

48ste VERGADERING — 24 JUNI 1952

Ingekomen stukken

48^{STE} VERGADERING

VERGADERING VAN DINSDAG 24 JUNI 1952

(Bijeenroepingsuur 11.30 voormiddag)

Ingekomen stukken. — Verslag uitgebracht door de Commissie voor de Verzoekschriften. — Interpellatie van den heer Kramer betreffende het voornemen der Regering, nog dezen zomer voor de veerdiensten over de Westerschelde weer een volledig tarief in te voeren. — Indiening, behandeling en intrekking van een motie van orde van den heer Kramer om niet tot verhoging van het bestaande of invoering van een volledig tarief op de veren over de Westerschelde over te gaan, alvorens de Staten-Generaal daarover met de Regering van gedachten hebben kunnen wisselen. — *Comité-Generaal*. — Mededeling van door de Kamer in Comité-Generaal genomen besluiten. — Behandeling en aanneming van het wetsontwerp Wijziging van het Besluit op de Inkomstenbelasting 1941, van het Besluit op de Loonbelasting 1940 en van het Besluit op de Vennootschapsbelasting 1942. — Indiening, behandeling en aanneming van een voorstel van orde van den heer Molenaar tot uitstel van de behandeling van enige wetsontwerpen. — Behandeling van het wetsontwerp Vaststelling van de Wet Oorlogsstrafrecht alsmede van enige daarmee verband houdende wijzigingen in het Wetboek van Strafrecht, het Wetboek van Militair Strafrecht en de Invoeringswet Militair Straf- en Tuchtrecht. — Aanneming van een wetsontwerp en van een conclusie. — Behandeling van de wetsontwerpen: Bescherming van de bevolking; noodwachten voor de bescherming van de bevolking, de personeelsvoorziening van deze noodwachten en de rechtstoestand van dit personeel; verplaatsing van bevolking; verzekering van het beschikbaar blijven van goederen in geval van oorlog, oorlogsgevaar, daaraan verwante en daarmee verband houdende buitengewone omstandigheden. — *Avondvergadering*. — Behandeling en aanneming van onderscheidene wetsontwerpen, waaronder het wetsontwerp Wijziging van de hoger-onderwijswet; Wijziging van hoofdstuk XIII A en hoofdstuk XIII B der Rijksbegroting voor 1950. — Behandeling van de wetsontwerpen: Bescherming van de bevolking; noodwachten voor de bescherming van de bevolking, de personeelsvoorziening van deze noodwachten en de rechtstoestand van dit personeel; verplaatsing van bevolking; verzekering van het beschikbaar blijven van goederen in geval van oorlog, oorlogsgevaar, daaraan verwante en daarmee verband houdende buitengewone omstandigheden.

Voorzitter: de heer Jonkman

Tegenwoordig, met den Voorzitter, 43 leden, te weten:

de heren Verhey, Kolff, Wijers, De Wilde, Woudenberg, Schermerhorn, De Jong, Oosterhuis, Kramer, De Dreu, Wibaut, Kapteijn, mejuffrouw Tjeenk Willink, de heren Van de Kieft, Regout, Van Lieshout, Steinkühler, Kolschoten, Vixseboxse, Van Santen, Gerretson, Tjalma, Berger, Wendelaar, Schipper, De Zwaan, Witteman, Beaufort, Kropman, Kraaijvanger, Brandenburg, Louwes, Van Tilburg, Molenaar, Nijkamp, Rip, Woltjer, Van Walsum, Schalker, De Bruijn, Anema, Kerstens,

en de heer Teulings, Vice-Minister-President, Minister zonder Portefeuille, de heer Mulderije, Minister van Justitie, de heer Beel, Minister van Binnenlandse Zaken, de heer Rutten, Minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, de heer Liefstinck, Minister van Financiën, de heer Wemmers, Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Peters, Minister voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen, de heer Blom, Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, de heer Kranenburg, Staatssecretaris van Oorlog (Materieel), en de heer Götzen, Staatssecretaris voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen.

De notulen van het verhandelde in de vorige vergadering worden gelezen en goedgekeurd.

Handelingen der Staten-Generaal — Zitting 1951—1952 — I

De Voorzitter: Ik deel aan de Kamer mede:

A. dat zijn ingekomen:

1°. berichten van leden, die verhinderd zijn de vergadering bij te wonen:

van den heer Van Velthoven, wegens andere ambtsbezigheden;
van den heer Ruijs de Beerenbrouck, wegens een belangrijke vergadering elders;
van den heer De Vos van Steenwijk, wegens ongesteldheid.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen;

2°. een missive van de leden der Kamer Dr. F. C. Gerretson en J. van de Kieft, luidende:

„'s-Gravenhage, 17 Juni 1952

Den Heer Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

De ondergetekenden, leden Uwer Kamer, stellen er prijs op een misverstand uit de wereld te ruimen.

De heer Prof. Gerretson heeft in zijn redevoering van 20 Februari 1952, blz. 264 van de *Handelingen*, een opmerking gemaakt in verband met een passage in de redevoering van den heer Van de Kieft van den vorigen avond naar aanleiding van een artikel van Prof. Gerretson, geplaatst in „De Nederlander” van 18 Januari 1952. Daarbij heeft Prof. Gerretson als door den heer Van de Kieft in diens redevoering gebezigden titel van dit artikel genoemd: „Zijt gij Christelijk?”. De heer Gerretson is daartoe gekomen door een onnauwkeurigheid in het stenogram van deze redevoering, dat inderdaad dezen titel vermeldde. De juiste titel van het artikel, zoals naar de mening van den heer Van de Kieft deze ook heeft aangegeven in zijn redevoering, luidde: „Zijt gij Christelijk-Historisch?”. Prof. Gerretson heeft dus volkomen te goeder trouw, op een dwaalspoor geleid door het ongecorrigeerde stenogram, zijn opmerking gemaakt.

Met de meeste hoogachting

(w.g.) Gerretson,

(w.g.) Van de Kieft.”

Deze missive wordt voor kennisgeving aangenomen.

3°. de volgende Regeringsmissives:

a. een, van den Minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van de Uitgave no. 29 van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, „Verslag over de Zesde Algemene Vergadering van de Verenigde Naties”, welke is gehouden te New-York van 6 November 1951 tot 5 Februari 1952;

b. een, van als voren, ten geleide van den tekst van het op 27 Mei jl. te Parijs ondertekende Verdrag tot instelling van een Europese Defensie Gemeenschap en van de daarbij behorende protocollen en documenten, zomede een toelichtende nota;

c. een, van den Minister van Justitie, en een, van den Staatssecretaris van Oorlog (Materieel), ten geleide van een nota naar aanleiding van de nota van het lid der Kamer, den heer Reijers, betreffende de zaak-Menten;

d. een, van den Minister van Binnenlandse Zaken, houdende inlichtingen op het adres van A. H. Jansen, te Nijmegen, waarin hij verzoekt om bemiddeling ter verkrijging van rechtsherstel;

e. een, van den Minister van Verkeer en Waterstaat, ten geleide van een nota met bijlagen, houdende een uiteenzetting van den gang van zaken over de moeilijkheden, welke werden ondervonden bij de uitvoering van twee percelen van de dijkswerken voor den Oosterpolder door de Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken.

Deze missives worden voor kennisgeving aangenomen. De bijlagen zullen worden nedergelegd ter griffie, ter kennisneming door de leden; die, sub *e* vermeld, ter *vertrouwelijke* kennisneming; de sub *d* vermelde missive, welke inmiddels is gedrukt onder no. 166 der Eerste Kamer-stukken en aan de leden toegezonden, zal worden gesteld in handen van de Commissie voor de Verzoekschriften;

(Voorzitter)

4°. van den Minister van Buitenlandse Zaken, het *Tractatenblad* van het Koninkrijk der Nederlanden, Jaargang 1952, no. 81, waarin is opgenomen:

de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika betreffende het deelnemen van de Nederlandse strijdkrachten aan de actie van de Verenigde Naties in Korea; Washington, 15 Mei 1952.

Dit *Tractatenblad* zal worden nedergelegd ter griffie, ter inzage voor de leden;

5°. een verzoekschrift van R. de Ruiter, te Zwolle, houdende verzoek om rechtsherstel.

Dit adres zal worden gesteld in handen van de desbetreffende commissie;

6°. een missive van het bestuur van de Stichting Waterbouwkundig Laboratorium, te Delft, ten geleide van de begroting van die stichting over het jaar 1952, welke door den Minister van Verkeer en Waterstaat is goedgekeurd.

Deze missive zal worden nedergelegd ter griffie, ter inzage voor de leden;

7°. de volgende geschriften:

een, van A. J. Lieth, te Scheveningen, ten geleide van een afschrift van zijn tot den Raad voor het Rechtsherstel gericht brief met bijlagen, betreffende vergoeding van zijn door het Nederlands Beheersinstituut beheerde goederen;

een, van Burgemeester en Wethouders van Axel, houdende adhaesiebetuiging aan de adressen van de gemeentebesturen van Terneuzen en Hulst, in zake het weder invoeren van een volledig tarief voor de veren op de Westerschelde;

een, van Burgemeester en Wethouders van Sluis, betreffende als voren;

een, van Burgemeester en Wethouders van Hoek, betreffende als voren;

een, van Burgemeester en Wethouders van Koewacht, betreffende als voren;

een, van het Gecombineerd College van het Waterschap van den Ouden IJssel, te Terborg, ten geleide van een viertal moties, aangenomen in de vergaderingen van de Geërfden van de afdelingen Slingebeken, Wischbeken, Aabeken en Linkeroeverbeken, resp. op 10, 12, 13 en 19 Mei jl. gehouden, in zake belasting van gronden in verband met verbetering en onderhoud van den Ouden IJssel;

een, van den Algemeen Secretaris van de N.I.B.E.G.-Nederland, te Amsterdam, ten geleide van een afschrift van een aan den Minister-President gezonden telegram, waarin de aandacht van de Nederlandse Regering wordt gevraagd voor terugvordering van revalidatie-uitkering van gepensioneerde gerepatrieerden door de Republiek Indonesië.

Deze geschriften zullen worden nedergelegd ter griffie, ter inzage voor de leden;

8°. de volgende boekwerken:

Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Friesland, te Leeuwarden, over het jaar 1952;

Zeven en twintigste verslag van de Kath. Vereniging van Werkgevers in de metaalnijverheid over 1951;

Jaarboek van het Christelijk Onderwijs over 1952;

Mr P. J. Idenburg: Agrarisch recht in Algerije;

Verslag over 1951 van de N.V. Nederlands-Indonesische Spoorweg-Maatschappij;

Jaarverslag over 1951 van den Nederlandsen Christelijken Aanemers- en Bouwvakpatroonsbond;

Vier en twintigste verslag van het Christelijk Nationaal Vakverbond in Nederland;

Ant. M. F. Smulders: Inkomstenverdeling en werkgelegenheid.

Deze boekwerken zullen worden geplaatst in de boekrij der Kamer;

B. dat de Staatssecretaris van Oorlog (Materieel) den Minister van Oorlog zal vervangen bij de behandeling van wetsontwerp no. 2258.

(Wendelaar e. a.)

De heer **Wendelaar**, voorzitter van de Commissie voor de Verzoekschriften, brengt het volgende verslag uit:

In handen van de Commissie voor de Verzoekschriften zijn gesteld de volgende adressen:

een, van C. Brugman, te Overschie, houdende verzoek te bevorderen, dat het ontwerp van wet tot nadere wijziging van de Noodwet Ouderdomsvoorziening (Uitbreiding tot nieuwe leeftijdsgroepen en herziening van aftrekregeling) (2524) worde aangenomen.

Uw commissie, van oordeel, dat de in dit adres behandelde aangelegenheid desgewenst ter sprake kan worden gebracht bij de schriftelijke en mondelinge behandeling van het ontwerp van wet tot nadere wijziging van de Noodwet Ouderdomsvoorziening (Uitbreiding tot nieuwe leeftijdsgroepen en herziening van aftrekregeling) (2524), heeft de eer aan de Kamer voor te stellen, dit adres neder te leggen ter griffie, ter inzage voor de leden;

een, van R. de Ruiter, te Zwolle, houdende verzoek om rechtsherstel.

Uw commissie, van oordeel, dat het gewenst is ten aanzien van de in dit adres behandelde aangelegenheid de mening van den desbetreffenden Minister te vernemen, heeft de eer aan de Kamer voor te stellen, dit adres te verzenden aan den Minister van Justitie, met verzoek om inlichtingen.

De Kamer verenigt zich achtereenvolgens met de voorgestelde conclusies.

Aan de orde is de behandeling van de **interpellatie** van den heer Kramer betreffende het voornemen der Regering, nog dezen zomer voor de veerdiensten over de Westerschelde weer een volledig tarief in te voeren.

De heer **Kramer**: Mijnheer de Voorzitter! Ik wil beginnen met u en de Kamer dank te brengen voor het feit, dat ik in de gelegenheid ben gesteld om na de beantwoording van de door mij gestelde schriftelijke vragen over dit onderwerp nog mondelinge vragen te mogen stellen. De reden daarvoor is, dat naar mijn gevoelen de beantwoording van de door mij gestelde vragen niet datgene is, wat de Kamer met recht en reden had mogen verwachten. Het komt mij voor, dat het goed is de geschiedenis van het veer over de Westerschelde de revue te laten passeren. Het is namelijk zo, dat reeds vóór de oorlog van de zijde van Zeeuwsch-Vlaanderen herhaaldelijk aandrang is uitgeoefend om het veer over de Westerschelde vrij te doen zijn van elk tarief. Dit vond zijn oorzaak in economische, sociale en culturele omstandigheden en in de ligging van dit deel van het gewest Zeeland. Daar komt nog bij, dat deze bevolking zich niet alleen steeds door de omstandigheden meer ging oriënteren op België, maar dat ook de Belgen in dit deel van Zeeland tal van gronden en eigendommen kochten, waarin Zeeuwsch-Vlaanderen een zeker gevaar zag voor de verbondenheid met Nederland. Daarna is de oorlog uitgebroken. Ik mag er aan herinneren, dat er in dat deel van Nederland lang stand is gehouden, en wel tot 26 Mei 1940. Bij de verdediging zijn verwoestingen aangericht en ook bij de bevrijding zijn er zeer belangrijke vernielingen aangebracht in dit deel van Nederland. Ook Koningin Wilhelmina zette na de gedeeltelijke bevrijding van ons land weer voor het eerst vaste voet op Nederlandse bodem in dit deel van Nederland. Uit de verslagen hebben wij nagekeken, hoe de ontvangst door de bevolking van Zeeuwsch-Vlaanderen was. Deze mensen waren buitengewoon enthousiast en vaderlandlievender dan zij ooit tevoren hadden laten blijken. Of dit nu aanleiding is geweest voor de toenmalige Regering-Gerbrandy om niet lang daarna een ander standpunt in te nemen ten aanzien van de heffing van tarieven op de Westerschelde dan door de Regering vóór de oorlog werd ingenomen, kunnen wij niet zonder meer beoordelen, maar het is een feit, dat de Regering-Gerbrandy liet weten, dat zij bereid was om de overgang over de rivier vrij te stellen van elk tarief. Deze toezegging heeft de Regering Schermerhorn-Drees gestand gedaan. Ik heb hier voor mij een schrijven van de Minister van Verkeer en Energie aan Gedeputeerde Staten van Zeeland, waarin dit onderwerp wordt behandeld en waarin wordt gezegd:

„Naar aanleiding van Uw neven vermelde brief geef ik gaarne nogmaals uiting van mijn gevoelens, dat het vraagstuk van het Verkeer en van het Vervoer in het bijzonder voor Uw gewest met zijn uitzonderlijk geografische gesteldheid er een is van de eerste orde. Niettemin moeten er in de samenstellende

(Kramer)

delen van dit vraagstuk bepaalde onderscheidingen worden gemaakt. Van primaire betekenis is de verbinding met Zeeuwsch-Vlaanderen, dat over de weg slechts via België is te bereiken. De verbindingen over de Westerschelde moeten dientengevolge als een landsbelang worden beschouwd. Om deze redenen heeft het Rijk goedgevonden, dat deze veerverbindingen kosteloos worden en dat het hierdoor veroorzaakte hoge verlies voor Rijksrekening zal komen.”.

Deze brief is van 27 November 1945. De bevestiging daarvan is gekomen op 5 Februari 1946 van de zijde van het Ministerie van Verkeer en Energie. Zij is getekend door Minister Van Schaik en door de Minister van Openbare Werken en Wederopbouw, de heer Ringers. Daarin lezen wij het volgende:

„Overwegende, dat de Veerdiensten Vlissingen—Breskens, Hoedekenskerke—Neuzen, Hansweert (Kruiningen)—Walsoorden (Perkpolder) van meer dan Provinciaal belang zijn, waardoor de verzorging van deze veerdiensten een voorwerp van Rijkszorg is, zij het ook, dat het wenselijk is, dat de uitvoering van deze veerdiensten door de Provincie Zeeland geschiedt;

overwegende, dat het algemeen verkeersbelang het wenselijk maakt, dat het vervoer over deze veerdiensten kosteloos geschiedt;

hebben goedgevonden:

De uitvoering van de Stoombootdiensten over de Westerschelde tussen Vlissingen en Breskens, tussen Hoedekenskerke en Neuzen, tussen Hansweert (Kruiningen) en Walsoorden (Perkpolder) geschiedt door de Provincie Zeeland kosteloos, te rekenen van 19 November 1945 af.”.

Mijnheer de Voorzitter! Ik geloof, dat deze brieven aangaande het voornemen, dat de toenmalige Regering koesterde, en de argumenten, die men daarvoor aanvoerde, aan duidelijkheid niets te wensen overlaten.

Bij de behandeling van de begroting voor het jaar 1949 bleek de toenmalige Regering van standpunt veranderd te zijn. Dit was aanleiding, bij de behandeling van de begroting voor Verkeer en Waterstaat in deze Kamer daarover het een en ander te zeggen. Het gevolg van het debat, dat toen werd gehouden, was, dat door deze Kamer met algemene stemmen een motie werd aangenomen, waarin werd gezegd, dat, als er een wijziging in het standpunt van de Regering moest worden gebracht ten aanzien van de vraag, of de veren al dan niet vrij moesten zijn, dit niet anders kon geschieden dan in overleg met de Staten-Generaal.

De toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Spitzzen, heeft aan deze motie gevolg gegeven en heeft de toen voorgenomen gedeeltelijke heffing van de tarieven uitgesteld tot het jaar 1950 en heeft dit onderwerp aan de orde gesteld bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 1950.

Bij de behandeling van deze begroting is opnieuw gebleken, ook in de Tweede Kamer, dat men op het standpunt stond, dat men niet tot herinvoering van de tarieven moest overgaan. Dit is ook in de Tweede Kamer gebleken bij het debat over het amendement, dat de heer Van der Feltz toen had ingediend. De wijze, waarop deze aangelegenheid aanvankelijk door de Regering werd gesteld, doordat namelijk deze kwestie in de schriftelijke stukken een Regeringsaangelegenheid werd genoemd, heeft ook bij de Tweede Kamer nogal enige wrevel tot gevolg gehad. Bij het debat in de Tweede Kamer is toen gebleken, dat het zo niet mocht worden opgevat, en heeft de toenmalige Minister ook een andere, meer redelijke verklaring gegeven. Maar het feit op zich zelf heeft toenmaals op het debat wel enigen invloed gehad, nl. in deze zin, dat het toch wel een groot verschil is, of men er rekening mee moet houden, hoe de gehele Regering zal reageren, dan wel of men alleen de vraag heeft te overwegen, of de een of andere begrotingspost moet worden gewijzigd, daarbij wetend, dat men alleen met den desbetreffenden Minister heeft te maken. Toch is het den toenmaligen Minister gelukt, de Tweede Kamer er toe te bewegen, genoeg te nemen met een gedeeltelijke invoering van het tarief, hetwelk toen f 300 000 zou opbrengen. Bij de behandeling van die zelfde begroting in deze Kamer is dit punt ook aan de orde geweest en toen is opnieuw gebleken, dat deze Kamer niet van standpunt was veranderd en nog altijd van mening was, dat de herinvoering van de tarieven naar aanleiding van de gedane toezegging door de Kabinetten-Gerbrandy en Drees-Schermerhorn nagekomen diende te worden. Wij stonden toen voor een moeilijke keuze, want als men het niet met het een of ander punt eens is, kan men slechts de begroting afstemmen. Dat is toen niet

gebeurd en opnieuw werd zonder hoofdelijke stemming een motie aangenomen, waarin de Kamer haar standpunt duidelijk aangaf en zeide de stand van zaken te betreuren. Wanneer wij nu in het licht van deze geschiedenis zien de beloften van de Regering enerzijds, en Zeeuwsch-Vlaanderen gedaan, en het reageren van de Kamer anderzijds en wij nu moeten beleven, dat wij uit de pers moesten vernemen, dat de Minister van plan was om de gedeeltelijke tariefheffing te gaan wijzigen in een algehele tariefsheffing, dan geloof ik, dat dit weinig blijk geeft van deferentie tegenover de Kamer. Er is meer. Wij zijn aanvankelijk bij het stellen van deze vragen uitgegaan van de veronderstelling, dat het bericht in de pers niet juist kon zijn, omdat wij niet konden geloven, dat op deze wijze deze kwestie door enige Regering zou worden behandeld tegenover de Kamer. Door de beantwoording van de vragen is juist gebleken hetgeen wij in de pers hebben kunnen lezen. Daarbij komt nog, dat niet alleen de Kamer een dergelijke behandeling heeft ondervonden, maar dat het ook het provinciaal bestuur van Zeeland niet veel anders is gegaan, hoewel enigszins beter dan de Staten-Generaal. Het provinciaal bestuur is een mededeling gedaan aan de vooravond van de gehouden persconferentie, Zeeuwsch-Vlaanderen evenwel, het deel van het land dat hierbij het meest betrokken is, heeft dit ook uit de pers moeten vernemen. Ik zal deze gang van zaken niet nader kwalificeren. Uit mij verstrekte inlichtingen is gebleken, dat er ook voor het provinciaal bestuur twee zaken aan de orde zijn, nl. in deze zin, dat evenals de vorige maal opnieuw van de zijde van de Regering getracht is van de provincie zelf een bijdrage in de tekorten te krijgen. Ik vraag daarom den Minister — dit is niet uit het antwoord op de door mij schriftelijk gestelde vragen gebleken —, of het juist is, dat de Regering van de provincie verwacht, dat zij in het tekort van deze veerdienst een bijdrage zal leveren van f 300 000.

In de tweede plaats zou ik willen vragen, of het juist is, dat er besprekingen gaande zijn over de kwestie, dat, als de provincie hier toe niet bereid of in staat is, dan de exploitatie van de veerdiensten uit handen der provincie genomen zal worden en door het Rijk overgenomen. En in de derde plaats zou ik nog dit willen vragen. Bij de behandeling van de begroting voor 1949 is de toenmalige Minister er van uitgegaan, dat er door heffing van het tarief een bijdrage geleverd zal worden van pl.m. f 780 000 per jaar, dat er dan nog door het Rijk te dekken zou zijn 1½ miljoen. Is het juist, dat bij deze tariefheffing plus de bijdrage, die van de provincie verwacht wordt, de provincie plus het ingevoerde nieuwe tarief zal moeten opbrengen f 1 100 000? Als dit juist is, vragen wij ons af, welk bedrag er dan nog voor het Rijk te dekken zal overblijven. Wij vinden in het antwoord van den Minister, dat het tekort inmiddels tot 2 miljoen gestegen is. Ik mag er aan herinneren, dat indertijd bij de behandeling van deze aangelegenheid Minister Spitzzen stelde, dat de totale lasten van de exploitatie f 2 300 000 zouden bedragen, dat er uit het tarief pl.m. f 350 000 zou komen, waarvan f 50 000 nodig was om deze tarieven te innen, zodat er pl.m. 2 miljoen overbleef als door het Rijk te dekken tekort. Dan vragen wij ons af: Is de vergroting van het tekort — in het licht van deze cijfers — zo, dat de Minister gemeend heeft deze methode te moeten volgen, ten einde het tekort terug te brengen tot kleinere proporties? En dan zou ik dit willen vragen: Meent de Minister, dat het een juiste behandeling is van de Staten-Generaal, als hij in het antwoord op de derde vraag zegt, dat hij het niet verantwoord acht met de invoering van de nieuwe tarieven te wachten tot de Kamer in October weer bijeen zal zijn?

Mijnheer de Voorzitter! Toen ik dat las, heb ik mijn kalender eens nagekeken, maar het was al te ver voorbij April om te denken aan een slechte Aprilgrap. Ik heb mij toen afgevraagd, of de Minister beter op de hoogte was van de data, waarop de Kamer bijeenkomt, dan u, Mijnheer de Voorzitter, want het was wel typisch, dat ik met dezelfde post een agenda ontving voor een zitting dezer Kamer. Het getuigt toch wel van heel weinig deferentie voor deze Kamer, als een dergelijk antwoord door de Minister op vragen van een Kamerlid gegeven wordt. Ik zal dit niet nader kwalificeren, maar wij vragen ons toch wel af in hoeverre het op zijn plaats is, in deze zin, dat de aankondiging, die de Minister gedaan heeft t.a.v. de voorgenomen wijziging, geschiedde op 8 Mei; ik moge er aan herinneren, dat toen beide Kamers der Staten-Generaal nog vergaderden, want de laatste vergadering der Tweede Kamer vond plaats op 20 Mei.

Mijnheer de Voorzitter! Als wij deze kwestie zien in het licht van de geschiedenis, zoals die zich heeft afgespeeld, mogen wij als Staten-Generaal met recht en redelijkheid vragen: Minister, wat hebt u gedaan om de mogelijkheid te scheppen in zake dit vraagstuk de mening van deze Kamer te vernemen? Wij hebben aangetoond, dat

(Kramer e. a.)

de gelegenheid daartoe aanwezig was. Ik ben benieuwd het antwoord van den Minister hierop te vernemen. Vooralsnog nemen wij aan, dat de laatste regels van het antwoord op de schriftelijke vragen een slip of the pen waren, en ik ben zeer benieuwd, of mijn visie hierop juist is en of de Minister bereid is een nadere verklaring te geven.

Mijnheer de Voorzitter! Samenvattend wil ik opmerken in de eerste plaats, dat deze aangelegenheid niet alleen voor Zeeuwsch-Vlaanderen, maar ook voor het gehele land van groot belang is; in de tweede plaats, dat deze aangelegenheid niet los gezien kan worden van de in 1945 en 1946 gedane toezeggingen en ook niet van de uitspraken van de Kamer, bij deze en vorige gelegenheden gedaan.

Wij moeten daarbij constateren, dat dit een aangelegenheid is, die niet anders besproken kan worden dan na grondige voorbereiding met de Staten-Generaal, en dat dus de wijze, waarop de Minister gemeend heeft deze aangelegenheid te moeten voorbereiden, voor de Kamer niet aanvaardbaar is. Wij zouden dus den Minister willen vragen, alsnog in overweging te nemen, op welke wijze het mogelijk zal zijn aan de door mij geuite verlangens tegemoet te komen.

De Voorzitter: Is de Regering bereid, de gestelde vragen aanstonds te beantwoorden?

De heer **Wemmers**, Minister van Verkeer en Waterstaat: Gaarne, Mijnheer de Voorzitter!

De Voorzitter: Dan is het woord aan den heer Minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Wemmers**, Minister van Verkeer en Waterstaat: Mijnheer de Voorzitter! Ik meen in uw geest te handelen, wanneer ik — gezien de uitgebreide agenda, welke de leden dezer Kamer op deze laatste dag vóór de verkiezingen wacht — mij in eerste aanleg beperk tot het onmiddellijk beantwoorden van de door de geachte afgevaardigde de heer Kramer gestelde vragen. De uitvoerige gedachtenwisseling immers, zowel mondeling als schriftelijk door de beide Kamers met mijn ambtsvoorganger gevoerd bij de behandeling van de begrotingen van Verkeer en Waterstaat voor de jaren 1949 en 1950, heeft naar mijn mening zo verhelderend gewerkt op het inzicht, dat zowel de Staten-Generaal als de verantwoordelijke Minister ter zake huldigen, dat ik slechts in herhaling zou vervallen, indien ik thans opnieuw een uiteenzetting zou geven van de algemene aspecten en gevolgen, verbonden aan het wederom heffen van veertarieven op de Westerschelde.

Ten aanzien van de vraag, in hoeverre ik rekening heb te houden met de zienswijzen, die door verschillende ambtsvoorgangers werden gehuldigd, moge ik opmerken, dat toch algemeen aanvaard wordt, dat een Minister zijn opvolgers niet voor een verdere toekomst kan binden anders dan bij wet, contract of mogelijk andere blijvende vorm. Een „toezegging”, door ambtsvoorgangers gedaan, kan alleen gelden als de mening van de bewindsman, die haar uitsprekt. De innerlijke kracht van de toezegging kan een morele zijn, zodat men daarmede ernstig rekening moet blijven houden. Dat is bij de veren ook het geval geweest, want met zware subsidies is de dienst goedkoop of voor niets in stand gehouden, zodat gezegd kan worden, dat de morele kant van de toezegging is nagekomen. Maar, Mijnheer de Voorzitter, nu zijn de tijden veranderd. Het Kabinet, dat in Maart 1951 optrad en waarvan ik de eer heb deel uit te maken, zag zich geconfronteerd met het vraagstuk der verhoogde defensie-uitgaven, beperking der investeringen, der consumptie en niet te vergeten het probleem van de woningbouw.

Ik heb het als vanzelfsprekend beschouwd naar vermogen mede te werken aan de uitvoering van het Regeringsprogram evenals aan het verminderen der Rijksuitgaven, voor zover dit naar redelijkheid mogelijk was. Op deze wijze konden immers meer mogelijkheden in de sector van Verkeer en Waterstaat worden verkregen, waarbij echter niet te ontgaan was, dat vele wensen slechts ten dele of in het geheel niet bevredigd konden worden. Ik behoef u geen voorbeelden daarvan te noemen, doch de *Handelingen* van de begroting 1952 spreken te dien aanzien een duidelijke taal.

Mijnheer de Voorzitter! De eerste vraag van de geachte afgevaardigde moge ik na deze korte inleiding als volgt beantwoorden.

Bij een bespreking omtrent hoofdstuk IX B der ontwerp-Rijksbegroting 1952 kwamen mijn ambtgenoot van Financiën en ik tot de slotsom, dat met het oog op de toestand van 's lands financiën paal en perk zou moeten worden gesteld aan de steeds stijgende tekorten, die de veren over de Westerschelde de laatste jaren op-

(Minister Wemmers)

leveren. Als uitvloeisel van die bespreking werd bij dezerzijds schrijven van 8 September 1951 aan Gedeputeerde Staten medegedeeld, dat, in verband met de moeilijke positie van 's Rijks schatkist, niet meer dan een bedrag van 2 miljoen voor het exploitatieverlies van bedoelde veren op de Rijksbegroting van 1952 beschikbaar kon worden gesteld. Aangezien het te verwachten is, dat het exploitatietekort over dat jaar hoger zal zijn dan 2 miljoen, indien geen bijzondere maatregelen worden getroffen, werden Gedeputeerde Staten in genoemde brief er op gewezen, dat maatregelen zullen moeten worden genomen om het exploitatietekort te beperken, althans te verminderen, en dat een tariefverhoging onvermijdelijk zal zijn.

Door mij werd voorgesteld, deze aangelegenheid eind September, begin October 1951 gezamenlijk met Gedeputeerde Staten te bespreken, doch bij brief van 11 September d.a.v. antwoordden Gedeputeerde Staten, dat door verschillende omstandigheden de voorgestelde bespreking geen doorgang zou kunnen vinden, doch nader overleg zou plaats vinden t.a.v. een andere datum.

Op 30 October 1951 wendde het college zich met een schrijven tot mijn ambtgenoot van Binnenlandse Zaken, waaruit mij bleek, dat bij Gedeputeerde Staten geen misverstand bestond met betrekking tot mijn brief van 8 September 1951.

Bij mijn bezoek op 7 Mei jl. aan de provincie Zeeland, waaraan op 7 Februari 1952 een bespreking met de Commissaris der Koningin was voorafgegaan, werd in een ter zake met Gedeputeerde Staten te Middelburg gevoerde bespreking het in September 1951 geopende overleg vervolgd.

In aansluiting op die bespreking heb ik bij brieven van 7 Juni 1952 aan Gedeputeerde Staten van Zeeland concrete voorstellen gedaan omtrent de invoering van nieuwe tarieven en de verdeling van het exploitatietekort tussen Rijk en provincie.

Een antwoord van Gedeputeerde Staten van Zeeland op deze voorstellen werd tot dusver nog niet ontvangen.

Gedeputeerde Staten van Zeeland zijn dus tijdig op de hoogte gesteld van de mening der Regering en hebben gelegenheid gehad hieromtrent hun mening ten beste te geven, van welke gelegenheid zij ook hebben gebruik gemaakt.

Uit de beantwoording van de eerste vraag moge blijken, dat in September 1951 het overleg werd geopend en sindsdien regelmatig werd voortgezet. De persconferentie, waarop de geachte interpellant in zijn vragen doelt, had plaats op verzoek van het provinciaal bestuur van Zeeland. Zij had ten doel de pers in te lichten omtrent de vele punten, die in het overleg met Gedeputeerde Staten tijdens het tweedaags bezoek ter sprake waren gekomen, zodat ik het onjuist geacht heb de pers van dit voor Zeeuwsch-Vlaanderen zo belangrijke vraagstuk onkundig te laten.

In verband met de omstandigheid, dat de exploitatie van de veerdiensten over de Westerschelde berust bij de provincie Zeeland, en in aanmerking genomen het feit, dat deze veren mede het provinciaal belang dienen, vind ik het redelijk, dat de provincie Zeeland, evenals vóór de oorlog, twintig ten honderd van het exploitatietekort voor haar rekening neemt.

Uitgaande van de vervoerscijfers van dit jaar wordt bij de thans geldende tarieven het exploitatietekort van de bedoelde veerdiensten geraamd op f 2 260 000. De netto-opbrengst der voorgestelde uitgebreide en verhoogde tarieven wordt bij gelijk blijvende vervoerscijfers geraamd op f 900 000, zodat het exploitatietekort door de tariefswijziging wordt teruggebracht op f 1 360 000. Uitgaande van de voorgestelde verhouding 80:20 voor de verdeling van het exploitatietekort, zal dan de provincie Zeeland f 272 000 per jaar in de kosten van deze veerdiensten hebben bij te dragen.

De geachte interpellant heeft gerefereerd aan de uitvoerige rede, die mijn ambtsvoorganger heeft gehouden bij de behandeling van de begroting in het jaar 1950, en heeft er op gewezen, dat er een motie van orde is aangenomen, waarvan de strekking was, dat de Kamers vooraf van de voornemens ter zake van de veren in kennis gesteld moesten worden. Het betreft hier een toezegging van mijn ambtsvoorganger en ik meen in de aanvang van mijn rede reeds duidelijk te hebben gemaakt, in hoeverre ik mij daaraan gebonden achtte.

In verband met de opmerking van de geachte afgevaardigde de heer Kramer, nl. dat mijn ambtsvoorganger de verwachting heeft uitgesproken, dat de heffing van veergelden niet onopgemerkt aan de Staten-Generaal zou voorbijgaan, wil ik er op wijzen, dat dit inderdaad het geval is. Terwijl het overleg met het provinciaal bestuur nog niet is afgesloten, wordt deze interpellatie gehouden. Zoals ik reeds heb opgemerkt, moet ik de vraag van de geachte interpellant, of de toestand van 's lands financiën zo slecht is, dat op korte termijn moet worden ingegrepen, bevestigend beantwoorden.

48ste VERGADERING — 24 JUNI 1952

Interpellatie van den heer Kramer

(Minister Wemmers e. a.)

De vrijdom van veergeld, zoals deze na de bevrijding is geschapen, heeft voorts tot een zodanig ongezond accres geleid, dat het normale en reële verkeer daaronder ging lijden. Bestond er kort na de bevrijding, toen Zeeuwsch-Vlaanderen ten gevolge van de oorlogshandelingen nog in een desolate toestand verkeerde, aanleiding tot het toekennen van deze vrijdom, thans, nu de toestand van Zeeuwsch-Vlaanderen niet meer is te vergelijken met die van dat moment, moet aan deze genomen maatregel naar mijn mening* een einde worden gemaakt. Dit klemt nog te meer, daar het door deze vrijdom verwekte tekort aan vervoerscapaciteit noodzaakt tot voortijdige investeringen.

Mijnheer de Voorzitter! Ik zou in dit verband enkele cijfers aan de Kamer willen voorleggen. Het aantal voetgangers per dag per maand bedroeg in Januari 1950 5000, maar in Augustus 1950 was dit aantal 16 000. Het aantal voetgangers per dag per maand in Januari 1951 was 4000 en in Juli/Augustus 1951 18 000. Wanneer ik de indexcijfers van de vervoersbeweging in Nederland neem en het cijfer van 1938 op 100 stel, dan is in het jaar 1951 het indexcijfer bij de veren voor voetgangers 780, voor rijwielen 800 en voor auto's 650. Het indexcijfer van geheel Nederland voor het automobielverkeer is 200. Dit wil dus zeggen, dat de verkeersintensiteit over de veren $3\frac{1}{2}$ maal zo groot is als het gemiddelde cijfer van Nederland.

De heer Molenaar: Waarom is dat nu ongezond, Excellentie?

De heer Wemmers, Minister van Verkeer en Waterstaat: Dit is ongezond, omdat hiermede heel veel joy-riding door de Staat der Nederlanden wordt betaald.

Mijnheer de Voorzitter! Ik heb natuurlijk begrip voor de gevolgen, die een tariefstelling voor de bevolking medebrengt. Uit de stukken en ook uit de adressen van de burgemeesters van Zeeuwsch-Vlaanderen, welke mij hebben bereikt, blijkt, dat bij een bevolkingsaanwas van 90 000 3,5 miljoen reizigers per jaar over de veren gaan. Dit betekent dus, dat elke inboorling van Zeeuwsch-Vlaanderen, ongeacht de leeftijd, 35 keer per jaar van de veren gebruik zou maken.

Mijnheer de Voorzitter! Gaarne corrigeer ik het woord inboorling in inwoner, hetgeen ik bedoelde te zeggen.

Ik ben van mening, dat bij de hoogte van het voorgestelde veertarief en door de gelegenheid, die er zal zijn tot het nemen van een billijk abonnement — naar mijn mening is hiervan sprake, wanneer het tarief f 3 à f 4 per maand bedraagt voor een voetganger in de 2de klasse op de trajecten Kruiningen—Perkpolder en Vlissingen—Breskens —, aan de morele kant van de toezegging volledig recht wordt gedaan.

Wanneer ik overzie, Mijnheer de Voorzitter, welke voorzieningen overal in het land thans achterwege moeten blijven, terwijl de streek er volmaakt terecht om roept, kan ik niet verantwoord, dat hier, waar de streek een voortreffelijke voorziening heeft, in het voortbestaan van een bron van steeds groter uitgaven wordt berust.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer Kramer: Mijnheer de Voorzitter! Ik wil beginnen met de Minister dank te zeggen voor de uitvoerige mededelingen, waarmee ik niet gezegd wil hebben, dat deze mededelingen mij bevredigd hebben. Dat zijn twee zeer verschillende dingen.

In de eerste plaats vind ik wel wat vreemd datgene, wat de Minister laat horen over zijn opvattingen ten aanzien van de vraag, in hoeverre hij gebonden kan zijn aan toezeggingen van vorige Regeringen en ambtsvoorgangers. Ik heb daaromtrent een ander opvatting. Als zo positief en tot tweemaal toe de voorganger van de Minister toezeggingen aan de Kamer doet als in deze aangelegenheid is geschied, dan meen ik, dat de opvolger daardoor moreel gebonden is en dat het van deferentie tegenover deze Kamer zou hebben getuigd, als hij daarvan blij zou hebben gegeven. Het spijt mij, dat dit niet het geval is. De Minister heeft een overzicht gegeven van de financiële moeilijkheden, waarvoor deze Regering zich zag geplaatst. Dat is voor mij geen vreemd geluid, maar mag ik er aan herinneren, dat, toen een vorige Regering aan Zeeuwsch-Vlaanderen de toezeggingen deed, die zij heeft gedaan, de financiële moeilijkheden van ons land nog groter waren dan bij het optreden van deze Regering het geval was.

Wat de mededeling van de Minister betreft, dat hij reeds op 8 September aan de provincie mededeling heeft gedaan van zijn voornemen, naar aanleiding van de besprekingen met zijn collega van Financiën ten aanzien van de begroting, waarbij de stelling is verkondigd, dat het tekort niet boven de twee miljoen mocht komen en

Handelingen der Staten-Generaal -- Zitting 1951--1952 -- I

(Kramer)

dat maatregelen moesten worden overwogen om daartoe te komen merk ik op, dat ik helemaal niets meer begrijp van de wijze van handelen van de Minister, want dan was er alle reden en alle tijd geweest om het vraagstuk ten aanzien van de Staten-Generaal volledig juist te stellen en de Staten-Generaal inderdaad volledig op de hoogte te stellen van de voorgenomen maatregelen en volledig in te lichten over de bijdrage van de provincie, over de mate, waarin, en de manier, waarop deze zou gebeuren. Ik vind dit veel ernstiger dan ik het aanvankelijk inzag. Nu snap ik er helemaal niets meer van. Het is mij tevens gebleken, dat de inlichtingen, die wij over de bijdrage van de provincie hebben gekregen, vrijwel juist zijn. De Minister heeft hier nl. medegedeeld, dat de provincie in het tekort zal bijdragen in een verhouding van 20 tot 100, ofte wel f 272 000. Dit betekent, als dit werkelijkheid zal worden, dat de provincie Zeeland die al reeds een tekort voor haar rekening dient te nemen voor andere veren van ongeveer f 165 000 per jaar, niets meer zal kunnen doen voor het culturele en sociale leven in de provincie. Ik moet zeggen dat ik tegen een dergelijke gang van zaken tegenover de provincie grote bezwaren heb, te meer omdat de Minister mededeelt, dat het tekort voor dit jaar geraamd wordt op $2\frac{1}{2}$ miljoen gulden. De Minister heeft nagelaten daarover verdere cijfers te verstrekken, maar ik heb voor mij het exploitatie-overzicht van het jaar 1951. Ik lees daarin, dat het tekort voor rekening van het Rijk heeft bedragen f 2 051 612. Hoe de Regering aan het bedrag van $2\frac{1}{2}$ miljoen komt is mij niet duidelijk, tenzij de Minister kan aangeven, dat in de laatste tijd de exploitatiekosten belangrijk hoger zijn geworden.

Nu heeft de Minister de stelling verkondigd, dat de toestand van Zeeuwsch-Vlaanderen thans toch wel een heel andere is dan toen de toezegging werd gedaan. Dat is voor mij niets nieuws. Toen de toezegging werd gedaan, waren er zeer grote moeilijkheden en was het sociale, economische en culturele leven in Zeeland ernstig verstoord, ernstiger dan in andere delen van het land. Ik behoeft maar te herinneren aan het onder water zetten van Walcheren, waardoor de provincie Zeeland voor grotere moeilijkheden stond dan andere provincies. Als de Minister zegt, dat het nu belangrijk beter is, is dat niets nieuws. Maar is dit nu een argument om te zeggen, dat de provincie mee moet betalen en dat dus geen uitvoering behoeft te worden gegeven aan de beloften, door vorige Regeringen gedaan?

Verder heeft de Minister mededelingen gedaan omtrent een veel intensiever verkeer over de veren. Ik dacht juist, dat het daarom begonnen was. Ik dacht juist, dat de maatregelen beoogden om de banden tussen Zeeuwsch-Vlaanderen en de rest van Nederland aan te halen, strakker aan te halen dan ooit het geval was geweest. Nu gaat de Minister het verwijt maken, dat zij van de veren een intensiever gebruik maken.

Ik heb ook enige cijfers voor mij liggen. Daaruit blijkt, dat inderdaad het aantal passagiers, dat vervoerd is, groot is, nl. meer dan 3 miljoen. Maar er blijkt ook wat anders uit. Er blijkt ook uit, welke de consequenties zullen zijn van de invoering van de tarieven, die de Minister zich voorstelt, nl. dat er voor de eerste klasse, waarin nu ook betaald wordt, 342 761 passagiers zijn vervoerd, maar dat kosteloos zijn vervoerd 3 322 132 passagiers, die nu allen zouden moeten gaan betalen. Weet men, wat dat betekent, zowel voor het economisch-sociale als voor het culturele leven van dit gewest? Want nu doet men dit en straks zal een andere Minister weer geen aanleiding vinden om, wanneer er een verhoging van tarieven moet plaats vinden, daarover met de Kamer van gedachten te wisselen en dan zal er weer een interpellatie moeten worden gehouden om te weten te komen, wat de Regering van plan is; dan is geleidelijk het hek van de dam. Ik geloof — en hiermede wil ik besluiten —, dat deze Kamer er geen genoegen mede kan nemen, dat op dit terrein verder wordt gegaan dan in 1950 het geval is geweest. Ik meen dus, dat moet worden volstaan met de gedeeltelijke tariefheffing, zoals die thans bestaat, en dat niet kan worden ingestemd met de invoering van tarieven in volledige omvang. Zo juist hebben wij door het antwoord van den Minister verschillende gegevens en feiten te verwerken gekregen. Men mag en zal echter niet verwachten, dat deze Kamer zich een duidelijk beeld daaromtrent kan vormen. Dit vraagstuk moet opnieuw van alle kanten volledig worden bekeken, ten einde te kunnen nagaan, of men bereid is in overleg met de Regering op dit terrein verder te gaan. Vooralsnog is onze mening, dat dit niet moet gebeuren. In ieder geval zullen beide Kamers van de Staten-Generaal in de gelegenheid moeten worden gesteld, uitvoerig voorgelicht zijnde, over deze zaak te spreken.

Mijnheer de Voorzitter! Ik heb daarom de eer een motie van orde in te dienen, welke ik bij dezen op uw bureau moge deponeren.

(Voorzitter e. a.)

De Voorzitter: De heer Kramer heeft de navolgende motie van orde voorgesteld:

„De Kamer,

Kennis genomen hebbende van het voornemen van den Minister van Verkeer en Waterstaat om, zonder nadere raadpleging van de Staten-Generaal, over te gaan tot verhoging van het bestaande en tot invoering van een volledig tarief op de veren over de Westerschelde;

van mening, dat dit voornemen nóch met door 's Ministers ambtsvoorganger aan de Staten-Generaal gedane toezegging, nóch met reeds eerder door de Eerste Kamer gedane uitspraken in overeenstemming is;

spreekt de stellige verwachting uit, dat de Regering niet tot wijziging van den bestaanden toestand zal overgaan, alvorens de Staten-Generaal de gelegenheid hebben gehad, daarover bij de behandeling van de begroting voor 1953 met de Regering van gedachten te wisselen.”.

Ik stel voor, deze motie van orde te behandelen bij deze beraadslaging.

Daartoe wordt besloten.

De heer Tjalma: Mijnheer de Voorzitter! De vraag, of het billijk is om veerrechten te heffen op de Westerschelde heeft bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat in de laatste jaren steeds weer een onderwerp van discussie uitgemaakt, waarbij de Kamer telkens niet onduidelijk heeft laten blijken, welke mening zij dienaangaande huldigde.

De reden daarvan is hierin gelegen, dat het in casu niet alleen een streekbelang, maar een landsbelang betreft. Het gaat hier niet om de belangen van een eiland, zodat elke vergelijking met een eilandverbinding mank gaat; neen, hier is de verbinding met een landsdeel in het geding, dat tegen een ander land aanligt.

De imponderabilia, die hieruit voortvloeien, leggen blijkbaar bij de Regering onvoldoende gewicht in de schaal, want het blijkt telkens, dat slechts financiële overwegingen voor haar gelden.

De eerste stap is geweest de invoering van een betrekkelijk laag veergeld; thans zal een tweede stap worden gezet en hoeveel zullen er nog volgen?

Als maatstaf voor het berekenen van het nieuwe tarief wil de Minister doen gelden het aantal kilometers, dat over de Schelde worden afgelegd, d.w.z. voor de drie veren onderscheidenlijk 12, 6 en 4 km.

De opbrengst van de veergelden moet dienst doen om het jaarlijks tekort, althans gedeeltelijk, te dekken.

Wanneer men nagaat, welk bedrag jaarlijks aan motorrijtuigen- en benzinebelasting wordt opgebracht, dat, in strijd met den oorspronkelijken opzet, voor het leeuwendeel niet aan het verkeer, maar aan de algemene middelen ten goede komt, dan is de weg aangewezen, waarlangs de tekorten van de Scheldeveren kunnen worden gedekt.

Als de Regering consequent is, moet zij, als over enigen tijd de tunnel bij Velsen gereed is, ook rechten heffen voor het gebruikmaken daarvan, want als men rente, afschrijving en onderhoud berekent, die daaruit zullen voortvloeien, zal men tot een aanzienlijk bedrag komen. En uit welke post wordt dat betaald?

De Minister zal wellicht opmerken, dat de voertuigen zich zelf moeten voortbewegen door een tunnel. Maar dan wordt uit het oog verloren, dat een tunnel geen ophoud veroorzaakt voor het verkeer en een veer wel. En juist het tijdverlies is voor het autoverkeer van grote betekenis.

Toen indertijd, ongeveer 20 jaar geleden, bij het maken van de plannen voor de verkeersbruggen over de grote rivieren overwogen werd bruggeld te heffen, is één van de redenen, waarom men die gedachte heeft laten varen, het tijdverlies geweest, dat hieruit voor het autoverkeer zou voortvloeien.

Dit tijdverlies heeft de Minister buiten zijn gezichtskring gelaten, toen zijn conclusie werd getrokken, dat de veergelden moesten worden verhoogd.

Nu merkte de Minister op, dat het serieuze vervoer door „joyriding” wordt belemmerd.

In de eerste plaats rijst de vraag: Verstaat de Minister hieronder ook het toeristenverkeer van België uit?

Voorts valt op te merken, dat de Algemene Verladings- en Eigen Vervoerders Organisatie zich tegen verhoging verklaard heeft.

Deze organisatie acht dus het normale vervoer niet benadeeld door den bestaanden toestand en dit moet den Minister ook iets hebben te zeggen.

(Tjalma e. a.)

De vraag rijst, hoe hoog de Minister de tarieven zich nu denkt aan de hand van de richtlijnen, die door hem zijn getrokken.

Is het de bedoeling alleen maandabonnementen in te voeren, of komen er ook weekkaarten?

De Minister heeft medegedeeld, dat het niet mogelijk was de Volksvertegenwoordiging in de voorgenomen verhoging te kennen, doordat de Kamer eerst in October bijeen zou komen.

Het feit, dat de Kamer vandaag vergadert, o.a. om over de veergelden op de Westerschelde te spreken, echter niet op initiatief van den Minister, bewijst afdoende, dat 's Ministers visie op de mogelijkheid, deze zaak eerder te behandelen, niet juist is, en het zou dan ook van meer deferentie jegens de Kamer hebben getuigd, indien zij was gekend in de plannen van de Regering, wat blijkens den loop van zaken kennelijk mogelijk was geweest. En waarom moest de tariefsverhoging juist aan de orde worden gesteld, toen de Tweede Kamer op het punt stond op reces te gaan?

Niet alleen tegenover Zeeuwsch-Vlaanderen, maar ook met het oog op Walcheren, dat zo'n zware tol heeft betaald voor ons aller vrijheid en dat in het vreemdelingenverkeer uit het zuiden een voorname bron van zijn inkomsten bezit, had een andere houding van de Regering mogen worden verwacht.

En dit des te meer, omdat men zich hier op een Regeringsbelofte, die in 1945 werd gedaan, kan beroepen.

De mening van den Minister, dat deze belofte slechts verbindend was voor dengene, die haar tot uiting bracht, kan ik niet delen.

Want dan zou er van continuïteit in het Regeringsbeleid geen sprake meer zijn en zou elke belofte van een Kabinet of van een Minister op losse schroeven komen te staan.

Ook hier geldt het woord:

„Heeft hij gezworen tot zijn schade, evenwel verandert hij niet.”.

De heer Brandenburg: Mijnheer de Voorzitter! Bij deze interpellatie is een voor de Zeeuwse bevolking zeer belangrijk vraagstuk aan de orde gesteld. De heer Kramer heeft nadrukkelijk betoogd, dat de Regering-Schermerhorn het was, die de maatregel, die hij heeft besproken, heeft genomen. Daarmede was indertijd de gehele Kamer het eens en deze maatregel heeft grote vreugde aan de Zeeuwse bevolking gebracht, omdat volgens mij de Zeeuwse bevolking in verband met de heffing van de veergelden al jarenlang had te maken met een onrechtvaardige maatregel. Zij is niet verantwoordelijk voor de geografische ligging van die provincie en het is de plicht van elke Regering om die maatregelen te nemen, welke nodig zijn om de bewoners van een provincie zich kosteloos te doen begeven van het ene deel van de provincie naar het andere. Dat was de Zeeuwen niet gegeven. Ik geloof, dat het redelijk was geweest, als men zo nadrukkelijk zegt, dat de Regering-Schermerhorn deze maatregel had genomen, dat men ook had gezegd, dat de Regering-Drees deze maatregel weer ongedaan wil maken. Dit dient te worden onderstreept. Nu heeft de Minister zijn motieven naar voren gebracht. Ik ben het ook niet, evenals de mij voorafgaande sprekers, eens met de Minister, wanneer hij zegt, dat een Regering niet gebonden kan zijn aan beloften, die door een voorafgaande Regering zijn gedaan. Dit standpunt zal door niemand, die redelijk over de zaken denkt, worden onderschreven. Natuurlijk is deze Regering gebonden aan de belofte, die aan de Kamer en de bevolking is gedaan. Aan de andere kant rijst de vraag, waarom de Zeeuwen in een uitzonderingspositie worden geplaatst. Zijn de ponten over het Noordzeekanaal niet kosteloos? Die zullen toch ook wel de nodige miljoenen kosten? Ik ben voorstander van het kosteloze vervoer, maar waarom geeft men dit voordeel alleen aan degenen, die gebruik maken van de pont bij Velsen en bij Zaandam? Waarom geeft men dit zelfde voorrecht niet aan degenen, die het „ongeluk” hebben in Zeeland te wonen? Ook via de Maastunnel geschiedt het vervoer kosteloos. Zo zou men met talrijke feiten kunnen aantonen, dat de maatregel om de veerponttarieven te verhogen — het is al erg, dat er een gering tarief is — onredelijk is. Dat is een ergerlijke onrechtvaardigheid tegenover de bevolking.

De Minister heeft in zijn antwoord aan de interpellant een opmerking gemaakt over het gebruik, dat van de ponten wordt gemaakt in de wintermaanden en in de zomermaanden; daarin zitten verschillen van 11 000 tot 13 000 per dag, en dan zegt de Minister: De Regering is niet van plan het plezier te betalen. Dit verwondert mij niets; deze Regering is niet zo om de dingen, die voor de bevolking plezierig zijn, te betalen; ze is er alleen maar om dingen, die voor de bevolking droevig zijn, te betalen, om haar dag in dag uit de lasten van de oorlog op de schouders te leggen.

(Brandenburg e. a.)

Mijnheer de Voorzitter! Tot slot nog een opmerking over hetgeen de heer Kramer in tweede instantie naar voren heeft gebracht. Mijns inziens is de heer Kramer toch te veel overgehield naar de prestige-kwestie. Hij zegt: Kijk eens, de Regering heeft die en die beloften gedaan; er is tijd genoeg geweest voor overleg met de Staten-Generaal; als de Regering dat nu maar gedaan had, was er nog wat voor te zeggen geweest.

Mijnheer de Voorzitter! Ik ben geen tegenstander van overleg met de Staten-Generaal over dit vraagstuk, maar de Kamer had zich reeds bij voorbaat moeten uitspreken en de Zeeuwen hierdoor moeten geruststellen, dat zij er niet aan denkt de Regering in dezen te volgen; zij had het vraagstuk niet open moeten laten door te zeggen: Als de Regering met de Staten-Generaal overleg pleegt, is er misschien nog wel met haar te marchanderen.

Eén ding is belangrijk, nl. het volgende. De Minister heeft het over een goedkoop tarief, maar anderzijds blijkt uit de cijfers, die de heer Kramer genoemd heeft — er werden nl. meer dan 3 miljoen personen kosteloos vervoerd —, dat de door de Regering voorgestelde maatregelen opnieuw op de financieel minst draagkrachtigen zullen komen te rusten.

Mijnheer de Voorzitter! De inhoud van de door de heer Kramer ingediende motie bevredigt ons niet geheel, maar zij houdt in een opschorting van de door de Regering te nemen maatregelen tot verhoging van de veerdiensten over de Westerschelde door deze zaak eerst in de Staten-Generaal te doen behandelen en daarom zullen wij onze stem aan de motie van de heer Kramer niet onthouden.

De heer Wendelaar: Mijnheer de Voorzitter! De zaak, waarover het hier gaat, de vraag of de veergelden over de Westerschelde al of niet verhoogd moeten worden, is op zich zelf van groot belang, maar die kan naar mijn mening niet anders behandeld worden dan in het algemeen verband. Daarbij komt onder meer de vraag ter sprake, hoe het in dit opzicht met andere veren staat, b.v. bij dat te Velsen; dat veer is geheel gratis. Zo zijn er meer veren in ons land, die met de veren op de Westerschelde vergeleken behoren te worden. Maar bovendien moet het vraagstuk van de tarieven van de veerdiensten bezien worden in het licht van de gehele begroting. Daarom betreur ik, dat deze zaak op het ogenblik zo incidenteel aan de orde komt. Ik vraag mij af, of dit nu nodig was geweest en of dit niet vermeden had kunnen worden. De geachte interpellant heeft er op gewezen, dat deze zaak opgezet is in een brief van September 1951; sedertdien heeft echter de behandeling van de begroting voor 1952 plaats gehad. Was dat nu niet een mooie gelegenheid voor de Minister geweest om deze zaak met onze Kamer en eventueel ook met de Tweede Kamer te bespreken? Het kon de Minister bekend zijn, de Minister had toch kunnen weten, dat in het bijzonder deze Kamer zich zeer interesseert voor de kwestie van de veren op de Westerschelde. Ik betreur dus, dat wij thans zo incidenteel tegenover deze zaak gesteld worden. Naar mijn mening is de oorzaak daarvan echter gelegen bij het feit, dat de Minister deze zaak hier niet eerder gebracht heeft.

Thans een enkele opmerking over de wijze, waarop de Minister zo juist de interpellant beantwoordt heeft. Ik kan niet zeggen, dat de Minister met de wijze, waarop hij de zaak hier behandeld heeft, zijn standpunt versterkt heeft. Ik heb in het betoeg van de Minister een zekere geprikkeldheid geconstateerd, die ik moeilijk anders dan als een uiting van zwakte bij het verdedigen van zijn standpunt kan uitleggen. Bovendien heeft de Minister een paar termen gebruikt, die hem misschien min of meer ontsnapt zijn, maar die mij — het zij mij veroorloofd dat op te merken — toch onaangenaam hebben getroffen. De Minister sprak van "joy-riding". De interpellant heeft de Minister al gevraagd, wat hij daaronder precies verstond. Als ik mij goed herinner, heeft die term betrekking op jongelui, die 's avonds met een meisje een ritje willen maken, liefst in een auto, die hun niet toebehoort. Zo zal de Minister het toch niet bedoeld hebben. De Minister zal meer gedacht hebben aan het toeristenverkeer, maar als hij dat inderdaad heeft bedoeld, kan ik de term „joy-riding" toch niet gelukkig vinden.

Zo is den Minister ook ontvallen de term: inboorlingen van Zeeuwsch-Vlaanderen. Die terminologie acht ik zeer ongelukkig, te meer omdat ik er toch meer in gehoord heb dan een verspreking. Ik heb er in gehoord, dat de Minister niet voldoende doordrongen is van het besef, dat in deze Kamer in 1950 zo sterk leefde, dat wij juist de Zeeuwsch-Vlamingen en de overige Nederlanders te bevorderen en te accentueren.

In dit verband — en hiermede kom ik tot de hoofdzaak — ben ik het geheel eens met hetgeen de heer Tjalma heeft gezegd. De cijfers, die de Minister ons heeft gegeven met betrekking tot de toeneming

(Wendelaar e. a.)

van het verkeer, spreken niet tegen ons, integendeel, zij spreken precies vóór hetgeen wij wilden: wij wilden dat verkeer bevorderen. Nu mag het zijn, dat al dat verkeer over de Westerschelde niet even belangrijk is. Ik wil niet ontkennen, dat het ene verkeer belangrijker zal zijn dan het andere. Dat neemt echter niet weg, dat er een aanmerkelijk goederenverkeer is over de Westerschelde, zoals mij ook gebleken is uit cijfers van de organisaties. Een deel van de getallen, welke de Minister noemde, komt voor rekening van het goederenverkeer en wij zullen het er over eens zijn, dat toeneming van dat verkeer zeer gewenst is. Overigens zal er een belangrijk aantal Belgische auto's bij zijn en daarvan zou ik willen zeggen: zij zijn ons van harte welkom. Laten wij dat verkeer dus bevorderen.

De Minister heeft er in dit verband ook op gewezen, dat het voetgangersverkeer zo is toegenomen. In de eerste plaats is dat verkeer nu juist van de mensen uit Zeeuwsch-Vlaanderen zelf, maar in de tweede plaats kan ik niet begrijpen, dat dat voetgangersverkeer bezwaar zou opleveren. Ik ben uiteraard zeer goed bekend met het veer in Velsen, daar heeft men te maken met een enorm verkeer en naar verhouding is het voetgangersverkeer daar volkomen onbetekenend. Er staan zo veel auto's op de pont, dat de voetgangers daartussen gemakkelijk kunnen plaats nemen. Dat voetgangersverkeer kan het veer niet duim maken.

Ik zou tenslotte nog even willen herinneren aan de redevoering, die de Minister dezer dagen heeft gehouden bij de opening van het nieuwe weggedeelte bij Hoevelaken. De Minister heeft toen zelf cijfers gegeven over de besparing, die de verbetering van wegen met zich brengt voor al degenen, die van zo'n weg gebruik maken. Dat geval doet zich bij dit veer niet voor. Hier ligt de zaak anders, maar ook hier betekent een goede en goedkope veerdienst een economisch belang voor het verkeer. De Minister heeft straks enige cijfers gegeven met betrekking tot de verhoging van de abonnementsgelden, maar niet vergeten moet worden, dat dit een telkens terugkerende post is op de begroting van dergelijke voertuigen. Juist zij, die een abonnement nemen, maken geregeld gebruik van het veer. Dit is voor hen een nieuwe post bij de steeds toenemende verhoging van alle mogelijke kosten. Deze verzwaring moet hun, als dit enigszins mogelijk is, worden bespaard.

Het is een zaak van eminent nationaal belang om Zeeuwsch-Vlaanderen zoveel mogelijk naar ons toe te trekken en het niet af te stoten in de richting van België. Daar komt nog bij het verkeer uit België naar Nederland. Ik wil niet sentimenteel doen over de Benelux, maar ik wil toch wel zeggen, dat in ons verarmde vaderland elke buitenlander, die hier komt, een versterking van onze financiële positie betekent. Naast de Minister zit op het ogenblik zijn collega, die zich in het bijzonder — en naar mijn mening terecht — voor onze deviezen interesseert en die het wel met mij eens zal zijn, dat, hoe meer deviezen de Belgen hier importeren, hoe beter dit voor onze algemene financiële toestand is.

Onder deze omstandigheden wil ik aan de interpellant mededelen dat ik gaarne mijn stem aan zijn motie zal geven.

De heer Kraaijvanger: Mijnheer de Voorzitter! Het koor zou be-slist niet compleet zijn, indien ook onzerzijds niet een enkel woord werd gezegd. Na het vele, dat reeds is gezegd, zal ik het betrekkelijk kort maken.

Ik wil beginnen met een gelukwens aan het gewest Zeeuwsch-Vlaanderen. Het komt niet vaak voor, dat een bepaald gewest in de Staten-Generaal een zo lang durende en algemene belangstelling ondervindt. Dit is niet toevallig, omdat dit gewest aan het einde van den oorlog heel wat voor ons land heeft betekend. De sympathie voor dit ver aflaggende gewest is ook uit anderen hoofde volkomen verklaarbaar.

Het gaat nu over de voorstellen, die de Regering doet. Ik zeg het speciaal zo, want het zijn eigenlijk geen voorstellen. Het is juist de grief, dat deze zaak incidenteel door middel van persberichten ten kennis van de Staten-Generaal komt en wij slechts langs den weg van een interpellatie op een zeer onvolledige wijze over dit onderwerp van gedachten kunnen wisselen.

Ten aanzien van de vraag, wat de voornemens van de Regering precies zijn, wat het tarief is en wat dit opbrengt, tasten wij volkomen in het duister. Het komt mij voor, dat dit een onjuiste gang van zaken is, waaraan ik niet gaarne zou willen meedoen.

Ik zal op de zaak zelf niet te veel ingaan, maar nu de Minister cijfers heeft genoemd, moge ik daarover een enkel woord zeggen. De Minister heeft gezegd, dat het indexcijfer voor het autoverkeer 650, voor het rijwielverkeer 800 en voor de voetgangers 780 is. Toen ontviel den Minister dat ongelukkige woord „joy-riding". Als

(Kraaijvanger e. a.)

ik het goed begriip, betekent dit, dat de automobilisten van Zeeuwsch-Vlaanderen voor hun plezier op het dek van de veerpont op en neer rijden, want anders is het geen joy-riding. Wanneer zij aan de ene kant moeten staan wachten om zich naar de overkant te laten brengen en dan in een file hun wegen moeten vervolgen, is dat geen joy-riding.

Van dit grapje afstappend, zou ik willen zeggen, dat men natuurlijk schrikt, wanneer men het indexcijfer 780 voor de voetgangers hoort. Wanneer men vluchtig op dit cijfer afgaat, zou men tot de conclusie kunnen komen, dat men maar op en neer vaart, omdat men dit leuk vindt. Wanneer dit het geval zou zijn, zou ik het volkomen met den Minister eens zijn, dat dit resultaat niet de bedoeling kan zijn geweest van de toezegging van de Regering in 1945. Juist om dat indexcijfer 780 voor voetgangers te beoordelen, is zo interessant dat indexcijfer 650 voor het autoverkeer. Daarvan kan men niet veronderstellen, dat men het doet om op en neer te varen. Wanneer dat cijfer juist is, kan men ten hoogste zeggen, dat dit bewijst, dat dit gewest vóór den oorlog door de scheiding door het brede water en de gemakkelijke aansluiting aan het Belgische land van het eigen vaderland onnodig is afgescheiden gehouden. Als het indexcijfer 650 voor iets, dat geen plezier is, blijkt het normale cijfer te zijn, dan is het besluit van 1945 een goede daad geweest en men moet daaraan zeker niet zo incidenteel een einde maken. Indien het cijfer voor iets, waar geen plezier in zit, zo hoog ligt, op 650, moeten wij het cijfer 780 niet te gauw langs den verkeerden kant uitleggen.

De geachte interpellant heeft een motie ingediend. U weet, Mijnheer de Voorzitter, dat deze Kamer in het algemeen met moties voorzichtig omgaat. Ik kan mij niet voorstellen, dat de Regering het plezierig zou vinden, wanneer wij tot deze motie onze toevlucht zouden moeten nemen om tot een uitspraak te komen. Wanneer de Minister alles, wat hij heeft gehoord, de stem van de Kamer, overweegt, dan vraag ik mij af, of het niet redelijk is, dat men zegt: laten wij de behandeling van de begroting voor 1953 afwachten. Laat de Regering in de stukken kenbaar maken, wat zij wil, goed gedocumenteerd, en laat het Parlement daarover praten. Het is altijd een genoegen om den heer Lieftinck in deze Kamer te zien, maar het is vandaag bijzonder plezierig, want gesteld, dat wij den Minister van Verkeer en Waterstaat het verzoek zouden doen om aan zijn voornemen geen uitvoering te geven en de Minister van Financiën hier niet aanwezig ware geweest, dan heb ik het gevoel, dat wij den Minister daar moeilijk toe zouden kunnen krijgen. Het is een voorrecht, dat wij den Minister van Verkeer en Waterstaat en den Minister van Financiën in ons midden hebben. Op dezen dag, 24 Juni 1952, waarop heldenmoed nodig zou zijn om volledig het Regeringsstandpunt te aanvaarden, wat de Regering toch niet kan verlangen, zou ik een beroep willen doen op den Minister van Verkeer en Waterstaat. Excellentie, doet gij de toezegging, in de motie gevraagd, en bespaar ons en u zelf de noodzakelijkheid van het aanvaarden van deze motie!

De heer Kolff: Mijnheer de Voorzitter! Het koor, waarvan de geachte afgevaardigde, die mij is voorafgegaan, sprak, zou niet volledig zijn, wanneer daarin ook niet een Christelijk-historische stem zou worden gehoord. Daarom wil ik gaarne van deze gelegenheid gebruik maken om met een enkel woord uiteen te zetten, hoe wij tegenover dit vraagstuk staan. Veel zal ik over deze aangelegenheid niet zeggen, omdat de sprekers, die mij zijn voorafgegaan, dit al vrij uitvoerig hebben gedaan. Vooral de interpellant heeft op uitstekende wijze uiteengezet, hoe, speciaal voor de Eerste Kamer, deze zaak van bijzondere importantie is. Wij hebben toch in de laatste jaren verschillende malen niet onduidelijk uitgesproken, hoezeer wij het op prijs zouden stellen, dat, wanneer er een verandering zou worden gebracht in de regeling ten aanzien van de veergelden op de Westerschelde, dit niet zou gebeuren, zonder dat wij daarin zouden worden gekend. Voor de leden van mijn fractie en mij is het minder prettige in dit geval, dat dit nu toch dreigde te gebeuren, waarin wij, na hetgeen dienaangaande in de laatste jaren bij de behandeling der begroting van het Departement van Verkeer en Waterstaat in deze Kamer is gebeurd, ook een gebrek aan deferentie voor dit college zien. Men heeft den geachten afgevaardigde den heer Wendelaar er terecht op gewezen, dat er, waar de eerste brief van den Minister aan Gedeputeerde Staten van Zeeland in het begin van September van het vorige jaar is uitgegaan, alleszins gelegenheid was geweest om bij de behandeling van de begroting deze zaak met deze Kamer te behandelen. Wij hebben bij voorgaande gelegenheden ons niet onduidelijk uitgesproken, nl. dat wij niet voor een verhoging van de

(Kolff e. a.)

veergelden gevoelen. Een voornaam argument was daarbij — het is door den geachten afgevaardigde den heer Kramer duidelijk in het licht gesteld —, dat de Regering tot tweemaal toe beloofde, dat deze veergelden niet meer zouden worden ingevoerd. Aan onze Zeeuwsch-Vlaamse landgenoten werd toegezegd, dat zij geen veergelden meer zouden behoeven te betalen. Naar ons oordeel is de Regering aan deze belofte gebonden. In een van de requesten, die ons ter zake zijn toegezonden, wordt er op gewezen, dat daarin toch zeker geen onbillijkheid gelegen is. Immers, onze landgenoten in Zeeuwsch-Vlaanderen, die er een motorrijtuig op na houden, betalen ieder jaar behoorlijk mee aan de wegenbelasting. Maar om van het grootste deel der wegen, die door het Rijk zijn verbeterd en nieuw worden aangelegd, gebruik te maken, moeten deze landgenoten eerst dat brede water over om op de wegen, die te hunnen koste mede zijn aangelegd, te kunnen rijden. Daarvoor zullen zij dan flink moeten betalen. Dit acht ik ten enenmale onbillijk. In een request van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch-Vlaanderen te Terneuzen wordt gezegd:

„Dit alles klemte te meer, nu blijkt, dat in de jaren 1946 tot en met 1951 in ons land aan wegenbelasting 231 miljoen gulden werd geïnd en nog niet de helft hiervan werd uitgegeven ten behoeve van het verkeer, hierbij inbegrepen de hoge reparatiekosten van wegen en bruggen na de bevrijding.”

Hier blijkt toch wel zeer duidelijk, dat de wegenbelasting, indertijd met een bepaalde bestemming ingevoerd, niet volledig gebruikt wordt voor het doel, waarvoor zij was ingevoerd. Uit deze belasting zouden toch ook zeker kunnen worden betaald de kosten van de veren over de Westerschelde. De Minister beroept zich nu op de ongelukkige toestand van 's lands financiën en daarom moet de provincie Zeeland maar een gedeelte van het exploitatietekort op zich nemen. Ik zou Zijne Excellentie willen vragen: Is de financiële toestand van Zeeland zo buitengewoon gunstig, dat zij een dergelijk, voor haar hoog, bedrag voor haar rekening kan nemen? Ook dat acht ik ten enenmale onbillijk. Hieruit volgt voldoende, dat wij niet akkoord gaan met de plannen van den Minister.

Nu heeft de heer Kramer een motie ingediend, waarmee wij ons ongetwijfeld kunnen verenigen. De spreker, die mij is voorafgegaan, heeft gevraagd: Is het nu wel nodig, dat wij een motie aannemen, als de Minister ons de toezegging doet, dat bij de aanstaande begroting deze zaak nader zal worden behandeld? Wij zouden dan tevreden kunnen zijn. Maar, Mijnheer de Voorzitter, wij hebben zo juist uit des Ministers eigen mond gehoord, dat wij op die ministeriële toezegging niet veel staat zullen kunnen maken. De situatie is misschien over veertien dagen veranderd en dan zouden wij, genoeg nemende met een dergelijke belofte, een slag in de lucht doen. Daarom geloof ik, in afwijking van hetgeen de heer Kraaijvanger heeft opgemerkt, dat het nodig is, dat de Kamer zich over deze aangelegenheid uitsprekt, en daarom zal de Christelijk-historische fractie dan ook aan deze motie gaarne haar stem geven.

De Voorzitter: Alvorens den heer Minister van Verkeer en Waterstaat opnieuw het woord te verlenen tot beantwoording van de gemaakte opmerkingen en de gestelde vragen, schors ik thans de vergadering tot het houden van de koffiepauze. De beraadslaging over de interpellatie zal te twee uur worden voortgezet. Ik verzoek den leden echter te 1.45 uur in comité-generaal bijeen te komen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt voor veertig minuten geschorst.

De vergadering wordt hervat.

De Voorzitter: Ik heb de eer mede te delen, dat de Kamer in haar vergadering met gesloten deuren van heden heeft besloten:

1. aan den Commies-griffier der Kamer, Mr J. van Andel Gzn, den persoonlijke titel van Tweede-Griffier te verlenen;
2. den Administrateur der Kamer, J. Sipkes, te bevorderen tot Administrateur A, met ingang van 1 Januari a.s.;
3. A. P. Hegi, thans ter griffie werkzaam op arbeidsovereenkomst, te benoemen tot schrijver A in vasten dienst, met ingang van 1 Januari 1953.

48ste VERGADERING — 24 JUNI 1952

Interpellatie van den heer Kramer

(Minister Wemmers)

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de **interpellatie** van den heer Kramer betreffende het voornemen der Regering, nog dezen zomer voor de veerdiensten over de Westerschelde weer een volledig tarief in te voeren.

De beraadslaging wordt hervat.

De heer **Wemmers**, Minister van Verkeer en Waterstaat: Mijnheer de Voorzitter! Ik moge beginnen met u te verzoeken mij toe te staan een correctie aan te brengen in het schriftelijke antwoord, dat ik op 10 Juni jl. aan de geachte afgevaardigde de heer Kramer heb gegeven, nl. ten aanzien van het vermelde, dat het niet verantwoord werd geacht, met het invoeren van de nieuwe tarieven te wachten, totdat de Kamer in October bijeen zou zijn. Dit is een omissie mijnerzijds geweest. De bedoeling was om daar te schrijven: totdat de Staten-Generaal in October weer bijeen zouden zijn.

De geachte afgevaardigde de heer Kramer heeft er op gewezen, dat, wanneer aan de provincie een bijdrage zou worden verleend in de kosten van het deficit van de exploitatie van de veren, dit naar zijn inzicht ten koste zou moeten gaan van de culturele en sociale voorzieningen. Op het ogenblik is er op de begroting van de provincie Zeeland een batig saldo. Het zij verre van mij dit saldo reeds bij voorbaat voor dit doel te willen annexeren. Toch meen ik, dat er verwacht moet worden, dat er een zekere bereidheid bij de provincie aanwezig is om in het totale tekort bij te dragen. Wanneer dit niet het geval mocht zijn en men mocht menen, dat dit tekort volledig ten laste van de Staat zou moeten blijven, dan zou ik de vraag willen stellen, of het dan niet beter zou zijn, dat ook de exploitatie van de veren door de Rijkswaterstaat plaats vindt.

De heer Tjalma heeft nog gewezen op het feit, dat de tunnel te Velsen wel wordt aangelegd en dat de kosten daarvan door de Staat worden gedragen, terwijl de heer Wendelaar de aandacht vestigde op de vrijdom van de veren bij Velsen.

Mijnheer de Voorzitter! Ik geloof toch, dat ik het zo mag stellen, dat een tunnel of een weg een vervoersgelegenheid is, maar dat het onderhouden van een veer tenslotte een verkeersprestatie is, die ook verricht wordt door bussen, treinen, enz. Ik wil de geachte afgevaardigde de heer Tjalma gaarne toezeggen, om in overleg met Gedeputeerde Staten de mogelijkheid onder ogen te zien tot het invoeren van weekkaarten naast de maandabonnementen.

Ik meen, dat met betrekking tot het veer bij Velsen, waarop de heer Wendelaar heeft gewezen, kan worden geconstateerd, dat het Noordzeekanaal door de Overheid is gegraven en dat dus de vaste verbinding, die er ter plaatse bestond, ten gevolge daarvan verdween, zodat er hier dus een plicht voor het Rijk lag de verbroken verbinding te herstellen.

Wanneer de geachte afgevaardigde de heer Wendelaar stelt — ook de andere geachte afgevaardigden hebben hierover hun teleurstelling uitgesproken —, dat deze zaak van de veertarieven niet eerder bij de Kamer is aangehangig gemaakt, dan zou ik de aandacht van de leden willen vestigen op de brief, die Gedeputeerde Staten van Zeeland op 3 Juni 1952 aan de Provinciale Staten hebben gericht. Aan het slot van die brief lees ik:

„Bij de huidige stand van zaken zijn wij niet in staat deze zeer belangrijke aangelegenheid breder en meer concreet voor u toe te lichten. Naar ons oordeel zullen nog zeer belangrijke en moeizame onderhandelingen moeten worden gevoerd om beide, thans nog divergerende meningen tot een aanvaardbare samenstemming te brengen. De mogelijkheid daartoe achten wij evenwel voorhanden te zijn.

De uitslag van verdere onderhandelingen zal t.z.t. aan Uwe vergadering worden voorgelegd.”

Ik ben van mening geweest, dat, waar het overleg met Gedeputeerde Staten nog gaande was, zoals ook uit deze brief blijkt, het juist was, eerst, wanneer dit overleg tot enig resultaat of geen resultaat had geleid, de Kamers daarover nader in te lichten.

Het is verre van mij geweest, enige geprikkeldheid te tonen ten aanzien van dit debat. Wanneer men dit in mijn toon beluisterd heeft, betreur ik dit; het is niet mijn bedoeling geweest.

Wanneer ik het woord „joy-riding” heb gebruikt, wil ik ter nadere verduidelijking zeggen, dat ik daarmee heb bedoeld het economisch niet noodzakelijke verkeer. Als men zegt: het is vanavond mooi weer; wij gaan bij Vlissingen de Westerschelde over en over Perkpolder terug, dan meen ik van joy-riding te kunnen spreken.

Handelingen der Staten-Generaal — Zitting 1951—1952 — I

(Minister Wemmers e. a.)

Ik kom thans tot het denkbeeld van de geachte afgevaardigde de heer Kraaijvanger om deze aangelegenheid nog eens opnieuw aan de orde te stellen bij de behandeling van de begroting 1953.

Mijnheer de Voorzitter! Ik heb hedenmorgen gelegenheid gekennis te nemen van de mening van de Eerste Kamer der Staten-Generaal ten aanzien van dit onderwerp. Het is mij daarbij gebleken dat deze aangelegenheid nog steeds wel zeer sterk in de belangstelling staat. Ik heb zoëven gezegd, dat het overleg met het provinciale bestuur nog gaande is. Het zou voorts naar mijn mening onjuist zijn midden in het seizoen tot enige tariefswijziging over te gaan.

Ik ben bereid bij de voorbereiding aan de totstandkoming van de begroting voor 1953, aan mijn ambtsopvolger voor te stellen, dit punt als een begrotingspost met een uitvoerige toelichting neer te leggen, waarbij ik, gezien de korte ambtsperiode, die mij waarschijnlijk nog zal resten, het overleg in deze zaak wel voort zal zetten, maar niet tot invoering van deze nieuwe tarieven zal over gaan.

De heer **Kramer**: Mijnheer de Voorzitter! Ik heb met grote belangstelling geluisterd naar de repliek van den Minister en ik ben daarover voldaan. De strekking van onze motie was, dat in ieder geval geen andere tariefheffing zou worden ingevoerd dan nadat overleg met de Staten-Generaal mogelijk was geweest en na de juiste voorlichting. Dit zou kunnen gebeuren bij de behandeling van de begroting van het Departement van Verkeer en Waterstaat voor het dienstjaar 1953. Met belangstelling heb ik het antwoord van den Minister op het verzoek van den heer Kraaijvanger gehoord. De heer Kraaijvanger vroeg eigenlijk: Excellentie, kunt u niet toezeggen hetgeen in de motie wordt gevraagd? Ik heb nauwkeurig naar dit antwoord van den Minister geluisterd en ik meen precies te hebben verstaan, dat hetgeen wij in de motie hebben gevraagd door den Minister is toegezegd. Ik meen, dat de Kamer het ook zo verstaan heeft.

Mijnheer de Voorzitter! Wij hebben niet een motie ingediend om de motie zelf, maar om de zaak, die hiermede zou kunnen worden gediend. Wanneer deze kwestie zonder deze motie kan worden geregeld, ben ik gaarne bereid deze hierbij in te trekken.

Aangezien de motie van orde van den heer Kramer is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De **Voorzitter**: Verlangt de heer Minister nog het woord?

De heer **Wemmers**, Minister van Verkeer en Waterstaat: Ik dank u, Mijnheer de Voorzitter!

De beraadslaging wordt gesloten.

De **Voorzitter**: Ik dank den heer Minister voor de verstrekte inlichtingen.

Aan de orde is de behandeling van het wetsontwerp **Wijziging van het Besluit op de Inkomstenbelasting 1941, van het Besluit op de Loonbelasting 1940 en van het Besluit op de Vennootschapsbelasting 1942 (2492)**.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Regout**: Mijnheer de Voorzitter! Wij hebben thans te behandelen het wetsontwerp tot wijziging van het Besluit op de Inkomstenbelasting, de Loonbelasting en de Vennootschapsbelasting, m.a.w. een wetsontwerp tot verstreking van de fiscale faciliteiten bij het doen van giften voor charitatieve, kerkelijke en andere instellingen. Men behoeft in het algemeen geen voorstander te zijn van een teveel aan incidentele belastingregelingen, omdat daarmee het financiële beleid tenslotte niet wordt gediend en omdat een telkens herhaalde incidentele regeling een aanwijzing kan zijn, dat er iets hapert aan het financiële beleid. Men behoeft hiervan geen voorstander te zijn om toch te menen, dat er in dit geval alle reden was om een incidentele regeling in te voeren. Het gaat bij dit wetsontwerp voor ons om een belangrijke zaak. De charitas en in het algemeen de steun aan nuttige instellingen ten bate van de evenmens is belangrijk, niet alleen voor de begiftigde, maar ook voor de schenker. In principe kan ik dan ook meegaan met het verlangen van den Minister, dat er ook van de zijde van de schenkers offerzin aanwezig is, maar dat wil niet zeggen, dat ik het eens ben met de