veel gewestelijke lichamen, deze deels een eigen voordracht zullen indienen, deels groepsgewijs of gezamenlijk een voordracht zullen opstellen.

III

De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende voor en namens de Staat der Nederlanden;
de Commissaris der Koningin in de provincie handelende voor en namens de provincie
de Commissaris der Koningin in de provincie handelende voor en namens de provincie
de Burgemeester van handelende voor en namens de gemeente
de Burgemeester van handelende voor en namens de gemeente
de van de Kamer van Koophandel en Fabrieken
te handelende voor en namens deze Kamer van Koophandel en Fabrieken,
hierna te noemen partijen:

Gelet op de wenselijkheid een regeling te treffen inzake het aanzuiveren van mogelijke exploitatie-verliezen van de N.V. Luchtvaartterrein, hierna te noemen "de N.V.";

Zijn overeengekomen als volgt:

ARTIKEL 1.

Een gedeelte van het door de N.V. geleden exploitatieverlies zal jaarlijks worden aanzuiverd, en wel door 40% door de Staat der Nederlanden

% door de Provincie

% door de Provincie

% door de Gemeente

% door de Gemeente

% door de Kamer van Koophandel en Fabrieken.

Het gedeelte van het exploitatieverlies dat jaarlijks zal worden aanzuiverd is het verliessaldo, dat op de vastgestelde Verlies- en Winstrekening, als bedoeld in artikel 14 lid 4 der Statuten van de N.V. zou zijn voorgekomen, indien daarop geen afschrijvingen op vaste activa zouden zijn vermeld.

ARTIKEL 2.

Op de ingevolge artikel 1 aan de N.V. te betalen bedragen, hierna te noemen subsidies, zullen door partijen jaarlijks (c.q. jaarlijks) aan de N.V. voorschotten worden verleend, welke jaarlijks zullen worden verrekend na vaststelling van de exploitatietekorten. Voor zover de voorschotten de subsidies

dies overtreffen, zal het teveel betaalde van de N.V. worden teruggevorderd.

ARTIKEL 3.

Deze voorschotten worden telkens bepaald aan de hand van door de N.V. op te maken exploitatiebegrotingen.

ARTIKEL 4.

Deze overeenkomst is aangegaan voor onbepaalde tijd en kan door partijen worden opgezegd met inachtneming van een opzeggingstermijn van 6 jaar.

Een dergelijke opzegging moet aan alle overige partijen worden gedaan.

TOELICHTING BALANS PER 31 DECEMBER 1946.BEZITTINGEN.

Zie bijlage III.

De boekwaarden zijn verkregen door de aanschaffingswaarden te verminderen met de afschrijvingen op basis van een vast afschrijvingspercentage van de aanschaffingswaarde. Hierbij is dus geen rekening gehouden met de fluctuaties in de bezittingen, die in de oorlogs- en bezettingstijd zijn ontstaan. Zie hiervoor ook de rekening "Vergoeding wegens oorlogs- en bezettingsschade".

VERGOEDING WEGENS BEZETTINGS- en OORLOGSSCHADE P.M.

Door de N.V. zijn declaraties ingediend of schadeaangiften gedaan uit hoofde van:

1. Huren van het Rijk voor het gebruik van het vliegveld met toebehoren door de Nederl. Strijdkrachten van 11 September 1939 - 9 Mei 1940.
De ingediende declaratie is groot f.12.415.-.
2. Vergoeding wegens aangebrachte schade door de Duitse bezetting. De schadeaangifte belooft een bedrag van f.347.000.-.
3. Vergoeding wegens gebruik en aangebrachte schade door de Geallieerde Strijdkrachten. De aanmelding belooft bedragen van resp. f.9.190.- en f.13.700.-.

Aangezien in het geheel nog niet vaststaat in hoeverre deze bedragen zullen worden vergoed, is deze rekening per 31 December 1946 P.M. opgenomen.

VOORLOPIGE VOORZIENINGEN HERSTEL OORLOGSSCHADE f.57.341.65.

Hierop zijn geboekt de posten, die geacht kunnen worden te behoren tot de kapitaalwerken, n.l.

terreinen.....	33.106,40
landingsterreinen.....	3.075,70
stationsgebouw.....	16.234,87
kleine hangar en privaatgebouw	3.800,-
wegen en afreteringen.....	294,50
terreinoutillage.....	65,34
gebouwen.....	764,84

	57.341,65

T.z.t. kunnen deze bedragen worden overgeboekt naar "Bezittingen".

VORDERING GEMEENTE EELDE f.30.000.-.

In 1947 is dit bedrag (wegens renteloos voorschot, door de gemeente Eelde toegezegd) ontvangen.

Zie ook onder "Renteloze voorschotten".

TOELICHTING VERLIES- en WINSTREKENING 1946.

ALGEMENE ONKOSTEN f.2.997.48.

Grondbelasting.....	f.	359.09
Porti- en zegelkosten.....	"	13.11
Kamer van Koophandel inschrijving.....	"	37.50
Kantoorbenodigdheden.....	"	77.61
Reis- en verblijfkosten.....	"	928.43
Verwarming.....	"	43.80
Telefoon.....	"	942.13
Verlichting.....	"	579.23
Motor Vogelzang, reparaties.....	"	119.25
" " , vergoeding.....	"	560.--
Gasolie.....	"	255.28
Vracht.....	"	2.50
Waterrechten.....	"	363.95
Drukwerk.....	"	51.75
Schoonmaak.....	"	80.98
Div.onkosten.....	"	75.05

		f.4.489.66

TERUG ONTVANGEN VAN DERDEN.

Verlichting.....	f.	845.22
Verwarming.....	"	253.30
Waterrechten.....	"	305.66
Schoonmaak.....	"	88.--

		f.1.492.18

		f.2.997.48

ONDERHOUD f.776.23.

Reparatie dieselwals en schuimwagen	f.	104.56
Onderhoud gebouwen.....	"	181.47
Diversen.....	"	120.20

		f. 406.23

SALARISSEN EN LONEN f.3.465.--.

Salaris Vogelzang.....	f.	4200.--
Bijdrage K.L.M.....	"	2100.--
Loon havenknecht.....	"	1.290.--
Salaris verhoging Vogelzang (Oct. t/m. Dec.1946).....	"	75.--

		f.3.465.--

SOCIALE LASTEN EN BELASTINGEN f.556.88

Ong.- ziekte- en kinderbijslagwet waarvan ingehouden.....	f.	212.58
	"	38.70

	f.	173.88
Vereveningsheffing.....	"	92.21
Pensioenpremie.....	"	239.64
Loonbelasting, te weinig ingehouden	"	10.35
Rentezegels.....	"	40.80

	f.	556.88

AFSCHRIJVINGEN f.3.009.53.

Zie bijlage III en opmerkingen, gemaakt bij "Bezittingen".

HUREN f.1.062.40.

K.N.M.I. de Bildt 1/10 - 31/12'45	f.	62.55
Rijksluchtvdienst 1/10 - 31/12'45	"	62.55
K.L.M. (Reg.vliegdiens)	"	62.55
K.L.M. expeditieloods Mei t/m Dec.'46	"	123.75
K.L.M. ged.stationsgebouw Oct.t/m Dec'46	"	375.--
Rijksluchtvdienst,ged.Stationsgebouw	"	335.--
K.N.M.I.,ged.stationsgebouw 1/8 - 31/12	"	81.--
1946.	"	10.--
landhuur	"	50.--
	f.	1112.40
Af: landhuur.....	"	50.--
	f.	1062.40

STAAT VAN AANLEG, UITBREIDING EN AFSCHRIJVING per 31 DECEMBER 1946.

BIJLAGE III.

Omschrijving	Aanschaf- fingswaarde per 31-12-39	Bijgeboekt 1940 t/m 1946	Aanschaf- fingswaar- de per 31-12-46	Afschrij- vingsper- cent.	Afschrij- vingen per 31-12-1939	Afschrij- vingen 1940*, m'46	Afschrijvin- gen per 31 Dec. 1946.	Boekwaarde ¹⁾ per 31-12 1946.
Terreinen.....	146.937.32		146.937.32	-	-.-	-.-	-.-	146.937.32
Stationsgebouw.....	42.431.--		42.431.--	2	4.140.96	5.940.34	10.081.30	32.349.70
Grote hangar.....	31.311.53		31.311.53	2	3.072.78	4.383.61	7.456.39	23.855.14
Kleine hangar.....	1.579.41		1.579.41	2	130.25	221.12	351.37	1.228.04
Schaapskooi.....	597.83		597.83	10	298.95	298.88	597.83	-.-
Nortonput.....	786.94		786.94	10	393.74	393.20	786.94	-.-
Wegen, afrasteringen enz.....	10.020.88		10.020.88	10	4.309.95	5.710.93	10.020.88	-.-
Terreinoutillage.....	529.53		529.53	20	206.63	322.90	529.53	-.-
Tractor met maaimachine.....	3.622.77		3.622.77	20	3.622.77	-.-	3.622.77	-.-
Inventaris.....	752.14 (1946)	162.50	914.64	10	313.36	530.24	843.60	71.04
Nachtverl. install. kabels enz.	20.333.54		20.333.54	3 $\frac{1}{2}$	797.44	4.744.48	5.541.92	14.791.62
" schijnwerpers.....	10.738.--		10.738.--	5	536.90	3.758.30	4.295.20	6.442.80
Oprichtingskosten.....	6.170.80		6.170.80	-	6.170.80	-.-	6.170.80	-.-
Bouwverbod.....	19.037.58 (1940)	40.--	19.077.58	-	-.-	-.-	-.-	19.077.58
Closetgebouwtje.....	1.917.50		1.917.50	2	38.35	268.45	306.80	1.610.70
Motorwals (1946).....		1.586.--	1.586.--	10	-.-	158.60	158.60	1.427.40
	296.766.77	1.788.50	298.555.27	--	24.032.88	26.731.05	50.763.93	247.791.34

1940 t/m 1944 f. 20.198.85
1945 f. 3.522.67
1946 f. 3.009.53

f. 26.731.05

¹⁾ Geen afschrijving toegepast wegens oorlogs- en bezettingsschade.

B A L A N S per 31 DECEMBER 1946.

Bezittingen	298.555,27		Aandelenkapitaal	275.000,-
Af: normale afschrijvingen	50.763,93		Af: aandelen in portefeuille	<u>92.000,-</u> 183.000,-
afschrijving wegens geleden oorlogsschade	P.M. 50.763,93	247.791,34	Renteloze voorschotten	175.000,-
Vergoeding wegens bezettings- en oorlogsschade		P.M. 57.341,65	Nog te betalen	2.780,45
Voorlopige voorzieningen herstel oorlogsschade		8.434,49		
Centrale Kas gemeente Groningen		4,-		
Kas		1.085,97		
Postgirorekening		30.000,-		
Vordering gemeente Eelde		4.400,67		
Nog te ontvangen		10.188,29		
Verlies tot en met het jaar 1945	10.188,29	11.722,53		
" over het jaar 1946	<u>1.534,04</u>			
		<u>360.780,45</u>		<u>360.780,45</u>

VERLIJES- en WINSTREKENING OVER HET JAAR 1946.

Algemene onkosten	2.997,8	Landingsgelden	2.830,60
Onderhoud	40,3	Huren	1.062,40
Salarissen en lonen	3.461,-	Entreegelden	2.756,59
Sociale lasten en belastingen	558	Interest	236,94
Afschrijvingen	3.003	Opbrengst hout en oud ijzer	2.014,55
		Verlies over het jaar 1946	<u>1.534,04</u>
	10.412		<u>10.435,12</u>

BALANS per 31 DECEMBER 1946
en
VERLIES- en WINSTREKENING
over het jaar 1946
van de
N.V. LUCHTVAARTTERREIN voor
NOORD-NEDERLAND.

Bijlage 7.

IX^{de} HOOFDSTUK B.

600 IX B

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS
over het ontwerp van wet tot vaststelling van hoofdstuk IX B
(Departement van Verkeer en Waterstaat) der Rijksbegroting
voor het dienstjaar 1948.

Nadat het Voorlopig Verslag der commissie aan de Regering was medegedeeld, is van haar ontvangen de navolgende

MEMORIE VAN ANTWOORD.

Algemeen. Gaarne sluit de ondergetekende zich aan bij de uiting van waardering, door verscheidene leden gegeven voor de werkkraft en het organisatievermogen van hen, aan wie te danken is, dat het vervoersapparaat en de kunstwerken, welke dit apparaat voor zijn functie behoeft, in zo korte tijd tot een in de gegeven omstandigheden bevredigend peil konden worden gereconstrueerd. Ook naar zijn oordeel heeft hiertoe mede in niet onbelangrijke mate bijgedragen de samenvoeging van de zorg voor de verkeersmiddelen en voor de verkeersbanen in één hand. Bij langduriger samenwerking van de onderscheidene diensten valt hiervan geleidelijk meer nut te verwachten. Deze samenvoeging zal mede aan de coördinatie van de vervoerstukken ten goede kunnen komen.

De ondergetekende zegt gaarne toe, met de terzijdestelling van het bezettingsrecht, voor zover dit ten aanzien van zijn Departement nog niet is geschied, krachtig te zullen voortgaan.

De in het Voorlopig Verslag besproken vraag: moet regeling van de coördinatie van het vervoer aan een regeling van elk der takken van vervoer voorafgaan, of omgekeerd?, acht de ondergetekende van bijzondere betekenis.

De leden, die zich hebben afgevraagd, of het niet de voorkeur zou hebben verdiend, de principiële vraagstukken van organisatie en coördinatie op het gehele terrein van het vervoer in de Volksvertegenwoordiging aan de orde te stellen, alvorens met wettelijke regelingen voor onderdelen van het vervoerswezen te komen, moge de ondergetekende verwijzen naar de Memorie van Toelichting bij het ontwerp van wet 635 (Tweede Kamer), waarin de regeling van een dezer onderdelen n.l. het vervoer van goederen met vrachtauto's, is opgenomen.

In de algemene beschouwingen dezer Memorie heeft de ondergetekende de grondslagen en beginselen behandeld, welke naar zijn oordeel het geheel der wetgeving op vervoersgebied beheersen. De daarin gegeven uiteenzetting kan dus desgewenst een geschikt aanknopingspunt vormen voor een principieel debat als door deze leden bedoeld.

Ook de taak en functiën der Overheid ten aanzien van het vervoer tegenover de zelfwerkzaamheid van het bedrijfsleven zijn in die Memorie besproken; als beginsel is daarbij bekend gesteld, dat naarmate de organisatie van het bedrijfsleven groeit, de Overheid zich op bepaalde punten zal kunnen terugtrekken en aan de bedrijfsgegoten, zij het ook met Overheidsmedewerking, -controle en -sanctie, de regeling kan overdragen.

Mede kan uit de daar gegeven beschouwingen blijken, dat bij de opstelling van de wetsontwerpen voor regeling van elk der onderdelen nauwgezet de andere onderdelen, alsook de algemene beginselen in het oog worden gehouden. Voor enigerlei vrees, dat bij de gevolgde methode de eenheid van opzet zou vervagen en dat persoonlijke en groepsbelangen een overwegende rol zullen spelen, bestaat dus naar de mening van de ondergetekende geen aanleiding.

Evenmin kan worden toegegeven, dat de huidige gang van zaken tot vertraging van de gewenste coördinatie zou leiden; de ondergetekende meent veeleer te kunnen zeggen, dat de door hem op het gebied der wetgeving ingeslagen weg om elk der onderdelen afzonderlijk te regelen, praktisch eerder tot het gewenste doel zal leiden dan een meer samenvattende behandeling, welke zoals uit meergenoemde Memorie blijkt, o.m. voor het goederenvervoer langs de weg en te water is overwogen, doch waarvan bij nadere beschouwing, is afgezien.

Te dezer zake moge de ondergetekende nog op een paar overwegingen de aandacht vestigen, die voor dit vraagstuk van belang zijn. De eerste eis is deze, dat een ontwerp-coördinatiewet of een ander voorstel, dat het karakter zou hebben een basiswet voor vervoersbeleid te geven, weinig positieve inhoud kan hebben en slechts aanleiding zou geven tot zeer algemene en zeer theoretische beschouwingen. Sedert de bewuste bestudering van het vervoersvraagstuk

heeft het niet aan lust tot beschouwing en evenmin aan talenten ontbroken, zonder dat nochtans enig praktisch resultaat op wetgevend gebied is bereikt. Deze ervaring is mede aanleiding voor de gedachte, dat begrippen als coördinatie en taakverdeling zich, althans op het gebied van het vervoer, niet gemakkelijk in voorschriften laten omschrijven. Zij hebben dan ook meer het karakter van een werkprogramma dan dat van een regeling, die voor langere tijd onveranderd zou kunnen gelden.

Daarmede onttrekt zich de coördinatie-arbeid van het betrokken Departement geenszins aan de controle der Volksvertegenwoordiging, omdat telkenjare het algemeen beleid onder het oog wordt gezien en aldus bedoeld werkprogramma niet kan verstarren, hetgeen bij het geven van wettelijke vorm een gevaar kan zijn.

Om een werkprogramma te kunnen uitvoeren moet het werkterrein beheerst kunnen worden en daarvoor dienen de speciale wetten, welke gedeeltelijk reeds bestaan en gedeeltelijk in voorbereiding zijn met betrekking tot de bijzondere vervoerstukken.

Gevaar, dat de praktijk van het vervoer zich wild zal ontwikkelen, wanneer er geen centrale coördinatie-regelen van de aanvang af worden gegeven, behoeft niet te worden gevreesd, omdat — men moet zeggen: ongelukkigerwijs — de mogelijkheden tot investering van de onderscheidene vervoerstukken voorschands nog zo gering zijn — de oorzaken daarvan zijn bekend —, dat een onevenwichtige groei niet kan ontstaan.

Zo kan de ondergetekende dan ook niet de vrees delen van de leden, over dit onderwerp aan het woord, die beducht waren voor vertraging van de gewenste coördinatie.

Met belangstelling heeft ondergetekende kennis genomen van de beschouwingen betreffende persoonlijke leiding en optreden in politieke vergaderingen, welke overigens niet zodanig zijn toegelicht, dat het geven van een antwoord erop mogelijk is.

Met belangstelling nam de ondergetekende kennis van het betoog van de leden, die van oordeel waren, dat na een Koninklijk besluit ingevolge artikel 79 der Grondwet tot wijziging van de taakverdeling van ministeriële departementen alsnog een wet wordt vereist ter regeling van de onderscheidene bevoegdheden. In de Memorie van Antwoord inzake Hoofdstuk IX B der Rijksbegroting voor het dienstjaar 1947 heeft de ondergetekende onder het hoofd „Departement” uiteengezet, langs welke redenering men kan komen tot de zienswijze, dat een zodanige wettelijke voorziening overbodig zou zijn, onder toevoeging, dat deze aangelegenheid zich niet slechts ten aanzien van zijn Departement voordeed en in de boezem der Regering nog een punt van overweging uitmaakte. Met deze toevoeging bedoelde hij te doen uitkomen, dat de behandeling van deze aangelegenheid niet in de eerste plaats bij hem behoort, doch bij de Ministerraad dan wel bij de Minister-President, op wiens voordracht de reorganisatiebesluiten, althans sinds de bevrijding, plegen te worden genomen. De ondergetekende gaf de bovenbedoelde gedachtengang dan ook niet als de zijne, doch omdat hem bekend was, dat zij aanhang vond in de verwachting, daarop van de zijde van de Kamer een reactie te zullen ontvangen. Deze reactie is destijds uitgebleven en eerst thans gekomen.

Intussen kan de ondergetekende mededelen, dat bij de Regering in voorbereiding zijn een wetsontwerp tot aanvulling van artikel 14 der Comptabiliteitswet en een wetsontwerp houdende een algemene voorziening betreffende de overgang van bevoegdheden en verplichtingen. De bedoeling is, de comptabele en juridische zijde van „herverkaveling” van Departementen te regelen, zodat het niet meer, als tot dusver, nodig zal zijn bij elke interdepartementale verschuiving opnieuw en ad hoc een wettelijke voorziening te treffen. Hij moge de hier aan het woord zijnde leden voorstellen, de gedachtenwisseling over dit onderwerp te zijner tijd met de ondertekenaar der voordracht tot de bovenbedoelde wetsontwerpen voort te zetten.

De stijging van lonen en materialenprijzen maakt een hoge begroting onvermijdelijk, aldus merken terecht enige leden op. Het zou inderdaad verkeerd zijn bij het streven naar verlaging van de uitgaven uit het oog te verliezen, dat werken moeten worden uitgevoerd, die voor het herstel der welvaart en de toekomstige ontwikkeling der volkshuishouding van overwegend belang zijn.

Vermindering van het aantal ambtenaren heeft de voortgezette aandacht van de ondergetekende. Voor wat de Rijkswaterstaat betreft moet echter hierbij in aanmerking worden genomen, dat na de stilstand tijdens de bezettingsjaren, vele werken voor achterstallig onderhoud moeten worden uitgevoerd en ook verschillende werken moeten worden voorbereid en in uitvoering gebracht voor herstel en vernieuwing van objecten, welke door oorlogsgeweld zijn beschadigd of vernield, hetgeen niet kan geschieden zonder dat daarvoor personeel beschikbaar is.

Wat de opmerking van sommige leden betreft, dat het aantal arbeidscontractanten dient te worden verminderd, zij medegedeeld, dat

in het afgelopen jaar verscheidene arbeidscontractanten, die reeds lange tijd in dienst waren, vast zijn aangesteld. Het ligt in het voor-nemen in die richting voort te gaan. Ten aanzien van sommige groepen moet daartoe eerst de betrokken functie in het Bezoldigingsbesluit worden opgenomen, waartoe de nodige voorstellen bereids aan de Minister van Binnenlandse Zaken zijn gedaan.

Met betrekking tot b.v. de opzichters van de Rijkswaterstaat, onder welke het aantal arbeidscontractanten met lange diensttijd zeer groot is, kan niet tot uitbreiding van het aantal functionarissen in vaste dienst worden overgegaan, alvorens het in het Koninklijk besluit van 6 October 1932 (*Staatsblad* No. 487) opgenomen maximum aantal van deze groep is vergroot. Een ontwerp tot wijziging van deze algemene maatregel van bestuur, waarin een belangrijke uitbreiding van het korps opzichters is opgenomen, is reeds geruime tijd geleden in de Raad van Ministers afhankelijk gemaakt. De ondergetekende vertrouwt, dat dit ontwerp spoedig van kracht zal worden, waarna een groot aantal opzichters in vaste dienst zal worden benoemd. Bij die benoemingen zal ancienniteit zeker mede gewicht in de schaal leggen.

Wat ten slotte de opmerking betreft, dat de Overheid zeker niet achter mag blijven er voor zorg te dragen, dat arbeidscontractanten na een bepaald aantal jaren in elk geval onder de pensioenregeling komen te vallen, moge de ondergetekende er de aandacht op vestigen, dat dit een zaak van algemeen Regeringsbeleid betreft en als zodanig onder de aandacht is gebracht van zijn ambtgenoot van Binnenlandse Zaken, die in eerste instantie met het beleid op dit gebied is belast.

Spoorwegen. De ondergetekende zal gaarne bij de behandeling van het wetsontwerp tot regeling van het vervoer van goederen met vrachtauto's (Gedrukte Stukken no. 635) met de Kamer van gedachten wisselen over het belang van een goed spoorwegnet in verband met andere verkeersbelangen, waarbij mede aan de hand van de geciteerde uitspraak, een evenwicht dient te worden gevonden.

Het verheugde de ondergetekende in het Voorlopig Verslag een uiting van waardering aan te treffen voor het werk der Nederlandse Spoorwegen na de bevrijding, aangezien ook naar zijn oordeel deze waardering is verdiend. Dat de plannen voor gebruik van nieuw materieel er toe zouden leiden, minder zorg aan het oude te besteden, kan niet worden toegegeven.

Gebruik van behoorlijk materieel met behoorlijke verlichting is ook in de ogen der Nederlandse Spoorwegen een vereiste, waaraan niet mag worden getornd. Dit neemt niet weg, dat in de huidige tijdsomstandigheden het nijpend gebrek aan vele materialen, mede veroorzaakt door de deviezennood, tot gevolg heeft, dat aan vele vereisten nog niet kan worden voldaan. Desniettenstaande streeft de Directie van N.V. Nederlandse Spoorwegen er met alle haar ten dienste staande middelen naar, de „service” zo goed mogelijk te doen zijn.

Het heeft de ondergetekende verheugd te vernemen, dat zijn standpunt ten aanzien van de beheersvorm van de Nederlandse Spoorwegen wordt gedeeld.

Over de toekomstige exploitatievorm van de lijn Roosendaal—Vlissingen is nog geen beslissing genomen; zij bevindt zich nog in het stadium van onderzoek. Met alle daarbij betrokken belangen, met name ook die van de Stoomvaartmaatschappij „Zeeland”, zal rekening worden gehouden.

De Internationale Spoorweg Maatschappij Mechelen—Terneuzen verkeerde aan het einde van 1947 in financieel zo kommervolle omstandigheden, dat haar liquidatie nabij was. De Regering heeft na onderhandeling met de Belgische Regering bereikt, dat de verbinding per spoor van Terneuzen met België gehandhaafd kon worden. Het Nederlandse gedeelte wordt door Nederland overgenomen. In de tariefregeling komt geen verandering. Dit resultaat stemt tot voldoening. Zodra de onderhandelingen over de overneming zijn geëindigd, zullen nadere mededelingen aan de Staten-Generaal worden gedaan, waarbij tevens machtiging zal worden gevraagd voor de betaling van de overnemingsprijs.

Het streven van de Directie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen is er bij voortdurende op gericht de aansluiting op corresponderende vervoermiddelen, in het bijzonder ook wat tram en autobus aangaat, zo goed mogelijk te verzorgen. Toch kunnen niet altijd aansluitingen met korte overgangstijden worden verzekerd, omdat bij de opzet van de wederzijdse dienstregelingen soms aan andere vervoersbelangen noodgedwongen voorrang moet worden gegeven.

De automatische waarschuwingsinstallaties bij onbewaakte overwegen zullen worden geplaatst in een omvang en een tempo als de beschikbare middelen gedogen.

De plannen tot electrificatie van het N.S. hoofdnet zullen niet overeenkomstig het vroeger door de N.S. Directie gepubliceerde voorlopige schema, waarin de lijnen naar het Noorden voor 1951

waren uitgetrokken, verwezenlijkt kunnen worden. In verband met de vele onzekerheden van economische en technische aard is het niet mogelijk een uitspraak te doen omtrent het tijdstip van voltooiing. De Directie van de Nederlandse Spoorwegen blijft alle aandacht schenken aan verbetering van materieel en van verbindingen naar het Noorden.

De spoorwegverbinding met België wordt thans voor reizigersverkeer onderhouden op de baanvakken Roosendaal-Esschen, Weert-Budel-Hamont, Maastricht-Lanaken, Maastricht-Eijsden-Visé en Terneuzen-Hulst-St. Niklaas. Het reizigersvervoer op de lijnen Tilburg-Turnhout en Eindhoven-Hasselt werd gestaakt wegens het zeer geringe gebruik, dat destijds van deze baanvakken werd gemaakt. Vóór de oorlog ingelegde sneltreinen Eindhoven-Brussel hadden een uitermate geringe bezetting.

Ten gevolge van de door de Benelux-samenwerking gewijzigde omstandigheden is inderdaad een verdere ontwikkeling van het Nederlands-Belgische verkeer te verwachten. Met het oog daarop is een commissie ingesteld ter bestudering van de vraagstukken van het onderlinge spoorwegverkeer in economisch, exploitatief en technisch opzicht in het Benelux-verband.

De resultaten hiervan zullen eerlang moeten blijken. De geest, waarin de N.S. aan de uitvoering der Benelux-gedachte medewerken, berust op de overweging, dat een zo levendig en vrij mogelijk verkeer de samenwerking der betrokken landen bevordert.

Het laten stilsthouden van de D-trein van Hoek van Holland naar Duitsland te Breda en Tilburg zou, afgezien van de reisduurverlenging, een vergroting van het binnenlands verkeer met deze trein met zich medebrengen, waarvoor het daartoe nodige materieel niet beschikbaar kan worden gesteld. Bij de Scandinavië Express ligt de situatie in dit opzicht anders, daar deze niet voor het binnenlands verkeer is opengesteld. Daarenboven laat de krap bemeten rijtijd tussen Hoek van Holland en Venlo en het feit, dat voor een gedeelte over enkel spoor gereden moet worden, geen ruimte voor extra-stoptijd op tussenstations.

Wegvervoer. Naar aanleiding van de opmerking van verschillende leden omtrent het verschil in importmogelijkheden tussen de N.S. en particuliere ondernemingen kan worden opgemerkt, dat dit verschil te wijten is aan in 1945 genomen beslissingen en voornamelijk een gevolg is van de grote activiteit, welke kort na de bevrijding door de N.S. op het gebied der algemene vervoersvoorziening werd ontplooid; een activiteit, die uit de aard der zaak nu eenmaal beter door een groot gecentraliseerd bedrijf kon worden ontplooid dan door een aantal verspreide ondernemers, waarbij altijd een zekere versnippering optreedt.

Hierbij dienen de kort na de bevrijding heersende bijzondere omstandigheden, welke vóór alles snel handelen nodig maakten, niet uit het oog te worden verloren. Door de beperkte aanschaffingsmogelijkheden, kort na de bevrijding, was men soms genoodzaakt materieel te bestellen, hetwelk in meer normale tijd waarschijnlijk niet geïmporteerd zou zijn. Dit neemt echter niet weg, dat het personenvervoer, gezien het grote gebrek aan materieel, hiermede zeer gediend is geworden. Het is een niet onbekend verschijnsel, dat de kritische zin ontwaakt naarmate de keuze groter wordt en dat daarbij wel eens over het hoofd wordt gezien, welk nut er reeds getrokken is van objecten, die men in betere omstandigheden niet meer in sterke mate begeert.

In 1947 werd doorgeslagen met een beperkte import van chassis, voor zover verwacht kon worden, dat deze binnen redelijke termijn hier te lande van een carrosserie konden worden voorzien. Om de ondernemers zoveel mogelijk hun eigen keuze te doen bepalen, werd daarbij een bonnensysteem ingevoerd, waarop het gewenste type en merk bekend kon worden gesteld.

Ten antwoord op de vraag of bij het indienen van de aanvraag van de N.S. om toestemming voor het importeren van een aantal autobussen is medegedeeld, dat deze bussen alleen bestemd zouden zijn voor vervanging of aanvulling van spoorwegvervoer, moge het navolgende dienen:

- de door de N.S. bestelde autobussen waren bestemd voor:
 - a. de bediening van onderbroken spoorwegverbindingen;
 - b. tijdelijke bediening van verschillende baanvakken, ten gevolge van ontbreken van spoorwegmaterieel;
 - c. vervanging van spoorwegverbindingen door autobusdiensten.

De onderbroken spoorwegverbindingen zijn evenwel vlugger hersteld, dan oorspronkelijk verwacht werd, tengevolge waarvan een aantal daarvoor bestemde bussen niet meer nodig is. Met het surplus werden aanvankelijk de dochterondernemingen van de N.S. geholpen, waar tegenover stond, dat deze uit de overige import nagenoeg geen toewijzingen ontvingen. Sindsdien zijn ook de andere ondernemingen

in de gelegenheid gesteld om een deel van het door de N.S. bestelde materieel over te nemen.

De geringe import van autobusmaterieel voor het jaar 1948 houdt niet direct verband met de vorenbedoelde uit 1945 stammende bestellingen van de N.S. Deze bestellingen, welke, zoals uit het voorgaande blijkt, niet uitsluitend ten behoeve van de N.S. en haar dochters strekken, doch waaruit ook andere ondernemingen kunnen putten, geven de gelegenheid tot een zodanige uitbreiding van het autopark, dat het onder de gegeven omstandigheden niet verantwoord werd geacht voor dit doel op het investeringsprogramma 1948 nog belangrijke bedragen uit te trekken.

Wat betreft de in de kringen van de particuliere autobusdiensten en toerwagenondernemers bestaande ongerustheid over de ontwikkeling van het wagenpark diene dat, zoals reeds gezegd, de lopende bestellingen zeker voldoende worden geacht om de exploitatie van de autobusdiensten op het huidige peil te handhaven, zodat in dezelfde mate en vermoedelijk zelfs in meerdere mate dan thans, aan de vervoersbehoefte kan worden voldaan, zij het ook, dat hierbij als tijdelijk hulpmiddel nog een vrij groot aantal tijdelijk voor personenvervoer ingerichte vrachtauto's ingeschakeld zal blijven.

Na aflevering van alle thans bestelde autobussen kan aangenomen worden, dat, mede gerekend het wegvallen van oud, onbruikbaar geworden materieel, het aantal autobussen ongeveer gelijk zal zijn aan dat van 1940. Inderdaad is het de ondergetekende bekend, dat de samenstelling van het huidige park nog veel te wensen overlaat, mede doordat vooral voor groepsvervoer, nog vele vrachtauto's moeten worden gebezigd. Het op peil brengen van het autopark heeft dan ook, binnen het kader van de algemene investeringsmogelijkheden voor het verkeer, de volledige aandacht.

Hoewel de vrijstelling van heffing van belasting op de winst uit hoofde van de Ondernemingsbelasting 1942 en de Vennootschapsbelasting 1942, welke berust op de Vrijstellingsbeschikking belasting lichamen dd. 17 November 1945 (*Ned. Staatscourant* van 10 December 1945, no. 129), ontegenzeggelijk voor de Nederlandse Spoorwegen en haar dochterondernemingen bepaalde voordelen biedt, mag hier- tegenover niet uit het oog worden verloren, dat uit anderen hoofde dit lichaam in een nadeliger positie verkeert dan andere bedrijven. Zo hebben de Nederlandse Spoorwegen een vervoerplicht zowel voor reizigers- als voor goederenvervoer, terwijl ook overigens nog niet van gelijkheid van exploitatievoorwaarden kan worden gesproken. Overigens moge worden opgemerkt, dat het vrijstellingsvraagstuk bij ondergetekende's ambtgenoot van Financiën in studie is, die hierover het oordeel van de Adviescommissie voor de belastingen heeft gevraagd.

Bij de vorming van streekvervoer-bedrijven heeft de ondergetekende zich voor ogen gesteld, dat — in het algemeen gesproken — in deze bedrijven zowel de Overheid (Rijk en de streek), als particulieren, als de Nederlandse Spoorwegen dienen te zijn betrokken. Door de ontwikkeling, welke heeft plaats gevonden, beantwoorden vele streekvervoer-ondernemingen thans niet of nog niet aan deze doelstelling. Waar de omstandigheden zulks mogelijk maken, zal de aangegeven eigendomsverhouding door hem worden bevorderd. Overigens is hij van mening, dat te dien aanzien kan worden afgewacht in welke richting deze vervoers-ondernemingen van openbaar karakter zich in het kader der toekomstige wetgeving op verkeers- en bedrijfsorganisatorisch gebied verder zullen ontwikkelen en hoe zij de hun in het algemeen vervoersbelang toevertrouwde taak, ook in economisch opzicht, zullen vervullen.

Voor het geven van richtlijnen aan de Commissie Vergunningen Personenvervoer is wijziging van de Wet Autovervoer Personen nodig. Een bepaling in die zin is in het binnenkort te verwachten wetsontwerp tot herziening van die wet opgenomen.

Reeds meermalen, laatstelijk bij de mondelinge behandeling van de onderwerpelijke begroting in de Tweede Kamer (*Handelingen*, blz. 1027) heeft de ondergetekende zijn inzichten ontvouwd met betrekking tot de vergunningverlening voor het vervoer van personen met autobussen. Indien op dit punt aan verduidelijking nog behoefte bestaat, zal naar zijn mening de behandeling van het zo juist bedoelde wetsontwerp tot wijziging der W.A.P. daarvoor ruimschoots gelegenheid bieden.

De ondergetekende betreurt, dat na al hetgeen daarover reeds te doen is geweest de kritiek op het beleid van de Commissie Vergunningen Personenvervoer gedurende de bezettingstijd zonder enige nadere motivering zich wederom heeft laten horen. Hij moge hierover terloops opmerken, dat elk coördinatie- en concentratiebeleid weerstand opwekt, in welke tijden het ook wordt bedreven, met name bij hen, wier zelfstandigheid daarbij is verloren gegaan: nu het beleid van de C.V.P. gedeeltelijk in oorlogstijd is gevallen — in welke periode de C.V.P. niet kon ophouden te werken zonder grotere belangen prijs te geven — zijn de daarover bestaande klachten tevens

kritiek op arbeid, verricht in een tijd, dat, globaal genomen, beter geen arbeid verricht kon worden. Wellicht mede hierdoor geleid, spreekt het Voorlopig Verslag van het bestaan van een „communis opinio”, waarvan het bestaan, zelfs met inachtneming van de beperking uit het Voorlopig Verslag „vrijwel”, de ondergetekende niet bekend is. Dat hij deze kritiek geenszins kan onderschrijven, integendeel grote waardering heeft voor het werk van deze Commissie, heeft hij reeds herhaaldelijk bekend gemaakt. Hij moge de betrokken leden raden thans de gang van zaken bij de nieuwe vergunningsverlening onder de waarborgen, welke de W.A.P. biedt — waarbij het door de Commissie gevoerde beleid als 't ware automatisch aan een revisie wordt onderworpen — af te wachten; desgewenst kan dan daarna de discussie over dat beleid weder worden geopend.

Van de opvatting van enige leden, dat, zolang het wegvervoer op behoorlijke wijze door particuliere vervoerders kan worden verricht, er geen overheids- of semi-overheidsbedrijven dienen te worden gesticht, die onder gunstiger voorwaarden kunnen concurreren, nam de ondergetekende met belangstelling kennis.

Herstel van de vrijheid van het wegvervoer in die mate, dat de voor-oorlogse chaos op dit gebied zou kunnen terugkeren, ligt zeker niet in zijn bedoeling. Met instemming vernam de ondergetekende dan ook de waarschuwend stem, die het Voorlopig Verslag te dezen opzichte bevat.

De onbevredigende toestand, waarin het toerwagenbedrijf voor de oorlog verkeerde, dateert uit de tijd, toen het Reglement Autovervoer Personen nog in werking was. Eensdeels vertoonde dit Reglement enige leemten, daarnevens was het toerwagenpark voor de oorlog zo uitgebreid, dat een overmatig groot vervoer-aanbod bestond, met gevolg dat een scherpe concurrentie met afbrekende prijzen en cadeaustelsel plaats vond. Door het in werking treden van de Wet Autovervoer Personen is hieraan een einde gekomen.

Bij toewijzing van nieuw materiaal wordt er op gelet, dat het aantal autobussen niet weder te groot wordt; voor een herhaling van de bovenbedoelde ongewenste concurrentie behoeft derhalve niet te worden gevreesd.

Tegen het verhuren van materieel van toerwagenondernemers aan andere ondernemers (streekvervoerbedrijven) bestaat naar het oordeel van de ondergetekende geen bezwaar. Het toerwagenbedrijf is v.n.l. een seizoenbedrijf, zodat, indien in een slappe tijd van het jaar autobussen worden verhuurd, het voordeel wordt verkregen, dat het materieel op een meer economische wijze wordt gebezigd.

Het ligt niet in het voornemen, het aantal autobusdienst-ondernemers uit te breiden door aan de toerwagen-ondernemers, die nimmer in het bezit van een vergunning voor de uitoefening van autobusdiensten zijn geweest, een zodanige vergunning te verlenen. Met betrekking tot het groepsvervoer kan dit standpunt echter niet worden ingenomen, aangezien het groepsvervoer een zodanig karakter draagt, dat uit vervoer-economische overwegingen de toerwagenbedrijven daarbij niet dienen te worden uitgeschakeld.

De ondergetekende kan zich verenigen met de mening van die leden, die betoogden dat aan het feit, dat de aangesloten bij de Landelijke Bond van Autobusondernemers en de Stichting Coördinatie Autovervoer Personen respectievelijk over 241 en 141 autobussen beschikken, geen argument kan worden ontleend om een vertegenwoordiger van deze groepen in de Adviescommissie, bedoeld in artikel 9 der Wet Autovervoer Personen, te benoemen.

Zoals terecht door ettelijke leden is opgemerkt, bestaat het gevaar, dat bij de uitvoering van arbeidersvervoer door het z.g.n. eigen vervoer het zo economisch mogelijke gebruik van vervoermiddelen onvoldoende is verzekerd. Tot vergunningverlening aan bedrijven ter bewerkstelling van eigen vervoer wordt daarom niet overgegaan dan nadat de zekerheid is verkregen, dat het nodige vervoer door beroeps-personenvervoerders niet of nog niet kan worden geleverd, dan wel blijkt, dat de uitvoering van dit vervoer door hen vervoer-economisch niet verantwoord is te achten. In belangrijke mate vindt het eigen vervoer toepassing bij bouwbedrijven, waarbij de arbeiders op verre afstand van het werk woonachtig zijn en dan van de vrachtwagens dier bedrijven gebruik maken, welke voertuigen voor de overige tijd worden gebezigd voor het vervoer van materialen. Een groot deel van dit personenvervoer vindt plaats als „weekend-vervoer”. Ook al waren er voldoende autobussen beschikbaar, dan zou dit vervoer bezwaarlijk op economische wijze kunnen worden bewerkstelligd door beroeps-personenvervoerders, aangezien te veel leegloop of een werkloos blijven van de autobussen op het werk het gevolg zou zijn. Daarom moeten de aanvragen om vergunning voor het hier bedoelde vervoer van geval tot geval worden bezien en is het voorshands niet mogelijk een algemene stelling in te nemen ten aanzien van de vraag aan wie dit vervoer moet worden opgedragen.

Wat het beleid van de N.V. Nederlandse Buurtspoorweg-Maatschappij betreft, beschikte de ondergetekende inderdaad bij de behan-

deling van dit wetsontwerp in de Tweede Kamer der Staten-Generaal niet over de gegevens, welke in het jaarverslag over 1946 dier Maatschappij voorkomen, om de uitgeoefende critiek te weerleggen. Intussen heeft de directie dier Maatschappij aan de heer Serrarens bij brief van 29 Januari 1948, de gemaakte opmerkingen weerlegd. De bedrijfsuitkomsten geven geen aanleiding om het juiste beleid der Maatschappij in twijfel te trekken.

Ook de ondergetekende is ter ore gekomen, dat de N.V. Rotterdamse Tramweg Maatschappij voornemens is te trachten de autobusdiensten binnen haar vervoersgebied onder haar contrôle te krijgen. Zolang het vergunningstelsel bestaat, hebben er vele overdrachten van autobusdiensten plaats gehad als gevolg van onderlinge overeenkomsten tussen ondernemers. Er bestaat geen reden om dit tegen te gaan, indien hierdoor een betere en meer economische vervoerverdeling tot stand wordt gebracht. Van de zijde van de C.V.P. wordt geen aandrang terzake uitgeoefend.

In de „Noord-Ooster” van 2 Februari 1948, een dagblad voor N.O. Brabant en N. Limburg, is een artikel opgenomen omtrent de voorbereiding van plannen om het gehele autobusverkeer in Over- en Midden-Betuwe in handen te geven van de N.V. Velox, dochtermaatschappij van de N.S. Een aanvraag om vergunning, als bedoeld in art. 12 W.A.P., waaruit de juistheid van dit bericht zou kunnen blijken, is evenwel door de N.V. Velox tot dusver niet ingediend.

Zoals reeds bij de mondelinge behandeling dezer begroting in de Tweede Kamer werd toegezegd, zal worden getracht een aanvaardbare oplossing te vinden voor de moeilijkheid, welke de splitsing der bedrijfskosten van de N. S. in die van het goederenvervoer en die van het personenvervoer oplevert. Eerst nadat de besprekingen, welke hierover worden gevoerd met de directie der N.V. Nederlandse Spoorwegen, zijn beëindigd, zullen hierover nadere mededelingen kunnen worden gedaan.

Het is juist, dat alle goederenvervoerbedrijven voorshands worden gebonden aan hun capaciteit van Augustus 1939, echter met dien verstande, dat uitbreiding daarvan wordt toegestaan aan die bedrijven, waarbij vervoer, dat geregeld met paardentractie, langs de rail of te water heeft plaats gevonden, in de toekomst met vrachtauto's zal geschieden, uiteraard slechts voor zover deze vervoersverschuiwing economisch verantwoord wordt geacht. Ten aanzien van de A.T.O. zal eenzelfde gedragslijn worden gevolgd.

Betreffende de grootte van het vrachtautopark en de daarmee corresponderende tonnage van de A.T.O. worde het volgende medegedeeld:

	aantal wagens	tonnage
Augustus 1939 (A.T.O. en N.V. van Doorn) ...	600	2200
Januari 1948 (A.T.O. incl. N.V. van Doorn) ...	1289	7200

De toeneming van de tonnage is een gevolg van:

1. het optreden van de A.T.O. in het internationale vervoer, welk optreden mede als vervanging van railvervoer wegens materieel gebrek bij de N.S. moet worden gezien;
2. de noodzaak van vervanging van binnenlands railvervoer door vrachtautovoer als gevolg van oorlogsschade aan materieel en inrichtingen der N.S.;
3. vervanging van binnenlands railvervoer door autotransport in de rayons der N.S. groepsstations;
4. de vervanging van paardentractie door motortractie.

Voor de afhaal- en besteldiensten der spoorwegen, voor de lijndiensten der A.T.O. en voor het ongeregeld vervoer bedroeg de beschikbare tonnage op 1 Januari 1948:

voor N.S. vervoer	4000 ton
„ binnenlandse lijndiensten A.T.O.	250 „
„ internationale lijndiensten A.T.O.	2100 „
„ ongeregeld vervoer	850 „

Analoge cijfers voor 1939 kunnen niet worden verstrekt, zulks in verband met het feit, dat niet bekend is, hoe de N.V. Expeditiebedrijf van Doorn, die in 1939 nog niet in het A.T.O. concern begrepen was, haar autopark in dat jaar gebruikte.

Het aandelenkapitaal van de A.T.O. is sedert kort niet vergroot. Het maatschappelijk kapitaal dezer onderneming bedraagt f 10 000 000. Bij de oprichting werd f 1 000 000 aandelenkapitaal geplaatst en volgestort, terwijl in 1942 wederom f 1 000 000 werd geplaatst.

De opmerking, dat ongeveer twee derde deel van de binnenvloot gebruikt is, kan de ondergetekende in haar algemeenheid niet onderschrijven. Hij moge hierbij verwijzen naar hetgeen hierna onder het hoofd *Scheepvaart op de binnenwateren* wordt opgemerkt omtrent de vaartuigen van 100 ton en minder. Dat herhaaldelijk vervoer met vrachtauto's geschiedt, hetwelk zonder bezwaar met binnen-

schepen zou kunnen plaats hebben, acht de ondergetekende zeer wel aannemelijk. De bestaande wettelijke voorschriften van het vrachtautovoer toch voorzien wel in een capaciteits-regeling, maar niet in een van geval tot geval uit te oefenen toezicht op de te vervoeren goederen.

Bij het verlenen van rijvergunningen voor vrachtauto's kan er door de Rijksinspecteurs dan ook alleen op worden gelet of het in het algemeen door de aanvrager beoogde vervoer inderdaad met vrachtauto's dient te geschieden. De verplichting van de vervoerders, om voor ieder individueel vervoer tussenkomst van de Rijksinspecteur in te roepen, is met de opheffing van de tijdens de bezetting in het leven geroepen Autobevrachtingsdienst vervallen. Wanneer vervoer plaats vindt per vrachtauto, dat economisch beter te water zou kunnen geschieden, zullen waarschijnlijk voor de verlader subjectief, misschien zelfs objectief, gegronde redenen en overwegingen bestaan om aan de minder economische vervoerwijze de voorkeur te geven. Opgemerkt zij hierbij, dat er naar wordt gestreefd de oneconomische legerauto's, welke uit dumps afkomstig zijn, zo spoedig mogelijk te vervangen door andere. Door de bestaande deviezen-schaarste is dit thans echter nog niet mogelijk.

Het overleg, dat op het ogenblik plaats vindt tussen vertegenwoordigers van de Departementen, welke bij de verkeersveiligheid zijn betrokken, van de politie, de verkeersbonden en het verbond van verenigingen voor veilig verkeer om tot verbetering der verkeersveiligheid te geraken, wordt niet door de ondergetekende persoonlijk geleid, doch vindt plaats onder leiding van de Inspecteur-Generaal van het Verkeer. Het vraagstuk heeft zoveel verschillende kanten, dat slechts langzamerhand verbetering kan worden bereikt. Het heeft in hoge mate de belangstelling van de ondergetekende, die zich van het verloop nauwkeurig op de hoogte houdt. De resultaten van het overleg zullen eerlang naar buiten kunnen blijken.

De ondergetekende is zich er van bewust, dat het opnemen van z.g. lifters door alleen rijdende automobilisten niet zonder risico is. Hij acht echter niet voldoende aanleiding aanwezig te bevorderen, dat de contrôle langs de weg uitsluitend door geuniformeerden wordt uitgeoefend. De uniform biedt op zich zelf geenszins voldoende waarborg, dat men inderdaad niet met onbevoegden te doen heeft. Voor zover de contrôle wordt uitgeoefend door ambtenaren van diensten, die ressorteren onder het Departement van de ondergetekende, zal hij gaarne aanwijzingen geven, die zoveel mogelijk tegemoet komen aan de geuite wensen ten aanzien van de plaatsen, waarop de contrôle dient te geschieden, en hij is eveneens gaarne bereid, met zijn ambtgenoten, die het aangaat, overleg te openen.

De bij sommige leden gewekte indruk, dat de laatste tijd weinig of geen contrôle is verricht op het rijden op Zondag is onjuist. Sinds de in werking treding op 27 Januari 1948 van de Wet van 11 December 1947, *Stbl.* Nr. H. 419, houdende tijdelijke regeling van het personenvervoer met motorrijtuigen, is herhaalde malen op Zondag gecontroleerd. Na 1 April a.s., op welke datum de oude — krachtens het Eerste Uitvoeringsbesluit verleende — toestemmingen tot het rijden op Zondagen alle hun geldigheid zullen verliezen, zal de intensiteit der contrôle nog worden verhoogd.

De z.g. spaarcampagne zal naar verwachting binnen korte tijd kunnen worden ingezet. De ondergetekende vertrouwt op gunstige resultaten.

Met betrekking tot het door Belgen op Nederlands gebied kopen van benzine kan worden medegedeeld, dat buitenlandse automobilisten niet meer dan 25 liter benzine in hun tank mogen mede nemen bij vertrek uit ons land.

Er wordt op toegezien, dat van deze faciliteit geen misbruik wordt gemaakt door het onnodig veelvuldig overschrijden van de grens. Daar de huidige regeling niet onbevredigend werkt, bestaat er geen aanleiding tot het nemen van andere maatregelen.

Naar aanleiding van de opmerking over het voor de opheffing van tollens uitgetrokken bedrag, meent de ondergetekende, dat niet meer kan worden gezegd, dat er nog vele tollens zijn. Van de 300 tollens, die er in 1916 waren, zijn er thans slechts 15 over, waaronder 9 zeer onbelangrijke. Onderhandelingen om ook deze laatste tollens opgeheven te krijgen zijn nog gaande. Wat het uitgetrokken bedrag van f 300 000 betreft, moet niet uit het oog worden verloren, dat het hier slechts gaat om een bijdrage van het Rijk. Opheffing van tollens hangt niet in de eerste plaats af van het Rijk, maar van de medewerking van de streek.

Bij de brugbouw is na de bevrijding het oog allereerst gericht op de herstelling van vernielde bruggen. De hoeveelheid materiaal, die voor brugbouw beschikbaar is, is mede door de deviezen-schaarste beperkt en wordt in de eerste plaats voor die herstelling aangewend. Het tempo van de bouw van nieuwe bruggen zal moeten worden aangepast aan de mogelijkheden, die de materiaalvoorziening en de arbeidsmarkt toelaten.

De voorziening met onderdelen, accessoires en autobanden heeft de voortdurende aandacht. Omtrent deze aangelegenheid bestaat een regelmatig en nauw contact met het Ministerie van Economische Zaken. De ondergetekende onderschrijft gaarne de gedachtengang in het Voorlopig Verslag, volgens welke een goede voorziening met onderdelen de levensduur van een wagenpark mede bepaalt.

Het is enige malen noodzakelijk gebleken, wegens gebrek aan dieselolie, maatregelen te nemen tot beperking van het gebruik van dieselmotoren voor toerwagenwerk. Deze beperking is inmiddels niet meer nodig en er bestaat geen reden om te verwachten, dat de ontwikkeling van de positie van de benzine en de dieselolie ongelijk zou zijn. Bij het vaststellen van de op het wegvervoer rustende belastingen en heffingen wordt er zoveel mogelijk naar gestreefd, de verhouding, welke thans bestaat tussen de bedragen, welke enerzijds op grond van de motorrijtuigenbelasting worden geheven van dieselauto's, en anderzijds op grond van deze belasting, gecombineerd met het bijzonder invoerrecht op benzine ten laste komen van houders van benzineauto's, te handhaven.

De onlangs in werking getreden verhoging van de benzineprijs is het gevolg van de wet tot verhoging van het bijzonder invoerrecht op benzine. Of in de toekomst nogmaals verhoging van dit bijzondere invoerrecht noodzakelijk zal zijn, staat niet in de eerste plaats ter beoordeling van de ondergetekende. In ieder geval zal dit niet kunnen geschieden zonder medewerking van de Staten-Generaal, aangezien dan wederom wetswijziging noodzakelijk zou zijn. Verhoging van de benzineprijs als gevolg van een eventuele stijging van de wereldmarktprijs is een aangelegenheid, welk in eerste instantie de Prijsbeheersing regardeert.

De ondergetekende is erkentelijk voor de waardering, welke in het Voorlopig Verslag is uitgesproken voor de wijze, waarop de Rijksinspecteurs van het Verkeer hun moeilijke taak vervullen.

Naar aanleiding van de vraag van enige leden om te vernemen welke ambtenaren van het Departement de vrije beschikking over een auto hebben, of deze buiten 's-Gravenhage wonen en of zij het recht hebben om op Zondag te rijden wordt medegedeeld, dat de Secretaris-Generaal, twee Raadadviseurs, de Perschef, twee Directeuren-Generaal en een Hoofdingenieur van de Waterstaat, verbonden aan het Ministerie, de vrije beschikking hebben over een dienstauto. De Secretaris-Generaal, een Raadadviseur en de Perschef wonen buiten 's-Gravenhage. Alle hiergenoemde ambtenaren, behalve de Hoofdingenieur van de Waterstaat, hebben het recht om voor dienst op Zondag te rijden. Ambtenaren, die de vrije beschikking hebben over een dienstauto, mogen van deze slechts gebruik maken voor dienstaangelegenheden, zodat van een vergoeding van voor privé gebruik afgelegde kilometers geen sprake is. De controle op het gebruik van deze auto's is opgedragen aan de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer voor Overheidsdiensten.

Wegenverkeerswet. Hoewel de voorbereidende wetgevende arbeid van de regeling van het wegenverkeer nog niet tot in de laatste details van uitvoeringsregeling is gereedgekomen kan worden medegedeeld, dat het in de bedoeling ligt ten aanzien van de bevoegdheid tot het nemen van Overheidsmaatregelen in het belang van de vrijheid en de veiligheid van het verkeer en de instandhouding en bruikbaarheid van de weg, het beheer van de weg als uitgangspunt te nemen. Ook volgens het systeem der Wegenverkeersregeling en de bij de Uitvoeringsbeschikking Wegenverkeer gegeven interpretaties van de term „verkeerspolitie" werd overigens, zoveel als in de gegeven omstandigheden mogelijk was, aangesloten bij de vooroorlogse gedecentraliseerde competentieregeling. Volgens bovenbedoeld systeem zullen deze maatregelen betreffende wegen onder beheer van het Rijk door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden genomen; die betreffende wegen onder beheer van een provincie en andere wegen, niet onder beheer van het Rijk en gelegen buiten bebouwde kommen, door Gedeputeerde Staten en die betreffende andere wegen, door of krachtens besluit van de gemeenteraad. Voor zover maatregelen betrekking hebben op buiten bebouwde kommen gelegen wegen, in beheer bij waterschappen of gemeenten, zullen deze instanties steeds vooraf worden gehoord. Gemeend wordt, dat hiermede een logische en bevredigende taakafbakening zal worden verkregen, waarbij wordt voortgegaan in de reeds vóór de oorlog gevolgde gedachtengang.

Mede ten aanzien van de verkeersinstallaties wordt de vooroorlogse gedragslijn gevolgd, hetgeen daarenboven nog gewenst is in verband met het internationale verkeer en de internationale verkeersregelingen en verkeerstekens, waarmede uiteraard overeenstemming moet worden gezocht.

De ondergetekende vertrouwt dat hij te dezen opzichte de hier aan het woord geweest zijnde leden, door het bovenstaande heeft gerustgesteld.

Scheepvaart op de binnenwateren. De ondergetekende kan niet instemmen met de opvatting van enige leden, dat er praktisch geen bestaansmogelijkheid meer zal zijn voor schepen, kleiner dan 100 ton, hoewel ook hij van oordeel is, dat er in deze groep een belangrijke overcapaciteit bestaat. Er is voor een deel van de bedoelde schepen nog steeds een vervoers-economische taak, welke vooreerst ook nog zal blijven bestaan. In de N.O.-provincies, waar een groot aantal vaartuigen is van 100 ton en kleiner, doet zich het verschijnsel voor, dat een deel der schippers dezer vaartuigen gedurende korte of langere tijd werkzaamheden aan de wal verricht en op deze wijze zich een nieuwe bestaansmogelijkheid verwerft. Aldus wordt naar de mening van de ondergetekende in zekere zin voor verscheidene schippers reeds de overgang naar een ander bedrijf voorbereid.

Het aantal vaartuigen van 100 ton en kleiner wordt voorts reeds enigermate beperkt, doordat van de vaartuigen, welke door oorlogsschade zijn getroffen, vooruitlopende op de regeling, welke in artikel 30 van het ontwerp van wet op de materiële oorlogsschaden wordt voorgesteld, slechts die worden gerepareerd, waarvan het herstel economisch verantwoord moet worden geacht.

Bovendien worden de schippers van kleine vaartuigen, welke door oorlogsgeweld verloren zijn gegaan en daarvoor van de Staat een schadevergoeding verkrijgen, zoveel mogelijk geholpen, indien zij een groter vaartuig willen aanschaffen. In afwijking van de algemene gedragslijn, dat de Rijksbijdrage moet worden besteed voor kapitaal-investering, waaronder verstaan wordt nieuwbouw en reparatie van oorlogsschade, wordt aan deze schippers in bijzondere gevallen toegestaan een vaartuig uit de vaart te kopen. Bovendien kunnen zij in aanmerking komen voor aanvullende credieten.

Met betrekking tot de door andere leden in overweging gegeven middelen tot bestrijding van de moeilijkheden der binnenschipperij moge het volgende worden opgemerkt.

Medewerking aan verbouwing tot woonschip zal zoveel mogelijk worden gegeven. Tot nu toe is geen daartoe strekkend verzoek ontvangen. Bij de benoeming van brug- en sluiswachters bij de Rijks-waterstaat wordt in het bijzonder gelet op de belangen van personeel van die dienst, van belanghebbenden en zoons van belanghebbenden bij de uitvoering van de Zuiderzeesteenwet, benevens van gedemobiliseerden van de Koninklijke Nederlandse Marine, de Irene Brigade en de uit Indië teruggekeerde militairen. Doordat het aantal vacatures in vermelde functies steeds zeer beperkt is, kan slechts een zeer gering aantal van de gegadigden van bedoelde groepen aan de begeerde betrekking worden geholpen. Het benoemen tot brug- en sluiswachter van binnenschippers, die als zodanig buiten emplooi zijn geraakt, zou alleen mogelijk zijn door hun voorrang te verlenen boven gegadigden uit bovenbedoelde groepen, waartegen echter ernstige bezwaren bestaan.

Een recente publicatie van de Nederlandse Spoorwegen, als zou het spoorwegvervoer, voor zover het door stoomtractie wordt gedreven, het duurst zijn, is dezerzijds niet bekend. Waarschijnlijk wordt hier bedoeld op een in de pers verschenen bericht, waarin wordt aangetoond, dat naar verhouding de prijs van de steenkolen meer gestegen is dan die van de andere brandstoffen. Uit deze relatieve prijsverhoging van een der kostenonderdelen is dan echter ten onrechte afgeleid, dat de absolute kostprijs van de spoorwegen ten opzichte van de andere vervoerstakken, met name het vervoer te water, in ongunstige zin zou uitvallen.

De besprekingen tussen de rederijen en de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale vinden geregeld voortgang. Naar de mening van ondergetekende kan de gegronde hoop worden gekoesterd, dat binnen afzienbare tijd overeenstemming zal worden verkregen.

Havens. Een hervatting van de afvaart van de schepen der Maatschappij „Zeeland" van Vlissingen uit zal dit voorjaar nog niet te verwachten zijn. Verschillende voorbereidende werkzaamheden moeten daartoe worden gedaan, waarvan er één is het mijnenvrij maken van een kortere vaarweg dan thans beschikbaar zou zijn, en welke moet kunnen worden gevolgd, wil een behoorlijke aansluiting aan de dienstregeling der Nederlandse Spoorwegen worden verkregen. De Marine Mijnenveegdienst is, in verband met de uitgebreide taak, welke reeds op deze dienst drukt, niet in staat, de bedoelde vaarweg binnen korte tijd van mijnengevaar vrij te maken. Een andere remmende factor is het langzame tempo van beschikbaar komen van voldoende woonruimte in Vlissingen.

Over de wenselijkheid van een terugkeer naar Vlissingen wordt -- begrijpelijk bij een vraagstuk met zoveel verschillende kanten -- niet gelijk gedacht en met name de maatschappij zelf en ook de Nederlandse Spoorwegen zouden de voorkeur geven aan behoud van de tegenwoordige toestand. Van enige verminderde medewerking, nu de beslissing in andere zin is genomen, kan niet worden gesproken.

Naar aanleiding van de opmerking over de haven van Terneuzen merkt de ondergetekende op, dat inderdaad de scheepvaart op deze haven in 1947 vergeleken met 1946 belangrijk is gestegen, doch nog geenszins het vooroorlogse peil heeft bereikt. De outillage van deze haven zal worden verbeterd door het weder opstellen van in de oorlog weggevoerde en in onderdelen weder teruggekomen kranen. Zoals in de Memorie van Toelichting is medegedeeld zijn de onder artikel 219 uitgetrokken gelden voor het kanaal van Terneuzen mede bestemd voor uitbreiding van haven- en kraansporen te Terneuzen en herstelling van de los- en laadsteigers aldaar. Het gereedkomen van particuliere loodsen zal dit voorjaar de bruikbare opslagruimte vergroten. Overigens is opslagruimte langs de Zevenaarhaven nog in ruime mate aanwezig.

Burgerlijke luchtvaart. De opmerking van verscheidene leden, die een duidelijk omschreven plan met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart misten, verstaat de ondergetekende in die zin, dat zij in de eerste plaats slaat op de aanleg en de inrichting van burgerlijke luchtvaartterreinen in Nederland. Het is nodig, dat de aanleg van luchtvaartterreinen gelijke tred houdt met de ontwikkeling van de luchtvaart in algemene zin; er moeten steeds zodanige voorzieningen getroffen worden, dat Nederland bij deze ontwikkeling niet ten achter blijft. En dat geldt niet slechts met betrekking tot de luchtvaartterreinen.

De toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart, zowel internationaal als binnen eigen grenzen, zowel openbare als particuliere, laat zich moeilijk voorspellen. In vergelijking met het voor-oorlogse ontwikkelingstempo heeft zich gedurende en na de oorlog een belangrijke versnelling geopenbaard. In hoeverre deze onstuimige groei zal blijven doorgaan, op welk niveau en op welk tijdstip het verzadigingspunt zal zijn bereikt, hangt af van tal van technische, economische en ook politieke factoren, welke op dit ogenblik nog niet ten volle kunnen worden overzien.

Het is niet eenvoudig, in de ruimtelijke ontwikkeling van het land voldoende rekening te houden met optimale ontwikkelingsmogelijkheden van openbare en particuliere luchtvaart, zonder — zoals reeds in het Voorlopig Verslag zelf gebeurt — de ernstige vraag op te roepen, of niet te veel cultuur- en andere grond wordt in beslag genomen of gereserveerd voor de luchtvaart, zonder dat deze onmiddellijk dienst doet. In dit opzicht moet een poging worden gedaan, het juiste midden te treffen, waarbij samenwerking is en wordt gezocht met de instanties, die zich met de bestemming van onze bodem bezighouden.

Bij de behandeling van de wet tot het bevorderen van het onderhouden van luchtdiensten door de K.L.M. is reeds naar voren gebracht, dat de Regering er naar streeft, de belangrijkste wereldcentra door de K.L.M. te doen beveligen en dat daarmee, behalve verkeerstechnisch-economische, ook andere belangen gediend zijn. Indien de ontwikkeling van de burgerlijke luchtvaart zich in redelijke mate, ondanks moeilijkheden, die thans nog onvermijdelijk zijn, kan voortzetten, mag stellig een rendement van het luchtverkeer onder Nederlandse vlag verwacht worden.

Het zal overbodig zijn, op te merken, dat als gevolg van de zich nog steeds wisselende verhoudingen zowel in het binnenland als in het buitenland bij de uitvoering van de plannen met betrekking tot het onderhouden van luchtdiensten een grote mate van souplesse en slagvaardigheid gevraagd wordt en een voortdurend improviseren nodig is. Tevens brengt het dynamische karakter van het luchtverkeer mede, dat de opgestelde plannen telkenmale gewijzigd moeten worden. Hoezeer men zich hierdoor eigenlijk slechts tot de grote lijnen kan bepalen, dit neemt niet weg, dat thans een uitvoerige studie wordt gemaakt van de richtlijnen, welke gedurende de komende 5 jaren zullen moeten worden gevolgd.

Een ernstig onderzoek naar de wijze waarop vruchtdragende besprekingen tussen de K.L.M. en de Scheepvaartmaatschappijen kunnen worden ingeleid, kan daarbij niet worden ontbeerd. De ondergetekende doet zijn terzake gedane toezeggingen gestand, doch aan de besprekingen moet een goede grondslag worden gegeven en de bij een samenwerking tussen de luchtvaart en de scheepvaart betrokken problemen zijn van dien aard, dat voorlichting door een neutrale commissie door ondergetekende noodzakelijk werd geacht.

Over het algemeen aspect van onze luchtvaart zij nog het volgende opgemerkt.

Daar Nederland slechts een klein land is, met een beperkt arbeidspotentieel en met beperkte technische en financiële middelen, doch met een naar verhouding omvangrijk luchtverkeer (waarmede overigens in het buitenland terdege rekening wordt gehouden), is onze positie uitermate kwetsbaar, weshalve economische, technische en vooral ook internationaal-politieke factoren in beschouwing moeten worden genomen.

De ondergetekende deelt de zorg van sommige leden met betrekking tot de beperkingen, welke internationaal aan Nederlands lucht-

verkeer kunnen worden gesteld. Er wordt dan ook geen gelegenheid verzuimd, om te trachten, hetzij in de ICAO of bij andere internationale besprekingen, dergelijke beperkingen opgeheven te krijgen.

Naast deze problemen vraagt ook de opbouw van de Nederlandse Vliegtuigindustrie de volle aandacht, daar deze voor een luchtvaartland als Nederland onontbeerlijk is. Plannen tot het ontwikkelen van deze industrie tot een zelscheppende worden uitgewerkt door het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling. Een wetsontwerp is in voorbereiding om aan dat Instituut een wettelijke grondslag te geven en aldus continuïteit in het beleid te waarborgen.

Bij de aanleg van burgerlijke luchtvaartterreinen wordt zulk een gedragslijn gekozen, dat enerzijds de ontwikkeling van de luchtvaart niet wordt geremd, terwijl anderzijds — mede in verband met 's lands financiële en economische positie — geen luchthavens worden geprojecteerd op plaatsen waarvan thans nog niet met zekerheid vaststaat, dat aldaar de behoefte aan luchtverkeer zich blijvend zal ontwikkelen. Ook de aanleg der reeds gekozen luchthavens zal slechts in een zodanig tempo mogen worden uitgevoerd, dat zulks zowel uit financiële overwegingen als uit een oogpunt van materieelvoorziening verantwoord is.

De Regering heeft gemeend, dat naast één centrale luchthaven nabij Amsterdam een aantal kleinere, secundaire, luchthavens in Nederland nodig zijn, niet slechts om als aanvoerhavens te kunnen fungeren voor de centrale luchthaven, maar tevens om de ontwikkeling van eigen Europees luchtverkeer op korte afstand mogelijk te maken. Daarmede is bovendien het binnenlands luchtverkeer, dat een factor vormt in de eindopleiding van vliegtuigbestuurders, gediend. Bij de ontwikkeling der plannen voor de luchtvaartterreinen werd en wordt voortdurend voeling gehouden en overleg gepleegd tussen de Rijksluchtvaartdienst, het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, de militaire Departementen, de Provinciale Besturen, de Rijkswaterstaat, de Rijksdienst voor het Nationale Plan, de Stichting Bosbeheer en Landbouwgronden, Gemeenten, de K.L.M., en met overige instanties die hierbij, hetzij rechtstreeks, hetzij zijdelings zijn betrokken.

Bij de opzet van het luchthavenplan is het luchtvaartterrein bij Rotterdam zo geprojecteerd, dat — indien later zou blijken, dat vergroting noodzakelijk zou zijn — de mogelijkheid daartoe aanwezig is. Van twee „centrale” luchthavens is derhalve op dit tijdstip nog geen sprake. Gelet op de onzekerheid in de ontwikkeling van het luchtverkeer achtte de Regering het echter gewenst, dat de mogelijkheid tot ontwikkeling van een tweede grote luchthaven in Nederland wordt open gehouden.

Een beslissing inzake de uiteindelijke vorm van het luchtvaartterrein bij Schieveen is nog niet genomen. Dit hangt samen met het onderzoek naar de door Dr Plesman ingediende plannen inzake Burgerveen, waarbij volgens diens stelling, de aanleg van een terrein bij Rotterdam overbodig zou zijn. De plannen volgens welke het luchtvaartterrein Schieveen zou moeten worden aangelegd, zijn evenwel nagenoeg gereed, zodat, is eenmaal een beslissing genomen, spoedig met de aanleg kan worden begonnen.

De Regering heeft zich te dezen opzichte indertijd duidelijk uitgesproken, en in die uitspraak is tot heden geen verandering gekomen. Gezien echter de vele onzekere factoren, die een rol spelen bij het bepalen van de ontwikkeling van het luchtverkeer, zou de Regering niet verantwoord zijn, wanneer zij de ogen sloot voor argumenten en overwegingen, die tot andere conclusies leiden dan de hare, ook al moge zij daarbij op het standpunt staan, het eenmaal genomen besluit, dat op goede gronden berust, slechts dan te willen laten vallen, wanneer ten volle overtuigend kan worden aangetoond, dat zij met dit besluit op de verkeerde weg is. Dit betekent dus geenszins, dat elk nieuw plan maar als concurrerend met het Regeringsplan moet worden beschouwd.

Toen dan ook Dr Plesman de ondergetekende mededeelde, dat z.i. één centrale luchthaven nabij Burgerveen vele voordelen zou bieden boven het door de Regering ingenomen standpunt van een centrale luchthaven nabij Amsterdam en een luchthaven van een internationale klasse E (zo geprojecteerd, dat eventuele latere uitbreiding mogelijk zou zijn) nabij Rotterdam, is aan Dr Plesman toestemming gegeven zijn ideeën nogmaals uiteen te zetten.

De door Dr Plesman aangevoerde argumenten worden thans bestudeerd. Mocht blijken, binnen de grenzen, hierboven gesteld, dat wijziging in het door de Regering ingenomen standpunt nodig is, dan zal ondergetekende niet nalaten de Staten-Generaal hierover tijdig volledig in te lichten, opdat deze hun oordeel zullen kunnen uitspreken.

Alhoewel er vanzelfsprekend geen bezwaar is gemaakt, dat de K.L.M. haar eigen denkbeelden propageerde, heeft de ondergetekende wel bezwaren tegen volledige publicatie van een rapport hetwelk de Regering ter overweging is aangeboden, alvorens de studie daarvan is beëindigd.

Bij de door de Regering te volgen gedragslijn voor de luchtvaartterreinen, waarop zich het intercontinentale, het internationale en het binnenlands luchtverkeer zal kunnen ontwikkelen, sluit zich de voor het verkeer met luchttaxi's en particuliere vliegtuigen te volgen gedragslijn aan. Ook hier wordt de ontwikkeling van de behoefte op de voet gevolgd.

Het aanleggen van een aantal locale vliegvelden over het gehele land verspreid, zou thans geheel willekeurig moeten zijn en reeds is zoveel cultuurgrond voor de aanleg van vliegvelden, wegen, stadsuitbreiding e.d. aan de landbouw onttrokken, dat een zodanige willekeurige aanleg, niet gebaseerd op een noodzakelijke behoefte, niet verantwoord wordt geacht. De ondergetekende is ook hier diligent en overleg met de Rijksdienst voor het Nationale Plan heeft plaats. Door de Rijkscommissie voor Luchtvaartterreinen (ingesteld op 1 Juni 1945 bij gemeenschappelijke beschikking van de Ministers van Waterstaat en Wederopbouw, van Oorlog en van Marine), is indertijd reeds contact opgenomen met de Rijksdienst voor het Nationale Plan teneinde een inzicht te verkrijgen inzake de plaatsen waar zulk een behoefte zich naar alle waarschijnlijkheid zal doen gaan gevoelen en op welke wijze reservering der benodigde gronden zou zijn te bevorderen. Dit overleg zal worden voortgezet. Niet vergeten mag echter worden, dat deze z.g. kleine vliegvelden, met het oog op de veiligheid, toch een afmeting van ongeveer 700 × 700 meter dienen te hebben en dat een bewaking dezer terreinen voortdurend noodzakelijk is.

Dat bij doorwerking van een West-Europese tolunie het particuliere vliegwezen zich meer zal ontwikkelen dan thans, zou ondergetekende kunnen onderschrijven onder opmerking echter, dat ook thans het particuliere vliegwezen voorzoveel luchtvaartbemoeiingen betreft geen bijzondere belemmeringen in de weg worden gelegd.

Voor wat betreft de vraag inzake de in uitzicht gestelde regeling van de status der onderscheidene vliegvelden, kan worden medegedeeld, dat het gemeentebestuur van Eindhoven is verzocht het luchtvaartterrein bij Eindhoven vanaf 1 Februari jl. in voorlopige exploitatie te nemen. Deze exploitatie geschiedt voor rekening van de op te richten naamloze vennootschap tot aanleg, inrichting en beheer van genoemd luchtvaartterrein, evenals zulks reeds plaats vindt voor de luchtvaartterreinen Schiphol, Eelde en Zuid-Limburg. Dat het vliegveld „Welschap” hierbij in een enigszins ongunstige positie verkeerde, was daaraan te wijten, dat het ondanks alle pogingen niet gelukt was om vóór 1 Februari jl. het beheer van dat terrein van de R.A.F. over te nemen.

Na overleg met de Minister van Financiën is thans de vorm waarin de Staat en het Gewest in de exploitatie der luchtvaartterreinen deelnemen, gevonden. Deze zal binnenkort aan de betrokkenen worden bekend gemaakt. Voordien hadden met de toekomstige beheerders reeds vele besprekingen hierover plaats gehad, bij welke besprekingen ook de statuten der toekomstige N.V.'s waren ontworpen. Het is thans aan deze toekomstige beheerders om een oordeel hierover uit te spreken en de benodigde gegevens voor het oprichten der N.V.'s te verschaffen, opdat daartoe kan worden overgegaan.

Wat betreft het op de begroting uitgetrokken bedrag van f 100 000 voor het luchtvaartterrein Walcheren, kan worden medegedeeld, dat dit bedrag bedoeld is voor de eerste aankoop van gronden. Zou in de loop van het jaar blijken, dat de werkzaamheden in die mate zouden vorderen, dat ruimere middelen nodig zijn, dan kan daarvoor geput worden uit een beschikbare reserve van f 2 000 000.

Bij de beoordeling van de wederinschakeling van de provincie Zeeland in het luchtverkeer is te bedenken, dat dit vraagstuk mede samenhangt met de plannen inzake Schieveen, aangezien Zeeland voornamelijk op Rotterdam is georiënteerd en ook vóór de oorlog de luchtverbinding met Zeeland haar begin- en eindpunt had te Rotterdam.

De plannen voor verbetering van het luchtvaartterrein Eelde zijn reeds zover gevorderd, dat met de werkzaamheden voor egalisatie en drainering dit jaar kan worden begonnen.

Met betrekking tot de bezwaren van ettelijke leden tegen de dienstregeling van de verbindingen tussen de excentrisch gelegen luchthavens (o.a. Leeuwarden en Groningen) en Holland kan de ondergetekende verklaren, dat op 1 Maart een nieuwe dienstregeling is ingegaan waarbij de vliegtuigen des nachts op die luchthavens zullen overblijven waardoor vroege ochtenddiensten mogelijk zijn geworden. Getracht zal worden technische en andere moeilijkheden te overwinnen, opdat ook gedurende de volgende winter de dienst op deze wijze gehandhaafd zal kunnen worden.

Met het Ministerie van Oorlog is nog geen overeenstemming bereikt ten aanzien van de vraag of de luchtvaartterreinen Leeuwarden en Twenthe onder burgerlijk, dan wel onder militair beheer zullen komen. Inmiddels is vanwege het Ministerie van Oorlog opdracht

gegeven aan de Stichting tot het Beheren van Landbouwgronden tot vordering van de benodigde gronden over te gaan, zodat verwacht kan worden, dat de onzekerheid ten aanzien van teruggave en verkaveling thans spoedig zal zijn opgeheven. Van de Minister van Oorlog zal zeer zeker alle medewerking kunnen worden verwacht inzake het gebruik van militaire luchtvaartterreinen door burgerluchtvaartuigen, opdat het aantal luchtvaartterreinen niet onnodig hoeft te worden vergroot. Te dezer zake wordt gewezen op het gebruik door de K.L.M. van de nog onder militair beheer staande luchtvaartterreinen Leeuwarden en Twenthe.

In antwoord op de gestelde vraag inzake de opleiding tot verkeersvlieger kan worden medegedeeld, dat, evenals voor de oorlog, ook thans is voorzien in de mogelijkheid om van Rijkswege een renteloos voorschot ter gehele of gedeeltelijke tegemoetkoming in de opleidingskosten te verlenen aan jongelieden, die niet over de geldmiddelen beschikken om het verschuldigde schoolgeld zelf te betalen. Van deze mogelijkheid wordt op ruime schaal gebruik gemaakt.

Met betrekking tot de verhouding tussen de K.L.M. en de Nederlandse Spoorwegen kan worden medegedeeld, dat tussen beide maatschappijen een overeenkomst is gesloten met betrekking tot het vervoer van luchtreizigers, hun begeleiders, alsmede personeel van de K.L.M. op de trajecten Rotterdam-Schiphol en 's-Gravenhage—Schiphol v.v., welk vervoer wordt verzorgd door een nieuwe, intussen opgerichte, maatschappij genaamd „K.L.M. Autobusbedrijf N.V.”, waarin de K.L.M. en de Nederlandse Spoorwegen elk voor 50 % deelnemen. Tot nu toe heeft deze N.V. haar materieel voor het allergrootste gedeelte gehuurd van de N.S. Het personeel is van de K.L.M. afkomstig. Het bedrijf wordt uitgevoerd op basis van concessies welke na de oorlog werden verleend.

Het luchtverkeer heeft behoefte aan snel en frequent grondvervoer van en naar de luchthavens. De dienstregeling daarvan moet afgestemd zijn op de tijden van aankomst en vertrek van de vliegtuigen. Op bepaalde gedeelten van de dag bestaat meer behoefte aan vervoer in de richting van de luchthaven, op andere gedeelten in omgekeerde richting, hetgeen een wisselende bezetting van de autobussen ten gevolge heeft. Er wordt naar gestreefd om op het minst bezette traject te komen tot het gebruik van kleinere eenheden, doch deze waren tot nu toe niet beschikbaar.

Rijkswaterstaat. Het is de ondergetekende bekend, dat een aantal wegen van de provinciale en tertiaire wegenplannen en ook wegen, die niet op een plan voorkomen, in minder goede staat verkeren. Dit vindt zijn oorzaak in de noodgedwongen verwaarlozing van het onderhoud gedurende de oorlogsjaren, in de serie strenge winters van de laatste jaren en in de toeneming van het aantal zware vrachtauto's. Daarnaast zijn door directe oorlogsschade dan wel door intensief gebruik gedurende de operaties een aantal wegen in slechte toestand geraakt. In de laatste twee jaren is reeds veel van deze schade hersteld en zijn ook de onderhoudswerkzaamheden belangrijk geweest. Dat niet meer is geschied, vindt zijn oorzaak in het gebrek aan materiaal, gebrek aan arbeidskrachten en de zeer hoge kosten.

Wat de kosten voor het wegenonderhoud betreft, zij medegedeeld, dat de „Commissie-Oud” bij haar onderzoek naar de sanering van de provinciale en gemeentelijke financiën dit onderwerp ter hand heeft genomen. Dit vereist echter een tijdrovend onderzoek. Ook de financiële positie van de waterschappen, voor zover deze belast zijn met het onderhoud van wegen, welker belang buiten het waterschap zelf reikt, zal daarbij in ogenschouw worden genomen.

Aan de hand van het t.z.t. te ontvangen advies van de Commissie zal de ondergetekende, in overleg met zijn ambtgenoot van Binnenlandse Zaken, overwegen, welke maatregelen moeten worden getroffen.

Voor het geval voor het jaar 1949 gelden voor de bouw van een brug te Doesburg zullen kunnen worden uitgetrokken, ligt het in het voornemen ook met de bouw van deze brug in dat jaar te beginnen.

Ook de ondergetekende acht het noodzakelijk, dat zo spoedig mogelijk op de Geldersche IJssel met groter diepgang zal kunnen worden gevaren, ook bij lage rivierstanden. Aanvankelijk was gedacht dit te bereiken door kanalisatie. Het daartoe strekkende, kort voor de oorlog ingediende, wetsvoorstel is echter terug genomen. In de laatste jaren is men zich toch steeds meer bewust geworden van de grote belangen, welke zijn verbonden aan de bestrijding van de verzilting van de boezem- en polderwateren, terwijl anderzijds land- en tuinbouw steeds hogere eisen gaan stellen ten aanzien van de aanvoer van voldoende rein zoet water. Voor het bevredigen van de behoeften van Noord-Holland, Friesland, Groningen en een deel van Overijssel is men daarvoor aangewezen op het IJsselmeer, dat zijn zoet water in hoofdzaak van de Geldersche IJssel ontvangt. Daarnaast vormt het IJsselmeer een bron voor de drinkwatervoorziening. Het is daarom noodzakelijk dat langs de Geldersche IJssel in het bijzonder bij lage afvoer van de Boven-Rijn, belangrijk meer water wordt ge-

voerd dan thans het geval is. Een en ander moet zo geregeld worden dat daardoor dan tevens de beschikbare vaardiepte op de rivier tot de gewenste moet worden opgevoerd. Bij het IJsselkanalisatieplan werd wel grotere vaardiepte verkregen door de werking van enige stuwten, maar de hoeveelheid water, die bij lage afvoer van de Boven-Rijn langs de IJssel zou worden gevoerd, zou onvoldoende voor de gewenste aanvulling van het IJsselmeer zijn. Daarom is in onderzoek genomen het plan tot kanalisatie van de Neder Rijn, waarbij — met behoud van ten minste dezelfde vaardiepten als bij de IJsselkanalisatie zouden zijn bereikt — bij lage Boven Rijnafvoeren minder water langs de Neder Rijn zal afvloeien, zodat er meer water door de IJssel gaat. De vermindering van de waterafvoer langs de Neder Rijn en Lek heeft echter weer een ongunstige invloed op de ligging van de zoutgrens op de Rotterdamse Waterweg en de daarmee in gemeenschap staande wateren, waarvan o.m. belangrijke gebieden in Zuid-Holland en de daar gelegen waterleidingen de invloed zouden ondervinden, zodat ook weer uit dien hoofde voorzieningen moeten worden beraamd.

Uit het bovenstaande moge blijken hoe ingewikkeld het vraagstuk is en tevens duidelijk zijn geworden dat het niet verantwoord is om dergelijke ingrijpende plannen voor wijziging van ons rivierstelsel vast te stellen, alvorens alle consequenties van deze beslissing worden overzien. Daaraan kan nog worden toegevoegd, dat de behandeling van deze vraagstukken wordt geremd doordat de Rijkswaterstaat te kampen heeft met ernstig gebrek aan personeel in alle rangen, terwijl een groot deel van het voor de oorlog verzamelde waarnemingsmateriaal betreffende de bovenrivieren door oorlogshandelingen is verbrand.

Rekening houdende met de grote belangen, zowel van algemeen economische als van waterstaatstechnische aard, welke aan de oplossing van deze vraagstukken zijn verbonden, werkt de dienst echter met zo groot mogelijke voortvarendheid verder.

Omtrent de herbouw van de spoorbrug bij Rhenen is nog geen definitieve beslissing genomen. De vraag of het mogelijk is op de pijlers van de vernielde brug naast een eventuele nieuwe spoorbrug tevens een brug voor gewoon verkeer te bouwen is nog in onderzoek. Indien deze vraag bevestigend wordt beantwoord, is de ondergetekende bereid te overwegen, in hoeverre het Rijk kan bijdragen in het tot stand komen van de brug voor gewoon verkeer.

Ten aanzien van de verbetering van de Boven Linge, waarvoor een eerste post als subsidie is uitgetrokken, wordt gewacht op een verbeteringsplan. Dit plan moet door de belanghebbenden zelf worden opgemaakt. De moeilijkheid daarbij is dat Boven- en Beneden Linge nog niet in één waterschapsverband zijn verenigd. Uit de aard van de zaak moeten de verbeteringsplannen voor het bovendeel zodanig worden ontworpen, dat zij voor het benedenddeel geen moeilijkheden medebrengen. De betrokken diensten van de Rijks- en de Provinciale Waterstaat in Gelderland en Zuid-Holland verlenen bij het opmaken van die plannen reeds zeer intensieve bijstand en trachten de samenwerking tussen de besturen van beide delen, waaraan nogal eens iets heeft ontbroken, zoveel mogelijk te bevorderen.

Onder verwijzing naar hetgeen hieromtrent reeds hoger is medegedeeld, moge de ondergetekende opmerken, dat de wanverhouding, welke bestaat terzake van de uitkeringen uit het Verkeersfonds voor de provinciale en tertiaire wegen en de kosten voor wegverbetering, evenzo geldt voor de wegen van het Rijkswegenplan. Ook daar moeten noodzakelijke verbeteringen voorlopig achterwege blijven. Zoals reeds werd medegedeeld, vindt de verlangzaming van het tempo van verbetering en versterkt onderhoud niet alleen zijn oorzaak in beperkte financiële, maar ook in beperkte technische mogelijkheden.

Als gevolg van de hoger geraamde opbrengst van de Motorrijtuigenbelasting zijn de posten 256 en 257 van de begroting automatisch hoger dan in 1947 het geval was. De door enige leden naar voren gebrachte verhoging, welke door Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel van de gemeenten wordt gevraagd terzake van het onderhoud van door de provincie overgenomen wegen, staat buiten de directe bemoeienis van de ondergetekende. Inmiddels zal ook deze aangelegenheid hoogstwaarschijnlijk ter tafel komen bij het onderzoek, ingesteld door de „Commissie-Oud”, waarover hierboven reeds gesproken werd. Het voorstel van deze commissie, gedaan op blz. 20 van haar rapport betreffende de provinciale financiën, is inmiddels door de Regering overgenomen in een wetsvoorstel, dat bij de Staten-Generaal is ingediend.

Op de voorstellen, welke in Mei 1947 aan Gedeputeerde Staten van Zeeland werden gedaan betreffende de financiële hulp, welke aan het Waterschap het Vrije van Sluis zou kunnen worden geboden, waarop ook de vragen van het lid der Kamer, de heer Hommes, betrekking hadden, is tot heden geen antwoord ingekomen.

De ondergetekende is van oordeel, dat met betrekking tot het veer Anna Jacoba—Zijpe een verbetering zal worden bereikt door de in uitvoering zijnde wijziging van de aanlegplaatsen en het inleggen van een grotere boot. Om deze reden en omdat omschakeling

op koplading zeer hoge kosten zal medebrengen meent hij, dat daartoe voorschands nog niet moet worden besloten.

De aan de N.V. Rotterdamse Tramweg Maatschappij verleende concessie is voor onbepaalde tijd verleend, zowel voor de tramverbindingen als voor de veerdiensten Middelharnis—Hellevoetsluis, Zijpe—Numansdorp en Zijpe—Anna Jacoba.

Met de te dezer zake aan het woord zijnde leden is de ondergetekende van oordeel, dat de precaire toestand van 's lands financiën aanleiding is om thans nog niet over te gaan tot de bouw van een brug tussen Noord- en Zuid-Beveland. Deze aangelegenheid behoudt evenwel zijn aandacht. Wanneer de ondergetekende tegenover een korte vraag over een niet eenvoudig onderwerp een kort antwoord mag stellen, dan deelt hij mede, dat hem het z.g. drie eilandenplan economisch niet voldoende verantwoord lijkt.

De op blz. 31 van de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer bedoelde maatregelen tot het zoveel mogelijk voorkomen van opdooi, bestaan hoofdzakelijk in het verbeteren van de grondlagen onmiddellijk onder de verharding van een weg en het zorgdragen voor een betere ontwatering daarvan.

De voorbereiding van de inpoldering van enkele gebieden in Zeeland wordt met kracht voortgezet. Daartoe hebben o.m. reeds enige besprekingen plaats gehad met technische instanties in België, zowel met het oog op de invloed daarvan op de Westerschelde als met betrekking tot de afwatering van de Belgische landstreek, die op de Braakman moet lozen. De bodem in het gebied benoorden de Sloedam heeft niet een zodanige samenstelling dat inpoldering van dit gebied reeds verantwoord zou zijn. Ook elders in het land buiten Zeeland wordt landaanwinning nagestreefd. Het voor inpolderingen en landaanwinning onder artikel 309 uitgetrokken bedrag is niet onaanzienlijk.

Het ligt niet in de bedoeling om bij de thans voorgenomen inpoldering van een deel van het Sloe bezuiden de Sloedam, een nieuwe haven te maken. Het is toch te verwachten dat, mede door de maatregelen, welke worden getroffen om de aanslibbing in het nog resterende deel van het Zuider Sloe te bevorderen, de toegang naar een nieuwe haven spoedig onbruikbaar zou worden. De betrokken streek zal haar te verschepen producten in de toekomst kunnen afvoeren naar de bestaande haven te Borselen, die onmiddellijk in verbinding staat met een diepe geul in de Wester Schelde en dus te allen tijde toegankelijk zal blijven.

De uitgifte van de in te polderen gronden behoort niet tot de taak van de ondergetekende, doch wordt geleid door de Minister van Financiën, aan wie het door enige leden terzake gedaan verzoek, zal worden overgebracht.

De opening, van de verbinding Utrecht—Groningen in het net van autosnelwegen had alleen de bedoeling om tot uitdrukking te brengen, dat in de verdere toekomst de aanleg van deze verbinding wenselijk werd geacht. Bij de verbetering van de bestaande verbinding wordt met de in 1936 tot uiting gebrachte gedachte rekening gehouden. De ondergetekende kan niet toegeven, dat de bestaande verbinding voor het huidige verkeer geheel onvoldoende zou zijn. Integendeel meent hij dat deze verbinding, nadat zij in de komende jaren nog op enige plaatsen zal zijn verbeterd, redelijk voldoende zal zijn voor het niet zeer drukke verkeer en dat over het algemeen met een zeer behoorlijke gemiddelde snelheid kan worden gereden. Naarmate onderdelen van deze verbinding bepaald onvoldoende mochten blijken te worden, zal worden overwogen gedeelten van de gedachte autosnelweg te verwezenlijken.

Het ligt inderdaad in de bedoeling over te gaan tot de aanleg van enige vakken van een verbinding Limburg—Amsterdam. Zo is reeds begonnen met de aanleg van het wegvak Heerlen—Geleen en met overige voorbereidende werkzaamheden in de provincie Limburg. Het tempo van uitvoering zal voor een goed deel afhangen van de voorziening van materiaal, arbeidskrachten en beschikbare geldmiddelen. Overigens is in de verbinding van Limburg met Amsterdam verbetering van het wegvak Amsterdam—Utrecht, welke in uitvoering is en in 1948 zal worden voortgezet, wel het meest urgent.

De vraag of kan worden overgegaan tot hervatting van de werkzaamheden aan de tunnel bij Velsen zal, naar de ondergetekende hoopt, in eerste instantie worden beantwoord bij het overleg, dat met zijn ambtgenoot van Financiën moet worden gevoerd over de samenstelling van de begroting voor 1949. Hij acht het echter onwaarschijnlijk, dat reeds spoedig met de bouw van andere tunnels onder het Noordzeekanaal, hoe zeer op zich zelf ook gewenst, kan worden begonnen. De bezwaren voor het verkeer zijn daar tot nu toe minder groot en zullen nog verminderen, indien de thans te Velsen dienstdoende ponten naar andere waterovergangen kunnen worden overgeplaatst.

De spoorwegwerken te Leiden, waarvan de door de hier aan het woord zijnde leden bedoelde wegonderdoorgang een onderdeel vormt, zullen ter hand worden genomen, zodra dit mogelijk is binnen het kader van het totale investeringsprogramma voor het verkeer.

De mededeling, dat behalve de dagelijkse opgaven van de waterhoogten op Rijn en Maas vrijwel geen enkele mededeling door de radio werd verstrekt gedurende de jongste hoogwaterperiode, moet op een misverstand berusten. In het tijdvak van 30 December 1947 tot 18 Januari 1948 werden niet minder dan 16 extra berichten over de ontwikkeling van de waterstanden via de radio verspreid. Aan berichtgeving over de radio wordt de voorkeur gegeven, omdat verwacht moet worden, dat mededelingen in de dagbladen in de regel te laat ter kennis van de belanghebbenden komen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
H. VOS.

De Commissie van Rapporteurs heeft gemeend met de mededeling van dit antwoord aan de Kamer haar Eindverslag te kunnen sluiten.

Vastgesteld den 24sten Maart 1948.

ALGRA.
BIEWENGA.
VAN VELTHOVEN.
MOLENAAR.
KRAMER.

BIJLAGE VAN DE MEMORIE VAN ANTWOORD

FORMATIE AFDELINGEN DEPARTEMENT VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Afdeling I. Ministerie
Algemeen beheer

<i>Artikel 2</i>			
Secretaris-Generaal	1	f	12 000
Raadadviseurs	2		18 264
	3	f	30 264

Administratieve afdelingen

<i>Artikel 3</i>			
<i>Kabinet</i>			
Referendaris	1	f	6 420
Schrijver 1e klasse	1		2 221
Kamerbewaarder	1		2 880
Bode	1		2 322
	4	f	13 843

<i>Juridische Zaken</i>			
Administrateur	1	f	8 021
Hoofdcommiezen	2		9 141
Commies	1		3 760
	4	f	20 922

<i>Secretarie, Expeditie en Registratuur</i>			
Hoofdcommies	1	f	4 500
Commiezen	3		12 095
Adjunct-commiezen	3		8 803
Schrijver 1e klasse	1		2 781
Electro-techn. opzichter-conciërge	1		4 242
Verwarm.-stoker-vakman	1		2 347
Boden	6		13 932
	16	f	48 700

<i>Comptabiliteit</i>			
Administrateur	1	f	8 220
Referendaris	1		6 180
Hoofdcommiezen	4		21 700
Adjunct-accountant	1		5 280
Commiezen	18		73 698
Adjunct-commiezen	21		68 705
Schrijvers 1e klasse	4		9 600
Schrijvers 2e klasse	2		4 320
	52	f	197 703

Afdeling II. Verkeer- en Vervoerdiensten
Algemeen beheer

<i>Artikel 19</i>			
<i>Directoraat-Generaal van het Verkeer</i>			
Directeur-Generaal	1	f	12 000
Raadadviseur	1		7 465
Administrateurs	2		16 042
Rijkshoofdinspecteur	1		8 021
Referendarissen	5		33 537
Rijksinspecteur	1		6 909
Hoofdcommiezen	4		21 970
Commiezen	18		65 729
Adjunct-commiezen	8		22 835
Schrijvers 1e klasse	3		7 219
Schrijver 2e klasse	1		1 890
	45	f	203 617

Artikel 27

Directoraat van het Vervoer

Directeur	1	f	8 577
Referendarissen	2		12 930
Rijksinspecteur	1		5 354
Hoofdcommiezen	3		14 506
Rijkshoofdcontroleur	1		4 464
Commiezen	4		16 746
Adjunct-commiezen	7		20 377
Schrijvers 1e klasse	3		6 744
	22	f	89 698

Artikel 28

Hoofdinspecties van het Vervoer

Rijkshoofdinspecteurs	3	f	24 416
---------------------------------	---	---	--------

Artikel 31

Inspecties van het Vervoer

Rijkshoofdinspecteur	1	f	7 978
Rijksinspecteurs	11		68 737
Adjunct-Rijksinspecteurs	7		31 318
Rijkshoofdcontroleurs	14		63 300
Commiezen	54		211 579
Rijkscontroleurs 1e klasse	10		41 244
Rijkscontroleurs	63		213 198
Adjunct-commiezen	68		216 637
Schrijvers 1e klasse	54		134 278
Schrijver 2e klasse	1		1 632
Chauffeurs	3		7 120
Boden	2		4 592
	288	f	1 001 613

Artikel 34

Bevrachtingscommissariaten

Bevrachtingscommissarissen	13	f	65 776
Commiezen	15		61 477
Controleurs	13		48 420
Adjunct-commiezen	27		85 984
Schrijvers 1e klasse	3		7 197
Schrijvers 2e klasse	3		5 588
	74	f	274 442

Artikel 43

Generale Inspectie van het Verkeer

Inspecteur-Generaal van het Verkeer	1	f	8 106
Rijkshoofdinspecteurs van het Verkeer	4		30 973
Rijksinspecteurs van het Verkeer	6		36 003
Technisch-Hoofdambtenaren	5		26 770
Hoofdcommiezen	2		11 152
Technisch-Ambtenaren	26		109 193
Rijkshoofdcontroleur van het Verkeer	1		4 464
Commiezen	7		29 694
Technisch-controleur 1e klasse	1		4 020
Technisch-controleurs 2e klasse	6		19 812
Adjunct-commiezen	14		39 879
Schrijvers 1e klasse	4		9 836
Boden	2		3 919
	79	f	333 821

Artikel 49*Rijkshoofdinspectie van het Verkeer voor Overheidsdiensten*

Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer	1	f	8 021
Rijksinspecteur van het Verkeer	1		5 576
Hoofdcommies	1		4 576
Rijkshoofdcontroleur van het Verkeer	1		4 242
Commiezen	3		11 606
Rijkscontroleur van het Verkeer 1e klasse	1		4 140
Rijkscontroleur	1		3 687
Adjunct-commies	1		2 503
Schrijvers 1e klasse	3		6 804
	13	f	51 155

Afdeling III. Zeehaven- en Rijnvaartzaken**Algemeen beheer***Artikel 71*

Administrateurs	2	f	17 522
Referendaris	1		6 600
Hoofdcommiezen	2		9 865
Adjunct-commiezen	2		6 454
Schrijver 1e klasse	1		2 360
Schrijver 2e klasse	1		1 939
	9	f	44 740

Afdeling IV. Zeescheepvaart*Artikel 76**Directoraat-Generaal van Scheepvaart*

Directeur-Generaal	1	f	12 000
Administrateurs	2		16 044
Referendarissen	5		30 994
Hoofdcommiezen	6		26 990
Commiezen	8		29 851
Adjunct-commiezen	8		24 237
Schrijvers 1e klasse	10		21 976
Vakman	1		2 298
Boden	5		11 714
	46	f	176 104

*Artikel 99**Raad voor de Scheepvaart*

Secretaris	1	f	6 687
Voorzitter	1		4 500
Adm.-ambtenaar 1e klasse	1		3 023
Bode	1		2 331
	4	f	16 541

*Artikel 102**Hoofdinspectie voor de Scheepvaart*

Inspecteur-Generaal	1	f	9 132
Scheepsbouwkundig adviseur	1		8 022
Inspecteurs	2		14 268
Scheepsbouwkundig ingenieurs	2		12 710
Adjunct-inspecteurs	3		16 923
Experts	3		14 954
Adm.-hoofdambtenaren	2		9 161
Adm.-ambtenaar 1e klasse	1		3 707
Adm.-ambtenaren 2e klasse A	3		8 894
Adm.-ambtenaar 2e klasse B	1		3 012
Schrijvers 1e klasse	4		10 184
Concierge	1		2 549
Bode	1		2 233
	25	f	115 749

*Artikel 106**Scheepvaartinspecties*

Inspecteurs	3	f	22 064
Adjunct-inspecteurs	2		11 156
Experts	21		106 216
Schippers	2		5 172
Adm.-ambtenaren 2e klasse B	3		7 828
	31	f	152 436

*Artikel 110**Scheepsmetingsdienst*

Scheepsmeter-controleur	1	f	5 799
Scheepsmeters (hoofd van een district).	3		14 949
Scheepsmeters	13		54 158
Adjunct-scheepsmeters	5		13 482
Schrijver 1e klasse	1		2 045
	23	f	90 433

*Artikel 115**Commissie Stuurliedenexamens ter Koopvaardij*

Voorzitter	1	f	350
Secretaris	1		405
Concierge	1		2 204
	3	f	2 959

Commissie Machinistenexamens ter Koopvaardij

Voorzitter	1	f	350
Secretaris	1		225
Schrijver 2e klasse	1		2 305
	3	f	2 880

Commissie Schippers- en Stuurliedenexamens ter Visserij

Voorzitter	1	f	350
Secretaris	1		120
	2	f	470

Commissie Machinist- en Machinist-Stoker-examens ter Visserij

Voorzitter	1	f	350
Secretaris	1		120
	2	f	470

Afdeling V. Burgerlijke luchtvaart*Artikel 118**Algemeen beheer*

Directeur-Generaal	1	f	9 132
Directeur	1		8 578
Luchtvaartattaché's	2		14 400
Referendaris (met pers. titel van administrateur)	1		6 910
Referendaris	1		6 021
Hoofdcommiezen	5		22 885
Commiezen	4		13 998
Adjunct-commiezen	3		8 573
Chauffeur	1		2 544
	19	f	93 041

*Artikel 135**Technische Zaken*

Directeur	1	f	8 578
Hoofdinspecteurs	2		16 488
Hoofdingenieur	1		8 022
Inspecteurs	3		18 730
Ingenieurs	2		11 373
Adjunct-inspecteurs	2		9 152
Technische-ambtenaren	4		17 867
Hoofdcommiezen	2		9 154
Opzichters 1e klasse	2		8 374
Commies	1		3 474
Tekenaar	1		3 243
	21	f	114 455

*Artikel 144**Rijksluchtvaartschool*

Commies	1	f	3 474
-------------------	---	---	-------

Artikel 149

Luchtverkeersbeveiliging

Directeur	1	<i>f</i>	8 578
Hoofdinspecteur	1		8 244
Hoofdingenieur	1		7 245
Inspecteur	1		6 021
Ingenieurs	4		18 156
Adjunct-inspecteurs	2		9 372
Technische-hoofdambtenaren	2		10 266
Hoofdcommiezen	7		32 261
Commiezen	51		204 960
Technische-ambtenaren	5		18 102
Radiotechnici	6		19 653
Technische opzichters	2		6 717
Adjunct-commiezen	82		256 881
Chef monteurs	2		5 564
Tekenaar	1		2 782
Radiotelegrafisten	33		87 687
Monteurs 1e klasse	17		44 482
Schrijvers 1e klasse	6		14 832
Schrijvers 2e klasse	3		6 208
Boden	2		4 670
	229	<i>f</i>	772 681

Artikel 154

Nationaal Luchtvaartlaboratorium

Hoofdingenieurs	2	<i>f</i>	15 489
Ingenieurs	2		12 932
Technische-ambtenaren 1e klasse	4		17 416
Tekenaar-waarnemer	1		3 474
Adjunct-commies	1		3 474
Monteurs 1e klasse	3		8 040
Amanuenses	2		5 332
Adm. ambtenaar 2e klasse	1		2 552
Portier	1		2 232
	17	<i>f</i>	70 941

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Artikel 156

Algemeen beheer

Hoofddirecteur	1	<i>f</i>	8 124
Adjunct-directeur	1		5 366
Hoofdcommies	1		4 832
Commies	1		4 084
Chef-instrumentmaker	1		3 119
Adjunct-commies	1		3 344
Instrumentmakers 1e klasse	2		5 700
	8	<i>f</i>	34 569

Artikel 163

Weerdienst en Algemene Meteorologie

Directeur	1	<i>f</i>	7 711
Adjunct-directeuren	4		22 530
Wetenschappelijk medewerkers	2		8 930
Hoofdassistent 1e klasse	1		4 511
Hoofdassistenten 2e klasse	7		27 429
Assistenten 1e klasse	6		20 665
Assistent 2e klasse	1		3 243
	22	<i>f</i>	95 019

Artikel 166

Klimatologie

Directeur	1	<i>f</i>	7 711
Adjunct-directeur	1		6 433
Wetenschappelijk medewerkers	2		8 808
Hoofdassistent 1e klasse	1		4 511
Hoofdassistent 2e klasse	1		4 084
Assistenten 1e klasse	2		6 392
	8	<i>f</i>	37 939

Artikel 169

Oceanographie en Maritieme Meteorologie

Directeuren	3	<i>f</i>	23 755
Adjunct-directeuren	2		12 224
Hoofdassistent 1e klasse	1		4 511
Hoofdassistenten 2e klasse	2		8 168
	8	<i>f</i>	48 658

Artikel 172

Aardmagnetisme en Seismologie

Directeur	1	<i>f</i>	6 644
Wetenschappelijk medewerker	1		4 757
Assistent 1e klasse	1		3 124
	3	<i>f</i>	14 525

Afdeling VI. Rijkswaterstaat

Artikel 175

Directie van de Waterstaat

Directeur-Generaal	1	<i>f</i>	15 000
Hoofdingenieurs-Directeuren	3		26 370
Hoofdingenieurs	6		42 960
Ingenieurs	2		13 800
Technisch ambtenaar	1		4 750
Opzichter 1e klasse	1		3 780
Directeur	1		7 620
Raadadviseur	1		9 290
Administrateur	1		6 480
Referendarissen	2		13 200
Hoofdcommiezen	6		32 700
Commiezen	7		28 200
Adjunct-commiezen	6		20 300
Administratief ambtenaar 1e klasse	1		4 000
Schrijvers 1e klasse	2		5 100
	41	<i>f</i>	233 550

Artikel 189

Regionale buitendiensten

Hoofdingenieurs-Directeuren	11	<i>f</i>	99 112
Hoofdingenieurs	33		249 308
Ingenieurs	22		128 587
Waterbouwkundigen	8		47 920
Tech. hoofdambtenaren	48		258 400
Technisch ambtenaren	49		220 900
Opzichters 1e, 2e en 3e klasse	123		459 950
Overig technisch personeel	88		263 900
Directeur	1		9 150
Hoofdcommies	1		4 400
Administratief hoofdambtenaren	11		52 500
Administratief ambtenaren 1e klasse	40		153 900
Administratief ambtenaren 2e klasse	51		145 900
Schrijvers 1e klasse	44		104 450
Schrijvers 2e klasse	14		24 600
Overig administratief personeel	10		35 500
Personeel havens en waterwegen	687		1 228 000
Personeel vaartuigen, bokken, gemalen, elektrische bedrijven, e.d.	208		458 000
Kantonniers e.d.	469		845 000
Overig personeel	12		29 948
	1930	<i>f</i>	4 819 425

Artikel 193

Waterwegen

Hoofdingenieurs-Directeuren	2	<i>f</i>	17 800
Hoofdingenieurs	7		52 883
Ingenieurs	3		12 700
Waterbouwkundige	1		6 100
Technisch hoofdambtenaren	9		45 200
Technisch ambtenaren	8		33 200
Opzichters 1e, 2e en 3e kl.	14		46 980
Overig technisch personeel	1		3 800
Administratief hoofdambtenaren	2		9 600
Administratief ambtenaren 1e klasse	4		13 190
Administratief ambtenaren 2e klasse	12		32 185

Schrijvers 1e klasse	8	f	15 240
Overig administratief personeel	1		5 600
Personeel havens en vaarwegen	31		65 200
Personeel vaartuigen, bokken, gemalen, elektrische bedrijven e.d.	25		50 600
Kantonniers e.d.	16		27 580
Overig personeel	3		6 800
	147	f	444 658

Artikel 248

Landwegen en Veren

Hoofdingenieur-Directeur	1	f	9 300
Hoofdingenieurs	4		32 880
Ingenieurs	3		20 400
Technisch hoofdamttenaren	3		16 632
Technisch amttenaren	5		23 820
Opzichters 1e, 2e en 3e klasse	22		67 477
Directeur	1		8 220
Hoofdcommies	1		5 580
Administratief amttenaren 1e klasse	5		14 736
Administratief amttenaren 2e klasse	9		22 860
Schrijvers 1e klasse	3		7 068

Schrijver 2e klasse	1	f	2 100
Overig administratief personeel	3		2 736
Personeel havens en vaarwegen	9		11 584
Kantonniers e.d.	26		39 460
Overig personeel	15		31 548
	111	f	316 401

Artikel 277

Landaanwinning

Hoofdingenieur	1	f	8 220
Ingenieur	1		5 028
Opzichters 1e, 2e en 3e klasse	3		12 634
Overig technisch personeel	6		23 930
Directeur	1		8 832
Administratief hoofdamttenaar	1		4 560
Administratief amttenaren 1e klasse	2		7 272
Administratief amttenaren 2e klasse	4		10 836
Schrijvers 1e klasse	3		7 476
Kantonniers e.d.	2		4 152
Overig personeel	2		4 104
	26	f	97 044

Bijlage 8.

IX^{de} HOOFDSTUK B.

600 IX B 6

MEMORIE VAN ANTWOORD
(Ingezonden 23 December 1947.)

Algemene beschouwingen.

Het deed de ondergetekende genoeg kennis te nemen van de instemming, die door vele leden betuigd werd met het verenigen van de met elkaar verband houdende diensten van Verkeer en Waterstaat in één Departement.

Hij stelt zich evenals de leden, die deze instemming betuigden, op het standpunt, dat bij de ontwikkeling van het verkeersapparaat de centrale leiding van de Overheid niet kan worden gemist. Hij moge te dezen verwijzen naar de Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp tot regeling van het vervoer van goederen met vrachtauto's, dat onlangs is ingediend en waarin de algemene inzichten, die bij de Overheidsbemoeiing op verkeers- en vervoersgebied zijns inziens behoren te worden gevolgd, zijn uiteengezet.

Hierin en bij de verder in deze Memorie van Antwoord behandelde meer bijzondere punten van het verkeer mogen de vragen van algemene aard, hier in het Voorlopig Verslag aangevoerd, beantwoording vinden.

De uitgaven zijn, zoals verschillende leden opmerken, gezien de toestand van 's lands financiën inderdaad hoog.

Niet mag echter worden voorbijgezien, dat de kosten van uitvoering van werken zeer gestegen zijn. De begroting is overigens zo laag mogelijk gehouden; vele werken, welke voor uitvoering in aanmerking kwamen, zijn uitgesteld, ondanks hun urgentie en waarde in algemeen economisch opzicht. Kenmerkend hiervoor is, dat, hoezeer algemeen beaamd wordt, dat grote spaarzaamheid moet worden betracht, de stemmen, die opgaan uit en namens gewesten, die op voorzieningen wachten, met grote drang plegen te bepleiten, dat deze voorzieningen, van vitaal belang als ze zijn, niet mogen achterwege blijven. De Rijksbegroting is nu eenmaal een optelling van de kosten voor een groot aantal bijzondere voorzieningen, met zorg gekozen uit een veel groter aantal plannen en werken, die alle op zijn minst als noodzakelijk kunnen worden aangemerkt.

Aan de verhoging van de uitgaven voor de luchtvaart kon niet worden ontkomen, daar deze zich nog in de fase van ontwikkeling bevindt en uitbreiding noodzakelijk is om niet door het buitenland te worden verdrongen.

De indeling bij de verschillende artikelen betreffende personeelsuitgaven in hoger, middelbaar en lager personeel is geschied in verband met een ter zake door de Minister van Financiën gegeven voorschrift.

Het criterium voor de onderscheiding in deze categorieën is het volgende:

Tot het hoger personeel worden gerekend de ambtenaren, die een wedde genieten van f 475 per maand en hoger; tot het middelbaar personeel de ambtenaren met een wedde van f 305 tot en met f 474 per maand en tot het lager personeel de ambtenaren met een wedde van minder dan f 305 per maand.

Een staat vermeldende de aantallen Departementsambtenaren in vaste dienst naar rangen is als bijlage bijgevoegd.

Het aantal ambtenaren en arbeidscontractanten, dat momenteel bij zijn Ministerie werkzaam is bedraagt 7034 tegen 7121 per 1 September 1946, waarbij wordt opgemerkt, dat laatstgenoemd cijfer — voor een juiste vergelijking — is samengesteld naar de toestand alsof het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in zijn huidige vorm en samenstelling reeds op 1 September 1946 bestond. De zich in deze cijfers uitende strekking naar verlaging van het aantal ambtenaren zal geleidelijk meer tot haar recht kunnen komen, wanneer verschillende tijdelijke Overheidsbemoeiingen, gebaseerd op de crisis-economie van het ogenblik, kunnen worden opgeheven. De ondergetekende streeft hiernaar en pleegt deze bemoeiingen te toetsen ook aan de personeelskosten, die zij medebrengen.

AFDELING I.

Ministerie.

Artikel 2, onderdeel 113. Het hier bedoelde hoger personeel omvat twee raadadviseurs in algemene dienst, waarvan de ene functionaris sedert de aanvang van dit jaar werkzaam is als verkeersdeskundige in Nederlands Oost-Indië en wiens wedde als zodanig ten

laste van het Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen komt. Zijn dienstverband met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is formeel nog niet verbroken, zodat de personeelsuitgaven voor deze ambtenaar nog op deze begroting zijn uitgetrokken.

De andere functionaris is de Oud-waarnemend Secretaris-Generaal van het voormalig Departement van Waterstaat te Londen, aan wie thans de volgende taak is opgedragen:

1e. hij vervult verschillende incidentele opdrachten voor de ondergetekende, waardoor wordt voorkomen, dat voor onderscheidene werkzaamheden afzonderlijk personeel zou moeten worden aangetrokken;

2e. hij is vertegenwoordiger voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de vele interdepartementale organen, die zich op het gebied van investeringen, handelspolitiek, geldverkeer bewegen en draagt, als secretaris van een departementale Contactcommissie, zorg voor de gelijkgeschikeling van de arbeid op bovengenoemd terrein bij de onderscheidene Directoraten-Generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In deze functie voorkomt hij het verrichten van veel parallel werk, dat anders in elke sector afzonderlijk zou moeten worden verricht.

Artikel 3, onderdeel 21. De afdeling Voorlichting is belast met het onderhouden van het contact van het Departement met pers en radio, het geven van voorlichting aan binnen- en buitenlandse pers, o.a. door middel van persberichten, persconferenties en persexcursies. De bemoeiingen strekken zich verder uit tot het nemen van initiatieven op voorlichtingsgebied met betrekking tot het vervaardigen van films en fotomateriaal, het houden van tentoonstellingen, alsmede het uitgeven van publicaties in groter verband (brochures e.d.).

Aan voorlichtingsacties, niet rechtstreeks uitgaande van de Overheid, wordt, indien daartoe de wens te kennen gegeven wordt, medewerking verleend. Bedoeld worden hier bijvoorbeeld acties in verband met de bevordering van het veilig verkeer, het economisch gebruik van motorbrandstof, auto's en onderdelen, voorlichting naar binnen- en buitenland op het gebied van de luchtvaart, de scheepvaart en dergelijke.

Met dit werk hielden zich op dit Departement tot dusverre 2 personen bezig. Doordat de voorlichtingswerkzaamheden ten behoeve van de Rijkswaterstaat, voorheen ressorterende onder het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, onder dit Ministerie zijn gekomen, zullen van lieverlede enkele voorlichtingsambtenaren van deze dienst dienen te worden overgenomen. Op de begroting is rekening gehouden met een aantal van 3. Voorlopig zal de afdeling Voorlichting van het Ministerie van Wederopbouw zich nog belasten met de technische zijde van de waterstaatsvoorlichting, voor zover deze een wederopbouw karakter draagt, terwijl het voorlichtingsbeleid bij de afdeling Voorlichting van dit Ministerie berust.

Artikel 4, onderdeel 3. In de raming van dit onderdeel zijn mede begrepen de reis- en verblijfskosten, verschuldigd aan ambtenaren bij de buitenlandse dienst van de Directoraten-Generaal voor Zeehavens en Rijnvaartzaken en van Verkeer.

Deze dienst is, met uitzondering van de zaken voor de luchtvaart, belast met de behandeling van internationale vraagstukken van vervoers-economische aard en vergt als zodanig deelname aan terzake te houden internationale besprekingen, waarvoor vele en langdurige reizen naar het buitenland nodig zijn.

Hiermede is tevens de raming van het onderdeel verblijfskosten verklaard.

In verband hiermede wordt de totale raming van dit artikel niet te hoog geacht.

Artikel 12. De onderwerpelijke post dient onder meer om daaruit uitgaven te bestrijden wegens het toekennen van tegemoetkomingen in naar verhouding tot hun salarissen abnormaal hoge kosten wegens genees- en heelkundige behandeling van ambtenaren en arbeidscontractanten of van gezinsleden van deze en voorts wegens het toekennen van vergoedingen betreffende het verrichten van extra-werkzaamheden enz.

Over het eerste halfjaar 1947 werden voor deze doeleinden uitgaven gedaan tot een bedrag van rond f 11 500.

Aangezien dit artikel voor 1947 naar de mening van ondergetekende te laag was geraamd, werd voor 1948 een iets hoger bedrag uitgetrokken.

AFDELING II.

Verkeer- en vervoerdiensten.

Algemeen. In de Memorie van Antwoord in zake het IX^{de} Hoofdstuk B der Rijksbegrotingen voor de dienstjaren 1946 en 1947 heeft de ondergetekende op blz. 6 en 7 een uitvoerige uiteenzetting

gegeven over de organisatie van het na de bevrijding ingestelde Directoraat-Generaal van het Verkeer en de daaronder ressorterende diensten.

Daarin werd reeds bekend gesteld, dat de geschetste organisatie als een voorlopige moest worden gezien en dat het o.m. van de nog te treffen wettelijke regelingen op verkeers- en vervoersgebied zou afhangen, hoe deze zich verder zou ontwikkelen.

Deze wettelijke regelingen nu zijn gedeeltelijk reeds tot stand gekomen (intrekking 1e en 4e Uitvoeringsbesluit), gedeeltelijk bij de Staten-Generaal in behandeling (wetsontwerp 635 tot regeling van het vervoer van goederen met auto's) en overigens in een vergevorderd stadium van voorbereiding (wijziging Wet Autovervoer Personen en regeling van het vervoer van goederen te water, havenwet).

Zodra dit geheel van wettelijke regelingen en de daarbij eventueel te treffen uitvoeringsregelingen tot stand is gebracht en daarmee de plaats en taak van de Overheid daarin is bepaald, stelt de ondergetekende zich voor de organisatie van het Directoraat-Generaal van het Verkeer e.a. te herzien en een meer definitieve vorm te geven.

Daarbij zal ook zeer zeker aandacht worden geschonken aan de door sommige leden bepleite samenvoeging van het Directoraat van het Vervoer en de Generale Inspectie van het Verkeer met hun buitendiensten, voor welke samenvoeging inderdaad veel te zeggen valt.

De onveiligheid bij het verkeer over de weg is toe te schrijven aan verschillende oorzaken; deze zullen door middel niet alleen van politie-toezicht, doch vooral ook van opvoeding van de weggebruikers dienen te worden bestreden. Tussen vertegenwoordigers van de Departementen, die bij dit onderwerp zijn betrokken, van de politie, de verkeersbonden en het Verbond van Verenigingen voor Veilig Verkeer is overleg gaande om tot verbetering te geraken.

De minder goede toestand van vele auto's is mede een der oorzaken van ongevallen. De gevolgen van de oorlog laten zich in dit opzicht nog sterk gevoelen; het is daardoor in vele gevallen niet wel mogelijk, de normaal aan motorrijtuigen te stellen eisen ten volle te handhaven.

Door het invoeren van nieuwe motorrijtuigen en van onderdelen moet in dat opzicht geleidelijk een betere toestand verkregen worden; de beperktheid van de beschikbare deviezen en van de leveringsmogelijkheden der producerende landen zijn oorzaak, dat de verbetering niet zo snel gaat als de ondergetekende wel zou wensen.

Deze moeilijkheden maken, dat ook bij het toezicht, dat door de politie wordt uitgeoefend, noodgedwongen niet kan worden geëist, dat de voorschriften op materieel gebied volledig worden nageleefd. De ondergetekende zal de wens om nauwkeuriger toezicht op het Zondagsrijverbod voor personenauto's (behoudens ontheffing) nogmaals onder de aandacht van zijn ambtgenoten van Binnenlandse Zaken en Justitie brengen.

Het zal in het algemeen niet veel voorkomen, dat houders van rijbewijzen, die regelmatig rijden en dus ook regelmatig om de twee jaren hun rijbewijs laten verlengen, hun rijvaardigheid verliezen; slechts bij hen, die hoewel niet rijdende, toch verlenging aanvragen, kan dit het geval zijn. Het is moeilijk deze, vermoedelijk kleine, categorie op te sporen. Terwille daarvan bij elke verlenging een rijproef te eisen, zou, naar het oordeel van de ondergetekende, wel wat ver gaan.

Intussen heeft de Commissaris der Koningin (Minister) de bevoegdheid, alvorens tot verlenging over te gaan, het afleggen van een rijproef te eisen — het is de ondergetekende bekend, dat zulks ook wel geschiedt — terwijl bepaalde opsporingsambtenaren steeds het afleggen van een rijproef kunnen vorderen.

Artikel 23. Het op dit artikel aangevraagde bedrag kan als volgt worden gespecificeerd:

Commissie Vergunningen Personenvervoer.	
Personele uitgaven	f 24 000.
Algemene uitgaven	f 10 000.

Het overige op dit artikel aangevraagde bedrag ad f 6000 dient ter bestrijding van reis- en verblijfkosten van de Commissie Beheer Vaartuigen, de Adviescommissie ex artikel 9 van de Wet Autovervoer Personen, de Regionale Adviescommissies van de Rijksverkeersinspecties, de Adviescommissies der Bevrachtingscommissariaten, de Adviescommissie geregeld vervoer van goederen, de Adviescommissie voor Vervoersaangelegenheden, de Commissie eisen vakbekwaamheid goederenvervoer.

Artikel 25. Het Nederlands Verkeersinstituut is een instelling, die in de loop van dit jaar is opgericht; het stelt zich ten doel de bevordering van de wetenschappelijke studie van verkeers- en vervoersvraagstukken en het dienstbaar maken van deze studie aan de behoeften van de praktijk.

De behoefte aan een zodanig instituut is in wetenschappelijke en vervoerskringen reeds lang gevoeld, bij de oprichting is van die zijden algemeen steun ondervonden. Het komt de ondergetekende van groot nut voor, dat een dergelijk instituut is ontstaan, en hij is van oordeel, dat financiële steun van de zijde van de Overheid alleszins gemotiveerd is, aangezien bij de behandeling van de verkeers- en vervoersvraagstukken in de komende jaren ongetwijfeld profijt zal kunnen worden getrokken van de wetenschappelijke voorlichting van zulk een instituut, dat zich onafhankelijk kan stellen van de belangensfeer die de behandeling van vervoersproblemen pleegt te bemoeilijken.

Artikel 26. Ter overname van de werkzaamheden van de in September jl. opgeheven European Central Inland Transport Organization (E.C.I.T.O.) is als onderdeel van de Economic Commission for Europe (E.C.E.) in het leven geroepen het International Transport Committee (I.T.C.), hetwelk wordt bekostigd door de Verenigde Naties. In verband hiermede kan artikel 26 van de Begroting vervallen.

Scheepvaart op de binnenwateren. Het is de ondergetekende niet recht duidelijk, waarom het, zoals sommige leden beweren, mede van de mogelijkheden van onze binnenscheepvaart zou afhangen, of en zo ja, op welke wijze men weer tot de instelling in enigerlei vorm van een Verkeersfonds zou kunnen komen. De ratio van een dergelijk fonds was en is toch gelegen in de stelling, dat het verkeer als een eenheid moet worden beschouwd, waarvan de verschillende vervoersvormen de organen zijn.

Bij het streven naar een stelsel van op elkaar afgestemde tariefregelingen voor de verschillende vervoerstakken — een der desiderata van de vervoerscoördinatie — zullen ook de eigen wegstkosten uiteraard in beschouwing moeten worden genomen. Dat daarbij de binnenscheepvaart in een ongunstige positie ten opzichte van de andere takken van vervoer zou komen te verkeren, staat intussen voor de ondergetekende nog geenszins vast. Integendeel, het is zijn stellige overtuiging, dat in het toekomstige Nederlandse verkeersbeeld ook de binnenscheepvaart, mits deze zich door modernisering en organisatie aan de nieuwe verhoudingen weet aan te passen, een belangrijke functie zal blijven vervullen.

Wat nu de momentele toestand van de binnenscheepvaart betreft, die door vele leden als zorgelijk wordt betiteld, hetgeen niet alleen een gevolg van internationale factoren, doch ook van overbezetting wat betreft het aantal personen, zou zijn, merkt de ondergetekende op, dat de algemene situatie door tal van onzekere factoren nog weinig houvast biedt. Vast staat, dat door het verlies van ruim één miljoen ton scheepsruimte de capaciteit belangrijk (met ongeveer 20 %) verminderd is en het lijkt de ondergetekende daarom dubieus om nu reeds van een blijvende overcapaciteit te spreken. Ook belanghebbenden hebben zich in deze zin uitgesproken. In een onlangs door de Stichting Nederlandse Particuliere Binnenvaart uitgebracht rapport, komt deze Stichting, sprekende over de sanering van de vloot, n.l. tot de volgende conclusie: „Allereerst zij opgemerkt, dat mede door de geringere overcapaciteit de uitkomsten van het wilde binnenvaartbedrijf thans niet zo slecht zijn, dat een overhaaste beperking daardoor gewettigd zou zijn.”

De ondergetekende stemt met deze zinsnede in, daar ook hem niet gebleken is, dat de totale tonnage in het binnenlands verkeer dermate te groot zou zijn, dat onverwijlde sanering noodzakelijk moet worden geacht. Wel acht hij maatregelen ten aanzien van de kleinere tonnages noodzakelijk.

Het beeld van de verhouding tussen aanbod van en vraag naar scheepsruimte wordt in sterke mate beheerst door het seizoenkarakter van het ladingsaanbod. Dit geldt in het bijzonder voor de kleine schepen en nog wel voornamelijk voor die, welke zich uitsluitend bezighouden met de provinciale vaart.

Voor wat betreft de grotere schepen kan naar de mening van ondergetekende niet van een absolute overcapaciteit gesproken worden.

Deze schepen vinden zowel in het binnenland als in het internationale vervoer emplooi, zodat het aanbod van scheepsruimte in het binnenland sterk afhankelijk is van de vraag naar deze ruimte in het internationale vervoer. Voor het voldoen aan de vraag naar scheepsruimte in het internationale en nationale vervoer gezamenlijk blijkt de bestaande vloot thans niet te groot te zijn.

Voor de schepen beneden de 100 ton is de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van scheepsruimte minder gunstig. In welke mate dit ook in de toekomst het geval zal zijn, kan naar de mening van de ondergetekende voor het ogenblik nog niet volledig worden vastgesteld. Daarvoor is deze verhouding nog te weinig gestabiliseerd. Sommige leden wezen er reeds op, dat in verband met schaarste-economie en geringe voorraadvorming de snellere verkeersvormen thans algemeen de voorkeur hebben, een omstandigheid,

die mogelijk over enkele jaren veranderd zal zijn. De taakverdeling tussen de kleine schepen, de auto en de spoorweg kan zich dus nog niet op normale wijze ontwikkelen. De ondergetekende volgt het verloop van de verhouding tussen vraag naar en aanbod van scheepsruimte met grote aandacht. Een geheel andere vraag is, in hoeverre, ook door sanering, geleidelijk de binnenvloot in een toestand kan worden gebracht, die daaraan economisch het beste rendement kan verschaffen. Te dezer zake kan een wettelijke regeling van het watervervoer, die in voorbereiding is, tot het vinden van een oplossing bijdragen.

Het gevaar, dat afvloeiing van vervoer te water naar andere vervoersvormen zal plaats hebben, omdat lange wachttijden in de vrachtprijzen zouden zijn verdisconteerd, acht ondergetekende niet aanwezig, omdat in de vrachtprijzen geen onderbezetting is gecalculeerd.

Het ligt zeker niet in de bedoeling van de ondergetekende om in het kader der vervoerscoördinatie aan de binnenscheepvaart of een der andere vervoersvormen bepaalde vervoeren toe te wijzen. Voor verreweg de meeste transporten zijn de vervoermiddelen onderling vervangbaar; daarom zal slechts worden volstaan met het regelen van de capaciteit en van de tarieven en binnen deze grenzen aan elk der vervoerstakken gelegenheid worden gegeven zich naar aard en economisch karakter verder te ontplooiën. Aan de verlader zal de keuze blijven van het vervoermiddel. Bij het regelen der tarieven zullen de bijzondere arbeidsvoorwaarden van het personeel vanzelfsprekend een der factoren vormen.

Voor bijzondere maatregelen tot overbrenging van jongere schippers naar andere bedrijfstakken bestaat, naar de mening van de ondergetekende, gezien het bovenstaande vooralsnog geen aanleiding. Wel mogen de betrokkenen, juist in deze tijd van mogelijkheden tot verwerven van werk op ander terrein, zich zelf voor ogen stellen, dat het vervoerapparaat reeds overbezet is.

Ten aanzien van het varen op Zondag is de ondergetekende van mening, dat het niet urgent is te dezen met maatregelen te komen, strekkende tot een verbod of beperking van Overheidswege; reeds thans komt arbeid op Zondag in deze bedrijfstak slechts in beperkte mate voor.

Het is juist dat, zolang het vervoer per schip in de wilde binnenscheepvaart aan vaste tarieven gebonden is, de andere vervoerstakken in de mogelijkheid verkeren vervoer aan te trekken tegen lagere vrachtprijzen. De invoering van een „margetarief” voor de wilde vaart, waardoor het concurrentievermogen van de wilde vaart zou worden versterkt, heeft echter nog niet kunnen plaatsvinden, doordat ten aanzien van de maximumtarieven geen overeenstemming kon worden bereikt met de betrokken instanties; het ligt in de bedoeling van de ondergetekende deze aangelegenheid binnenkort opnieuw te entameren.

Dat de spoorwegen er op uit zouden zijn door hun tariefpolitiek vervoer aan de binnenvaart te onttrekken, is niet juist. Een dergelijke tariefpolitiek zou al bezwaarlijk te rijmen zijn met het grote wagengebrek, waarmede de N.S. nog bij voortdurende te kampen hebben. Het begrip „droge” en „natte” plaatsen is voorts enigermate verouderd, daar door de samenwerking van schip en auto ook „droge” plaatsen voor het watervervoer beter bereikbaar geworden zijn.

De voorvracht van de mijnen naar Born kan, op zichzelf beschouwd, niet hoog worden geacht, daar zij een belangrijke reductie op de normale spoorvrachttarieven inhoudt. Een zeer belangrijke factor bij de verdeling van het kolenvoer over schip en spoor is voorts gelegen in de omstandigheid, dat vele soorten kolen de overslag niet verdragen of daardoor in qualiteit achteruit gaan. Deze soorten worden daarom over de gehele afstand per spoor vervoerd.

Tegenover de opmerking met betrekking tot de kadegelden in het Noorden des lands en in Zeeland stelt de ondergetekende, dat voor een juiste vergelijking men naast deze door lokale instanties ingevoerde heffingen ook de overige heffingen op de scheepvaart en het wegverkeer in beschouwing moet nemen; de conclusie, dat de auto wordt bevoorrecht, omdat deze niet aan dergelijke lokale heffingen onderhevig is, kan de ondergetekende dan ook niet onderschrijven.

De vraag, of er bij de Regering niet al te veel het streven voorzit, het rederijwezen te steunen ten koste van de particuliere schippers, betreft de Rijnvaart en vindt beantwoording onder afdeling III.

Met betrekking tot de opmerking over de controleurs, zij aangevend, dat deze ambtenaren niet de Bevrachtingscommissariaten controleren, doch onder leiding van en op aanwijzing van de Bevrachtingscommissarissen belast zijn met het toezicht op de naleving door de vervoerders van de ter zake van het vervoer te water en de sleepvaart bestaande voorschriften, in het district van de Be-

vrachtingscommissaris, onder wie zij hiërarchiek ressorteren; het is derhalve volkomen normaal, dat zij hun rapporten bij de Bevrachtingscommissarissen indienen en dat deze niet rechtstreeks naar het Departement worden gezonden.

Artikel 22. De opmerking van verschillende leden, dat een der departementsambtenaren met het bedoelde secretariaat zou kunnen worden belast, heeft niet de instemming van de ondergetekende, daar het naar zijn mening gewenst is, dat deze functie niet door een departementsambtenaar, doch door een van de Overheid minder afhankelijk persoon vervuld wordt. Overigens is thans geen der departementsambtenaren voor deze functie beschikbaar.

Artikel 37, onderdeel 2. Op dit artikel is een bedrag uitgetrokken van f 10 000 voor aanschaffing van auto's en andere wegvervoermiddelen, daar blijkens de ervaring de controle op het vervoer te water alleen doeltreffend kan worden uitgevoerd, indien de controleurs, die hiermede zijn belast, zich ook snel kunnen verplaatsen over land. De thans daarvoor aanwezige motorrijtuigen en oude legermotorrijwielen eisen vernieuwing; het uitgetrokken bedrag zal uitsluitend daarvoor worden besteed.

Autovervoer personen. Met betrekking tot de wens van de leden, die gaarne in concreto over de algemene lijnen van het toekomstig beleid op het gebied van het autovervoer zouden willen worden ingelicht, moge de ondergetekende verwijzen, voor wat het vervoer per autobus betreft, naar hetgeen door hem onlangs in de Eerste Kamer der Staten-Generaal bij de behandeling van het wetsontwerp tot intrekking van het Vierde Uitvoeringsbesluit is medegedeeld. Volstaan moge worden met hier nogmaals naar voren te brengen, dat hij ernstig overweegt in zijn voorstellen tot wijziging van de Wet Autovervoer Personen op te nemen, dat de Minister aanwijzingen kan geven in zake de algemene richtlijnen, welke bij de vergunningverlening moeten worden in acht genomen.

Het op blz. 7 van het Voorlopig Verslag onder Spoor- en Tramwegen vermelde oordeel van zeer vele leden, „dat een goed spoorweg een primair belang voor ons land is en blijft”, dat „elke verkeerscoördinatie met dit belang ernstig rekening zal moeten houden” en dat „niet mag worden toegestaan, dat het voortbestaan der Spoorwegen aan andere verkeersbelangen wordt opgeofferd”, komt overeen met hetgeen voor de Commissie Vergunningen Personenvervoer tot nu toe leidraad is geweest bij haar streven om te voorkomen — en, waar zulks reeds plaats vond, tegen te gaan — dat vervoer, hetwelk door de spoorwegen op redelijke en economische wijze wordt bediend aan deze wordt onttrokken door autobusdiensten in gevallen, waarin de spoorweg voor de betrokken streek onmisbaar is en het behoud van voldoende wegvervoer ter plaatse overigens verzekerd kan worden geacht. Er is hier alleen sprake van bescherming der spoorwegen tegen een uit een oogpunt van vervoersbediening onnodige en daarom oneconomische concurrentie, niet van bevoorrechtiging. Niet kan worden toegegeven, dat de particuliere vervoerbedrijven hun bestaansmogelijkheid door de bedoelde bescherming der spoorwegen steeds kleiner zien worden; integendeel, tegenover een mogelijk te ver doordringen van spoorwegbelangen bij de uitoefening van autobusdiensten ondervinden die vervoerbedrijven de steun van de Commissie Vergunningen Personenvervoer; een twintigtal diensten heeft de N.V. Nederlandse Spoorwegen om die reden moeten afstaan aan niet met haar gelieerde autobusdienst-ondernemingen.

Na de bevrijding zijn door de N.V. Nederlandse Spoorwegen ten behoeve van haar zelve (voor vervangend en aanvullend spoorwegvervoer) en van de aan haar gelieerde ondernemingen, in totaal 150 complete autobussen en 1475 autobuschassis besteld. Hiervan waren op 1 December jl. 455 bussen in dienst gesteld. De financiering van deze bestelling, waarmede naar schatting een bedrag van rond f 40 000 000 gemoeid is, geschiedt uit de bij de N. S. hiervoor beschikbare fondsen, met dien verstande, dat de aanschaffing van in bovenstaand totaal begrepen 240 trekkers met hier te lande geconstrueerde opleggerbussen is gefinancierd uit door de Staat verstrekte voorschotten op de oorlogsschade-afrekening.

De particuliere bedrijven, die geen dochterondernemingen van de N.S. zijn, hebben sedert de bevrijding toegewezen gekregen 950 complete autobussen en 955 chassis, bestemd voor de opbouw van autobussen. Bovendien zijn onlangs 110 stuks complete bussen, deel uitmakende van bovenvermelde bestellingen der Nederlandse Spoorwegen, door de N.S. ter beschikking gesteld voor toewijzing aan de bovenbedoelde bedrijven.

Groepsvervoer en ongeregeld vervoer in de zin van de Wet Autovervoer Personen worden niet door de N.S. bewerkstelligd.

De wijzigingen van de Wet Autovervoer Personen, die in een ver gevorderd stadium van voorbereiding verkeren, behoeven, naar het

de ondergetekende voorkomt, haar beslag niet te hebben gekregen alvorens een aanvang wordt gemaakt met de behandeling van aanvragen, als bedoeld in artikel 12 Wet Autovervoer Personen.

De daarin omschreven procedure, alvorens de Commissie ingevolge lid 6 van artikel 12 een beschikking neemt, is zuiver een kwestie van onderzoek en van hoor en wederhoor, m.a.w. het verzamelen van gegevens, welke voor de beslissing van de Commissie nodig zijn.

Er kan dus zeker geen bezwaar tegen bestaan deze voorbereidende werkzaamheden, met inachtneming van de bepalingen der Wet Autovervoer Personen, reeds thans te doen plaats vinden.

De vraag of in de voorstellen tot wijziging van de wet een regeling inzake het verlenen van schadeloosstelling aan autobusondernemers noodzakelijk is, wordt nader onderzocht.

De reden, waarom in de Commissie ex. artikel 9 Wet Autovervoer Personen geen vertegenwoordiger van de Landelijke Bond van Autobusondernemers zitting heeft gekregen, is door de ondergetekende uitvoerig uiteengezet bij de mondelinge behandeling van het wetsontwerp tot intrekking van het vierde Uitvoeringsbesluit in de Eerste Kamer der Staten-Generaal. (*Handelingen* bladzijde 20.)

Kortheidshalve moge naar deze uiteenzetting worden verwezen.

De mening van de leden, die geen bezwaar hebben, dat de leden van de Staten-Generaal deel uitmaken van de Commissie Vergunningen Personenvervoer, wordt door de ondergetekende gedeeld.

De reden, waarom de Commissie Vergunningen Personenvervoer de uitoefening der diensten Zwolle—Ommen heeft toegewezen aan de N.V. „Salland” en niet aan de N.V. „Centro” is gelegen in het feit, dat, voordat de beschikking der Commissie van 19 November 1946 was uitgegeven, de vergunning voor de bedoelde diensten ten name van de N.V. „Lammers” Autodiensten stond, die evenals de N.V. „Salland” een dochteronderneming van de N.S. is. Tengevolge van een onderlinge overeenkomst tussen deze dochterondernemingen was reeds vóór November 1946 de N.V. „Salland” voor de uitoefening der diensten op het traject Zwolle—Ommen in de plaats van de N.V. „Lammers” Autodiensten gekomen.

De Commissie heeft dit bij haar vorenvermeld besluit bevestigd. De N.V. „Centro” is alleen een statutair bestaande maatschappij zonder bedrijf, waarvan de oprichting verscheidene jaren geleden verband hield met de toen verwachte opheffing van het reizigersvervoer per spoor in de Overijsselse Vechtstreek. De vervoerhoudingen aldaar zijn inmiddels o.m. als gevolg van de olie-winning in Z.O.-Drenthe, dermate gewijzigd, dat aan opheffing van het reizigersvervoer per spoor op het baanvak Zwolle—Coevorden—Emmen thans niet meer gedacht wordt.

De N.V. Verenigd Industrieel Personenvervoer, V.I.P., thans gewijzigd in V.I.P.R.E. is een zuivere exploitatie maatschappij. Deze verkrijgt het voor het arbeidersvervoer naar en van Eindhoven e.o. benodigde materieel door dit in de na te noemen volgorde te huren van:

1. de betrokken streekvervoermaatschappijen (lijndienstondernemers),
2. de toerwagenbedrijven,
3. de betrokken industriële ondernemingen.

Deze volgorde is in de statuten van de V.I.P.R.E. vastgelegd. Het is dus niet juist, zoals verondersteld werd, dat de toerwagenondernemers voor het vervoer slechts in aanmerking komen, voor zover de V.I.P.R.E. het betrokken vervoer niet verwerken kan.

Dat de toerwagenbedrijven niet op de eerste plaats gesteld zijn, acht de ondergetekende volkomen redelijk, aangezien toch de streekvervoermaatschappijen voor het bewerkstelligen van het onderhavige geregelde vervoer, dat ten dele samenvalt met hun lijndiensten, met het oog op een zo economisch mogelijke verzorging van dit vervoer eerder in aanmerking komen dan de toerwagen-bedrijven. Het arbeiderstransport geschiedt thans in gecoördineerd verband, waaraan behalve door de 3 lijndienstondernemers wordt deelgenomen door 16 toerwagenondernemers. Deze laatste ondernemers kunnen hun belangen in de V.I.P.R.E. naar voren brengen door de hun statutair toegekende Commissarisplaats.

De oprichting van de genoemde N.V. en eventueel van overeenkomstige organisaties in andere delen des lands, acht de ondergetekende door de daaruit sprekende geest van samenwerking, een gelukkig verschijnsel; zowel het belang van de industrie als dat van de vervoerders wordt daarmee gediend: waar mogelijk zal dit streven dan ook worden bevorderd.

Bij de goedkeuring van de dienstregeling van autobusdiensten wordt er door de Rijksinspecteur van het Verkeer op toegezien, dat zoveel mogelijk aansluiting wordt gegeven aan de diensten der N.S. De door de N.V. „Vitesse” te Eindhoven geëxploiteerde autobusdienst Grave-Eindhoven voorziet thans nog door gebrek aan

voldoende materieel uitsluitend in de behoefte van het lokale vervoer, waarmede het overgrote deel der reizigers is gebaat.

Het ligt in het voornemen van de „Vitesse” met de komende zomerdienstregeling de gevraagde aansluitingen, zo mogelijk, te geven.

Wat de autobusdiensten op Zondag betreft, moge worden volstaan met te verwijzen naar hetgeen door de ondergetekende bij de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel tot intrekking van het Vierde Uitvoeringsbesluit in de beide Kamers der Staten-Generaal is medegedeeld.

Goederenvervoer langs de weg. Nu het ontwerp van wet tot regeling van het vervoer van goederen met vrachtauto's (635) inmiddels de Kamer heeft bereikt, meent de ondergetekende verschillende opmerkingen in het Voorlopig Verslag van meer algemene strekking — waaronder ook die, welke de verhouding van de N.S. en de A.T.O. tot het wegvervoer raken — thans onbesproken te kunnen laten. Deze onderwerpen toch zullen ongetwijfeld ook bij de behandeling van dat wetsontwerp ter sprake worden gebracht en de discussie daarover in het totale verband der voorgestelde regeling zal naar zijn oordeel vruchtbaarder kunnen zijn, dan thans.

Hij moge zich daarom voor wat de beantwoording der gestelde vragen en opmerkingen betreft tot het ondervolgende bepalen.

Aan het verzoek om voor de spoorwegen een naar personen- en goederenvervoer gescheiden verlies- en winstrekening over te leggen kan, zelfs naar schatting, niet worden voldaan, daar vele kosten voor beide vervoerssoorten gezamenlijk worden gemaakt en het praktisch gesproken ondoenlijk is voor de verdeling van deze gezamenlijke kosten objectieve maatstaven te vinden. Evenmin kunnen gedifferentieerde cijfers over de A.T.O. worden verstrekt. De historische groei van dit concern heeft tot een dusdanige ingewikkelde structuur geleid, dat de ondergetekende het nodig heeft geoordeeld met de N.S.-directie in overleg te treden over een reorganisatie daarvan. Over de hoofdpunten dezer reorganisatie is reeds overeenstemming bereikt; de verdere afwikkeling daarvan is echter zeer tijdrovend en moet bovendien op de totstandkoming van de nieuwe wettelijke regeling voor het goederenvervoer met vrachtauto's wachten.

Het feit, dat de A.T.O. lagere tarieven voor bepaalde vervoeren berekent dan de particuliere vervoerders, behoeft nog niet te wijzen op dumping-tarieven, daar een grote onderneming met een goed geoutilleerd acquisitie-apparaat nu eenmaal in bepaalde gevallen een lagere kostprijs per eenheid van vervoer kan berekenen dan een kleinere, welke niet over zo'n apparaat beschikt. Overigens kan zeker niet gezegd worden, dat de tarieven van de A.T.O. als norm lager zijn dan die van de particuliere vervoerders.

Voor de plaats, welke de A.T.O. naar de mening van ondergetekende bij de vervoerscoördinatie behoort in te nemen, moge worden verwezen naar de Memorie van Antwoord op de Rijksbegroting 1946—1947 (Gedrukte stukken, Zitting 1946—1947, no: 2, 300; IX B 2 E, 300 E, stuk 8, bladzijde 2.).

Dat de A.T.O.-garages zich zouden toeleggen op het verrichten van reparaties aan auto's van particulieren, tekent de werkelijkheid niet juist. Sinds haar oprichting in 1927 wordt slechts in gevallen, waarin op haar een beroep wordt gedaan, door de A.T.O. assistentie aan derden niet geweigerd. Er lijken geen voldoende redenen aan te voeren om in deze 20-jarige praktijk, verandering aan te brengen.

Het verheugt de ondergetekende, dat vele leden instemmen met de ordening van het internationale wegvervoer door middel van de N.I.W.O. Nochtans vermoedt hij een misverstand waar gesproken wordt over een reorganisatie in de leiding van dit lichaam. Weliswaar ligt een reorganisatie in het voornemen, doch de ondergetekende acht het niet raadzaam daarmee vooruit te lopen op de nieuwe ordening van het wegvervoer en de bedrijfsorganisatie daarvan, waarmede immers de samenstelling van de leiding der N.I.W.O. ten nauwste verband houdt.

De bijzondere moeilijkheden, welke het internationale goederenvervoer langs de weg met zich brengt, maken eenheid van behandeling bij het stellen van regelingen van algemene aard tot een gebiedende eis en hiervoor is onder de bestaande verhoudingen de N.I.W.O. het aangewezen lichaam. Aan de uitgevaardigde voorschriften op dit gebied wordt gestreng de hand gehouden, zowel ten aanzien van het beroeps- als van het eigen vervoer.

Nu door andere leden het artikel in „Beroepsvervoer” van 23 Augustus 1947 ter sprake is gebracht, geeft de ondergetekende hieromtrent gaarne enige opheldering. In hoeverre de Vakgroep Goederenvervoer langs de weg ten aanzien van de Belgische machtigingen succes zou hebben geboekt, indien de N.I.W.O. niet ware opgetreden, kan uiteraard slechts worden gegist. De ondergetekende meent dan ook te kunnen volstaan met mede te delen, dat de situatie thans zodanig is, dat met de verleende machtigingen het noodzake-

lijke vervoer kan plaats hebben en dat de Belgische autoriteiten bereid zijn uitbreiding in overweging te nemen, wanneer van Nederlandse zijde met cijfers kan worden aangetoond, dat de ter beschikking staande capaciteit onvoldoende is. Nog zij vermeld, dat bij de bespreking te Brussel met het Belgische Ministerie van Verkeerswezen in December 1946 de Vakgroep Goederenvervoer langs de weg vertegenwoordigd was in de persoon van de algemene secretaris, die bij die bespreking in geen enkel opzicht te kennen heeft gegeven een afwijkend standpunt in te nemen.

De chauffeurs, die op de internationale vrachtautodiensten rijden, vallen, zodra zij zich buiten Nederlands grondgebied bevinden, niet meer binnen het bereik van het Rijtijdenbesluit. In vele gevallen wordt ook thans op de lange trajecten nog met twee chauffeurs gereden.

Voor zover dit niet het geval is, heeft de ondergetekende de N.I.W.O. doen verzoeken aan de ontheffingen (van het algemene verbod tot grensoverschrijding) de voorwaarde te verbinden, dat op lange trajecten met twee chauffeurs zal worden gereden.

In het Rijtijdenbesluit is de werkweek op 55 uur gesteld; dat hier een hoger maximum is toegelaten, vindt zijn verklaring daarin, dat de arbeid, die bij het besturen van motorrijtuigen wordt verricht, minder voortdurend is, dan de arbeid in de industrie. De Organisaties der werknemers hebben zich kort geleden tot de ondergetekende en zijn ambtgenoot van Sociale Zaken gewend om het maximum per week op 48 uur te stellen. Dit verzoek wordt thans bestudeerd.

De ondergetekende is bereid in overleg met zijn zoëven reeds genoemde ambtgenoot nader te overwegen, of ook voor conductrices en ander bedienend personeel op autobussen een bijzondere regeling voor de werktijden behoort te worden getroffen.

Sleepvaartcommissariaten. Met betrekking tot hetgeen wordt opgemerkt over de aangekondigde opheffing der sleepvaartcommissariaten, deelt de ondergetekende mede, dat niet slechts overwegingen van bezuiniging hem tot dit voornemen hebben geleid, doch dat mede de omstandigheid, dat de motieven, welke indertijd oorzaak waren voor de invoering dezer regeling, thans niet meer gelden, hem daartoe aanleiding heeft gegeven.

In de Memorie van Toelichting van het eerlang terzake in te dienen wetsontwerp zal dit nader worden uiteengezet. Over de voorgenomen opheffing is met belanghebbenden overleg gepleegd.

Inspecties van het Verkeer. De gang van zaken bij de Inspecties van het Verkeer bij de toewijzing van auto's is bij de behandeling van de Wet tot intrekking le Uitvoeringsbesluit besproken; de ondergetekende moge daarnaar thans verwijzen. Ten aanzien van de wijziging van de structuur van de bedrijfsgroep Wegvervoer zijn door de ondergetekende besprekingen gevoerd met de daarvoor in aanmerking komende organisaties. Binnen korte tijd kan de vorming van een nieuw bestuur van de bedrijfsgroep verwacht worden, dat voornamelijk tot taak zal hebben de voorgestelde plannen betreffende de reorganisatie van deze bedrijfsgroep te bestuderen en ter zake de nodige voorstellen te doen. Het is de bedoeling het genoemde bestuur samen te stellen, mede op voordracht van de daarvoor in aanmerking komende vrije organisaties van werkgevers en werknemers.

Daardoor zullen in de leiding van deze bedrijfsgroep de verschillende schakeringen van de bedrijfstak beter vertegenwoordigd zijn, dan nu het geval is.

Het ligt bovendien in het voornemen, nadat deze wijziging tot stand is gekomen, de samenstelling van de adviescommissies, die de Rijksinspecteurs van het Verkeer bij het beoordelen van de aanvragen adviseren, opnieuw te bezien.

Volledigheidshalve zij nog vermeld, dat deze reorganisatie na overleg en in volledige overeenstemming met de Minister van Economische Zaken tot stand wordt gebracht.

Ten aanzien van de vraag naar de toewijzing van auto's aan artsen kan worden medegedeeld, dat op 31 October 1947 3070 nieuwe auto's waren toebedeeld, dit is ca. 60 % van het aantal bij deze groep in gebruik zijnde wagens. Op het einde van dit jaar zal het aantal nieuwe artsen-auto's 3345 bedragen, terwijl in het raam van de gehele autodistributie de verdere voorziening zo goed mogelijk voortgang vindt.

Naar aanleiding van de vraag van verscheidene leden om te worden ingelicht of en in hoeverre een zuiniger gebruik van dienstauto's bij Overheidsdiensten en instellingen plaats vindt, vergeleken bij vorige jaren, wordt medegedeeld, dat op:

1 Januari 1946 bij de civiele Rijks-Overheidsdiensten en instellingen circa 7780 personenauto's in gebruik waren.

1 Januari 1947 dit aantal 4622 was, waarvan 2698 eigendom van het Rijk, 911 eigendom van ambtenaren en 1013 huurauto's.

1 December 1947 nog 3566 personenauto's in gebruik waren, waarvan 2361 eigendom van het Rijk, 961 eigendom van ambtenaren en 244 huurauto's.

De personenauto's, welke op 1 December 1947 bij de civiele Rijks-Overheidsdiensten en instellingen in gebruik waren, waren als volgt over de Ministeries verdeeld:

Ministerie	Rijks-eigend.	Eigendom ambten.	Gehuurd	Totaal
Hoge Colleges van Staat . . .	6	8	—	14
Min. van Algemene Zaken . . .	14	3	—	17
Min. van Binnenlandse Zaken . . .	72	24	20	116
Min. van Buitenlandse Zaken . . .	3	22	1	26
Min. van Economische Zaken . . .	120	80	14	214
Staatsmijnen	60	38	—	98
Min. van Financiën	219	59	18	296
Min. van Justitie	124	53	4	181
Dir. Gen. Bijz. Rechtspleging	208	44	21	273
Rijkspolitie	227	4	—	231
Min. van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening	272	252	103	627
Min. van Marine (Cv. dst.)	6	27	—	33
Min. van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen	49	40	1	90
Min. van Oorlog (Afw.M.G.)	36	—	1	37
Min. van Overzeese Gebiedsdelen	33	2	—	35
Min. van Wederopbouw en Volkshuisvesting	294	76	15	385
P.T.T. en R.A.C.	395	15	2	412
Min. van Verkeer	59	66	3	128
Rijkswaterstaat	80	42	21	143
Min. van Sociale Zaken	84	106	20	210
Totaal	2 361	961	244	3 566

Van de 2361 auto's welke Rijkseigendom zijn en van de 244 huurauto's zijn er in 1947 circa 25 % in gebruik bij één persoon.

Het is niet mogelijk ten aanzien hiervan voor 1948 betrouwbare gegevens te verstrekken.

Er wordt intussen ononderbroken naar gestreefd het aantal auto's bij de Rijks-Overheidsdiensten in gebruik nog verder te verminderen. De taak van de Rijksinspecteur van het Verkeer omvat niet alleen het verstrekken van rijvergunningen en de toewijzing van auto's.

De eigenlijke taak van deze bij Koninklijk besluit van 12 Juni 1936 ingestelde ambtelijke instantie is toezicht op het verkeer en handhaving en uitvoering van de voorschriften, vervat in de Wet Autovervoer Personen, het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 en gedeeltelijk het Rijtijdenbesluit. In de bezettingstijd zijn deze werkzaamheden nog uitgebreid als gevolg van de — ook nadien voorlopig gehandhaafde — 1e, 2e en 3e Uitvoeringsbesluiten betreffende het wegvervoer; naar bekend is, zijn of worden deze besluiten door nieuwe wettelijke regelingen vervangen.

Bij de ordening en coördinatie van het vervoer is voor de Rijksverkeersinspecties een zeer belangrijke taak weggelegd; van opheffing kan dus geen sprake zijn.

De tijdelijk aan de Rijksinspecteur van het Verkeer opgedragen taak, verband houdende met de schaarste aan materieel, is zoals vanzelf spreekt, een aflopende. Zolang de schaarste aan motorrijtuigen echter nog zo groot is als thans het geval is, kan het geen aanbeveling verdienen, de distributie daarvan op te heffen of aan een andere instantie over te dragen.

De import van onderdelen heeft steeds de volle aandacht. Hierbij dient echter rekening ermee te worden gehouden, dat het niet uitsluitend een aangelegenheid is van het beschikbaar stellen van middelen, doch dat ook de leveringsmogelijkheden en de levertijd een belangrijke rol spelen. Tot voor kort was voor auto-onderdelen een levertijd van 9 tot 12 maanden normaal.

In het ontwerp-verkeers-investeringsplan voor 1948 voor het motorwegverkeer is voor onderdelen bijna 25 % van het in totaal voor motorvoertuigen geraamde bedrag uitgetrokken.

Wat de bestelauto's betreft zal volgens raming het aantal daarvan per 1 Januari 1948 ca. 18 500 stuks belopen tegen ca. 19 500 stuks

vóór de oorlog. De achterstand bedraagt derhalve ca. 1000 stuks. Mede gelet op de grote ouderdom van dit wagenpark is voorlopig voor de eerstvolgende 5 jaren voor vervanging en uitbreiding een import van ca. 15 000 bestelauto's geprojecteerd, waarvan 3000 geraamd zijn voor het jaar 1948; of dit project zal kunnen worden verwezenlijkt is afhankelijk van het deviezenbedrag, dat daarvoor beschikbaar zal kunnen worden gesteld. Dat aan de import van bestelauto's prioriteit zou moeten worden gegeven boven die van personenauto's, kan niet worden toegegeven; deze laatste zijn voor het economisch leven zeker niet minder dringend nodig dan de eerste.

In verband met de noodzakelijke beperking van het benzineverbruik is het niet mogelijk, het rijverbod op Zondag op te heffen.

Het door de K.N.A.C. terzake uitgebrachte rapport is de ondergetekende niet bekend; wel het in „De Auto” van 17 Mei 1947, nr. 16, voorkomende artikel betreffende het Zondagsrijverbod. De ondergetekende acht het niet juist, nu het dringend nodig is, het benzineverbruik te beperken, het verbod tot rijden op Zondag op te heffen; de daardoor verkregen besparing is daartoe te belangrijk.

Artikel 31. In de Memorie van Toelichting werd medegedeeld, dat op 1 April 1947 van het personeel der Inspecties van het Verkeer 100 ambtenaren in militaire dienst waren, wier salarissen in de begroting voor 1948 niet zijn opgenomen. Hieruit mag niet, zoals door verschillende leden wordt gedaan, de gevolgtrekking worden gemaakt, dat het met 100 ambtenaren minder ook wel gaat. Immers deze ambtenaren zijn, althans ten dele, tijdelijk door anderen vervangen. De mededeling in de Memorie van Toelichting had alleen ten doel, erop te wijzen, dat indien, zoals voorheen gebruikelijk was, ook de bezoldigingen van de ambtenaren in militaire dienst in de begroting waren opgenomen, het artikel hoger zou moeten worden geraamd.

Er wordt in het algemeen zoveel mogelijk naar inkrimping van personeel gestreefd. In verband hiermede zal vooral bij terugkeer van ambtenaren uit militaire dienst afvloeiing moeten plaats hebben. Intussen zal ook bij afvloeiing nog met zekere personeelsuitgaven rekening moeten worden gehouden als gevolg van de in acht te nemen termijn van opzegging.

Aan enige functionarissen der Rijksverkeersinspectie, op arbeids-overeenkomst werkzaam, is in verband met hun taak en mede op grond van hetgeen bij hun indiensttreding was overeengekomen, over 1947 een toelage verleend. Op de begroting voor dat jaar was voor dit doel een bedrag van f 1500 uitgetrokken. Teneinde de mogelijkheid te openen, deze toelagen ook in 1948 te continueren, is voor het nieuwe begrotingsjaar eenzelfde bedrag uitgetrokken.

Artikel 32. Bij de beoordeling van dit artikel moet in aanmerking worden genomen, dat daaruit niet alleen de kosten van dienstreizen in strikte zin moeten worden bestreden, doch ook die, welke een gevolg zijn van het feit, dat vele ambtenaren tengevolge van de woningnood nog geen woning in hun standplaats hebben kunnen vinden. Deze omstandigheid brengt mede, dat aan de betrokken ambtenaren een tegemoetkoming in reis- of pensiekosten moet worden verleend. Gepoogd wordt langs de weg van woningruil een besparing op deze kosten te bereiken. Overigens heeft de bezuiniging op de reiskosten in het algemeen de aandacht van de ondergetekende.

Artikel 43. De hergroepering, waarop in de Memorie van Toelichting wordt gedoeld, is het feit, dat verschillende ambtenaren, behorende tot de technische dienst van de Generale Inspectie van het Verkeer, wier bezoldigingen tot dusver ten onrechte ten laste van de personele uitgaven der Rijksverkeersinspecties werden gebracht, voor 1948 zijn ondergebracht bij de dienst, waarvoor zij metterdaad werkzaam zijn. Afgezien van deze hergroepering zijn de werkzaamheden van de Generale Inspectie van het Verkeer met betrekking tot de keuring van autobussen en huurauto's, als gevolg van de uitbreiding van dit materieel, aanmerkelijk toegenomen. Mede in verband met deze omstandigheid moest het artikel worden verhoogd. Intussen staat tegenover deze verhoging een verhoogde opbrengst der keuringsgelden.

Artikel 44, onderdeel 3. De verhoging der reiskosten is slechts voor een klein deel een gevolg van de bij artikel 43 toegelichte hergroepering. In hoofdzaak moet deze verhoging worden toegeschreven aan de ook reeds bij dat artikel gereleveerde uitbreiding der werkzaamheden, welke uiteraard naast de personele ook de materiële uitgaven beïnvloedt. Intussen is en blijft ook bij dit onderdeel het streven gericht op een zo groot mogelijke zuinigheid, in het bijzonder wat de reiskosten betreft.

Artikel 49. Inderdaad is de raming van 1947 te laag gebleken. De werkzaamheden van de Rijkshoofdinspectie van het Verkeer voor

Overheidsdiensten hebben zich in dit jaar belangrijk uitgebreid, terwijl voor 1948 geen inkrimping in uitzicht kan worden gesteld. Het is dan ook niet mogelijk in het volgend jaar zo te bezuinigen, dat men met het voor 1947 toegestane bedrag zou uitkomen. Overigens zij opgemerkt, dat deze inspectie belast is met het toezicht op de uitrusting met het gebruik van dienstauto's bij alle civiele Rijksverkeersdiensten en -instellingen en daarbij — gelijk uit de hiervoor vermelde cijfers kan blijken — reeds belangrijke bezuinigingen heeft bereikt. Mede in verband hiermede acht de ondergetekende het voor 1948 aangevraagde bedrag ten volle verantwoord.

Spoor- en Tramwegen. De ondergetekende deelt het standpunt van zeer vele leden, dat een goed spoorwegnet een primair belang voor ons land is, hetgeen evenwel niet mag insluiten, dat andere verkeersbelangen daaraan ondergeschikt worden gemaakt. Dit laatste is ook geenszins het geval; uit hetgeen daaromtrent hiervoor reeds is gezegd onder het hoofd „Autovervoer personen” blijkt afdoende, dat van enigerlei „bevoordeling” der spoorwegen op het gebied van het personenvervoer zeker niet mag worden gesproken. Hetzelfde geldt ten aanzien van het goederenvervoer; overigens is ondergetekende van mening, zoals hiervoor onder het hoofd „Goederenvervoer langs de weg” reeds werd bekend gesteld, dat de behandeling van het wetsontwerp 635 zich er beter toe eigent om over dit punt nader van gedachten te wisselen.

Na de bevrijding in Mei 1945 was er een totaal ontreederd spoorwegbedrijf. Allereerst heeft men op alleszins lofwaardige wijze getracht door het voorlopig herstellen van bruggen, stations en weg en werken, door het oplappen van het overgebleven rollend materieel en door inschakeling van wegverkeersmiddelen te komen tot een bedrijf, dat vervoer over het gehele net met zeer bescheiden middelen mogelijk maakte. Dit voorlopig herstel is thans nagenoeg voltooid. Vervolgens is tot het niet minder dringend *definitieve* herstel en de reconstructie overgegaan. Voor deze fase wordt aan een periode van tien jaar gedacht. Van een *hersteld* spoorwegbedrijf in de eigenlijke zin des woords is dus thans in ons land nog geen sprake; de toestand waarin het N.S.-bedrijf op materieel gebied momenteel verkeert, baart inteedeel én aan de Directie én aan ondergetekende nog ernstige zorgen.

Voor de tweede fase zijn grote hoeveelheden materiaal en deviezen nodig, zoals trouwens evenzeer het geval is voor de wederopbouw van de andere vervoerstakken. De ontwikkeling der vervoerstakken vindt dan ook in eerste instantie haar begrenzing in de mate, waarin investeringen toelaatbaar zijn. De toewijzingen voor deze investeringen worden slechts verstrekt, nadat — uiteraard ook met inachtneming van de urgentie — zorgvuldig is afgewogen, dat deze niet leiden tot een — zij ook slechts tijdelijke — bevoordeling van de ene tak van het vervoer boven een andere tak en vanzelfsprekend — in het totale investeringskader — evenmin van het Verkeer boven de handel-, industrie- en landbouwsectoren.

Het spreekt van zelf, dat bij het opzetten der plannen voor de toekomst ook zoveel mogelijk profijt wordt getrokken van de ontwikkeling van de techniek. Het ligt dan ook in de bedoeling bij de wederopbouw van het spoorwegapparaat alle hoofdlijnen van het net met elektrische tractie uit te rusten en de nevenlijnen met diesel-elektrische tractie. Mocht onverhoopt het inderdaad met de uiterste soberheid voorlopig geprojecteerde investeringsprogramma niet volgens de opzet kunnen worden verwezenlijkt, dan zal ongetwijfeld niet alleen stoomtractie langer moeten worden toegepast dan eigenlijk verantwoord is, doch dan moet ook worden gevreesd, dat het spoorwegbedrijf over enkele jaren zelfs niet meer in dezelfde beperkte mate als thans aan zijn publieke functie zal kunnen voldoen.

In de eigen werkplaatsen der spoorwegen worden uitsluitend reparaties uitgevoerd. Nieuwbouw vindt geheel bij particuliere bedrijven plaats. In verband met de beperkte capaciteit der eigen werkplaatsen worden ook zoveel mogelijk de particuliere bedrijven bij het herstel ingeschakeld. De algemene moeilijkheden met betrekking tot personeel en materieelvoorziening stellen ook hier grenzen. De ondergetekende staan overigens ook geen middelen ten dienste om, gesteld al, dat men daartoe zou willen overgaan, met zekere dwang en dan uiteraard ten koste van andere mogelijk evenzeer urgente werkzaamheden, deze moeilijkheden uit de weg te ruimen.

De moeilijkheden en belemmeringen, die het vervoer van goederen per spoor in verkeer tussen de Nederlandse zeehavens en Oostenrijk, Hongarije en andere landen in de weg staan, zijn het gevolg van het algemeen in Europa heersende gebrek aan spoorwegmaterieel. Dit gebrek is in de achter ons liggende maanden nog bijzonder nijpend geworden door de lage waterstanden, die de rivieren en kanalen minder bevaarbaar of zelfs onbevaarbaar maakten en het werd bovendien nog verscherpt door de overal aan de orde zijnde seizoenvervoeren.

Voor de Nederlandse spoorwegen is de wagensituatie wel bijzonder ongunstig, omdat het veel te kleine wagenpark, dat na de oorlog was overgebleven, als gevolg van de onvoldoende productie-capaciteit en materieelvoorziening der wagon- en locomotiefabrieken nog geen noemenswaardige uitbreiding heeft ondergaan. Beschikte men in 1938 over 28 400 wagens, thans beschikken de N.S. over slechts 15 540 bruikbare wagens.

In het streven, naast de verzorging van het vervoer in het binnenland, zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de behoeften van het Nederlandse export- en transitvervoer zijn de N.S. aanvankelijk zover gegaan, dat soms meer dan 30 % van hun totale beschikbare aantal gesloten goederenwagens (waarin het vervoer naar het buitenland zich thans in hoofdzaak afspeelt) in het buitenland vertoefde. Hierdoor werd het wagentekort in het binnenland zodanig verscherpt, dat ernstige bezwaren optraden voor bedrijven, die bijvoorbeeld voor de voedselvoorziening van ons land van grote betekenis zijn.

Het stellen van N.S.-wagens naar het buitenland, waaronder ook Zwitserland, hebben zij daarom noodgedwongen moeten beperken. Daarenboven is het zenden van Nederlands goederenmaterieel naar Tsjecho-Slowakije, Oostenrijk en Hongarije onder de bestaande verhoudingen nog een zeer riskante zaak, omdat omtrent de terugkeer uit die landen geen zekerheid bestaat, zolang deze niet weder tot de voor-oorlogse internationale regeling omtrent het wederzijds gebruik van goederenwagens in het internationaal verkeer zijn toetredend. Naar deze landen kunnen daarom thans geen Nederlandse wagens worden gezonden.

Het verkeer naar Tsjecho-Slowakije en Oostenrijk moet dientengevolge worden afgewikkeld in wagens, behorende tot de z.g. West Europese Wagenpool, welke door de geallieerde autoriteiten wordt beheerd en welke wagens beladen — of soms ook wel ledig — naar Nederland worden gezonden. Tot voor korte tijd is het gelukt het verkeer met Tsjecho-Slowakije met deze wagens op voldoende wijze gaande te houden. Eerst onlangs is stagnatie ontstaan, mede als gevolg van het feit, dat voor belangrijke Nederlandse exportvervoeren van landbouwproducten en fruit naar Tsjecho-Slowakije een groot aantal extra-wagens nodig was. Ten aanzien van Oostenrijk konden geen wagens uit de West-Europese pool gesteld worden, omdat tussen dit land en de beheerders van deze Wagenpool herhaaldelijk moeilijkheden optraden, die storend werkten. Het verkeer met Hongarije ondervindt het bezwaar, dat dit land niet is aangesloten bij de West Europese Wagenpool, doch tot het gebied van de Oost-Europese pool behoort, waarmede de wagenuitwisseling nog niet afdoende is geregeld.

Verbetering in deze, voor ons export- en havenverkeer zeer ongunstig werkende omstandigheden, kan slechts worden verwacht van een belangrijke verruiming van het aantal spoorwagens, niet alleen in Nederland, maar in geheel Europa, waarmede dan gepaard zou moeten gaan de terugkeer van het vóór de oorlog bestaande vertrouwen, waarop de internationale wagenuitwisseling was gebaseerd.

Zoals reeds opgemerkt, worden de N.S. in hun streven naar volledig herstel vaak geremd door het gebrek aan materialen. Dientengevolge moet dikwijls genoegen worden genomen met gedeeltelijke herstellingen, moeten zitplaatsen onbekleed blijven en kunnen aanvankelijk aangebrachte primitieve zitbanken in derde klasse rijtuigen nog niet vervangen worden door een betere uitvoering.

De verlichting brandt thans in praktisch alle rijtuigen, welke daarvoor zijn ingericht. Een uitzondering daarop vormt een deel van de nog dienstdoende Duitse rijtuigen, welke door gebrek aan onderdelen, tengevolge van hun afwijkingen van het Nederlandse systeem, niet kunnen worden hersteld.

De opmerking, dat de N.S. het oudste materieel op de lijn Dordrecht—Vlissingen zouden gebruiken, moet als onjuist worden afgevoerd. Goede en slechte rijtuigen worden gelijkmatig over alle lijnen van het net verdeeld. Het is regel over het gehele land, dat zich in een trein gemiddeld één onverlicht rijtuig bevindt.

Het ligt inderdaad in de bedoeling, dat de automatische waarschuwingsinstallaties op ruimer schaal worden toegepast. Voorlopig komen 11 nieuwe installaties in uitvoering.

Wat de opening van de lijn Schaesberg—Kerkrade—Simpelveld voor reizigersvervoer betreft, kan medegedeeld worden, dat de Directie der Nederlandse Spoorwegen, zodra de materieelpositie zulks toelaat, bij wijze van proef zal overgaan tot het inrichten van deze lijn voor reizigersvervoer.

De door verscheidene leden geuite wens, dat de Staat een zodanige zeggenschap in het spoorwegaanbeleid en -beheer zou krijgen, dat de spoorwegen hun huidige particuliere karakter zouden verliezen en rechtstreeks onder controle van de Volksvertegenwoordiging zouden komen te staan, is niet die van de ondergetekende. Hij schaaft zich aan de zijde van die leden, die de tegenwoordige, als het ware historisch gegroeide beheersvorm van de spoorwegen een zeer goede achten.

De mening, dat het spoorwegbedrijf zeer grote winsten zou hebben gemaakt, waarbij een bedrag van f 84 miljoen wordt genoemd, moet op een misverstand berusten. Waarschijnlijk hebben de hier aan het woord zijnde leden het exploitatie-saldo over 1946 voor ogen; de winst over dat jaar was echter, door de zeer hoge afschrijvingen, welke nodig zijn, veel geringer. Overigens worden de arbeidsvoorwaarden bij het spoorwegbedrijf niet door de uitkomsten van het bedrijf bepaald, maar zij worden na terzake gepleegd overleg met het College van Rijksbemiddelaars, door de ondergetekende goedgekeurd.

Naar de grootte en de vergoeding van de oorlogsschade met inbegrip van de vordering wegens vervoer ten behoeve van de Duitse Weermacht is nog een onderzoek en overleg — mede van de zijde van het Ministerie van Financiën — gaande. Zodra dit is afgesloten, zullen de Staten-Generaal terzake worden ingelicht.

Met betrekking tot de financiële positie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen moge worden verwezen naar de jaarverslagen, welke aan de Kamer zijn toegezonden.

De mening, dat de vernieuwing van stationsgebouwen c.a. beperkt moet worden tot de allernoodzakelijkste gevallen en dat zeer vele gewenste verbeteringen van gebouwen en emplacementen tot een later tijdstip moeten worden uitgesteld, is ook die van de ondergetekende. In dat opzicht wordt daarom volstaan met vernieuwing van de door oorlogsgeweld geheel of gedeeltelijk vernielde stationsgebouwen, goederenloodsen en andere dienstgebouwen, in de eerste plaats daar, waar rekening moet worden gehouden met en aangepast moet worden bij de wederopbouwplannen der betrokken gemeenten. Daarnaast worden alleen die wijzigingen van stations en emplacementen aangebracht, welke tevens verbetering betekenen en welke uit een oogpunt van bedrijfsvoering geen uitstel gedogen.

De vraag, of een dieselverbinding van het centrum des lands met de noordelijke provincies kan worden verwacht, kan bevestigend worden beantwoord. Over het tijdstip, waarop dit kan geschieden, kan geen toezegging worden gedaan, in verband met de ernstige moeilijkheden, welke bij het herstel van het aanwezige Dieselmaterieel, in het bijzonder bij de vernieuwing der motorische uitrusting, worden ondervonden.

Tengevolge van de moeilijke materieelpositie in het algemeen kan voorlopig geen uitbreiding aan de verbindingen tussen Amersfoort en het Noorden worden gegeven.

Dat reizigers met een 2de klasse vervoerbiljet thans nog vaak met een 3de klasse rijtuig genoegen moeten nemen, is bij het bestaande tekort aan rijtuigen met beklede zitplaatsen niet te vermijden.

Opgave van het aantal extra-treinen, dat op Zondag wordt ingelegd is, ten gevolge van de sterk wisselende aantallen, niet mogelijk. Extra-treinen worden overigens alleen ingelegd, wanneer de behoefte daaraan positief vast staat en dan nog slechts voor zover de materieelpositie zulks gedooft.

Verbetering in de aansluiting west-zuid in Dordrecht zal mogelijk zijn, zodra de onder handen zijnde werken tot herstelling van de oorlogsschade aan de baan en de bruggen op het betrokken baan-gedeelte hun beslag hebben gekregen.

Op het verzoek om de spoorbaan Utrecht—Arnhem over Veenendaal te mogen verleggen, is na afweging van de daarbij betrokken belangen voorshands afwijzend beschikt.

Gezien het nijpend tekort aan rijtuigmaterieel kunnen alleen reeds uit dezen hoofde geen bijzondere maatregelen, zoals het invoeren van gezinstarieven e.d. worden genomen, welke een toename van het reizigersvervoer doen verwachten. Daarnaast laat ook de financiële positie van het bedrijf met het oog op de toekomstige lasten, waarvoor het zal komen te staan, en met name na de aangekondigde verlaging per 1 Januari a.s. der abonnementsprijzen, verdere verlening van reducties evenmin toe.

Aan het voor de wederinvoering van z.g. kilometerkaarten aangevoerde motief t.w. een lagere km-prijs voor de langere afstanden, is in het thans geldende tarief reeds tegemoet gekomen, doordat daarin voor vervoer op lange afstanden een belangrijke degressie is verdisconteerd.

Het spoorwegpersoneel in militaire dienst geniet verlof zonder behoud van bezoldiging. Deze verloftijd komt echter krachtens artikel 29 der Pensioenwet voor de Spoorwegambtenaren 1925 (*Staatsblad* 294) wel als voor pensioen geldende diensttijd in aanmerking, terwijl ook overeenkomstig artikel 17 de pensioenbijdrage verschuldigd is met het verhaal op het personeel overeenkomstig dat artikel.

De ondergetekende zal zich na overleg met de daarbij betrokken instanties nader beraden over de wenselijkheid betrokkenen, voor zover zij geen militaire bezoldiging ontvangen, welke enigermate overeenkomt met het vóórdien bij de Spoorwegen genoten salaris, van dit pensioenverhaal vrij te stellen.

Tot restitutie van de gedurende de jaren 1936—1940 op de spoor-

wegpensioenen plaats gevonden hebbende korting bestaat geen aanleiding. Deze korting is destijds geschied krachtens een wettelijke regeling en later eveneens krachtens een wettelijke regeling opgeheven, waarbij echter geen aanleiding werd gevonden aan deze opheffing terugwerkende kracht te verlenen.

Een herziening van de regeling der dienst- en rusttijden voor het personeel op de intercommunale Tramwegen is in voorbereiding; omtrent verlaging van het maximum aantal werkuren geldt hetgeen hierboven is opgemerkt omtrent het Rijtijdenbesluit.

Over de voorgenomen reorganisaties bij de N.Z.H.T.M. (ten rechte N.Z.H.V.M.) worden Gedeputeerde Staten der betrokken provincies geraadpleegd en is ook het ambtelijk onderzoek dienaangaande nog niet beëindigd; het is de ondergetekende daardoor nog niet mogelijk geweest terzake zijn standpunt te bepalen.

AFDELING III.

Zeehaven- en Rijnvaartzaken.

De opheffing van het Directoraat-Generaal voor Zeehaven- en Rijnvaartzaken zal op 1 Januari 1948 haar beslag krijgen door organisatorische samensmelting met het Directoraat-Generaal van Scheepvaart. Verder moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 71.

Inderdaad ligt het in het voornemen binnenkort een ontwerp-Havenwet bij de Kamer aanhangig te maken. De voorbereiding van bedoeld ontwerp verkeert in een vergevorderd stadium.

De vraag, of er op toegezien en zo nodig bevorderd wordt, dat de beschikbare opslagruimte in de havens gelijke tred houdt met de ontwikkeling van het vervoer, kan bevestigend worden beantwoord. Deze aangelegenheid heeft de voortdurende aandacht van de ondergetekende, die terzake bovendien regelmatig contact onderhoudt met zijn ambtgenoot van Wederopbouw en Volkshuisvesting en de betrokken instanties in de beide hoofdhavens.

Wat deze materie betreft dient onderscheid te worden gemaakt tussen de onoverdekte opslagplaatsen voor massagoederen als kolen en erts en de overdekte voor stukgoederen.

Te Rotterdam kan binnen redelijke tijd een verbetering van de onoverdekte opslagplaatsen door herstel van de nodige laadbruggen en van de kademuren tegemoet worden gezien. De overdekte opslagruimte voor stukgoederen had vóór de oorlog een capaciteit van 550 000 m², doch deze bleek na de bevrijding te zijn teruggebracht tot 350 000 m². De herstelwerkzaamheden vorderen zodanig, dat in 1949/1950 verwacht kan worden, dat weder een capaciteit van ongeveer 475 000 m² ter beschikking zal staan. Gemeend wordt, dat hiermede voorshands zal kunnen worden volstaan met name, wanneer tot een betere onderlinge organisatie van de verdeling der opslagruimte wordt overgegaan.

Te Amsterdam heeft de oorlog, afgezien van vernieling van de overslagapparatuur, geen wezenlijke verandering gebracht in de beschikbare terreinen voor opslag van massagoed en van stukgoederen. Na uitvoering van de aanhangige projecten zal de totale overdekte opslagruimte, die vóór de oorlog ongeveer 530 000 m² bedroeg, in 1949 tot circa 550 000 m² zijn opgevoerd.

Wat betreft de uitgesproken hoop, dat de groeiende samenwerking tussen de Lage Landen (Benelux) de vroeger bestaande controversen tussen Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen tot een minimum zal beperken, kan worden opgemerkt, dat de Regering deze hoop deelt, en dat zij bereid is deze samenwerking te bevorderen. Van die bereidheid getuigt o.a. de recente behandeling van de kwestie der havengelden, en het gemeenschappelijk met België optreden ten aanzien van het overleg met de Engelse en Amerikaanse autoriteiten over een verbetering van het transitovervoer naar de Brits/Amerikaanse zone. Voorshands liggen de problemen nog te zeer in het vlak van actualiteiten dan dat de ondergetekende zijn mening over oplossingen van structurele aard, als in het Voorlopig Verslag genoemd, met vrucht zou kunnen mededelen. Intussen heeft hij met belangstelling van de in het Voorlopig Verslag gegeven suggestie kennis genomen.

Dat het herstel van onze kleine zeehavens geen gelijke tred zou houden met dat van de grote zeehavens, zoals door sommige leden opgemerkt, kan slechts gedeeltelijk worden beaamd. Uiteraard leden de grote havens het meest van de aangerichte vernielingen, terwijl zij voor het op gang komen van ons economisch leven relatief van groter belang zijn dan de kleine, zodat uit dien hoofde aan hun herstel allereerst bijzondere aandacht moest worden geschonken. Dat de kleine zeehavens in hun herstel worden belemmerd is niet gebleken. De goederenbeweging in de verschillende havens, beschouwd in vergelijking met de toestand van vóór de oorlog, geeft aanleiding tot de conclusie, dat de kleine havens relatief niet zijn

achteruitgegaan. Wat in het bijzonder Vlissingen betreft, moge verwezen worden naar hetgeen hieronder over de „Zeeland” wordt opgemerkt. Gaarne zal er zoveel doenlijk aan worden medegewerkt, dat de kleine zeehavens een redelijke positie innemen, respectievelijk verkrijgen.

Wat betreft de suggestie om de kleinere havens door middel van tarieven-beleid te beschermen, moge de aandacht er op worden gevestigd, dat de officiële tarieven in de beide hoofdhavens slechts een beperking van het maximum peil inhouden. Overigens verdient het zeker geen aanbeveling om door tarievenpolitiek concurrentie tussen de nationale havens te stimuleren.

Tenslotte kan nog worden opgemerkt, dat de plannen voor industrialisatie, waarvan in het Voorlopig Verslag melding wordt gemaakt, met oplettendheid worden gevolgd, aangezien derzelve uitvoering de positie van bepaalde kleinere havens inderdaad zou kunnen wijzigen, en een toeneming van rechtstreekse aanvoer via die havens daarvan het gevolg zal kunnen zijn.

Met vele leden is de ondergetekende van oordeel, dat het vraagstuk der Zeehaven-uitzonderingstarieven der Duitse spoorwegen van grote betekenis is voor het herstel, maar meer nog van de verdere ontwikkeling van de Nederlandse Rijnscheepvaart en van het verkeer over de Nederlandse havens. Inderdaad is de betekenis van de door die leden gesignaleerde opheffing van een aantal dier tarieven van weinig principiële betekenis. Met zijn ambtgenoot van Buitenlandse Zaken is de ondergetekende bij voortdurende in contact; hij is uiteraard bekend met de nota der 15 Westduitse Kamers van Koophandel. Wat deze aangelegenheid betreft moge verwezen worden naar hetgeen terzake is opgemerkt in de Memorie van Antwoord op het Voorlopig Verslag inzake het IIIde Hoofdstuk van de Rijksbegroting voor 1948 op bladzijde 12.

Wat betreft de vraag inzake het ten aanzien van de Rijnvaart gevoerde beleid, kan verwezen worden naar de uitvoerige uiteenzetting op bladzijde 11 en 12 van bovengenoemde Memorie van Antwoord. Samenwerking op gezonde basis tussen de organisatie der particuliere Rijnschippers en de rederijen wordt door de Regering van primair belang geacht, teneinde mede in het landsbelang te voorkomen, dat de ongebreidelde concurrentie, welke vóór de oorlog tussen de bij de Rijnvaart betrokken groepen bestond, wederom herleeft. Van Overheidswege zijn dan ook de sedert enige tijd ondernomen ernstige pogingen in het Rijnvaartmilieu om tot redelijke overeenstemming tussen de betrokken partijen te geraken, met zoveel behoud van het initiatief ten eigen nutte van de betrokken partijen als in dit internationale bedrijf onmisbaar is, bevorderd, en wordt de ontwikkeling van dit overleg op de voet gevolgd. Mocht deze samenwerking op vrijwillige basis niet tot stand komen, dan zal de ondergetekende zich nader beraden over hetgeen alsdan zal behoren te geschieden.

Het is niet duidelijk, in hoeverre de arbeidsvoorwaarden van het Duitse Rijnvaartpersoneel als een sociale dumping zijn te beschouwen. Duitse bemanningen worden thans nog niet toegelaten in Nederland, terwijl het anderzijds aan de Nederlandse Rijnvaart niet vrij staat aan het zogenaamde „Inner-deutsche” verkeer deel te nemen. In Duitsland voeren de Duitse Rijnschippers opdrachten uit van de bezettingsautoriteiten, terwijl de Nederlandse Rijnvaart Missie toezicht houdt op de omstandigheden, waaronder de Nederlandse rederijen en particuliere schippers aldaar hun bedrijf uitoefenen.

Ten aanzien van de beslissing om voorshands geen goedkeuring te hechten aan een blijvend bestemmen van Hoek van Holland tot thuishaven van de in de geregelde passagiersdienst op Engeland varende schepen der Stoomvaart Maatschappij „Zeeland” en te bevorderen dat de terugkeer naar Vlissingen wordt voorbereid, zodat in het voorjaar van 1948, of zo spoedig als technisch mogelijk zal blijken te zijn, de dienst vanuit die haven weder kan worden hervat, zij medegedeeld dat het hoofdmotief voor deze beslissing gelegen is in het belang, dat na de vele rampen die de provincie Zeeland en in het bijzonder Walcheren getroffen hebben, aan dit buiten de grote centra gelegen deel van ons land weder redelijke bestaansmogelijkheden worden verschaft en de haven van Vlissingen in het internationaal scheepvaartverkeer wordt ingeschakeld.

De ondergetekende wil niet ontkennen dat volgens strikt economische redeneringen, welke de directie der maatschappij niet verzuimd heeft onder zijn aandacht te brengen, momenteel Hoek van Holland als afvaarthaven betere kansen schijnt te bieden, doch hij meent in dit geval voorrang te moeten geven aan de eerder genoemde motieven, welke van geheel andere orde en deels van ideële aard zijn. Daarenboven is hij van mening, dat gelet op het stadium van ontwrichting, waarin het Duitse achterland verkeert, thans het ogenblik nog niet gekomen is om in een beoordeling van toekomstige perspectieven te treden en daarop een onherroepelijke beslissing omtrent een verplaatsing te baseren.

Artikel 71. Aangezien de opheffing van het Directoraat-Generaal voor Zeehaven- en Rijnvaartzaken inmiddels vaste vorm heeft verkregen, kan het hoger personeel in vaste dienst tot 3 man worden teruggebracht, zodat het onderdeel 113 van het artikel met f 17 600 kan worden verminderd, terwijl het onderdeel 31 en 39 kan worden verminderd met respectievelijk f 1118 en f 3000.

Artikel 73, onderdeel 3. Deze toelage wordt uitgekeerd aan de Havencommissaris te Amsterdam. Bij de instelling van de havencommissariaten werd de functie van havencommissaris gewaardeerd op een salaris van f 12 000 per jaar, doch zij werd later teruggebracht tot f 9000. Toen de Havencommissaris te Rotterdam in de loop van 1946 werd vervangen, werd het salaris van de nieuwe functionaris op het laatstgenoemd bedrag vastgesteld, doch aangezien het niet redelijk werd geacht om de Havencommissaris te Amsterdam in inkomen te doen achteruitgaan, is zijn oorspronkelijk salaris van f 12 000 gesteld op f 9000 met een toelage van f 3000. Deze toelage zal derhalve bestendig blijven, zolang de huidige Havencommissaris in functie blijft.

Artikel 74, onderdeel 3. Het uitgetrokken bedrag aan reiskosten enz. is hoofdzakelijk bestemd voor gebruik van auto's in de ressorten der havencommissarissen. Door de uitgestrektheid van de havencomplexen te Amsterdam en Rotterdam, welke vaak moeilijk met de openbare vervoermiddelen zijn te bereiken, terwijl de functie van Havencommissaris het houden van besprekingen en overleg met instanties op scheepvaartgebied en havenbelangen met zich medebrengt, is het voor een goede uitoefening van de dienst noodzakelijk, dat de havencommissarissen van vervoer per auto gebruik kunnen maken, hetgeen zij op zo bescheiden mogelijke schaal doen. Het hiervoor uitgetrokken bedrag ad f 7200 is gebaseerd op de tarieven van de Rijksautomobilecentrale.

AFDELING IV.

Zeescheepvaart.

De ondergetekende sluit zich aan bij de in het verslag uitgesproken waardering voor de wijze, waarop sommige scheepvaartmaatschappijen weder trachten een passend aandeel in het internationale vervoer te verkrijgen; aan zodanig streven wordt zijnerzijds naar vermogen in verschillende opzichten steun verleend.

Wat betreft de wijze, waarop de K.N.S.M. het verkeer met West-Indië bedient, zij vermeldt dat naar aanleiding van hetgeen opgemerkt werd in het verslag van de Parlementaire Commissie over haar bezoek aan Suriname en van hetgeen te dien aanzien tot uiting kwam in het Voorlopig Verslag van de Tweede Kamer op het wetsontwerp tot stichting van een „Welvaartsfonds Suriname”, de scheepvaartbetrekkingen met Suriname aan een grondig onderzoek zijn onderworpen. Daarbij is het volgende gebleken. De K.N.S.M. heeft tijdens de oorlog 63 % van haar scheepsruimte en 54 % van haar aantal schepen verloren, waaronder op twee na alle passagiersschepen. Niettemin is er zo spoedig mogelijk voor gezorgd weder regelmatig in het verkeer tussen Nederland en Nederlands West-Indië te voorzien, waarbij noodwendig gebruik moest worden gemaakt van de weinige voor dit doel beschikbare schepen. De vergeleken met vóór de oorlog zeer toegenomen houtexport van Suriname bracht daarbij bijzondere moeilijkheden met zich mede, omdat deze lading zich slecht leent voor vervoer met schepen, ingericht voor transport van stukgoederen. In deze vervoerbehoefden werd door bedoelde rederij voorzien door aankoop en huur van schepen tegen prijzen, die uiteraard zeer veel hoger waren dan voor de oorlog; verhoging van vrachten, mede veroorzaakt door de zeer gestegen exploitatiekosten, was onvermijdelijk, doch deze bleef achter bij de stijging der uitgaven. In het vervoer van Suriname (in hoofdzaak bauxiet) naar de Verenigde Staten wordt voornamelijk voorzien door Amerikaanse schepen, terwijl het verkeer tussen Suriname en de overige Nederlandse gebieden in West-Indië weinig levensvatbaarheid heeft getoond. In het algemeen kan worden gezegd, dat geen voorbeelden bekend zijn van producten in bereikbare plaatsen, die niet konden worden vervoerd als gevolg van gebrek aan scheepsgelegenheid. Bedacht dient voorts te worden dat het feit, dat de K.N.S.M. de enige maatschappij is die de verbinding tussen moederland en Suriname onderhoudt, niet à priori betekent dat zij van haar positie misbruik maakt; de scheepvaartmaatschappij heeft er integendeel zelf groot belang bij de mogelijkheid tot export van Suriname te bevorderen in plaats van deze door te hoge vrachten te fnuiken.

Voor het charteren van schepen door de Overheid voor de vaart op West-Indië kan op grond van het bedoelde onderzoek, waarvan de resultaten hierboven slechts zeer beknopt konden worden samengevat, dan ook bezwaarlijk aanleiding worden gevonden.

Dat verscheidene jongere gediplomeerde zeelieden het zeevaartbedrijf na enkele jaren verlaten is een verschijnsel, dat ook in meer normale tijden voorkwam. Dit hangt samen met de aanwezige gelegenheid tot tewerkstelling in walbedrijven, die thans, nu de industrie zich overal hier te lande aan het herstellen is, niet gering is. Het verschijnsel behoeft echter geen reden tot ongerustheid te geven, daar uit de praktijk is gebleken, dat velen dezer ex-zeevarenden weer naar het vorig beroep terugkeren. De oorzaak, dat de zeevaart verlaten wordt, zal bij velen niet in hoofdzaak in gebrek aan vrije tijd, doch mede in andere omstandigheden liggen. In het gebrek aan vrije tijd is trouwens door middel van Collectieve Arbeidsovereenkomsten, afgesloten gedurende en na de oorlog, in ruime mate getracht tegemoet te komen, door uitbreiding van het aantal verlofdagen, omzetting van gemaakt overwerk in vrije tijd in Nederland en aflossing gedurende het binnen zijn in Nederlandse havens.

Een tekort aan zeevarend gediplomeerd personeel is door verschillende niet af te wenden oorzaken ontstaan, zoals:

- 1) het omkomen van een aantal zeelieden gedurende de oorlog,
- 2) de praktische stilstand der opleiding gedurende de bezetting,
- 3) een groot leger en marine contingent, waarin zeer vele jonge koopvaardij-officieren zijn opgenomen,

4) snelle na-oorlogse wederopbouw der Nederlandse en Nederlands-Indische koopvaardijvloot.

Dientengevolge kunnen de betere regelingen van de werk- en verloftijden nog niet ten volle tot ontwikkeling worden gebracht. Over twee jaren zal echter waarschijnlijk dit tekort overbrugd zijn. Op de scholen zijn momenteel ongeveer 900 asp. stuurlieden en stuurlieden en ongeveer 1900 adsp. machinisten en machinisten in opleiding, welk aantal reeds de grondslag vormt voor een goede ontwikkeling in de boven aangegeven zin.

Gedurende de bezetting zijn inderdaad door particuliere comités uitkeringen verstrekt aan vrouwen, wier man zeevarende was. Deze ondersteuning waren echter, evenals die welke door instellingen als „Maatschappelijk Hulpbetoon” aan zeemannenvrouwen zijn gedaan, bedoeld als voorschot, ter nadere verrekening. Regelmatig is hiervan aan de betrokkenen mededeling gedaan. Indien van de gage van de zeeman — hoofd van het betrokken gezin — gedurende de oorlog buiten bezet gebied meer is ingehouden dan hier te lande door de rederij aan diens gezin werd uitbetaald, wordt vanzelfsprekend ook nagegaan of de bedoelde voorschotten van dit saldo afgehouden kunnen worden. Dat van dit gezin in letterlijke zin terugbetaling zal worden gevorderd is dan ook slechts juist, indien mocht blijken, dat er door eigen schuld van de zeeman een nadelig saldo is ontstaan. Wanneer het betrokken gezinshoofd gedurende de oorlog is overleden, wordt de bedoelde voorschotuitkering echter niet afgehouden; voor zover dit reeds mocht zijn geschied, zal zij door de zorgen van de Stichting Week- en Maandbrieven worden terugbetaald. Er is derhalve geen sprake van, dat aan de gezinnen van zeelieden enig onrecht wordt aangedaan.

De geruchten, als zou de Regering met de belangen van de Groninger Kustvaart gespeeld hebben, missen iedere grond. Zij is van oordeel, dat deze kwalificatie kwalijk past bij het tempo, waarin de in de oorlog vergane kustvaarttonnage wordt gereconstrueerd. Door toepassing van daartoe in het leven geroepen regelingen zijn of worden van de 92 verloren gegane kustvaartuigen, uit hoofde van welker verlies de eigenaar een vordering had op de Staat, thans 69 gereconstrueerd. De aanmerkelijke schade die de behouden gebleven kustvaartuigen in de oorlog opliepen, is door de zorgen van de Regering reeds geheel hersteld.

Waar de hier aan het woord zijnde leden zinspelen op het verspreiden van een kans op aankoop van Amerikaanse coasters, zij opgemerkt, dat hier sprake is van voorspiegelingen, die een zogenaamde buitenlandse financiële groep aan het Groningse Kustvaartmilieu heeft voorgehouden. De meer verantwoordelijke elementen in de Groninger kustvaart hebben nimmer vertrouwen in deze plannen gehad; van de kapitaalkrachtigheid der bedoelde zogenaamde financiële groep is niets gebleken, terwijl bij onderzoek — dat door de zorgen van de Regering mede kon ingesteld worden door een vertegenwoordiger van een aantal Groningse kustvaartkapiteins — wel is komen vast te staan dat slechts een enkel schip van het gezochte type, welk schip evenwel eerst na kostbare verbouwing bruikbaar zou zijn te maken, te koop was en dat nimmer geschikte coasters in Amerika te koop zijn geweest.

Artikel 76, onderdeel 21. Dat deze afdeling wel zeer zwaar bezet zou zijn, kan door de ondergetekende niet worden onderschreven.

Een belangrijk gedeelte van het hieronder opgenomen personeel is nl. belast met de verdere afwikkeling der werkzaamheden, welke zijn voortgevloeid uit de vordering van de Koopvaardijvloot. Gaandeweg zijn deze werkzaamheden overgenomen van het kantoor te Londen,

hetwelk op 31 December aanstaande wordt gesloten. Tengevolge van deze sluiting is aan \pm 100 man personeel aldaar ontslag verleend en zal het verdere afwikkelingswerk te 's-Gravenhage worden voltooid. De vraag rijst zelfs of met de huidige bezetting van deze afdeling de nog zeer omvangrijke te verrichten liquidatie-arbeid zal kunnen worden opgevangen, zodat van afvloeiing van een deel van het personeel voorlopig nog in geen geval sprake kan zijn, al is vanzelfsprekend deze arbeid van tijdelijke aard.

Artikel 77. In de Memorie van Toelichting zijn de oorzaken reeds vermeld, welke tot verhoging van dit artikel hebben geleid. De verschillende onderdelen zijn dan ook niet voor vermindering vatbaar. Het bezuinigen op de (buitenlandse) reizen (onderdeel 3) acht de ondergetekende niet wel doenlijk, aangezien het internationaal contact op scheepvaartgebied een factor van grote betekenis is met het oog op de belangrijke vraagstukken inzake de internationale scheepvaartpolitiek, waarbij Nederland uiteraard ten nauwste is betrokken.

Wat betreft het onderdeel 49 kan worden medegedeeld, dat onder het uitgetrokken bedrag ad f 20 000 voor deelneming aan buitenlandse tentoonstellingen, zomede voor voorlichting en propaganda een bedrag van f 16 000 is begrepen. Het deelnemen aan buitenlandse tentoonstellingen is van belang om de aandacht gevestigd te houden op de Nederlandse zeescheepvaart, hetgeen de bekendheid als vrachtaandere van Europa niet alleen levendig zal houden, doch ook kan vergroten. De voorlichting en propaganda is bedoeld voor het Nederlandse publiek, hetgeen het bemannen der Koopvaardijvloot, welke nog gestadig in aantal schepen zal toenemen, ten goede zal komen. Van de voor dit doel aangevraagde gelden zal een zeer voorzichtig gebruik worden gemaakt.

Artikel 93. De regeling, waarop de onder dit artikel vermelde uitkeringen zijn gegrond, is getroffen in afwachting van een algemene pensioenregeling voor de zeelieden. Hoewel de voorlopig getroffen regeling een min of meer aflopend karakter draagt, wordt verwacht dat de uitkeringen nog een lange reeks van jaren moeten worden voortgezet, hetgeen verband houdt met de vorm en opbouw van het toekomstig pensioen der zeelieden. Op grond hiervan is de ondergetekende dan ook van mening, dat deze post op de gewone dienst thuisbehoort.

Artikel 94. De onder dit artikel vermelde uitgaven betreffen de uitbetaling van de gages enz. van zeelieden gedurende de tijd, dat zij in het genot van verlof zijn gesteld. Een gedeelte van deze kosten komt ten laste van de gewone dienst van het Scheepvaartfonds, zodat het niet logisch wordt geacht, om deze post op Hoofdstuk IX B onder de buitengewone dienst op te nemen.

Artikel 95. Dit artikel is uitgetrokken ter dekking van de te verwachten tekorten bij de Stichting Week- en Maandbrieven. Deze Stichting werd in 1942 te Londen opgericht voor het beheer van de gelden, welke op de gage van de buiten het bezet gebied verblijvend houdende zeeman werden ingehouden, teneinde daarmede later de aan zijn achtergebleven gezin gedane betalingen te kunnen verrekenen. Toen de bezetter de evenbedoelde betalingen sterk verminderde, waarmede werd beoogd het moreel van de zeeman te beïnvloeden, heeft de Regering als tegenmaatregel zich tegenover derden garant gesteld voor terugbetaling van de aan de betrekkingen van de zeeman verstrekte voorschotten tot onderstand. De regelen omtrent een en ander zijn vervat in het Koninklijk Besluit van 23 Juli 1945 (*Staatsblad* No. F. 123).

De afwikkeling van de week- en maandbrieven is thans zover gevorderd, dat kan worden overzien, dat door verschillende oorzaken de rekening van tal van zeelieden een tekort aanwijst. Deze tekorten zijn ontstaan, doordat bijvoorbeeld zeelieden zijn omgekomen of afgekeurd, waardoor minder op de gage is ingehouden dan de uitkeringen aan zijn betrekkingen hebben belopen, terwijl wordt verwacht, dat ook in andere gevallen van terugvordering weinig of geen sprake zal kunnen zijn. Reeds in 1946 en 1947 zijn hiervoor op de gewone dienst bedragen uitgetrokken van respectievelijk f 4 500 000 en f 3 000 000, welke echter niet tot uitbetaling zijn gekomen, zodat voor 1948 weder f 2 000 000 is opgenomen. Aangezien het hier inderdaad uitgaven met aflopend karakter betreft, bestaat tegen het overbrengen naar de buitengewone dienst geen bezwaar.

AFDELING V.

Burgerlijke Luchtvaart.

Met erkentelijkheid werd kennis genomen van de instemming van vele leden met het feit, dat de Regering de mogelijkheid van de in-

richting van een tweede groot vliegveld in het Westen des lands niet uitsluit. Begrepen wordt, dat die leden daarbij het oog hebben op het nabij Rotterdam in de Schieveense polder geprojecteerde luchtvaartterrein. Over de uiteindelijke vorm van dat luchtvaartterrein worden vanwege dit Ministerie voortdurend besprekingen gevoerd met de Gemeente Rotterdam. Een grote mate van overeenstemming is reeds bereikt en een proefveld voor de drainage en de juiste baanconstructie is reeds in de Schieveense polder aangelegd.

Verwacht wordt, dat het uiteindelijke plan binnenkort aan de Regering ter goedkeuring zal worden voorgelegd, waarbij een luchtvaartterrein ter grootte van een internationale klasse E — doch voorzien van één startbaan van grote lengte — zal worden gebouwd. De mogelijkheid tot uitbreiding van het luchtvaartterrein tot de grootte van een internationale klasse A of B zal aanwezig zijn.

Met eventuele landingen van hefschroefvliegtuigen wordt bij het ontwerpen der luchtvaartterreinen uiteraard rekening gehouden. Met het hier te lande aanwezige hefschroefvliegtuig worden uitgebreide proefnemingen gehouden, ten einde vast te stellen op welk gebied en in welke mate dit type vliegtuig van nut kan zijn. Aangezien deze proefnemingen nog niet zijn beëindigd en ook ten aanzien van de luchtwaardigheid nog niet voldoende gegevens ter beschikking staan, kan over het toekomstige gebruik nog niets worden medegedeeld. Het feit evenwel dat de proefnemingen met steun van de Overheid plaats hebben, moge de leden de geruststelling geven, dat aan de gebruiksmogelijkheden van dit type vliegtuig die aandacht wordt geschonken, die het verdient. Omtrent de eventueel voor dit type vliegtuig aan te wijzen landingsplaatsen kan nog worden medegedeeld, dat de proefnemingen tevens tot doel hebben, hiervoor de nodige richtlijnen vast te stellen. Wel kan reeds worden gezegd, dat om technische redenen deze terreinen niet zo klein zullen zijn, als men zich algemeen voorstelt. Ten aanzien van het luchtvaartverkeer wordt het standpunt ingenomen, dat dit verkeer in de eerste plaats gebruik dient te maken van de in Nederland reeds aanwezige burger- en militaire luchtvaartterreinen. Slechts dan, wanneer zich in een bepaald gedeelte des lands, waar geen luchtvaartterrein aanwezig is, een zodanig vervoer aftekent, dat de aanleg van een nieuw terrein gerechtvaardigd geacht kan worden, zou dit in overweging kunnen worden genomen. Naast de ontwikkeling van hefschroefvliegtuigen wordt in dit verband ook aandacht geschonken aan het zich steeds ontwikkelende spoorweg- en wegverkeer. Niet dan na grondige studie worden terreinen aan landbouw en recreatie onttrokken ten behoeve van de luchtvaart. Ten slotte hebben ook de zogenaamde landingsstrips, die met het oog op de veiligheid minstens een afmeting van 700 x 700 m moeten hebben, een zekere mate van beveiliging en Overhoedstoezicht nodig, zodat daaruit voor de Overheid onkosten voortvloeien en niet alleen met de aanleg ten koste van gemeente of gewest kan worden volstaan.

Aangaande de vraag van enige leden over de stand van zaken en de mogelijkheid van de ontwikkeling van de vliegtuigindustrie kan worden medegedeeld, dat de Nederlandse Vliegtuigindustrie thans vele herstellingen aan zowel Nederlandse als buitenlandse vliegtuigen uitvoert. Met de Departementen van Oorlog en van Marine worden voortdurend de mogelijkheden onderzocht om te komen tot licentiebouw van militaire vliegtuigen, terwijl het maken van eigen ontwerpen voortgang vindt in samenwerking met het Nederlandse Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en het Nationaal Luchtvaart Laboratorium. Van het eerste uit eigen ontwerp gebouwde vliegtuigtype — de F 25 Promotor — heeft het prototype thans alle vliegproeven doorlopen. De fabriek is met de seriebouw van dit type begonnen. In samenwerking met de Ministeries van Oorlog en van Marine, zijn in ontwerp genomen een- en tweemotorige lesvliegtuigen, waaronder een lesvliegtuig met straalvoortstuwer, waarvoor ook in het buitenland belangstelling bestaat. Oriënterende studies worden gemaakt omtrent bijzondere vliegtuigtypen (bijvoorbeeld hefschroefvliegtuigen, staartloze vliegtuigen e.d.), waarvoor de K.L.M. belangstelling heeft, alsmede omtrent vrachtvliegtuigen.

Niet alleen op het gebied van herstellingen en ombouw van vliegtuigen — waarbij industrie en K.L.M. nauw samenwerken — doch ook op het gebied van nieuwbouw worden goede verwachtingen gekoesterd, waarbij de goede naam die „Fokker” op de internationale markt bezit, een grote waarde voor Nederland vertegenwoordigt.

Wat betreft de vraag van sommige leden inzake de bestemming der verschillende luchtvaartterreinen zij opgemerkt, dat als burgerluchtvaartterrein zijn aangewezen:

1. Schiphol, als centrale luchthaven voor transatlantisch, transcontinentaal, Europees en binnenlands luchtverkeer.
2. Eindhoven, als uitwijkhaven voor Schiphol, tevens opleidingscentrum voor de burgerluchtvaart.

- | | |
|-----------------|---|
| 3. Eelde | } als secundaire luchtvaartterreinen voor binnenlands en gedeeltelijk voor Europees luchtverkeer. |
| 4. Zuid-Limburg | |
| 5. Haamstede | |
| 6. Texel | |
| 7. Ypenburg | } als luchtvaartterrein voor de sportluchtvaart (tevens voor het luchttaxiverkeer). |
| 8. Teuge | |
| 9. Hilversum | |

Voor Rotterdam, Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen zijn plannen in voorbereiding, terwijl voor wat betreft de terreinen Twenthe en Leeuwarden nog overleg gaande is met het Ministerie van Oorlog ten aanzien van de vraag of deze luchtvaartterreinen onder burgerlijk dan wel militair beheer zullen worden gesteld. Het burgerluchtverkeer maakt thans wel van deze luchtvaartterreinen gebruik.

Met uitzondering van de luchtvaartterreinen genoemd onder de punten 7, 8 en 9, wordt er naar gestreefd elk luchtvaartterrein onder te brengen in een Naamloze Vennootschap, waarin zowel de Overheid als het gewest deelnemen. Besprekingen te dien aanzien worden met de verschillende belanghebbenden met voortvarendheid gevoerd en statuten zijn reeds ontworpen en besproken. Nadat een voorstel tot financiële deelname van ieder der participanten en een exploitatie-begroting zal zijn opgesteld, zal ieder luchtvaartterrein afzonderlijk voor een definitieve beslissing in beschouwing worden genomen.

De Rijksluchtvaartdienst heeft bij de aanleg der luchtvaartterreinen en in de besprekingen ten aanzien van de beheersvorm een leidende functie, terwijl ook de luchtverkeersbeveiliging op die terreinen tot haar taak behoort. Zijn bevoegdheden zijn wettelijk geregeld. Als tijdelijke beheerders der luchtvaartterreinen treden op die gemeenten of N.V.'s, die voor de oorlog de bestaande luchtvaartterreinen onder hun beheer hadden, dan wel een nieuw gevormd tijdelijk lichaam, zoals dit bijvoorbeeld voor het na de oorlog ingerichte luchtvaartterrein Zuid-Limburg het geval is. Deze beheerders hebben geen speciale bevoegdheden, gaande buiten het normale beheer van een luchtvaartterrein.

Bij de onteigening van gronden voor de luchtvaartterreinen is de Stichting tot het Beheren van Landbouwgronden ingeschakeld. De luchtvaartterreinen Leeuwarden, Twenthe en Eindhoven waren oorspronkelijk bestemd voor gemengd beheer door militaire- en burgerinstanties. Als gevolg van de ontwikkeling na de bezetting heeft het Bureau Aanleg, Beheer Onderhoud Vliegvelden van de dienst der Genie het beheer over deze terreinen gevoerd. Dit beheer zal ten aanzien van het thans alleen voor burgerverkeer bestemde luchtvaartterrein Eindhoven, op 1 Januari 1948 worden overgedragen. De op 1 Juni 1945 bij gemeenschappelijke beschikking van de Ministers van Waterstaat en Wederopbouw, van Oorlog en van Marine ingestelde Rijkscommissie voor Luchtvaartterreinen heeft aan de Regering advies uitgebracht omtrent het aantal, de grootte en de ligging der luchtvaartterreinen in Nederland. Van deze Commissie is thans nog een advies te verwachten omtrent de uiteindelijke vorm en de inrichting van de luchtvaartterreinen Schiphol en Rotterdam.

Wat betreft het samenvoegen van de Militaire en Burgerlijke vliegeropleiding, waarbij het eerste gedeelte der opleiding door de Luchtstrijdkrachten en het tweede gedeelte door de Rijksluchtvaartschool wordt verzorgd, kan worden opgemerkt, dat terzake hiervan reeds onmiddellijk na de bevrijding besprekingen zijn gevoerd tussen dit Ministerie en de Ministeries van Oorlog en van Marine. De voorgenomen coördinatie kan evenwel om technische redenen niet vóór Augustus 1948 plaats vinden. Omdat in 1946 de militaire opleiding nog niet in staat was de eerste opleiding van vliegers voor het burgerluchtverkeer te verzorgen, en zich onmiddellijk een grote behoefte aan burgervliegers deed gevoelen, begon de Rijksluchtvaartschool in begin 1946 op het militaire luchtvaartterrein Gilze Rijen met een overgangsopleiding, die de burgervliegeropleiding verzorgde.

Het militaire gedeelte der opleiding zoals deze vanaf 1 Augustus 1948 is geprojecteerd, zal 1 jaar en 3 maanden duren, waarna een specifieke Verkeersvliegersopleiding van 1 jaar en 9 maanden bij de Rijksluchtvaartschool volgt.

Aangezien de eerste fase der opleiding zowel ten behoeve der militaire als der burgerlijke luchtvaart grote overeenkomst vertoont, is begrijpelijkerwijze om economische redenen, deze fase gecoördineerd. In verband met de militaire eisen, waaraan de burgervliegers dienen te voldoen, en om latere onderbreking van hun opleiding te voorkomen, wordt deze eerste fase door de militaire opleidingsinrichtingen behandeld.

De Rijksluchtvaartschool, welke dus in de naaste toekomst de laatste fase der opleiding zal verzorgen, zal op de uitwijkhaven Eindhoven worden gevestigd, aangezien voor de eindopleiding tot verkeersvlieger, aldaar gebruik gemaakt kan worden van de aan-

wezige faciliteiten op navigatie- en verkeersleidingsgebied en het luchtvaartterrein met het oog op aan te trekken leerkrachten gunstiger gelegen is dan andere secundaire voor de opleiding in aanmerking komende burgerluchtvaartterreinen. Zowel over de direkte als over de latere wijze van inrichting van gebouwen e.d. is nog overleg gaande.

Reeds thans echter is het militaire verkeer op het opleidingsterrein te Gilze Rijen van zodanige intensiteit, dat de opleiding van leerlingen voor de Rijksluchtvaartschool daar niet meer kan plaats vinden.

Bij vestiging van de Rijksluchtvaartschool te Eindhoven worden tevens de nadelen vermeden, geschetst in de toelichting op artikel 145, onderdeel 3.

Het bedrag ad 15 miljoen gulden van de begroting 1947 is tot 1 December 1947 als volgt aangewend:

Overname werktuigmachines voor terreinbewerking uit legerdump Zuid-Limburg	f	163 393,80
Voorschotten aan Gemeente Amsterdam voor bouw Schiphol		8 359 200,—
Overname werktuigmachines uit Amerikaanse legerdump		333 500,—
Voorschotten aan Gemeente Groningen voor herbouw luchtvaartterrein Eelde		53 400,— ¹⁾
Onderzoek bodemgesteldheid van verschillende luchtvaartterreinen		39 663,21
Proefvlak op luchtvaartterrein Zuid-Limburg .		15 000,—
Verbeteringen aan luchtvaartterrein Zuid-Limburg		5 000,—

f 8 969 157,01

Met de Stichting Landbouwherstel moet nog verrekend worden een bedrag van f 3 350 000, waaruit schadeloosstelling zal worden betaald aan de voormalige eigenaren van de gronden, die tot de luchtvaartterreinen Schiphol, Eindhoven, Eelde en Zuid-Limburg behoren of zullen gaan behoren.

Tenslotte worden nog enige afrekeningen verwacht, waarvan de bedragen nog niet kunnen worden opgegeven. Door de onzekerheid omtrent de financiële verhouding tussen het Rijk en de gewestelijke participanten, is de voortgang der plannen enigszins gestagneerd, omdat de gewesten huiverig waren verplichtingen aan te gaan, waarvan zij de financiële consequenties niet konden overzien. Veel van deze moeilijkheden zijn thans overwonnen, zodat verwacht mag worden, dat vele N.V.'s in 1948 opgericht kunnen worden, waardoor de uitvoering der plannen en het voeren der exploitatie zal worden begunstigd.

Geraamd wordt, dat de thans aangevraagde 20 miljoen gulden als volgt zullen worden besteed:

Schiphol	f	15 000 000
Rotterdam		1 000 000
Eelde		550 000
Beek (Zuid-Limburg)		500 000
Zeeuws-Vlaanderen (voorbereidend werk)		20 000
Vlissingen		100 000
Haamstede		150 000
Texel		100 000
Eindhoven		550 000
Reserve voor bijzondere moeilijkheden	±	2 000 000

In het algemeen kan worden gezegd, dat gestreefd wordt naar een zo goedkoop en juist mogelijke herstelling van de bestaande luchtvaartterreinen ten einde het luchtverkeer gaande te kunnen houden, waarbij steeds rekening wordt gehouden met de uiteindelijk te bereiken definitieve uitvoering. Deze zal naar gelang van de behoefte plaats vinden. De luchtvaartterreinen Vlissingen en Zeeuws-Vlaanderen zullen geheel nieuw moeten worden aangelegd. Evenwel dringt de benarde toestand van 's lands financiën tot een spreading der kosten over meerdere jaren. Uiteraard moet aan het grote verkeerscentrum Schiphol bij de constructie en aanleg de voorrang gegeven worden. Eventueel door de provincies en andere instanties voorgeschoten bedragen zullen worden verrekend bij het tot stand komen van de nieuwe N.V.'s. Door de Overheid zijn voor de tijdelijke beheerders bouwrekeningen geopend, waarop in afwachting van die verrekening door die beheerders voorschotten kunnen worden opgenomen voor nieuwbouw en herstelling. De uit te voeren werken behoeven de goedkeuring van dit Ministerie en komen in overleg met de Rijksluchtvaartdienst tot stand.

¹⁾ Totaal aan Groningen verleend crediet bedraagt f 700 000 voor 1947.

Op de burgerlijke luchtvaartterreinen zijn de lengte en de breedte der startbanen afhankelijk van de ter zake internationaal geldende eisen, terwijl de meest heersende windrichting en de plaatselijke omstandigheden de ligging der banen bepalen. Daaromheen wordt, voor de burgerluchtvaartterreinen de begrenzing zo eng mogelijk gehouden, ten einde zoveel mogelijk gronden voor de landbouw ter beschikking te kunnen houden. De meerdere kosten welke worden besteed aan de randgebieden, tengevolge van de voor de luchtvaartterreinen noodzakelijk geworden herverkaveling, zullen door Landbouwherstel nog in rekening worden gebracht. Omdat voor vele luchtvaartterreinen de definitieve grens nog niet in alle bijzonderheden kon worden vastgesteld, heeft Landbouwherstel zich beperkt tot provisorisch herstel en werd slechts plaatselijk een aanvang gemaakt met herverkaveling. Omtrent de grootte der te besteden dragers kan derhalve nog geen overzicht worden gegeven.

Ten aanzien van de gevorderde gronden kan worden medegedeeld, dat reeds een aanvang is gemaakt met de teruggave van die gronden, welke niet noodzakelijk zijn voor de luchtvaartterreinen zelf of voor de uit te voeren herverkaveling. De overblijvende gronden worden voor de uitbreiding der luchtvaartterreinen nodig geacht.

Het tempo van de herstelwerkzaamheden in gebieden rond de bestaande en de in aanleg zijnde luchtvaartterreinen, werd in de achterliggende tijd ongunstig beïnvloed door de voortdurende onzekerheid ten aanzien van de aard en de omvang van deze terreinen. Deze onzekerheid vond haar oorzaak in de zich wijzigende (en nog ontwikkelende) internationale gedachten ten aanzien van de opbouw van de luchtvaartterreinen. Geleidelijk is hierin echter meer tekening ontstaan en op dit tijdstip zijn de plannen ten aanzien van de meeste belangrijke luchtvaartterreinen zodanig geconcretiseerd, dat met kracht zal kunnen worden begonnen aan de werkzaamheden in de omliggende gebieden. De hiervoor gememoreerde onzekerheid maakte het uiteraard geruime tijd onmogelijk aan belanghebbenden een definitief bescheid te geven. Naarmate de ontwikkeling der denkbeelden ten aanzien van de luchtvaartterreinen voortschreed, werd het echter mogelijk ook aan de betrokken eigenaren concrete mededelingen te doen.

Ook ten aanzien van de vergoedingen aan deze gedupeerden werd inmiddels principieel overeenstemming bereikt en de uitbetalingen, welke door de Rijksdienst voor Landbouwherstel geschieden, zullen spoedig kunnen beginnen, respectievelijk worden voortgezet. Wellicht ten overvloede kan worden gezegd, dat blijkens mededeling van de Rijksdienst voor Landbouwherstel voor zover door de aanleg of uitbreiding van luchtvaartterreinen cultuurgrond verloren gaat, eerst zoveel mogelijk zal worden getracht de grondgebruikers schadeloos te stellen door ontginning van gronden in de omgeving, terwijl daarnaast door herontginning en verkaveling van overblijvende gronden de productiviteit zal worden bevorderd, terwijl daarnaast door geldelijke vergoeding en plaatsing elders in Nederland compensatie zal moeten worden gevonden. Noch de Dienst Uitvoering Werken noch de Waterstaat hebben enige bedragen aan de burgerluchtvaartterreinen besteed. Wel zijn kort na de bevrijding door de Sectie luchtvaartterreinen van het Militair Gezag herstellingen aan luchtvaartterreinen uitgevoerd, doch deze herstellingen zijn nadien op de luchtvaartterreinen van Leeuwarden, Twenthe en Eindhoven voortgezet door het bovengenoemd bureau van de dienst der Genie.

Uit hoofde van de reeds hiervoor aangeduide internationale eisen bedragen de uiteindelijk te bereiken oppervlakten der luchtvaartterreinen, in vergelijking met 1940:

	1940	thans geraamd:
1 Schiphol	± 200 ha	± 564 ha
2 Eelde	± 62 ha	± 115 ha
3 Eindhoven	± 49 ha	± 159 ha
4 Twenthe	± 60 ha	± 104 ha ¹⁾
5 Vlissingen	± 55 ha	± 86 ha
6 Rotterdam	± 71 ha ²⁾	± 165 ha ³⁾
7 Ypenburg	± 59 ha	± 53 ha
8 Haamstede	± 33 ha	± 100 ha
9 Leeuwarden	± 61 ha	± 130 ha
10 Teuge	± 42 ha	± 41 ha
11 Texel	± 36 ha	± 81 ha
12 Hilversum	± 49 ha	± 54 ha
13 Zuid Limburg	—————	± 74 ha
14 Zeeuws Vlaanderen	—————	nog in voorbereiding

¹⁾ Grootte opgegeven als burgerluchtvaartterrein.

²⁾ Waalhaven.

³⁾ Schieveense polder.

Hierbij dient in het oog te worden gehouden, dat de tussen de startbanen gelegen gronden, door gebruik te maken van grasdrogerijen, nog een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan veevoeder.

Ten aanzien van de over Zeeland gestelde vragen kan worden medegedeeld, dat voor wat betreft het luchtvaartterrein op Walcheren verschillende oplossingen onderzocht zijn, namelijk:

- 1°. herstel van het vooroorlogse terrein;
- 2°. aanleg van een nieuw terrein in het Noord-Sloe, wanneer da³ te zijner tijd drooggelegd zou zijn;
- 3°. het zoeken elders op Walcheren van een geschikte plaats.

Na uitvoerige studie is in overleg met de provincie Zeeland de laatste oplossing gekozen. Een terrein werd gevonden gelegen ten Oosten van Oost-Souburg en ten Noorden van Rithem. In de loop van 1947 werd hiervoor een definitief plan uitgewerkt, zodat waarschijnlijk in 1948 aan dit plan een begin van uitvoering kan worden gegeven. Het luchtvaartterrein Haamstede kan met eenvoudige middelen worden hersteld. Een uitgewerkt plan is gereed, zodat in 1948 de eerste nodige werken kunnen worden uitgevoerd. Voor Zeeuws-Vlaanderen was de keuze van een plaats zeer moeilijk. Een reeds gekozen plaats moest worden verlaten, omdat deze niet strookte met het nieuwe tracé van het Kanaal van Terneuzen. Voor een luchtvaartterrein in de Wyckhuysse polder wordt thans een plan uitgewerkt.

Een spoedige regeling ten aanzien van het luchtvaartterrein Eindhoven kan worden toegezegd. Onderhandelingen tussen de Rijksluchtvaartdienst en de R.A.F. hebben geleid tot een voorstel van Engelse zijde, hetwelk thans in studie is, welk voorstel tot gevolg zal hebben, dat vermoedelijk nog voor 1 Januari 1948 het beheer door de R.A.F. aan de burgerinstanties in Nederland zal worden overgegeven. Het onderhoud van het luchtvaartterrein dat nog steeds in handen was van het BABOV, zal eveneens op 1 Januari 1948 worden overgegeven. Aan de gemeente Eindhoven werd voorgesteld, om, in afwachting van het tot stand komen van de N.V., het beheer met ingang van 1 Januari 1948 over te nemen en de nodige herstellingen, die tot die datum door het BABOV ten behoeve van de R.A.F. geschieden, thans door de gemeente te doen uitvoeren. Door dit Ministerie zal daartoe een bouwkalkule worden geopend, waarop door de gemeente voorschotten kunnen worden opgenomen.

Naar aanleiding van de vraag van sommige leden hoe thans de verhouding is tussen de K.L.M. en de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” meent de ondergetekende te mogen volstaan met te wijzen op de omstandigheid, dat zeer onlangs onder voorzitterschap van Ir. J. W. Albarda is ingesteld een commissie, die tot taak heeft hem omtrent het probleem luchtvaart-scheepvaart van advies te dienen. Vermeld zij nog, dat de Maatschappij „Nederland” aandeelhoudster is in de K.L.M. tot een bedrag van f 21 000 en dat zij in Nederland voorts agent is van de K.L.M. voor de verzorging van reserveringen van passagiers en goederen. Ook de ondergetekende hebben berichten bereikt, dat de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” contact zou hebben met een Engelse onderneming, waarbij eerstgenoemde geïnteresseerd zou zijn. Deze onderneming is niet hier te lande gevestigd, doch kan uiteraard wel Nederland in haar arbeids-terrein opnemen. Het vervoer, dat zij bewerkstelligt is, omdat het goederenvervoer door de lucht in het algemeen nog van betrekkelijk kleine omvang is, voor zover bekend, niet groot.

Artikel 118 e.v. Het is de ondergetekende niet duidelijk wat wordt bedoeld met de hier gemaakte opmerking.

Er is de ondergetekende niet gebleken, dat de commerciële instelling van de Directie van de Rijksluchtvaartdienst onder doet voor die van andere Rijksdiensten.

De taak van de burgerluchtvaartattachés is het behartigen, in de meest ruime zin, van de belangen van de burgerlijke luchtvaart, zowel van Nederland als van de Overzeese Gebiedsdelen, het inlichten van de Ministers van Buitenlandse Zaken, Verkeer en Waterstaat en van Overzeese Gebiedsdelen omtrent het gebied van de burgerlijke luchtvaart geschiedt en leeft in de landen, bij welke Regeringen zij geaccrediteerd zijn, het bevorderen van een vruchtbare samenwerking tussen die landen enerzijds en Nederland en de Overzeese Gebiedsdelen anderzijds, en het geven van adviezen en het doen van suggesties.

De ontwikkeling van de burgerlijke luchtvaart na de oorlog voltrok en voltrekt zich zo snel, dat een onmiddellijk reageren op wat in de centra van de luchtvaartpolitiek (bepaaldelijk Londen en Washington) geschiedt, noodzakelijk is. Dit kan slechts geschieden door luchtvaartattachés.

Deze noodzaak is des te groter, daar de luchtvaartpolitiek neiging vertoont, zich te ontwikkelen in de richting van de beperking van de vrijheid van het luchtverkeer.

Artikel 119. Indien met de vraag bedoeld wordt of voor het maken van dienstreizen, waarvoor onder dit artikel gelden zijn uitgetrokken, van lijndiensten en/of ook van een apart gecharterd toestel van de K.L.M. gebruik kan worden gemaakt, moge de ondergetekende opmerken, dat bij de behandeling van de Wet van 4 Augustus 1947 tot het bevorderen van het onderhouden van luchtdiensten door de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (*Staatsblad* no. H. 294), naar aanleiding van een desbetreffende vraag in het Voorlopig Verslag van de Tweede Kamer in de Memorie van Antwoord (gedrukte stukken 1946/47 49.1, no. 10) door hem in de laatste alinea is medegedeeld, dat van het recht op gratis vervoer voor bepaalde ambtenaren over het algemeen geen gebruik wordt gemaakt. Overigens vinden dienstreizen niet zo veelvuldig of in zo groot gezelschap plaats, dat het charteren van een bepaald toestel van de K.L.M. verantwoord zou zijn.

Artikel 121. Het hier bedoelde vliegtuig, een Douglas Dakota, staat ten dienste van de leden van het Koninklijk Huis en van de Nederlandse Regering voor dienstvluchten en vluchten voor representatieve- en andere bijzondere doeleinden, ten aanzien waarvan het gebruik van normale lijndiensten der K.L.M. minder aangewezen is. De K.L.M. is ingeschakeld met betrekking tot het onderhoud van dit vliegtuig.

Artikelen 128 en 129. Bij het systeem der opleiding zoals de Regering zich dat voorstelt, is gezocht naar de meest economische wijze van selectie der in opleiding te nemen leerlingen, om te voorkomen, dat bij de latere opleiding een groot percentage dier leerlingen af zou vallen. Te dien einde werd besloten gebruik te maken van de bestaande instellingen op luchtvaartgebied, te weten de K.N.V.v.L. en de N.L.S.

Opdat deze instellingen in staat zullen zijn de haar toegedachte taak ten aanzien van de selectieve opleiding te vervullen, is het nodig aan deze lichamen subsidies toe te kennen, waarvoor de bedragen voor het eerste jaar, waarin deze hun nieuwe taak zullen vervullen, niet met nauwkeurigheid kunnen worden geraamd.

De bedragen zijn dus stelposten.

Intussen moge worden opgemerkt, dat beide genoemde instellingen van betekenis zijn voor de ontwikkeling der luchtvaartgezindheid hier te lande, welke zeker van Staatswege dient te worden gestimuleerd, wil Nederland zijn vooraanstaande plaats in de luchtvaart behouden.

Artikel 133. Naar aanleiding van de vraag, wie deze bijdrage vaststelt, moge worden medegedeeld, dat de bijdrage aan de I.C.A.O. wordt geregeld in de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Conventie, welke door Nederland is geratificeerd, en wel in Hoofdstuk VIII, Artikel 49 en Hoofdstuk XII, Artikel 61. In het laatste artikel wordt bepaald, dat jaarlijks door de „Council” aan de Algemene Vergadering (Assembly), een begroting wordt voorgelegd en dat de Algemene Vergadering de vaste bijdragen der onderscheidene Staten-leden zal vaststellen op een van tijd tot tijd te bepalen basis.

In het eerstgenoemde artikel is bepaald, dat de Algemene Vergadering de begroting vaststelt en de uitgaven goedkeurt en controleert. De kosten der vertegenwoordiging der Staten-leden bij de I.C.A.O. moeten daarnaast door de landen zelve worden gedragen.

De vaste bijdragen worden berekend met inachtneming van onderstaande factoren:

- financiële draagkracht,
- belang en belangrijkheid ten opzichte der burgerlijke luchtvaart,
- oorlogsschade geleden door de Staten-leden,
- een systeem van eenheden wordt gebezigd om de bijdrage van ieder land tot uitdrukking te brengen.

Nederlands bijdrage is vastgesteld op tien eenheden, die van België op acht eenheden, van Engeland op dertig eenheden. De aangesloten landen dragen gezamenlijk in het jaar 1947/48 291 eenheden.

De begroting voor het jaar 1947/48 is teruggebracht van Can. \$ 3 190 855 tot Can. \$ 2 600 000.

De bijdrage voor het jaar 1948/49, in 1948 te voldoen, is nog niet bekend, doch er is dezerzijds voorlopig met een stijging van de uitgaven rekening gehouden.

Artikel 140. Voor deelneming in de exploitatiekosten van luchtvaartterreinen werd een geraamd bedrag opgebracht, aangezien de N.V.'s, die te zijner tijd het beheer over de luchtvaartterreinen zullen voeren en waarin zowel de Staat als het gewest deelnemers zullen zijn, in ontwerp zodanige vorm werd gegeven, dat ook de Staat in de kosten van exploitatie der luchtvaartterreinen zal bijdragen. Een ontwerp terzake is opgemaakt en dient thans als basis der besprekingen.

Artikel 142. De hier bedoelde commissies zijn de examencommissies voor de verschillende vliegbewijzen, de bewijzen van geschiktheid als navigator, radio-telegrafist en -telefonist en werktuigkundige.

Artikel 144, onderdeel 3. In verband met het grote tekort aan beschikbare Nederlandse instructeurs, welke instructie kunnen geven op moderne vliegtuigen, moest er noodgedwongen toe worden overgegaan, deze krachten tijdelijk uit het buitenland aan te trekken, alwaar aan het einde van de oorlog een grote reserve aan personeel ter beschikking kwam.

Deze buitenlandse instructeurs eisen hetzelfde salaris, als hen door diverse luchtvaartmaatschappijen wordt geboden, n.l. f 750 tot f 800 per maand. Het basissalaris is uiteraard voor Nederlandse en buitenlandse instructeurs gelijk, alsmede de afkoopsom voor vliegreuen ten bedrage van f 1800 per jaar.

Om het door de buitenlandse instructeurs geëiste bedrag te bereiken, werd een extra toelage aan hen toegekend.

De Rijksluchtvaartschool heeft in 1948 nodig 20 Nederlandse en 15 buitenlandse instructeurs. De uit te betalen toelagen zullen derhalve bedragen:

$(20 + 15) \times f 1800$	f 63 000
$15 \times f 3600$	54 000
Vliegtuelagen voor radio-telegrafisten en boordwerktuigkundigen	5 155

Totaal f 122 155

Artikel 145, onderdeel 3. Teneinde de reparatie en het onderhoud der vliegtuigen op de Rijksluchtvaartschool in eigen hand te kunnen houden, hetgeen een grote besparing oplevert en stagnatie in de opleiding voorkomt, moest tot uitbreiding van personeel worden overgegaan.

Het personeel van de Rijksluchtvaartschool leeft op het luchtvaartterrein Gilze-Rijen gescheiden van het gezin, zodat door deze personeelsuitbreiding de reiskosten in vergelijking met 1947 met f 30 000 moesten worden verhoogd.

Mede door de lesvluchten met militaire vliegtuigen kan te Gilze-Rijen geen les gegeven worden op lichte vliegtuigen. Deze opleiding moest daarom worden verplaatst naar Ypenburg, alwaar om praktische redenen ook de theorie-school werd gevestigd. Tengevolge hiervan moet evenwel door leerlingen, die reeds de voortgezette opleiding te Gilze-Rijen, doch ook theorielessen op Ypenburg volgen, regelmatig op en neer worden gereisd, hetgeen in wekelijkse ploegen geschied. De kosten van vervoer van deze leerlingen zijn uit dien hoofde aanmerkelijk verhoogd. De toename van overlandvluchten, tengevolge van het groter aantal leerlingen, dat het eindstadium der opleiding bereikt, verhoogt het bedrag van reis- en verblijfkosten.

Daar in 1947 de kosten van benzine en olie voor het autopark in de directe vlieggkosten waren opgenomen en in de begroting voor 1948 deze kosten afzonderlijk zijn vermeld onder reis- en verblijfkosten, steeg deze post in verhouding tot het jaar 1947 nog meer. Bij het samenstellen van de begroting voor 1948 werd er rekening mede gehouden, dat de verplaatsing der Rijksluchtvaartschool naar Eindhoven dat jaar zijn beslag zou krijgen. Vele ambtenaren zullen zich dan te Eindhoven vestigen en zullen daartoe moeten worden overgeplaatst. De post „Verplaatsingskosten” werd om die reden opgevoerd. Uit het vorenstaande moge blijken, dat op dit artikel niet kan worden bezuinigd.

Artikel 150, onderdeel 3. Voor reiskosten van de luchtverkeersbeveiliging dient inderdaad een hoog bedrag te worden uitgetrokken, in hoofdzaak omdat deze dienst, die in enkele jaren weder geheel diende te worden opgebouwd, een groot aantal gespecialiseerde ambtenaren telt, die bij hun werkzaamstelling op de luchtvaartterreinen in de hun daarbij toegewezen standplaatsen geen woning kunnen vinden en deshalve voor vergoeding van reiskosten in aanmerking komen.

Voorts zijn bijzondere maatregelen nodig voor het dagelijks vervoer der ambtenaren van hun woonplaats naar de veelal afgelegen stations en inrichtingen van de luchtverkeersbeveiliging op en in de omgeving van de luchtvaartterreinen.

Het na de oorlog opnieuw inrichten van deze dienst maakt veelvuldig overleg betreffende de internationale uitvoering van de luchtverkeersregeling, de vliegdienst en de dienst der radionavigatiemiddelen noodzakelijk.

De ondergetekende streeft er naar zo spoedig mogelijk de bedoelde door de tijdsomstandigheden abnormaal hoge posten tot meer normale bedragen terug te brengen.

AFDELING VI.

Rijkswaterstaat.

Dat de noodzaak om sterk te industrialiseren ook voor de Waterstaat bijzondere voorzieningen met zich brengt, kan worden toegegeven, hoewel het gereed maken van industrieterreinen, dat o.m. als voorbeeld wordt genoemd, in het algemeen meer een onderwerp van gemeentelijke zorg zal moeten zijn. Met de mening, dat het in verband met industrialisatie nodig is de aandacht gevestigd te houden op een goed onderhoud van de waterwegen, kan worden ingestemd. Hieraan kan worden toegevoegd, dat hetzelfde geldt voor de landwegen en spoorwegen.

Naar aanleiding van de opmerking, dat grote bedragen worden aangevraagd voor de aanleg van kanalen zij er op gewezen, dat alleen gelden zijn aangevraagd voor de voltooiing van reeds in aanleg zijnde binnenvaartkanalen voor groot scheepstype. Deze voltooiing is zowel met het oog op het in deze werken reeds geïnvesteerde kapitaal als op de functie, die zij in het vervoersstelsel zullen vervullen, volledig gerechtvaardigd. Dat het nodig is, alvorens tot uitvoering van nieuwe projecten voor scheepvaartkanalen wordt besloten zich rekenschap te geven van de voor de toekomst te verwachten verhoudingen tussen weg- en watervervoer, kan geredelijk worden toegegeven. Voorzover in het Voorlopig Verslag te dezer plaatse wordt bedoeld op de denkbeelden van de ondergetekende op het punt van coördinatie van het verkeer, zij verwezen naar onderscheidene uitingen zijnerzijds over dit onderwerp naar aanleiding van wetsontwerpen, welke dit onderwerp raken.

Hoewel de kustverdediging op een paar punten van de waddeneilanden, met name aan de N.O.-punt van Texel en aan de Z.W.-punt van Ameland, aanleiding tot bezorgdheid geeft, mag nog niet van een uiterst gevaarlijke toestand worden gesproken. Voor het eerste geval wordt nagegaan wat hier zal moeten worden gedaan, waarna terzake met de verantwoordelijke instanties in overleg kan worden getreden. Aan de Z.W.-punt van Ameland werden in dit jaar voor Rijksrekening de eerste drie hoofden gemaakt, hoewel nog geen overeenstemming werd verkregen over het deel van de kosten, dat door de direct belanghebbenden en door de Provincie Friesland zal moeten worden gedragen. Het ligt in het voornemen om ook in 1948 voort te gaan met de aanleg van hoofden.

De vraag van sommige leden of de mogelijkheden om zand te verkrijgen in ons land bijna zijn uitgeput, kan ontkennend worden beantwoord. In Nederland is voldoende zand voor de bouwnijverheid en de aanleg van openbare werken aanwezig. Bij de keuze der winplaatsen van het zand doen zich echter verschillende problemen voor. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het rivierbelang, de wenselijkheid om zo weinig mogelijk cultuurgrond op te offeren, het natuurschoon, de mogelijkheid van verzilting van polderwater door het maken van zandputten en tenslotte met de transportafstand, welke een grote invloed op de prijs heeft. Ten aanzien van deze problemen worden thans onderzoekingen verricht, welke nog niet zijn voltooid.

Ten aanzien van het opgemerkte omtrent de mogelijkheid tot verbetering van de lage waterstanden op de kanalen in Oostelijk Groningen door aftapping van water uit Duitsland zij medegedeeld, dat een afdoende oplossing op deze wijze niet zal zijn te bereiken, omdat deze aftapping slechts doenlijk zal zijn, indien in het Duitse grensgebied een overschot van water aanwezig is, hetgeen echter tijdens perioden van grote droogte niet het geval is. Opdat, althans ten tijde, dat zulks nog wel mogelijk is, water uit Duitsland kan worden beschikbaar gesteld, is reeds in het voorjaar 1947 deze aangelegenheid onder de aandacht van de betrokken Duitse autoriteiten gebracht; bovendien is bij het internationale overleg inzake het met Duitsland te sluiten vredesverdrag deze aangelegenheid naar voren gebracht.

De bezwaren ten aanzien van de vaarverbinding met Ameland en Schiermonnikoog zijn aan de ondergetekende bekend en hebben zijn aandacht.

Ten aanzien van de opmerking, dat de vaste brug te Baanhoek een belemmering is voor de industriële ontwikkeling van de Merwedee-oever, moge voorshands worden volstaan met de mededeling, dat de studie over het vraagstuk van het maken van een beweegbaar gedeelte in deze brug nog niet geheel voltooid is.

Ondergetekende zal nauwlettend de belangen, die voor de streek en de daar gevestigde bedrijven bij het aanbrengen van een beweegbaar gedeelte in deze brug zijn gemoeid, overwegen, doch moet reeds thans er op wijzen, dat daarvoor een belangrijk extra bedrag nodig zal zijn.

Omtrent de plannen voor de afdamming van de Hollandsche IJssel nabij Krimpen aan de IJssel is nog geen beslissing gevallen. De voor-

bereiding is echter zover gevorderd, dat waarschijnlijk binnenkort de keuze uit de verschillende plannen kan worden bepaald.

De vervanging van de schipbrug over de IJssel te Doesburg door een vaste brug acht ook de ondergetekende van groot belang. Zoals echter in de Memorie van Toelichting is medegedeeld, heeft de toestand van 's Rijks financiën tot zo ver mogelijke beperking bij de samenstelling van de begroting genoopt. Dit heeft er toe geleid, dat voor deze overbrugging geen gelden voor 1948 zijn uitgetrokken, hoezeer de wenselijkheid en urgentie van dit werk wordt ingezien. De ondergetekende hoopt evenwel, dat het mogelijk zal blijken voor 1949 op de begroting een post voor dit werk op te nemen.

Voor de hervatting van de tunnelbouw te Velsen gelden dezelfde overwegingen. Ook dit werk wordt wenselijk en urgent geacht, maar ook hier heeft de noodzaak om de uitgaven zo ver mogelijk te beperken ertoe geleid, dat geen bedrag voor 1948 is aangevraagd.

Dit werk is van veel grotere omvang dan de brugbouw te Doesburg en vereist tevens een grotere hoeveelheid materiaal en een aanzienlijk aantal arbeidskrachten. Met het oog op de steeds moeilijker wordende toestanden voor het landverkeer hier ter plaatse wil de ondergetekende er naar streven, dat ook voor dit werk op de begroting voor 1949 gelden worden aangevraagd, opdat in dat jaar de bouw weder kan worden hervat. Plannen voor de bouw van andere tunnels op andere plaatsen onder het Noordzeekanaal zijn nog niet in de fase van een reële verwezenlijking. Overwogen wordt het aantal ponten te Velsen uit te breiden in afwachting van het gereed komen van de tunnel. Dit zal echter tevens de bouw van nieuwe aanleginrichtingen nodig maken.

Ten aanzien van hetgeen omtrent het kanaal door Zuid-Beveland wordt opgemerkt zij aangetekend, dat de werkzaamheden erop gericht blijven om zo spoedig doenlijk de door het oorlogsgeweld aan deze scheepvaartverbinding toegebrachte vernielingen en daardoor veroorzaakte bezwaren op te heffen. De ondergetekende heeft niet de indruk, dat in bevoegde Belgische kringen het inzicht zou heersen, dat van Nederlandse zijde terzake geen afdoende maatregelen zijn getroffen.

Het belang van een betere bevaarbaarmaking van de Geldersche IJssel wordt tenvolle beaamd. Hierbij is echter tevens de waterhuishouding van ons land betrokken, zowel voor de gebieden, die in deze afhankelijk zijn van het IJsselmeer, alsook het Westen des lands, voorzover afhankelijk van de zoetwaterafvoer langs Lek en Nieuwe Maas. Een nauwgezet en tijdrovend onderzoek terzake is nodig, alvorens tot het uitvoeren van werken kan worden overgegaan.

Als gevolg van de rol, die aan de IJssel in dit verband is toebedacht, zal het binnenscheepvaartverkeer naar het Twentse industriegebied gedurende het gehele jaar beter kunnen plaatshebben dan thans mogelijk is.

De verkeersbrug bij Hedel is thans in zoverre hersteld, dat verwacht mag worden, dat binnen enkele weken het verkeer over deze brug zal kunnen worden gevoerd door middel van een tijdelijk brugdek. In het voorjaar zal dan een aanvang worden gemaakt met het maken van de definitieve rijbaan. Met de herstelling van de brug bij Vianen kon nog niet worden begonnen, omdat het daarvoor benodigde staal nog niet in ons land is aangekomen. De brug over de Noord vormt een onderdeel van de autosnelweg van Rotterdam naar Gorinchem. Aangezien de automobilisten op de autosnelwegen geen langzaam verkeer verwachten, zou de veiligheid van het verkeer in gevaar komen, indien de brug over de Noord voor alle verkeer zou worden opengesteld.

Het is de ondergetekende bekend, dat ondanks aangebrachte verbeteringen en groter frequentie de veerverbinding Anna Jacoba—Zijpe nog zeker niet voldoende is. Door de R.T.M. zijn plannen voor verbetering van deze veerverbinding ontworpen en in uitvoering, waardoor in het komende voorjaar een belangrijke verbetering voor het verkeer kan worden verwacht.

De verbinding Ameland—Holwerd heeft de aandacht van de ondergetekende. Bij deze verbinding moet in aanmerking worden genomen, dat zij slechts gedurende een beperkt gedeelte van het jaar, en wel de vacantietyd, zeer sterk bezet is en voor het grootste gedeelte slechts een matig aantal passagiers vervoert.

De verhoging van de bijzondere heffing op benzine met een halve cent per liter in 1936 is geschied om de algemene middelen te versterken en daardoor de mogelijkheid te openen om grotere bedragen voor het verkeersfonds beschikbaar te stellen. Tengevolge hiervan zijn in de jaren van 1936 tot nu toe zeer belangrijke bedragen voor de bouw van bruggen en wegen beschikbaar kunnen worden gesteld. Gedurende de tijd na de oorlog is al het beschikbare materiaal en arbeidsvolumen besteed voor het herstel van de verwoeste bruggen. De toestand van 's Rijks schatkist noopt tot beperking in de aanleg van nieuwe werken. Verwezen wordt naar wat reeds ten aanzien van de brug te Doesburg en de tunnel te Velsen is gezegd.

Volgens de beschikbare gegevens zijn door oorlogshandelingen bijna 1000 verkeersbruggen, gerekend van de zeer grote tot de kleinste, vernield of beschadigd. Hoeveel er momenteel reeds hersteld zijn, is niet met juistheid bekend, maar wel kan worden gezegd, dat het merendeel van deze bruggen op het ogenblik hetzij definitief, hetzij voorlopig, is hersteld.

Naar aanleiding van de vraag van sommige leden, of het wel juist is snel voortgang te maken met de verbinding van Amsterdam met de Boven-Rijn, zij erop gewezen, dat het Amsterdam—Rijnkanaal niet alleen deel zal uitmaken van de verbinding met de Boven-Rijn, doch ook van die met het Limburgse kolen- en industriegebied. Deze verbinding moet zowel noodzakelijk voor de bloei van Amsterdam als haven, doch ook als industriecentrum noodzakelijk worden geacht. Op grond hiervan en mede gelet op het rendabel maken, ook van de bedragen, die reeds in deze in gevorderd stadium van uitvoering verkerende scheepvaartweg zijn geïnvesteerd, meent de ondergetekende een snelle voortgang van de werkzaamheden te moeten bevorderen; zoals uit het hiervoor opgemerkte moge volgen kan naar zijn inzicht hier niet van een doublure ten aanzien van Rotterdam worden gesproken.

Ook de ondergetekende verheugt zich over het geleidelijk verdwijnen van de tolleren, en zal trachten het tempo daarvan nog te versnellen.

Van de nog bestaande wegtollen zijn er 9 van geen of nagenoeg geen belang voor het verkeer. Omtrent de overige kan het volgende worden medegedeeld.

Provincie Friesland.

Voor de opheffing van de tol op de Langebrug heeft de gemeente Sloten een dergelijke hoge eis tot schadevergoeding gedaan, dat daarop niet kan worden ingegaan.

Door wegomlegging zal t.z.t. deze tol onbelangrijk worden voor het doorgaande verkeer.

Provincie Drenthe.

De onderhandelingen omtrent de opheffing van de tolleren van de gemeenten Peize op de Pol en op de Horst zijn in gang.

Provincie Gelderland.

De opheffing van de tol over de schipbrug te Doesburg zal haar beslag krijgen, wanneer tot de bouw van een vaste brug door het Rijk wordt overgegaan.

Provincie Utrecht.

De onderhandelingen omtrent de tolleren in de weg Utrecht—Maartensdijk, die waren vastgelopen, zullen waarschijnlijk binnenkort worden heropend.

Provincie Zuid-Holland.

De tolleren over de bruggen te Leimuiden en Bilderdam over de Drecht, waarvan de gemeente Leimuiden rechthebbende is, zullen weinig betekenis meer hebben, wanneer de in de nabijheid in aanbouw zijnde provinciale brug, gereed is.

De onderhandelingen tussen de provincie en de commissarissen van de straatweg Gouda—Bodegraven over de opheffing van de tolleren op deze weg zijn in gang.

Naar de rechtsgrond van de tol aan het Warmonderhek wordt door de provincie een onderzoek ingesteld, waarvan de uitkomst moet worden afgewacht, alvorens verdere stappen kunnen worden gedaan.

Provincie Limburg.

De bruggen over de Maas te Venlo en Roermond, waarop de gemeenten tol hieven, zijn door de oorlogshandelingen vernield. Na de wederopbouw van deze bruggen kan op opheffing van deze tolleren gerekend.

Over de opheffing van de tol op de brug over het Oude Maasje te Stevensweert, waarvan deze gemeente rechthebbende is, zijn onderhandelingen gaande.

Bij het ontwerpen van het plan voor de inpoldering van een deel van de Braakman wordt uit de aard der zaak bijzondere aandacht geschonken aan de mosselvisserij en wordt nagegaan, welke maatregelen in het belang van de mosselbedrijven van Philippine zullen moeten worden getroffen. De plannen voor deze inpoldering naderen hun voltooiing; van bezwaren van Belgische zijde is de ondergetekende niet gebleken.

De toenemende verzilting van de Rotterdamsche Waterweg is een bron van voortdurende zorg. Omvangrijke maatregelen ter bestrijding van dit euvel zijn in voorbereiding.

Een van de maatregelen, die vooral voor de eilanden Voorne en Putten en Rozenburg, doch daarnaast ook voor de verzilting van de

Rotterdamsche Waterweg enige gunstige invloed zal hebben, is de afdamming van de Brielsche Maas. In verband met de wenselijkheid om spoedig tot enige verbetering te geraken, zal worden nagegaan of het mogelijk is met de uitvoering van deze werken nog in 1948 een begin te maken. De voorgenomen afdamming van de Hollandse IJssel, waarvan hierboven sprake was, zal voorts nog in belangrijke mate de verzilting van de Rotterdamsche Waterweg tegengaan.

Onttrekking van drinkwater aan de duinen in het gebied grenzende aan het Westland of op de Zuidhollandse eilanden heeft niet op zodanige schaal plaats, dat daarvan ernstig gevaar voor verzilting van de achtergelegen polders is te duchten.

In samenwerking met het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening is een onderzoek ingesteld naar de verdroging van de gronden in het noord-westelijk gedeelte van Overijssel. Ook worden proeven genomen om na te gaan, wat kan geschieden om de hierdoor ontstane schade zoveel mogelijk op te heffen. Gebleken is, dat het indrogen van deze gronden geenszins alleen aan de drooglegging van de Noordoostpolder is te wijten.

De verdrogingsverschijnselen in de Achterhoek, in de nabijheid van het Twenthekanaal, worden nog bestudeerd door een commissie van deskundigen. Het staat nog niet vast, dat de verdroging inderdaad te wijten is aan het graven van dat kanaal; de mogelijkheid bestaat, dat de verschijnselen een gevolg zijn van de structuur van de grond en dat bij een juiste grondbewerking en bemesting de verdrogingsverschijnselen zullen verdwijnen. Nadat de bovenbedoelde studie zal zijn afgesloten, zal de ondergetekende zich over deze aangelegenheid nader kunnen beraden.

Naar aanleiding van de vraag, of de tijd niet is gekomen om een geheel nieuw Rijkswegenplan op te zetten moge erop worden gewezen, dat volgens de bepalingen van de Motorrijtuigenbelastingwet het Rijkswegenplan geregeld en ten minste eenmaal in de 10 jaren moet worden herzien. Telkenmale wordt daarbij gerekend met de staat, waarin de bestaande wegen verkeren, alsook met de nieuwe behoeften, die in verschillende streken zijn ontstaan of worden verwacht. Op deze wijze wordt het beste aangesloten aan de dienende functie van het verkeer, hetwelk zich aan de economische ontwikkeling van het land heeft aan te passen. Het wegennet in Nederland is zo dicht, dat aan eigenlijke ontsluiting van bepaalde landstreken, behalve wellicht enige eilanden, geen behoefte bestaat. Wel ontstaat er naarmate het verkeer groeit, verdere behoefte de bestaande wegverbindingen te verbeteren of nieuwe wegen aan te leggen. Zeker maakt b.v. de voortgaande industrialisatie van Nederland het nodig om bepaalde streken van het land van betere verkeerswegen te voorzien. De inzichten omtrent deze industrialisatie en de daarmee samenhangende bevolkingsspreiding in Nederland zijn voorlopig echter nog niet zo geconcretiseerd, dat het mogelijk is met het oog daarop reeds thans belangrijke wijzigingen in het Rijkswegenplan aan te brengen.

De samenwerking tussen de Rijkswaterstaat en de dienst voor het Nationale plan is voldoende gewaarborgd, doordat een hoofdamtenaar van de Rijkswaterstaat zitting heeft in de Vaste Commissie voor het Nationale Plan, terwijl de Directeur van de Rijksdienst voor het Nationale Plan lid is van de Commissie voor Overleg voor de Wegen.

In samenwerking met het Ministerie van Financiën is overleg gepleegd met de verschillende belanghebbenden bij de oprichting van benzinstations langs de Rijkswegen en is een plan voor de bouw van het nodig geoordeelde aantal van die stations opgesteld.

In sommige gevallen wordt voor de bouw van deze inrichtingen door het Rijk grond aangekocht of onteigend.

De ondergetekende is gevoelig voor de waardering van vele leden voor het feit, dat voor 1948 een belangrijk hoger bedrag ten behoeve van de wegenverbetering is kunnen worden uitgetrokken. Ook is hij er zich van bewust, dat met het uitgetrokken bedrag belangrijk minder dan vóór de oorlog kan worden gedaan.

Bij de Rijkswaterstaatsdienst bestaan plannen om de verbinding tussen de mijnstreek van Limburg en de provinciale hoofdstad te verbeteren door de aanleg van een geheel nieuwe Rijksweg. Omtrent deze plannen moet nog overleg worden gepleegd met verschillende belanghebbenden en daardoor verkeren zij nog niet in een zodanig stadium, dat reeds tot opnemning van deze verbinding in het Rijkswegenplan kan worden besloten.

De ondergetekende stemt in met de leden, die menen, dat in sommige gevallen de verkeersmiddelen zich zullen moeten aanpassen bij de wegen. Het is immers onmogelijk om alle openbare wegen in Nederland geschikt te maken voor het zeer snelle en zeer zware of zeer omvangrijke verkeer. Door middel van de verkeersvoorschriften staan voldoende middelen ter beschikking om te zware of te brede voertuigen, waar nodig, van de wegen te weren.

De inschrijving van zware motorrijtuigen als bedoeld in artikel 43 van het Motor- en Rijwielreglement geschiedde door het Bureau

Inschrijving Motorrijtuigen en aanhangwagens (B.I.M.A.), welk bureau daartoe in 1927 is ingesteld.

Dit bureau was gevestigd Juliana van Stolberglaan 14 te 's-Gravenhage. Bij het bombardement van 3 Maart 1945 werd het gebouw met de inventaris geheel verwoest. Een poging om het bureau in het gebouw van de Dienst der Zuiderzeewerken aan de Heerengracht 2 te 's-Gravenhage wederom te doen functioneren mislukte, in hoofdzaak wegens gebrek aan materiaal (inschrijvingsbewijzen en derg.).

Na de bevrijding werd de noodzaak om wederom tot inschrijving over te gaan onder het oog gezien.

In afwachting van de totstandkoming van een nieuwe regeling van het verkeer ter vervanging van de thans nog geldende verordening uit de bezettingstijd, waarbij de inschrijving van motorrijtuigen uiteraard wederom regeling zal vinden, is er voorlopig van afgezien de inschrijving, die als gevolg van het verloren gaan van het archief geheel nieuw moest worden opgezet, weder aan te vangen.

Uit hetgeen hierboven is medegedeeld, kan blijken, dat de beheerders van wegen, welke niet geschikt zijn voor zwaar verkeer, over de nodige middelen beschikken om dat verkeer van deze wegen te weren en daardoor de kosten voor het onderhoud van deze wegen lager te houden. De ondergetekende meent daarom, dat er voor het ogenblik voor hem geen aanleiding bestaat om terzake stappen te ondernemen.

Bij de instelling van het Wegenfonds, later veranderd in het Verkeersfonds, is ten aanzien van de financiering van de wegenverbetering een regeling getroffen, waarbij het Rijk de wegen van het Rijkswegenplan zou verbeteren en waarbij de wegen van de provinciale en tertiaire wegenplannen uit dat fonds zouden worden gesubsidieerd. De verdeling van het aan elke provincie toekomende gedeelte van dat subsidie berust bij de provinciale besturen. Bij deze opzet is de moeilijkheid vermeden om voor elke weg afzonderlijk na te gaan of deze weg in meer of mindere mate het doorgaande, het regionale dan wel het plaatselijke verkeer dient. Zonder aan deze in beginsel juiste regeling geweld te doen, lijkt het de ondergetekende niet mogelijk om in bijzondere gevallen aan de onderhoudsplichtigen van enige weg een afzonderlijk subsidie te schenken.

Ook de ondergetekende betreurt de catastrophale gevolgen, welke de bijzonder strenge vorst dit jaar voor een aantal van onze hoofdverkeerswegen heeft gehad. Ook door hem is overwogen om bij opdooi het zware verkeer van de wegen te weren. Hierbij bleek echter, dat dit sluiten van een aantal wegen een zware belemmering zou zijn voor handel en bedrijf, temeer daar niet kan worden voorspeld, op welk tijdstip schade door opdooi is te verwachten en de sluiting van de wegen derhalve meerdere malen en gedurende een niet onbelangrijke tijd zou moeten geschieden. De inzichten omtrent de oorzaken, welke op sommige wegen opdooi veroorzaken en op andere niet, zijn inmiddels zo zeer verdiept, dat maatregelen kunnen worden beraamd om de schadelijke gevolgen van deze opdooi tot een minimum te beperken.

De ondergetekende erkent het nuttige werk, dat de verschillende Nederlandse rijwielpadverenigingen verrichten. Het gebied, dat door deze rijwielpadverenigingen wordt verzorgd is in vergelijking met de oppervlakte van Nederland echter van te kleine omvang om alleen de bestaande rijwielpadverenigingen uit algemene middelen te subsidiëren. Een meer algemeen geldende regeling zou moeten insluiten, dat ook in de andere streken van Nederland de aanleg van rijwielpaden met Rijkssteun zou moeten plaats vinden. Voor het ogenblik acht de ondergetekende de belangen, die hierbij betrokken zijn, niet zo groot en is ook de toestand van 's lands financiën niet zodanig, dat hiertoe zou kunnen worden overgegaan. Wel wordt gewerkt aan de samenstelling van een algemeen rijwielpadenplan. Zodra de studie daaromtrent verder is voortgeschreden kan de financiering nader worden overwogen.

Artikel 177. Zoals in de Memorie van Toelichting werd vermeld is het bedrag, dat voor 1947 voor „materiële behoeften en overige uitgaven” is uitgetrokken, zeer aanzienlijk te laag gebleken. In ver-

band hiermede zal een wetsontwerp aanhangig worden gemaakt, waarbij o.m. het ontbrekende bedrag wordt aangevraagd.

Een nevenoorzaak van de hogere raming is gelegen in de noodzaak de tijdens de oorlog ontstane leemten in de kantooruitrustingen enz. gedurende 1948 aan te vullen. De verzekering wordt gegeven, dat de uiterste zuinigheid en soberheid wordt betracht.

Artikel 191. Uit dit artikel zullen uitgaven worden bestreden, welke eventueel gemaakt moeten worden ter gelegenheid van ontvangst, rondgeleiding etc. van buitenlandse autoriteiten, die hier te lande zullen vertoeven voor besprekingen inzake Waterstaatsaangelegenheden. De uitgaven worden gedaan door de betrokken Hoofdingenieur-Directeur, na vooraf van ondergetekende ontvangen machtiging.

Artikel 194. De gevraagde specificatie luidt als volgt:

Toegestaan voor 1947:

Algemene uitgaven	f 160 200
Huisvestingskosten	16 000
Huren en vaste lasten	6 000
Onderhoud gebouwen en vaste installaties	2 300
Brandstof, verlichting, gas, water	5 200
Schoonhouden gebouwen; huishoudelijk personeel	2 500
Bureaukosten	45 000
Bureau- en tekenbehoeften	16 000
Boeken, tijdschriften, dagbladen	1 000
Onderhoud, reparatie en huur van meubilair, stoffering en kantoor machines	3 000
Porti, telefoon, telegrammen, vrachten	20 000
Drukwerk voor intern gebruik	2 000
Verzending dienststukken	3 000
Reis-, verblijf- en verplaatsingskosten	96 000
Vergoeding voor lokaal vervoer	3 000
Detacheringsreizen	1 000
Verplaatsingskosten	8 000
Overige dienstreizen	84 000
Openbare vervoermiddelen	f 2 000
Vervoermiddelen eigen dienst	8 000
Vergoedingen gebruik privé vervoermiddelen	39 000
Overige vervoermiddelen	1 000
Verblijfkosten	34 000
Diversen	3 200
Kleine uitgaven van voorschothouders en comptabelen ...	Memorie
Overige uitgaven	3 200

De ondergetekende waardeert de instemming, die de bijdrage aan de gemeente Maastricht voor de aanleg van een industriehaven mocht ontvangen.

Artikel 306. De voorgenomen aankoop betreft panden welke sedert lang als kantoorruimte in gebruik zijn, zodat daardoor niet meer woonruimte aan haar bestemming zal worden onttrokken.

Bij deze Memorie is overgelegd een Nota van Wijziging, waarnaar korthedshalve moge worden verwezen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

H. VOS.

Bijlage 9.

PROVINCIAAL BESTUUR VAN GRONINGEN

12.27/486.
K

AAN
de Voorzitter van de Raad van
Bestuur der N.V. Luchtvaartterrein
voor Noord-Nederland,
Raadhuis,
Grote Markt 1,
Groningen.

Uw kenmerk
Kab.L nr.48553.

Uw brief van
24 April '48.

Ons kenmerk
Nr. 11161/57, 2e afd.


GRONINGEN,
30 Augustus 1948.


Onderwerp Reorganisatie exploitatie vliegveld.

Naar aanleiding van onze voordracht van 21 Mei 1948, nr. 5644, 2e afdeling, waarvan een exemplaar hierbij gaat, hebben de Staten dezer provincie in hun vergadering van 26 Juli 1948, onder nr. 23, besloten ons te machtigen op de in genoemde voordracht ontwikkelde grondslagen mede te werken aan de liquidatie van uw vennootschap, de oprichting van een nieuwe naamloze vennootschap met gelijk doel en het sluiten van een overeenkomst inzake de dekking van de verliezen van de nieuwe vennootschap.

Wij machtigen de Raad van Bestuur de uitwerking van een en ander verder te regelen en zo nodig veranderingen van ondergeschikte aard aan te brengen.

De Gedeputeerde Staten der
provincie Groningen:


107 Griffier.


Voorzitter.

VOORDRACHT

van Gedeputeerde Staten aan de Staten der provincie Groningen tot het verlenen van medewerking aan de reorganisatie van de exploitatie van het vliegveld Eelde.

Met de Regering is thans in beginsel door de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland overeenstemming bereikt omtrent de verbetering en de exploitatie van het vliegveld Eelde. Uitgangspunt is hierbij, dat het vliegveld zal worden verbeterd, ingericht en beheerd door een nieuw op te richten naamloze vennootschap, waarin ook het Rijk deelneemt. Het bestaande vliegveld c.a. zal tegen toekenning van aandelen aan de tegenwoordige aandeelhouders in de nieuwe vennootschap worden ingebracht. De kosten verbonden aan het voor landen en opstijgen van vliegtuigen gereedmaken van het terrein, waaronder vallen de eventuele kosten van egalisatie en drainage, aanleg van startbanen, rijbanen en opstelplaatsen voor vliegtuigen, alsmede de afwatering daarvan, zullen geheel ten laste van het Rijk komen. Alle overige kosten, waaronder vallen de kosten verbonden aan het verkrijgen van de benodigde gronden, het leggen van bouwverboden, het bouwen en inrichten van opstallen, het aanbrengen van verlichtingen, het plaatsen van afrasteringen, de outillering van het terrein en het fourneren van het benodigde bedrijfskapitaal zullen daarentegen, volgens de opzet, voor gezamenlijke rekening van het Rijk en de streek komen in de verhouding van 2 : 3.

Uit een en ander vloeit voort, dat het Rijk belangrijk grotere kapitalen in de vennootschap zal hebben te investeren dan de streek. Volgens een globale raming van de kosten der uit te voeren werken en te treffen voorzieningen is, wanneer voorlopig met één startbaan wordt volstaan, een kapitaal nodig van f 4.300.000,— waarvan dan volgens die raming het Rijk f 3.495.000,— en de streek f 805.000,— zou dienen te verstrekken. Aangezien de waarde van het in te brengen vliegveld op f 205.000,— is gesteld zouden dus de aandeelhouders van de bestaande N.V. nog een bedrag van f 805.000,— — f 205.000,— = f 600.000,— moeten fourneren.

Naar een voorzichtig opgezette exploitatiebegroting van het verbeterde vliegveld is, als de afschrijving op de onroerende bezittingen der nieuwe N.V. buiten beschouwing wordt gelaten, een jaarlijks verliessaldo te verwachten van omstreeks f 20.000,—, waarvan derhalve de streek het drie-vijfde deel, d.i. f 12.000,—, telken jare zal dienen te dragen. Aangezien met het luchtvaartterrein een algemeen sociaal-economisch doel wordt beoogd, lijkt het verdedigbaar tot afschrijving op de vaste activa ten laste van de exploitatierekening enkel over te gaan, voorzover anders een winst op die rekening zou ontstaan.

Bij de gevoerde besprekingen is de verdeling van het nieuwe aandelenkapitaal over de aandeelhouders van de bestaande N.V. als volgt uitgestippeld.

	Provincie Groningen.	Gemeente Groningen.	Provincie Drenthe.	Gemeente Eelde.	Gemeente Assen.	Kamers van Koophandel.
aandelen in de bestaande N.V.	f 60.000,—	f 60.000,—	f 25.000,—	f 30.000,—	f 5.000,—	f 3.000,—
renteloos voorschot aan de bestaande N.V.	„ 60.000,—	„ 60.000,—	„ 25.000,—	„ 30.000,—	—	—
aandelen in de nieuwe N.V. (totaal f 805.000)	„ 268.000,—	„ 268.000,—	„ 128.000,—	„ 133.000,—	„ 5.000,—	„ 3.000,—
hiervan nieuw kapitaal	„ 200.000,—	„ 200.000,—	„ 100.000,—	„ 100.000,—	—	—
verhoudingspercentage gewestelijk aandelenbezit in de nieuwe N.V.	33%	33%	16%	17%	5/8%	3/8%

Het voor de inbreng van elke aandeelhouder toe te kennen aantal aandelen is dus voor de vier eerstgenoemde aandeelhouders iets hoger gedacht dan hun deelneming in het bestaande aandelenkapitaal; het meerdere zal worden aangemerkt als een afbetaling op de verstrekte renteloze voorschotten. De uitkeringen welke de bestaande N.V. terzake van de door haar geleden oorlogs- en bezettingsschade mocht ontvangen — in het geheel heeft zij terzake een vergoeding van ± f 370.000,— gevraagd — zullen in de eerste plaats voor verdere afbetaling der renteloze voorschotten worden gebruikt en wat er eventueel mocht overblijven zal vervolgens, naar rato van het aandelenbezit in de oude vennootschap, worden verdeeld.

Voorgesteld is verder het aandeel der streek in het te verwachten jaarlijks exploitatietekort over de in het staatje genoemde aandeelhouders te verdelen naar verhouding van hun deelneming in het nieuwe aandelenkapitaal. Indien het tekort f 20.000,— zou bedragen, waarvan dan de streek f 12.000,— zou moeten dekken, zou het aandeel daarin voor de provincie derhalve zijn 33 % van f 12.000,— = f 3960,—.

Het komt ons voor, dat op de vorgeschetste grondslagen door de provincie Groningen aan de reorganisatie van de exploitatie van het luchtvaartterrein Eelde zou kunnen worden medegewerkt. Het aandeel in de exploitatietekorten, hetwelk voor rekening onzer provincie zal komen, blijft o.i. binnen redelijke grenzen. Dat het nieuw te fourneren kapitaal van f 200.000,— vermoedelijk niet licht enig dividend zal geven viel te voorzien. In dit opzicht staat deze uitgaaf met vele andere voor openbare werken op één lijn. Voorzover wij kunnen zien rechtvaardigen de belangen, welke voor onze provincie bij een in goede staat verkerend vliegveld te Eelde betrokken zijn, het voor Uwe vergadering ten volle hare medewerking aan de verwezenlijking van het onderwerpelijk reorganisatieplan te verlenen.

Wij leggen Uw vergadering mitsdien hiernevens het ontwerp van een besluit voor, waarbij wij worden gemachtigd op de in deze voordracht aangegeven wijze aan de reorganisatie van de exploitatie van het luchtvaartterrein voor Noord-Nederland mede te werken.

Een aan de aandeelhouders der N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland gericht schrijven van de voorzitter van de raad van bestuur dier N.V., met bijlagen, is ter toelichting in het dossier dezer voordracht gelegd.

Groningen 21 Mei 1948.

De Gedeputeerde Staten der
provincie Groningen,

E. H. EBELS, Voorzitter.

M. W. SCHELTEMA, Griffier.

1846/1
370 tab.k
wt
1949

PROVINCIAAL BESTUUR VAN DRENTHE

No 9

Assen, 16 Maart

1949

1e Afdeling

Bericht op schrijven van:

Onderwerp

Reorganisatie exploitatie vliegveld Eelde

Ten vervolge op het schrijven van den Voorzitter van ons College van 10 September 1948 no. 6614/1943, 1e afdeling, delen wij U mede, dat het in dat schrijven bedoelde besluit van de Staten deser provincie van 22 Juli 1948 No. 17 is goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 25 Februari 1949 No. 31.

Een exemplaar van het Statenbesluit gelieve U hierbij aan te treffen.

R.coll: *B*

GEDEPUTEERDE STATEN van DRENTHE,

[Handwritten Signature], Voorzitter.

[Handwritten Signature], Griffier.

Aan de Raad van Bestuur van de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland.

Grote Markt 1

GRONINGEN.

No.17.

De Staten van de provincie Drenthe;

Op de voordracht van Gedeputeerde Staten dier provincie, d.d. 10 Juni 1948 no. 54, 1ste afdeling;

Gelet op de artikelen 131 en 133 van de provinciale wet;

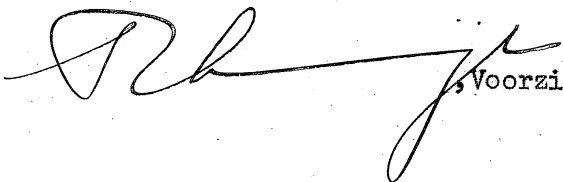
Besluiten:

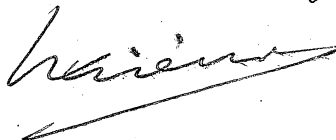
behoudens Koninklijke goedkeuring,

Gedeputeerde Staten te machtigen, namens de provincie Drenthe, deel te nemen in het maatschappelijke kapitaal van de nieuw op te richten N.V. Luchtvaartterrein Eelde tot een maximum bedrag van f 128.000.—, en overigens al datgene te verrichten wat nodig zal blijken ter uitvoering van de plannen tot reorganisatie van het luchtvaartterrein, daaronder begrepen het sluiten van een overeenkomst inzake dekking van de verliezen op de exploitatie van het nieuwe vliegveld.

ASSEN, 22 Juli 1948.

De Staten voornoemd,

 , Voorzitter.

 , Griffier.

Bijlage 10.

waarvan de waarde in 1948 werd geschat op f. 205.000.-.

Voorgesteld werd het nog in contanten te fourneren bedrag van rond f.600.000.- over de aandeelhouders van de huidige N.V. om te slaan naar verhouding van hun aandelenbezit. Zoals U bekend is, nemen in deze N.V. deel

de provincie Groningen met 60 aandelen à f.1000.- = f. 60.000.-
de gemeente Groningen " 60 " " " 1000.- = " 60.000.-
de gemeente Eelde " 30 " " " 1000.- = " 30.000.-
de provincie Drenthe " 25 " " " 1000.- = " 25.000.-
de gemeente Assen " 5 " " " 1000.- = " 5.000.-
de Kamers van Koophandel voor Groningen, voor Drenthe en voor de Veenkoloniën ieder met één aandeel à f.1000.- = " 3.000.-.

Daar genoemde Kamers van Koophandel, zomede de gemeente Assen in 1948 echter hun aandelenbezit niet wensten te vergroten, maar daarentegen de provincie Drenthe bereid bleek de eigenlijk voor de gemeente Assen bestemde aandelenvermeerdering voor haar rekening te nemen, werd de verdeling van de meergenoemde f.600.000.- als volgt opgesteld:

provincie Groningen f. 200.000.-,
gemeente Groningen " 200.000.-,
gemeente Eelde " 100.000.- en
provincie Drenthe " 100.000.-.

Voorts was in bedoelde brief van 24 April 1948 een voorstel vervat, betreffende de dekking van eventuele exploitatieverliezen, waarbij er van werd uitgegaan, dat deze in een verhouding 2:3 tussen het Rijk en de Streek zouden worden verdeeld en dat de afschrijvingen op de activa der N.V. als verlies zouden worden geboekt en dus niet behoeften te worden aangezuiverd.

Opgemerkt zij nog, dat volgens de toenmalige opzet tegenover de 805 aandelen van de Streek 3495 aandelen van het Rijk zouden staan.

In antwoord op de door de Voorzitter van de Raad van Bestuur aan de aandeelhouders gestelde vraag of zij bereid waren deel te nemen in een nieuw op te richten N.V. en een overeenkomst inzake de dekking van verliezen te sluiten, een en ander op de voet als in zijn schrijven was uiteengezet, antwoordden de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen en Eelde bevestigend, terwijl de Kamers van Koophandel en de gemeente Assen zich alleen bereid verklaarden deel te nemen in de overeenkomst betreffende de dekking van eventuele exploita-

tietekorten. Uw schrijven d.d. 30 Augustus 1948 nr. 11161/57, 2e afd. had op deze aangelegenheid betrekking.

Daar alle gewestelijke aandeelhouders dus de gevraagde medewerking toezegden, verzocht de Raad van Bestuur onzer N.V. de Minister van Verkeer en Waterstaat nadere stappen te doen voor de oprichting van de nieuwe "N.V. Luchtvaartterrein Eelde".

In afwachting hiervan is reeds spoedig een aanvang gemaakt met uitbreidings- en grondverbeteringswerkzaamheden. De hiermede gemoeid zijnde kosten zijn tot dusverre volledig bestreden uit voorschotten, die het Rijk op zijn toekomstige financiële deelneming in de nieuwe N.V. verstrekte. Door het Rijk is op deze wijze thans reeds een bedrag van ~~ronde~~ f. 824.649.21 beschikbaar gesteld. Tot oprichting van de nieuwe N.V. is het echter door allerlei, bij het Rijk gelegen oorzaken, waarvan met name vallen te noemen de moeilijkheden verbonden aan de vestiging van de Rijksluchtvaartschool en het "uitwijkprobleem" van Schiphol, nog niet gekomen.

Bij schrijven d.d. 18 Mei j.l. heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat evenwel in antwoord op de laatstbedoelde brief van de Voorzitter van de Raad van Bestuur tot mijn grote voldoening bericht, dat door de Regering in principe in overweging was genomen het luchtvaartterrein Eelde mede te bestemmen als uitwijkhaven van het luchtvaartterrein Schiphol en als vestigingsplaats van de Rijksluchtvaartschool.

Dit brengt, volgens genoemde Minister, met zich mede, dat de aan het vliegveld Eelde te stellen eisen enerzijds hoger, anderszijds lager worden, dan die waarvan was uitgegaan bij het vorengenoemde in 1948 door de Hoofdingenieur der Provinciale Waterstaat in Groningen opgestelde en door de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat aanvaarde grondplan. De Minister stelt voor, dat de financiering zal geschieden volgens dezelfde richtlijnen als omschreven in de meergenoemde brief van de Voorzitter van de Raad van Bestuur van 24 April 1948. Het totaal benodigde bedrag zal evenwel ongetwijfeld hoger zijn dan in het grondplan-1948 was geraamd.

Voor wat betreft de exploitatie van het terrein in de nieuwe opzet stelt de Minister voor eveneens de oorspronkelijk gestelde richtlijnen te handhaven, met andere woorden de eventuele exploitatieverliezen, voorzover deze niet voortkomen uit afschrijvingen en niet uit reserve kunnen worden gedekt, dienen te worden aangezuiverd. Deze verlie-

zen zullen voor 40% door het Rijk en voor 60% door de Streek moeten worden gedragen. Het Streek-aandeel ware dan op de onderstaande - in 1948 door alle gewestelijke aandeelhouders aanvaarde - wijze te verdelen:

provincie Groningen 33%,
gemeente Groningen 33%
gemeente Eelde 17%,
provincie Drenthe 16%,
gemeente Assen 5/8% en

de Kamers van Koophandel ieder 1/8%.

Hoewel het nieuwe grondplan meer investeringen zal vragen dan het oorspronkelijke, zal de kans op aanzuivering van exploitatie-tekorten ongetwijfeld kleiner, zo niet geheel afwezig zijn, aangezien door de vestiging van de Rijksluchtvaartschool de inkomsten aanzienlijk zullen stijgen.

Aangezien de Minister van Verkeer en Waterstaat uiteraard gaarne wenst te worden ingelicht omtrent de bereidheid van de gewestelijke aandeelhouders om voor hogere bedragen dan in 1948 waren geraamd deel te nemen in de op te richten vennootschap, diende allereerst een nieuw grondplan met kostenberekening te worden opgesteld en te worden nagegaan welke financiële deelneming van deze aandeelhouders moest worden gevraagd.

Bedoeld grondplan is inmiddels door de Directeur-Hoofdingenieur van de Provinciale Waterstaat in Groningen in gereedheid gebracht. Bij de opstelling ervan is er rekening mede gehouden, dat het aanwijzen van het vliegveld Eelde als uitwijkhaven voor Schiphol met zich brengt, dat de hoofdlandingsbaan ^(in plaats van 1200 m) 1800 m lang zal moeten worden, dat een tweede baan ter lengte van 1500 m zal moeten worden aangelegd, dat de rolbanen een breedte moeten krijgen ^{in plaats van 15 m} van 23 m, dat het opstelplateau groter zal moeten zijn dan in het grondplan 1948 was vermeld, dat de constructie van de landings- en rolbanen ^{en} van het opstelplateau aan hogere eisen zal moeten voldoen, dat de ruimte, beschikbaar voor douane, politie en restauratie zal moeten worden uitgebreid en dat de radiodienst en de meteorologische dienst tezamen met de verkeersleiding apart zullen moeten worden ondergebracht in een nieuw te bouwen verkeersstoren. Bouw van nieuwe hangars is voorshands niet noodzakelijk, voorlopig kan worden volstaan met herstel

en verbetering van de bestaande. In de Noord-Oost-hoek van het terrein blijft voldoende ruimte over voor de gebouwen van de Rijksluchtvaartsschool, welke van Rijkswegen zullen worden gebouwd op door de nieuwe N.V. te verhuren c.q. in erfpacht uit te geven grond. Als gevolg van een en ander zal het oude 64 ha grote vliegveld - in plaats van tot 123 ha, genoemd in het eerste grondplan - moeten worden uitgebreid tot een oppervlakte van 184 ha.

In de kostenraming - waarvan ik een afschrift hiernevens voeg - zijn, naast een bedrijfskapitaal, dat in de eerste jaren nodig zal zijn om de luchthaven aan zijn doel te doen beantwoorden en de verdeling van dit kapitaal tussen het Rijk en de Streek, opgenomen de in te brengen bezittingen van de oude N.V., zulks voor de door een taxatiecommissie, bestaande uit de heren Ir.H.A.M.C. Dibbits van de Rijksluchtvaartdienst, Ir.H.J.H. Hendriks van de Stichting Beheer Landbouwgronden en Ir.P. Stelling, namens de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland, vastgestelde waarde ad rond f. 283.000.-.

Alle reeds gedane uitgaven voor grondaankoop c.a., verbetering van het terrein, enz. zijn begrepen in de diverse posten. Zoals U uit deze globale raming moge blijken, zijn de kosten ten laste van de Streek, te stellen op f. 1.735.000.- en die ten laste van het Rijk op f. 7.664.000.-.

Rekening houdende met bovengenoemde waarde van de inbreng en een bezit aan liquide middelen van rond f. 96.000.-, zou door de aandeelhouders der huidige N.V. in totaal nog moeten worden gefourneerd een bedrag van f. 1.356.000.-.

Was aanvankelijk de verhouding van de deelneming als is aangegeven in kolom I van de hiernavolgende tabel, na het verstreken van renteloze voorschotten door de vier grootste aandeelhouders, werd deze als vermeld in kolom II. De deelneming in het maatschappelijk kapitaal van de aanvankelijk met het Rijk op te richten nieuwe N.V. zou voor ieder der deelnemers het in kolom III vermelde bedrag hebben belopen, neerkomende op de percentages vermeld in kolom IV.

De deelneming in de op te richten N.V. volgens de nieuwe plannen zal naar deze verhouding voor de gewestelijke aandeelhouders belopen de in kolom V genoemde bedragen.

Aangezien tegenover het aandelenbezit ad f. 183.000.-, vermeer-

Handwritten notes:
van de Staat
117.000

123.000
175.000
21.000

283.000
96.000

379.000

379.000 - 6 -

derd met de door de vier grootste aandeelhouders verstrekte renteloze voorschotten ad f. 175.000.-, staat de waarde van de inbreng ten bedrage van f. 283.000.-, vermeerderd met het kasgeld ad f. 96.000.-, kan aan de aandeelhouders in totaal f. 21.000.- aan aandelen meer worden uitgegeven dan overeenkomt met hun gezamenlijke deelneming in de oude N.V. Het lijkt mij redelijk dit bedrag te verdelen als is aangegeven in kolom VI, waardoor in verband met de reeds gedane ^{kolom II} betalingen ieders aandeel wordt als is vermeld in kolom VII.

In kolom VIII is aangegeven welk bedrag door ieder der deelnemers nog ware toe te zeggen, terwijl tenslotte in kolom IX is aangegeven welke bedragen naar aanleiding van het rondschrijven van 24 April 1948 door de aandeelhouders boven hun aandeel en het verstrekte renteloze voorschot werden toegezegd.

T A B E L

	I duizendtallen gulden	II	III	IV procenten	V duizend-	VI tallen	VII gulden	VIII	IX
Provincie Groningen	60	120	268	33 $\frac{1}{4}$	578	7	127	451	200
Gemeente Groningen	60	120	268	33 $\frac{1}{4}$	578	7	127	451	200
Gemeente Eelde	30	60	133	16 $\frac{1}{2}$	285	4	64	221	100
Provincie Drenthe	25	50	128	16	277	3	53	224	100
Gemeente Assen	5	5	5	5/8	11	-	5	6	-
Kamers van Koophandel	3	3	3	3/8	6	-	3	3	-
							<u>379</u>	<u>1355</u>	

In het door vorengenoemde taxatiecommissie uitgebrachte rapport is voorgesteld de nog te ontvangen vergoedingen wegens oorlogsschade, welke geraamd worden op rond f.82.000.-, geheel ten voordele van de nieuwe N.V. te laten komen, hetgeen wil zeggen, dat 3/5 van het te ontvangen bedrag ten goede komt van de Streek en alsdan naar verhouding in mindering kan worden gebracht op de door de aandeelhouders te suppleren bedragen.

Zoals U uit het vorenstaande zal zijn gebleken, wordt van de provincie Groningen gevraagd in de nieuw op te richten vennootschap voor de exploitatie van het luchtvaartterrein te Eelde, boven de aandelen, die zij bezit in de huidige N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland, en het renteloos voorschot, dat zij heeft verstrekt, deel te nemen met een bedrag van f. 451.000.-.

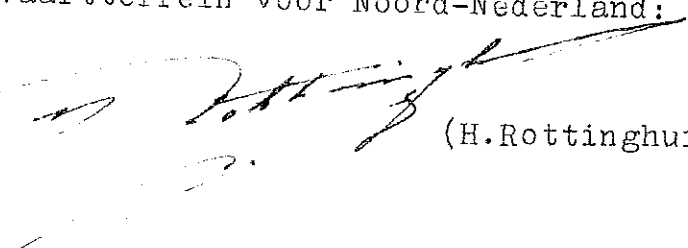
De Raad van Bestuur is van mening, dat aan de aandelenverhouding, zowel tussen Rijk en Streek als tussen de aandeelhouders der bestaande N.V. onderling, zoals deze historisch is gegroeid, niet getornd moet worden.

Gelijk mijn voorganger, Mr.P.W.J.H.Cort van der Linden, in zijn brief van 24 April 1948 deed, moge ook ik mij er thans van ontslagen achten, nader uit te wijden over de grote belangen, die Groningen en Drenthe hebben bij een goed en modern ingericht luchtvaartterrein en bij de mogelijkheid van opgenomen te worden en te blijven in het binnenlandse en het wereldluchtverkeer. Door zijn nieuwe bestemming zal de luchthaven Eelde weer levenskracht krijgen, immers de vestiging van de Rijksluchtvaartschool, welke ook voor de jonge mannen uit het Noorden des lands een prachtige opleidingsgelegenheid zal bieden voor een goed beroep, zal niet onbelangrijke inkomsten opleveren aan terreinhuur, landings- en stallingsgelden, etc., door de moderne outillage zal het veld geschikt worden voor chartervluchten met grote toestellen. Ook de aanwijzing van Eelde als officiële uitwijkhaven van de wereldluchthaven Schiphol zal ongetwijfeld revenuën afwerpen.

Wellicht ten overvloede moge ik er tenslotte nog Uw aandacht op vestigen, dat ons thans door het Rijk de gelegenheid wordt geboden om door aanzienlijke Rijksbijdragen - slechts ongeveer 20% van de totale kosten komt ten laste van de Streek - de beschikking te verkrijgen over een goed geoutilleerd vliegveld en dat de vestiging te Eelde van een "bedrijf" als de Rijksluchtvaartschool, waar in totaal ongeveer 350 personen, leerlingen en personeel, aan verbonden zijn, voor het Noorden des lands van niet te onderschatten betekenis is.

Gaarne zal ik thans van U vernemen, dat U bereid is te bevorderen, dat U de nodige machtigingen worden verstrekt om met het bovengenoemde bedrag deel te nemen in de nieuw op te richten N.V., zomede tot het sluiten van een overeenkomst, betreffende de dekking van eventuele exploitatieverliezen op de voet als boven nader is omschreven.

De Voorzitter van de Raad van Bestuur der N.V.
Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland:


(H. Rottinghuis)

LUCHTHAVEN EELDE

Uitbreiding vliegveld Eelde tot C-veld.

Vaststellen Maatschappelijk kapitaal.

Nr	Omschrijving
	Bestaande vliegveld met stationsgebouw, hangar, bestratingen, motorw bepanting, meubilair, enz., enz. (volgens verrichte taxaties door taxatie-commissie, zie rapport November 1950).
1.	Grondaankoop Waarde van de grond 120 ha à f.2600,- Bedrijfsschade Omrijvergoedingen 23 in het veld staande woningen (incl. 2 boerderijen en 7 woningen t.b.v. R.L.S.).
2.	Bouwverboden en daarbij behorende onteigeningen en afbraak van gebouwen 8 woningen binnen 400 m brede invliegstrook beperking cultuurmogelijkheid in invliegstroken bouwverboden in invliegstroken
2 ¹)	Onvoorzien, voorzieningen t.b.v. de grondaankoop, ruiling van bedrijven, verlies op vordering en teruggave van grond, omleg- van landbouwwegen
	Totaal bestaande luchthaven en grondaankoop met bijbehorende schadevergoeding
3.	Grondwerk en drainage grondwerk 180 ha egaliseren met bezaaiing, bemesting, enz. drainage, riolering, putten, enz. à f.5000,-/ha
4.	Aanleg start- en rolbanen hoofdstartbaan 1800 x 45 = 81.000 m ² à f.18,- 2e startbaan 1500 x 45 = 67.500 m ² à f.18,- rolbanen 2000 x 23 = 46.000 m ² à f.20,- opstalplateau 45.000 m ² à f.20,- gootconstructie met aansluiting op riolering 10000 m à f.17 5
5.	Parkeerplaats voor burgerluchtvaart, beplantingen en afraste- ringen parkeerplaats voor auto's 6000 m ² à f.10,- wegen 1000 m ² à f.10,- rijwielbewaarpplaats beplantingen en afrasteringen 2000 m à f.15,-
6.	Hangars, werkplaatsen, enz. verbeteren, bestaande hangar werkplaatsen, goederenloods, garage, enz. platform met rolbaan 5000 m ² à f.20,-
7.	Uitbreiding bedrijfsgebouwen (restaurant, douane, politie, verkeerstoren, radio, meteo, enz.). aanschaffen en verbouwen aeroclubgebouw
	Over te brengen

geplitst	Kosten		
	totaal	waarvan ten laste van	
		het Rijk	het Gewest
	282.882,82	113.153,13	169.729,69
312.000,-			
200.000,-			
60.000,-			
240.000,-			
	812.000,-	324.800,-	487.200,-
110.000,-			
10.000,-			
50.000,-			
	170.000,-	68.000,-	102.000,-
	105.117,18	42.046,87	63.070,31
	1.370.000,-	548.000,-	822.000,-
700.000,-			
900.000,-			
	1.600.000,-	1.600.000,-	
1.458.000,-			
1.215.000,-			
920.000,-			
900.000,-			
175.000,-			
	4.668.000,-	4.668.000,-	
60.000,-			
10.000,-			
10.000,-			
30.000,-			
	110.000,-	44.000,-	66.000,-
20.000,-			
80.000,-			
100.000,-			
	200.000,-	80.000,-	120.000,-
164.000,-			
36.000,-			
	200.000,-	80.000,-	120.000,-
	8.148.000,-	7.020.000,-	1.128.000,-

Nr	Omschrijving	Kosten		
		geplijst	waarvan ten laste	
		totaal	het Rijk	het Gewest
	Overgebracht	f.8.148.000,-	7.020.000	1.128.000,-
	Verlichting			
	verlichting hoofdstartbaan 1800 m lang om de 25 m	120.000,-		
	verlichting 2e startbaan (alleen als taxibaan)	45.000,-		
	verlichting rolbanen	60.000,-		
	obstakelverlichting	25.000,-		
		250.000,-	100.000,-	150.000,-
8.	Kosten van voorbereiding en uitvoering			
	t.b.v. werken, welke geheel door het Rijk worden betaald	240.000,-		
	t.b.v. werken door het Rijk en het Gewest worden betaald	60.000,-		
		300.000,-	264.000,-	36.000,-
9.	Bedrijfskapitaal	40.000,-	16.000,-	24.000,-
10.	Brandweer, sneeuwruimer, vrachtauto, enz. enz.	80.000,-	32.000,-	48.000,-
11.	Onvoorzien	582.000,-	232.800,-	349.200,-
		9.400.000,-	7.664.800,-	1.735.200,-

Bijlage 11.

I

Nr. 13931 ^v/w

1951 NOV 8

11:10

Aantekeningen

Antwoord

In handen van de Griffier

xOnderwerp

xGroningen

kxx

xAntwoord

xAan

12 Oktober 1951.

Nr.13931, 2e afdeling.

Bijlage nr. 9

Voor dracht van Gedeputeerde Staten aan de Staten der provincie Groningen inzake het vliegveld Eelde.

Nadat uw vergadering op 26 Juli 1948, onder nr.23, besloot ons te machtigen op de in onze voordracht van 21 Mei 1948, nr.5644, ontwikkelde grondslagen mede te werken aan de liquidatie van de N.V.Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland, de oprichting van een nieuwe naamloze vennootschap met gelijk doel en het sluiten van een overeenkomst inzake de dekking van de verliezen van die nieuwe vennootschap, is reeds spoedig een aanvang gemaakt met de werkzaamheden tot uitbreiding en verbetering van het vliegveld. De kosten daaraan zijn tot dusver bestreden uit voorschotten, welke het rijk tot dusver tot een bedrag van rond f. 825.000,- op zijn toekomstige financiële deelneming in de

Afschrift aan

nieuwe

Paraaf typiste

Aanwijzing voor de registratuur

Aanwijzing voor de verzending

Verzonden d.d.

Medezenden:

Wachter

nieuwe vennootschap verstrekte.

Hoewel de streek tot de van haar gevraagde deelneming in het aandelenkapitaal in de in onze voordracht genoemde ~~voorbereiding~~ ^{voorbereiding} bereid bleek, is echter van oprichting van de nieuwe naamloze vennootschap nog niet gekomen, zulks vooral in verband met de mogelijkheid, dat het vliegveld Eelde als uitwijkhaven van ~~xxx~~ Schiphol en als vestigingsplaats van de rijksluchtvaartschool zou worden aangewezen.

Thans is door de regering ~~in beginsel~~ hiertoe besloten. Dit brengt mede, dat de aan het vliegveld te stellen eisen in het algemeen hoger worden, dan die, waarvan bij het opstellen van het grondplan van 1948 was uitgegaan. Bij de opstelling van het door de directeur-hoofdingenieur van de provinciale waterstaat van Groningen inmiddels gereed gemaakte nieuwe grondplan is er thans rekening mede gehouden, dat de ~~xx~~ aanwijzing van het vliegveld als uitwijkhaven voor Schiphol met zich brengt, dat de hoofdlandingsbaan 1800 m ~~xxxx~~ lang zal moeten worden, dat een tweede baan ter lengte van 1500 m zal moeten worden aangelegd en dat de rolbanen een breedte moeten krijgen van 23 m. Volgens het plan van 1948 zouden deze maten van 1800 m en 23 m onderscheidenlijk 1280 ~~m~~ en ~~xxxx~~ 15 m zijn. Voorts zal het opstelplateau mede groter moeten zijn dan in 1948 was aangenomen, zal de constructie van de landingsplateaux aan hogere eisen moeten voldoen en zal de ruimte beschikbaar voor douane, politie en restauratie moeten worden uitgebreid. De radiodienst en de meteorologische dienst zullen tezamen met de verkeersleiding afzonderlijk in een nieuw te bouwen verkeersstoren moeten worden ondergebracht. Daarentegen is bouw van nieuwe hangars voorshands niet noodzakelijk; voorlopig kan worden volstaan met herstel en verbetering van de bestaande. In de Noordoosthoek van het terrein blijft voldoende ruimte over voor de gebouwen van de Rijksluchtvaartschool, welke van rijkswege zullen worden gebouwd op door de nieuwe N.V. te verhuren c.q. in erfpacht uit te geven grond. Als gevolg van een en ander zal het oude 64 ha grote

*toe wil komen
en van het
opstelplateau*

grote vliegveld - in plaats van tot 123 ha, genoemd in het eerste grondplan - moeten worden uitgebreid tot een oppervlakte van 184 ha.

Mede als gevolg van deze in het algemeen vergeleken bij het plan van 1948 hogere eisen wijst de raming der kosten thans een eindcijfer aan van f. 9.400.000,- tegenover f. 4.300.000,- in 1948.

21 Mei 1948
L van 21 Mei 1948

Blijkens onze genoemde in het dossier gelegde voordracht/zouden de kosten verbonden aan het voor landen en opstijgen van vliegtuigen, gereedmaken van het terrein, waaronder vallen de eventuele kosten van egalisatie en drainage, aanleg van startbanen, rijbanen en opstelplaatsen voor vliegtuigen, alsmede de afwatering daarvan, geheel ten laste van het Rijk komen. Alle overige kosten, waaronder de kosten verbonden aan het verkrijgen van de benodigde gronden, het leggen van bouwverboden het bouwen en inrichten van opstallen, het aanbrengen van verlichtingen, het plaatsen van afrasteringen, de outillering van het terrein en het fourneren van het benodigde bedrijfskapitaal zouden voor gezamenlijke rekening van het Rijk en de streek komen in de verhouding van 2 : 3.

Voor het ~~maximaal~~^{minimum} bedrag van hun aandelen in de bestaande naamloze vennootschap zouden de aandeelhouders eventueel^{moet} nieuwe aandelen ontvangen, terwijl ook hun vorderingen wegens renteloze voorschotten voor een klein deel in aandelen zouden worden omgezet. Daarnaast zouden dan de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Eelde en Groningen nog met een nieuw kapitaal van onderscheidenlijk f. 100.000,-, f. 200.000,-, f. 100.000,- en f. 200.000,- in de nieuwe vennootschap deelnemen.

Het rijk heeft thans voorgesteld de financiering van het gewijzigde plan volgens dezelfde richtlijnen te doen geschieden.

Blijkens de zich in het dossier bevindende berekening, dienende tot het vaststellen van het nieuwe maatschappelijke kapitaal, zou alsdan ¹²⁶ een bedrag van f. 1.735.000,- ten laste

grote vliegveld - in plaats van tot 123 ha, genoemd in het eerste grondplan - moeten worden uitgebreid tot een oppervlakte van 184 ha.

Mede als gevolg van deze in het algemeen vergeleken bij het plan van 1948, hogere eisen wijst de raming der kosten thans een eindcijfer aan van f. 9.400.000,- tegenover f. 4.300.000,- in 1948.

21/11/48
L van 21 Mei 1948

Blijkens onze genoemde in het dossier gelegde voordracht/zouden de kosten verbonden aan het voor landen en opstijgen van vliegtuigen, gereedmaken van het terrein, waaronder vallen de eventuele kosten van egalisatie en drainage, aanleg van startbanen, rijbanen en opstelplaatsen voor vliegtuigen, alsmede de afwatering daarvan, geheel ten laste van het Rijk komen. Alle overige kosten, waaronder de kosten verbonden aan het verkrijgen van de benodigde gronden, het leggen van bouwverboden het bouwen en inrichten van opstallen, het aanbrengen van verlichtingen, het plaatsen van afrasteringen, de outillering van het terrein en het fourneren van het benodigde bedrijfskapitaal zouden voor gezamenlijke rekening van het Rijk en de streek komen in de verhouding van 2 : 3.

Voor het ~~maximaal~~^{maximaal} bedrag van hun aandelen in de bestaande naamloze vennootschap zouden de aandeelhouders eventueel ^{aan} nieuwe aandelen ontvangen, terwijl ook hun vorderingen wegens renteloze voorschotten voor een klein deel in aandelen zouden worden omgezet. Daarnaast zouden dan de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Eelde en Groningen nog met een nieuw kapitaal van onderscheidenlijk f. 100.000,-, f. 200.000,-, f. 100.000,- en f. 200.000,- in de nieuwe vennootschap deelnemen.

Het rijk heeft thans voorgesteld de financiering van het gewijzigde plan volgens dezelfde richtlijnen te doen geschieden.

Blijkens de zich in het dossier bevindende berekening, dienende tot het vaststellen van het nieuwe maatschappelijke kapitaal, zou alsdan een bedrag van f. 1.735.000,- ten laste

4

streek moeten komen. Aan de streek zouden dus 1735 aandelen en aan het rijk 7665 aandelen toegewezen moeten worden.

Tegenover het bestaande aandelenbezit van f. 183.000,-, vermeerderd met de door de vier grootste aandeelhouders verstrekte renteloze voorschotten ad f. 175.000,- (samen f. 358.000,-) staat de op f. 283.000,- geschatte waarde van het oude vliegveld, vermeerderd met ~~het~~ ^{het} aanwezige kasgeld ten bedrage van f. 96.000,- (samen f. 379.000,-). Er kan dus aanstonds aan de oude aandeelhouders in totaal f. 21.000,- meer aan aandelen worden uitgegeven dan zij thans hebben. Aansluitende aan hetgeen in 1948 is overeengekomen zouden aldus aan de provincie Drenthe 53, aan de provincie Groningen 427, aan de gemeente Eelde 64, aan de gemeente Groningen 127, aan de gemeente Assen 5 en aan de kamers van koophandel 3 aandelen kunnen worden toegewezen, samen 379.

Voorgesteld is verder het door de streek dan nog te founneren aandelenkapitaal van f. 1.735.000,- = f. 379.000,- = f. 1.356.000,- in hoofdzaak met inachtneming van de in 1948 gedachte verdeling van de nieuwe kapitaalsinvestering op deze wijze te doen geschieden, dat alsnog door de provincie Drenthe, de provincie Groningen, de gemeente Eelde, de gemeente Groningen, de gemeente Assen en de kamers van koophandel onderscheidenlijk 224, 451, 221, 451, 6 en 3 aandelen worden genomen.

En en ander komt dus wat onze provincie betreft in hoofdzaak hierop neer, dat van haar wordt gevraagd, haar in 1948 toegezegde nieuwe storting ten bedrage van f. 200.000,- te verhogen tot f. 451.000,-, dus met f. 251.000,-.

Evenals in 1948 is het ook thans weer de bedoeling dat de jaarlijkse exploitatieverliezen van het vliegveld voor 2/5 door het rijk en voor 3/5 door de streek zullen worden gedragen en dat het aandeel van elke aandeelhouder uit de streek in dit 3/5 deel zal worden berekend naar de verhouding van zijn totale deelneming in het aandelenkapitaal.

Dit betekent evenals in 1948 dat onze provincie

M

Agenda	2 e afdeling Nr.	Paraaf Afd.chef	Griffier	Commissaris
--------	---------------------	-----------------	----------	-------------

Aantekeningen

5

Onderwerp

~~Aantwoord op~~

~~Centogen~~

~~XXIX~~

~~aan~~

telken jare 33% van het ten laste der streek komende deel van het exploitatieverlies zal moeten dekken. In 1948 werd op een jaarlijks exploitatieverlies van ongeveer f. 20.000,- gerekend, waarvan dan f. 12.000,- door de streek zou moeten worden gedekt waarvan dus 33% = f. 3.960,- ten laste van onze provincie zou komen.

Verwacht wordt dat door de vestiging van de rijksluchtvaartschool de inkomsten aanzienlijk zullen stijgen en dat daardoor de kans ~~van het ontstaan van exploitatiekosten~~ kleiner zal zijn dan in 1948 werd aangenomen en wellicht geheel afwezig zal zijn.

Het nog wegens oorlogsschade door de bestaande N.V. te ontvangen bedrag wordt op rond f. 82.000,- geschat. Voorgesteld is dit geheel ten voordele van de nieuwe N.V., dus uitein-

Afschrift aan

delijk

Paraaf typiste	Aanwijzing voor de registratuur	Aanwijzing voor de verzending	Verzonden d.d.	Medezenden:
----------------	---------------------------------	-------------------------------	----------------	-------------

delijk voor het 3/5 deel ten voordele van de
aandeelhouders uit de streek te doen komen.

Voor onze provincie is het van groot belang,
dat een goed en modern ingericht luchtvaartterrein
Eelde voor haar de mogelijkheid blijft opanen
om opgenomen te worden en te blijven in het
binnenlandse en het wereldluchtverkeer. Door de
moderne outillage zal het veld geschikt worden
voor chartervluchten met grote toestellen. De
vestiging te Eelde van de rijksluchtvaartschool
waar in totaal ongeveer 350 personen, leerlingen
en personeel, aan verbonden zijn, zal ook voor
onze provincie niet zonder betekenis blijken te zijn.

Wij zijn van oordeel, dat deze mogelijkheden
voor de provincie het gevraagde extra-offer van
f. 251.000,- waard zijn, ~~zeker~~ vooral als
wordt bedacht, dat de nieuwe bestemming van ~~de~~ het
vliegveld de kans op het ontstaan van grote exploita-
tieverliezen, welke onze provincie ^{ook} volgens de
opzet van 1948 voor een niet onbelangrijk deel
dient te dekken, aanzienlijk vermindert.

Wij stellen u daarom voor uw bovenvermeld besluit
van 26 Juli 1948, nr.23 te vervangen door een ~~nieuw~~
besluit, waarbij wij ~~zeker~~ worden gemachtigd mede
te werken aan een nieuwe regeling als in deze
voordracht omschreven.

Een ontwerp van een daartoe strekkend besluit
is hiernevens gevoegd.

Groningen, 12 October 1951.

De Gedeputeerde Staten der
provincie Groningen;

E.H. Ebels, Voorzitter.

Hanzelbroek, Griffier.

Nr. De Staten der provincie Groningen ; 9

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten
van 12 October 1951, nr.13931, 2e afdeling ;

BESLUITEN :

onder intrekking van hun besluit van 26 Juli 1948, nr.
23, Gedeputeerde Staten te machtigen op de in ge-
noemde

noemde voordracht ontwikkelde grondslagen mede te werken aan de liquidatie van de N.V.Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland, de oprichting van een nieuwe vennootschap met gelijk doel en het sluiten van een overeenkomst inzake de dekking van de verliezen der nieuwe vennootschap.

Groningen,

1954.

De Staten voornoemd :

, Voorzitter.

, Griffier.

15 Januari 1952.

Nr. 18.

1 FEB 1952 2/24

EXTRACT

uit het Register der Resolutiën
van de STATEN der provincie
GRONINGEN.

Aan de orde wordt gesteld de voordracht van Gedeputeerde Staten van 12 October 1951, nr. 13931, 2e afdeling, inzake het vliegveld Eelde,

(Bijlage nr. 9)

luidende het door de centrale afdeling te dezer zake uitgebracht rapport als volgt:

(zie centraal rapport letter W)

Nadat de heren Haken, Kolman (2x) en Warburg (2x) hebben gesproken, wordt, onder aantekening dat de communistische fractie geacht wordt te hebben tegen gestemd, zonder hoofdelijke stemming overeenkomstig het voorstel van Gedeputeerde Staten besloten, zodat is goedgevonden, vast te stellen het volgende besluit:

f.i.

Voor extract conform,
De Griffier der Staten van Groningen,

De Staten der provincie Groningen;

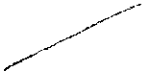
Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 12 October 1951, nr. 13931, 2e afdeling;


Besluiten:

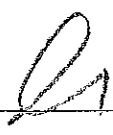
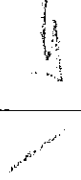
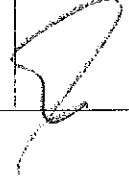
onder intrekking van hun besluit van 26 Juli 1948, nr. 23, Gedeputeerde Staten te machtigen op de in genoemde voordracht ontwikkelde grondslagen mede te werken aan de liquidatie van de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland, de oprichting van een nieuwe vennootschap met gelijk doel en het sluiten van een overeenkomst inzake de dekking van de verliezen der nieuwe vennootschap.

Groningen, *15 Januari* 1952.

De Staten voornoemd:


Voorzitter.


Griffier.

Aantekeningen

Onderwerp: Reorganisatie exploitatie vliegveld.


Groningen, / Februari 19 52.

Antwoord op brief van 15 September 1951, Kab.L, nr. 1184. Aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur der N.V.Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland, Raadhuis, Grote Markt 1, Groningen.

Naar aanleiding van onze voordracht d.d. 12 Octobe 1951, nr- 13931, 2e afdeling, waarvan een exemplaar hierbij gaat, hebben de Staten dezer provincie in hun vergadering van 15 Januari 1952, onder nr. 18, besloten onder intrekking van hun besluit van 26 Juli 1948, nr. 23, ons te machtigen op de in genoemde voordracht ontwikkelde grondslagen mede te werken aan de liquidatie van de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland, de oprichting van een nieuwe vennootschap met gelijk doel en het sluiten van een overeenkomst ~~inzake~~ inzake de dekking van de verliezen der nieuwe vennootschap.

DE GED. STATEN.

Afschrift aan

Paraaf typiste	Aanwijzing voor de registratuur	Aanwijzing voor de verzending	Verzonden d.d.	Medezenden:
		134	-6-18-1952	1 bijlage.

BIJLAGEN, No. 137-139

192. Voordracht van Burg. en Weth. nopens deelneming van de Gemeente Groningen in een nieuw op te richten N.V. tot exploitatie van het luchtvaartterrein te Eelde.

Groningen, 19 Januari 1952. Aan de Raad.

Bij besluit van 14 Juni 1948, nr. 21, heeft Uw Raad zich in beginsel verenigd met een regeling voor de herinrichting van het vliegveld te Eelde, zoals is omschreven in het tot de aandeelhouders van de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland gerichte schrijven van de Voorzitter van de Raad van Bestuur dier vennootschap d.d. 24 April 1948, en ons gemachtigd om te zijner tijd, nadat ons zou zijn gebleken, dat ook de overige belanghebbenden bereid zouden zijn, overeenkomstig de aangegeven regeling tot de totstandkoming van een nieuw vliegveld mede te werken, de gemeente tot de op te richten nieuwe N.V., in de mate als van haar werd gevraagd, te doen toetreden. Voorts zijn wij bij dat besluit uitgenodigd Uw Raad later de nodige voorstellen te doen om in verband met deze toetreding de vereiste credieten beschikbaar te stellen.

Genoemd schrijven van de Voorzitter van de Raad van Bestuur behelsde o.m. de mededeling, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat bereid was te bevorderen, dat, met financiële medewerking van het Rijk, het tengevolge van de oorlog ontreedde luchtvaartterrein te Eelde, zou kunnen worden verbeterd en uitgebreid, opdat het, overeenkomstig de daarvoor bij internationale overeenkomst vastgestelde normen, in het burgerluchtverkeer zou kunnen worden opgenomen.

Met de uitvoering van de destijds opgestelde uitbreidings- en verbeteringsplannen zou volgens een globale raming gemoeid zijn een bedrag van rond f 4.300.000,—. Daar het Rijk bereid was de kosten, verbonden aan het voor landen en opstijgen van vliegtuigen geschikt maken van het terrein — waaronder begrepen de kosten van egalisatie en drainage, aanleg van start- en rijbanen en opstelplaatsen, alsmede de afwatering van het terrein — geheel voor zijn rekening te nemen en alle overige uitgaven, zoals de kosten, verbonden aan het verkrijgen van de benodigde terreinen, het leggen van bouwverboden, het bouwen en inrichten van opstallen, het aanbrengen van verlichtingen, het plaatsen van afrasteringen, de outfitting van het terrein en het fourneren van het benodigde bedrijfskapitaal, in de verhouding 2:3 tussen het Rijk en de streek — d.w.z. de aandeelhouders van de tegenwoordige N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Ne-

derland — zouden worden verdeeld, kwam van bovenvermeld bedrag van f 4.300.000,— slechts ten laste van de Streek f 803.000,—, welk bedrag gedeeltelijk kon worden verstrekt door de inbreng van de bezittingen — vliegveld met outillage — in de nieuwe N.V.

Voorgesteld werd het nog in contanten te fourneren bedrag, hetwelk op rond f 600.000,— kon worden begroot, over de aandeelhouders van de huidige N.V. om te slaan in de verhouding van hun aandelenbezit, hetgeen voor de gemeente Groningen neerkwam op een financiële bijdrage van f 200.000,—.

Voorts was in bedoelde brief van 24 April 1948 een voorstel vervat, betreffende de dekking van eventuele exploitatieverliezen, waarbij er van werd uitgegaan, dat deze eveneens in een verhouding 2:3 tussen het Rijk en de Streek zouden worden verdeeld en dat de afschrijvingen op de activa der N.V. als verlies zouden worden geboekt en dus niet behoeften te worden aangezuilverd.

Volgens de bovenomschreven opzet zouden tegenover de 805 aandelen van de gewestelijke aandeelhouders 3495 aandelen van het Rijk komen te staan, waaruit kan blijken tot welke omvangrijke kapitaalinvestering ten behoeve van het vliegveld te Eelde het Rijk bereid was.

Zoals in de aanhef van deze voordracht reeds is vermeld besloot de Raad in 1948 in principe de van deze gemeente gevraagde medewerking te verlenen.

Hoewel de Streek tot de van haar gevraagde deelneming in het aandelenkapitaal bereid bleek, is van de oprichting van de nieuwe naamloze vennootschap nog niet gekomen, zulks vooral in verband met de mogelijkheid, dat het vliegveld Eelde zou worden aangewezen als uitwijkhaven van Schiphol en als vestigingsplaats van de Rijksluchtvaartschool.

Met de uitbreidings- en grondverbeteringswerken werd evenwel reeds spoedig een aanvang gemaakt. De hieraan verbonden kosten zijn tot dusverre volledig bestreden uit voorschotten, welke het Rijk op zijn toekomstige financiële deelneming in de nieuwe vennootschap verstrekte.

Met voldoening hebben wij thans vernomen, dat inderdaad door de Regering is besloten het luchtvaartterrein Eelde aan te wijzen als uitwijkhaven van Schiphol, waardoor het na deze luchthaven het belangrijkste burgerluchtvaartterrein van Nederland zal worden. Tevens is thans definitief vastgesteld, dat de Rijksluchtvaartschool in Eelde zal worden gevestigd.

Dit brengt mede, dat de aan het vliegveld te stellen eisen in het algemeen hoger worden, dan die, waarvan bij het opstellen van het grondplan van 1948 was uitgegaan. In het inmiddels gereed gemaakte nieuwe grondplan is er ulteraard rekening mede gehouden, dat de aanwijzing van het vliegveld als uitwijkhaven voor Schiphol met zich brengt, dat de hoofdlandingsbaan 1800 m lang zal moeten worden, dat een tweede baan ter lengte van 1500 m zal moeten worden aangelegd en dat voorts de rolbanen een breedte moeten krijgen van 23 m. Volgens het plan van 1948 zou met een hoofdlandingsbaan van 1280 m en een rolbaanbreedte van 15 m kunnen worden volstaan. Voorts zal thans het opstelplateau groter moeten zijn dan in 1948 was aangenomen, zal de constructie van de landings- en rolbanen en van het opstelplateau aan hogere eisen moeten voldoen en zal de ruimte beschikbaar voor douane, politie en restauratie moeten worden uitgebreid. De radiodienst en de meteorologische dienst zullen tezamen met

de verkeersleiding afzonderlijk in een nieuw te bouwen verkeersstoren moeten worden ondergebracht. Daarentegen is de bouw van nieuwe hangars voorshands niet noodzakelijk; voorlopig kan worden volstaan met herstel en verbetering van de bestaande. In de noordoosthoek van het terrein blijft voldoende ruimte over voor de gebouwen van de Rijksluchtvaart-school, welke van Rijkswegen zullen worden gebouwd op door de nieuwe N.V. te verhuren c.q. in erfpacht uit te geven grond.

Als gevolg van een en ander zal het oude 64 ha grote vliegveld — in plaats van tot 123 ha, genoemd in het eerste grondplan — moeten worden uitgebreid tot een oppervlakte van 184 ha.

De raming der kosten wijst thans een eindcijfer aan van f 9.400.000,— — tegenover f 4.300.000,— in 1948 — waarvan f 1.735.000,— ten laste zal komen van de Streek en f 7.664.000,— ten laste van het Rijk.

In deze kostenraming — welke U bij de stukken gelieve aan te treffen — zijn naast een bedrijfskapitaal, dat in de eerste jaren nodig zal zijn om de luchthaven aan zijn doel te doen beantwoorden en de verdeling van dit kapitaal tussen het Rijk en de Streek, opgenomen de in te brengen bezittingen van de huidige N.V., zulks voor de door een taxatie-commissie vastgestelde waarde van rond f 283.000,—.

Rekening houdende voorts met een bezit aan liquide middelen van rond f 96.000,—, zou door de aandeelhouders van de huidige N.V. in totaal nog moeten worden gefourneerd f 1.735.000,— — (f 283.000,— + f 56.000,—), d.i. f 1.356.000,—.

Door de Raad van Bestuur wordt voorgesteld dit bedrag, in hoofdzaak met inachtneming van de in 1948 gevolgde richtlijnen, waarvoor wij U mogen verwijzen naar de brief van de Voorzitter van de Raad van Bestuur d.d. 15 September 1951, welke U bij de stukken gelieve aan te treffen, over de gewestelijke aandeelhouders te verdelen, hetgeen hierop neerkomt, dat de provincie Groningen, de gemeente Groningen, de gemeente Eelde, de provincie Drenthe, de gemeente Assen en de Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, Drenthe en de Veenkoloniën met onderscheidenlijk 451, 451, 221, 224, 6, 1, 1 en 1 aandelen van f 1000,— zouden moeten deelnemen.

Uitgaande van deze verdeling, welke ons redelijk voorkomt en waarmee wij ons kunnen verenigen, komt een en ander er derhalve voor wat de gemeente Groningen betreft op neer, dat van haar wordt gevraagd, haar in 1948 toegezegde nieuwe storting ten bedrage van f 200.000,— te verhogen tot f 451.000,—, dus met f 251.000,—.

Evenals in 1948 is het ook thans weer de bedoeling, dat de jaarlijkse exploitatieverliezen van het luchtvaartterrein voor 2/5 deel door het Rijk en voor 3/5 deel door de Streek zullen worden gedragen en dat het aandeel van elke aandeelhouder uit de Streek in dit 3/5 deel zal worden berekend naar de verhouding van zijn totale deelneming in het aandelenkapitaal.

Dit betekent evenals in 1948 dat de gemeente Groningen telken jare 33 % van het ten laste van de Streek komende deel van het exploitatieverlies zal moeten dekken. Terwijl in 1948 op een jaarlijks exploitatieverlies van ongeveer f 20.000,— werd gerekend, waarvan volgens bovenstaande berekening f 3.960,— ten laste van onze gemeente zou komen, is thans de verwachting gegrond, dat door de vestiging van de Rijksluchtvaart-school de inkomsten

aanzienlijk zullen stijgen en dat dientengevolge de kans van het ontstaan van exploitatieverliezen kleiner zal zijn dan in 1948 werd aangenomen en wellicht geheel afwezig zal zijn.

Het nog wegens oorlogsschade door de bestaande N.V. te ontvangen bedrag wordt op rond f 82.000,— geschat. Voorgesteld is dit bedrag geheel ten voordele van de nieuwe N.V. te doen komen.

Wij achten het voor de gemeente Groningen, als centrum-gemeente van het noorden des lands, van groot belang, dat een goed en modern ingericht luchtvaartterrein Eelde voor haar de mogelijkheid blijft openen opgenomen te worden en te blijven in het binnenlandse en het wereldluchtverkeer. Door de moderne outillage zal het veld geschikt worden voor chartervluchten met grote toestellen. De vestiging te Eelde van de Rijksluchtvaart-school, waaraan in totaal ongeveer 350 personen, leerlingen en personeel, verbonden zijn, zal, naar onze mening, ook voor de gemeente Groningen niet zonder betekenis blijken te zijn. Deze school kan voorts beschouwd worden als een welkome aanvulling van de opleidingsmogelijkheden, die de noordelijke provinciën bieden.

De Staten der provincie Groningen en de Besturen van de Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, Drenthe en de Veenkoloniën hebben reeds de gevraagde financiële medewerking toegezegd. Van de zijde van de Staten der provincie Drenthe kan dezer dagen eveneens een zodanig besluit worden verwacht.

In aanmerking nemende, dat door de nieuwe bestemming van het vliegveld de kans op het ontstaan van grote exploitatieverliezen, welke volgens de opzet van 1948 de gemeente Groningen voor een niet onbelangrijk deel zou dienen te dekken, aanzienlijk is verminderd, zijn wij tot de conclusie gekomen, dat de van deze gemeente gevraagde medewerking inzake de nieuw op te richten naamloze vennootschap voor de exploitatie van het luchtvaartterrein te Eelde moet worden verleend.

De Raadscommissie voor de financiën deelt dit gevoelen.

Met overlegging van de op deze aangelegenheid betrekking hebbende stukken stellen wij U derhalve voor — onder voorbehoud van de goedkeuring door Gedeputeerde Staten dezer provincie — te besluiten:

I. onder intrekking van het Raadsbesluit van 14 Juni 1948, nr. 21, te verstaan, dat de Raad der gemeente Groningen zich verenigt met de regeling voor de uitbreiding en verbetering van het luchtvaartterrein te Eelde, zoals is omschreven in het tot de aandeelhouders van de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland gerichte schrijven van de Voorzitter van de Raad van Bestuur dier vennootschap, d.d. 15 September 1951, en in de voordracht van Burgemeester en Wethouders, d.d. 19 Januari 1952, (bijlage raadsverslag nr. 192);

II. Burgemeester en Wethouders te machtigen te zijner tijd de Gemeente tot de op te richten nieuwe naamloze vennootschap tot exploitatie van het luchtvaartterrein te Eelde, op de voet als van haar wordt gevraagd en in de sub I genoemde stukken is neergelegd, te doen toetreden;

III. vast te stellen het besluit tot wijziging van de begroting van inkomsten en uitgaven der gemeente voor het dienstjaar 1952, als in ontwerp is overgelegd bij de sub I genoemde voordracht van Burgemeester en Wethouders.

B. en W.

Bijlage 12.

16009 - 1.914

N.V. LUCHTVAARTTERREIN VOOR NOORD-NEDERLAND
GEVESTIGD TE GRONINGEN

2 OCT. 1952

10 OCT. 1952 2/21

GRONINGEN, 2 October 1952.

Raadhuis, Grote Markt 1

Eelde,

I 2^{de} afk.
Koninklijke
Wet
aan
de Aandachtvaarders der N.V.
Luchtvaartterrein voor
Noord-Nederland.

KAB. L No. 1898.
Onderwerp: Uit-
breiding lucht-
vaartterrein
i. de.

Betreffende heb ik de eer U een afschrift
in te doen toekomen van mijn schrijven van 30
September 1952 nr. 1898 Kab.L aan de Minis-
ter van Verkeer en Waterstaat te 's Graven-
hage betreffende bovenvermeld onderwerp.

De Voorzitter van de Raad van Be-
stuur der N.V. Luchtvaartterrein
voor Noord-Nederland:

Guin

2 OCT 1952

afschrift.

N.V. LUCHTVAARTTERREIN VOOR NOORD-NEDERLAND

gevestigd te Groningen.

Nr. 1883 Kab.L.

Groningen, 30 September 1952
Grote Markt 1.

Bericht op schrijven van
7 September 1951 nr. PB/19127.

Onderwerp: Uitbreiding
luchtvaartterrein Eelde.

de heer Minister van Verkeer
en Waterstaat
te 's GRAVENHAGE.

AAN

Naar aanleiding van Uw nevenvermeld schrijven en ten ver-
volge op mijn brief van 15 September 1951, nr. 1169 Kab.L, deel
ik U mede, dat thans alle aandeelhouders van de N.V. Luchtvaart-
terrein voor Noord-Nederland zich bereid hebben verklaard met
het Rijk deel te nemen in een nieuw op te richten naamloze ven-
nootschap tot exploitatie van het vliegveld Eelde.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Groningen deel-
de mij bij schrijven van 4 October 1951, nr. 567/A.S., mede,
dat zij boven het aandeel van f.1000.-, hetwelk zij bezit in
de huidige N.V., zal deelnemen met een bedrag van f.1000.-. Te-
vens verklaarde deze Kamer zich bereid een overeenkomst aan te
gaan, waarbij zij zich verbindt ter dekking van eventuele ex-
ploitatie-verliezen der nieuwe N.V. een bijdrage te verlenen
op basis van 1/8 % van deze verliezen.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Veenkolonien besloot
in haar vergadering van 2 November 1951 om boven het aandeel,
dat zij in de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland bezit,
in de nieuw op te richten vennootschap deel te nemen voor een
bedrag van f.1000.-, alsmede om een overeenkomst te sluiten
betreffende de dekking van eventuele exploitatie-verliezen,

De Staten der provincie Groningen besloten in hun verga-
dering van 15 Januari 1952, onder nr. 18, Gedeputeerde Staten
dezer provincie te machtigen mede te werken aan de liquidatie
der N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland, de oprichting
van een nieuwe vennootschap voor de exploitatie van het vlieg-
veld Eelde en het sluiten van een overeenkomst inzake de dek-
king van de verliezen der nieuwe vennootschap.

De Raad der gemeente Assen besloot in zijn vergadering
van 17 Januari 1952 in de op te richten nieuwe N.V. tot ex-
ploitatie

exploitatie van het vliegveld Eelde deel te nemen met f. 6000.-, boven het bedrag van f. 5000.-, waarmede deze gemeente deelneemt in de bestaande vennootschap, en mede te werken aan het sluiten van een overeenkomst betreffende de dekking van exploitatie-verliezen. Dit Raadsbesluit is door Gedeputeerde Staten van Drenthe goedgekeurd bij besluit van 13 Februari 1952, nr. 794/160, 3de afdeling.

De Raad der gemeente Groningen machtigde in zijn vergadering van 28 Januari 1952 onder nr. 14, het College van Burgemeester en Wethouders dezer gemeente de gemeente Groningen tot de op te richten nieuwe naamloze vennootschap tot exploitatie van het luchtvaartterrein te Eelde te doen toetreden. Aan dit Raadsbesluit hebben Gedeputeerde Staten der provincie Groningen in hun vergadering van 15 Februari 1952, onder nr. 1753, 5de afdeling, hun goedkeuring gehecht.

De Staten der provincie Drenthe wijzigden bij hun besluit van 29 Januari 1952, nr. 18, hun besluit d.d. 22 Juli 1948, nr. 17, betreffende deelneming in het maatschappelijk kapitaal van de op te richten N.V. Luchtvaartterrein Eelde en dekking van exploitatieverliezen, in diër voege, dat thans voor een bedrag van f. 227.000.- zal worden deelgenomen.

De Raad der gemeente Eelde machtigde bij zijn besluit van 17 Juli 1952, nr. 3, Burgemeester en Wethouders dier gemeente de gemeente Eelde tot de op te richten nieuwe naamloze vennootschap tot exploitatie van het luchtvaartterrein te Eelde, op de voet als van haar wordt gevraagd, te doen toetreden. In dit Raadsbesluit, hetwelk door Gedeputeerde Staten van Drenthe werd goedgekeurd bij besluit van 27 Augustus 1952, nr. 6545/103, 3de afdeling, werd tevens tot uitdrukking gebracht, dat de Raad der gemeente Eelde van oordeel is, dat met het oog op eventuele verdere investeringen in de verhouding van deelname in de naamloze vennootschap een verandering ten gunste van de gemeente Eelde dient te worden gebracht.

De Kamer

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Drenthe besloot, blijkens schrijven d.d. 13 September 1952, in haar vergadering van 24 October 1951 met één aandeel van f. 1000,- deel te nemen in de nieuwe vennootschap, buiten de inbreng van haar aandeel in de huidige N.V.

Nu derhalve de gewestelijke aandeelhouders zich bereid hebben verklaard tezamen een aandeel van f. 1.735.200,- in de kosten van verbetering en uitbreiding van het luchtvaartterrein te Eelde, berekend volgens de overeengekomen normen van kostenverdeling tussen het Rijk en het Gewest, voor hun rekening te nemen moge ik U verzoeken de oprichting van de nieuwe naamloze vennootschap voor de exploitatie van dit luchtvaartterrein te willen bevorderen.

De Voorzitter van de Raad van Bestuur der
N.V.Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland:

(get.) J. Tuin.

Bijlage 13.



300 et

Heden, de zes en twintigste juni negentienhonderd zes en

PRICHTING NAAM-
DZE VENNOOTSCHAP.

1 9 5 6

26 juni.

123.

vijftig; -----

verschenen voor mij, Pieter Marius François Verhoeff, nota-
ris ter standplaats Utrecht: -----

I. de heer ARIE PLEUN DEKKER, plaatsvervangend Directeur-
Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, wonende te 's-Graven-
hage; -----

Eerste
ny

ten deze handelende voor en namens de Staat der Nederlan-
den, daartoe gevolmachtigd door de heer DIRK GERARD WILLEM

de heer Meester
ilko Eppo van Kol-
am, kabinetschef
aan de Burgemees-
ter der gemeente
roningen, wonende
e Groningen, ten
eze handelende:

SPITZEN, wonende te Wassenaar, in diens hoedanigheid van
Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeer en Water-
staat; -----

voorgehaald in be-
vels 13 en 14 van
eze bladzijde der-
ien achtereën-
volgende woorden,
n daarvoor in de
laats gesteld de
ovenstaande twin-
g woorden.

~~II. de heer JAN TUIN, Burgemeester der gemeente Groningen,
wonnende aldaar, ten doze handelende:)~~ -----

1. voor en namens de provincie Groningen, daartoe gevol-
machtigd door Gedeputeerde Staten van Groningen, bij het ver-
strekken van die volmacht handelende ter uitvoering van het
besluit van Provinciale Staten van Groningen van vijftien ja-
nuari negentienhonderd twee en vijftig, nummer 18, welk be-
sluit niet aan hogere goedkeuring is onderworpen; -----

2. voor en namens de provincie Drenthe, daartoe gevolmach-
tigd door Gedeputeerde Staten van Drenthe, bij het verstrek-
ken van die volmacht handelende ter uitvoering van het be-
sluit van Provinciale Staten van Drenthe van twee en twin-
tig juli negentienhonderd acht en veertig, nummer 17, goed-
gekeurd bij Koninklijk Besluit van vijf en twintig februari ne-
gentienhonderd negen en veertig, nummer 31, welk besluit van
Provinciale Staten nog werd gewijzigd bij besluit van negen

2

En twintig januari negentienhonderd twee en vijftig,
nummer 18, welk besluit geacht wordt door de Kroon te zijn
goedgekeurd door de goedkeuring van de provinciale begroting
slok voor de provincie Groningen Drenthe voor 1952; -----

voor en namens de
gemeente Gronin-
gen, daartoe aan-
gewezen door de
burgemeester van
die gemeente o-
vereenkomstig ar-
tikel 78, lid 2,
der Gemeentewet,
bij die aanwijzing

3. ~~(voor en namens de gemeente Groningen, in zijn hoedanig-
heid van Burgemeester der gemeente Groningen, die gemeente
ten deze vertegenwoordigende overeenkomstig artikel 78 der
Gemeentewet en daarbij)~~ handelende ter uitvoering van het be-
sluit van de Raad van de gemeente Groningen van acht en twi-
tig januari negentienhonderd twee en vijftig, nummer 14, wel-
k besluit werd goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gro-
ningen bij besluit van vijftien februari negentienhonderd twee
en vijftig, nummer 1753, vijfde afdeling; -----

Doorgehaald in
regels 5, 6, 7 en
8 van deze blad-
zijde vijf en twint-
tig woorden en
twee cijfers en
daarvoor in de
plaats gesteld
de bovenstaande
twee en twintig
woorden en drie
cijfers.

4. voor en namens de gemeente Eelde, daartoe gevolmachtigd
door de heer Meester Bernardus Struben, burgemeester van de
gemeente Eelde, bij het verstrekken van die volmacht die ge-
meente vertegenwoordigende overeenkomstig artikel 78 der Ge-
meentewet en daarbij handelende ter uitvoering van het beslu-
van de Raad van de gemeente Eelde van zeventien juli negen-
tienhonderd twee en vijftig, nummer 3, goedgekeurd door Gede-
puteerde Staten van Drenthe bij besluit van zeven en twintig
augustus negentienhonderd twee en vijftig, nummer 6545/103;

5. voor en namens de gemeente Assen, daartoe gevolmachtigd
door de heer Hugo Jozias de Dreu, burgemeester van de gemeen-
te Assen, bij het verstrekken van die volmacht die gemeente
vertegenwoordigende overeenkomstig artikel 78 der Gemeente-
wet en daarbij handelende ter uitvoering van het besluit van
de Raad van de Gemeente Assen van zeventien januari negen-



—tienhonderd twee en vijftig, nummer 4, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Drenthe bij besluit van dertien februari negentienhonderd twee en vijftig, nummer 794/160, derde afdeling; -----

Sweede

6. voor en namens de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, gevestigd te Groningen, daartoe gevolmachtigd door de heer Sebo Albertus Woldringh, wonende te Groningen, voorzitter van gemelde Kamer van Koophandel en Fabrieken, bij het verstrekken van die volmacht gemelde Kamer vertegenwoordigende krachtens artikel 7, lid 4, van de Wet op de Kamers van Koophandel en Fabrieken 1950 en handelende ter uitvoering van haar besluit van een en twintig september negentienhonderd een en vijftig; -----

Wg

7. voor en namens de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Drenthe, gevestigd te Meppel, daartoe gevolmachtigd door de heer Bron Hemmo Eelkman Rooda, wonende te Meppel, voorzitter van gemelde Kamer van Koophandel en Fabrieken, bij het verstrekken van die volmacht gemelde Kamer vertegenwoordigende krachtens artikel 7, lid 4, van de Wet op de Kamers van Koophandel en Fabrieken 1950 en handelende ter uitvoering van haar besluit van vier en twintig oktober negentienhonderd een en vijftig; -----

8. voor en namens de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Veenkoloniën en Oostelijk Groningen, gevestigd te Veendam, daartoe gevolmachtigd door de heer Jurjen Engbert Duintjer, wonende te Veendam, voorzitter van gemelde Kamer van Koophandel en Fabrieken, bij het verstrekken van die volmacht gemelde Kamer vertegenwoordigende krachtens artikel 7, lid 4, van de

7

Wet op de Kamers van Koophandel en Fabrieken 1950

en handelende ter uitvoering van haar besluit van twee november negentienhonderd een en vijftig, nummer 7; -----

van welke gemelde lastgevingen blijkt uit acht onderhandse akten van volmacht, welke, na vooraf door de lasthebber in tegenwoordigheid van de getuigen en mij, notaris, voor echt erkend en ten blijke daarvan door hen allen getekend te zijn, aan deze akte zijn vastgehecht. -----

De comparanten verklaarden vooraf, dat bij "Wet van een en twintig december negentienhonderd vijf en vijftig, houdende op richting van Naamloze Vennootschappen voor de luchtvaartterreinen Eelde, Zuid-Limburg en Texel", Staatsblad 622, de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën werden gemachtigd om voor en namens de Staat der Nederlanden mede te werken aan de oprichting der bedoelde naamloze vennootschappen, waarvan de statuten zullen luiden, zoals in de bijlagen van voormelde Wet werd opgenomen. -----

De comparanten, handelende voor en namens de publiekrechtelijke lichamen zoals voormeld, verklaarden bij deze akte, op het ontwerp waarvan de verklaring als bedoeld bij artikel 36e van het Wetboek van Koophandel werd verkregen bij beschikking van de Minister van Justitie de dato zeventien mei jongstleden, Eerste Afdeling B, nummer N.V.67356, welk ontwerp en welke beschikking aan deze akte zullen worden vastgehecht, en te richten een naamloze vennootschap, welke zal worden beheerst door statuten, zoals opgenomen in bijlage I van voormelde Wet van een en twintig december negentienhonderd vijf en vijftig, luidende als volgt: -----



-----Naam en zetel.-----

Artikel 1.1. De vennootschap draagt de naam: **M.V. LUCHTHAVEN EELDE.** -----

2. De vennootschap is gevestigd te Groningen. -----

-----Doel.-----

Artikel 2. Het doel der vennootschap omvat de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein gelegen op het grondgebied der gemeenten Eelde en Vries. -----

-----Duur.-----

Artikel 3. De vennootschap vangt aan op heden en wordt aangegaan voor onbepaalde tijd. -----

-----Kapitaal en aandelen.-----

Artikel 4. 1. Het maatschappelijk kapitaal der vennootschap bedraagt twaalf miljoen gulden en is verdeeld in twaalf duizend aandelen van een duizend gulden. -----

2. De aandelen luiden op naam, doch aandeelbewijzen worden niet afgegeven. -----

3. In het kapitaal der vennootschap wordt bij de oprichting deelgenomen door: -----

a. de Staat der Nederlanden voor zes duizend tweehonderd twee en zestig aandelen; -----

b. de provincie Groningen voor vierhonderd acht en vijftig aandelen; -----

c. de provincie Drenthe voor tweehonderd twee en twintig aandelen; -----

d. de gemeente Groningen voor vierhonderd acht en vijftig aandelen; -----

6
e. de gemeente Eelde voor tweehonderd vijf en dertig aandelen; -----

f. de gemeente Assen voor negen aandelen; -----

g. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, gevestigd te Groningen, voor twee aandelen; -----

h. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Drenthe, gevestigd te Meppel, voor twee aandelen; -----

i. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Veenkolo-

en Oostelijk Groningen *slot* niën, gevestigd te Veendam, voor twee aandelen. -----

4. Het kapitaal, waarvoor blijkens het voorgaande lid bij de oprichting wordt deelgenomen, wordt door de aandeelhouders terstond volgestort op de wijze, als is vastgelegd in de overeenkomst in het slot dezer akte opgenomen. -----

5. De nog niet geplaatste aandelen mogen niet beneden parij worden uitgegeven en moeten bij de uitgifte terstond worden volgestort. -----

6. In het kapitaal der vennootschap kan uitsluitend worden deelgenomen door in Nederland gevestigde publiekrechtelijke lichamen op uitnodiging der vennootschap, krachtens een besluit der algemene vergadering van aandeelhouders en op door die vergadering vast te stellen voorwaarden. -----

7. Door de Raad van Bestuur zal een register van aandeelhouders worden aangelegd en onderhouden, terwijl de aantekeningen omtrent de toekenning van aandelen bij de oprichting, omtrent overdracht, overgang en nieuwe uitgifte van aandelen zullen worden ondertekend door de voorzitter en een ander lid van de Raad van Bestuur. De aandeelhouders zijn te allen tijde gerechtigd het aandeelhoudersregister in te zien, ter-



wijl desgewenst een door twee leden van de Raad van Bestuur ondertekend afschrift of uittreksel aan aandeelhouders zal worden afgegeven. De aandeelhouders worden geacht aandeelgerechtigd te zijn overeenkomstig het aandeelhouders-register, behoudens tegenbewijs. -----

8. Overdracht van aandelen behoeft de voorafgaande goedkeuring der algemene vergadering van aandeelhouders. De levering geschiedt hetzij door betekening ener akte van overdracht aan de vennootschap, hetzij door een schriftelijke erkenning der overdracht door de vennootschap. -----

9. Met machtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders is de Raad van Bestuur bevoegd aandelen in het maatschappelijk kapitaal der vennootschap onder bezwarende titel voor de vennootschap te verwerven tot een maximum van de helft van het geplaatste kapitaal. -----

----- Bestuur. -----

Artikel 5. 1. Het bestuur van de vennootschap berust bij een Raad van Bestuur. -----

2. De Raad van Bestuur is bevoegd, onder zijn toezicht en verantwoordelijkheid, de dagelijkse leiding der vennootschap geheel of gedeeltelijk op te dragen aan een Directeur. -----

----- Raad van Bestuur. -----

Artikel 6. 1. De Raad van Bestuur bestaat uit acht leden, waarvan twee leden (hierna te noemen: "Regerings-vertegenwoordigers") de Staat der Nederlanden vertegenwoordigen, één lid de provincie Groningen vertegenwoordigt, één lid de provincie Drenthe, één lid de gemeente Groningen, één lid de gemeente Eelde, één lid de gemeente Assen en één lid de Kamers

van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, voor Drenthe en
 en Oostelijk Gro- voor de Veenkoloniën (laatstbedoelde zes leden worden hiern
 ningen, aangeduid als: "gewestelijke vertegenwoordigers"). -----
slot

2. De leden van de Raad van Bestuur zijn "bestuurders" in de
 zin van de artikelen 47 tot en met 49b van het Wetboek van
 Koophandel. -----

3. De leden van de Raad van Bestuur henoemen uit hun midden
 een lid tot voorzitter, zulks met dien verstande, dat voor
 deze functie uitsluitend een gewestelijke vertegenwoordiger
 in aanmerking zal komen, tenzij met algemene stemmen tot be-
 noeming van een regerings-vertegenwoordiger tot voorzitter
 wordt besloten. De Raad van Bestuur voorziet zelf in zijn se-
 cretariaat. -----

4. De leden van de Raad van Bestuur worden benoemd, ge-
 schorst en ontslagen door de algemene vergadering van aan-
 deelhouders, een en ander overeenkomstig het hierna bepaalde

5. Jaarlijks treden twee leden van de Raad van Bestuur af
 overeenkomstig een door die Raad daartoe op te maken rooster
 terwijl het tijdstip van aftreden zal samenvallen met de jaar-
 lijke algemene vergadering van aandeelhouders; de aftreden-
 den zijn terstond herkiesbaar; ingeval van voorziening in een
 tussentijdse vacature, zal het alsdan benoemde lid aftreden
 op het tijdstip, waarop het lid in wiens plaats hij is be-
 noemd overeenkomstig het rooster had moeten aftreden; een en
 ander behoudens het bepaalde bij de twee volgende leden van
 dit artikel. -----

6. Indien bij een benoeming tot lid van de Raad van Bestuur
 bijzonderlijk wordt vermeld, dat deze benoeming is geschied



Qualitate qua met betrekking tot een bepaalde publiekrechtelijke functie, dan zal die benoeming, behalve beperkt door het aftreden overeenkomstig rooster, tevens beperkt zijn tot de duur, dat de benoemde persoon de bedoelde publiekrechtelijke functie bekleedt, behoudens, dat de zodanig benoemde na het einde der publiekrechtelijke functie als lid van de Raad van Bestuur in functie zal blijven tot in de eerstvolgende buitengewone of jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders in de vacature zal zijn voorzien. -----

vrijde
MS

7. De leeftijdsgrens voor de leden van de Raad van Bestuur is zeventig jaar, met dien verstande, dat bij het bereiken van deze leeftijdsgrens de betrokken leden eerst aftreden overeenkomstig het rooster of het bij het voorgaande lid bepaalde. Krachtens bijzonder besluit der algemene vergadering van aandeelhouders kan van het bij dit lid bepaalde worden afgeweken. -----

8. Ingeval krachtens besluit van een algemene vergadering van aandeelhouders een lid van de Raad van Bestuur wordt geschorst of ontslagen, wordt in diens plaats in dezelfde vergadering een plaatsvervangend lid aangewezen, die in functie zal blijven, totdat tot opheffing der schorsing zal zijn besloten, respectievelijk totdat een nieuw lid zal zijn benoemd.

9. Onverminderd het bepaalde bij het voorgaande lid zijn, ingeval van overlijden of andere omstandigheid van ontstentenis of belet van één of meer leden van de Raad van Bestuur, de overige leden of het enige nog in functie zijnde lid met het gehele bestuur belast; ingeval zodanige omstandigheden gelden ten aanzien van alle leden van de Raad van Bestuur, zal

Leen daartoe door de jaarlijkse algemene vergadering van aan
 deelhouders telkenjare aan te wijzen persoon tijdelijk met he
 gehele bestuur belast zijn, zolang de bedoelde omstandighed
 duren, respectievelijk totdat de algemene vergadering van a
 deelhouders overeenkomstig lid 11 van dit artikel voorzien
 in de vacaturen zal hebben getroffen; alles behoudens de o
 drachten aan de Directeur verstrekt overeenkomstig het bep
 de in artikel 5 lid 2. -----

10. Overal, waar in deze statuten aan de leden van de Raad
 van Bestuur bevoegdheden worden toegekend of verplichtingen
 worden opgelegd, worden onder de leden van de Raad van Be-
 stuur casu quo medebegrepen de plaatsvervangende leden en o
 aangewezen persoon, bedoeld in de beide voorgaande leden va
 dit artikel. -----

11. De benoeming van de leden van de Raad van Bestuur zal
 geschieden uit bindende voordrachten, welke tenminste twee na
 men voor elke te vervullen vacature zullen moeten vermelden
 terwijl de personen aan wie de voorkeur wordt gegeven als nu
 mer één op de voordrachten zullen worden geplaatst. De voor
 drachten voor de te vervullen vacaturen zullen in overeen-
 stemming met de zetelverdeling vastgesteld in het eerste li
 van dit artikel, worden ingediend, respectievelijk door de M
 nister van Verkeer en Waterstaat, door de provincie Gronin-
 gen, door de provincie Drenthe, door de gemeente Groningen,
 door de gemeente Eelde, door de gemeente Assen en door de
 deelnemende Kamers van Koophandel en Fabrieken tezamen. ---

12. De leden van de Raad van Bestuur genieten een redelijke
 vergoeding voor reis- en verblijfkosten ten laste van de ver

hooftschap. -----

Artikel 7. 1. De Raad van Bestuur vergadert zo dikwijls hij door de voorzitter of door twee zijner leden tezamen wordt bijeengeroepen, doch tenminste twee maal per jaar. -----

2. De directeur kan tot bijwoning der vergadering worden uitgenodigd. Indien uitgenodigd, is hij gehouden de vergadering bij te wonen en heeft hij een raadgevende stem. -----

3. De vergaderingen van de Raad van Bestuur worden geleid door de voorzitter of, bij diens afwezigheid, door degene, die door de vergadering wordt aangewezen. Van het in de vergadering behandelde worden notulen gehouden door degene, die door de leider der vergadering daartoe zal worden aangewezen.

4. In de vergaderingen van de Raad van Bestuur hebben de regerings-vertegenwoordigers ieder twee- en de gewestelijke vertegenwoordigers ieder één stem. Alle besluiten worden genomen met volstrekte meerderheid der uitgebrachte stemmen, zulks onverminderd het overige bij dit artikel bepaalde. Blanco stemmen en ongeldige stemmen worden geacht niet te zijn uitgebracht. -----

5. Tot het nemen van besluiten over de benoeming van personen wordt de tegenwoordigheid vereist van tenminste één regerings-vertegenwoordiger en vier gewestelijke vertegenwoordigers. De stemmingen in de Raad van Bestuur over de benoeming van personen geschieden schriftelijk met gesloten briefjes; het bepaalde bij artikel 13 lid 3, is ten deze van overeenkomstige toepassing. -----

6. Tot het nemen van besluiten over zaken ~~worden~~ wordt de tegenwoordigheid - en/of de schriftelijk of telegrafisch uit-

12
gebrachte stem vereist van tenminste één der regerings-
vertegenwoordigers en vier gewestelijke vertegenwoordigers.
De stemmingen over zaken door de ter vergadering aanwezige
leden geschieden mondeling. -----

7. Één der regerings-vertegenwoordigers is, respectievelijk
twee der gewestelijke vertegenwoordigers tezamen zijn bevoegd
de uitvoering van een besluit van de Raad van Bestuur op te
houden en te bepalen, dat zodanig besluit de bekrachtiging
van de algemene vergadering van aandeelhouders der vennoot-
schap behoeft, mits van deze bevoegdheid gebruik gemaakt
wordt ter zelfde vergadering, waarin het besluit werd genom-
men, respectievelijk bij de schriftelijk of telegrafisch uitge-
brachte stem bedoeld in het voorgaande lid van dit artikel.

8. De Raad van Bestuur kan over zaken ook buiten vergade-
ring besluiten nemen, mits zulks schriftelijk of telegrafisch
geschiedt, alle in functie zijnde leden in het overleg be-
trokken worden en geen hunner tegen deze wijze van besluiten
bezwaar maakt; ook dergelijke besluiten worden ingeschreven
in het notulenboek van de vergaderingen van de Raad van Be-
stuur. -----

Artikel 8. 1. De Raad van Bestuur vertegenwoordigt de ven-
nootschap in en buiten rechte. -----

2. De Raad van Bestuur is bevoegd tot het verrichten van
alle rechtshandelingen voor de vennootschap, zowel betreffende
het beheer en de eigendom als andere handelingen, welke niet
in strijd zijn met het doel der vennootschap, alles met inach-
tening van het overige bij deze statuten bepaalde. -----

3. De Raad van Bestuur is bevoegd tot het bekrachtigen en

sangaan van overeenkomsten als bedoeld in artikel 40a juncto 40b van het Wetboek van Koophandel zonder opdracht van de algemene vergadering van aandeelhouders, zulks onverminderd de bevoegdheid der leden vermeld in artikel 7 lid 7. -----

Artikel 9. 1. Wanneer krachtens deze statuten een machtiging der algemene vergadering van aandeelhouders wordt vereist, zal van die machtiging tegenover derden op voor de vennootschap verbindende wijze moeten blijken door een schriftelijke verklaring van tenminste twee leden van de Raad van Bestuur, respectievelijk van het enige in functie zijnde lid, inhoudende, dat zodanige machtiging op rechtsgeldige wijze werd gegeven, of door opneming van zodanige verklaring in de overeenkomst, welke overeenkomstig het bepaalde bij het derde lid van dit artikel namens de vennootschap wordt ondertekend. -----

Revende

M

2. Wanneer krachtens deze statuten een voorafgaande goedkeuring door de Staat der Nederlanden als aandeelhouder der vennootschap wordt vereist, zal van die voorafgaande goedkeuring tegenover derden op voor de vennootschap verbindende wijze moeten blijken door een desbetreffende schriftelijke verklaring van één der regerings-vertegenwoordigers in de Raad van Bestuur, respectievelijk door zijn mede-ondertekening van de overeenkomst waarin zodanige verklaring is vervat. -----

3. Behoudens de toepassing van het bepaalde bij de beide voorgaande leden van dit artikel zal de vennootschap tegenover derden verbonden zijn door de ondertekening door de voorzitter van de Raad van Bestuur of door de ondertekening door twee leden van de Raad van Bestuur, respectievelijk door het enige in functie zijnde lid. -----

14
✓ Artikel 10. 1. De Raad van Bestuur voert de boekhouding en het kasbeheer der vennootschap; hij stelt regelen vast omtrent de inrichting van de boekhouding en omtrent de belegging en bewaring van gelden en waardepapieren. -----

slot 2. De Raad van Bestuur benoemt een accountant, die ~~zijn~~ de boeken der vennootschap, de kas en de beleggingen regelmatig zal nazien en de balans en de verlies- en winstrekening jaarlijks zal controleren, voordat deze stukken overeenkomstig het bepaalde bij artikel 14 lid 3 ter kennis van de aandeelhouders zullen worden gebracht. Van zijn bevindingen zal deze accountant jaarlijks verslag uitbrengen, hetwelk tegelijk met de balans en de verlies- en winstrekening op de jaarlijkse algemene vergadering zal worden aangeboden. De accountant heeft de rechten en verplichtingen bedoeld in artikel 42a lid 3 van het Wetboek van Koophandel. -----

3. Onverminderd het bepaalde in het voorgaande lid, zijn de leden van de Raad van Bestuur ieder afzonderlijk, voor en namens de lichamen die zij in de Raad van Bestuur vertegenwoordigen, en op hunne kosten, te allen tijde bevoegd tot aanwijzing van een accountant op wie het bij het voorgaande lid bepaalde geheel van toepassing zal zijn en die, desgewenst ook rechtstreeks en tussentijds, aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën dan wel aan de betrokken gewestelijke aandeelhouder en/of aandeelhouders verslag zal uitbrengen. -----

----- Directeur. -----

Artikel 11. 1. De Directeur is niet "bestuurder" in de zin van de artikelen 47 tot en met 49b van het Wetboek van Koop

handel. -----

2. De Directeur wordt benoemd, geschorst en ontslagen door de Raad van Bestuur. De benoeming behoeft de goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat. -----

3. Ingeval van ontstentenis of belet van de Directeur of gedurende diens schorsing of na diens ontslag en voordat een nieuwe Directeur is benoemd, voorziet de Raad van Bestuur in de dagelijkse leiding voorzover deze aan de Directeur werd opgedragen overeenkomstig het bepaalde in artikel 5 lid 2 dezer statuten. -----

----- Algemene vergadering van aandeelhouders. -----

Rechts

[Handwritten mark]

Artikel 12. 1. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden te Groningen, te Eelde of te 's-Gravenhage.

2. De leden van de Raad van Bestuur zijn bevoegd en, indien een of meer aandeelhouders zulks verlangen, gehouden de algemene vergadering van aandeelhouders bij te wonen, indien aanwezig hebben zij een raadgevende stem. De Directeur kan tot bijwoning der vergaderingen worden uitgenodigd; indien uitgenodigd, is hij gehouden de vergadering bij te wonen en heeft hij een raadgevende stem. -----

3. Jaarlijks wordt vóór een september een algemene vergadering van aandeelhouders gehouden, waarin het jaarverslag over het afgelopen boekjaar door de Raad van Bestuur wordt overgelegd, vergezeld van het accountantsverslag bedoeld in artikel 10, lid 2 en waarin de balans en verlies- en winstrekening ter definitieve vaststelling worden aangeboden. ---

slut

4. De Buitengewone algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden zo dikwijls als de voorzitter van de

16

— Raad van Bestuur of twee der leden van de Raad van Bestuur, respectievelijk het enige in functie zijnde lid, dan wel twee der aandeelhouders zulks wenselijk achten, alles onverminderd het bepaalde bij de artikelen 43c en 43d van het Wetboek van Koophandel, welke artikelen op de vennootschap van toepassing zijn. -----

5. De oproeping door de voorzitter van de Raad van Bestuur voor de algemene vergaderingen van aandeelhouders geschiedt door middel van een schriftelijke, tenminste twintig dagen (de dag der verzending der oproeping en die der vergadering niet medebegrepen) voor de dag der vergadering verzonden kennisgeving, houdende alle punten van behandeling, aan de aandeelhouders, aan de leden van de Raad van Bestuur en, zo nodig, aan de Directeur. -----

6. Op dezelfde wijze als in het voorgaande lid vermeld, kunnen ook twee leden van de Raad van Bestuur tezamen, respectievelijk het enige in functie zijnde lid, dan wel twee der aandeelhouders tezamen de jaarlijkse of een buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders bijeen roepen. -----

7. De aandeelhouders zullen zich ter vergadering doen vertegenwoordigen door ten hoogste drie personen, terwijl van elke vertegenwoordiging schriftelijk bewijs aan de voorzitter der vergadering zal moeten worden overgelegd, welke bewijzen bij de notulen zullen moeten worden bewaard. Ingeval een aandeelhouder door meer dan één persoon wordt vertegenwoordigd zal bedoeld schriftelijk bewijs een aanwijzing moeten bevatten, wie als stemgerechtigde zal optreden. -----

8. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden ge-

Leid door de voorzitter van de Raad van Bestuur of, bij diens afwezigheid, door degene, die door de vergadering wordt aangewezen. Van het in de vergadering behandelde worden notulen gehouden door degene, die door de leider der vergadering zal worden aangewezen. -----

9. Het in behandeling nemen door de algemene vergadering van aandeelhouders van voorstellen omtrent: -----

- a. wijziging dezer statuten of ontbinding der vennootschap;
 - b. goedkeuring van overdracht van geplaatste aandelen of uitgifte van nieuwe aandelen, -----
- behoeft de voorafgaande goedkeuring van de Staat der Nederlanden in zijn hoedanigheid van aandeelhouder in de vennootschap. -----

Negeerde slot
MA

----- Stemmingen. -----

Artikel 13. 1. Elk aandeel geeft recht op één stem. De stemmingen over zaken geschieden mondeling, over personen schriftelijk met gesloten briefjes. -----

2. Indien in het Wetboek van Koophandel of elders in deze statuten niet anders is bepaald, worden besluiten genomen bij volstrekte meerderheid der uitgebrachte stemmen. -----

3. Indien bij de verkiezing van personen niemand bij de eerste stemming meer dan de helft der uitgebrachte stemmen heeft verkregen, zal een herstemming plaats vinden tussen de persoon, die het hoogste aantal stemmen heeft verkregen en de persoon, die in stemmen-aantal onmiddellijk op hem volgt. Hebben bij de eerste stemming twee personen het hoogste aantal stemmen verkregen, dan vindt herstemming tussen die personen plaats. De persoon, die bij herstemming het

18

↓ hoogste aantal stemmen heeft gekregen, is gekozen. Ingeval bij de eerste stemming meer dan twee personen het hoogste aantal stemmen hebben verkregen, zal door een tussenstemming worden uitgemaakt tussen welke twee van deze personen de herstemming zal plaats vinden. Ingeval twee of meer personen met een gelijk stemmen-aantal onmiddellijk volgen op de persoon, die het hoogste aantal stemmen heeft verkregen, zal één van hen door een tussenstemming worden aangewezen voor de herstemming. Indien bij de tussenstemming en de herstemming de stemmen 'staken, beslist het lot. ---

4. Blanco stemmen en ongeldige stemmen worden geacht niet te zijn uitgebracht. -----

5. Geldige stemmen kunnen ook worden uitgebracht door de aandeelhouders aan wie uit anderen hoofde dan als aandeelhouders der vennootschap door het te nemen besluit enig recht jegens de vennootschap zou worden toegekend of die door dat besluit van enige verplichting jegens de vennootschap zouden worden ontslagen. -----

-----Balans en Verlies- en Winstrekening.-----

Artikel 14. 1. Het boekjaar der vennootschap is gelijk aan het kalenderjaar. Voor de eerste maal vangt het boekjaar aan op heden en eindigt op een en dertig december aanstaande. -----

2. De boeken worden jaarlijks per een en dertig december afgesloten. -----

3. De Raad van Bestuur is belast met het samenstellen van een balans en een verlies- en winstrekening over het afgelopen boekjaar, voorzien van een toelichting als bedoeld

bij artikel 42 van het Wetboek van Koophandel, welke, vergezeld van een verslag omtrent de gang van zaken der vennootschap en van het gevoerde beheer gedurende het afgelopen boekjaar, alsmede van het accountantsverslag bedoeld in artikel 10 lid 2, tenminste zes weken voor de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders ter kennis van de aandeelhouders zullen worden gebracht door toezending van volledige afschriften in duplo, onverminderd het bepaalde bij artikel 42b van het Wetboek van Koophandel. -----

4. Op de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders worden de balans en verlies- en winstrekening voor definitieve vaststelling voorgedragen. -----

Siende
12

5. De definitieve vaststelling dezer stukken door de algemene vergadering strekt tot décharge van de Raad van Bestuur terzake van alle handelingen, waarvan uit de goedgekeurde stukken blijkt of welker resultaat daarin is vervat, een en ander onverminderd het bepaalde bij artikel 49a van het Wetboek van Koophandel. -----

-----Winst.-----

Artikel 15. 1. De zuivere winst wordt gereserveerd, tenzij de algemene vergadering besluit winst uit te keren. Zuivere winst wordt geacht aanwezig te zijn, indien en voorzover de balans met inachtneming van de daarop - volgens het gestelde in artikel 16 lid 1 - afzonderlijk vermelde afschrijvingen, een voordelig saldo aanwijst. -----

2. Over de bestemming van de aldus gereserveerde bedragen besluit de algemene vergadering van aandeelhouders. -----

3. Ingeval winst tot uitkering komt, zal deze winst onder

de aandeelhouders worden verdeeld naar verhouding van het aantal van hun aandelen. -----

Verlies.-----

Artikel 16. 1. De waardevermindering van de activa der vennootschap zal boekhoudkundig tot uitdrukking worden gebracht door afschrijving daarop volgens door de algemene vergadering van aandeelhouders vast te stellen normen. Deze afschrijvingen zullen afzonderlijk op de balans tot uitdrukking worden gebracht. -----

2. Indien de vastgestelde balans, met inachtneming van de daarop op grond van het bepaalde in het voorgaande lid afzonderlijk vermelde afschrijvingen, een nadelig saldo vertoont, hetwelk niet uit enige reserve bestreden of op andere wijze gedelgd wordt, geschiedt geen winstuitkering zolang zodanig nadelig saldo niet is aangezuiverd. -----

Wijziging der statuten en ontbinding der vennootschap. -----

Artikel 17. 1. Besluiten tot wijziging der statuten, waaronder begrepen het vergroten of verminderen van het maatschappelijk kapitaal, kunnen, onverminderd het bepaalde bij artikel 12 lid 9 van deze statuten, slechts worden genomen in een algemene vergadering van aandeelhouders, waarin het gehele geplaatste kapitaal is vertegenwoordigd en met tenminste vijf/zesde gedeelte van de in deze vergadering uitgebrachte stemmen. -----

2. Indien in een vergadering, bijeengeroepen tot het behandelen van een voorstel tot wijziging der statuten, niet het gehele geplaatste kapitaal vertegenwoordigd mocht zijn, wordt een nieuwe buitengewone algemene vergadering bijeengeroepen



te houden binnen dertig dagen na de eerste vergadering (de dagen der vergaderingen medegerekend), waarin, alsdan ongeacht het vertegenwoordigde geplaatste kapitaal, doch met tenminste vijf/zesde gedeelte van de uitgebrachte stemmen, geldige besluiten kunnen worden genomen. -----

Artikel 18. 1. Besluiten tot ontbinding der vennootschap anders dan tengevolge van hare insolventie nadat zij in staat van faillissement is verklaard, kunnen, onverminderd het bepaalde bij artikel 12 lid 9 dezer statuten, slechts worden genomen in een algemene vergadering van aandeelhouders, waarin tenminste vijf/zesde gedeelte van het geplaatste kapitaal is vertegenwoordigd en met tenminste twee/derde gedeelte van de in deze vergadering uitgebrachte stemmen. -----

el/de
W

2. Indien in een vergadering, bijeengeroepen tot het behandelen van een voorstel tot ontbinding der vennootschap, minder dan vijf/zesde gedeelte van het geplaatste kapitaal vertegenwoordigd mocht zijn, wordt een nieuwe buitengewone algemene vergadering bijeengeroepen, te houden binnen dertig dagen na de eerste vergadering (de dagen der vergaderingen medegerekend), waarin, alsdan ongeacht het vertegenwoordigde geplaatste kapitaal, doch met tenminste twee/derde gedeelte van de uitgebrachte stemmen, geldige besluiten kunnen worden genomen. -----

Liquidatie. -----

Artikel 19. 1. Indien de algemene vergadering van aandeelhouders, waarin tot ontbinding der vennootschap werd besloten, daartoe geen andere natuurlijke of rechtspersonen heeft aangewezen, geschiedt de liquidatie door de Raad van Bestuur. -----

2. De liquidatie geschiedt overeenkomstig door de in het

22
voorgaande lid bedoelde vergadering vastgestelde richtlijnen met inachtneming der wettelijke voorschriften. -----

3. De liquidateuren genieten voor hunne werkzaamheden als zodanig een beloning hun in bedoelde algemene vergadering toegekend. -----

4. Indien na voldoening der schuldeisers vermogen mocht overblijven, dan zal dit aan de aandeelhouders ten goede komen naar verhouding van hun aandelenbezit in het kapitaal der vennootschap. -----

-----Overgangsbepalingen.-----

Artikel 20. In afwijking van het vorenstaande, voorzover de wijze van benoeming van de leden van de Raad van Bestuur betreft, worden voor de eerste maal benoemd: -----

a. tot regeringsvertegenwoordigers: de heren A.P. Dekker, plaatsvervangend Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst en Doctorandus A.J. van Raalte, Directeur Financieringen en Coördinatie Oorlogsschade bij het Ministerie van Financiën, beiden wonende te 's-Gravenhage; -----

b. tot gewestelijke vertegenwoordiger voor de provincie Groningen: de heer A.W. Biewenga W-zoon, landbouwer wonende te Garsthuizen, gemeente Stedum, qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van Lid van Gedeputeerde Staten van Groningen; -----

c. tot gewestelijke vertegenwoordiger voor de provincie Drenthe: de heer J. Smalldenbroek, wonende te Assen, qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van Lid van Gedeputeerde Staten van Drenthe; -----

d. tot gewestelijke vertegenwoordiger voor de gemeente Gro-
7



ningen: de heer J.Tuin, wonende te Groningen, qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van Burgemeester van de gemeente Groningen; -----

e. tot gewestelijke vertegenwoordiger voor de gemeente Eelde: de heer Meester B.Struben, wonende te Eelde, qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van Burgemeester van de gemeente Eelde; -----

f. tot gewestelijke vertegenwoordiger voor de gemeente Assen: de heer F.Huizinga, wonende te Assen, qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van Wethouder der Gemeente Assen; -----

Swaalfde.
12

g. tot gewestelijke vertegenwoordiger voor de deelnemende Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, voor Drenthe, voor de Veenkoloniën en Oostelijk Groningen: de heer S.A. Woldringh, voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, wonende aldaar; -----

h. tot voorzitter van de Raad van Bestuur: de heer J.Tuin voornoemd, Burgemeester van de gemeente Groningen. -----

Na vaststelling van de bovenstaande statuten, verklaarden de comparanten, in hunne gemelde hoedanigheden, terzake der volstorting der aandelen, waarvoor de oprichters blijkens artikel 4 der statuten hebben deelgenomen: -----

dat voornoemde oprichters, ter voorbereiding van de oprichting der onderwerpelijke naamloze vennootschap en ten einde hare werkzaamheden te kunnen aanvangen, diverse bedragen hebben geïnvesteerd in het bedrijf en de aanleg der onderwerpelijke luchthaven, zulks bij wijze van voorschot op kapitaalstorting; -----

dat de voor het luchtvaartterrein bestemde en in gebruik
 nomen terreinen thans nog staan ten name van de Naamlooze
 Vennootschap Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland, geves
 te Groningen, en ten name van de Stichting tot het Beheere
 van Landbouwgronden, gevestigd te 's-Gravenhage, welke ter
 reinen werden aangekocht voor de vennootschap in oprichtin
 en waarvan de zakelijke levering aan de vennootschap zal ge
 schieden bij notariële akten van overdracht te passeren na
 het verlijden dezer akte van oprichting, terwijl de betaalde
 koopsommen zijn begrepen onder de blijkens na te melden bala
 geïnvesteerde bedragen; -----

dat de oprichters, ter volstorting hunner aandelen, in de
 vennootschap, bij deze inbrengen het bedrijf van het lucht-
 vaartterrein, alsmede de daartoe behorende activa en passiva
 zoals deze zijn opgenomen in de navolgende balans per een j
 nuari negentienhonderd vier en vijftig: -----

ACTIVA

Investeringen: -----
 in banen en grondwerkzaamheden drie miljoen negenhonderd
 een en tachtig duizend driehonderd negen en twintig gulden
 zestig cent ----- f. 3.981.329,6

in gebouwen, terreinen, installaties en
 inventaris negenhonderd negen en veertig
 duizend driehonderd dertien gulden vier
 en zeventig cent ----- " 949.313,7

Debiteuren: -----
 Staatder Nederlanden een miljoen vijfhon-
 derd acht duizend tien gulden ----- " 1.508.010.-

provincie Groningen driehonderd zeven en ze-	f.	377.000.--
ventig duizend gulden -----		
gemeente Groningen driehonderd zeven en	"	377.000.--
zeventig duizend gulden -----		
gemeente Eelde honderd drie en negentig	"	193.000.--
duizend gulden -----		
provincie Drenthe honderd drie en tachtig	"	183.000.--
duizend gulden -----		
gemeente Assen zeven duizend gulden -----	"	7.000.--
Kamers van Koophandel en Fabrieken: -----		
voor Groningen een duizend gulden -----	"	1.000.--
voor Drenthe een duizend gulden -----	"	1.000.--
voor de Veenkoloniën en Oostelijk Groningen		
een duizend gulden -----	"	1.000.--
Ministerie van Financiën twee en negentig		
duizend achthonderd zeven en twintig gul-		
den twaalf cent -----	"	92.827,12
Diversen zeven en zestig duizend tweehon-		
derd acht en tachtig gulden vijf en veertig		
cent -----	"	67.288,45
Kasmiddelen driehonderd negentien duizend		
zeshonderd acht gulden vijf en dertig cent -	"	319.608,35
Totaal acht millioen acht en vijftig duizend		
driehonderd zeven en zeventig gulden zes en		
twintig cent -----	f.	8.058,377,26

-----PASSIVA-----

Crediteuren: -----

Diversen achttien duizend driehonderd zeven en zeventig gul-

7

Herbincide

MS

26

den zes en twintig cent ----- f.	18.377,26
N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland driehonderd negentig duizend gulden -----"	390.000.--
Kapitaalstortingen: -----	
Staat der Nederlanden zes millioen tweehon- derd twee en zestig duizend gulden ----- "	6.262.000.--
provincie Groningen vierhonderd acht en vijftig duizend gulden ----- "	458.000.--
gemeente Groningen vierhonderd acht en vijf- tig duizend gulden ----- "	458.000.--
gemeente Eelde tweehonderd vijf en dertig duizend gulden ----- "	235.000.--
provincie Drenthe tweehonderd twee en twin- tig duizend gulden ----- "	222.000.--
gemeente Assen negen duizend gulden ----- "	9.000.--
Kamers van Koophandel en Fabrieken: -----	
voor Groningen twee duizend gulden ----- "	2.000.--
voor Drenthe twee duizend gulden ----- "	2.000.--
voor de Veenkoloniën en Oostelijk Groningen twee duizend gulden ----- "	2.000.--
Totaal acht millioen acht en vijftig dui- zend driehonderd zeven en zeventig gulden zes en twintig cent ----- f.	8.058.377,26

dat onder deze inbreng mede begrepen zullen zijn alle na ge-
melde balansdatum blijkens hare boeken aan de vennootschap in
oprichting opgekomen activa en passiva. -----

Tenslotte verklaarden de comparanten, dat de Minister van
Financiën, afdeling Indirecte Belastingen, bij missive van

vier december negentienhonderd zes en veertig, nummer 125, gericht aan de Minister van Verkeer, geregistreerd te 's-Gravenhage op twintig mei negentienhonderd vier en vijftig in deel 73, folio 66, nummer 2468, heeft verklaard, dat artikel 101, letter o, der Registratiewet 1917 toepasselijk zal zijn op akten van oprichting, casu quo op akten, waaruit van latere storting van kapitaal blijkt, van naamloze vennootschappen met een statutaire doelstelling en verdere regeling als in bovenstaande akte omschreven. -----

coll De comparanten zijn mij, notaris, bekend. Doorgehaald: op bladzijde 2 in regel 4 een woord; op bladzijde 11 in regel 27 een woord; op bladzijde 14 in regel 5 een woord; op bladzijde 15 in regel 27 een woord; op bladzijde 17 in regel 14 een woord. Bijgevoegd: op bladzijde 6 in regel 9 de drie woorden "en Oostelijk Groningen"; op bladzijde 8 in regel 2 de drie woorden "en Oostelijk Groningen"; op bladzijde 11 in regel 14 het ene woord "stemmen". -----

verwijderde en laatste blad

M

----- Waarvan akte -----
 ----- in -----
 ----- minuut. -----

Verleden te Utrecht ten dage in het hoofd dezer vermeld in tegenwoordigheid van de heren Jacobus Tieland, boekhouder en .Ruth van den Brink, verzekeringsbemiddelaar, beiden wonende .te Utrecht, als getuigen. -----

Onmiddellijk na voorlezing is deze akte door de comparanten, de getuigen en mij, notaris, ondertekend.

Vanholden
Willems
169
Willems
Willems

Gemeente Assen

A. G. VERHOEFF
Notaris
UTRECHT

Volmacht.



Verh

De ondergetekende:
de heer Hugo Jozias de Dreu,
Burgemeester van de Gemeente Assen, wonende aldaar;
ten deze genoemde gemeente vertegenwoordigende
overeenkomstig artikel 78 der Gemeentewet en hande-
lende ter uitvoering van het Besluit van de Raad
van de Gemeente Assen van **17 Januari 1952** num-
mer **4**, goedgekeurd door de Gedeputeerde
Staten van de provincie Drenthe bij Besluit van
13 Februari 1952 nummer **794/160, 3e afdeling**

v e r k l a a r t:

bij deze last en volmacht te geven aan:

Meester Wilko Eppo van Koldam, kabinetchef van de
Burgemeester der gemeente Groningen, wonendete Gro-
ningen;

om voor en namens de Gemeente Assen met inbreng
van een kapitaal groot **NEGEN DUIZEND GULDEN (f.9000.-)**
deel te nemen aan de oprichting van de naamloze ven-
nootschap **N.V. LUCHTHAVEN EELDE**, welke ten doel zal
hebben de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en
de exploitatie van het luchtvaartterrein gelegen op
het grondgebied der gemeenten Eelde en Vries;

Voor echt erkend

te dien einde de akte van oprichting te passeren
en te tekenen overeenkomstig het door oprichters
goedgekeurde ontwerp en voorts om te dier zake alles
te doen hetgeen nodig of wenselijk zal zijn.

Assen, **2 September** 1954.

[Handwritten signature]

Vanb...
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
Verhoeff

Geregistreerd te Utrecht

Nier *October* 1900 *vier en vijftig*

deel 41 folio 52 nummer *756*

een blad *een* renvooi

Ontvangen voor recht vijftig cent.

f 0.50

De Inspecteur

[Handwritten signature]

J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris.

Verhoeff

[Handwritten signature]
J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris.



K. v. K. Groningen

Volmacht.

A. G. VERHOEFF
Notaris
UTRECHT

De ondergetekende:
de heer **S EBO** ; **A LBERTUS WOLDRINGH**, voor-
zitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken
voor Groningen, wonende te Groningen;
terzake van deze lastgeving in zijn gemelde hoe-
danigheid voormelde Kamer van Koophandel en Fabrieken
voor Groningen, gevestigd te Groningen, verte-
genwoordigende krachtens artikel 7, lid 4 van de
Wet op de Kamers van Koophandel en Fabrieken 1950;
daarbij handelende tot uitvoering van het besluit
van gemelde Kamer van Koophandel en Fabrieken van
21 September 1951 onder nummer ad. , (waarep
de goedkeuring van de Minister van Economische Za-
ken verkregen werd bij beschikking van
19 , nummer)

dhgg. van 15 -
woorden en
2 cijfers.

v e r k l a a r t:
bij deze last en volmacht te geven aan:
Meester Wilko Eppo van Koldam, kabinetchef van de
Burgemeester der Gemeente Groningen, wonende te
Groningen;

om voor en namens de Kamer van Koophandel en Fa-
brieken voor Groningen met inbreng van een kapi-
taal groot f.2.000.- deel te namen aan de oprich-
ting der naamloze vennootschap **N.V. LUCHTHAVEN EELDE**,
welke ten doel zal hebben de aanleg, het onderhoud,
de ontwikkeling en de exploitatie van het lucht-
vaartterrein gelegen op het grondgebied der ge-
meenten Eelde en Vries;
te dien einde de akte van oprichting te passeren
en te tekenen overeenkomstig het door oprichters
goedgekeurde concept en voorts te dier zake alles
te doen hetgeen nodig of wenselijk mocht zijn.

Getekend te Groningen, 6 September 1954.

Van der Woude
Wolke
Verhaaf

[Handwritten signature]

Geregistreerd te Utrecht
Dier October 1900 vier en vijftig
deel 41 folio 52 nummer 750
een blad een renvooi
Ontvangen voor recht vijftig cent.
f 0.50

[Handwritten signature]
J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris.

[Handwritten signature]
J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris.

Verhaaf

K v K Drenthe

I. G. VERHOEFF
Notaris
UTRECHT

Volmacht.

die
ay



De ondergetekende:
de heer **Bron Hommo EELKMAN ROODA**, voor-
zitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken
voor Drenthe, wonende te Meppel, het Vledder 18
terzake van deze lastgeving in zijn gemelde hoeda-
nigheid voormelde Kamer van Koophandel en Fabrieken
voor Drenthe, gevestigd te Meppel, vertegenwoordi-
gende krachtens artikel 7, lid 4 van de Wet op de
Kamers van Koophandel en Fabrieken 1950;
daarbij handelende tot uitvoering van het besluit
van gemelde Kamer van Koophandel en Fabrieken van
24 October 1951 onder nummer , waarop
de goedkeuring van de Minister van Economische Zaken
verkregen werd bij beschikking van 17 December
1954, nummer 7417 MSF

goedgekeurd de
doorhaling
van 19 woorden
en 3 getallen

B.R. hf

v e r k l a a r t:
bij deze last en volmacht te geven aan:
Meester Wilko Eppo van Koldam, kabinetchef van de
Burgemeester der Gemeente Groningen, wonende te Gro-
ningen;

voor recht erkent:

om voor en namens de Kamer van Koophandel en Fa-
brieken voor Drenthe met inbreng van een kapitaal
groot f.2.000.- deel te nemen aan de oprichting
der naamloze vennootschap N.V. LUCHTHAVEN EELDE,
welke ten doel zal hebben de aanleg, het onderhoud,
de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaart-
terrein gelegen op het grondgebied der gemeenten
Eelde en Vries;

M. H. van
W. J. van
W. J. van

te dien einde de akte van oprichting te passeren
en te tekenen overeenkomstig het door oprichters
goedgekeurde concept en voorts te dier zake alles
te doen hetgeen nodig of wenselijk mocht zijn.

Getekend te Meppel, 7 September 1954.

B. H. P. Rooda

Geregistreerd te Utrecht
Nier October 1900 vier en vijftig
deel 41 folio 52 nummer 757
een blad een renvooi.
Ontvangen voor recht vijftig cent.
f 0.50

De Inspecteur

J. C. Dijkstra
J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris

Verhuys

J. C. Dijkstra
J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris



Provincie Groningen

Volmacht.

A. G. VERHOEFF

Notaris

UTRECHT

ver
3

GEDEPUTEERDE STATEN VAN GRONINGEN

handelende ter uitvoering van het besluit van Provinciale Staten van Groningen van 15 Januari 1952 nummer 18 ; ~~goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van~~ ----- nummer

verklaren bij deze last en volmacht te geven aan:

Meester Wilko Eppo van Koldam, kabinetchef van de Burgemeester der gemeente Groningen, wonende te Groningen;

om voor en namens de provincie Groningen met inbreng van een kapitaal groot VIERHONDERD ACHT EN VIJFTIG DUIZEND GULDEN (f.458.000.-) deel te nemen aan de oprichting van de naamloze vennootschap N.V. LUCHTHAVEN EELDE, welke ten doel zal hebben de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein gelegen op het grondgebied der gemeenten Eelde en Vries;

te dien einde de akte van oprichting te passeren en te tekenen overeenkomstig het door oprichters goedgekeurde concept en voorts om te dierzake alles te doen hetgeen nodig of wenselijk zal zijn.

Groningen, 1 October 1954.

Gedeputeerde Staten voornoemd,

[Handwritten signature]

Voorzitter.

Voor echt erkend:

[Handwritten signature]

Griffier.

[Handwritten signatures: Van der Vliet, W. D. M. H., E. J. van der Vliet, Verhaaff]

Geregistreerd te Utrecht

Nijf October 1900 *vier* en *vijftig*
deel 41 folio 56 nummer 839
een blad *jeen* renvooi

Ontvangen voor recht vijftig cent.

f 0.50

De Inspecteur

[Handwritten signature]
J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris.

Provincie Drenthe

A. C. VERHOEFF
Notaris
UTRECHT

Volmacht.

GEDEPUTEERDE STATEN VAN DRENTHE

handelende ter uitvoering van het besluit van Provinciale Staten van Drenthe van 22 juli 1948 nummer 17, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 25 februari 1949 nummer 31;

verklaren bij deze last en volmacht te geven aan:

Meester Wilko Eppo van Koldam, kabinetchef van de Burgemeester der gemeente Groningen, wonende te Groningen;

om voor en namens de provincie Drenthe met inbreng van een kapitaal groot TWEEHONDERD TWEE EN TWINTIG DUIZEND GULDEN (f.222.000.-) deel te nemen aan de oprichting van de naamloze vennootschap N.V. LUCHT-HAVEN EELDE, welke ten doel zal hebben de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein gelegen op het grondgebied der gemeenten Eelde en Vries;

te dien einde de akte van oprichting te passeren en te tekenen overeenkomstig het door oprichters goedgekeurde concept en voorts om te dier zake alles te doen hetgeen nodig of wenselijk zal zijn.

Assen, 25 Augustus 1954

Voor echt erkend:

Gedeputeerde Staten voornoemd,

Voorzitter.

Griffier.

Geregistreerd te Utrecht

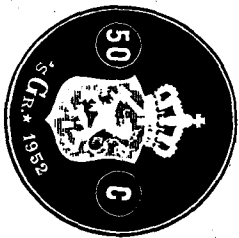
Dier October 1900 vier en vijftig
deel 41 folio 52 nummer 261
een blad geen renvooi

ontvangen voor recht vijftig cent.

0.50

De Inspecteur

J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris



gemeente Eelde

K. A. VERHOEFF

Notaris

UTRECHT

Volmacht.

W

De ondergetekende:

Mr. Bernardus Strubben-----
Burgemeester van de Gemeente Eelde, wonende aldaar;
ten deze genoemde gemeente vertegenwoordigende
overeenkomstig artikel 78 der Gemeentewet en hande-
lende ter uitvoering van het Besluit van de Raad
van de Gemeente Eelde van --17 Juli 1952----- num-
mer 3-----, goedgekeurd door de Gedeputeerde
Staten van de provincie Drenthe bij Besluit van
-27 Augustus 1952----- nummer 65 45/103-----

verklart:

bij deze last en volmacht te geven aan:

Meester Wilko Eppo van Koldam, kabinetschef van de
Burgemeester der gemeente Groningen, wonende te Gro-
ningen

om voor en namens de Gemeente Eelde met inbreng
van een kapitaal groot TWEEHONDERD VIJF EN DERTIG
DUIZEND GULDEN (f. 235.000.-) deel te nemen aan de
oprichting van de naamloze vennootschap N.V. LUCHT-
HAVEN EELDE, welke ten doel zal hebben de aanleg,
het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie
van het luchtvaartterrein gelegen op het grondge-
bied der gemeenten Eelde en Vries;
te dien einde de akte van oprichting te passeren
en te tekenen overeenkomstig het door oprichters
goedgekeurde ontwerp en voorts om te dienzake alles
te doen hetgeen nodig of wenselijk zal zijn.

Eelde, 3 September---1954.

Voer echt erkent!

Burgemeester

W. Strubben

W. Strubben

Geregistreerd te Utrecht

deel 41 folio 52 nummer 755

en blad 2255
Ontvangsten voor recht vijfzig cent.

De Inspecteur

J. C. Dijkstra

J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris.

KvK Veenkoloniën

A. G. VERHOEFF
Notaris
UTRECHT

Volmacht.

De ondergetekende:
de heer **JURJEN ENGBERT DUINTJER**, voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Veenkoloniën, wonende te **Veendam**; terzake van deze lastgeving in zijn gemelde hoedanigheid voormelde Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Veenkoloniën, gevestigd te Veendam, vertegenwoordigende krachtens artikel 7, lid 4 van de Wet op de Kamers van Koophandel en Fabrieken 1950;

daarbij handelende tot uitvoering van het besluit van gemelde Kamer van Koophandel en Fabrieken van **2 November 1951** onder nummer **7**; ~~waarep de goedkeuring van de Minister van Economische Zaken verkregen werd bij beschikking van 19, nummer~~

v e r k l a a r t:

bij deze last en volmacht te geven aan:

Meester Wilko Eppo van Koldam, kabinetchef van de Burgemeester der Gemeente Groningen, wonende te Groningen;

om voor en namens de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Veenkoloniën met inbreng van een kapitaal groot f.2.000.- deel te nemen aan de oprichting der naamloze vennootschap **N.V. LUCHTHAVEN EELDE**, welke ten doel zal hebben de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein gelegen op het grondgebied der gemeenten Eelde en Vries;

te dien einde de akte van oprichting te passeren en te tekenen overeenkomstig het door oprichters goedgekeurde concept en voorts te dier zake alles te doen hetgeen nodig of wenselijk mocht zijn.

Getekend te Veendam, 31 Aug.

1954.

Geregistreerd te Utrecht

Vier October 1900 vier en vijftig
deel 41 folio 52 nummer 760
een blad een renvoor

ontvangen voor recht vijftig cent,
0.50

De Inspecteur

J. C. Dijkstra
Commissie-Secretaris



en Oostelijk
Groningen

opien woorden
en mij door
haald.

D. H.

echt erkend

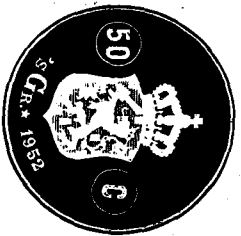
W. van

W. van

W. van

W. van

[Handwritten signature]



Stoort

I. G. VERHOEFF

Notaris

DIRECHT

VOLMACHT.

De ondergetekende: Spitzzen, Dirk Gerard Willem
Secretaris-Generaal van het

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, wonende te
Massenaar, Hertelaan 4

terzake van deze lastgeving handelende in zijn
voormelde hoedanigheid en als zodanig ten deze de
Staat der Nederlanden vertegenwoordigende;
v e r k l a a r t:

bij deze last en volmacht te geven aan:

Dekker, Arie Pleun, plv. Directeur-Generaal van
de Rijksluchtvaartdienst te 's-Gravenhage,

om voor en namens de Staat der Nederlanden met
inbreng van een kapitaal groot ZES MILLIOEN TWEE-
HONDERD TWEE EN ZESTIG DITZEND GUIDEN (f. 6.262.000)
deel te nemen aan de oprichting der naamloze ven-
nootschap N.V. LUCHTHAVEN EELDE, welke vennootschap
ten doel zal hebben: de aanleg, het onderhoud, de
ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaart-
terrein gelegen op het grondgebied der gemeenten
Eelde en Vries;

te dien einde de akte van oprichting te doen pas-
seren en te tekenen overeenkomstig het door oprich-
ters goedgekeurde ontwerp en voorts te dier zake
al het nodige en wenselijke te verrichten.
Getekend te 's-Gravenhage, 28 September 1954

ericht erkend

Stoort

W. J. Verhoeff

W. J. Verhoeff

W. J. Verhoeff

Geregistreerd te Drecht

Negele en twintig oktober 1900 Ate, en vijftig

den blad nummer 1091

Ontvangen voor recht vijfzig cent.

De Inspecteur

J. C. Dijkstra

Gemeenter-Secretaris

MINISTERIE VAN JUSTITIE

1e Afdeling B

N.V. No. 67356

DE MINISTER VAN JUSTITIE,

Gezien het verzoekschrift van **P.M.F. Verhoeff, notaris te Utrecht,**

ter bekoming, ten aanzien van de voorgenomen naamloze vennootschap:

"N.V. Luchthaven Eelde",

te vestigen te **Groningen**, van de verklaring, bedoeld bij artikel 36 e. van het Wetboek van Koophandel;

Gezien de overgelegde ontwerp-akte van oprichting der vennootschap;

Gelet op de artikelen 36 tot en met 56 h. van het Wetboek van Koophandel;

VERKLAART,

onder terugzending van één der overgelegde exemplaren van de ontwerp-akte:

dat hem ten aanzien van de voorgenomen vennootschap van bezwaren als bedoeld bij artikel 36 e. van het Wetboek van Koophandel niet is gebleken.

's-Gravenhage, 17 mei 1956.

De Minister voornoemd,

Namens de Minister, *17/5/56*

De Secretaris-Generaal,



(J.C. Tenkink)



Heden, de
verschenen voor mij, Pieter Marius François Ver-
hoeff, notaris ter standplaats Utrecht:

I. de heer **ARIE PESUN DEKKER**, plaatsvervangend Di-
recteur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, wonen-
de te 's-Gravenhage;

ten deze handelende voor en namens de Staat der
Nederlanden, daartoe gevolmachtigd door de heer
DIRK GERARD WILLEM SPITSEN, wonende te Wassenaar,
in diens hoedanigheid van Secretaris-Generaal van
het Ministerie van Verkeer en Waterstaat;

II. de heer **JAN TUIN**, Burgemeester der gemeente
Groningen, wonende aldaar, ten deze handelende:

1. voor en namens de provincie Groningen, daartoe
gevolmachtigd door Gedeputeerde Staten van Gronin-
gen, bij het verstrekken van die volmacht handelende
ter uitvoering van het besluit van Provinciale Sta-
ten van Groningen van 15 januari 1952, nummer 18,
welk besluit niet aan hogere goedkeuring is onder-
worpen;

Evenze
by
2. voor en namens de provincie Drenthe, daartoe ge-
volmachtigd door Gedeputeerde Staten van Drenthe,
bij het verstrekken van die volmacht handelende ter
uitvoering van het besluit van Provinciale Staten
van Drenthe van 22 juli 1948, nummer 17, goedgekeurd
bij Koninklijk Besluit van 25 februari 1949, nummer
31, welk besluit van Provinciale Staten nog werd ge-
wijzigd bij besluit van 29 januari 1952, nummer 18,
welk besluit geacht wordt door de Kroon te zijn goed-
gekeurd door de goedkeuring van de provinciale be-
groting voor de provincie Drenthe voor 1952;

3. voor en namens de gemeente Groningen, in zijn
hoedanigheid van Burgemeester der gemeente Gronin-
gen, die gemeente ten deze vertegenwoordigende over-
eenkomstig artikel 78 der Gemeentewet en daarbij han-
delende ter uitvoering van het besluit van de Raad
van de gemeente Groningen van 28 januari 1952, num-
mer 14, welk besluit werd goedgekeurd door Gedepu-
teerde Staten van Groningen bij besluit van 15 febru-
ari 1952, nummer 1753, vijfde afdeling;

4. voor en namens de gemeente Eelde, daartoe gevol-
machtigd door de heer Meester Bernardus Struben, bur-
gemeester van de gemeente Eelde, bij het verstrekken
van die volmacht die gemeente vertegenwoordigende
overeenkomstig artikel 78 der Gemeentewet en daarbij
handelende ter uitvoering van het besluit van de
Raad van de gemeente Eelde van 17 juli 1952, nummer
3, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Drenthe
bij besluit van 27 augustus 1952, nummer 6545/103;

5. voor en namens de gemeente Assen, daartoe ge-
volmachtigd door de heer Hugo Jozias de Dreu, burge-
meester van de gemeente Assen, bij het verstrekken
van die volmacht die gemeente vertegenwoordigende
overeenkomstig artikel 78 der Gemeentewet en daarbij
handelende ter uitvoering van het besluit van de
Raad van de gemeente Assen van 17 januari 1952, num-

mer 4, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Drenthe bij besluit van 13 februari 1951, nummer 794/160, derde afdeling;

6. voor en namens de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, gevestigd te Groningen, daartoe gevolmachtigd door de heer Sebo Albertus Woldringh, wonende te Groningen, voorzitter van gemelde Kamer van Koophandel en Fabrieken, bij het verstreken van die volmacht gemelde Kamer vertegenwoordigende krachtens artikel 7, lid 4, van de Wet op de Kamers van Koophandel en Fabrieken 1950 en handelende ter uitvoering van haar besluit van 21 september 1951;

7. voor en namens de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Drenthe, gevestigd te Meppel, daartoe gevolmachtigd door de heer Bron Hommo Eelkman Hoodsa, wonende te Meppel, voorzitter van gemelde Kamer van Koophandel en Fabrieken, bij het verstreken van die volmacht gemelde Kamer vertegenwoordigende krachtens artikel 7, lid 4, van de Wet op de Kamers van Koophandel en Fabrieken 1950 en handelende ter uitvoering van haar besluit van 24 oktober 1951;

8. voor en namens de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Veenkoloniën en Oostelijk Groningen, gevestigd te Veendam, daartoe gevolmachtigd door de heer Jurjen Engbert Duintjer, wonende te Veendam, voorzitter van gemelde Kamer van Koophandel en Fabrieken, bij het verstreken van die volmacht gemelde Kamer vertegenwoordigende krachtens artikel 7, lid 4, van de Wet op de Kamers van Koophandel en Fabrieken 1950 en handelende ter uitvoering van haar besluit van 2 november 1951, nummer 71;

van welke gemelde lastgevingen blijkt uit acht onderhandse akten van volmacht, welke, na vooraf door de lasthebber in tegenwoordigheid van de getuigen en mij, notaris, voor echt erkend en ten blijke daarvan door hen allen getekend te zijn, aan deze akte zijn vastgehecht.

De comparanten verklaarden vooraft, dat bij "Wet van 21 december 1955, houdende oprichting van Naamloze Vennootschappen voor de luchtvaartterreinen Beide, Zuid-Kimburg en Texel", Staatsblad 622, de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën werden gemachtigd om voor en namens de Staat der Nederlanden mede te werken aan de oprichting der bedoelde naamloze vennootschappen, waarvan de statuten zullen luiden, zoals in de bijlagen van voormelde Wet werd opgenomen.

De comparanten, handelende voor en namens de publiekrechtelijke lichamen zoals voormeld, verklaarden bij deze akte, op het ontwerp waarvan de verklaring als bedoeld bij artikel 36e van het Wetboek van Koophandel werd verkregen bij beschikking van de Minister van Justitie de dato 1955 jongstleden, Eerste Afdeling B, nummer , welk ontwerp en welke beschikking aan deze akte zullen worden vastgehecht, op te richten een naamloze vennootschap, welke zal worden beheerst door statuten, zoals opgenomen in bijlage I van voormelde Wet van 21 december 1955, luidende als volgt:



oll
ELDE

Naam en zetel.

Artikel 1. 1. De vennootschap draagt de naam: N.V.
LUCHTHAVEN EELDE

2. De vennootschap is gevestigd te Groningen.

Doel.

Artikel 2. Het doel der vennootschap omvat de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein gelegen op het grondgebied der gemeenten Eelde en Vries.

Duur.

Artikel 3. De vennootschap vangt aan op heden en wordt aangegaan voor onbepaalde tijd.

Kapitaal en aandelen.

Artikel 4. 1. Het maatschappelijk kapitaal der vennootschap bedraagt f. 12.000.000,- en is verdeeld in 12.000 aandelen van f. 1.000,-.

2. De aandelen luiden op naam, doch aandeelbewijzen worden niet afgegeven.


3. In het kapitaal der vennootschap wordt bij de oprichting deelgenomen door:

- derde*
- | | |
|--|-----------------|
| a. de Staat der Nederlanden voor | 6.262 aandelen; |
| b. de Provincie Groningen voor | 458 aandelen; |
| c. de Provincie Drenthe voor | 222 aandelen; |
| d. de Gemeente Groningen voor | 458 aandelen; |
| e. de Gemeente Eelde voor | 235 aandelen; |
| f. de Gemeente Assen voor | 9 aandelen; |
| g. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, gevestigd te Groningen voor | 2 aandelen; |
| h. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Drenthe, gevestigd te Meppel, voor | 2 aandelen; |
| i. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Veenkoloniën, gevestigd te Veendam, voor | 2 aandelen. |

4. Het kapitaal, waarvoor blijkens het voorgaande lid bij de oprichting wordt deelgenomen, wordt door de aandeelhouders terstond volgestort op de wijze, als is vastgelegd in de overeenkomst in het slot dezer akte opgenomen.

5. De nog niet geplaatste aandelen mogen niet beneden pari worden uitgegeven en moeten bij de uitgifte terstond worden volgestort.

6. In het kapitaal der vennootschap kan uitsluitend worden deelgenomen door in Nederland gevestigde publiekrechtelijke lichamen op uitnodiging der vennootschap, krachtens een besluit der algemene vergadering van aandeelhouders en op door die vergadering vast te stellen voorwaarden.

* 

7. Door de Raad van Bestuur zal een register van aandeelhouders worden aangelegd en onderhouden, terwijl de aantekeningen omtrent de toekenning van aandelen bij de oprichting, omtrent overdracht, overgang en nieuwe uitgifte van aandelen, zullen worden ondertekend door de voorzitter en een ander lid van de Raad van Bestuur. De aandeelhouders zijn te allen tijde gerechtigd het aandeelhoudersregister in te zien, terwijl desgewenst een door twee leden van de Raad van Bestuur ondertekend afschrift of uittreksel aan aandeelhouders zal worden afgegeven. De aandeelhouders worden geacht aandeelgerechtigd te zijn overeenkomstig het aandeelhoudersregister, behoudens tegenbewijs.

8. Overdracht van aandelen behoeft de voorafgaande goedkeuring der algemene vergadering van aandeelhouders. De levering geschiedt hetzij door betekening ener akte van overdracht aan de vennootschap, hetzij door een schriftelijke erkenning der overdracht door de vennootschap.

9. Met machtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders is de Raad van Bestuur bevoegd aandelen in het maatschappelijk kapitaal der vennootschap onder bezwarende titel voor de vennootschap te verweven tot een maximum van de helft van het geplaatste kapitaal.

viende

Bestuur.

13 Artikel 5. 1. Het bestuur van de vennootschap berust bij een Raad van Bestuur.

2. De Raad van Bestuur is bevoegd, onder zijn toezicht en verantwoordelijkheid, de dagelijkse leiding der vennootschap geheel of gedeeltelijk op te dragen aan een Directeur.

Raad van Bestuur.

Artikel 6. 1. De Raad van Bestuur bestaat uit acht leden, waarvan twee leden (hierna te noemen: "regerings-vertegenwoordigers") de Staat der Nederlanden vertegenwoordigen, één lid de Provincie Groningen vertegenwoordigt, één lid de Provincie Drenthe, één lid de Gemeente Groningen, één lid de Gemeente Eelde, één lid de Gemeente Assen en één lid de Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, voor Drenthe en voor de Veenkoloniën (laatstbedoelde zes leden worden hierna aangeduid als: "gewestelijke vertegenwoordigers").

2. De leden van de Raad van Bestuur zijn "bestuurders" in de zin van de artikelen 47 tot en met 49b van het Wetboek van Koophandel.

3. De leden van de Raad van Bestuur benoemen uit hun midden een lid tot voorzitter, zulks met dien verstande, dat voor deze functie uitsluitend een gewestelijke vertegenwoordiger in aanmerking zal komen, tenzij met algemene stemmen tot benoeming van een regeringsvertegenwoordiger tot voorzitter wordt besloten. De Raad van Bestuur voorziet zelf in zijn secretariaat.

5

-X-

4. De leden van de Raad van Bestuur worden benoemd, geschorst en ontslagen door de algemene vergadering van aandeelhouders, een en ander overeenkomstig het hierna bepaalde.

5. Jaarlijks treden twee leden van de Raad van Bestuur af overeenkomstig een door die Raad daartoe op te maken rooster, terwijl het tijdstip van aftreden zal samenvallen met de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders; de aftredenden zijn terstond herkiesbaar; ingeval van voorziening in een tussentijdse vacature, zal het alsdan benoemde lid aftreden op het tijdstip, waarop het lid in wiens plaats hij is benoemd overeenkomstig het rooster had moeten aftreden; een en ander behoudens het bepaalde bij de twee volgende leden van dit artikel.

6. Indien bij een benoeming tot lid van de Raad van Bestuur bijzonderlijk wordt vermeld, dat deze benoeming is geschied qualitate qua met betrekking tot een bepaalde publiekrechtelijke functie, dan zal die benoeming, behalve beperkt door het aftreden overeenkomstig rooster, tevens beperkt zijn tot de duur, dat de benoemde persoon de bedoelde publiekrechtelijke functie bekleedt, behoudens, dat de zodanig benoemde na het einde der publiekrechtelijke functie als lid van de Raad van Bestuur in functie zal blijven tot in de eerstvolgende buitengewone of jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders in de vacature zal zijn voorzien.

rijder

7. De leeftijdsgrens voor de leden van de Raad van Bestuur is 70 jaar, met dien verstande, dat bij het bereiken van deze leeftijdsgrens de betrokken leden eerst aftreden overeenkomstig het rooster of het bij het voorgaande lid bepaalde. Krachtens bijzonder besluit der algemene vergadering van aandeelhouders kan van het bij dit lid bepaalde worden afgeweken.

My

8. Ingeval krachtens besluit van een algemene vergadering van aandeelhouders een lid van de Raad van Bestuur wordt geschorst of ontslagen, wordt in diens plaats in dezelfde vergadering een plaatsvervangend lid aangewezen, die in functie zal blijven, totdat tot opheffing der schorsing zal zijn besloten, respectievelijk totdat een nieuw lid zal zijn benoemd.

9. Onverminderd het bepaalde bij het voorgaande lid zijn, ingeval van overlijden of andere omstandigheid van ontstentenis of belet van een of meer leden van de Raad van Bestuur, de overige leden of het enige nog in functie zijnde lid met het gehele bestuur belast; ingeval zodanige omstandigheden gelden ten aanzien van alle leden van de Raad van Bestuur, zal een daartoe door de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders telkenjare aan te wijzen persoon tijdelijk met het gehele bestuur belast zijn, zolang de bedoelde omstandigheden duren, respectievelijk totdat de algemene vergadering van aandeelhouders overeenkomstig lid 11 van dit artikel voorziening in de vacaturen zal hebben getroffen; alles behoudens de opdrachten aan de Directeur



verstrekt overeenkomstig het bepaalde in artikel 5 lid 2.

10. Overal, waar in dezé statuten aan de leden van de Raad van Bestuur bevoegdheden worden toegekend of verplichtingen worden opgelegd, worden onder de leden van de Raad van Bestuur casu quo medebegrepen de plaatsvervangende leden en de aangewezen persoon, bedoeld in de beide voorgaande leden van dit artikel.

11. De benoeming van de leden van de Raad van Bestuur zal geschieden uit bindende voordrachten, welke tenminste twee namen voor elke te vervullen vacature zullen moeten vermelden, terwijl de personen aan wie de voorkeur wordt gegeven als nummer één op de voordrachten zullen worden geplaatst, De voordrachten voor de te vervullen vacaturen zullen in overeenstemming met de zetelverdeling vastgesteld in het eerste lid van dit artikel, worden ingediend, respectievelijk door de Minister van Verkeer en Waterstaat, door de provincie Groningen, door de provincie Drenthe, door de gemeente Groningen, door de gemeente Eelde, door de gemeente Assen en door de deelnemende Kamers van Koophandel en Fabrieken tezamen.

Hande

12. De leden van de Raad van Bestuur genieten een redelijke vergoeding voor reis- en verblijfkosten ten laste van de vennootschap.

3

Artikel 7. 1. De Raad van Bestuur vergadert zo dikwijls hij door de voorzitter of door twee zijner leden tezamen wordt bijeengeroepen, doch tenminste twee maal per jaar.

2. De directeur kan tot bijwoning der vergadering worden uitgenodigd. Indien uitgenodigd, is hij gehouden de vergadering bij te wonen en heeft hij een raadgevende stem.

3. De vergaderingen van de Raad van Bestuur worden geleid door de voorzitter of, bij diens afwezigheid, door degene, die door de vergadering wordt aangewezen. Van het in de vergadering behandelde worden notulen gehouden door degene, die door de leider der vergadering daartoe zal worden aangewezen.

stemmen

2

4. In de vergaderingen van de Raad van Bestuur hebben de regerings-vertegenwoordigers ieder twee en de gewestelijke vertegenwoordigers ieder één stem. Alle besluiten worden genomen met volstrekke meerderheid der uitgebrachte stemmen, zulks onverminderd het overige bij dit artikel bepaalde. Blanco stemmen en ongeldige stemmen worden geacht niet te zijn uitgebracht.

5. Tot het nemen van besluiten over de benoeming van personen wordt de tegenwoordigheid vereist van tenminste één regerings-vertegenwoordiger en vier gewestelijke vertegenwoordigers. De stemmingen in de Raad van Bestuur over de benoeming van personen geschieden schriftelijk met gesloten briefjes; het bepaalde bij artikel 13 lid 3 is ten deze van overeenkomstige toepassing.

7

~~7~~

6. Tot het nemen van besluiten over zaken wordt de tegenwoordigheid - en/of de schriftelijk of telegrafisch uitgebrachte stem vereist van tenminste één der regerings-vertegenwoordigers en vier gewestelijke vertegenwoordigers. De stemmingen over zaken door de ter vergadering aanwezige leden geschieden mondeling.

7. Eén der regeringsvertegenwoordigers is-, respectievelijk twee der gewestelijke vertegenwoordigers tezamen zijn bevoegd de uitvoering van een besluit van de Raad van Bestuur op te houden en te bepalen, dat zodanig besluit de bekrachtiging van de algemene vergadering van aandeelhouders der vennootschap behoeft, mits van deze bevoegdheid gebruik gemaakt wordt ter zelfde vergadering, waarin het besluit werd genomen, respectievelijk bij de schriftelijk of telegrafisch uitgebrachte stem bedoeld in het voorgaande lid van dit artikel.

8. De Raad van Bestuur kan over zaken ook buiten vergadering besluiten nemen, mits zulks schriftelijk of telegrafisch geschiedt, alle in functie zijnde leden in het overleg betrokken worden en geen hunner tegen deze wijze van besluiten bezwaar maakt; ook dergelijke besluiten worden ingeschreven in het notulenboek van de vergaderingen van de Raad van Bestuur.

Hevende

My

Artikel 8. 1. De Raad van Bestuur vertegenwoordigt de vennootschap in en buiten rechte.

2. De Raad van Bestuur is bevoegd tot het verrichten van alle rechtshandelingen voor de vennootschap, zowel betreffende het beheer en de eigendom als andere handelingen, welke niet in strijd zijn met het doel der vennootschap, alles met inachtneming van het overige bij deze statuten bepaalde.

3. De Raad van Bestuur is bevoegd tot het bekrachtigen en aangaan van overeenkomsten als bedoeld in artikel 40a/van het Wetboek van Koophandel zonder opdracht van de algemene vergadering van aandeelhouders, zulks onverminderd de bevoegdheid der leden vermeld in artikel 7 lid 7. [juncto 40b/]

Artikel 9. 1. Wanneer krachtens deze statuten een machtiging der algemene vergadering van aandeelhouders wordt vereist, zal van die machtiging tegenover derden op voor de vennootschap verbindende wijze moeten blijken door een schriftelijke verklaring van tenminste twee leden van de Raad van Bestuur, respectievelijk van het enige in functie zijnde lid, inhoudende, dat zodanige machtiging op rechtsgeldige wijze werd gegeven, of door opneming van zodanige verklaring in de overeenkomst, welke overeenkomstig het bepaalde bij het derde lid van dit artikel namens de vennootschap wordt ondertekend.

~~*~~

2. Wanneer krachtens deze statuten een voorafgaande goedkeuring door de Staat der Nederlanden als aandeelhouder der vennootschap wordt vereist, zal van die voorafgaande goedkeuring tegenover derden op voor de vennootschap verbindende wijze moeten blijken door een desbetreffende schriftelijke verklaring van één der regerings-vertegenwoordigers in de Raad van Bestuur, respectievelijk door zijn medeondertekening van de overeenkomst waarin zódanige verklaring is vervat.

3. Behoudens de toepassing van het bepaalde bij de beide voorgaande leden van dit artikel zal de vennootschap tegenover derden verbonden zijn door de ondertekening door de voorzitter van de Raad van Bestuur of door de ondertekening door twee leden van de Raad van Bestuur respectievelijk door het enige in functie zijnde lid.

Artikel 10. 1. De Raad van Bestuur voert de boekhouding en het kasbeheer der vennootschap; hij stelt regelen vast omtrent de inrichting van de boekhouding en omtrent de belegging en bewaring van gelden en waardepapieren.

Deel 10
VZ

2. De Raad van Bestuur benoemt een accountant, die ~~zijnerzijds~~ de boeken der vennootschap, de kas en de beleggingen regelmatig zal nazien en de balans en de verlies- en winstrekening jaarlijks zal controleren, voordat deze stukken overeenkomstig het bepaalde bij artikel 14 lid 3 ter kennis van de aandeelhouders zullen worden gebracht. Van zijn bevindingen zal deze accountant jaarlijks verslag uitbrengen, hetwelk tegelijk met de balans en de verlies- en winstrekening op de jaarlijkse algemene vergadering zal worden aangeboden. De accountant heeft de rechten en verplichtingen bedoeld in artikel 42a lid 3 van het Wetboek van Koophandel.

3. Onverminderd het bepaalde in het voorgaande lid, zijn de leden van de Raad van Bestuur ieder afzonderlijk, voor en namens de lichamen die zij in de Raad van Bestuur vertegenwoordigen, en op hunne kosten, te allen tijde bevoegd tot aanwijzing van een accountant op wie het bij het voorgaande lid bepaalde geheel van toepassing zal zijn en die, desgewenst ook rechtstreeks en tussentijds, aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën dan wel aan de betrokken gewestelijke aandeelhouder en/of aandeelhouders verslag zal uitbrengen.

Directeur.

Artikel 11. 1. De Directeur is niet "bestuurder" in de zin van de artikelen 47 tot en met 49b van het Wetboek van Koophandel.

2. De Directeur wordt benoemd, geschorst en ontslagen door de Raad van Bestuur. De benoeming behoeft de goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

9

X

3. Ingeval van ontstentenis of belet van de Directeur of gedurende diensschorsing of na diens ontslag en voordat een nieuwe Directeur is benoemd, voorziet de Raad van Bestuur in de dagelijkse leiding voorzover deze aan de Directeur werd opgedragen overeenkomstig het bepaalde in artikel 5 lid 2 dezer statuten.

Algemene vergadering van aandeelhouders.

Artikel 12. 1. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden te Groningen, te Eelde of te 's Gravenhage.

2. De leden van de Raad van Bestuur zijn bevoegd en, indien een of meer aandeelhouders zulks verlangen, gehouden de algemene vergadering van aandeelhouders bij te wonen; indien aanwezig hebben zij een raadgevende stem. De Directeur kan tot bijwoning der vergaderingen worden uitgenodigd; indien uitgenodigd, is hij gehouden de vergadering bij te wonen en heeft hij een raadgevende stem.

3. Jaarlijks wordt vóór 1 september een algemene vergadering van aandeelhouders gehouden, waarin het jaarverslag over het afgelopen boekjaar door de Raad van Bestuur wordt overgelegd, vergezeld van het accountantsverslag bedoeld in artikel 10, lid 2 en waarin de balans en verlies- en winstrekening ter definitieve vaststelling worden aangeboden.

4. ~~De~~ Buitengewone algemene vergaderingen van aandeelhouders worden gehouden zo dikwijls als de voorzitter van de Raad van Bestuur of twee der leden van de Raad van Bestuur, respectievelijk het enige in functie zijnde lid, dan wel twee der aandeelhouders zulks wenselijk achten, alles onverminderd het bepaalde bij de artikelen 43c en 43d van het Wetboek van Koophandel, welke artikelen op de vennootschap van toepassing zijn.

5. De oproeping door de voorzitter van de Raad van Bestuur voor de algemene vergaderingen van aandeelhouders geschiedt door middel van een schriftelijke, tenminste twintig dagen (de dag der verzending der oproeping en die der vergadering niet medebegrepen) voor de dag der vergadering verzonden kennisgeving, houdende alle punten van behandeling, aan de aandeelhouders, aan de leden van de Raad van Bestuur en, zo nodig, aan de Directeur.

6. Op dezelfde wijze als in het voorgaande lid vermeld, ~~zullen~~ ook twee leden van de Raad van Bestuur tezamen, respectievelijk het enige in functie zijnde lid, dan wel twee der aandeelhouders tezamen de jaarlijkse of een buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders bijeen ~~kunnen~~ roepen.

7. De aandeelhouders zullen zich ter vergadering doen vertegenwoordigen door ~~één of meer~~, doch ten hoogste drie personen, terwijl van elke vertegenwoordiging schriftelijk bewijs aan de voorzitter der vergadering zal moeten worden overgelegd, welke bewijzen bij

~~8~~

de notulen zullen moeten worden bewaard. Ingeval een aandeelhouder door meer dan één persoon wordt vertegenwoordigd, zal bedoeld schriftelijk bewijs een aanwijzing moeten bevatten, wie als stemgerechtigde zal optreden.

8. De algemene vergaderingen van aandeelhouders worden geleid door de voorzitter van de Raad van Bestuur of, bij diens afwezigheid, door degene, die door de vergadering wordt aangewezen. Van het in de vergadering behandelde worden notulen gehouden door degene, die door de leider der vergadering zal worden aangewezen.

9. Het in behandeling nemen door de algemene vergadering van aandeelhouders van voorstellen omtrent:

- a. wijziging dezer statuten of ontbinding der vennootschap;
 - b. goedkeuring van overdracht van geplaatste aandelen of uitgifte van nieuwe aandelen;
- behoeft de voorafgaande goedkeuring van de Staat der Nederlanden in zijn hoedanigheid van aandeelhouder in de vennootschap.

Stemmingen.

Artikel 13. 1. Elk aandeel geeft recht op één stem. De stemmingen over zaken geschieden mondeling, over personen schriftelijk met gesloten briefjes.

2. Indien in het Wetboek van Koophandel of elders in deze statuten niet anders is bepaald, worden besluiten genomen bij volstrekte meerderheid der uitgebrachte stemmen.

3. Indien bij de verkiezing van personen niemand bij de eerste stemming meer dan de helft der uitgebrachte stemmen heeft verkregen, zal een herstemming plaats vinden tussen de persoon, die het hoogste aantal stemmen heeft verkregen en de persoon, die in stemmen-aantal onmiddellijk op hem volgt. Hebben bij de eerste stemming twee personen het hoogste aantal stemmen verkregen, dan vindt herstemming tussen die personen plaats. De persoon, die bij herstemming het hoogste aantal stemmen heeft gekregen, is gekozen. Ingeval bij de eerste stemming meer dan twee personen het hoogste aantal stemmen hebben verkregen, zal door een tussenstemming worden uitgemaakt tussen welke twee van deze personen de herstemming zal plaats vinden. Ingeval twee of meer personen met een gelijk stemmen-aantal onmiddellijk volgen op de persoon, die het hoogste aantal stemmen heeft verkregen, zal één van hen door een tussenstemming worden aangewezen voor de herstemming. Indien bij de tussenstemming en de herstemming de stemmen staken, beslist het lot.

4. Blanco stemmen en ongeldige stemmen worden geacht niet te zijn uitgebracht.

Deinde
M

5. Geldige stemmen kunnen ook worden uitgevoerd worden hoof-
de aandeelhouders der vennootschap door het te
nemen besluit enis recht jegens de vennootschap zou
worden toegekend of die door dat besluit van enige ver-
plichting jegens de vennootschap zouden worden ontsla-
gen.
Balans en Verlies- en Winstrekening.

Artikel 14. 1. Het boekjaar der vennootschap is gelijk
aan het kalenderjaar. Voor de eerste maal vangt het
boekjaar aan op heden en eindigt op een en dertig De-
cember aanstaande.

2. De boeken worden jaarlijks per een en
dertig December afgesloten.

3. De Raad van Bestuur is belast met het
samenstellen van een balans en een verlies- en winst-
rekening over het afgelopen boekjaar, voorzien van een
toelichting als bedoeld bij artikel 42 van het Wetboek
van Koophandel, welke, vergezeld van een verslag om-
trent de gehele gedurende het afgelopen boekjaar, als-
gevoerde beheer accountantsverslag bedoeld in artikel 10
mede van het accountantsverslag voor de jaarlijkse algemene
lid 2, tenminste zes weken voor de jaarlijkse vergadering
vergadering van de aandeelhouders ter kennis van de
aandeelhouders zullen worden in duplo, onverminderd het
van volledige afschriften van het Wetboek van Koophandel.
bepaalde bij artikel 42b van het Wetboek van Koophandel.

4. Op de jaarlijkse algemene vergadering
van aandeelhouders worden de definitieve vaststelling
winstrekening voor definitieve vaststelling dezer stuk-
gen.

5. De definitieve vaststelling strekt tot decharge
ken door de algemene vergadering van alle handelingen,
van de Raad van Bestuur terzake van stukken blijkt of welker
waarvan uit de goedgekeurde stukken blijkt of welker
resultaat daarin is vervat, een en ander onverminderd
het bepaalde bij artikel 49a van het Wetboek van Koop-
handel.

Winst.

Artikel 15. 1. De zuivere winst wordt gereserveerd,
tenzij de algemene vergadering besluit winst uit te
keren. Zuivere winst wordt geacht aanwezig van de
indien en voorzover de balans met inachtneming van de
daarop - volgens het gestelde in artikel 16 lid 1 -
afzonderlijk vermelde afschrijvingen, een voordelig
saldo aanwilt.

2. Over de bestemming van de aldus gereser-
veerde bedragen beslist de algemene vergadering van
aandeelhouders.

3. Ingeval winst tot uitkering komt, zal
deze winst onder de aandeelhouders worden verdeeld
naar verhouding van het aantal van hun aandelen.

Liquidatie.

Artikel 19. 1. Indien de algemene vergadering van aandeelhouders, waarin tot ontbinding der vennootschap werd besloten, daartoe geen andere natuurlijke of rechtspersonen heeft aangewezen, geschiedt de liquidatie door de Raad van Bestuur.

2. De liquidatie geschiedt overeenkomstig door de in het voorgaande lid bedoelde vergadering vastgestelde richtlijnen met inachtneming der wettelijke voorschriften.

3. De liquidateuren genieten voor hunne werkzaamheden als zodanig een beloning.

4. Indien na voldoening der schuldeiser's vermogen gemene vergadering toegekend.

5. Indien na voldoening der schuldeiser's vermogen mocht overblijven, dan zal dit aan de aandeelhouders ten goede komen naar verhouding van hun aandelenbesit in het kapitaal der vennootschap.

Overgangsbestemmingen.

Artikel 20. In afwijking van het vorenstaande; voorzover de wijze van benoeming van de leden van de Raad van Bestuur betreft, worden voor de eerste maal benoemd:

a. tot Regeringsvertegenwoordigers: de heeren A.P. Dekker, plaatsvervangend Directeur-generaal van de Rijsluchtvaartdienst en Doctorandus A.J. van Baal; te, Directeur Financieringen en Gortdonatie Oorlogsschade bij het Ministerie van Financien, beiden wonende te 's-Gravenhage;

b. tot Gewestelijke vertegenwoordiger voor de provincie Groningen: de heer A.W. Blevenga W-oon, landbouwer wonende te Garsthuizen, Gemeente Stedum; qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van lid van Gedeputeerde Staten van Groningen;

c. tot Gewestelijke vertegenwoordiger voor de provincie Drenthe: de heer J. Smallenbroek, wonende te Assen, qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van lid van Gedeputeerde Staten van Drenthe;

d. tot Gewestelijke vertegenwoordiger voor de provincie Groningen: de heer J. Fuhn, wonende te Hoolmeente, qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van Burgemeester van de Gemeente Groningen;

e. tot Gewestelijke vertegenwoordiger voor de provincie Gelde: de heer Meester B. Struben, wonende te Hoolmeente, qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van Burgemeester van de Gemeente Gelde;

f. tot Gewestelijke vertegenwoordiger voor de provincie Assen: de heer P. Huijzinga, wonende te Assen, qualitate qua met betrekking tot zijn hoedanigheid van Vethouder der Gemeente Assen;

g. tot Gewestelijke vertegenwoordiger voor de provincie Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, voor Drenthe, en voor de Veenkolonien voor Oostelijk Groningen: de heer S.A. Woldringh, voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Groningen, wonende aldaar;

h. tot voorzitter van de Raad van Bestuur: de heer

J. Tuin voornemd, Burgemeester van de gemeente Groningen.

Na vaststelling van de bovenstaande statuten, ver-
klaarden de comparanten, in hunne gemelde hoeda-
nigheden, terzake der volstorting der aandelen,
waarvoor de oprichters blijkens artikel 4 der sta-
tuten hebben aefgenomen:
dat voornoemde oprichters, ter voorbereiding van
de oprichting der onderwerpelijke naamloze vennoot-
schap en ten einde hare werkzaamheden te kunnen
aanvangen, diverse bedragen hebben geïnvesteerd
in het bedrijf en de aanleg der onderwerpelijke
luchthaven, zulks bij wijze van voorschot op kapitaal-
toelating;
dat de voor het luchtvaartterrein bestemde en in
gebruik genomen terreinen thans nog staan ten na-
me van de Naamloze Vennootschap Luchtvaartterrein
voor Noord-Nederland, gevestigd te Groningen, en
ten name van de Stichting tot het Beheeren van
Landbouwgronden, gevestigd te 's-Gravenhage, welke
terreinen werden aangekocht voor de vennootschap
in oprichting en waarvan de zakelijke levering aan
de vennootschap zal geschieden bij notariële akten
van overdracht te passeren na het verlijden dezer
akte van oprichting; terwijl de betaalde koopsonnen
sijn begrepen onder de blijkens na te melden balans
geïnvesteerde bedragen;
dat de oprichters, ter volstorting hunner aandelen
in de vennootschap, bij deze inbrengen het bedrag be-
van het luchtvaartterrein, alsmede de daartoe be-
horende activa en passiva, zoals deze zijn opgeno-
men in de navolgende balans per 1 januari 1954:

ACTIVA.

Investeringen:	f. 3.981.329,60
in banen en grondwerkzaamheden	
in gebouwen, terreinen, installa- ties en inventaris	949.313,74
Debiteuren:	
Staat der Nederlanden	" 1.508.010,--
Provincie Groningen	" 377.000,--
gemeente Groningen	" 577.000,--
gemeente Eelde	" 193.000,--
Provincie Drenthe	" 183.000,--
gemeente Assen	" 7.000,--
Kamers van Koophandel en Fabri- ken:	
voor Groningen	" 1.000,--
voor Drenthe	" 1.000,--
voor de Veenkoloniën en Oostelijk Groningen	" 1.000,--
Ministerie van Financiën	" 92.827,12
Diversen	" 67.288,45
Kasmiddelen	" 319.608,25
Totaal	f. 8.058.577,26

PASSIVA.

Crediteuren:	f. 18.377,26
Diversen	"
N.V. Luchtvaartterrein voor Noord- Nederland	" 390.000,--
transpport	f. 408.377,26

verklaring
13

transport	f.	408.377,26
Kapitaalstortingen:	"	6.262.000.--
Staat der Nederlanden	"	458.000.--
Provincie Groningen	"	458.000.--
Gemeente Groningen	"	235.000.--
Gemeente Halse	"	222.900.--
Provincie Drenthe	"	9.000.--
Gemeente Assen	"	
Kamers van Koophandel en Fabrieken:	"	2.000.--
voor Groningen	"	2.000.--
voor Drenthe	"	
voor de Veerkolonien en Oostelijk Groningen	"	2.000.--
Totaal	f.	8.058.377,26

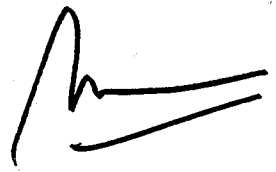
dat onder deze inbreng mede begrepen zullen zijn alle na gemelde balansdatum blijkens hare boeken aan de vennootschap in oprichting opgekomen activa en passiva.

Tenslotte verklaarden de comparanten, dat de Minister van Financiën, afdeling Indirecte Belastingen, bij missive van 4 december 1946, nummer 125, gericht aan de Minister van Verkeer, geregistreerd te 's-Gravenhage op 20 mei 1954 in deel 73, folio 66, nummer 2468, heeft verklaard, dat artikel 101, letter o, der Registratiewet 1917 toepasselijk sal zijn op akten van oprichting, casu quo op akten, waaruit van latere storting van kapitaal blijkt, van naamloze vennootschappen met een statutaire doelstelling en verdere regeling als in bovenstaande akte omschreven.

opzijden de laatste blad.

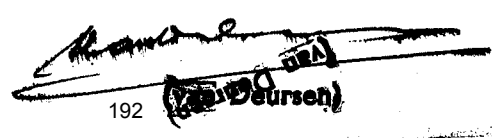
De comparanten zijn mij, notaris, bekend.

Behoort bij verklaring van de
Minister van Justitie van
14 mei 1956
1e Afdeling B, No. *N.V. 67356*
Mij bekend,
De Secretaris-Generaal
van het Ministerie van Justitie



(J. C. Tenkink)

Geregistreerd te Utrecht
Swee juli 1900 zes en vijftig
deel 54 folio 59 nummer 1060.
vijftienblad *Swee renvooi*
Ontvangen voor recht vijftig cent.
f 0.50 De Inspecteur



(J. C. Deursen)

Bijlage 15.

IX^{de} HOOFDSTUK B.

2. IX B. 7.

VOORLOOPIG VERSLAG.

Algemeene beschouwingen.

Coördinatie en organisatie van het vervoerswezen. Van verschillende zijden erkende men gaarne, dat er sedert de bevrijding in Nederland op het gebied van het verkeer veel tot stand gebracht is. Dat neemt echter niet weg, zoo werd betoogd, dat er in de vervoerbedrijven veel verwarring en ontstemming heerscht en dat van ordelijke toestanden ten aanzien van de verdeling van het vervoer tusschen water-, rail- en wegvervoer eigenlijk geen sprake is. Er bestaat in ons land groote behoefte aan een coördinatie van het verkeer, in de eerste plaats van de drie zoo juist genoemde groepen, doch ook van het luchtverkeer. Zolang met deze coördinatie niet een behoorlijke voortgang gemaakt is, zal het niet mogelijk zijn te bereiken, dat de verschillende vervoersvormen in ons land zooveel mogelijk tot hun recht komen en op de meest economische wijze hun taak in het herstel van onze samenleving zullen kunnen vervullen. Men stelde er daarom prijs op, allereerst van den Minister te vernemen, welke plannen hij ten aanzien van deze coördinatie heeft.

Vele leden waren van oordeel, dat de beginselen eener zoodanige coördinatie in de wet zullen moeten worden vastgelegd. Zij vroegen dan ook, wanneer de indiening van een wetsontwerp tot regeling hiervan kan worden verwacht.

Verscheidene leden vestigden er de aandacht op, dat er bij vele takken van vervoer ontstemming heerscht over de verdeling van de hoeveelheden te vervoeren goederen over de verschillende vervoersbranches, hetgeen mede een gevolg is van de gevoerde tarievenpolitiek. Zoowel bij het wegvervoer als bij het vervoer te water heerscht ontstemming over de politiek van de Nederlandsche Spoorwegen. Zeer sterk is deze ontstemming bij het vrachtvervoer langs den weg. De reden hiervan is vooral gelegen in de door de N.V. A.T.O. gevoerde politiek, die door deze onderneming gevoerd kan worden dank zij een — naar de meening der klagers — bevoorrechte positie.

Deze leden zouden socialisatie van het geheele vervoerswezen de beste oplossing achten, doch erkenden, dat deze in de huidige ontwikkelingsfase op te veel praktische moeilijkheden zou stuiten. De eenige praktische oplossing van de thans bestaande hoogst onbevredigende spanningen is daarom ook huns inziens alleen te vinden in een concrete en bindende vervoerscoördinatie. Anders worden de moeilijkheden steeds grooter en zal bij een blijvend tekort aan lading en bij een zich uitbreidend vervoersapparaat de toestand steeds zorgwekkender worden, met als gevolg, dat vooral de kleine ondernemingen het eerst en in de ernstigste mate de dupe worden. Ingrijpen in deze materie is onvermijdelijk, doch alleen mogelijk en rechtvaardig, indien men ingrijpt in het geheel van het vervoerswezen; ingrijpen in één vervoerstak ten voordeele of ten nadeele van dezen tak heeft dadelijk onrechtvaardigheden ten gevolge. Enkele voorbeelden, aldus deze leden, kunnen dit duidelijk maken:

1. De beurtvaart ziet met leede oogen, dat de spoorwegen het massavervoer tot zich trekken. Dit is mogelijk door de lage tarieven van de spoorwegen. Deze beweren, dat zij het inderdaad goedkooper kunnen doen, maar het is toch niet duidelijk, in hoeverre de meerdere opbrengsten uit het passagiersvervoer de mogelijkheid van deze tarievenpolitiek voor het goederenvervoer scheppen. In elk geval wordt op deze wijze de beurtvaart gedwongen tot lagere loonen dan sociaal rechtvaardig is en vooral ook tot langere werktijden en tot varen in den nacht.

2. Vergelijkt men de kosten van het wegverkeer met die van de beurtvaart, dan valt deze vergelijking in het voordeel van

het wegverkeer uit. In deze kosten zijn echter die van het wegenonderhoud niet verdisconteerd; de beurtvaart moet echter wel de brug- en sluisgelden in haar berekeningen opnemen.

3. In het internationale wegvervoer bestaat een sterke spanning tusschen de particuliere ondernemingen en de A.T.O. Er bestaat voor dit vervoer een organisatie, de N.I.W.O., waarin de A.T.O. een grooten, zelfs een overwegenden invloed heeft. De kleine ondernemingen, waaronder er zijn, die vóór den oorlog dit vervoer behoorlijk verzorgden, komen hierbij volkomen in het gedrang.

Deze voorbeelden, zoo vervolgden de hier aan het woord zijnde leden, toonen wel aan, dat ingrijpende maatregelen noodig zijn. Een bruikbare fase in deze ontwikkeling zou kunnen zijn het tot stand brengen van een meer georganiseerde samenwerking in elk der vervoersgroepen. Het schijnt bijv., dat de toestand voor de schippers in de beurtvaart nooit zoo goed is geweest als toen zij — in sommige streken — in nauw onderling verband onder leiding van een bureau en een directeur samenwerkten. Een zoodanige schippers-transport-vereeniging werkte uitstekend. Eventuele verliezen werden door winstgevender ladingen gecompenseerd. Men kon dus met elkaar meer risico nemen ten aanzien van het aannemen van vrachten, waardoor de bezetting van de schepen met vracht intensiever was. De Overheid zou deze wenschelijke ontwikkeling kunnen bevorderen door een stelsel van bedrijfsvergunningen.

Vele andere leden verklaarden veel van de genoemde bezwaren tegen de huidige verkeersverdeling te kunnen onderschrijven, zonder in een uiteindelijke socialisatie heil te zien. Wel deelden zij de opvatting, dat een coördinatie niet kan uitblijven.

Sommige dezer leden zouden in het bijzonder van den Minister willen vernemen, hoe de Regeering zich de toekomstige verhouding tusschen rail- en watervervoer voorstelt. Dit is van veel belang ook voor de beslissing over de vraag, of nieuwe spoor- en waterwegen aangelegd moeten worden en of bestaande spoorwegen moeten worden opgeheven. In verband hiermede vestigden zij er de aandacht op, dat het Departement van Economische Zaken volgens het gezonde beginsel van industrijspreiding bevordert, dat nieuwe industrieën worden gesticht in kleine plaatsen, waar tot dusverre nog weinig nijverheid gevestigd was. Dit kan de doortrekking of verbreding van kanalen wenschelijk maken, indien men althans — en van de wenschelijkheid hiervan waren deze leden overtuigd — aan het watervervoer een belangrijke taak wil blijven toekennen.

Naar aanleiding van de opmerking, dat het waterverkeer bruggen sluisgelden moet betalen, terwijl de kosten van het wegverkeer niet in de kosten van het wegverkeer zouden zijn verdisconteerd, merkten sommige leden op, dat het wegverkeer een zware motorrijtuigenbelasting moet opbrengen en tevens een hoog invoerrecht op benzine, terwijl een groot deel van het onderhoud der waterwegen door het Rijk gedragen wordt.

Verscheidene leden meenden, dat een goede coördinatie van het vervoerswezen de thans bij de spoorwegen bestaande neiging tot verdringing van de particuliere vervoerbedrijven zou moeten tegengaan. Zij hadden daarbij in het bijzonder het oog op de autobusbedrijven. Deze leden herinnerden er aan, dat de Commissie vergunningen Personenvervoer in Juni 1946 haar taak hervat heeft en tijdelijke vergunningen tot het exploiteeren van autobuizen heeft uitgegeven, zulks op grond van het vierde uitvoeringsbesluit van den secretaris-generaal van het Departement van Waterstaat van 1 Juli 1940. Deze commissie heeft nu o.a. aan de Nederlandsche Spoorwegen een algemeene vergunning verleend tot het uitoefenen van busdiensten langs onderbroken spoorwegtrajecten of trajecten, waarop de spoorwegdienst onvoldoende is hervat. De verlening van deze vergunning heeft onder de autobusondernemers groote onrust doen ontstaan. In de vergunning is samenwerking met deze ondernemers voorgeschreven, doch de Spoorwegen meenen te kunnen volstaan met mededeeling van de door hen te rijden dienstregeling. Door het verlenen van deze vergunning, al draagt zij dan ook een tijdelijk karakter, wordt — zoo meenden de leden, hier aan het woord — in feite vooruitgelopen op de definitief te verlenen vergunningen, welke na het weder in werking treden van de Wet Autovervoer Personen ten spoedigste zullen moeten worden verleend. Intusschen zullen immers de Spoorwegen een organisatie hebben opgebouwd, welke men niet zoo licht weer teniet zal willen doen. In feite wordt dus vooruitgelopen op het algemeene beleid der Regeering in deze materie, een beleid, dat tot dusverre nog niet goed kon worden vastgesteld, omdat van een behoorlijk functionneeren van de Wet Autovervoer Personen nog geen sprake is geweest.

In afwachting van het vaststellen van dit Regeeringsbeleid, aldus deze leden, behoort met het verlenen van vergunningen, al zijn die van tijdelijken aard, niet te worden voortgegaan, zeker niet, indien deze vergunningen reeds in werking treden voordat op een eventueel beroep daartegen is beslist. Personenvervoer over den weg, parallel aan een spoorlijn, moet huns inziens voorshands, totdat een behoorlijke coördinatie tot stand is gekomen, worden overgelaten aan de onderneming, die reeds over dien weg het streekvervoer bedient. Mocht deze niet over voldoende materieel beschikken, dan moet haar dit worden verstrekt uit de autobussen, welke de Nederlandsche Spoorwegen in het buitenland hebben kunnen bestellen, toen dit aan de andere vervoerondernemingen nog onmogelijk was.

Bezwaar maakten deze leden ook tegen den aandrang, die van de zijde der Nederlandsche Spoorwegen op particuliere wegvervoerondernemingen wordt uitgeoefend om hun bedrijf te verkoopen, waarbij dan in meer of minder sterke mate wordt gedreigd met intrekking, nu of later, van haar vergunning. De gestie der Nederlandsche Spoorwegen, zoo meenden zij, behoort ondergeschikt te zijn aan de algemeene inzichten der Regeering omtrent de vervoerspolitiek.

Andere leden, die deze laatste uitspraak geheel onderschreven, achtten het niet billijk, dat men aan de Spoorwegen zou willen verbieden autobusdiensten te exploiteeren op die trajecten, waar de spoorlijnen ten gevolge van oorlogsgeweld zijn vernield of ernstig beschadigd. Deze oorlogsschade behoeft niet aan andere ondernemingen, die daardoor haar omzet zeer sterk zouden zien stijgen, een onverdiend voordeel in den schoot te werpen. Intusschen meenden deze leden, dat men op de thans verleende tijdelijke vergunningen geen beroep zal mogen doen als argument voor het verkrijgen van een blijvende autobusvergunning, ook nadat het spoorwegverkeer hervat is of hervat kan worden.

Wat het wegvervoer naar het buitenland betreft, werd gevraagd, of het juist is, dat de N.I.W.O. heeft voorgeschreven, dat de A.T.O. in het verkeer met Tsjecho-Slowakije 3/4 van het vervoer mag verrichten en in het verkeer met andere landen 1/3. Deze maatschappij, die vroeger niet aan het vervoer met het buitenland heeft deelgenomen, zou dientengevolge sterk bevoordeeld worden boven allerlei andere ondernemingen, die vroeger in dit vervoer, speciaal naar België, wél een rol speelden. Is het ook juist, dat elke onderneming, die aan dit verkeer wil deelnemen, f 250 moet storten, welke som ook bij afwijzing van het verzoek niet wordt teruggegeven?

Met betrekking tot de organisatie van het vervoerswezen merkten verscheidene leden op, dat hierop veel critiek wordt geuit. Er zijn huns inziens ernstige bezwaren tegen de wijze, waarop de vakgroepen de belangen van de bedrijfsgeenoten behartigen. Toen bijv. de N.I.W.O. werd gevormd, heeft de vakgroep daaromtrent de bedrijfsgeenoten niet geraadpleegd, met het gevolg, dat de belangen der leden niet voldoende bij het Departement naar voren gebracht zijn. Anders ware er zeker een bevredigender organisatie tot stand gekomen. Deze leden klaagden, dat de vakgroepen te veel worden behandeld als een verlengstuk van het Departement. Daardoor kunnen zij dat deel van hun functie, dat inhoudt het opkomen voor alle bedrijfsgeenoten, niet op voldoende gevende wijze vervullen. Enkele Kamers van Koophandel klagen er ook over, dat de vakgroepen de belangen van de kleine ondernemers onvoldoende behartigen.

Deze opmerkingen gaven verscheidene leden aanleiding tot de vraag, of deze vakorganisaties niet beter geheel zouden kunnen verdwijnen, een vraag, die door anderen ontkennend werd beantwoord.

E.C.I.T.O. Gevraagd werd, welke resultaten deze organisatie, waarvoor bij verschillende afdelingen van dit hoofdstuk belangrijke bedragen worden uitgetrokken, tot dusverre bereikt heeft.

Verkeersfonds. Van verschillende zijden werd de vraag gesteld, waarom geen begrooting van het Verkeersfonds is ingediend. De begrotingscommissie merkt hierbij op, dat inmiddels een wetsontwerp is ingediend, dat tot strekking heeft in de eerstvolgende jaren een zoodanige begrooting achterwege te laten (350).

AFDEELING I.

Departement.

Gevraagd werd of het juist is, dat aan het Departement een raadadviseur is verbonden, die geschorst geweest is en ten

aanzien van wien herplaatsing nog niet wenschelijk geoordeeld werd. Deze ambtenaar schijnt boven zijn salaris een toelage van f 1500 te ontvangen. Men zou gaarne vernemen, welken arbeid hij ten Departementen verricht en waarom hem deze toelage is toegekend.

AFDEELING II.

Vervoer- en verkeerdiensten.

Organisatie. Men zou gaarne een uiteenzetting ontvangen omtrent de organisatie en de taak van de verschillende onder deze afdeling vallende diensten, in het bijzonder omtrent de verhouding tusschen het Directoraat van het Vervoer met de daaronder ressorteerende Hoofdinspecties en Inspecties van het Vervoer, de Generale Inspectie van het Verkeer en de afdeling van het Departement, die den naam Directoraat-Generaal van het Verkeer draagt. Vele leden konden niet aan den indruk ontkomen, dat dit geheele ambtelijke apparaat wel zeer sterk is uitgegroeid en dat een niet onbelangrijke inkrimping hiervan mogelijk zou zijn. Er is aan het Departement een Directeur-Generaal van het Verkeer met 5 hoofdamtbanaren en een aantal andere amtbanaren voor den algemeenen dienst onder zich; dan is er een afdeling Vervoerwezen met 8 hoofdamtbanaren en een groot aantal lagere amtbanaren; vervolgens is er een directeur van het vervoer met een reeks amtbanaren voor den algemeenen dienst, 4 Rijkshoofdinspecteurs van het vervoer, 10 Rijksinspecteurs van het vervoer en vele andere amtbanaren; en eindelijk een inspecteur-generaal van het verkeer met 3 Rijkshoofdinspecteurs van het verkeer en 6 Rijksinspecteurs van het verkeer benevens vele andere amtbanaren onder zich. Loopt alles dientengevolge niet over te veel schijven? En is deze organisatie niet topzwaar? Onlangs schijnt inderdaad een belangrijk deel van het personeel der vervoer- en verkeerdiensten te zijn ontslagen; dit toejuichende, vroegen sommige leden echter, of het juist is, dat daarbij alle topfuncties in stand gehouden zijn, zoodat mede daardoor een onevenredige bezetting zou zijn ontstaan. Zij zouden in ieder geval gaarne zien, dat de Minister de noodzakelijkheid van alle genoemde functies aantoonde. Zouden bijv. de hoofdinspecteurs van het vervoer niet tevens met een inspectie belast kunnen worden? En waarom zijn de bemoeiingen met het verkeer en die met het vervoer gesplitst? Kan door samenvoeging niet een vereenvoudiging tot stand gebracht worden?

Enkele leden voegden hieraan nog de vraag toe, of het waar is, dat er plannen bestaan of bestaan hebben om in de provincies naast de Verkeersinspecties nog een tweede inspectie in te stellen, welke dan direct onder den inspecteur-generaal van het verkeer zou ressorteeren, en, zoo ja, welke redenen daarvoor bestaan.

Rij- en aankoopvergunningen. Sommige leden zouden willen aandringen op afschaffing van de rijvergunningen. Zij meenden, dat het handhaven van deze vergunningen tot zeer veel administratie aanleiding geeft zonder dat een daarmede evenredig nut wordt bereikt. Men zou kunnen volstaan met een algemeen verbod van het rijden op Zondag, waarop dan voor zoover noodig algemeene of bijzondere uitzonderingen zouden kunnen worden toegestaan, en een intensieve controle hierop.

Verscheidene leden meenden, dat —althans tot voor kort — rijvergunningen aan kleine ondernemers in het algemeen werden geweigerd, zelfs voor het exploiteeren van een vrachtauto. Zij meenden, dat men door het verlenen van vergunningen aan combinaties wel min of meer zou kunnen stimuleeren tot het doen samenwerken van ondernemers in een grootere onderneming, die dan een vergunning voor meer wagens zou kunnen krijgen, doch zij achtten het onjuist, een rijvergunning aan een kleinen ondernemer te weigeren, blijkbaar alleen, omdat zijn bedrijf klein is.

Van verschillende zijden werden inlichtingen gevraagd omtrent de toewijzing van aankoopvergunningen voor auto's. Bestaan hiervoor scherp omschreven richtlijnen? En wordt daaraan streng de hand gehouden? Er zijn klachten over corruptie bij de uitgifte van deze vergunningen; gevraagd werd, welke maatregelen genomen zijn om hieraan een einde te maken. Sommige leden merkten in dit verband op, dat naast giften in geld of goederen ook het behooren tot een bepaalde politieke partij het middel schijnt te zijn om zulk een vergunning bij voorrang machtig te worden; ook dit achtten zij natuurlijk geheel onjuist.

Verscheidene leden hadden den indruk, dat industrieën, die voor den export werken en dus deviezen inbrengen, zeer gemakkelijk vergunningen krijgen, in sommige gevallen zelfs met vergunningen worden nagelopen. In andere gevallen hebben industrieën zelfs in zeer dringende gevallen veel moeite om een aankoopvergunning te krijgen en als zij die hebben, kost het vaak nog moeite om den auto zelf te koopen.

Van verschillende zijden werd verder gevraagd, hoe het staat met de auto's voor artsen. Zijn nu in alle werkelijk dringende gevallen de artsen van auto's voorzien? Zoo neen, in hoeveel gevallen is dit nog niet geschied en hoe lang zal het naar schatting nog duren, voordat dit gebeurt? Er werd over geklaagd, dat vooral op het platteland aan artsen kleine wagentjes verstrekt zijn, die na enkele maanden reeds in desolaten toestand verkeerden.

Verscheidene leden gaven als hun meening te kennen, dat bij de verdeling van rij- en aankoopvergunningen de belangen der pleziërijders eerst in de laatste plaats aan bod dienen te komen. Het streven van de K.N.A.C. om meer personenauto's voor ontspanning te krijgen, moet huns inziens dus krachtig worden tegengegaan.

Voorts werd gevraagd, wie beslist over het type wagens, dat wordt geïmporteerd. Indien men bij den aankoop de keuze heeft tusschen kleine, middelgrote en zware typen, is er dan geen aanleiding om — met het oog op besparing van deviezen bij den aankoop en besparing van benzine, hetgeen toch ook weer een deviezenbesparing oplevert — den import van de zware typen zooveel mogelijk te beperken en die van de lichtere te bevorderen?

Hiertegen werd aangevoerd, dat de lichte wagentjes niet voor alle gebruik geschikt zijn en bovendien doorgaans minder lang meegaan, terwijl de prijs vaak even hoog is als die van een zwaardere type. Wel meenden de leden, hier aan het woord, dat vooral geen dure luxe wagens moeten worden ingevoerd, wanneer men met eenvoudiger modellen en merken zou kunnen volstaan.

Is het waar, zoo vroegen verder sommige leden, dat van alle geïmporteerde auto's dadelijk 11 pct. voor de verschillende Rijksdiensten wordt gereserveerd?

Sommige leden zouden ook gaarne nader worden ingelicht over de verdeling van de nieuwe auto's over de provinciën. In enkele provinciën, bijv. Friesland en Groningen, zou onlangs het percentage, dat voor deze provinciën beschikbaar komt, verlaagd zijn, in Friesland zelfs van 5 tot 3,9 pct. Deze leden drongen voor de genoemde provinciën op een hooger toewijzingspercentage aan, omdat de spoorverbindingen nog zoo slecht zijn.

Andere leden merkten naar aanleiding hiervan op, dat Groningen en Friesland hierin niet alleen staan. Indien echter een verandering in de percentages is aangebracht, zouden ook deze leden de redenen hiervan gaarne vernemen.

Enkele leden drongen aan op het invoeren van meer auto's voor het vrachtvervoer, met name voor het kleine vrachtvervoer. Vóór den oorlog omvatte het kleine vrachtvervoer meer dan de helft van het totaal. Kan de Regeering niet zorgen, zoo vroegen zij, dat er meer vrachtauto's van 1,5 ton en vooral ook meer motorcarriers ter beschikking komen? Ten gevolge van den verkoop uit de „dump" te Deelen moet naar hun meening het aantal zware vrachtauto's thans bevredigend geacht worden.

Eindelijk werd er door verscheidene leden over geklaagd, dat een zoo groot aantal auto's bij de verschillende militaire diensten in gebruik is. Dientengevolge komen de burgers auto's te kort. Men betwijfelde, of wel een juiste verdeling tusschen den militairen en den burgerlijken sector plaats vindt. Het ligt op den weg van den Minister van Verkeer, zoo meende men, er bij zijn ambtgenooten van Oorlog en Marine op aan te dringen hierin verbetering te brengen.

Sommige leden gaven als voorbeeld van een huns inziens te royaal gebruik van auto's door militaire diensten, dat het Marva-opleidingscentrum Leyduin bij Vogelenzang volgens door hen verkregen inlichtingen de beschikking zou hebben over 1 Bedford-truck, 1 groote truck, 1 zg. P.Y.-car en 2 luxe-automobielen, zulks ten behoeve van 44 Marva's. Zij vroegen, of dit juist is en, zoo ja, of er dan ook naar het oordeel van den Minister en zijn ambtgenoot van Marine niet een wanverhouding bestaat tusschen de mogelijke behoefte van dit opleidingscentrum aan mechanisch transport en het aan dit centrum ter beschikking staande transportmateriaal.

Auto-ongelukken. Van verschillende zijden werden krachtige maatregelen ter voorkoming van de talrijke auto-ongelukken gevraagd. Verscheidene leden drongen in het bijzonder aan op invoering van maximum snelheden ook buiten de bebouwde kommen. Dit achtten zij mede van belang ter vermindering van de slijtage aan het schaarsche rijmateriaal, vooral de banden. Voorts werd gevraagd, of aan dronken chauffeurs niet automatisch hun rijbewijs kan worden ontnomen. In het algemeen zouden vele leden een strengere bestraffing van gevaarlijk rijden wenschen.

Andere leden zouden de beslissing over het al dan niet ontnemen van het rijbewijs liever aan den rechter laten.

Autobusdiensten op Zondag. Enkele leden hadden er bezwaar tegen, dat aan ondernemers van autobusdiensten de verplichting wordt opgelegd om ook op Zondag te rijden, zelfs in gevallen, waarin dit vroeger niet geschiedde. Indien het vervoer hierbij werd beperkt tot de bezoekers aan de ziekenhuizen, zouden zij zich daarbij nog kunnen nederleggen, doch dit is niet het geval.

AFDEELING III.

Spoorwegen.

Algemeen gaf men uiting aan waardeering voor het tempo, waarin de Nederlandsche Spoorwegen bezig zijn zich te herstellen van de gevolgen van den oorlog, die voor hen wel bijzonder rampzalig zijn geweest.

Niettemin vroegen vele leden zich af, of dit enorme hersteltempo wel heelemaal verantwoord is, indien men het beziet in het kader van het geheele vervoer en ook in verband met onze geheele economische reconstructie. Met het oog op de noodzakelijke coördinatie van het geheele vervoerswezen, waaromtrent reeds bij de algemeene beschouwingen over dit hoofdstuk gesproken is, zal men zich toch de vraag moeten stellen, of de plannen tot perfectionneering van de spoorwegen passen in het geheel van de ontwikkeling van ons vervoerswezen. Anders zouden wij binnenkort tot de ontdekking kunnen komen, dat een deel van de kosten en de energie, welke aan de vernieuwing van het spoorwegbedrijf zijn besteed, zijn weggegooid, althans dat de resultaten daarvan minder waarde hebben dan bij besteding ten behoeve van andere vormen van verkeer het geval zou zijn geweest. Men mag hopen, dat ook de Minister zich deze vraag heeft gesteld. Kan hij, zoo vroegen deze leden, de Kamer inlichten over het antwoord, dat daarop naar zijn inzicht gegeven moet worden? Meent de Minister, dat het spoorwegverkeer zich in de toekomst zal moeten beperken tot de hoofdlijnen en op die lijnen tot de voornaamste stations, of is hij van oordeel, dat bij electrificatie ook op den duur het verkeer met kleinere stations door de spoorwegen onderhouden kan en moet worden? Zullen alle lijnen, die thans geëxploiteerd worden, ook in exploitatie blijven?

Daarnaast stelden verscheidene leden de vraag, of de Nederlandsche Spoorwegen niet een zelfstandige deviezenpolitiek voeren. Men zou dezen indruk krijgen, indien men let op de vele bestellingen, welke zij in het buitenland hebben kunnen doen. Heeft de Regeering de Spoorwegen hierbij volkomen vrijgelaten? Indien dit het geval mocht zijn, zouden deze leden hiertegen bezwaar hebben.

Ook hadden deze leden den indruk, dat de Nederlandsche Spoorwegen een eigen politiek van loonen en andere arbeidsvoorwaarden voeren. Deze schijnen buiten het college van Rijksbemiddelaars om door den Minister van Verkeer te worden vastgesteld. Ook de tarieven schijnen buiten het Directoraat van de Prijzen om vastgesteld te worden.

Van andere zijde werd ten aanzien van de loonen opgemerkt, dat deze in elk geval formeel door het college van Rijksbemiddelaars vastgesteld behooren te worden. Men zou hieromtrent gaarne door den Minister worden ingelicht.

Sommige leden, die er de aandacht op vestigden, dat voor het jaar 1947 geen tekort op de spoorwegexploitatie geraamd is, zouden omtrent de bedrijfsresultaten gaarne nader worden ingelicht. Dekken de inkomsten uit het reizigers- en goederenvervoer thans de uitgaven met inbegrip van rente en aflossing? Blijkbaar zijn zij niet voldoende om het tekort in het spoorwegpensioenfonds aan te vullen. Deze leden meenden, dat de Volksvertegenwoordiging onvoldoende inzicht krijgt in den gang van zaken bij de Spoorwegen. Zij verzochten regelmatige overlegging niet alleen van de jaarverslagen — deze werden vroeger regelmatig aan de Kamer toegezonden —, doch ook van de begrotingen van het bedrijf.

Ondanks het tempo, waarin de Spoorwegen zich van de gevolgen van den oorlog hebben hersteld, blijft er nog veel te doen, vooral ter verbetering van de verbindingen met het Noorden, Oosten en Zuiden van het land. In dit verband gaven vele leden als hun meening te kennen, dat het Westen van het land ten aanzien van frequentie van den treinenloop en materieel beter behandeld wordt dan de overige gedeelten van ons land. Verscheidene van deze leden konden niet aan den indruk ontkomen, dat de Spoorwegen ten aanzien van frequentie en materieel hun beste beentje voorzetten in die gebieden, waar het meeste reizigersvervoer te verwachten is, omdat daar het meeste te verdienen valt. Echter behooren de Spoorwegen toch ook rekening te houden met het feit, dat zij een „service” voor het Nederlandsche volk als geheel behooren te bieden, ook in de huidige omstandigheden. Een der eischen, welke daarbij gesteld mogen worden, is dat het recht van alle Nederlanders op een gelijke mogelijkheid van gebruik van de nationale vervoermiddelen erkend wordt.

Andere leden achtten de geuite klachten niet zonder grond, voor zoover het materieel betreft. Dit is inderdaad ook naar hun indruk in het Westen des lands over het algemeen beter dan elders, al ware het slechts omdat men in het Westen voor een belangrijk deel met electrisch materieel kan reizen. Met betrekking tot de frequentie merkten deze leden echter op, dat deze wel is waar in het Westen hooger is dan in de overige deelen des lands, doch dat desniettemin naar hun indruk in het Westen, waar de bevolkingsdichtheid immers het grootst is, de bezetting der treinen aanzienlijk hooger is. Opvoering van de frequentie in de andere streken zou moeten leiden tot vermindering van het aantal treinen in het Westen en zou de toch reeds ernstige overbezetting van de treinen in dat gedeelte van het land nog verergeren.

Van verschillende zijden werd gevraagd, zulks mede in verband met het hierboven weergegeven betoog over de noodzakelijkheid van coördinatie, welke groote werken de Nederlandsche Spoorwegen voornemens zijn in de eerstvolgende jaren uit te voeren. Men zou een overzicht willen ontvangen van de plannen met betrekking tot de volgende onderwerpen:

a. *aanleg van nieuwe lijnen.* Is het waar, dat het voornemen bestaat binnenkort een aanvang te maken met den aanleg van een nieuwe lijn van Amsterdam naar Den Haag met ondergrondse stations in beide steden? Ook schijnen er plannen te bestaan voor den aanleg van een spoorlijn over den Afsluitdijk, waarvoor, naar sommige leden meenden, het voornaamste motief zou zijn, dat zulk een lijn een mooie afronding van ons spoorwegnet zou vormen. Voorts werd gevraagd, hoe het staat met den aanleg van de nieuwe lijn Rotterdam D.P.—Nieuwerkerk, welke deel uitmaakt van de spoorwegplannen te Rotterdam in verband met den wederopbouw. Ook over deze Rotterdamsche spoorwegplannen in het algemeen zou men gaarne nader worden ingelicht;

b. *verdubbeling van enkelsporige baanvakken,* niet alleen van die, welke oorspronkelijk dubbelsporig geweest zijn, doch in den oorlog van een der sporen zijn beroofd, maar ook van die, welke nimmer een tweede spoor hebben bezeten;

c. *electrificatie.* In het bijzonder wilde men gaarne vernemen, in welke volgorde de her-electrificatie van de vernielde baanvakken zal plaats vinden en tegen wanneer deze op elk der bedoelde baanvakken voltooid zal zijn. Voorts wilde men ook over de verdere electrificatieplannen gaarne ingelicht worden;

d. *herstel van beschadigde en bouw van nieuwe stations,* al dan niet ter vervanging van verwoeste stationsgebouwen, bijv. te Rotterdam, Vlissingen, Den Helder, Nijmegen, Leiden, Breda, Roermond, Lage Zwaluwe, Roosendaal, enz.;

e. *herstel van bruggen.* Gevraagd werd, tegen wanneer de laatste vernielde spoorbruggen althans voorloopig hersteld kunnen zijn, speciaal in de lijn Utrecht—'s-Hertogenbosch, en welke werkzaamheden nog verricht moeten worden om de voorloopig herstelde bruggen door definitieve te vervangen. In dit verband vestigden eenige leden er de aandacht op, dat geklaagd wordt over het wegvallen van de voetbrug langs de spoorbrug over de Maas in de lijn Maastricht—Lanaeken; wanneer kan deze brug door een definitieve vervangen worden?

f. *opheffing van gelijkvloersche overwegen,* zoowel in de steden, o.a. te Maastricht, Leiden, Apeldoorn, Leeuwarden en Eindhoven, als daarbuiten.

g. *aanschaffing van rollend materieel.* Is het inderdaad de bedoeling, de stoomlocomotieven binnenkort vrijwel geheel door electrische en dieseltractie te vervangen?

Met betrekking tot het thans gebruikte materieel werd ernstig geklaagd over het gebrek aan verlichting in vele rijtuigen. Ook werd gevraagd, of niet meer aandacht kan worden besteed aan de 2de klas rijtuigen. Daarvoor worden tegenwoordig in vele gevallen 3de klas wagens gebruikt, vaak nog van de slechtste soort. Daarbij komt, dat deze wagens soms onvoldoende kenbaar zijn, hetgeen er niet zelden toe leidt, dat reizigers (vooral degenen, die weinig reizen) moeten bijtalen, omdat zij zonder het te weten in de 2de klas terechtgekomen zijn.

Er werd op gewezen, dat na de bevrijding allerlei stations niet heropend zijn, ook niet na de her-electrificatie, bijv. op de lijn den Haag—Haarlem. Is het de bedoeling zulke stations nog te heropenen of wil men het verkeer geheel aan trams en autobussen overlaten?

Verscheidene leden vestigden de aandacht op den ongelukkigen toestand, waarin een zoo belangrijke gemeente als Kerkrade op verkeersgebied verkeert. Het antwoord van den Minister op de desbetreffende vragen van den heer Maenen (Aanhangsel *Handelingen* Tweede Kamer 1946—1947, blz. 9) had deze leden niet overtuigd, dat de verkeersvoorziening in deze streek niet achterstaat bij die in andere deelen des lands. Evenmin konden deze leden onderschrijven, dat de spoorweg van Schaesberg naar Simpelveld voor reizigersverkeer niet is ingericht en uitgerust. Naar hun meening strookt deze mededeeling niet geheel met de feiten. Doch al ware dit inderdaad niet het geval, dan ware er alle reden om alsnog met voortvarendheid tot een zoodanige inrichting en uitrusting over te gaan. De aanwezigheid van een electrische tramverbinding met Heerlen achtten deze leden niet voldoende om een behoorlijke spoorwegverbinding achterwege te laten. Ook de vraag, of de exploitatie van een bepaald traject al dan niet rendabel is, behoeft huns inziens geen maatstaf te zijn om al dan niet tot exploitatie te besluiten. In dit geval behoort hun inziens zeker ook rekening gehouden te worden met belangen van nationalen aard. Zij herinnerden er aan, dat reeds in 1919 de toenmalige Minister van Waterstaat in de Tweede Kamer verklaarde, dat hij den toestand in Kerkrade op dit gebied enig vond en dat het voor hem onbegrijpelijk was, dat deze toestand zoo lang had kunnen voortduren. Deze leden drongen er dan ook bij den Minister met klem op aan hieraan zoo spoedig mogelijk een einde te maken.

Enkele leden hadden er bezwaar tegen, dat op het traject Zwolle—Amersfoort verschillende late treinen wel op Zondag, doch niet op werkdagen loopen. Dit behoorde huns inziens andersom te zijn. Deze leden hadden overigens tegen elk spoorwegverkeer op Zondag bezwaar. Naar hun meening dient het personeel des Zondags vrij te zijn.

Andere leden konden zich met de handhaving van een enigszins beperkt verkeer op Zondag vereenigen.

Wat de avondtreinen op het genoemde traject betreft, merkten sommige leden nog op, dat deze inderdaad niet op werkdagen rijden, doch dat daartegenover staat, dat een veel grooter aantal treinen, dat op werkdagen overdag op dit baanvak rijdt, des Zondags uitvalt, zoodat het totale aantal treinen op Zondag veel geringer is dan op werkdagen. Er is nu eenmaal op Zondagavond een belangrijk verkeer van naar hun werk of woonplaats terugkeerende reizigers, die bijv. op familiebezoek zijn geweest, en het is volkomen redelijk, dat de Spoorwegen hiertoe treinen laten rijden; zij zouden in hun taak tekortschieten, indien zij dit niet deden.

AFDEELING IV.

Tramwegen.

Men zou gaarne van den Minister vernemen, hoe deze zich de toekomst van de nog bestaande tramwegen, speciaal de intercommunale, voorstelt. Zullen deze, althans voor zoover zij met stoomtractie worden geëxploiteerd, binnen afzienbaren tijd moeten worden opgebroken en door autobusdiensten worden vervangen of ziet de Minister heil in moderniseering en electrificatie? En wat denkt de Minister van de toekomst der stadstrams? Met het oog op het investeren van kapitaal in nieuw materieel — wederom een quaestie van deviezen — is het van het meeste belang, welken kijk men op de toekomst van deze bedrijven heeft.

Sommige leden stelden de vraag, hoe het thans staat met de reorganisatie van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij.

AFDEELING V.

Wegvervoer.

Ook bij deze afdeling werd op coördinatie van het vervoerswezen aangedrongen. Daarvoor moge naar de algemeene beschouwingen verwezen worden.

AFDEELING VI.

Binnenscheepvaart.

In aansluiting aan hetgeen bij de algemeene beschouwingen omtrent de coördinatie van het vervoerswezen is opgemerkt, betoogden verscheidene leden, dat het waterverkeer en met name de wilde vaart zich er over beklaagt, dat groote hoeveelheden goederen, welke veel economischer per schip vervoerd zouden kunnen worden, door de spoorwegen worden behandeld. In 1945, toen de capaciteit der spoorwegen nog gering was, had de binnenscheepvaart een gunstig jaar; in 1946 is dit veranderd. De spoorwegen (annex de A.T.O.) kunnen, zoo meenden verscheidene leden, het vervoer tot zich trekken door middel van lage, huns inziens zelfs te lage vrachten, waartoe zij in staat zijn, omdat het Rijk eventuele verliezen dekt. De binnenscheepvaart daarentegen kan dat niet; zij moet haar eigen lasten dragen en bovendien nog scheepvaartrechten betalen.

Intusschen stelden verscheidene leden de vraag, of tegenover de klacht omtrent te lage spoorvrachten niet ook gevraagd mag worden, of niet de scheepsvrachten te hoog zijn of althans te veel vastliggen. Overwogen zou moeten worden, of niet de voorkeur moet worden gegeven aan een „margetarief“, dat zich beweegt tusschen een „vloer“, die voldoende is om den schippers een redelijk bestaan op te leveren, en een maximum, dat in tijden van levendige vraag naar scheepsruimte zou kunnen worden bereikt.

Voorts achtten deze leden het niet juist, dat de wachttijden verdisconteerd worden in de vrachten. Deze worden dan met een beroep op de onderbezetting te hoog gesteld om de concurrentie met andere vervoermiddelen te kunnen volhouden, terwijl toch in het algemeen bij de vaststelling van prijzen voor goederen en diensten slechts bij uitzondering met onderbezetting rekening wordt gehouden. Te hooge vrachten verminderen weer de hoeveelheid werk voor de scheepvaart en verhoogen dientengevolge weer de onderbezetting.

Ook bij deze afdeling werd betoogd, dat een verbetering in de positie der schippers mogelijk mede teweeggebracht kan worden door een samenwerking in min of meer coöperatieven zin, waaromtrent bij de algemeene beschouwingen reeds iets werd opgemerkt.

Naar aanleiding van de opmerking, dat de binnenvaart scheepvaartrechten (vooral brug- en sluisgelden) moet betalen, werd er van verschillende zijden opnieuw op gewezen, dat deze heffingen zeer ongelijk op het verkeer drukken. Vooral in het Noorden des lands worden zij op talrijke kanalen geheven, elders weinig of niet. Er is een rapport over deze rechten uitgebracht; welk standpunt neemt de Regeering t.a.v. de conclusies van dit rapport in? Vele leden drongen opnieuw op opheffing, althans aanzienlijke verlaging van deze rechten aan. Evenals de tolleren op de wegen behooren de scheepvaartrechten te verdwijnen. De bruggen worden gebouwd voor het wegverkeer, doch de schippers moeten in den vorm van bruggelden de onderhoudskosten daarvan betalen; daarin schuilt een ernstige onbillijkheid. Bovendien zijn vele kanalen, vooral in het Noorden des lands, te nauw en is ook de waterstand daar dikwijls onvoldoende.

Sommige leden hadden vernomen, dat het voornemen zou bestaan om in stede van het opheffen van de nog bestaande scheepvaartrechten, ook op de rivieren en Rijkskanalen, waar tot dusverre de scheepvaart altijd geheel vrij is geweest, voortaan door de scheepvaartheffingen te doen betalen. Dit zouden zij beschouwen als een afkeuringswaardigen stap terug; het zou een nieuwe moeilijkheid beteekenen voor de scheepvaart en weer een vermindering van het gebruik, dat van dezen, huns inziens voor ons land toch meest economischen vervoersvorm gemaakt wordt, ten gevolge hebben. Zij spraken dan ook de hoop uit, dat dit gerucht niet op waarheid berust.

Verscheidene leden wilden ook bij dit hoofdstuk der begroting ter sprake brengen het antwoord van den Minister van Buitenlandsche Zaken op vragen van den heer Roolvink in zake de Nederlandsche schepen, welke in Duitschland worden vastgehouden (*Aanhangsel Handelingen Tweede Kamer 1945—1946*, bladz. 68). Onder verwijzing naar hetgeen hieromtrent reeds

bij de begroting van Buitenlandsche Zaken is meegedeeld, vroegen zij, of niet kan worden gezorgd voor spoedige repatriëring van deze schepen en hun opvarenden en of, indien dit niet mogelijk is, in elk geval maatregelen getroffen kunnen worden om het leven dezer Nederlanders draaglijk te maken.

AFDEELING VII.

Zeehaven- en Rijnvaartzaken.

Organisatie. Van verschillende zijden werden nadere inlichtingen gevraagd over de wijze, waarop de zeehaven- en Rijnvaartzaken thans georganiseerd zijn. Vele leden konden niet ontkomen aan den indruk, dat deze organisatie topzwaar is. Er komen nu een interdepartementale commissie, een Directoraat-Generaal, een Nationale Havenraad en havencommissarissen. In de werkwijze van deze organen is echter nog weinig inzicht verkregen; een definitief oordeel wilde men daarom nog opschorten.

Verscheidene leden wilden echter thans reeds als hun oordeel te kennen geven, dat het hun niet noodig voorkwam, aan het hoofd van de afdeling, die zich met deze zaken bezighoudt, den rang van directeur-generaal te geven. Zij achtten het meer in overeenstemming met de beteekenis van dit ambt, indien het hoofd van de afdeling, die in omvangrijkheid met de meeste overige directoraten-generaal zeker niet te vergelijken is, zich met een bescheidener rang zou vergenoegen. Welke overwegingen hebben den Minister tot de creatie van dit directoraat-generaal geleid?

Voorts meenden sommige leden, dat het instituut der havencommissarissen moeilijk bevredigend zal kunnen werken, aangezien het voor hen vaststond, dat het aanstellen van havencommissarissen naast de districtshoofden der Inspectie van den Havenarbeid dubbel werk ten gevolge zal hebben. De taak van deze districtshoofden beperkte zich in den aanvang tot de sociale bescherming der eigenlijke havenarbeiders; geleidelijk heeft hun arbeidsveld zich echter uitgebreid, zoodat hun bemoeienis zich thans ook uitstrekt tot de veem- en expeditie-arbeiders, de classificeerders en het personeel, werkzaam in de binnenvaart en de visscherijen. Zij werden in het algemeen gemengd in de sociale bescherming der arbeiders in de z.g. natte bedrijven en het transportwezen langs den weg. Verdere wettelijke maatregelen tot bescherming van deze arbeiders zijn in een ver gevorderd stadium van voorbereiding of in onderzoek. Wil een districtshoofd der Inspectie van den Havenarbeid zijn taak naar behooren uitvoeren, dan moet hij niet alleen op de hoogte zijn van de arbeidsverhoudingen in de verschillende Nederlandsche havens, van de economische structuur dezer havens, hun onderlinge verhouding en hun outillage, doch tevens van hun positie t.o.v. de buitenlandsche havens. Een der districtshoofden woonde dan ook vóór 1940 de vergaderingen van de vaste Commissie van den Economischen Raad voor de Havenpolitiek regelmatig als adviseerend lid bij. Uit dit alles blijkt wel, dat de districtshoofden der Inspectie van den Havenarbeid zich steeds hebben bewogen op het terrein, dat thans aan de havencommissarissen zal worden toegewezen. Anderzijds zullen deze laatsten volkomen op de hoogte moeten zijn van de arbeidsverhoudingen in de havens. Hoe goed nu de onderlinge verhoudingen ook mogen zijn, dubbel werk moet van den aanvang af voorkomen worden. Het verlangde werk kan, zoo meenden deze leden, naar alle waarschijnlijkheid door een bestaanden dienst zonder extra kosten worden geleverd. Natuurlijk zal de Directeur-Generaal voor de Zeehaven- en Rijnvaartzaken steeds over de diensten van de Havenarbeidsinspectie moeten kunnen beschikken, doch dit kan bij een eenvoudige afspraak tusschen de beide hierbij betrokken Ministers, desnoods door een Koninklijk besluit, geregeld worden.

Wat den Nationalen Havenraad betreft, men zou gaarne een omschrijving van diens taak ontvangen. Zagen zij het goed, dan zal deze taak naar de meening van verscheidene leden drieledig zijn en hierin bestaan, dat hij de Regeering zal moeten adviseeren over de volgende drie coördinatiebelangen:

1. het voorkomen van verspilling bij den aanleg en de uitbreiding van havens;
2. het voorkomen van concurrentie tusschen de nationale havens;
3. het bevorderen, indien mogelijk, van eenige coördinatie tusschen Nederlandsche en buitenlandsche havens.

Indien dit juist is, achtten zij dezen Havenraad een goede instelling.

Rijnvaart. In aansluiting aan hetgeen hieromtrent reeds in het Voorloopig Verslag omtrent hoofdstuk III der Rijksbegroting is opgemerkt, gaven zeer vele leden uiting aan hun teleurstelling omtrent de houding van de bezettingsautoriteiten in Duitschland, waardoor aan onze Rijnvaart groote schade wordt berokkend. Deze autoriteiten leiden immers het geheele goederenvervoer over de Duitse zeehavens, waardoor niet alleen de Nederlandsche zeehavens, doch ook onze Rijnvaart in ernstige mate wordt gedupeerd. Bovendien reserveeren de geallieerden het binnenlandsche vervoer in Duitschland voor Duitse schepen. Dit vervoer kunnen zij dan met Duitse marken betalen. Daardoor is het Duitse interne vervoer geheel voor onze Rijnscheepvaart verloren gegaan. Men drong er bij de Regeering op aan, krachtige stappen te doen om hierin verbetering te brengen. Er heerscht op het oogenblik, zoo meenden sommige leden, in Duitschland een toestand van autarkie, die nog erger is dan onder het bewind van Hitler, en die niet alleen niet in ons belang is, doch evenmin in dat van Duitschland en in dat van de geallieerden.

Bovendien merkten sommige leden nog op, dat Frankrijk en Zwitserland het vervoer naar en van hun eigen Rijnhavens tot hun eigen vloten beperken. Gevraagd werd, of de Regeering pogingen heeft aangewend om ook in dit vervoer voor onze schepen weer een aandeel te verkrijgen.

Verscheidene leden achtten meer samenwerking met België ten aanzien van de Rijnvaart noodig. Zij zouden gaarne vernemen, of de Regeering hiertoe reeds enig initiatief heeft genomen.

Is het juist, dat de geallieerde bezettingsautoriteiten hebben verzocht, Duitse schepen in Nederland en België toe te laten? Zoo ja, welk standpunt neemt de Regeering in dezen in?

In dit verband werd opgemerkt, dat Nederlandsche schippers, die in België vracht vervoeren, slechts een derde van hun vrachtsom in Belgische francs uitbetaald schijnen te krijgen; het restant wordt over de clearing verrekend. De kosten voor voor sleeploon, havengelden, levensonderhoud, enz., welke in België gemaakt moeten worden, zijn echter hooger dan dit derde deel. Dientengevolge kunnen deze schippers niet in België blijven varen, zoodat het aantal schepen, dat in Nederland op vracht ligt te wachten, weer vergroot wordt. Kan de Minister mededeelingen doen, zoo werd gevraagd, over de juistheid van dit bericht en van de geschetste gevolgen?

Voorts werd gevraagd, of de Regeering de spoorweg- en Rijnvaarttarieven gezamenlijk en in onderling verband wil bezien.

Gewezen werd verder op het overgaan van in Nederland gevestigde dochterondernemingen van Duitse bedrijven in handen van politiek goede Nederlandsche groepen. De leden, die dit ter sprake brachten, achtten zulk een overgang juist, doch vestigden er de aandacht op, dat dit schijnt te geschieden zonder overleg met de bezettingsautoriteiten in Duitschland. Acht de Minister, zoo vroegen zij, contact met deze autoriteiten hieromtrent niet wenschelijk?

Sommige leden merkten op, dat de uit den Duitschen tijd overgebleven organisatievorm van de Nederlandsche particuliere Rijnvaart tot veel moeilijkheden leidt. Zij meenden, dat een herordening van deze groep noodzakelijk is en dat daarmee groote spoed moet worden betracht. Bij den nieuwen opbouw van een geschikten organisatievorm moet gezocht worden naar een blijvende samenwerking tusschen reeders en particulieren. Deze leden vroegen den Minister, wat de Regeering heeft gedaan om dit te bevorderen. Of meent hij, dat zij in dezen geen taak heeft?

Eindelijk werd gevraagd, of het juist is, dat de Regeering zich binnenkort zal terugtrekken uit de Rijnvaartcommissie en zoo ja, waarom zij dit zal doen.

AFDEELING VIII.

Zeescheepvaart.

Van verschillende zijde werden nadere inlichtingen gevraagd over het herstel van onze handelsvloot. Kan de Minister daaromtrent cijfers verstrekken? In de Memorie van Toelichting bij de begroting van het Scheepvaartfonds voor 1947 wordt gesproken over de 28 Liberty-schepen, welke eigendom van het Rijk zijn en in „bare-boat-charter” verhuurd worden. Verder wordt bij artikel 11 gesproken over aankoop van schepen voor derden, voor de Nederlandsch-Indische Regeering en voor de reconstructie der vloot. Blijkbaar heeft men hierbij het oog

op andere dan Liberty-schepen. Hoeveel van deze andere schepen heeft de Regeering reeds aangekocht en van welke soort zijn deze? Is het de bedoeling, dat deze schepen voorloopig Rijkseigendom blijven of worden zij dadelijk doorverkocht aan derden? En is het de bedoeling, dat de 28 Liberty-schepen op den duur ook aan derden verkocht worden? Maken de 13 Liberty-schepen, waarvan in de toelichting bij artikel 175 der begroting voor 1947 sprake is, deel uit van deze 28? Dit was velen leden niet duidelijk. Mede in verband hiermede vroegen zij een opgave van alle schepen, die hetzij door het Rijk, hetzij door particulieren zijn aangekocht, met vermelding van het type, de grootte, den prijs, dengene, voor wiens rekening de koop gesloten is, en dengene, voor wien de schepen uiteindelijk bestemd zijn. Voorts zouden zij willen vernemen, welke schepen op het oogenblik voor Nederlandsche rekening in aanbouw zijn, met vermelding van de werf, den opdrachtgever, het type en de grootte.

Sommige leden achtten het wenschelijk, dat de Regeering althans in den eersten tijd over eigen schepen blijft beschikken, vooral met het oog op onze deviezenpositie, bijv. voor den invoer van steenkolen uit Amerika en fosphaat uit Chili, waarvan het vervoer groote bedragen aan vracht kost.

Andere leden meenden, dat deze deviezenbesparing evengoed bereikt kan worden, indien de schepen, waarmee deze goederen vervoerd worden, eigendom zijn van Nederlandsche particuliere reederijen als wanneer ze Rijkseigendom blijven en aan dezelfde reederijen verhuurd worden.

Is het juist, zoo vroegen sommige leden, dat men in België met de reconstructie van de handelsvloot reeds verder gevorderd is dan in Nederland? Dit zou voor ons een aansporing dienen te zijn om vooral niet achter te raken.

Evenals bij de vorige afdeling werd ook bij de zeescheepvaart ernstig geklaagd over de houding van de geallieerde bezettingsautoriteiten in Duitschland. Geleid door den wensch om zoo veel mogelijk met marken te betalen, trekken zij alle overzeesch vrachtvervoer naar de Duitse havens Hamburg, Bremen en Emden; het gevolg hiervan is, dat alle voor doorvoer naar Duitschland bestemde goederen van Rotterdam, voor een groot deel van het Duitse achterland toch de door de natuur aangewezen haven, worden weggezogen. De geallieerden verbieden zelfs de vestiging van Nederlandsche scheepvaartagentschappen in Hamburg en Bremen, terwijl zij Amerikaansche en Engelsche agentschappen wel toelaten. De leden, die dezen hoogst bedenkelijken toestand ter sprake brachten, meenden, dat de Minister hiervan ongetwijfeld volkomen op de hoogte is; zij zouden echter van hem willen vernemen, welke stappen de Regeering gedaan heeft om hierin verbetering te brengen.

Verscheidene leden vestigden er de aandacht op, dat verschillende Rijksbureaux, bedrijfsschappen en andere lichamen bij voortdurend den eisch stellen, dat voor export bestemde Nederlandsche goederen, alsmede importgoederen naar en van overzee slechts worden vervoerd door Nederlandsche schepen. Bij gebreke daarvan wordt weigering van in- en exportvergunningen in uitzicht gesteld. Gewoonlijk wordt deze eisch gemotiveerd met de schaarschte aan buitenlandsche betaalmiddelen. Dit argument is, naar deze leden meenden, echter onjuist. Wanneer buitenlandsche schepen voor dit vervoer worden gebruikt, zijn de Nederlandsche schepen immers weer in staat goederen naar buitenlandsche bestemmingen met vrachten in dollars of ponden te vervoeren, welke dan weer ter beschikking komen voor de betaling van vracht aan buitenlandsche schepen. Afkeuring verdient deze voorkeur voor de Nederlandsche vlag, omdat zij ons de gelegenheid ontnemt om ons te verzetten tegen eventuele overeenkomstige discriminatie door andere landen, welke het voor onze koopvaardijvloot onmogelijk zou maken om weer de internationale vrachtvaart te beoefenen, die wij als bron van buitenlandsche betaalmiddelen zoo noodig hebben. Reeds leert de ervaring, dat buitenlandsche scheepvaartlijnen aan naburige havens de voorkeur geven boven de Nederlandsche, omdat zij niet in de gelegenheid worden gesteld om voor Nederland bestemde goederen te vervoeren. Dit leidt er toe, dat ook transit-goederen niet over onze havens komen. Het is duidelijk, dat de belangen van onze havens en de daar bestaande werkgelegenheid ernstig worden geschaad door dit gevolg van een maatregel, die verdedigd wordt op grond van een onjuist argument. Bovendien heeft de gestelde eisch ten gevolge, dat goederen soms vrij geruimen tijd op vervoer moeten wachten. De leden, die deze zaak ter sprake brachten, erkenden, dat ook andere landen een soortgelijk standpunt als het door hen gewraakte innemen, doch

meenden, dat dit voor ons geen reden mag zijn om hierbij te volharden; zij drongen er dan ook bij den Minister op aan, te bevorderen, dat deze eisch niet meer zal worden gesteld.

Gevraagd werd, hoe het thans staat met de plannen van de Maatschappij „Zeeland” voor de verdere uitoefening van haar bedrijf. Is zij voornemens naar Vlissingen terug te keeren? Verscheidene leden zouden het zeer betreuren, indien dit niet het geval mocht zijn. Vooral voor het vreemdelingenverkeer in de provincie Zeeland achtten zij de aanwezigheid van een goede verbinding met Engeland van het grootste belang. Zij drongen er dan ook bij de Regeering op aan, den terugkeer van dezen dienst naar Vlissingen krachtig te bevorderen.

Verscheidene leden hadden met instemming gezien, dat artikel 68 van de begrooting voor 1947 hooger geraamd is, aangezien de uitkeeringen aan weduwen en weezen van personeel van de Nederlandsche koopvaardij- en visschersvloot, die geen uitkeeringen genieten volgens de Zeeongevallenwet 1919, verhoogd zijn. Voor deze menschen, zoo betoogden zij, moet goed gezorgd worden. Bij het uitbreken van den oorlog was onze koopvaardij- en visschersvloot voor een groot gedeelte buitengaats. De bemanningen zijn toen naar Engeland uitgeweken. De hier te lande achtergebleven gezinnen ontvingen voor levensonderhoud een uitkeering, totdat de bezetter hieraan een einde maakte. De toenmalige Regeering in Londen liet langs illegalen weg aan werkgevers en andere instanties, die over geld beschikten, vragen, deze gezinnen te verzorgen. Daarbij werd de belofte gedaan, dat al zulke gelden zouden worden terugbetaald. Heeft dit reeds plaats gehad? Intusschen zijn er van deze zeelieden vrij velen in dienst van het vaderland gevallen. Een groot gedeelte van hen viel onder de Zeeongevallenwet en hun gezinnen hebben dus recht op een uitkeering krachtens die wet. De normen dier wet zijn echter gebaseerd op de loonen van vóór 1940. Deze leden meenden, dat deze normen verhoogd dienen te worden om in de huidige omstandigheden een redelijk bestaan mogelijk te maken. En voor zoover de omgekomenen niet onder de werking der Zeeongevallenwet vielen, dient naar hun oordeel de verzorging der achtergeblevenen eveneens naar de te verhoogen normen dezer wet geregeld te worden. Zij meenden, dat dit een eereschuld voor ons land is.

AFDEELING IX.

Luchtvaart.

Verscheidene leden betreurden, dat de Regeering bij het aanvragen van de wel zeer hooge bedragen ten behoeve van de luchtvaart — o.a. 15 miljoen voor aanleg van luchtvaartterreinen en 2½ miljoen voor een bijdrage van 40 pct. in de exploitatiekosten van deze terreinen — niet heeft uiteengezet, welke verwachtingen zij omtrent de ontwikkeling van de luchtvaart heeft. De Memorie van Toelichting is op dit punt wel zeer sober. In het bijzonder zouden zij willen vernemen hoe de Regeering zich de toekomst van het binnenlandsche luchtverkeer voorstelt. Binnen enkele jaren zal het grootste gedeelte van het spoorwegnet geëlectriceerd zijn, terwijl de treinen een snelheid van 150 km per uur zullen bereiken. Zal de exploitatie van binnenlandsche luchtlijnen dan nog rendabel zijn?

Met dit probleem staat ook in verband de vraag, welke luchtvaartterreinen in ons land zullen moeten worden verbeterd of nieuw aangelegd. Gaarne zou men vernemen, welke plannen de Regeering voor dezen aanleg of verbetering heeft. In het bijzonder vroeg men, voor welke terreinen het aangevraagde bedrag van 15 miljoen bestemd is.

Is het juist, zoo vroegen verscheidene leden, dat het vliegveld te Rotterdam is ingedeeld in klasse E en eventueel een uitbreiding zou kunnen ondergaan tot klasse B? Deze leden zouden gaarne ingelicht worden over de redenen, welke tot deze beslissing geleid hebben. Naar hun meening is het wenschelijk, dat dit vliegveld een uitbreiding tot klasse A kan ondergaan.

Voorts achtten sommige leden het dringend noodzakelijk om in het voorjaar van 1947 met den aanleg van een nieuwe startbaan op het vliegveld Zuid-Limburg te beginnen, zulks ter vervanging van de baan, die door het Amerikaansche leger is aangelegd, doch die met den dag in slechtere conditie geraakt. Het gevaar is groot, zoo betoogden zij, dat de vliegdiens ten onderbroken moeten worden, indien hierin niet spoedig verbetering wordt aangebracht.

Van verschillende zijden werd gevraagd welk standpunt de Regeering inneemt ten aanzien van de aanvragen van de Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd om eigen vliegdiens ten op Indië in te richten.¹⁾

Vele leden gaven uiting aan hun waardeering voor de snelheid, waarmee de K.L.M. haar bedrijf niet alleen weer op gang heeft weten te brengen, doch dit ook aanzienlijk heeft weten uit te breiden. Intusschen zou men gaarne nader over de financieele uitkomsten van het bedrijf worden ingelicht. Is het juist, dat het zich thans kan bedruipen? In hoeverre is dit een gevolg van het feit, dat aanleg en onderhoud, benevens een groot deel van de exploitatiekosten van de Nederlandsche vliegvelden ten laste van het Rijk komen? Wat draagt de K.L.M. in deze exploitatiekosten bij? Wie betaalt — behalve de K.L.M. — de 60 pct. hiervan, die niet ten laste van het Rijk komen? Blijkt de toelichting bij de begrooting voor 1946 zal deze exploitatie geschieden door naamlooze vennootschappen, waarin het Rijk zal deelnemen. Zijn deze vennootschappen reeds tot stand gekomen?

Evenals bij de Spoorwegen vroegen verder verscheidene leden, of de K.L.M. met haar zeer groote aankopen in het buitenland een eigen deviezenpolitiek voert. Komen als gevolg hiervan andere sectoren van het economisch leven niet te veel in het gedrang?

AFDEELING X.

Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut.

Verscheidene leden vestigden de aandacht op de zeer groote stijging van de uitgaven voor dit instituut. Hoewel zij van het nut van deze instelling overtuigd waren, meenden zij, dat in de huidige financieele omstandigheden elke niet strikt noodzakelijke uitbreiding achterwege zal moeten blijven. Zij waren niet geheel overtuigd, dat deze gedragslijn inderdaad gevolgd wordt.

Aldus vastgesteld 20 November 1946.

LUCAS.

MAENEN.

HACKE.

VAN WALSUM.

POSTHUMUS.

¹⁾ De begrotingscommissie merkt hierbij op, dat na het afdeelinsonderzoek is bericht, dat de Regeering deze aanvraag zou hebben afgewezen. Zij zal het op prijs stellen, indien de Regeering haar redenen voor deze beslissing wil uiteenzetten.

IX^{de} HOOFDSTUK B.

2. IX B. 8.

MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden 9 December 1946.)

Algemeene beschouwingen.

Coördinatie en organisatie van het vervoerwezen. Aan voortvarendheid en vindingsrijkheid, om het ontreddende vervoersapparaat na de bevrijding zoo snel mogelijk althans eenigermate aan de meest dringende eischen te laten voldoen, heeft het in de vervoerswereld niet ontbroken en de ondergeteekende stemt dan ook gaarne in met de in den aanvang van het Voorloopig Verslag van verschillende zijden geuite erkenning daarvan. Ondanks het ontbreken van allernoodzakelijkst materiaal en ondanks groote teleurstellingen heeft deze sector van het bedrijfsleven getoond, over groote vitaliteit te beschikken en zich bewust te zijn van de maatschappelijke sleutelpositie, door het vervoer ingenomen.

Dat er des ondanks veel verwarring en ontstemming heerscht en dat de verdeling van het vervoer nog te wenschen overlaat, mag geen verwondering baren, omdat de behoefte aan vervoer zóó klemmend was, dat gegrepen moest worden naar elk middel om aan het grootst mogelijke gedeelte van de vraag naar vervoer te voldoen en de middelen daartoe voorshands ontoereikend waren en bleven. Intusschen, het was van méér belang, dat er, veelal geïmproviseerd en desnoods in strijd met theoretisch juiste beginselen, *aanstonds* vervoerd kon worden, dan dat men nog meer beneden de behoefte zou blijven op grond van leerstellige overwegingen, ontleend aan studie van rustiger tijden!

Deze omstandigheden hebben de ontplooiing van een algemeen vervoerplan ten zeerste belemmerd en het is hieraan toe te schrijven, dat de ordening zich feitelijk nog in een beginstadium van ontwikkeling bevindt.

Het railvervoer is wettelijk reeds zoodanig geregeld, dat het hier geen nadere bespreking vereischt.

Dit is evenwel niet het geval met het vervoer langs den weg en over het water.

Het wegvervoer omvat zowel personen- als goederenvervoer. Wat betreft het personenvervoer is de grondslag voor ordening vastgelegd in de Wet Autovervoer Personen (W.A.P.) en het daarmee samenhangende Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 (U.A.P.). Weliswaar zijn deze regelingen op het oogenblik slechts ten deele van kracht, aangezien het 4de Uitvoeringsbesluit van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat van 1 Juli 1940 (*Staatsblad* 554) nog geldt, doch een wetsontwerp, strekkende om de W.A.P. en het U.A.P. wederom volledig van kracht te doen worden, bevindt zich in vergevorderden staat van voorbereiding. Wat betreft het goederenvervoer langs den weg is er een begin van ordening nagestreefd bij de toepassing van de 2e en 3e Uitvoeringsbesluiten van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat van 18 Juni 1940 (*Staatsblad* 551 en *Staatsblad* 552), welke besluiten mede de strekking hebben te geraken tot een zooveel mogelijk doelmatigen opbouw van het vervoer langs den weg.

Het vervoer te water is geregeld in het Binnenscheepvaartbesluit 1941. Dit is evenwel slechts te zien als een voortzetting van de wet van 5 Mei 1933 (*Staatsblad* 251), houdende tijdelijke maatregelen ter bevordering van een zooveel mogelijk evenredige vrachtverdeling in de binnenscheepvaart en is ook steeds als zoodanig gehanteerd. Dit is de reden, dat met de ordening in de binnenscheepvaart feitelijk nog een begin moet worden gemaakt.

De plannen van den ondergeteekende kunnen als volgt worden geschetst.

Allereerst worde de normale wettelijke regeling van het personenvervoer langs den weg (W.A.P.) hersteld. Hierop volge een regeling van het goederenvervoer langs den weg, welke in voorbereiding is. Daarbij zal moeten worden gestreefd naar goede en goed uitgeruste streekvervoerondernemingen met evenwichtige beïnvloeding van de zijde van publiek en privaats belang. In de derde plaats dient het goederenvervoer te water te worden geregeld. De door tijdelijke overheidsinmenging gekenmerkte investeringspolitiek geeft gelegenheid, reeds thans in de richting van een zekere coördinatie werkzaam te zijn aan de hand van een investeringsplan, zich uitstrekkende over de onderscheidene takken van vervoer.

Voor een blijvende regeling van de coördinatie dient te worden overwogen, of bovenbedoelde wettelijke regelingen reeds voldoende beheersching van de geheele materie geven, dan wel een bijzondere regeling zal moeten volgen, terwijl hierbij ook van grooten invloed zal zijn, of inmiddels een gezonde en krachtige organisatie van het bedrijfsleven op vervoersgebied kan worden tot stand gebracht, die in staat zal zijn, een deel van de Overheidsbemoeiing over te nemen.

Wat betreft den inhoud van de tot stand te brengen coördinatie tusschen de vervoerstakken water, weg en rail gaat de ondergeteekende uit van de gedachte, dat het vervoersapparaat als een eenheid dient te worden beschouwd, waarvan de vervoerstakken de organen zijn. Hij is van meening, dat gestreefd dient te worden naar een taakverdeling, waarbij de vrije ontplooiing der vervoerstakken slechts beperkt zal worden, voor zoover de harmonische groei van het vervoersapparaat zulks gebiedt. Bij de uitwerking van deze coördinatie-gedachte zal een tarievenstelsel onmisbaar zijn, bij de opstelling waarvan zooveel mogelijk is rekening gehouden met den kostprijs, een tarievenstelsel, dat voor iederen vervoerstak afzonderlijk de vervoerprijzen en tariefsvoorwaarden bepaalt. De opstelling van een dergelijk systeem, alsmede de bepaling der tariefhoogte en de marges, die eventueel daarbij zullen worden toegelaten, zal naar het oordeel van den ondergeteekende dienen te worden voorbereid door een deskundige commissie, waarin de Overheid zoowel als het bedrijfsleven zijn vertegenwoordigd.

Binnen het kader, zoo juist in groote lijnen geschetst, zal de verlader vrij moeten worden gelaten in zijn keuze van het soort vervoermiddel. Deze keuze zal grootendeels afhankelijk zijn van de kwaliteit der diensten, die de verschillende vervoertakken kunnen bieden, waarbij dus naast de prijs, de snelheid, frequentie en zekerheid van het vervoer mede bepalend zijn. Ook de ondergeteekende is van meening, dat eerst na het tot stand komen van een dergelijke coördinatie de verschillende vervoersvormen op de meest economische wijze hun taak in onze samenleving zullen kunnen vervullen.

Ook al zal het nog wel geruimen tijd duren, voor en aler de coördinatie een feit is geworden, zoo behoeft er toch geen vrees te bestaan voor een zich onbeperkt uitbreidend vervoersapparaat. De bestaande regelingen en voorschriften, hoe onvolkomen en gebrekkig zij in velerlei opzicht ook zijn, stellen de Overheid in staat, de capaciteit van elk der vervoerstakken binnen bepaalde grenzen te houden. Bij de hanteering dezer bevoegdheid wordt er zooveel mogelijk naar gestreefd, te voorkomen, dat de eene vervoerstak bevoordeeld of benadeeld wordt ten opzichte van de andere. Daarbij wordt voeling gehouden, niet alleen met de desbetreffende bedrijfsorganisaties, maar ook met andere vertegenwoordigende lichamen en overheidsorganen.

De ondergeteekende ziet voorshands nog geen aanleiding om ook het luchtvervoer bij deze coördinatie in het binnenlandsche vervoer direct te betrekken.

Wat de socialisatie van het geheele vervoerswezen betreft, deelt de ondergeteekende het inzicht, dat deze in de huidige ontwikkelingsfase op veel praktische moeilijkheden zou stuiten; nader zal worden onderzocht in welke mate thans reeds de publieke eigendom in deze sector van het maatschappelijk leven aanwezig is, en welke maatregelen kunnen worden genomen om verderen overgang naar de publiekrechtelijke sferen waar deze door het algemeen geboden is, te bewerkstelligen.

De positie die de A.T.O. thans in het wegvervoer inneemt, is ten deele van tijdelijken aard, samenhangend met de bijzondere omstandigheden, dat de spoorwegverbindingen nog niet alle zijn hersteld en dat er gebrek is aan rollend materieel. Wanneer deze uitzonderingstoestand tot het verleden behoort, is naar de meening van den ondergeteekende het tijdstip aangebroken om bij het A.T.O.-bedrijf een duidelijk onderscheid te maken tusschen de afhaal- en besteldiensten, welke een verlen-

ging van het spoorwegvervoer vormen en dus daarbij behooren, en het overige vervoer, waarvoor de A.T.O. gelijk is te stellen met de andere wegvervoerders.

Het is den ondergeteekende niet duidelijk, dat de onderstelde vervoersverschuiving van de beurtvaart naar de spoorwegen, waarvan in het eerste gegeven voorbeeld in het Voorloopig Verslag wordt gewag gemaakt, een gevolg zou zijn van een ingrijpen van Overheidswege.

Het gestelde euvel, dat de beurtvaart gedwongen zou zijn tot lagere loonen dan sociaal rechtvaardig is en ook tot langere werktijden en varen in den nacht, doet zich naar zijn meening niet voor. De loon- en arbeidsvoorwaarden van het beurtvaartbedrijf zijn vastgelegd in de regeling van loon- en andere arbeidsvoorwaarden in het beurtvaartbedrijf van 15 October 1946, *Nederlandsche Staatscourant* no. 202. Het varen bij nacht is inhaerent aan het beurtvaartbedrijf.

De ondergeteekende kan zich dan ook niet aan den indruk onttrekken, dat dit voorbeeld meer betrekking heeft op de wilde vaart dan op de beurtvaart, mede omdat het daarin genoemde massavervoer te water nagenoeg geheel door eerstgenoemde categorie wordt bewerkstelligd.

Wat den omvang van het wilde-vaart-vervoer betreft kan worden medegedeeld, dat de verhouding daarvan tot dien van het goederenvervoer der Nederlandsche Spoorwegen over het jaar 1938 en over het eerste halfjaar van 1946 nagenoeg een gelijke was. Dit wijst dus niet op een belangrijke onttrekking van transport door de rail aan het watervervoer. Voor zoover er in beperkte mate verschuivingen hebben plaats gehad van het vervoer te water naar het railvervoer zijn daarvoor verschillende oorzaken aan te wijzen. Ten gevolge van de bestaande schaarste en het gebrek aan buffervorraden op de consumptieplaatsen moeten thans veel meer dan vroeger kleinere partijen vervoerd worden, waarbij van verladerszijde vaak de voorkeur wordt gegeven aan het snellere railvervoer.

Inderdaad liggen voor bepaalde vervoeren de spoortarieven lager dan de scheepstarieven. Dit is een situatie, die nog uit vroegere jaren stamt en dus niet veroorzaakt is door bijzondere tariefsmaatregelen der Nederlandsche Spoorwegen van recenten datum. Deze laatste kunnen, met hun sterk geslonken wagenpark, het normale ladingaanbod bij lange na nog niet verwerken. Een tariefpolitiek, welke er op uit zou zijn, massavervoer van de wilde vaart tot zich te trekken, zou onder deze omstandigheden geen enkelen zin hebben.

Het onder 2 genoemde voorbeeld is den ondergeteekende niet duidelijk, aangezien in het algemeen het vervoer te water, dat met grotere eenheden werkt en daardoor niet in verhouding minder personeel en brandstoffenverbruik, goedkoper is dan het vervoer langs den weg. Onder bepaalde omstandigheden kunnen evenwel de kosten van het vervoer langs den weg, zijnde vervoer van huis tot huis, lager uitkomen dan de kosten van het vervoer te water, met inbegrip van het aansluitend vervoer te land.

In de bestaande goedgekeurde tarieven voor het vervoer langs den weg is in ieder geval een niet onbelangrijk deel van de kosten van den weg verdisconteerd en wel door incalculering van motorrijtuigenbelasting en benzine-invoerrecht. Bij het scheepsvervoer zijn eveneens slechts de kosten van de vaarwegen, voor zoover deze rechtstreeks ten laste van het schip komen, in de tarieven verwerkt.

Voor het overige moge de ondergeteekende verwijzen naar hetgeen hiervoor omtrent de tarifiering van het vervoer in 't algemeen is opgemerkt, alsmede naar zijn antwoord bij Afdeling VI.

Het onder 3 genoemde voorbeeld vindt hieronder zijn beantwoording bij de behandeling van de positie van de N.I.W.O.

Ook de ondergeteekende is ten volle overtuigd van het groote belang van samenwerking, niet alleen binnen elk der vervoers-takken, maar ook tusschen die takken onderling. Een dergelijke samenwerking zou de ordening van het vervoer en ook den coördinatie-arbeid aanmerkelijk vergemakkelijken. Waar zulks mogelijk is, is en wordt die samenwerking zijnerzijds dan ook krachtig gesteund en gestimuleerd. Hij heeft daarbij echter tot zijn spijt moeten constateeren, dat in de vervoerswereld het inzicht, dat samenwerking noodig is, al wordt het theoretisch gedeeld, niet steeds tot een praktische uitvoering leidt. Dit neemt niet weg, dat twijfel aan de mogelijkheid van een bevredigende organisatie van het bedrijfsleven niet zonder meer mag bestaan, al liggen er op dit nadjad vele moeilijkheden, gegrond in de bestaande verhoudingen in de vervoerswereld.

Ter beantwoording van de vraag van sommige leden, hoe de Regeering zich de verhouding tusschen rail- en watervervoer voorstelt, moge de ondergeteekende, onder verwijzing naar hetgeen hierboven omtrent de coördinatie is bekend gesteld, nog het volgende opmerken.

De te treffen maatregelen zullen wat de coördinatie betreft, beperkt moeten blijven tot tariefs- en capaciteitsregelingen. Een stelsel, waaraan een bepaalde, vooraf vastgestelde verdeling van de hoeveelheden te vervoeren goederen over de verschillende vervoerstakken ten grondslag ligt, meent de ondergeteekende — nog daargelaten de praktische uitvoerbaarheid daarvan — te moeten verwerpen. Voor verreweg de meeste transporten zijn de vervoermiddelen onderling vervangbaar.

Noch de aard der goederen, noch de techniek van de verkeersmiddelen mogen daarom zijns inziens beslissend zijn voor de wijze van vervoer; het is de kwaliteit van de bewezen diensten, welke de keuze moet bepalen. Alleen op deze wijze blijft in iedere vervoerstak het besef levendig, dat het streven erop gericht moet zijn, de gegeven „service” op te voeren.

Wat ten slotte de opbouw van het verkeersapparaat in algemeen zinnig betreft — ook de aanleg van nieuwe en de afbraak van bestaande verkeerswegen zijn hieronder begrepen — moge worden opgemerkt, dat deze harmonisch in het raam van het Centraal Economisch Plan zal moeten passen. Daarbij zal dus ook rekening moeten worden gehouden met de plannen voor de industrialisatie; evenzeer zullen de investeringsmogelijkheden daarbij een belangrijke rol spelen.

Naar aanleiding van de meening, uitgesproken door verscheidene leden, dat een goede coördinatie van het vervoerswezen de — volgens deze leden — thans bij de Spoorwegen bestaande neiging tot verdringing van de particuliere vervoerbedrijven zou moeten tegengaan, waarbij zij in het bijzonder het oog hadden op de autobusbedrijven, moge het volgende worden opgemerkt.

Wat aan de Spoorwegen een vergunning van algemeen aard werd verleend tot het exploiteeren van autobusdiensten ter vervanging van nog niet weder in werking zijnde spoorwegdiensten, geschiedde op grond van de voor de hand liggende overweging, dat het vervoer, waarvoor die vergunning werd verleend, onder normale omstandigheden door de Spoorwegen als railvervoer zou zijn verricht. Naar redelijkheid zouden de autobusondernemers dan ook geen aanspraak op dit vervoer kunnen maken. De ondergeteekende sluit zich dan ook gaarne aan bij de meening van de andere leden, die de billijkheid van het overlaten van dit vervoer aan de Spoorwegen naar voren brachten. Uit de bewoordingen van de tijdelijke vergunning vloeit voort, dat zoodra op een traject de raildienst weder normaal is hervat, aan de vergunning niet meer het recht kan worden ontleend tot het exploiteeren van den vervangenden busdienst. Vanzelf treedt dan dus de normale toestand in. Een argument voor het verkrijgen van een blijvende autobusvergunning zullen de Spoorwegen niet aan de gegeven tijdelijke vergunning kunnen ontleenen. Voor onrust daaromtrent bij de autobusondernemers bestaat dan ook geen aanleiding, noch is er hier sprake van een vooruitlopen op later te verleenen definitieve vergunningen of op het algemeen Regeeringsbeleid met betrekking tot de Wet Autovervoer Personen.

Hoewel de ondergeteekende in het algemeen met de hier aan het woord zijnde leden van oordeel is, dat het vervoer over een bepaalden weg zooveel mogelijk behoort te worden overgelaten aan de onderneming, die over dien weg het streekvervoer reeds bedient, meent hij, dat voor het onderwerpelijke vervoer op dien regel een uitzondering moest worden gemaakt ten einde niet incidenteel in te grijpen in de bestaande verhouding tusschen weg- en railvervoer in die streek. Indien het vervoerbelang wijziging van die verhouding wenschelijk maakt dan zal dit naar zijn oordeel na gezette overweging, doch niet als uitvloeisel van tijdelijke moeilijkheden van het spoorwegvervoer, dienen te geschieden.

Het door deze leden geuite bezwaar tegen aandrang, dien de Nederlandsche Spoorwegen onder dreiging met intrekking van de vergunning zouden uitoefenen op particuliere wegvervoer-ondernemingen om hun bedrijf te verkoopen, moet naar de meening van den ondergeteekende op een misverstand berusten. Immers, niet de Nederlandsche Spoorwegen, doch uitsluitend de Commissie Vergunningen Personenvervoer is bevoegd inzake het verlenen enz. van vergunningen voor intercommunale autobusdiensten. Zij gedraagt zich daarbij naar de beginselen van de vervoerspolitiek der Regeering van vóór den oorlog, welke in het bijzonder was gericht op de vorming van krachtige

streekbedrijven, met terzijdestelling van — uit een oogpunt van vervoersbediening onnoodige — concurrentie tusschen rail- en wegvervoer.

De verdeeling van het internationale vervoer tusschen de A.T.O. en de overige wegvervoerders in het N.I.W.O.-verband, gelijk deze is aangegeven in het Voorloopig Verslag, is juist. Zij moet echter als tijdelijk worden gezien, daar zij samenhangt met de omstandigheid, dat een groot gedeelte van de goederen, welke thans langs den weg worden vervoerd, voorheen per spoor werden getransporteerd. In feite is hier dus sprake van spoorweggoederen, die door de bijzondere omstandigheden niet over de rail kunnen worden vervoerd. Evenals bij het binnenlandsche vervoer acht de ondergeteekende het mitsdien redelijk, dat de Nederlandsche Spoorwegen in het aldus ontstane internationale wegvervoer zijn betrokken.

Het is niet juist, dat de kleine ondernemingen, die voor den oorlog het internationale vervoer behoorlijk verzorgden, bij de regeling van het vervoer op het buitenland door de N.I.W.O. volkomen in het gedrang komen. Elke vervoerder, die voldoet aan bepaalde eischen van vakbekwaamheid en credietwaardigheid en voor 1939 regelmatig vervoer op het buitenland verrichtte, komt voor toelating in aanmerking. Aanvankelijk is inderdaad door de N.I.W.O. bepaald, dat elke onderneming, die aan het internationale vervoer wenscht deel te nemen f 250 moest storten bij aanmelding. Deze som is evenwel onlangs verminderd tot f 100, terwijl het teveel betaalde zal worden teruggestort.

De thans voor het verkeer bestaande bedrijfsorganisatie heeft de volle aandacht van den ondergeteekende. Het College van Advies voor Aangelegenheden betreffende het vervoer, dat hem adviseert ten aanzien van algemeene verkeers- en vervoersvraagstukken, heeft mede tot taak de toekomstige organisatie van het vervoerswezen te bezien. Het is dus — afgezien nog van hetgeen de in uitzicht gestelde algemeene wettelijke regeling voor de organisatie van het bedrijfsleven in dat opzicht zal brengen — mogelijk, dat op den duur de verkeers-bedrijfsorganisatie gewijzigd zal worden. Doch het zou, naar ondergeteekende's stellige overtuiging, zeker niet verantwoord zijn de verkeers-bedrijfs- en vakgroepen met hun verplicht lidmaatschap, thans zonder meer op te heffen, aangezien aldus aan het bedrijfsleven een gelegenheid zou worden ontnomen zich uit te spreken aangaande te nemen maatregelen. Het loslaten dezer organen zou voorts aan de neiging tot verbrokkeling, welke zich in de verkeerssector reeds demonstreert, nog meer voedsel geven. Wel is een reorganisatie van de organisatie in overweging. Sedert de bevrijding is de verkiezing van het bestuur der vakgroep Goederenvervoer langs den weg op democratische wijze door de bedrijfsgeenooten geschied, zoodat aangenomen moet worden, dat dit bestuur hun belangen voldoende behartigt. Bij het tot stand komen der N.I.W.O. is met de vakgroep overleg gepleegd, terwijl bij de oprichtingsvergadering verschillende bedrijfsgeenooten, die niet in het vakgroepbestuur zitting hadden, tegenwoordig waren en van hun instemming deden blijken.

De vakgroepen treden bij het Departement uitsluitend adviseerend en bemiddelend ten aanzien van de bedrijfsgeenooten op. Zij kunnen dus niet gezien worden als een verlengstuk van het Departement. Dat zij de belangen der kleine ondernemers onvoldoende zouden behartigen, is den ondergeteekende niet gebleken; hij meent in dit verband niet onvermeld te mogen laten, dat hem ook klachten zijn ter oore gekomen, die juist in tegen-gestelde richting wijzen.

E.C.I.T.O. De „E.C.I.T.O.” heeft een zeer groot aandeel gehad in de reconstructie van het verkeer na den oorlog — eerst in West-, daarna ook in Midden-Europa.

Aanvankelijk heeft haar taak bestaan in het bijeenbrengen van de verschillende organen voor weg-, spoorweg- en watervervoer, welke het noodige contact misten. Op het gebied van het railvervoer was het uitwisselen van wagons, het samenstellen van verbindingen, het opheffen van belemmeringen en het doen loopen van treinen door moeilijk toegankelijk gebied en bezette zône's, één van de taken, welke de E.C.I.T.O. op zich nam. Daarnaast verleende deze organisatie medewerking bij het terugvoeren van in het buitenland zoekgeraakte of vastgehouden vervoermiddelen en bracht tellingen tot stand en overzichten van de beschikbare transportmiddelen. Ook thans worden op de maandelijksche conferenties nog zeer belangrijke beslissingen genomen ten aanzien van het vervoer in Midden-Europa.

Het E.C.I.T.O.-apparaat heeft een tijdelijk karakter — en is reeds aanmerkelijk ingekrompen. Overwogen wordt een verdere

versoering en het opnemen van deze organisatie in het verband van de Vereenigde Naties, nl. als onderdeel van den Economischen en Socialen Raad. In verband met de groote belangen welke ons land heeft bij het transport in Europa, is aansluiting bij de organisaties, welke op dit transport invloed uitoefenen, noodzakelijk. Gelet wordt op een zoo sober mogelijk gebruik van de beschikbare bedragen.

Verkeersfonds. Met betrekking tot de over het Verkeersfonds gestelde vraag meent de ondergeteekende te mogen volstaan met een verwijzing naar het desbetreffend wetsontwerp (350), op de indiening waarvan ook de begrotingscommissie reeds de aandacht vestigde.

AFDEELING I.

Departement.

Het geval, te dezer plaatse in het Voorloopig Verslag bedoeld, betreft den voormaligen Chef der Afdeling Vervoerwezen van het Departement van Waterstaat, tevens Directeur van den Autobevrachtingsdienst, voor welke laatste functie deze boven zijn salaris als administrateur een toelage genoot van f 1500. Het behoeft geen verwondering te baren, dat de moeilijke positie, door betrokkene in bezettingstijd bekleed, aanleiding gaf tot vragen omtrent het door hem gevoerde beleid. Zijn gedragingen zijn kort na de bevrijding door een bijzondere commissie onderzocht, met voor hem gunstig gevolg. Betrokkene is nimmer geschorst geweest.

Op advies van bovenbedoelde commissie heeft de toenmalige ambtsvoorganger van den ondergeteekende, mede met het oog op de in voorbereiding zijnde reorganisatie van de afdeling Vervoerwezen, er de voorkeur aan gegeven, den betrokkene in een meer algemeene positie aan het Departement te plaatsen, in een rang en tegen een bezoldiging, waarop hij aanspraak mocht maken, mede gezien den uitslag van het onderzoek.

Hij verricht slechts incidenteel werkzaamheden voor het Departement, in afwachting van zijn inschakeling. Noch voor het Departement, noch voor den betrokkene is deze toestand bevredigend. De ondergeteekende beijvert zich, te dezen een oplossing te vinden.

AFDEELING II.

Vervoer- en Verkeersdiensten.

Organisatie. In aansluiting op de korte uiteenzetting, welke over de organisatie van het na de bevrijding ingestelde Directoraat-Generaal van het Verkeer en de daaronder ressorteerende diensten gegeven is op blz. 1 en 2 van de Memorie van Toelichting tot de ontwerp-begroting voor het dienstjaar 1946, moge ter nadere verduidelijking het navolgende worden medegedeeld.

Het Directoraat-Generaal van het Verkeer omvat — Luchtvaart en Scheepvaart uitgezonderd — alle bemoeiingen met het verkeer, behalve die ten aanzien van Zeehavens en Rijnvaart, zulks om de redenen, in de daarop betrekking hebbende passage van deze Memorie van Antwoord nader uiteengezet.

Het is samengesteld uit:

1. een zuiver Departementaal orgaan, zooals vroeger de afdeling Vervoerwezen was;

2. De Directie van het Vervoer, zijnde de leiding van de buitendiensten, vanouds geheeten „Rijksverkeersinspecties”, beter genaamd „Rijksvervoersinspecties”;

3. de Generale Inspectie van het Verkeer.

Ter verklaring van de functie en de onderlinge verhouding van deze organen worde erop gewezen, dat van de taak van het Directoraat-Generaal twee hoofddeelen scherp dienen te worden onderscheiden, te weten een specifiek departementale taak en een uitvoerende, een maatschappelijke „service”.

Het onder 1 genoemde orgaan heeft tot taak:

a. de voorbereiding van het beleid en van de wetgeving;

b. het overleg met andere centrale Overheidsinstanties, meer in het bijzonder de Ministeries van Economische Zaken (inclusief het Centraal Planbureau i.o.), van Openbare Werken en Wederopbouw (inclusief de Rijksdienst voor het Nationale Plan) en van Financiën, alsmede met de bedrijfsorganisaties;

c. de supervisie uit beleids oogpunt over den uitvoerenden dienst.

De uitvoerende dienst, de Directie van het Vervoer, heeft tot taak, de praktische bediening op vervoersgebied, het effectueeren van het beleid middels de in het land verspreide organen, de Rijksverkeersinspecties. In deze taak ligt het praktische element op den voorgrond, de aanraking met het publiek, zulks in tegenstelling tot de taak van het onder 1 genoemde orgaan, die veeleer een studie-karakter heeft.

Zooals de naam reeds aanduidt, liggen de bemoeiingen van het Directoraat op het gebied van het eigenlijke vervoer, zowel van personen als van goederen en zijn dientengevolge in hoofdzaak van economischen aard.

De Generale Inspectie heeft eveneens een in hoofdzaak uitvoerende taak, doch houdt zich meer in het bijzonder bezig met de verkeersmiddelen zelve en met de maatregelen, welke het veilige gebruik en de veilige verplaatsing daarvan beoogen; de taak daarvan ligt dus meer speciaal op technisch gebied.

Bij den opzet van deze organisatie heeft het al dadelijk een punt van ernstige overweging uitgemaakt, of deze beide onderdeelen organiek niet zouden kunnen worden samengevoegd. Om redenen van practischen aard en wel voornamelijk ter bereiking van een snellere afhandeling van zaken is daarvan toen afgezien.

Uit den aard der zaak zijn de omstandigheden, waarvoor men kort na de bevrijding stond, op deze beslissing mede van invloed geweest.

De noodzaak om met een volslagen ontredderd apparaat in de meest nijpende vervoersbehoefte aanstonds te voorzien, noopte ertoe werkzaamheden, welke in wezen verschillen, ook aan afzonderlijke organen met een vrij groote mate van zelfstandigheid in handen te geven. Die noodzaak bestaat ook thans nog, zij het dan ook in mindere mate dan kort na de bevrijding.

In feite dient de organisatie, welke hierboven is geschetst, dus gezien te worden als een voorloopige, welke door de omstandigheden is geboden. Hoe deze zich in de toekomst verder zal ontwikkelen, kan thans nog niet worden gezegd. Zulks hangt nauw samen met de ontwikkeling van de toestanden op verkeersgebied, de wettelijke regelingen, welke ter zake zullen worden getroffen, alsmede van de vraag, in hoeverre het bedrijfsleven en de organisatie daarvan bij de uitvoering van een en ander zal kunnen worden ingeschakeld.

Naar aanleiding van de in het Voorloopig Verslag gemaakte opmerking over het verhoudingsgewijs groote aantal hoofdambtenaren bij de verschillende onderdeelen, dat inderdaad de gedachte aan een topzware bezetting kan doen opkomen, zij er op gewezen, dat de bemoeiingen van de genoemde organen zich uitstrekken over het verkeer te water, langs den weg en per rail en dat elk dezer binnenlandsche takken van verkeer een eigen karakter heeft, met bijzondere toestanden, die, willen zij gekend en beheerscht worden, elk voor zich een deskundige van een zekere portuur opeischen. Deze onvermijdelijke uitbouw in de breedte is oorzaak van de aanwezigheid van méér ambtenaren op hoog niveau dan een dienst met een niet verdeelde bemoeiing zou vergen.

Voorts is inderdaad het overheidsapparaat op dit gebied, in vergelijking met hetgeen vóór den oorlog bestond, belangrijk in omvang toegenomen. Bij deze vergelijking mag evenwel niet uit het oog worden verloren, dat daaraan thans en kwalitatief en quantitatief een veel grooter taak dan vroeger is toebedeeld.

Gezien het bovenstaande kan naar de meening van den ondergeteekende de tegenwoordige personeelsbezetting, ook wat de top betreft, niet te groot worden geacht.

Waar intusschen de omstandigheden toelaten, overheidsbemoeiingen te laten vervallen of te beperken, wordt ook het apparaat dienovereenkomstig ingekrompen. Gewezen moge in dit verband worden naar de opheffing van den Autobevrachtingsdienst, van de benzine-distributie en de besnoeiing van het wegcontrole-apparaat. Indien eenigszins mogelijk, worden organen uit het bedrijfsleven ingeschakeld, gelijk bijvoorbeeld is geschied bij de regeling van het internationale wegvervoer, waarbij de overheid slechts toezien en controleerend optreedt en geen nieuw Rijksorgaan is geschapen. Op verdere stappen in de richting van versoebing blijft de aandacht van den ondergeteekende bij voortdurend gevestigd, waaraan hij gaarne de verzekering wil toevoegen, dat bij voorkomende mogelijkheden in dat opzicht ook de topfuncties zeker niet zullen worden ontzien.

Ook de vraag, door sommige leden gesteld, of de hoofdinspecteurs van het vervoer niet tevens met een inspectie belast kunnen worden, heeft reeds de aandacht van den ondergeteekende

gehad. Hij is daarbij tot de conclusie gekomen dat deze combinatie niet gewenscht is. De arbeidsterreinen van de hoofdinspecteurs en van de in hun ressorten geplaatste provinciale inspecteurs liggen n.l. op verschillend niveau. Een voornam deel van de taak van de hoofdinspecteurs bestaat ook in het bevorderen van samenwerking, zoowel binnen de afzonderlijke vervoerstakken als tusschen die takken onderling. Deze samenwerking is van essentieel belang, niet het minst ook met het oog op de toekomstige coördinatie.

Van dit streven zou bij combinatie van die functie met het beheer van een inspectie met zijn velerlei dagelijksche beslommingen niet veel terecht komen.

In hetgeen hierboven omtrent de arbeidsverdeling tusschen de beide organen van den uitvoerenden dienst is medegedeeld, ligt tevens het antwoord opgesloten op de door enkele leden gestelde vraag over het instellen van een tweede inspectie naast de bestaande Rijksverkeersinspectie. Zulk een indeeling ligt niet in de bedoeling.

De Inspecteur-Generaal moet voor de uitvoering van de hem op technisch gebied toevertrouwde taak over een aantal over het land verspreide technische krachten kunnen beschikken, welke voor de door hen te verrichten keuringen e.d. van de noodige instructies worden voorzien. Deze krachten vormen niet een aparte inspectie, al valt hun werk niet onder de economische taak van den Rijksverkeersinspecteur, doch zijn een deel van de Rijksverkeersinspectie, dat van den Inspecteur-Generaal rechtstreeks zijn bevelen krijgt.

Rij- en aankoopvergunningen. Tot afschaffing van de rijvergunningen, waarop door sommige leden werd aangedrongen, zou de ondergeteekende zeker willen overgaan, ware het niet, dat de handhaving van deze vergunningen voor het personenvervoer per auto om twee redenen gewenscht is, n.l. als basis voor het distribueeren van nieuwe auto's en om te voorkomen, dat de auto's, die op het ogenblik door hun eigenaars nog aan het bedrijfsleven en de Overheid verhuurd zijn, worden teruggeëischt om deze dan uitsluitend of althans mede voor minder urgente reizen te gebruiken. Het vervangen van het rijvergunningstelsel voor personenauto's door een verbod van het rijden op Zondag zal dus voorhands nog niet mogelijk zijn.

Wel ligt het in zijn bedoeling te bevorderen, dat het Eerste Uitvoeringsbesluit van den Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat, waarop die rijvergunningen gegrond zijn, wordt vervangen door een tijdelijke regeling bij de wet. Hij stelt zich voor, daarbij de rijvergunningen voor motorrijwielen al dadelijk te doen vervallen. In afwachting hiervan zijn reeds richtlijnen aan de Rijksinspecteurs van het Verkeer gegeven, welke beoogen, een ieder, die in het bezit van een motorrijwiel is, een rijvergunning te doen verleen. In de bovenbedoelde richtlijnen werd tevens vastgelegd de intrekking van alle bijzondere voorwaarden, verbonden aan die rijvergunningen. Wel zal als algemeene voorwaarde een verbod van het rijden op Zondag gesteld worden, van welk verbod voorhands slechts in beperkte mate ontheffing zal worden verleend.

Ten aanzien van de rijvergunningen voor het goederenvervoer is het, zoolang de in voorbereiding zijnde wettelijke regeling van het goederenvervoer langs den weg nog niet tot stand gekomen is, naar de meening van den ondergeteekende noodzakelijk, deze vergunningen te handhaven ten einde te voorkomen, dat zich op dit gebied een chaotische toestand zou ontwikkelen.

In dit verband kan het verleen van rijvergunningen voorbereidend werken voor een bedrijfsvergunningregeling, welke in studie is en waardoor lichtvaardig investeren wordt voorkomen. Niet alleen in dezen tijd, maar ook vroeger is er van het vervoerbedrijf groote aantrekkingskracht uitgegaan, die velen daarheen trok zonder dat een bestaan daarin redelijkerwijs verzekerd mocht heeten.

De opmerking van verscheidene leden met betrekking tot het weigeren van rijvergunningen aan kleine ondernemers, geeft den ondergeteekende gelegenheid mede te deelen, dat inderdaad het samenwerken van ondernemers door het vormen van combinaties zooveel mogelijk wordt bevorderd, doch dat niet aan kleine ondernemingen een vergunning is of zal worden geweigerd enkel op grond van het feit, dat hun bedrijf klein is.

Talloos zijn de klachten over misbruiken bij het geven van aankoopvergunningen en de toewijzing van auto's. Even talloos echter zijn deze als vaag. Dat een teleurgestelde, die zijn doel — het bezit van een auto — niet bereikt en een ander dat doel wel ziet bereiken, aan bevoorrechtiging denkt, is niet onbegrijp-

lijk. Soortgelijke klachten zijn onverbreekelijk verbonden aan praktisch iedere distributie van goederen, welke niet voor alle leden der bevolking in gelijke hoeveelheid bestemd zijn. De aantrekkelijkheid van het bezit van een auto, zij het als nutsobject, zij het als maatstaf van maatschappelijke belangrijkheid — of beide — verhoogt de neiging, persoonlijke redenen te zoeken achter hetgeen slechts zakelijke ambtelijke reactie zal zijn. De aankoopvergunningen immers worden uitsluitend verleend door de Rijksinspecteurs van het Verkeer, die hierin worden bijgestaan door regionale adviescommissies, waarin naast het bedrijfsleven ook het culturele en sociale leven zijn vertegenwoordigd. Aan deze regeling wordt strikt de hand gehouden, terwijl daarnaast een strenge interne controle is ingevoerd, welke corruptie bij de afgifte van aankoopvergunningen thans vrijwel onmogelijk maakt.

Mochten al in de periode kort na de bevrijding door overbelasting met aanvragen en in verband met ongeschoold en zonder volledige beoordeling aangeworven personeel gevallen zijn voorgekomen, waar van corruptie mocht worden gesproken, er is sedert dien streng geselecteerd, er zijn ontslagen gegeven, straffen toegediend en de ondergeteekende meent te mogen zeggen, dat thans vrijwel een einde is gekomen aan de ook in het Voorloopig Verslag genoemde euvelen. Hiermede is ook uitgesloten, dat het behooren tot een bepaalde politieke partij het middel zou zijn om een aankoopvergunning met voorrang te verkrijgen. Onnoodig te zeggen, dat de ondergeteekende, mocht hem het bestaan van deze toestanden kunnen worden aangetoond, daartegen met kracht zal opkomen. Gelijk hierboven reeds opgemerkt, liggen op het gebied van autovoorziening de sensationele geruchten gereed en is aan de felheid der dikwijls al te spoedig geuite beschuldigingen af te meten, hoe dringend de behoefte aan auto's is!

Tegenover den indruk, welke verscheidene leden hadden over het gemakkelijk verkrijgen van aankoopvergunningen voor exportindustrieën, terwijl dit voor andere industrieën op groote moeilijkheden stuit, moge de ondergeteekende opmerken, dat inderdaad met de beteekenis van een industrie als deviezenbrengster dient te worden rekening gehouden, nochtans niet in de mate, als door de leden, hier aan het woord, wordt geschetst. Het zou al zeer verwonderlijk zijn, dat, bij het nijpend tekort aan auto's, eenige groep van bedrijven zou behoeven te worden „nagelopen” om vergunningen en auto's te plaatsen. Dat, gelijk het Voorloopig Verslag vermeldt, het vaak nog moeite zou kosten om een auto te kopen als men reeds aankoopvergunning heeft, schijnt weinig aannemelijk, daar een aankoopvergunning voor één bepaalde, reeds aanwezige, auto geldt.

Aan artsen zijn tot 1 November 11. 1076 nieuwe auto's verstrekt, zijnde 21.6 % van alle door het Ministerie van Verkeer gedistribueerde nieuwe wagens. Volgens opgave van het Staats-toezicht op de Volksgezondheid zouden er op 1 November 11. nog 552 artsen zonder vervoermiddel zijn. Maatregelen zijn getroffen dat — behoudens stagnatie in den import — ook deze groep binnen enkele maanden van een auto wordt voorzien.

In het algemeen wordt ook bij het bepalen van het type der aan de artsen toe te wijzen auto's het advies van de Rijksinspecteurs voor de Volksgezondheid ingewonnen, hoewel opvolging daarvan in de praktijk vaak op moeilijkheden stuit, omdat het aantal ter beschikking komende lichte wagens nu eenmaal groter is dan dat der zwaardere typen.

In verband met de zeer groote urgentie werden de eerste 659 binnengekomen wagens voor de artsen gereserveerd. Aangezien deze wagens vrijwel uitsluitend tot de lichte typen behoorden en de behoefte van de plattelandsartsen het grootst was, is inderdaad een betrekkelijk groot aantal kleine wagens aan deze artsen toegewezen.

De ondergeteekende onderschrijft de opmerking, gemaakt door verscheidene leden, dat de pleziërijders het laatst aan bod moeten komen voor rijaankoopvergunningen. In overeenstemming hiermede worden dan ook bij de beoordeling van aanvragen voor aankoopvergunningen alleen motieven, ontleend aan bedrijf of beroep, in overweging genomen.

De beslissing over het te importeerende type wagens wordt voorbereid in onderling overleg door de Departementen van Economische Zaken (Rijksbureau voor Metalen) en van Verkeer. Daarbij wordt rekening gehouden met de behoefte, de noodzaak tot spaarzaamheid bij de besteding der deviezen en met de leveringsmogelijkheden van het buitenland. Dezen laatste factor heeft men, het spreekt vanzelf, dezerzijds niet geheel in de hand. Als algemeen regel geldt daarbij, dat de goedkoopste uitvoeringen de voorkeur verdienen en alles, wat naar

luxue zweet, moet worden geweerd. Import van groote luxe wagens wordt derhalve tot het uiterste beperkt. Een uitzondering hierop vormen die wagens, welke afgenomen moeten worden ingevolge een handelsverdrag of als deel van een buitenlandsche allocatie. Voor- en nadeelen van lichtere of zwaardere wagens worden daarbij, in den geest van de hiervoor in het Voorloopig Verslag gemaakte opmerkingen, medegerekend. Het nog steeds bestaande algemeene tekort geeft echter voor deze nuances weinig ruimte.

De vraag van verschillende leden of dadelijk 11 % van de geïmporteerde auto's voor de verschillende Rijksdiensten wordt gereserveerd, kan in bevestigenden zin worden beantwoord. Hierbij zij nog opgemerkt, dat hieruit ook de groote, landelijk werkende, organisaties op cultureel en sociaal gebied (zoals het Rode Kruis) en de vertegenwoordigingen van vreemde mogendheden hier te lande moeten worden voorzien.

Bij de verdeling van de nieuwe auto's over de provinciën is uitgegaan van een verdeelsysteem, gebaseerd op de gedachte, dat alle provinciën gelijktijdig een gelijk percentage van het op 1 Augustus 1939 aanwezige aantal auto's bereiken. Overwogen werd daarbij, dat het noodzakelijk is, de provinciën, die de grootste verliezen aan motorrijtuigen hebben geleden, het snelst te helpen.

Als uitwerking van deze gedachte wordt per maand voor elke provincie het verschil vastgesteld tusschen het thans uitgegeven aantal rijvergunningen en 65 % van het aantal wagens, aanwezig op 1 Augustus 1939. De aldus verkregen wagen aantallen worden omgezet in procentuele cijfers, welke dan voor één maand als basis der verdeling dienen.

Hieruit volgt, dat het zeer verklaarbaar is, dat voor de genoemde provinciën Friesland en Groningen de percentages een daling hebben ondergaan. Voor andere, zoals b.v. Zeeland en Limburg, zijn zij gestegen.

Zeer wel verstaat de ondergeteekende den aandrang van enkele leden op het invoeren van auto's speciaal voor het kleine vrachtovervoer. Daaraan bestaat inderdaad groote behoefte en dit punt heeft dan ook zijn volle aandacht. Dat deze voorziening tot voor kort zeer onbevredigend was, vond zijn oorzaak in de trage aflevering der bestellingen door het buitenland; bij de opstelling van het aankoopprogramma voor 1947 is met de behoefte van dit type in het bijzonder rekening gehouden. Ook de voorziening met motorearriers, waar mogelijk door de eigen industrie, is niet uit het oog verloren.

Met de meening, dat als gevolg van de liquidatie van de „dump” te Deelen, het aantal zware vrachtauto's voorshands voldoende kan worden geacht, wordt ingestemd.

Ten antwoord op de opmerking van verscheidene leden, dat een zoo groot aantal auto's bij de verschillende militaire diensten in gebruik is en dientengevolge er voor burgers auto's te kort komen, zij aangeteekend, dat de auto's, welke worden geïmporteerd door het Ministerie van Verkeer, uitsluitend worden toegewezen aan de civiele Rijksdiensten, het culturele- en bedrijfsleven.

Slechts aan den Minister van Oorlog werd uit den civielen sector een auto ter beschikking gesteld.

De militaire Ministeries verrichten zelf den aankoop van auto's in het buitenland. Het Ministerie van Oorlog ontving tot nu toe 40 kleine auto's, welke in September 1945 in Engeland werden besteld. Hiervan werden o.a. een aantal ter beschikking gesteld aan de 7-December-Divisie, welke over geen enkele personenauto beschikte. Het Ministerie van Oorlog nam 15 van deze auto's in gebruik. Het Ministerie van Marine schafte in 1946 15 nieuwe auto's aan voor den dienst in Nederland.

De personenauto's, welke overigens nog rijden in den dienst van deze Ministeries, zijn afkomstig uit den Krijgsbuit of zijn door het Militair Gezag gevorderde wagens. Deze auto's verkeerden in het algemeen in slechten staat. Het in het Voorloopig Verslag aangegeven aantal auto's, in gebruik bij het Marva-opleidingencentrum, Leyduinweg bij Vogelenzang, is juist. Echter worden deze auto's, behalve voor het vervoer van de Marva's ook gebruikt voor het vervoer van materialen en levensmiddelen. Van de twee luxe automobielen is er één nagenoeg onbruikbaar geworden, de andere wordt mede voor lesdoeleinden gebruikt.

Overigens wordt ook bij de militaire instanties er ernstig naar gestreefd om het aantal vervoermiddelen tot het uiterste te beperken.

De bestrijding van het groote aantal auto-ongelukken heeft de aandacht van den ondergeteekende. De sedert de bevrijding onrustbarend toegenomen verkeersonveiligheid vindt behalve in

den toestand, waarin zeer vele verkeersmiddelen zich bevinden, (slijtage, slechte verlichting), welk euvel in de gegeven omstandigheden nog slechts onvoldoende kan worden verholpen, in hoofdzaak haar oorzaak in psychologische verschijnselen met name een verminderd verantwoordelijkheidsgevoel van het publiek, zoomede in een nog onvoldoende zich aanpassen aan de met sprongen toegenomen intensiteit van het verkeer na een lange periode van rust tijdens de bezettingsjaren. De ondergeteekende meent dan ook, dat de beste bestrijding gelegen is in opvoeding van het publiek. Hij stelt zich voor, dit zoo krachtig mogelijk te blijven bevorderen. Hierbij heeft hij op het oog het publiek in zijn geheel; de gedachte, welke uit het betoog der hier aan het woord zijnde leden zou kunnen worden geput, als zou de schuld aan het groote aantal auto-ongelukken uitsluitend bij de automobilisten moeten worden gezocht, komt hem niet geheel juist voor. Daarnaast zal, naar mate de politiecorpsen weder op het vereischte peil worden gebracht, een verscherpte controle op verkeersovertredingen krachtig tot de bestrijding kunnen bijdragen.

Omtrent de wenschelijkheid van invoering van maximum-snelheden ook buiten de bebouwde kommen wil de ondergeteekende zich nog beraden. Het staat voor hem nog geenszins vast, dat beperking van de rijsnelheid op de groote buitenwegen in belangrijke mate tot vermindering van het aantal auto-ongelukken zou bijdragen. Men vergeete niet, dat onder de thans nog van kracht zijnde Wegenverkeersregeling een maximum-snelheid buiten bebouwde kommen geldt van 80 km. De ondergeteekende betwijfelt vooralsnog of voldoende aanleiding bestaat, dit louter op materiaalbesparing gebaseerde, tijdens de bezetting tot stand gekomen, voorschrift ook op den duur, onder gunstiger economische omstandigheden, te continueren.

Ten aanzien van de gestelde vraag, of aan dronken chauffeurs niet automatisch hun rijbewijs kan worden ontnomen, sluit de ondergeteekende zich aan bij de andere hier aan het woord zijnde leden, die de beslissing over het al dan niet ontnemen van het rijbewijs liever aan den rechter overlaten. Automatische ontneming zou neerkomen op wederinvoering van het stelsel van strafminima, dat ons strafstelsel niet meer kent.

De mogelijkheid tot strengere bestraffing van gevaarlijk rijden door verzwaring van het strafminimum zal kunnen worden bevorderd en de ondergeteekende wil daartoe gaarne medewerken.

Autobusdiensten op Zondag. Met betrekking tot de bezwaren, door enkele leden geuit tegen de verplichting van autobusondernemers om ook op Zondag te rijden, merkt de ondergeteekende op, dat de vervoersplicht van autobusondernemers zich dient aan te sluiten bij die, welke aan andere openbare vervoermiddelen is opgelegd.

AFDEELING III.

Spoorwegen.

De ondergeteekende sluit zich gaarne aan bij de algemeene uiting van waardeering voor het tempo waarin de Nederlandsche Spoorwegen bezig zijn zich te herstellen.

Het tempo van herstel en vernieuwing van de Nederlandsche Spoorwegen zal inderdaad op harmonische wijze moeten worden ingepast in de geheele economische reconstructie van ons land. Te dien einde wordt dan ook een investerings-programma voor het geheele vervoerwezen en voor zijn onderdeelen in nauw overleg met het Centraal Planbureau i.o. opgesteld, waarbij wordt nagegaan, welke maatregelen uit een vervoerseconomisch oogpunt geboden zijn en binnen het kader der bestaande mogelijkheden tot uitvoering kunnen komen. Uiteraard kan een algemeen richtsnoer hierbij niet worden ontbeerd.

Dit richtsnoer wordt voor de Spoorwegen gevormd door de volgende beginselen.

Het vervoer op het hoofdnet zal in de toekomst geheel met elektrische tractie worden uitgevoerd. Voor de zijlijnen zal onderzocht moeten worden, of zij al dan niet behouden moeten blijven, en, zoo ja, welke tractievorm daarbij zal worden toegepast. Zoolang dit onderzoek nog niet beëindigd is, worden aldaar de herstellingswerkzaamheden tot een minimum beperkt.

Op het geëlectriceerde net zal van de mogelijkheden, welke de elektrische tractie schept, zooveel mogelijk partij moeten worden getrokken. Het zou dus niet juist — en economisch ook niet verantwoord — zijn, de bediening te beperken tot de voornaamste stations; ook de meer belangrijke tussenstations zullen in het elektrische verkeer opgenomen moeten worden of blijven.

Wat het goederenvervoer betreft, zal de wagenomloop zooveel mogelijk worden versneld en daartoe o.m. bij het stuk-goederenvervoer het aantal groepsgoederenstations, van waaruit en waarheen de goederen per auto naar en van hun plaats van bestemming en herkomst worden gebracht en gehaald, worden beperkt.

De door sommige leden gestelde vraag, of de Nederlandsche Spoorwegen niet een zelfstandige deviezenpolitiek volgen, moet ontkennend worden beantwoord. Zij krijgen een binnen het raam van het algemeen reconstructieplan passend deviezencontingent toegewezen en kunnen geen bestellingen in het buitenland plaatsen, dan nadat de betreffende Rijksorganen daarmede hebben ingestemd.

Evenmin zijn de Spoorwegen vrij in het vaststellen van de loonen en andere arbeidsvoorwaarden. Ingevolge de bepalingen van het Algemeen Reglement Dienst en het Algemeen Reglement Dienst Locaalspoorwegen zijn deze voorwaarden aan de goedkeuring van den Minister van Verkeer onderworpen, terwijl in onderling overleg een oplossing is gevonden, waardoor het College van Rijksbemiddelaars hier de bij de wet aan dit College gegeven taak kan vervullen.

De sedert de bevrijding tot stand gekomen tariefsverhoogingen zijn door den Directeur-Generaal van de Prijzen en door den ondergeteekende goedgekeurd.

De bedrijfsresultaten van de Nederlandsche Spoorwegen over 1946, waarop artikel 27 van de Rijksbegroting voor het dienstjaar 1947 betrekking heeft, zullen — naar verwacht wordt — zoodanig uitvallen, dat de vaste lasten inclusief rente en afschrijving, volledig worden gedekt. Vermoedelijk zal nog een bedrag kunnen worden gereserveerd ter dekking van het tekort in het Spoorwegpensioenfonds. In de bezettingsjaren 1943 en 1944 is totaal f 22 000 000,— voor dekking van het bedoelde tekort in het pensioenfonds gereserveerd, waarmede aan het einde van het jaar 1944 de toename van het tekort, sedert de z.g. Commissie-Beumer haar verslag uitbracht, was gedekt. Voor de wijze van dekking van het tekort, waarop dit verslag betrekking heeft, moge worden verwezen naar de toelichting op artikel 31 van de Rijksbegroting voor 1946. Volledigheidshalve wordt opgemerkt, dat in 1943 van de begrootte Rijksbijdrage van f 16 296 000,— de Nederlandsche Spoorwegen f 4 727 737,09 voor hun rekening konden nemen.

Voor de regelmatige overlegging van de jaarverslagen zal worden zorggedragen. Voorts bestaat van de zijde van de Directie der Nederlandsche Spoorwegen en bij den ondergeteekende geen bezwaar tegen vertrouwelijke overlegging aan de Kamer van de door den Raad van Commissarissen der N.V. Nederlandsche Spoorwegen vastgestelde begroting.

Ook de ondergeteekende is zich er van bewust, dat, hoe groot de gemaakte vorderingen zijn, nog veel werk verricht zal moeten worden, alvorens gesproken kan worden van een spoorwegbedrijf, dat aan normale verkeerseischen voldoet en waarbij dus ook de verbindingen met het Noorden, Oosten en Zuiden in voldoende mate aan de behoeften voldoen. Dat deze gebieden ten aanzien van de frequentie van den treinenloop en van het materieel thans bij het Westen zouden worden ten achter gesteld, kan bezwaarlijk worden toegegeven, voor zoover men hierin iets opzettelijks zou willen zien. Het is nu eenmaal een feit, dat de spoorweglijnen in het Westen reeds vóór den oorlog grotendeels geëlectriceerd waren. Dit bracht met zich de mogelijkheid van een grotere frequentie, terwijl het materieel der elektrische treinen over het algemeen ook moderner was dan dat der stoomtreinen. Dit verschil van vroeger treedt nu des te scherper naar voren, nu het dieselmaterieel, dat reeds voor den oorlog tot een groote verbetering op de niet-geëlectriceerde trajecten had geleid, grotendeels door den bezetter is beschadigd, vernield of geroofd. Nu het Westen ten aanzien van de frequentie en van het materieel meer mogelijkheden biedt dan de rest van het land, zou het irrationeel zijn, wanneer daarvan niet zooveel mogelijk gebruik werd gemaakt, ten einde aan de vervoersbehoeften te voldoen. De bezettingsgraad van de treinen in het Westen toont aan, dat men nog ver van het verzadigingspunt verwijderd is. De ook in het Voorloopig Verslag genoemde factor van de grotere bevolkingsdichtheid doet zich hier duidelijk gelden.

De ondergeteekende is er overigens van overtuigd, dat de Nederlandsche Spoorwegen zich bij de verdeling van hun diensten over het land zeer zeker niet uitsluitend door zuiver commercieele overwegingen laten leiden, doch daarbij wel degelijk ook de openbare functie, welke zij vervullen, in het oog houden.

Ten antwoord op de vragen, van verschillende zijden gesteld met betrekking tot de plannen, welke bij de Nederlandsche Spoorwegen in zake den wederopbouw van het bedrijf bestaan — en waarvoor, alsvorens tot uitvoering kan worden overgegaan, de goedkeuring der Regeering noodig is —, zij het navolgende medegedeeld:

a. Aanleg van nieuwe lijnen. Inderdaad is er een plan opgemaakt voor den aanleg van een nieuwen spoorweg van Amsterdam naar den Haag met ondergrondse stations in beide steden. Omtrent de uitvoering staat echter nog niets vast. Zeker is het, dat dit niet binnenkort geëntameerd zal worden.

De vroeger gekoesterde plannen voor den aanleg van een spoorweg over den Afsluitdijk, gegrond op economische en defensieve overwegingen — aan een afronding van het spoorwegnet is daarbij nimmer gedacht — rusten sedert eenigen tijd.

Met den aanleg van een nieuwen spoorweg Nieuwerkerk—Rotterdam is in begin 1942 een aanvang gemaakt. De uitvoering werd medio Augustus 1943 geschorst in verband met de oorlogsomstandigheden. In het begin van dit jaar is zij weder ter hand genomen in het verband van de Rotterdamse spoorwegplannen, waarvan deze spoorweg deel uitmaakt. Een speciaal voor de bestudeering van deze spoorwegplannen in het leven geroepen gemeentelijke Commissie heeft in September 1945 haar rapport uitgebracht, dat in het begin van 1946 door het vorige Kabinet is goedgekeurd. Voor het overige zij, ter beantwoording van de vraag om nadere inlichtingen hierover, verwezen naar het sub *d* opgemerkte.

b. Verdubbeling van enkelsporige baanvakken. De bedoelde verdubbeling van enkelsporige baanvakken maakt nog een punt van rauwgezette overweging uit. Een definitieve beslissing te dien aanzien is nog niet genomen.

c. Electricificatie. De her-electrificatie van de vernieuwde baanvakken zal, tenzij onverhoopte tegenslagen, als een strenge winter, dit onmogelijk maken, in 1947 haar beslag hebben gekregen, gelijk uit de volgende geprojecteerde data van indienststellingen blijkt:

20 December 1946 het baanvak Zaandam—Alkmaar;

Mei 1947 de baanvakken Rotterdam—den Haag—Utrecht—Eindhoven en Renbaan Scheveningen;

September 1947 het baanvak den Haag—Leidschendam—Rotterdam Hofplein;

October 1947 het baanvak Utrecht—Arnhem—Nijmegen; en

December 1947 het baanvak Utrecht—Nieuwersluis—Amsterdam.

De late datum van de electricificatie van de lijn Utrecht—Nieuwersluis—Amsterdam vindt zijn oorzaak in de omstandigheid, dat deze lijn op verschillende plaatsen hersteld, verbeterd en van dubbel spoor moet worden voorzien. De lijn over Hilversum biedt reeds een verbinding tusschen beide plaatsen.

Voor 1948 en volgende jaren is nog geen definitief schema vastgesteld.

d. Herstel van beschadigde en bouw van nieuwe stations. De bouw van nieuwe stationsgebouwen, al dan niet ter vervanging van verwoeste, hangt in eenige steden als Rotterdam, Eindhoven en Leiden, nauw samen met de algeheele wijziging der spoorwegtoestanden ter plaatse. Voor Rotterdam staan de plannen vast: het Maasstation vervalt, nieuwe stations Delftsche Poort, Hofplein, Beurs en Noord zullen worden gebouwd. Ten aanzien van Leiden is vrijwel overeenstemming bereikt. Voor Eindhoven bevinden de plannen zich in een gevorderd stadium. Voor Den Helder is in overleg met de gemeente het plan voor een nieuw stationsgebouw vastgesteld. In Vlissingen zijn voorloopige herstellingen uitgevoerd; plannen voor een definitieve oplossing zijn nog niet in bewerking. Dit laatste is ook het geval met Lage Zwaluwe. In Roosendaal is met alle partijen overeenstemming bereikt over een plan, waarin ook het voorplein is betrokken; de uitvoering stuit echter af op het ontbreken van de noodige materialen. Ten aanzien van Breda en Roermond zijn nog geen plannen in studie genomen. Verder wordt de bouw van nieuwe stations overwogen voor Enschede, Arnhem, Den Bosch, Dieren, Hengelo, Nijmegen, Venlo en Zutphen. Of deze werken tot uitvoering zullen komen en in welk tempo, is op het oogblik nog geheel problematisch.

e. Herstel van bruggen. De spoorbrug, welke het laatst hersteld zal zijn, die bij Baanhoek, zal op 1 April 1947 gereed zijn. De verbinding Utrecht—'s-Hertogenbosch zal weer hersteld zijn, als de brug bij Hedel klaar is. Verwacht wordt, dat dit op

15 Maart 1947 het geval zal zijn. De lijn zal dan tot 5 Mei 1947 met stoomtreinen, daarna met elektrische treinen worden bedreden.

Welke tijdelijke bruggen door definitieve moeten worden vervangen, hangt af van de volgende factoren:

a. den levensduur van de hulpbrug uit een oogpunt van betrouwbaarheid;

b. de noodzakelijkheid om voor het verkeer over een dubbelsporige verbinding te beschikken. In dit geval kan naast de hulpbrug een definitieve brug gebouwd worden, mits de onderbouw hiervoor geschikt is.

De voorloopig aangenomen volgorde van het herstel der dubbelsporige overbruggingen is:

1. Dordrecht, 2. Nijmegen, 3. Oosterbeek, 4. Zaltbommel, 5. Zwolle, 6. Moerdijk, 7. Hedel, 8. Deventer.

Aan de gemeente Maastricht, welke eigenaresse is van de voetbrug over de Maas, is van de zijde van N.S. te kennen gegeven, dat in principe geen bezwaar bestaat tegen het herstel van deze brug door de gemeente, daar de spoorbrug, welke op de plaats van de voetbrug komt te liggen, voorloopig niet wordt hersteld.

f. Opheffing van gelijkvloersche overwegen. Het vraagstuk van de gelijkvloersche overwegen in Leiden en Eindhoven wordt opgelost door de uitvoering van de groote spoorwegplannen. Plannen voor opheffing van gelijkvloersche overwegen in Maastricht, Apeldoorn en Leeuwarden bestaan niet.

g. Aanschaffing van rollend materieel. Inderdaad ligt het in de bedoeling, de stoomlocomotieven op den duur grootendeels te vervangen door elektrische- en dieselelectrische tractie. Daartoe nopen zoowel de beperkte levensduur der thans in gebruik zijnde Engelsche oorlogslocomotieven als de economische voordeelen, welke de nieuwe tractievormen bieden. De vervanging zal een geleidelijk verloop hebben, afhankelijk in de eerste plaats van de financieringsmogelijkheden en daarnaast ook van het geveerdkomen der te electriciteeren baanvakken, alsmede van de capaciteit der met de productie van de elektrische en dieselelectrische treinstellen belaste Nederlandsche fabrieken.

De klachten betreffende de rijtuigverlichting en de inrichting der tweede-klasse rijtuigen heeft de ondergeteekende onder de aandacht van de N.S.-Directie gebracht. Moeilijkheden bij het verkrijgen van de benodigde materialen zijn oorzaak, dat het op deze punten geconstateerde ongerief nog niet kon worden opgeheven.

De aanduiding op als tweede klasse gebruikte derde-klasse rijtuigen, is in vele gevallen op méér plaatsen aangebracht dan vroeger bij de eigenlijke tweedeklasse-rijtuigen het geval placht te zijn. Indien desondanks te goeder trouw — de ondergeteekende moge op deze laatste woorden den nadruk leggen — vergissingen bij het reizend publiek plaats vinden, wordt hiermede door het personeel der N.S. rekening gehouden.

In het algemeen ligt het in de bedoeling de vóór de spoorwegstaking in 1944 open zijnde, doch thans nog niet heropende, stations weder in het spoorwegverkeer op te nemen, voor zoover althans door trams en autobussen niet reeds voor een goede verkeersbediening wordt gezorgd. Op de lijn Den Haag—Haarlem is dienaangaande nog een onderzoek gaande.

Het betoeg van de leden, welke de aandacht vestigden op de minder gunstige verkeersomstandigheden in de gemeente Kerkrade, heeft geen verandering kunnen brengen in het ten deze door den ondergeteekende ingenomen standpunt, zooals dit is neergelegd in zijn antwoord op de desbetreffende vragen van den heer Maenen. Niettemin verklaart hij zich bereid dit probleem nogmaals aan de Directie der Nederlandsche Spoorwegen ter nader overleg met de daarbij betrokken locale instanties voor te leggen.

Omtrent de dienstregeling op het traject Amersfoort—Zwolle kan worden medegedeeld, dat deze op Zondag inderdaad geregeld is naar de op dien dag optredende vervoerbehoefden, welke, zooals verschillende leden ook reeds aanvoerden, een andere is dan die op werkdagen.

AFDEELING IV.

Tramwegen.

De ondergeteekende is van meening — en hij gelooft wel te kunnen zeggen, dat deze algemeen wordt gedeeld — dat, uitzonderingsgevallen daargelaten, de intercommunale stoomtramweg althans als middel van vervoer van personen uit den tijd is

geraakt en dus uit het verkeersbeeld zal verdwijnen. Hoe dit personenvervoer alsdan zal moeten worden opgevangen is niet a priori te zeggen. Dit zal geval voor geval moeten worden nagegaan. Naast locale omstandigheden spelen uiteraard ook overwegingen van financiële aard een belangrijke rol bij de keuze van het vervangingsmiddel (electrificatie als tram of trolleybus, dan wel autobusdienst).

Voor deze vervanging is de vergunning van de Overheid vereischt; deze heeft het dus, afgezien nog van de bestaande regelingen op het gebied van investeringen en deviezen, in de hand, bij de keuze haar invloed te doen gelden.

Hoewel het in eerste instantie tot de taak van de gemeentebesturen behoort, te bepalen, hoe in de toekomst het stadsvervoer zal worden geregeld, geeft de ondergeteekende als zijn meening te kennen, dat in de groote steden van ons land de elektrische trams voorshands niet gemist zullen kunnen worden, zij het ook, dat het in de lijn der ontwikkeling ligt, dat op de trajecten met minder druk vervoer de trams geleidelijk zullen worden vervangen door auto- of trolleybusdiensten. Een en ander zal echter slechts kunnen geschieden — en zulks geldt evenzeer voor de vervanging van het verloren gegaan electrisch materieel — voor zoover de nieuwe investeringen passen in het algemeen Centraal Economisch Plan.

Naar aanleiding van een vraag van sommige leden, kan worden medegedeeld, dat de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij in 1942 een accord met haar schuldeischers heeft getroffen, waardoor zij een verlichting van den rentelast kreeg. Een verdergaande reorganisatie heeft nog niet plaats gehad, doch is in voorbereiding.

AFDEELING V.

Wegvervoer.

De coördinatie van het vervoerswezen is bij de Algemeene Beschouwingen behandeld; met een verwijzing naar deze beschouwingen moge dus hier worden volstaan.

AFDEELING VI.

Binnenscheepvaart.

Na hetgeen onder de Algemeene Beschouwingen is medegedeeld ter zake van de coördinatie van het verkeer in het algemeen, meent de ondergeteekende zich te dezer plaatse, waar wordt gesproken van de verhouding tusschen het water- en het spoorwegverkeer in het bijzonder, te mogen beperken tot het navolgende.

Wanneer men de klacht verneemt, dat bepaalde goederen „veel economischer” over het water dan per rail kunnen worden vervoerd, dan staan daarbij als maatstaf veelal de kosten zonder meer op den voorgrond. Daargelaten, dat de ondergeteekende de in dit deel van het Voorloopig Verslag gemaakte tegenstelling tusschen de financiële grondslag van spoorweg- en scheepsvervoer als oorzaak van concurrentie niet als juist kan aanvaarden, kan worden erkend, dat de vaarweg in dit eene opzicht dikwijls de goedkoopste is. De beoordeeling, welke wijze van vervoer in bepaalde gevallen de voorkeur verdient, dient zich echter niet tot de enkele kosten te beperken, doch moet ook het tijdslelement in de rekening betrekken. Kosten en tijd zijn gelijkelijk factoren, die de keuze van den verlader zullen bepalen.

De ondergeteekende is van oordeel, dat in het algemeen het tariefniveau van de spoorwegen niet lager ligt dan dat van de scheepvaart; het tegendeel is eerder het geval. Dat de tariefpolitiek der spoorwegen er op gericht zou zijn om vervoer aan het water te onttrekken, werd in de Algemeene Beschouwingen reeds weersproken.

Of niet de scheepsvrachten te hoog zijn, of althans te veel vastgelegd, is inderdaad een hoogst belangrijke vraag. De ondergeteekende neigt naar een beantwoording in bevestigenden zin en meent, dat ten aanzien van verscheidene wilde vaart-tarieven een verlaging gemotiveerd zou zijn. Daarom wordt de invoering van een marge-tarief voor de wilde vaart thans overwogen, waardoor de mogelijkheid zou worden geopend tot een betere aanpassing van den vrachtprijs aan de feitelijke omstandigheden dan bij het tegenwoordige vaste tarief kan geschieden.

Dat de wachttijden, veroorzaakt door onderbezetting, in de vrachten zouden worden verdisconteerd, is slechts ten deele juist. In de tariefstelling worden echter slechts betrokken die wachtdagen, welke inhaerent zijn aan het normale bedrijf met normale bezetting.

Zoals reeds bij de Algemeene Beschouwingen werd vermeld, beaamt de ondergeteekende de wenschelijkheid van het tot stand brengen van een meer georganiseerde samenwerking, ook van de schippers, en waar mogelijk, wordt deze bevorderd.

De Regeering heeft ten aanzien van de conclusies, waartoe het door de Commissie Scheepvaartrechten ingestelde onderzoek in zake de heffing van scheepvaartrechten heeft geleid, haar standpunt nog niet bepaald. Eenerzijds vindt dit zijn oorzaak in de omstandigheid, dat de voorstellen, ook naar de meening der Commissie zelf, in sommige opzichten reeds verouderd kunnen worden geacht en derhalve herziening behoeven; anderzijds maakt de nauwe samenhang, welke bestaat tusschen de oplossing van het vraagstuk der scheepvaartrechten binnen Nederland en de internationale binnenvaart, welks toekomst op het oogenblik nog zeer onzeker is, het zeer moeilijk, over dit op zich zelf al ingewikkelde probleem thans een uitspraak te doen. Inmiddels wordt door de Commissie voortgewerkt aan de herziening van het uitgebrachte rapport; zoodra deze herziening gereed is, zal de Regeering zich ter zake nader beraden. In afwachting daarvan zijn van haar geen stappen tot wijziging of opheffing der geldende scheepvaartrechten te verwachten.

Het is den ondergeteekende bekend, dat vooral in het noorden des lands bezwaren worden geuit over te beperkte afmetingen van eenige waterwegen; zijnerzijds zal nader worden onderzocht, in hoeverre, van algemeen verkeersstandpunt beschouwd, te dien aanzien bepaalde maatregelen gewenscht zijn waarna, zoo noodig, overleg zal worden geopend met de betrokken instanties.

Aan het somtijds optredende euvel van lagen waterstand in de veenkoloniale kanalen, hetwelk wordt veroorzaakt door onvoldoende toevoer van water uit west-Duitschland, is en wordt, mede door het Departement van Openbare Werken en Wederopbouw, aandacht geschonken.

Naar aanleiding van hetgeen door verscheidene leden ter sprake wordt gebracht in zake de Nederlandsche schepen, welke in Duitschland worden vastgehouden, kan de ondergeteekende het volgende mededeelen.

De Duitschers voerden uit ons land naar Duitschland, Frankrijk en Italië tezamen circa 2625 vaartuigen;

op 15 November 1946 waren teruggevoerd 1395 vaartuigen.

Van de resteerende 1230 vaartuigen bevinden zich in:

Duitschland	1050	vaartuigen
Frankrijk	22	„
Italië	7	„

Totaal 1079 vaartuigen

Van 151 vaartuigen is de verblijfplaats onbekend.

De 1050 vaartuigen, die zich nog in Duitschland bevinden, zijn als volgt over de verschillende Geallieerde zônes verdeeld:

Engelsche zône:

Hamburg	80
Emden	70
Mittellandkanaal	358
	508

Amerikaansche zône:

Bremen	50
Wesermünde	100
Wiesbaden	80
Brohl	42
	272

Russische zône: 220

Fransche zône: 50

Totaal 1050

In de Deutsche havens langs de Noordzee liggen derhalve 300 vaartuigen, t.w.:

te Hamburg	80
Emden	70
Bremen	50
Wesermünde	100
	300

Voor het overige moge worden verwezen naar hetgeen daarentrent door ondergeteekende's Ambtgenoot van Buitenlandse Zaken is medegedeeld in antwoord op de vragen van den heer Roolvink.

De pogingen om de schepen te doen repatriëren, worden voortgezet, terwijl eveneens wordt getracht, de levensomstandigheden van de bemanningen in het buitenland te verbeteren.

AFDEELING VII.

Zeehaven- en Rijnvaartzaken.

Gaarne geeft de ondergeteekende antwoord op de vraag om nadere toelichting omtrent de structuur en de positie van het nieuw ingestelde orgaan, dat de zeehaven- en Rijnvaartzaken behandelt.

Reeds voor den oorlog bestond behoefte aan een orgaan, dat coördinerend, en waar noodig, dirigeerend zou kunnen optreden in de verhoudingen tusschen de Nederlandsche havens onderling en een nationale politiek zou kunnen bevorderen ten aanzien van de positie van de Nederlandsche ten opzichte van de buitenlandse zeehavens. De vraag in hoeverre zulk een orgaan ook een taak zou verkrijgen ten aanzien van de Rijnvaart, was destijds niet relevant.

Na den oorlog was er noodzaak om te komen tot een nationale havenpolitiek door de verwoestingen in de havens eenerzijds, en door het volledig gewijzigde vervoerbeeld op den Rijn, waarvan de activiteit in onze grotere havens in zoo belangrijke mate afhangt, anderzijds.

De havens moesten worden hersteld; het materiele herstel, wat betreft kademuren, gebouwen enz. berust bij het Departement van Openbare Werken en Wederopbouw. De verdeling van de — nog aanwezige — outillage over de havens, de toewijzing van nieuwe outillage, de redelijke verdeling van de beschikbaar komende bedragen voor herinvesteering en nieuwe investeringen, de beoordeeling van de verdeling van aanvoer en doorvoer over de verschillende havens, het in acht doen nemen van redelijke onderlinge concurrentie-verhoudingen ten aanzien van de tarieven enz., is een taak, welke een nationaal orgaan eischt. Hier ligt de taak voor de havencommissarissen, als uitvoerende instantie van het Directoraat-Generaal voor de Zeehavens en Rijnvaart, en voor den Havenraad als adviescollege. Ook de verhouding tot de buitenlandse havens eischt meer dan voorheen een centrale politiek.

Deze politiek moet mede, zelfs in de eerste plaats, gericht zijn op het herstel van den omvang van het vervoer, en zich dus intensief bezighouden met de aspecten daarvan in ons achterland, met name op den Rijn. De zorgen te dien aanzien zijn na den oorlog niet kleiner, doch groter geworden, doordat de bezettingsautoriteiten uit deviezen-overwegingen een politiek hebben gevolgd, welke het terugwinnen van het Rijnvervoer voor ons land ernstig belemmerde. Overleg te plegen met de bezettingsautoriteiten, het pogen van het trekken van vervoer langs den Rijn vanuit Oostenrijk, Zwitserland en Frankrijk, het onderhouden van een goed en geregeld contact met de overige Rijnsoeverstaten, en met België om te komen tot een gezamenlijke gedragslijn, is mede een deel van de taak van het voornoemde Directoraat-Generaal.

Het is vooral met het oog op deze laatste — internationale — aspecten, dat de eenigszins zware figuur van een Directoraat-Generaal noodzakelijk was. Van een overbezetting met krachten in deze organisatie is echter geen sprake — het is eer moeilijk dan gemakkelijk voor dit bijzondere werk de geschikte krachten te vinden. De ondergeteekende verwacht echter, dat te zijner tijd, d.w.z. zoodra na de vredesonderhandeling met Duitschland de verhoudingen op den Rijn zijn opgehelderd, althans eenigszins duidelijker zijn, een eenvoudiger constructie mogelijk zal blijken.

Uiteraard raakte het vele subtiële werk, dat moet worden verricht, aan taak en werk van andere departementen, terwijl het evenzeer van belang is, dat alle departementen, op wier weg bemoeiing met zeehaven- en Rijnvaartzaken ligt, bekend zijn met de stappen, welke over en weer worden ondernomen, om doorkruisingen en doublures te vermijden, terwijl het nuttig en noodig is, elkanders inzichten omtrent terrein en zaken, waarop wederzijdsche werkzaamheden elkander naderen of raken, te kennen. Ter effectueering hiervan is een interdepartementale commissie voor Zeehaven- en Rijnvaartzaken in het leven geroepen.

De meening, dat het instituut der Rijkshavencommissarissen moeilijk bevredigend zou kunnen werken en dubbel werk ten ge-

volge zal hebben, kan voortspruiten uit de opvatting, dat de taak dezer commissarissen voornamelijk zou liggen op het gebied der arbeidsverhoudingen in de havens. Dit is echter geenszins het geval. Tot op heden hebben de Rijkshavencommissarissen zich zelfs met dit vraagstuk weinig bemoeid en dan nog slechts voor zoover dit de economische belangen in de havens raakte.

De havencommissarissen zijn uitvoerende organen van het Directoraat-Generaal, gevestigd te midden van het bedrijfs- en zakenleven. Zij dienen zich op de hoogte te stellen van hetgeen in de havens leeft, mede in verband met hun coördinerende taak. Dit zoowel ten aanzien van de outillage als van de werkzaamheid der havens, voor wat dezen zelf betreft, als voor hun onderlinge verhouding. Verder betreft hun arbeid de tarieven, de verhouding tusschen- en de organisatie van bedrijfsgenooten, alsmede die tusschen de verschillende groepen van ondernemers. Niet zelden wordt hun medewerking verzocht tot regeling van zaken of hun meening gevraagd omtrent klachten en geschillen, waardoor niet alleen waardevol inzicht wordt verkregen omtrent hetgeen aan de harmonische samenwerking in de havens nog ontbreekt, doch waardoor meestal ook bevredigende oplossingen worden verkregen.

Intusschen moge uit deze opsomming blijken, dat van een vermenging met de taak van de Inspectie van den Havenarbeid geen sprake is. Dit doet niet af aan het feit, dat zich een bepaald grensgebied voordoet, waarvoor in overleg met den Minister van Sociale Zaken, gestreefd wordt naar een zoodanige vorm van samenwerking, dat doublures vermeden worden.

Met instemming heeft de ondergeteekende kennis genomen van hetgeen omtrent den Nationalen Havenraad aan het slot van het hoofd „Organisatie” werd opgemerkt.

Hij koestert van de werkzaamheid van dit adviseerend college, dat een ruime armslag voor zijn eigen oriëntering en inschakeling van deskundigen heeft gekregen, gunstige verwachtingen.

Onderschrijvende de opsomming van coördinatiebelangen in het Voorloopig Verslag als hoogst belangrijke punten van advies, moge de ondergeteekende opmerken, dat uit het bovenstaande volgt, dat deze opsomming niet uitputtend is als omschrijving van het terrein van werkzaamheid van den Nationalen Havenraad.

Rijnvaart. In aansluiting op hetgeen reeds te dezen aanzien werd medegedeeld over de oorzaken van den teruggang van de vaart op den Rijn, moge nog het volgende worden opgemerkt.

Het doen vervoeren van goederen over Duitsche Noordzeehavens, welke ook over den Rijn zouden kunnen — en waarschijnlijk normaal zouden worden — vervoerd, spruit voort uit deviezenoverwegingen. De toestand in Duitschland legt de bezettende mogendheden groote lasten op; het is niet te verwonderen, dat deze autoriteiten trachten deze lasten zoo gering mogelijk te houden, door wat door Duitsche arbeidskrachten en met behulp van Duitsch materiaal kan worden gedaan, op die wijze te doen geschieden.

Deze politiek brengt zeker schade toe aan de belangen der omliggende landen, hetgeen door de bezettende autoriteiten wordt erkend, en beteekent, daar zij de Duitsche economie losmaakt uit het West-Europeesche verband, ook een belemmering voor den heropbouw van dit achterland.

Belangrijker echter dan dit stellen van de directe schade voor een aantal der geallieerden, en van de toekomstige schade aan de Deutsche- en wereld-economie, komt het den ondergeteekende voor, dat een wijziging in deze vervoerspolitiek, mits juist geleid, ook directe voordeelen voor alle partijen zou kunnen afwerpen, indien nl. de vrijkomende Deutsche arbeidskracht en het vrijkomende materieel — vooral spoorwegmaterieel — op andere wijze worden gebruikt, en wel zoodanig, dat hierdoor een deviezenopbrengst ontstaat, welke de deviezen-uitgave compenseert. Dit laatste is een moeilijke, doch economisch aantrekkelijke en zeker geen hopelooze taak.

Aan de op de Duitsche kanalen en rivieren gevolgde scheepvaartpolitiek, waarin Nederland voor den oorlog een vooraanstaande positie innam, liggen dezelfde, bovengenoemde, beginselen ten grondslag.

De Regeering heeft niet nagelaten voortdurend met klem te wijzen op de voor ons land schadelijke gevolgen van de gevoerde politiek, en blijft trachten een h.i. voor alle partijen economisch voordeliger oplossing te bereiken.

Inderdaad bestaat in sommige landen de neiging om bij het vervoer van im- en exportgoederen op den Rijn in de eerste plaats de eigen vloten ten volle in gebruik te nemen, waardoor

de Nederlandsche vloot, die minder eigen goederen internationaal te vervoeren heeft en meer op het verleenen van diensten ingesteld is, ernstig wordt benadeeld. Bij voortdoring is ook hierop de aandacht gevestigd.

Samenwerking onder meer met België ten aanzien van de Rijnvaart acht ook de ondergeteekende noodzakelijk. Op activering van deze samenwerking wordt gelet.

Het is juist, dat wenschen zijn geuit over het toelaten van Duitse schepen in Nederland en België. In het kader van de vrije vaart zou een dergelijke toelating, waartoe zeker te zijner tijd moet worden overgegaan, ongetwijfeld passen. Men moet echter niet vergeten, dat het vredesverdrag met Duitschland nog niet tot stand gekomen is, zoodat de Nederlandsche Regeering zich op dien grond tegen de toelating van Duitschers en Duitse schepen kan verzetten. De Regeering stelt zich op het standpunt, dat een dergelijke toelating reeds thans alleen aanvaardbaar zou zijn, wanneer van de zijde der bezettingsautoriteiten ook Nederland de faciliteit wordt verleend, dat zij deel kan nemen aan het Duitse binnenlandsche verkeer op voor haar aanvaardbare voorwaarden.

Voor zoover den ondergeteekende bekend, neemt België voorts nog hetzelfde standpunt in.

De regeling, welke in samenwerking met de Nederlandsche Bank en de Belgische Regeering ten opzichte van de uitbetaling van vrachtsommen in Belgische francs aan Nederlandsche schippers, die in België varen, is getroffen, brengt mee, dat een derde van de vrachtsom in Belgische francs wordt uitbetaald, welk bedrag in het algemeen voldoende is om de in België te maken kosten te voldoen. Voor die schippers echter, die langeren tijd achterein in België varen, is deze regeling onbevredigend en geacht wordt een betere oplossing te vinden. Hierbij kan worden aangeteekend, dat Nederlandsche schippers, die hun domicilie in België hebben, het volle bedrag in Belgische francs kunnen toucheeren.

De vaststelling der spoorweg- en Rijnvaarttarieven in het internationale verkeer ligt geheel op het terrein der daarbij betrokken vervoersondernemingen. Vóór den oorlog werd daarom tusschen beide vervoerstakingen voeling gehouden; te verwachten is, dat zoodra de tijd en omstandigheden daarvoor rijp zijn, het toen gelede contact weer zal worden opgenomen. Voor bijzondere maatregelen van Regeeringszijde in dat opzicht ziet de ondergeteekende voorshands nog geen aanleiding.

Van hetgeen in het Voorloopig Verslag wordt opgemerkt ten aanzien van in Nederland gevestigde dochterondernemingen van Duitse bedrijven, heeft de ondergeteekende met belangstelling kennis genomen. Het hier aangesneden probleem heeft zijn aandacht. Gezien het bijzondere karakter daarvan, hetgeen medebrengt, dat het niet uitsluitend binnen het ressort van zijn Departement ligt, meent hij zich van een positieve beantwoording van de gestelde vraag voorts nog te moeten onthouden.

De Regeering tracht reeds geruimen tijd een samenwerking in het Rijnvaartbedrijf tot stand te brengen. Daartoe is aan het bedrijfsleven verzoekt, een contactpersoon aan te wijzen die in het bijzonder zal moeten trachten, deze samenwerking te bewerkstelligen. De ondergeteekende spreekt de hoop uit, dat binnen niet al te langen tijd een bevredigende oplossing mogelijk zal zijn.

Mede in verband met de belangen van de particuliere schippers lijkt het inmiddels gewenscht, den organisatievorm van de Nederlandsche Particuliere Rijnvaart voorshands te handhaven, ook al moet toegegeven worden, dat hieraan bezwaren kleven.

Het uittreden van de Regeering uit de Centrale Rijnvaartcommissie is niet in overweging.

AFDEELING VIII.

Zeescheepvaart.

Het herstel van onze Koopvaardijvloot vordert op bevredigende wijze, ten deele door aankoop van gereede schepen in het buitenland, ten deele door opdrachten voor nieuwen aanbouw in Nederland en in het buitenland.

Van den aankoop in het buitenland kan thans het volgende beeld worden gegeven, waarmee tevens de vragen, gerezen naar aanleiding van art. 175 der begrooting, opgesteld op een oogenblik, dat door het tijdsverloop sindsdien al niet meer het juiste beeld van den tegenwoordigen stand van zaken geeft, kunnen worden beantwoord.

Indien deze aankoop slaagt, zal zij 46 schepen betreffen. Hiervan zijn of worden 33 eenheden, n.l. 25 Victory's, 4 C 1

schepen, 1 tanker en 3 kleinere schepen, doorverkocht aan de Holland-Amerikalijn, de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., de Nederlandsche Stoomvaart Mij. „Oceaan”, de Java-China-Japan Lijn, de Stoomvaart Mij. Nederland, de Rotterdamse Lloyd, van Nievelt Goudriaan & Co., de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Mij., de Hollandsche Stoomboot Mij., de Koninklijke Hollandsche Lloyd, de Petroleum Industrie Mij. en de Koninklijke Paketvaart Mij. Voorts worden 2 Victory-schepen aangekocht, bestemd voor troepenvervoer, en 11 schepen van de Liberty-klasse. Het ligt in de bedoeling, de 2 Victory-schepen voorts nog in eigendom van de Regeering te houden; zij zijn echter geschikt om te eenigertijd in de particuliere koopvaardijvloot te worden opgenomen. Ten aanzien van de 11 Libertyschepen zal de Regeering zich nader beraden over de vraag of deze in Regeeringseigendom zullen blijven, en zoo dit het geval is, over de wijze van exploitatie (in bareboat charter of anderszins). Ten aanzien van dit punt zal met verschillende factoren rekening moeten worden gehouden, o.a. met het feit dat deze schepen geen gunstige eenheden voor economische exploitatie op den langen duur zijn. De prijs der Victory- en C 1-schepen is gemiddeld ongeveer 1,1 miljoen dollar, die der Liberty's \pm 600 000 dollar; de tanker kost $1\frac{3}{4}$ miljoen dollar en de 3 kleinere schepen elk $\frac{1}{2}$ miljoen dollar.

Zoodra de plannen der Regeering een definitieven vorm hebben aangenomen, zal ter zake een voorstel tot wijziging der begrootingen van Hoofdstuk IX B en van het Scheepvaartfonds worden ingezonden.

De opdrachten voor nieuwen aanbouw per November zijn op een bijlage bij deze Memorie van Antwoord gespecificeerd.

Wanneer de bovenvermelde uitbreiding door aankoop en nieuwen aanbouw haar beslag heeft gekregen, zal de koopvaardijvloot met \pm 2 400 000 Bruto Register tonnen op ruim 90 pct. van het peil van 1939 staan (thans 1 800 000 Bruto Register ton).

De ondergeteekende is het niet eens met de opvatting van sommige leden, dat het vooral met het oog op de deviezenpositie wenschelijk zou zijn dat de Regeering voorloopig over eigen schepen blijft beschikken. De deviezenbesparing resp. opbrengst van vlootaanwinsten wordt evenzeer verkregen bij particuliere als bij Overheidsexploitatie.

Wat de vraag betreft of de reconstructie van de Belgische handelsvloot reeds verder gevorderd is dan de Nederlandsche, zij opgemerkt dat de orde van grootte dezer reconstructies onderling zoodanig verschilt, dat aan een vergelijking slechts een zeer betrekkelijke betekenis mag worden gehecht. Voor zoover de gegevens omtrent België bekend zijn, luiden de cijfers in Bruto Register tonnen:

Alleen schepen boven 1000 B.R.T.

	Nederland	percentage	België	percentage
Omvang vloot 1939. . .	2 575 000	100	345 000	100
Omvang vloot 1 Nov. '46	1 580 000	61	180 000	52
Omvang vloot na afwerking huidig program .	2 360 000	91	255 000	74

Gelijk reeds in de vorige afdeeling van deze Memorie van Antwoord werd gezegd, is de ondergeteekende op de hoogte van den ongunstigen invloed, welke door onze havens wordt ondervonden ten gevolge van de maatregelen van de geallieerde bezettingsautoriteiten in Duitschland. De Regeering verzuimt dan ook geen gelegenheid om in haar besprekingen met geallieerde instanties op dezen zeer onbevredigenden gang van zaken te wijzen en pogingen te ondernemen om een grooter deel van het goederenverkeer met het Duitse achterland over de Nederlandsche havens te leiden.

Met betrekking tot de vestiging van Nederlandsche scheepvaartagentschappen in Duitse havens, zij vermeld, dat, dank zij onvermoeid aandringen van Nederlandsche zijde, sinds eenige maanden een Nederlandsch scheepvaartagentschap in Hamburg is gevestigd, terwijl binnenkort een tweede Nederlandsch agentschap een kantoor in Hamburg zal openen. Aan andere niet-Britsche landen is tot dusver in geen enkel opzicht een gunstiger behandeling ten deel gevallen. Aan de vestiging van een Nederlandsch Scheepvaartagentschap in Bremen wordt aandacht geschonken.

Indien verschillende Rijksbureaux, Bedrijfsschappen en andere

liehamen den eisch hebben gesteld, dat import-goederen en voor export bestemde Nederlandsche goederen slechts met Nederlandsche schepen zouden mogen worden vervoerd, kan de ondergeteekende opmerken, dat hij met de hier aan het woord zijnde leden tegenstander van een dergelijke discriminatie is, en dat de praetijk van zijn Departement daarop dan ook niet gericht is. Zoo is uit een onderzoek door het Centraal Bureau voor de Statistiek gebleken, dat van 1 Januari tot 30 September 1946 slechts 36 % van onzen geheelen import met Nederlandsche tonnage geschiedde. Hieruit blijkt wel, dat buitenlandse scheepvaartlijnen zich bezwaarlijk kunnen beklagen, niet in de gelegenheid te worden gesteld om goederen voor Nederland te vervoeren. De ervaring leert dan ook juist het tegenovergestelde van het door de bedoelde leden gestelde, als zouden de buitenlandse lijnen aan naburige havens de voorkeur geven boven Nederlandsche.

Over de plannen van de Maatschappij „Zeeland” ten aanzien van de verdere uitoefening van haar bedrijf, kan worden medegedeeld, dat van de vier aan deze maatschappij toebehoorende schepen de twee moderne motorschepen, die tijdens den oorlog voor militair gebruik waren ingericht, op de helling liggen, ten einde weer voor normaal passagiersvervoer te kunnen worden aangewend; zij zullen voor dit doel eerst in de tweede helft van het volgend jaar gereed zijn. Van de overige doet één schip sinds 29 Juli 1946 dienst in den tijdelijken specialen nachtdienst tusschen Hoek van Holland en Harwich, hetgeen vermoedelijk zal voortduren totdat de London North Eastern Railway in staat zal zijn, dezen dienst met twee eigen schepen te onderhouden. Op dat tijdstip, dat omstreeks April 1947 te stellen is, zal de Maatschappij haar vroegeren dagdienst op Engeland kunnen hervatten.

Terugkeer naar Vlissingen is voorshands in verband met het gebrek aan de noodige technische outillage ter plaatse niet mogelijk. Behalve met technische factoren dient ook met economische belangen rekening te worden gehouden bij het bepalen van de afvaarthaven van dezen dagdienst. In dit verband mag er op worden gewezen, dat de vraag, van waaruit gedurende het geheele jaar een dagelijksche dagdienst op Engeland zal worden onderhouden, niet uitsluitend of zelfs in hoofdzaak kan worden beantwoord op grond van de belangen van het vreemdelingenverkeer, welke slechts gedurende een bepaald seizoen van betekenis kunnen zijn. Deze aangelegenheid heeft intusschen de aandacht van den ondergeteekende en bij het hieromtrent te bepalen standpunt zal hij alle betrokken belangen in aanmerking nemen.

Het verheugde den ondergeteekende, te vernemen, dat met de hoogere raming van artikel 68 van de Begroting voor 1947 door verscheidene leden wordt ingestemd; in dit verband kan worden medegedeeld, dat zal worden voorgesteld, aan de hier bedoelde uitkeeringen nog een verdere uitbreiding te geven, door ook hiervoor in aanmerking te brengen zeelieden, die den 60-jarigen leeftijd hebben bereikt, behoorlijk hun vaarplicht tijdens de oorlogsperiode hebben vervuld en ten minste 10 jaren hebben gevaren, zulks in afwachting van de totstandkoming van een wettelijke pensioenregeling voor zeevarenden, met het ontwerpen waarvan een commissie in den aanvang van dit jaar werd belast.

Wat de terugbetaling betreft van gelden, die voor de verzorging van hier te lande achtergebleven gezinnen van zeelieden werden aangewend, zij vermeld dat de met deze verrekening belaste „Stichting Week- en Maandbrieven” aan de reederijen, die als voornaamste voorschotgevers kunnen worden aangemerkt, voorloopig tot een maximum van 80 pet. de voorgeschoten bedragen terugbetaalt. Als zoodanig is tot op 1 November 1946 een totaalbedrag van f 26 669 645,17 terugbetaald. Ook met verscheidene particuliere geldgevers kan verrekening tegemoet worden gezien. Vertraging wordt evenwel ondervonden tengevolge van moeilijkheden voortvloeiende uit het verzamelen der benodigde gegevens.

De uitkeeringen steunend op de Zeeongevallenwet 1919 werden uit hoofde van de bij de Wet van 18 September 1946, Staatsblad G 225, aangebrachte wijzigingen aanzienlijk verbeterd voor zoover betreft uitkeeringen aan zeelieden, die tijdens den oorlog door een ongeval invalide werden, of ingeval van overlijden, aan hun nagelaten betrekkingen.

In de behoeften van de nagelaten betrekkingen van overleden zeelieden, die geen uitkeeringen genieten krachtens de Zeeongevallenwet, wordt voorzien door de Regeling van 5 Juni 1945, vallende onder artikel 68 van de begroting.

Het voornemen bestaat, binnenkort een wetsontwerp in te

dienen met de strekking, om aan deze betrekkingen, voor zoover zij als oorlogsslachtoffers zijn te beschouwen, een uitkeering toe te kennen, die hen waarborgt op redelijke wijze in hun levensonderhoud te kunnen voorzien.

AFDEELING IX.

Luchtvaart.

Aan die leden, die betreuren, dat de Regeering niet heeft uiteengezet, welke verwachtingen zij omtrent de ontwikkeling van de luchtvaart heeft, kan worden geantwoord, dat de Regeering zich voorstelt, te bevorderen, dat de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij in de naaste toekomst, overeenkomstig haar plannen, de volgende luchtvaartverbindingen zal kunnen onderhouden:

- Amsterdam—Batavia 6 maal per week;
- Amsterdam—New-York 3 maal per week;
- Amsterdam—Curaçao 3 maal per week;
- Amsterdam—Zuid-Amerika 3 maal per week;
- Amsterdam—Zuid-Afrika 3 maal per week;
- West-Indië—Zuid-Amerika 3 maal per week;
- West-Indië—Los Angeles 3 maal per week,

terwijl voorts de luchtnetten in Europa en West-Indië tot verdere ontwikkeling zullen worden gebracht, zoowel wat de uitgestrektheid van het net als wat de frequentie der verbindingen betreft. Een ander beeld van de verwachte ontwikkeling wordt gegeven door de geraamde omzetting van de K.L.M. in de eerstvolgende vijf jaren, welke ramingen oplopen van f 60 000 000 in 1946 tot f 140 000 000 in 1950.

Ten aanzien van de toekomst van het binnenlandsch luchtverkeer zij vermeld, dat de Regeering en ook de K.L.M. rekening houden met de waarschijnlijkheid, dat door de aanmerkelijk verbeterde spoorwegverbindingen het vervoer op de binnenlandsche luchtlijnen zal terugloopen. Echter zal een binnenlandsch luchtverkeer behouden moeten blijven als complex van aanvoerlijnen voor de intercontinentale en internationale lijnen, terwijl het bovendien van betekenis is, dat op deze binnenlandsche luchtlijnen de reeds gebreveteerde vliegtuigbestuurders nadere ervaring opdoen. Overigens is de K.L.M. voornemens, enkele binnenlandsche lijnen door te trekken naar nabij gelegen steden in het buitenland, waardoor mede het binnenlandsche luchtverkeer zal worden gevoed en verschillende deelen des lands meer rechtstreeks in het internationale verkeer zullen worden betrokken. Hoewel verwacht wordt, dat de rendabiliteit van het binnenlandsch luchtnet door uitvoering te geven aan vorenstaande plannen gunstig zal worden beïnvloed, kan niet met zekerheid worden voorspeld, dat het op zichzelf onmisbare binnenlandsche luchtverkeer zelfstandig rendabel zal zijn. Eventuele verliezen moeten echter als inherent aan het geheele bedrijf worden gezien en aanvaard.

De luchtvaartterreinen Schiphol, Rotterdam, Leeuwarden, Groningen, Twente, Eindhoven, Zuid-Limburg, Vlissingen, Zeeuwsch-Vlaanderen, Haamstede, Texel en wellicht Deelen zullen voor de burgerlijke luchtvaart verbeterd of opnieuw aangelegd moeten worden ingevolge de nieuwe internationale eischen. De plannen met betrekking tot den aanleg of verbetering van deze terreinen zijn nog niet in een definitief stadium gekomen.

Voor het luchtvaartterrein op Schiphol zijn alleen reeds voor 1947 de volgende bedragen voorloopig begroot:

- f 5 000 000 voor het egaliseeren van Schiphol;
- f 10 500 000 voor den verderen aanleg van startbanen op Schiphol;
- f 1 500 000 voor gebouwen op Schiphol.

Voor de overige terreinen wordt nog nader overwogen welke maatregelen reeds dienen te worden genomen in 1947. Bij suppletoire begroting zullen deze bedragen binnenkort worden aangevraagd.

Voor Rotterdam zal een luchthaven op een zoodanige plaats worden aangelegd, dat, indien de noodzakelijkheid daartoe zou blijken, uitbreiding daarvan tot de klasse B mogelijk zal zijn. Het verschil in classificatie tusschen A en B vindt alleen zijn oorzaak in het verschil in frequentie.

In verband met de vraag van de leden, die meenen, dat het dringend noodzakelijk is om in het voorjaar van 1947 tot den

aanleg van een nieuwe startbaan op het vliegveld Zuid-Limburg over te gaan, moge worden medegedeeld, dat daaromtrent het overleg gaande is.

In zake de aanvragen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd om eigen vliegdiens ten op Indië in te richten, stelt de ondergeteekende er prijs op, mede te deelen, dat naar het inzicht der Regeering voortgezet overleg tusschen de Luchtvaart, de Scheepvaart en de Spoorwegen in een rustige sfeer voorshands de aangewezen weg is om tot een voor alle partijen bevredigende oplossing te komen.

De Regeering stemt gaarne in met de door vele leden geuite waardeering voor de K.L.M. Het bedrijf van de K.L.M. geeft over de eerste negen maanden van 1946, na toepassing van de noodige afschrijvingen en rekening gehouden met te betalen interest, een bruto-overschot van ruim f 8 000 000. Zooals blijkt uit de Memorie van Antwoord inzake de begrooting van inkomsten en uitgaven van het Verkeersfonds voor het dienstjaar 1939 (Gedrukte stukken 2E, Nos. 15 en 78a) achtte de Regeering het destijds reeds noodzakelijk, dat zij actief deelneemt in de vliegveldontwikkeling zulks met het oog op het groeiend belang van het luchtverkeer.

Met de exploitatiekosten daarvan heeft het bedrijf van de K.L.M. slechts in zooverre te maken, dat zij voor het gebruik van de daarop gevestigde gebouwen en inrichtingen huur moet betalen en overigens landings- en stallingsgelden moet voldoen op gelijken voet met de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. De figuur vertoont analogie met de verdeling van kosten van aanleg en exploitatie van havens en waterwegen. De exploitatiekosten van de luchtvaartterreinen zullen voor rekening van beheerende naamloze vennootschappen dienen te komen. Het deel der kosten dier vennootschappen, welke niet door het Rijk zullen worden gedragen, komen ten laste van het „gewest”, waaronder begrepen worden belanghebbende provincies en gemeenten, alsook (via de Kamers van Koophandel) het bedrijfsleven. Met de voorbereiding tot de oprichting dezer vennootschappen is reeds een begin gemaakt.

De K.L.M. voert voor haar aankopen in het buitenland geen eigen deviezenpolitiek. De deviezenaanvragen van de K.L.M. worden beoordeeld door de betreffende interdepartementale instanties, welke de behoeften van alle sectoren van het Nederlandsche economische leven nauwkeurig tegen elkaar afwegen en uiteindelijk goedgekeurd door den Minister van Financiën.

AFDEELING X.

Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut.

De stijging van de uitgaven voor dit Instituut is inderdaad zeer belangrijk, doch daar dient tegenover gesteld te worden, dat verschillende sectoren van het economische leven en de wetenschap van dit Instituut veel profijt trekken. Daarbij heeft de groote uitbreiding van de meteorologie voor de Luchtvaart hooge eischen gesteld. Hierbij is in tegenstelling met vroeger thans ook de meteorologie voor de militaire luchtvaart aan het Instituut toevertrouwd. Bij de personeelsbezetting is de grootst mogelijke beperking in acht genomen. De stijging van de materiele uitgaven der jaren 1946 en 1947 wordt sterk beïnvloed door de vervanging van weggevoerde en verouderde instrumenten.

Tenslotte wordt medegedeeld, dat het noodzakelijk is gebleken, de raming voor eenige artikelen van de begrooting voor dit hoofdstuk over de dienstjaren 1946 en 1947 te verhoogden, terwijl eveneens eenige nieuwe artikelen in die begrootingen worden opgenomen. De daartoe strekkende Nota's van Wijzigingen met toelichtingen, waarnaar moge worden verwezen, gaan hierbij.

De Minister van Verkeer,
H. VOS.