

Verlag van het ingevolge artikel 5, sub d., sub 2 Archiefbesluit 1995 gevoerde driehoeksoverleg tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, van Algemene Zaken, van Buitenlandse Zaken, van Defensie, van Financiën, van Justitie, van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het Nationaal Archief met betrekking tot de selectielijst, zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Archiefbesluit 1995, van archiefbescheiden van de betrokken zorgdragers op het beleidsterrein Burgerluchtvaart over de periode vanaf 1945.

Den Haag, mei 2008
Mw. drs. M. van Kooten

INLEIDING

De voorliggende ontwerp-selectielijst is een selectielijst als bedoeld in artikel 2, lid 1 van het Archiefbesluit 1995 (Stb.1995/671). De lijst heeft de vorm van een Basisselectiedocument (BSD). Een BSD bestaat voor het grootste deel uit een lijst van handelingen. In een BSD wordt op grond van een aantal selectiecriteria aan elke handeling een waardering gegeven, die neerkomt op een selectiebeslissing met betrekking tot de bescheiden die de neerslag van de handeling vormen (B = te bewaren; V = te vernietigen).

Het BSD fungeert als selectie-instrument voor de minister van Verkeer en Waterstaat, van Algemene Zaken, van Buitenlandse Zaken, van Defensie, van Financiën, van Justitie, van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap op het beleidsterrein *Burgerluchtvaart* over de periode vanaf 1945.

BELEIDSTERREIN

In het concept BSD Burgerluchtvaart, versie mei 2008, is een beschrijving van het beleidsterrein en een overzicht van de zorgdragers en actoren opgenomen waarvan de handelingen in het driehoeksoverleg aan de orde zijn gekomen.

Driehoeksoverleg

Deelnemers aan het driehoeksoverleg

Aan het driehoeksverslag werd door de volgende personen (direct dan wel indirect) deelgenomen:
als vertegenwoordigster van het Nationaal Archief

- Mw. drs. M. van Kooten, medewerkster Selectie en Acquisitie, Nationaal Archief

als vertegenwoordigster van de zorgdragers

- Mw. drs. N. Broekema, medewerkster Project Wegwerken Archiefachterstanden (PWAA)

namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Als archiefdeskundige:

- Dhr. drs. P. Fijnheer, Adviseur DIM

Als materiedeskundige:

- Dhr. R. de Wal, inspecteur bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, toezichteenheid Luchtvaartoperationele Bedrijven, unit Toelating en Continuering;
- Mw. Ir. J. Keer, inspecteur bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, toezichteenheid Luchtvaartoperationele Bedrijven, unit Toelating en Continuering;
- Dhr. P.A. Terpstra, senior-adviseur/specialist bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, toezichteenheid Luchtvaart Technische Bedrijven; unit Kennis, Advies en Beleid -Toelating en Continuering;
- Dhr. A.L. Franssen, afdelingshoofd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, toezichteenheid Luchthavens en Luchtruim, unit Kennis, Advies en Beleid -Toelating en Continuering

namens het ministerie van Algemene Zaken

- Dhr. F. Vogelsang, Senior Allround DIV Medewerker

namens het ministerie van Buitenlandse Zaken

- Dhr. E. Nieuwkerk, Senior Archivarist

namens het ministerie van Defensie

- Dhr. J.M.M. Cuijpers, Institutioneel Onderzoeker

namens het ministerie van Financiën

- Dhr. P.C.A. Lamboo, stafmedewerker Institutioneel Onderzoek en Selectiebeleid

namens het ministerie van Justitie

- Dhr. drs. ing. P.J. van Geel, Projectleider DI
- Dhr. E.J. Steigenga, Projectleider DI

namens het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

- Mw. G. Veenstra, Senior medewerker informatievoorziening

namens het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

- Dhr. J.N. 't Hoen, Medewerker S en B

Tijdens het driehoeksoverleg is de volgende procedure gevolgd:

De materiedeskundige, dhr. dr. M.L.J. Dierikx, heeft op verzoek van de vertegenwoordigster van de algemene rijksarchivaris medewerking verleend aan het uitvoeren van een Historisch Maatschappelijke Analyse (HMA). Deze HMA is uitgevoerd door middel van een interview aan de hand van een door het Nationaal Archief opgestelde vragenlijst. De HMA is als bijlage bijgesloten bij dit verslag driehoeksoverleg.

Belangen ex artikel 2, sub b en c Archiefbesluit 1995

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

Om op basis van deze selectiedoelstelling tot een waardering van de handelingen te komen, worden zes selectiecriteria toegepast. Deze zijn terug te vinden in het BSD.

Inhoudelijk verslag

Opmerkingen naar aanleiding van de Historisch-Maatschappelijke Analyse (HMA)

Bij de waardering is rekening gehouden met de HMA van de heer Dierikx op het gebied van de burgerluchtvaart. De handelingen die met B zijn aangemerkt geven de onderzoeker een goed beeld van de ontwikkelingen op het beleidsterrein van de burgerluchtvaart.

De deskundige legt grote nadruk op de verschuiving van het publieke belang naar het particuliere belang van de overheid binnen het beleidsterrein. Deze verschuiving is merkbaar in de mate waarin de overheid zich bemoeide met de luchtvaart en zich uiteindelijk alleen een toezichhoudende rol toebedeelde. Neerslag betreffende dit onderwerp is terug te vinden onder algemene beleidshandelingen, zoals 450, 451 en 20.

Een ander belangrijke ontwikkeling binnen het beleidsterrein is de exploitatie van vliegvelden, en dan voornamelijk van luchthaven Schiphol. De ontwikkeling, uitbreiding en bebouwing op de luchthaven heeft altijd een grote rol gespeeld binnen het beleid van de overheid en staat tot op de dag van vandaag nog steeds op de politieke agenda. Neerslag betreffende de exploitatie en infrastructuur is te vinden onder de handelingen 265, 515, 215, 216, 225, 496 en 498 van de minister van Verkeer en

Waterstaat, welke met een B zijn gewaardeerd. Tevens is handeling 516 van de Commissie beleidsadvies Luchthaven Rotterdam met een B gewaardeerd.

De rol van de diverse luchtvaartmaatschappijen op de beeldsvorming is groot geweest. Op basis van deze constatering zijn handeling 465 en 493 onder de minister van Verkeer en Waterstaat met B gewaardeerd.

Vliegtuigbouwer Fokker heeft een grote rol gespeeld binnen de burgerluchtvaart. Handeling 516 van de Interdepartementale Commissie van advies inzake den bouw van Vliegtuigmaterieel en handeling 525 van de minister van Verkeer en Waterstaat zijn daarom met een B gewaardeerd.

Naarmate de luchtvaart steeds geavanceerder en belangrijker vervoersmiddel werd voor zowel personen als goederen, werd er steeds meer regelgeving ontworpen omtrent het milieu, geluidsoverlast en de veiligheid. Neerslag met betrekking tot milieu worden bewaard onder handeling 461, 492 en 240 voor de minister van Verkeer en Waterstaat en de handelingen 461, 516 en 528 voor de actor Milieucommissies. Diverse handelingen die betrekking hebben op geluidsoverlast zijn met een B gewaardeerd: 20, 453, 454, 482, 231, 236, 240 en 498 voor de actor minister van Verkeer en Waterstaat; handeling 229, 231, 236 en 530 voor de actor minister van Defensie; en handeling 461 en 516 voor respectievelijk de Commissie Honig en de Bouwtechnische Commissie (Vliegvelden). Onder meer op basis van de uitspraken van de deskundige op het gebied van veiligheid in de burgerluchtvaart zijn de volgende handelingen met een B gewaardeerd: 252 en 253 voor de actor minister van Verkeer en Waterstaat; handeling 314 van de Airmisss-commissie; handeling 516 voor het Overlegorgaan voor de Industrie; handeling 410 en 516 voor de Raad voor Transportveiligheid; en handeling 516 en 470 voor de actor Veiligheidscommissies voor de Burgerluchtvaart.

Opmerkingen bij de handelingen

Algemeen

Bij de totstandkoming van onderhavige selectielijst zijn een groot aantal specifieke handelingen samengevoegd tot een meer algemene handeling, waardoor de handeling makkelijker toepasbaar zullen zijn voor de selectie van archieven.

Daarnaast zijn er naar aanleiding van het driehoeksoverleg nog een aantal handelingen uit het concept-BSD verwijderd, vanwege het feit dat deze niet meer relevant waren, omdat er geen materiaal meer van te vinden zal zijn, in een ander BSD staan, of omdat de handeling in een algemenere handeling gevat kon worden. Het betreft de handelingen 133, 211, 411, 477, 478, 481, 484, 486, 497, 500-503, 506 en 511 voor de actor minister van Verkeer en Waterstaat; handeling 516 van het College van Advies in Luchtvaartangelegenheden; handeling 523 van de Coördinatiecommissie Burgerlijke Vliegeropleidingen; handeling 296, 499 en 516 van de Commissie van Advies inzake Opleidingen en Examens betreffende Vervoer van Gevaarlijke Stoffen door de Lucht; handeling 516 van de Commissie van Advies omtrent Aanvragen voor Vergunningen en de Commissie- Van der Zwan; handeling 273 van de Herkeuringscommissies voor de Burgerluchtvaart; handeling 455 van de Werkgroep Nachtnormering en handeling 520 van de Staatscommissie Wijziging van Verdrag van Chicago 1944. Daarnaast worden de handelingen 410 en 411 van de minister van Defensie geschrapt. Ook de handelingen 381, 384 en 497 van de minister van Financiën zijn komen te vervallen, omdat deze opgenomen worden in het BSD Invoerrechten en accijnzen.

OPMERKINGEN PER HANDELING

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling 485 en 512

Het verlenen, wijzigen en intrekken van vergunningen, certificaten, bewijzen, ontheffingen, erkenningen en vrijstellingen op het beleidsterrein burgerluchtvaart

Het uitvoeren en verslagleggen van (luchtvaart-)inspecties aangaande het beleidsterrein burgerluchtvaart

De vertegenwoordiger van het ministerie van Verkeer en Waterstaat pleit voor bewaring van een aantal specifieke archiefbescheiden. Hij wijst op het belang van het ARC (Airworthiness Review Certificate). Dit is een belangrijk document dat samen met het Bewijs van Luchtwaardigheid de blijvende luchtwaardigheid van een luchtvaartuig aantoont.

Het Nationaal Archief geeft aan dat de ARC's en BvL's documenten zijn met een tijdelijke waarde. De BvL kan vervangen worden door een zogenaamd Permit to Fly, en de ARC wordt jaarlijks vervangen.

Ook wordt door de zorgdrager gepleit voor bewaring van de luchtvaartuigontwerpen, omdat deze naast het originele ontwerp ook de wijzigingen behelzen. Zonder een goedgekeurd ontwerp kan er geen Bewijs van Luchtwaardigheid worden uitgegeven, wat betekent dat als de ontwerpen niet meer beschikbaar zijn, de bewijzen eveneens vervallen. De certificatiebasis dient altijd beschikbaar te blijven, zolang er nog een luchtvaartuig ergens in de wereld rond vliegt. Dit geldt tevens voor vliegtuigen die opnieuw in de vaart komen. De genoemde bewijzen zijn gerelateerd aan elkaar en zijn van groot belang om de luchtwaardigheid van vliegtuigen te kunnen blijven aantonen.

Het Nationaal Archief geeft aan dat het uitgifte- en bewaarniveau van deze documenten grotendeels bij de EASA ligt. Voor de ontwerpen van Nederlandse makelij die niet bij de EASA ingeschreven staan, zoals bijvoorbeeld hobbyvliegtuigen, geldt dit echter niet, zodat het Nationaal Archief voorstelt om deze neerslag wel voor bewaring aan te merken.

De vertegenwoordiger van V&W geeft ook aan dat de neerslag betreffende vergunningen en inspecties van luchtvaartterreinen belangrijke stukken bevat, omdat deze documenten onder andere het ontstaan en de ontwikkeling van luchthavens beschrijven en de dossiers grote politieke belangen zullen bevatten. Het Nationaal Archief geeft aan dat de aanleg van luchthavens onder de neerslag van handeling 215 en 216 te vinden zullen zijn. Zij stelt wel voor om de neerslag die betrekking heeft op de inspecties van de grote luchthavens, en waar sancties op gelegd zijn, met B te waarderen.

Er wordt uiteindelijk overeengekomen om de handeling met V te waarderen, met uitzondering van de ontwerpen van Nederlandse makelij en de neerslag betreffende de inspecties van grote luchthavens waar sancties op gelegd zijn.

Handeling 137:

Het treffen van coördinatieregelingen met de exploitant of gebruiker(s) van een niet-gecontroleerd luchtvaartterrein over de begeleiding van VFR-vluchten

De vertegenwoordigster van de algemene rijksarchivaris vraagt zich af wat er bedoeld wordt met deze handeling. De vertegenwoordigster van de zorgdragers legt uit dat het hier gaat om vluchten waarbij de piloot met behulp van herkenningspunten op de grond navigeert en geeft aan deze informatie als opmerking aan de handeling toe te voegen. Er wordt vervolgens overeengekomen de handeling met B5 te waarderen.

Handeling 205:

Het deelnemen in het kapitaal, het verstrekken van garanties en leningen, in overleg met de minister van Financiën

Het Nationaal Archief vraagt zich af wat voor neerslag zich onder deze handeling bevindt. De vertegenwoordigster van de zorgdragers legt uit dat de producten onder meer het aandelenbelang van de staat in KLM, de monitoring van de staatsgaranties fusie Air France en KLM en de deelneming aan het kapitaal van Air France en KLM in gefuseerde staat betreffen. Op basis van deze informatie en de grootte van het belang van de staat bij KLM stelt het Nationaal Archief voor om de handeling met B te waarderen. Allen gaan akkoord.

Handeling 206

Het uitvoeren van de overeenkomst tussen rijk en KLM

Het Nationaal Archief vraagt zich af wat voor soort neerslag er zich onder deze handeling bevindt. De vertegenwoordigster van de zorgdragers geeft aan dat het bij deze handeling besluiten en goedkeuringen betreffen ten aanzien van bijvoorbeeld statutenwijzigingen en controles van exploitatie. De overheid heeft vanaf het ontstaan van de KLM een grote rol gespeeld als geldschieter, maar ook als wetgever en grootaandeelhouder. Ondanks het feit dat de rol van de overheid in de loop der jaren is afgenomen is zij nog steeds een belangrijke speler. Zij kan onder meer haar zeggenschap over het bedrijf aanwenden, ter bescherming van bijvoorbeeld de landingsrechten. Op basis van deze overwegingen wordt overeengekomen de handeling met B te waarderen.

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

Het verslag is in mei 2008 ter goedkeuring voorgelegd aan de deelnemers van het driehoeksoverleg. Allen hebben zich akkoord verklaard met het voorgelegde verslag.

Bijlage: Historisch-Maatschappelijke Analyse

Beleidsterrein:

Burgerluchtvaart over de periode vanaf 1945

Deskundige:

Dhr. dr. M.L.J. Dierikx, senior onderzoeker Instituut voor Nederlandse Geschiedenis

Werkwijze:

Voorafgaand aan het gesprek zijn de heer Dierikx, de tekst 'Het beleidsterrein burgerluchtvaart' en 'De actoren op het beleidsterrein' uit het concept BSD 'Burgerluchtvaart over de periode vanaf 1945' toegezonden.

Datum:

Op 3 april 2008 heeft een medewerker van het Nationaal Archief met de heer Dierikx aan de hand van het vragenformulier HMA gesproken over het betreffende beleidsterrein. Het gesprek is verwerkt tot onderstaand verslag.

Interviewer:

Mw. drs. M. van Kooten

Verslag

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

De belangrijkste ontwikkeling binnen de burgerluchtvaart is de verschuiving van het publieke belang naar het particuliere binnen het beleidsterrein. Waar het publieke en private belang aanvankelijk samenvielen, geraakten ze vanaf medio jaren tachtig in toenemende mate van elkaar gescheiden toen de overheid zich begin terug te trekken naar een rol van toezichthouder. Dit had ingrijpende gevolgen voor het beleid en het beleidsterrein als zodanig.

Door de aard van de luchtvaart behoorde dit beleidsterrein vanaf het begin onder de verantwoordelijkheid van de overheid. Naarmate de opvattingen met betrekking tot de taak van de overheid veranderden, werd de luchtvaart steeds meer een normale, commerciële bedrijfstak. De grip van de overheid op het beleidsterrein verminderde. Er was sprake van een discrepantie tussen de belangen van de beide partijen. Op politiek terrein is dit al vroeg te merkbaar, zoals de houding in de jaren veertig en vijftig ten opzichte van de landen achter het toenmalige IJzeren Gordijn. Terwijl de overheid, in navolging van het beleid van de Verenigde Staten, hier reserves koesterde, wilden de luchtvaartmaatschappijen hun markten ook in deze richting uitbreiden.

Ook heerste er een belangenverstrengeling ten aanzien van de exploitatie van vliegvelden. Behoorde het tot de taken van overheid om te voorzien in infrastructuur, waarbinnen luchtvaart tot ontwikkeling kon komen, of was het een manier om extra inkomsten te genereren? Tot halverwege de jaren zeventig vormde het bieden van infrastructuur het belangrijkste onderdeel van het beleid ten aanzien van de uitbreiding en bebouwing op vliegvelden. Sindsdien kregen de luchthavens zelf steeds meer speelruimte en verschoof het belang van het bieden van infrastructuur (en de inning van landingsgelden) naar de exploitatie van vastgoed. Hoewel het een publiek belang diende, werd het aanleggen van infrastructuur een commerciële activiteit, waaruit de overheid zoveel mogelijk winsten wilde genereren en zich ging gedragen als een marktpartij.

Een ander punt van discussie vormde de vliegtuigbouw. Het in stand houden van de vliegtuigbouw- en innovatie diende, bijvoorbeeld vanuit defensieve motieven, een publiek belang, maar daarnaast was Fokker er bij gebaat om haar eigen bedrijfsbelangen na te streven. Zo werd Fokker met

overheidsgelden in stand gehouden en zelfs gestimuleerd te innoveren, terwijl dit bedrijf hiermee ook haar eigen commerciële belangen behartigde.

Uiteindelijk leidde deze discussie inzake de centrale beleidsdoelen tot de privatisering van de luchtvaart, waarbij de overheid zich steeds meer op de achtergrond hield. Vanaf 1992 kreeg de EU een belangrijkere rol in de luchtvaart, mede door de invloed van internationale regelgeving. Vanuit Brussel werd regelgeving ontworpen zoals met betrekking tot geluidsoverlast, veiligheid en vergunningen, waarbij de Nederlandse overheid zich beperkte tot het stellen van randvoorwaarden.

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

De belangrijkste 'gebeurtenissen' die haar weerslag hadden op de ontwikkeling van de burgerluchtvaart, kwamen voort uit de invloed van de internationale politiek. De onafhankelijkheid van Indonesië in 1949, veroorzaakte twijfel bij de Nederlandse overheid in hoeverre zij nog haar steun aan de luchtvaart diende te geven. Deze was immers van groot belang geweest voor het vervoer van Nederlanders naar Indië, maar na de onafhankelijkheid viel deze functie weg. Het belang verschoof van het faciliteren van luchtverbindingen naar de overzeese gebiedsdelen naar het exploiteren van diensten naar met name de Verenigde Staten. De transatlantische lijnen werden in snel tempo, ten gunste van de KLM, uitgebreid. De overheid zag het als haar taak om de luchtvaart te blijven faciliteren en het vervoer van goederen en mensen naar de Verenigde Staten te stimuleren. Dit betekende voor de KLM een enorme economische vooruitgang.

Een tweede 'gebeurtenis' die van belang is geweest, is de ontwikkeling van de luchthaven. In 1956 veranderde de luchthaven Schiphol van eigendom, van de stad Amsterdam naar het Rijk. Door deze eigendomsoverdracht was er veel meer mogelijk met de luchthaven en werd deze in snel tempo uitgebreid. Dit had echter wel haar weerslag op de toenemende geluidshinder. Door de groei van het aantal vluchten en de opkomst van straalvliegtuigen kwam de geluidshinder van opstijgende en landende vliegtuigen steeds hoger op de politieke agenda. Tot op de dag van vandaag dient de overheid rekening te houden met de zogenaamde omgevingsfactoren, waarbij geluidshinder (en inmiddels ook het milieu) het belangrijkste probleem vormt. Dit probleem is van invloed op de voortdurende discussie over eventuele uitbreidingen van de luchthaven of de verhuizing naar een andere locatie. De op Schiphol gevestigde belangen zijn echter tot nog toe te groot om een nieuwe luchthaven te bouwen, zoals bijvoorbeeld in de Noordzee.

Vanaf het midden van de jaren tachtig voltrok zich een proces van toenemende deregulering van de luchtvaart af, waarbij de overheid zich in navolging van beleid op Europees niveau steeds meer terug trok. Dit had tot gevolg dat Nederland geen volledig zelfstandig beleid meer kon voeren, omdat de beleidsvorming bij de EU werd geconcentreerd. Ter bescherming van de eigen positie en om te kunnen concurreren met andere internationale vliegmaatschappijen ging de KLM in 2003 een fusie aan met Air France. Liberalisering van de luchtvaart speelde zich dus steeds meer af op Europees niveau in plaats van op nationaal niveau.

Een gebeurtenis die van grote invloed is geweest op de beleidsvorming omtrent veiligheid is de Bijlmerramp in 1992. Deze had tot gevolg dat de Rijksluchtvaartdienst als centraal coördinerende actor werd opgeheven en er een versplintering ontstond tussen beleid en verantwoordelijkheden. De Tweede Kamer hield een parlementaire enquête, die tot resultaat had dat de wet- en regelgeving omtrent veiligheid een grotere prioriteit kreeg.

Daarnaast ontstond in de jaren tachtig een vergrootte interesse voor de effecten van de uitstoot van schadelijke stoffen op het milieu, waarvoor op internationaal niveau regels opgesteld dienden te worden.

Op het gebied van de vliegtuigbouw was het faillissement van Fokker in 1996 een cruciaal moment voor heroriëntatie ten aanzien van de rol van de overheid op dit terrein.

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

De belangrijkste personen zijn te vinden bij de luchtvaartmaatschappijen. Zo is de oud-directeur van de KLM, A. Plesman, van grote invloed geweest. Hij was niet alleen verantwoordelijk voor het op de kaart zetten van de KLM, maar had ook veel invloed op de beleidsvorming van de overheid. Er kan gezegd worden dat de beleidsvorming in Nederland op het gebied van de luchtvaart eerder door de luchtvaartmaatschappijen werd gemaakt, dan door de overheid zelf.

Enkele andere belangrijke spelers op het gebied van de luchtvaart waren J. Dellaert, die verantwoordelijk was voor de uitbreiding van Schiphol, H. Smits, die na zijn loopbaan bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat directeur van Schiphol werd, prof. dr. H.J. van der Maas die het beleid ten aanzien van de vliegtuigbouw lange tijd goeddeels bepaalde, M. Schröder, oprichter en naamgever van Martinair, J. Block, die betrokken was bij de oprichting van de diverse chartermaatschappijen, zoals Transavia, en op die manier de concurrentie van de KLM vergrootte, en F. Swarttouw, directeur van Fokker.

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

De belangrijkste organisaties buiten de sfeer van de rijksoverheid zijn de verschillende ondernemingen die eerder genoemd zijn, zoals KLM, Transavia, Martinair en Fokker. Ten aanzien van de vliegtuigbouw en de ruimtevaart trad daarnaast het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR) als speler op de voorgrond.

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

De heer Dierikx wijst op het belang van het zogenaamde 'Burgerluchtvaartoverleg'. Dit betreft het overleg tussen de overheid en de diverse luchtvaartmaatschappijen. Deze neerslag is terug te vinden in de diverse overheidsarchieven, bijvoorbeeld bij het ministerie van Buitenlandse Zaken. Daarnaast bevatten de archieven van de diverse ondernemingen zelf, en dan met name het archief van de KLM, een schat aan informatie. Dit vormt een waardevolle toevoeging op de overheidsarchieven. Zo biedt het archief van de KLM een alternatieve kijk op de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland vanaf 1919.