

Eindverslag der Commissie van Rapporteurs over de wetsontwerpen n<sup>os</sup>. 124, 122, 123, 116, 179, 211 en 215.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over de ontwerpen van wet tot toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten behoeve van:

- 1°. den aanleg van stoomtramwegen van Tilburg over Oirschot naar St. Oedenrode, van Tilburg over Gilze naar Dongen, en van Tilburg over Goirle naar Hilvarenbeek, (124)
- 2°. den aanleg van een stoomtramweg van Rosmalen over Grave naar Cuyk; (122)
- 3°. den aanleg van een stoomtramweg van Eindhoven naar Helmond; (123)
- 4°. den aanleg van een stoomtramweg van Tiel naar Culemborg; (116)
- 5°. den aanleg van een locaalspoorweg van Dinxperlo naar Varsseveld; (179)
- 6°. den aanleg van een stoomtramweg van Egmond aan Zee over Alkmaar naar Bergen; (211)
- 7°. den aanleg van een stoomtramweg van Maastricht naar Vaals. (215)

Nadat het Voorloopig Verslag der Commissie aan de Regeering was medegedeeld, is van haar ontvangen de navolgende

#### MEMORIE VAN ANTWOORD.

##### § 1. Algemeene beschouwingen van financieelen aard.

Door den Minister van Financiën is gevolg gegeven aan het verlangen in het Voorloopig Verslag geuit om zijne denkbeelden mede te deelen betreffende de in deze paragraaf ontwikkelde beschouwingen, door het aanbieden van de Nota welke als bijlage aan deze Memorie is toegevoegd.

Er waren echter sommige leden die afgescheiden van de wederlegging van hunne financieele bezwaren door den Minister van Financiën, van oordeel waren, dat politieke overwegingen hadden moeten terughouden van indiening van deze wetsontwerpen vóór de verkiezingen. Dezelfde opmerking werd gemaakt betreffende het wetsontwerp strekkende tot droogmaking van de Zuiderzee, ja zelfs werd terloops critiek uitgeoefend op de toezending van een voorloopig ontwerp betreffende de pensionneering van werklieden aan de Kamers van arbeid. Op alleszins overtuigende gronden werd door andere leden de juistheid dezer opmerking bestreden. Juist de stoornis in den gang van het werk, welke het onvermijdelijke gevolg is van de verwisseling van Regeeringspersonen behoort de Regeering, zoolang zij in het ambt is, een spoorslag te zijn om ter afdoening voor te dragen elke zaak zoodra zij daarvoor rijp is, hetgeen veelal toch niet eerder mogelijk is dan na eenigszins langdurige voorbereiding. Stellig zoude ondergeteekende het verwijt van onvoldoende behartiging van 's lands belang niet hebben kunnen ontgaan, indien hij de zeven ontwerpen waarover het Voorloopig Verslag handelt en waarvan er vier reeds in October en November konden worden ingediend, tot na afloop van de verkiezingen dezer maand, had achterwege gehouden.

§ 2. Het oordeel van verschillende leden, dat men tegenwoordig te ver ging met het verlenen van renteloze voorschotten voor tramwegen, en in de toekomst in dit opzicht eenigszins moest worden geremd, bleef, blijkens het Voorloopig Verslag, niet onweersproken. Te recht werd er door andere leden op gewezen, hoe de ondervinding leert, dat het verkeer in het algemeen voortdurend toeneemt, naarmate er meer spoor- en tramwegen worden aangelegd, en dat deze aan de omwonende bevolking een groot voordeel bezorgen. Dit betoog werd, naar het Verslag meldt, door andere leden nog versterkt, welke leden er de aandacht op vestigden dat betere verkeersmiddelen krachtig bijdragen tot ontwikkeling van het platteland, en dat daarin het beste middel moest worden gezien om tot een voortdurend en geleidelijk accres der middelen te geraken. De ondergeteekende, die zich met deze zienswijze geheel kan vereenigen, wil er zijnerzijds alleen nog aan herinneren, dat hij bij de behandeling van

het wetsontwerp tot toekenning van een renteloos voorschot ten behoeve van den aanleg van een stoomtramweg van Hulst naar Walsdoorden (Gedrukte Stukken, Tweede Kamer, 1898/99—72, Eerste Kamer, n<sup>o</sup>. 99) als zijne meening heeft te kennen gegeven, dat er naar moest worden gestreefd ons secundair spoorwegnet in een betrekkelijk korten tijd, met medewerking van het Rijk, te doen voltooiën. Op grond der toen bestaande plannen werd door hem destijds geraamd, dat bij eene snelheid van aanleg van 150 K.M. per jaar, ten minste een tijdperk van 10 à 15 jaar met de voltooiing van het geheele net zou gemoeid zijn. Deze snelheid van aanleg is tot dusver nog lang niet bereikt. Door het Rijk zou, naar hij zich toen voorstelde, jaarlijks eene bijdrage van ± f 1 000 000 moeten worden uitbetaald, om dien aanleg mogelijk te maken.

Hoewel nu in de laatste jaren meerdere renteloze voorschotten zijn beschikbaar gesteld, is toch jaarlijks op de Staatsbegrooting nog geen hooger bedrag dan f 400 000 voor uitkeering van voorschotten voor tramwegen uitgetrokken, en is dus het voor de verwezenlijking van zijne denkbeelden jaarlijks noodig geachte bedrag nog nimmer bereikt. Zelfs wordt dit bedrag niet aanzienlijk overschreden, wanneer bij bedoelde voorschotten worden opgeteld de kosten voor werken met de tramwegen in verband staande. Voor een en ander is, gelijk op bladz. 2 van de Nota van den Minister van Financiën is opgemerkt, op de loopende begrooting eene som van f 1 147 000 uitgetrokken. De ondergeteekende kan dus niet toegeven, dat in de toekomst ten opzichte van het verlenen van steun bij den aanleg van tramwegen moet worden geremd. Indien slechts bij het verlenen van dien steun nauwlettend wordt toegezien, dat de voorschotten strekken tot bevordering van het algemeen belang, d. w. z. dat de aan te leggen tramlijnen inderdaad aan de welvaart van de betrokken streken ten goede komen, dan ziet de ondergeteekende in het verlenen daarvan een veel te groot, zij het ook indirect, voordeel voor het Rijk, dan dat men zich door de vrees voor te groote uitgaven, welke zijns inziens hier tot misplaatste zuinigheid zou leiden, daarvan zou mogen laten weerhouden.

De in het Verslag gemaakte opmerking, dat deze voorschotten zich niet bepalen tot afgelegen streken, ten einde deze in het verkeer op te nemen, geeft hem aanleiding tot de opmerking, dat men hierin niet het eenige doel van den aanleg van tramwegen moet zien. Deze secundaire spoorlijnen strekken evenzeer tot het verbinden van plaatsen, op aanmerkelijken afstand van de hoofdspoorwegen gelegen, met de naastbijzijnde stations van die spoorwegen, en tot het in verbinding brengen van het platteland met de markt- en hoofdplaatsen in zijne omgeving, maar bovendien kunnen zij nog een geheel ander doel beoogen, n. l. naast de bestaande hoofdspoorwegen het locale verkeer te ontwikkelen, hetwelk dikwijls door de groote spoorwegen minder goed kan worden bediend. Zoo zal bij voorbeeld het nut van de tramlijn Leiden—Haarlem in dit opzicht wel door niemand worden ontkend, ofschoon deze lijn over hare geheele lengte ongeveer evenwijdig met den spoorweg loopt, en slechts plaatsen verbindt, welke ook stations van dien spoorweg zijn. Dat evenwel de voorgestelde renteloze voorschotten zouden dienen voor tramwegen waaraan in de betrokken streek weinig behoefte werd gevoeld, kan door den ondergeteekende niet worden toegegeven. Zijns inziens pleiten de belangrijke bijdragen, welke door die streken zijn verleend, voldoende tegen deze bedenking.

Daarentegen kan hij gereedelijk instemmen met de opmerking dat er nog verschillende deelen des lands zijn, welke aanspraak op Staatshulp zoodanig niet meer, dan toch ten minste evenzeer zou zijn te rechtvaardigen. Doch in de omstandigheid, dat de plannen om de hierbedoelde streken op gelijke wijze te steunen, nog niet tot rijpheid zijn gekomen, mag toch allerminst eene reden gevonden worden om andere nuttige verbindingen den steun, welke zij voor de totstandkoming behoeven, te onthouden. Slechts indien tevens werd voorgesteld, aan verdere plannen geen steun meer te verlenen zou zoodanige overweging noodig geacht kunnen worden. Hiervan is echter voorsnog geen sprake. Voor de verbinding van verschillende landstreken, welke daaraan groote behoefte hebben, zijn plannen aanhangig, doch de voorbereiding daarvan vordert dikwijls zeer veel tijd, te eerder waar die streken uitgebreid zijn, en dikwijls tegenstrijdige belangen bevredigd moeten worden.

De opmerking dat er te weinig op gelet werd of de streek zelf ook zonder hulp in de behoefte kon voorzien, acht de ondergeteekende juist, en trouwens weinig in overeenstemming met den § 1 van het Verslag uitgesproken twijfel aan de terugbetaling van een groot gedeelte der voorgestelde voorschotten. Aangezien toea die terugbetaling steeds een aanvang neemt, zoodra over het niet als subsidie verkregen gedeelte van het aanlegkapitaal eene matige rente kan worden uitgekeerd, zal in het geval dat een grooter gedeelte van dat kapitaal op andere wijze had kunnen worden gevonden, wijl daarvan voldoende rente kon worden verwacht, het renteloos voorschot van het Rijk ook spoedig kunnen, en moeten, worden afgelost. Doch bij de voor subsidieering voorgedragen tramlijnen wordt die kans op groote winst, althans in de eerste exploitatiejaren, niet zóó groot geacht, dat men zou mogen verwachten, dat een grooter gedeelte der aanlegkosten op andere wijze zou kunnen worden gevonden.

Wat betreft de opmerking dat de Regeering wel zegt, zich bij het verlenen van rentelooze voorschotten te laten leiden door vaste regels, doch dat zij telkens die regels ter zijde stelt en meer geeft, het komt den ondergeteekende voor dat deze voorstelling niet met de werkelijkheid in overeenstemming is. Immers wordt slechts bij ééne van de zeven in dit Verslag behandelde spoorlijnen, door de Regeering voorgesteld, meer dan een-derde der aanlegkosten bij te dragen en dit wel om zeer bijzondere omstandigheden, welke in de toelichting uitvoerig zijn uiteengezet. Bij alle andere voorgestelde voorschotten is óf aan de regelen geheel de hand gehouden, óf zelfs, zooals bij de lijn Maastricht-Vaals, een geringer voorschot, n.l. tot een bedrag van 1/4 in plaats van 1/3 der aanlegkosten, voorgesteld. Van den regel, dat de steun van het Rijk niet grooter kan zijn dan die van de betrokken streek, wordt bij geen der voorgedragen voorschotten afgeweken, al wordt in de verschillende gevallen die gelijkheid op verschillende wijze verkregen, in verband met de geheel van elkander afwijkende wijzen van subsidieering door de betrokken streken gevolgd.

De wenschelijkheid om van Rijkswegen het initiatief te nemen tot den aanleg van de secundaire spoorwegen, meent de ondergeteekende voornamelijk te mogen betwijfelen.

Door de voorstanders van dit stelsel wordt toegegeven, dat aan de voorwaarde van geldelijke medewerking door de streek zou moeten worden vastgehouden, hetgeen echter zou kunnen samengaan met het initiatief door de Regeering te nemen. In het afgetrokken moge dit juist zijn, praktisch is het met de zaak anders gesteld. Het werk der voorbereiding voor de oprichting van eene spoorwegonderneming, welke aanspraak maakt op Rijkssubsidie, is van dien aard, dat het bezwaarlijk door de Regeering zou kunnen worden overgenomen. Zij toch zou zich kwalijk kunnen leenen tot het bijeenbrengen van bijdragen van particulieren, polderbesturen en gemeenten, welke door particuliere ondernemers dikwijls eerst na aanhoudend verzoek en volhardenden aandrang worden verkregen. Bovendien is het geen gewaagde stelling, dat, al nam de Regeering dit werk op zich, zij daarin nog met veel meer moeilijkheden zou te kampen hebben dan een particulier, vermits een lager bestuur zich veel eerder door een particulier dan door de Regeering tot het geven van een voorschot of subsidie zal laten bewegen. Het in het Verslag aangeprezen stelsel zou dan ook ongetwijfeld tot dit resultaat leiden, dat óf de voorwaarde van geldelijke opoffering der streek langzamerhand werd losgelaten, óf wel dat het tot stand brengen van menige lijn onmogelijk zou blijken, die, had het particuliere initiatief haar aangevat, zij het eerst na herhaalde pogingen, er toch ten slotte wel zou zijn gekomen.

Concessiejagers te weren, waarop als argument voor het stelsel wordt gewezen, komt niet noodig voor, indien althans daaronder moeten worden verstaan zij die zich van eene concessie meester maken zonder de bedoeling haar uit te voeren. Door de Regeering toch wordt geene concessie verleend vóór dat de wetgever subsidie heeft toegekend en de zaak ook financieel geheel in orde is.

Tot dusverre heeft alleen op het ten behoeve van den tramweg van Alkmaar naar Purmerend verleende rentelooze voorschot, terugbetaling plaats gehad, en wel over de jaren 1895, 1897, 1898 en 1899 tot bedragen, respectievelijk van f 774,42, f 681,87, f 689,87 en f 1205,89.

Evenwel is bij alle gesubsidieerde tramlijnen eene voortdurende en geleidelijke stijging der opbrengsten waar te nemen, welke de kansen op terugbetaling vergroot. Of op het voorschot ten behoeve van de lijn Veghel—Eindhoven—Belgische grens reeds restitutie verschuldigd is, kan nog niet met zekerheid worden medegedeeld. aangezien het eindeijfer der bouwrekening voor deze lijn nog niet definitief is vastgesteld. De lijn is toch eerst in 1899 over hare volle lengte in exploitatie gebracht, zoodat de bouwrekening eerst met 31 December 1900 moest worden afgesloten. Van het definitieve eindeijfer van deze rekening is echter de verplichte restitutie afhankelijk, daar voor afschrijving en vernieuwing 2 pct. van dat eindeijfer mag in rekening worden gebracht. Met grond mag echter worden aangenomen, dat in elk geval spoedig de terugbetaling zal aanvangen, daar ook bij dezen tramweg de opbrengsten belangrijk stijgen. De waarschijnlijkheid op spoedige terugbetaling blijkt ook uit de omstandigheid, dat de provincie, welke garantie tot ten hoogste 2 pct. over f 600 000 voor deze lijn heeft verleend, doch o. a. voor afschrijving en vernieuwing 3 pct. over genoemd bedrag toelaat, over 1899 van de door haar toegezegde garantie niet meer dan 38 pct. heeft behoeven uit te keeren.

Ter beantwoording van de vraag betreffende het Noordbrabantsch kanaal kan worden medegedeeld dat deze zaak in zoodanigen staat van voorbereiding is, dat een wetsontwerp betreffende den aanleg van dit kanaal binnen een niet lang tijdsverloop mogelijk zal zijn.

§ 3. Ter beantwoording van de opmerkingen naar aanleiding van de verschillende ontwerpen, veroorlooft de ondergeteekende zich het volgende mede te deelen :

*Ad. 124.* De tramweg Dongen-Rijen-Gilze-Tilburg-Moergestel-Oirschot-Best-St. Oedenrode verbindt, gelijk trouwens reeds door andere leden werd opgemerkt, niet alleen plaatsen welke reeds aan het spoorwegnet zijn gelegen, maar ook de plaatsen Dongen, Gilze, Moergestel en Oirschot met de naastbijgelegen spoorwegstations en met de voornaamste plaats in die streek, namelijk Tilburg. De ondergeteekende stemt volkomen in met het gevoelen van die andere leden, dat het hier eene streek geldt, die behoefte heeft aan betere verkeersmiddelen.

*Ad. 122.* Gaarne vereenigt de ondergeteekende zich met de toelichting, welke dit tramplan mocht ondervinden.

*Ad. 123.* In de vorige paragraaf werd er reeds op gewezen dat de omstandigheid, dat een tramweg vrijwel evenwijdig loopt met een spoorweg, in geen deele afbreuk aan het nut van zulk een tramweg behoeft te doen. Van deze stelling is de hier bedoelde lijn een sterk sprekend voorbeeld. Het belangrijke verkeer vooral ook van goederen, netwel over den bestaanden paardentramweg van Eindhoven naar Geldrop thans reeds plaats vindt, bewijst duidelijk dat in het locale verkeer tusschen die plaatsen door den spoorweg niet voldoende kan worden voorzien. Daarbij komt nog dat de arstanden van de plaatsen Geldrop en Mierlo tot het bestaande spoorwegstation Nunen-Tongelre vrij groot zijn. Bij aanleg van den ontworpen stoomtramweg is niet alleen toename van het verkeer tusschen Eindhoven en Geldrop, maar bovendien ook tusschen Geldrop, Mierlo en Helmond te verwachten. Ook het verkeer tusschen Eindhoven en Helmond zal door vergrooing van het aantal reisgelegenheden ongetwijfeld vermeerderen. Dat dit door de betrokken gemeenten ook inderdaad wordt verwacht, blijkt genoegzaam uit den belangrijken steun, van die zijde toegezegd. Naar aanleiding van de opmerking, dat in de behoeften van het locaal verkeer door de directies der groote spoorwegen, door het laten loopen van locaaltreinen, wordt voorzien, wenscht de ondergeteekende er nog op te wijzen dat zich daartegen in vele gevallen verschillende exploitatie-bezwaren verzetten, en dat het bovendien soms mogelijk is met eenige winst een locaal verkeer tusschen nabijgelegen plaatsen door een stoomtram te onderhouden, waarvan de bediening door den gewonen spoorweg slechts verlies zou opleveren.

*Ad. 116.* Evenals bij den tramweg van Eindhoven naar Hel-

mond, dient de hier bedoelde verbinding in hoofdzaak om het lokaal verkeer van de tusschengelegene plaatsen met die hoofdplaatsen te bevorderen. De plaatsen Drumpt, Avezaath, Erichem, Buren, Asch, Zoelmond en Beusichem liggen op aanmerkelijken afstand van de spoorwegstations. Het verkeer van die plaatsen met de stations en met hunne marktplaatsen Tiel en Culemborg wettigt ongetwijfeld den aanleg van dezen tramweg. Bovendien echter moet, gelijk in de Memorie van Toelichting reeds werd opgemerkt, bij het lokaal verkeer tusschen Tiel en Culemborg, zoo daarvoor van den spoorweg gebruik gemaakt wordt, steeds overstappen van reizigers en overlading van goederen te Geldermalsen plaats vinden. Ook aan dit verkeer zal dus de tramweg goede diensten kunnen bewijzen.

*Ad. 179.* De verhouding van het Rijkssubsidie tot de aanlegkosten is in dit geval niet aangegeven, om gelijke reden als bij het voorschot, bij de wet van 2 April 1898 (*Staatsblad* n°. 180) ten behoeve van den aanleg van een stoomtramweg van Nijkerk over Barneveld naar Ede beschikbaar gesteld. In deze beide gevallen toch stond het niet door Rijk of provincie te betalen gedeelte der aanlegkosten onveranderlijk vast. De betrokken streek heeft voor dezen locaalspoorweg f 104 000 bijeengebracht; de provincie draagt 10 pct. der aanlegkosten bij, en de bedoeling van dit wetsvoorstel is, dat het Rijk het dan nog ontbrekende bedrag zal aanvullen, evenwel met de beperking, dat dit bedrag het gestelde maximum van f 105 000 niet te boven zal gaan. Eene vaste verhouding tusschen het bedrag dat door het Rijk zal worden bijgedragen en de aanlegkosten bestaat op deze wijze niet.

Dat het maximum zou worden uitgekeerd, ook wanneer het werk meevalt en de kosten beneden de raming blijven, ware alleen mogelijk in de onderstelling dat de Regeering meer uitkeerde dan verwerkt is. Toegekende Rijksubsidien voor den aanleg van werken worden echter eerst uitgekeerd nadat de Regeering zich heeft vergewist omtrent hetgeen aan het werk is ten koste gelegd.

De afwijking van den gewonen regel, dat niet meer dan eenderde der aanlegkosten door het Rijk wordt bijgedragen, is in dit geval noodzakelijk om de totstandkoming van den spoorweg mogelijk te maken. Door de betrokken streek kan waarlijk niet meer worden gedaan, terwijl de onderneming die zich met den aanleg zal belasten, er stellig niet in zou slagen op andere wijze het ontbrekende kapitaal bijeen te brengen. De gemeente Dinxperlo, welke voornamelijk bij den aanleg van deze lijn belang heeft, getrouwt zich daarvoor eene opoffering, welke buitengewoon groot moet worden geacht, ook al behoeft men niet bevreesd te zijn, dat deze opoffering voor hare geldmiddelen te groot zal blijken.

Afwijking van den bedoelden regel heeft eveneens plaats gehad met betrekking tot de tramwegen van Wijnjeterp naar Assen, van Steenwijk naar Oosterwolde en van Meppel naar Smilde, waarvoor bij de wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n°. 122) een renteloos voorschot ten bedrage van  $\frac{2}{5}$  der aanlegkosten werd beschikbaar gesteld.

De provincie Gelderland heeft voor de subsidieering van tram- en locaalspoorwegen als vasten regel aangenomen, dat het bedrag van het door haar toe te kennen subsidie nimmer meer dan 10 pct. der aanlegkosten kan bedragen.

Omtrent de kans op doortrekking van de ontworpen lijn op Duitsch grondgebied kan door den ondergeteekende nog niets met zekerheid worden medegedeeld. Daar men in de streek deze doortrekking zeer wenschelijk oordeelt, mag het niet onwaarschijnlijk worden geacht dat bij totstandkoming van de lijn spoedig plannen tot doortrekking zullen worden beraamd. Dergelijke plannen voor internationale verbindingen vorderen echter steeds geruimen tijd, en het verdient derhalve alleszins toejuiching dat men het gedeelte op Nederlandsch gebied voorloopig afzonderlijk wil aanleggen.

De afstand van de kom van Var-seveld tot het spoorwegstation is niet zoo belangrijk als uit het schetskaartje kan worden afgeleid; hij bedraagt ongeveer tien minuten gaans.

*Ad. 215.* Hoewel deze tramweg werkelijk ongeveer evenwijdig loopt met den spoorweg van Maastricht naar Aken, is de afstand tusschen deze beide spoorlijnen vrij belangrijk, terwijl

bovendien het zeer geaccidenteerde terrein in deze streek het verkeer tusschen de plaatsen, waarlangs de tramweg zal loopen en die welke aan den spoorweg liggen, uiterst bezwaarlijk maakt. Tusschen den vrij hoog gelegen Rijksweg bij Wittem en den eveneens hoog gelegen spoorweg bij Wijlré bevindt zich o. a. het dal van de Geul, terwijl tusschen Margraten en Valkenburg een zeer geaccidenteerd terrein is gelegen. Het verkeer langs den spoorweg komt dan ook eigenlijk aan geen der door den tramweg te verbinden plaatsen ten goede.

*De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,*  
C. LELY.

N. TA van den Minister van Financiën ter beantwoording der beschouwingen van financieelen aard, voorkomende in § 1 van het Voorloopig Verslag der Commissie van Rapporteurs uit de Eerste Kamer der Staten-Generaal betreffende ontwerpen van wet tot toekenning van renteloze voorschotten uit 's Rijks schatkist ten behoeve van den aanleg van verschillende stoomtramwegen en van een locaalspoorweg.

In het Voorloopig Verslag der Commissie van Rapporteurs over zeven ontwerpen van wet tot toekenning van renteloze voorschotten voor den aanleg van tramwegen en een locaalspoorweg wordt onder § 1 de wensch uitgesproken, dat de ondergeteekende aan de Kamer zijne denkbeelden zal mededeelen over de daarin voorkomende financieele beschouwingen. Gaarne wordt aan dit alleszins billijk verlangen voldaan. Op den voorgrond zij gesteld, dat alle ontwerpen, die belangrijke geldelijke gevolgen hebben, door de Ministers, van wie zij uitgaan, met den ondergeteekende nauwgezet worden overwogen, ter beoordeeling der vraag, of zij ook uit een financieel oogpunt aannemelijk zijn te achten. De hier volgende uiteenzetting zal echter, naar vertrouwd mag worden, doen zien, dat voor de vrees, door onderscheidene leden geuit, als zouden de financiën van het Rijk in den laatsten tijd een weg worden opgeleid, die niet vrij van bedenking is, geen voldoende grond bestaat.

Allereerst een woord over het karakter der uitgaven, waarvan op bladz. 3 van het bedoelde Voorloopig Verslag eene opsomming wordt gegeven, te zamen ten bedrage van f 3 672 000. Het zijn alle uitgaven, die tot strekking hebben de productieve krachten onzes volks te verhoogen. Het zijn daarenboven alle uitgaven voor ééns. Wel ligt het in de bedoeling op den ingeslagen weg voort te gaan, doch mocht de financieele toestand minder gunstig worden, dan zou men van dit voornemen kunnen afzien, of wel de uitvoering daarvan kunnen vertragen. Nu zal toch ieder moeten toestemmen, dat men met betrekking tot zulke uitgaven milder kan zijn dan met betrekking tot andere. Gebeurde het onverhoopt, dat de Regeering werd teleurgesteld in hare verwachting van deze posten te zullen dekken uit de gewone middelen, dan zou dit niet in hooge mate bedenkelijk zijn. Men zou dan nog altijd kunnen handelen zooals geschied is met de f 5 300 000 voor den spoorweg Leiden—Woerden, waarvoor, ingevolge de wet van 29 Juni 1899, *Staatsblad* n°. 148, eene schuld is aangegaan, af te lossen in 40 annuïteiten.

Het is echter niet waarschijnlijk, dat de noodzakelijkheid daartoe ontstaan zal. Men herinnert zich, dat door den tegenwoordigen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, in zijne Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer over de Staatsbegroting, Hoofdstuk IX, voor het dienstjaar 1893, een verdeling van alle uitgaven, tot dat hoofdstuk behoorende, in vier groepen is ingevoerd, waarvan de IIde tot titel heeft *Nieuwe werken en subsidiën*. Dat zijn allerlei op zich zelf staande en binnen korten of langen tijd aflopende posten, waarvoor, als zij van de begroting zullen verdwenen zijn, andere in de plaats kunnen treden. In tegenstelling met de IIIde Groep, *Buitengewone werken*, waaronder thans alleen de spoorwegen en de verlegging van den Maasmond vallen, behoort dit gedeelte tot het *gewone* budget. Het daarvoor uitgetrokken bedrag is geen fixum; in 1893 was het f 3 218 000, thans is het f 3 897 000; toch is het uit den aard der zaak gebonden aan zekere grenzen, die enger of ruimer worden gesteld, naarmate

de middelen beperkter of ruimer zijn. Bij het ontwerpen van plannen, waarvan de uitvoering moet bekostigd worden uit dit deel der begrooting, wordt steeds nagegaan, in hoever men daardoor gevaar loopt aan dat deel een te groote uitbreiding te geven. Te dien einde wordt gelet op de tijdstippen, waarop oude posten zullen wegvallen, als ook op het getal der jaren, waarover de ontworpen werken verdeeld zullen worden. In één woord, de begrooting is zóó ingericht, dat het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid jaarlijks een som, thans weinig minder dan f 4 000 000 bedragende, besteden kan voor allerlei doeleinden, zonder een tekort te doen ontstaan. Ditmaal, gelijk aan de Kamer bekend is, worden uit die groep o. a. bekostigd: f 245 000 voor de verbetering der Vecht in Overijssel, f 120 000 voor die der Maas, f 900 000 voor die van het Noordzeekanaal, f 135 000 voor die der haven van Delfzijl, f 250 000 voor de haven van Scheveningen, f 1 147 000 voor werken en subsidiën in verband met tramaanleg.

De zaken, waarvan het Voorloopig Verslag op blz. 3 eene opsomming geeft, zijn alle bestemd om in die zelfde groep een plaats te vinden. De voornaamste daarvan betreffen werken, waarmede verscheidene jaren gemeed zijn en die dus het budget van één bepaald jaar niet overmatig zullen belasten. Natuurlijk kan niet voorspeld worden, dat vertraging hier, versnelling ginds, de gelijkmatige verdeling der uitgaven van deze soort over de verschillende jaren nimmer storen zal. Toch wordt naar zooveel mogelijk gelijkmatige verdeling getracht, en men mag hopen dat de stoornissen nooit belangrijk zullen wezen. Met andere woorden, men tracht het daarheen te leiden, dat de groep *nieuwe werken en subsidiën* in geen jaar overdreven eischen aan de schatkist stellen zal.

In het Voorloopig Verslag wordt nog over andere uitgaven gesproken en wel over die, welke zullen voortvloeien uit de legerwetten en de onderwijswet, indien de daartoe strekkende ontwerpen den steun der Kamer mogen verwerven. Na een gedeelte van hetgeen de ondergeteekende omtrent de dekking dezer uitgaven heeft gezegd in herinnering gebracht, maar daarbij iets zeer gewichtigs onvermeld gelaten te hebben, stelt het Verslag de vraag, van waar het miljoen moet komen, dat de legerwetten in hare gewijzigde redactie méér zullen kosten dan aanvankelijk was geraamd.

Juist in datgene wat onvermeld werd gelaten ligt het antwoord; het is te vinden op bladz. 1511 van de *Handelingen* der Tweede Kamer, zitting van 23 April 1901. Na gewezen te hebben op de eigenaardige moeilijkheden, die een nauwkeurige raming der middelen voor 1902 thans oplevert en na te hebben betoogd, dat slechts een zeer approximatieve mogelijk was, waarbij dan groote voorzichtigheid betracht moet worden, ging de ondergeteekende aldus voort:

„Ik ben naar dat denkbeeld aan het werk gegaan; zonder te vervallen in pessimisme, heb ik voorzichtigheid in acht genomen. Voor de registratierechten bijvoorbeeld nam ik niet het hoge cijfer van 57 ton, dat wij in 1900 hebben ontvangen, maar slechts f 5 000 000, daar ik op de 57 ton niet durf rekenen. Zoo ook bij verschillende andere posten. Kortom, ik heb de cijfers genomen, die mij, na zeer nauwlettend onderzoek, voorkwamen rationeel te zijn. En de conclusie was, dat ik de middelen van 1902, voor zoover zij bestaan in belastingen, 2½ à 3 miljoen gulden hooger meende te kunnen stellen dan die voor 1901 zijn geraamd.

„Ik zeg 2½ à 3 miljoen; er moet hier een marge van een half miljoen worden gelaten, omdat de opbrengst der invoerrechten in de laatste jaren snel vermeerderd is; en of ook deze vermeerdering duurzaam zal wezen, hangt grotendeels af van de prijzen der artikelen, daar ons stelsel van invoerrechten voor een belangrijk deel op de waarde der goederen is gebouwd. Derhalve is een zekere speling hier onmisbaar.

„Nu wensch ik te vragen of ik, na tot dit resultaat te zijn gekomen, vrijheid kon vinden mijne medewerking te onthouden aan een plan, dat gebleken is op zeer vasten grondslag te rusten en dat ten doel heeft een zeer noodzakelijke verbetering te brengen in onze defensie?

„Ik heb die vraag ontkennend beantwoord.”

De ondergeteekende zou niet weten, wat verder van hem verlangd zou kunnen worden tot rechtvaardiging zijner gedrags-

lijn. Toen de vraag, waarvan zooveel gesproken is, zich voordeed, had hij kort te voren een zeer gedetailleerde studie van den gang der middelen volbracht; zij had hem geleid tot het nu medegedeelde resultaat, dat door de sedert bekend geworden cijfers in geen enkel opzicht wordt verzwakt. Wel is het juist, wat in het Voorloopig Verslag wordt aangeteekend, dat de opbrengst der middelen over 1901 tonnen gouds ten achteren is bij die van 1900; maar dat is nagenoeg uitsluitend daaraan toe te schrijven, dat in 1900 de successierechten f 3 837 000 boven de raming hebben opgebracht. Op die exceptioneel hooge opbrengst moest wel een veel geringer volgen. Neemt men de andere middelen in oogenschouw, zoo vindt men over het geheel bevredigende uitkomsten. Met name geldt dit van die, ten aanzien van welke opbrengst de ondergeteekende in zijne rede van 23 April geene gunstige verwachtingen uitsprak, de registratierechten en de invoerrechten. Gene hebben reeds f 58 000 meer opgebracht dan in de vijf eerste maanden van 1900 en f 488 000 boven  $\frac{5}{12}$  der raming; deze nagenoeg evenveel als ten vorige jare in denzelfden tijd.

Het spreekt van zelf, dat tegenslag altijd mogelijk blijft en bedachtzaamheid in het financieel beheer is steeds een onafwijsbare eisch. Maar de ondergeteekende zou niet kunnen toegeven, dat aan dezen eisch niet voldaan zou zijn, al besefte hij ten volle het gewicht der genomen beslissingen. Men houde daarbij in het oog, welke gewichtige nationale belangen bij die beslissingen betrokken waren.

Aan de Regeering wordt voorts verweten, dat zij geen sterken aandrang op de Tweede Kamer heeft uitgeoefend tot behandeling van het wetsontwerp betreffende het tarief. De bevredigende gang der middelen geeft ook daarvan de verklaring, want dientengevolge is de versterking der middelen minder urgent geworden dan zij aanvankelijk scheen. De legerwetten en de onderwijswet zullen de begrooting van 1902 met ongeveer f 2 000 000 bezwaren; daarbij komt dan in 1903 nog één miljoen voor laatstgenoemde, terwijl voor de uitvoering der legerwetten nog f 500 000 vereischt zullen worden, maar verspreid over enkele jaren. Uit deze cijfers, in verband met de vorige, volgt niet, dat versterking der middelen achterwege kan blijven, maar evenmin dat er aanleiding bestond om op spoedige behandeling van het daartoe strekkend ontwerp, met terzijde stelling van andere zaken, aan te dringen. De Tweede Kamer was gedurende het geheele zittingjaar met werkzaamheden overladen; slechts om zéér geldige redenen mocht de Regeering verlangen, dat zij nog meer werk daaraan toevoegde, en zulke redenen kon zij in de gegeven omstandigheden niet aanvoeren. Ook wenschte de ondergeteekende, gebruik makende van wenken en opmerkingen, die in adressen aan de Staten-Generaal en andere stukken met betrekking tot het bedoelde ontwerp zijn geuit, in dit laatste alsnog eenige verbeteringen aan te brengen. Eindelijk — last not least — zal het eerst na de samenstelling der begrooting van 1902 mogelijk zijn met eenige juistheid te bepalen, of en in welke mate de aanvankelijk voorgestelde versterking der middelen binnen engere grenzen kan worden beperkt.

De Minister van Financiën.

PIERSON.

De Commissie van Rapporteurs heeft gemeend met de mededeeling van dit Antwoord aan de Vergadering haar Eindverslag te kunnen sluiten.

Vastgesteld, den 14 Juni 1901.

DIJCKMEESTER.

NEBBENS STERLING.

WELT.

MELVIL VAN LYNDEN.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OJIE.