

(162. 5.)

MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden bij brief van 28 Mei 1900.)

Naar aanleiding van de opmerkingen en beschouwingen, voorkomende in het Voorloopig Verslag, heeft de ondergeteekende de eer het navolgende mede te deelen.

§ 1. De meening van sommige leden, als zoude het streven, om door het verleen van financieelen steun van Rijkswegen den aanleg van stoomtramwegen te bevorderen, te ver gaan, wordt geenszins door den ondergeteekende gedeeld. Integendeel vermeent hij, dat, willen wij niet bij naburige landen ten achter blijven of komen, met den aanleg van tramwegen hier te lande krachtig moet worden voortgegaan, opdat binnen niet al te langen tijd ons secundair spoorwegnet voltooid zij, gelijk uitvoerig en met aanvoering van cijfers door hem werd aangetoond in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer omtrent het wetsontwerp tot toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist voor den aanleg van een stoomtramweg van Hulst naar Walsoorden (Gedrukte Stukken, Zitting 1898—1899, 72). De snelheid van aanbouw, destijds door hem als wenschelijk aangegeven, is op lange na nog niet bereikt.

Wel worden in een en hetzelfde dienstjaar voor onderscheidene tramwegen rentelooze voorschotten tot soms belangrijke bedragen aangevraagd, doch tusschen de aanvraag, en de uitkeering van de voorschotten ligt veelal een nog al aanzienlijk tijdsverloop. De uitkeering heeft eerst plaats gedurende den aanleg van de ontworpen lijnen, en die aanleg is uit den aard der zaak afhankelijk van velerlei omstandigheden.

Het is derhalve niet te verwachten, dat alle in den laatsten tijd aangevraagde voorschotten ten laste van één dienstjaar zullen behoeven te worden uitgekeerd.

Ter beantwoording van de deswege gedane vraag zij medegedeeld, dat van 1894 af tot dusverre uit 's Rijks schatkist aan rentelooze voorschotten ten behoeve van den aanleg van stoomtramwegen een bedrag van f 1 141 334,00 is uitgekeerd.

Voorts zullen nog verstrekt moeten worden de reeds bij de wet toegestane rentelooze voorschotten tot een bedrag van f 2 638 570,00, zijnde voor:

den stoomtramweg van Veghel over Eindhoven naar de Belgische grens (restant subsidie)	f 50 000,00
den stoomtramweg van Oldenzaal naar Denekamp en van Oldenzaal naar de Pruisische grens in de richting van Gronau	94 000,00
den stoomtramweg van Brouwershaven naar Steenbergen (restant subsidie)	25 000,00
de tramwegwerken nabij Numansdorp	50 000,00
den stoomtramweg van de Joure naar de Lemmer.	160 000,00
den stoomtramweg van Nijkerk naar Ede	152 000,00
den Noordfrieschen Locaalspoorweg	462 500,00
den stoomtramweg van Hulst naar Walsoorden	95 070,00
de stoomtramwegen op de Zuid-Hollandsche eilanden	1 500 000,00
den tramweg van Winschoten naar Bellingwolde	50 000,00
	f 2 638 570,00

§ 2. Naar aanleiding van de van meer dan één zijde tegen de toekenning van het in dit wetsontwerp bedoelde renteloos voorschot ingebrachte bezwaren, heeft blijkens het Voorloopig Verslag de wetsvoordracht van andere zijden krachtige verdediging gevonden.

Gaarne sluit de ondergeteekende zich bij het te dien aanzien aangevoerde aan.

Dit geldt in de eerste plaats het betoog, dat getracht moet worden door het nu aan te nemen plan de geheele streek tusschen de twee spoorwegtakken naar het noorden te helpen. Door onderlinge samenwerking is men tot een, zij het ook slechts met krachtige Regeeringshulp uitvoerbaar plan gekomen en een ervaren exploitant staat gereed om aanleg en exploitatie op zich te nemen. Werd het plan beperkt, hetzij, gelijk sommige leden wenschten, tot eene lijn Steenwijk-Wijnjeterp, dan wel door weglating van de lijn Meppel-Smilde, dan zouden in elk geval belangrijke subsidiën worden opgeofferd, de met zooveel moeite verkregen overeenstemming worden verbroken, de uitvoering van de plannen zeker belangrijk worden vertraagd, zoo niet onbepaald verschoven, en diensgevolge — zij het ook met eenige besparing voor de schatkist — de volledige ontwikkeling van de streek welke beoogd werd, niet worden bereikt.

Hierbij dient in aanmerking te worden genomen, dat ook bij eene beperking, als in het Voorloopig Verslag wordt aangeduid, het aldus vereenvoudigde plan niet zonder afwijking van den in de meeste gevallen aangenomen regel omtrent de hoegrootheid der bijdragen tot stand zou kunnen komen. Zelfs zou die afwijking door weglating van de lijn Meppel—Smilde betrekkelijk nog grooter worden, want voor die lijn zal door de betrokken streek worden bijgedragen f 117 125, overeenkomende met f 3660 per K.M., terwijl voor de overige lijnen door de betrokken streek zal worden bijgedragen f 233 050, overeenkomende met f 3329 per K.M.

Zeer te recht wordt ook in het Voorloopig Verslag opgemerkt, dat uit het onderling parallel lopen van twee der ontworpen tramlijnen met den spoorweg Meppel—Assen bezwaarlijk tot de overbodigheid van een daarvan of van beide kan worden besloten. Het komt er slechts op aan of elk van die lijnen een verkeer zal aantreffen, dat niet door een der beide andere bediend wordt en dat desniettemin verdient tot ontwikkeling te worden gebracht. En nu wordt door de leden, welke hier aan het woord waren, duidelijk aangetoond, dat de streek langs de Drentsche hoofdvaart, welke tot de meest bevolkte van deze omgeving behoort, waar dus belangrijk meer dan in de Memorie van Toelichting en het Voorloopig Verslag genoemde 58 zielen per 100 H. A. wonen, en waar ook betrekkelijk aanzienlijke subsidiën zijn beschikbaar gesteld, dringende behoefte heeft aan betere verkeersmiddelen, dan die waterweg in staat is te verschaffen. Anderzijds zal de lijn van Steenwijk naar Oosterwolde de belangen bevorderen, zoowel van het industriele Noordwolde als van de belangrijke stichtingen van de Maatschappij van Weldadigheid, welker beteekenis, reeds terloops in de Memorie van Toelichting vermeld, op zoo juiste gronden in het Voorloopig Verslag meer op den voorgrond werd gesteld. Gaarne betuigt de ondergeteekende met het dienaangaande opgemerkte zijne instemming. Hij vertrouwt, dat de nu voorgestelde tramverbinding deze stichtingen nog meer dan tot nu toe aan haar doel zal doen beantwoorden.

Bij de beoordeeling van het bedrag der toegezegde financieele ondersteuning van gewestelijke en plaatselijke besturen dient allereerst in aanmerking te worden genomen, dat in de streken, welke door de ontworpen tramwegen zullen worden doorsneden, weinig welvaart heerscht, zoodat niet verwacht kan worden, dat door belanghebbende corporatiën in dezelfde mate ondersteuning zal worden verleend, als in andere, meer welvarende gedeelten des lands in dergelijke gevallen geschiedt. Niettemin is het door de provinciën Drenthe en Friesland aanvankelijk bepaalde voorschot van f 2600 per kilometer, toen gebleken was, dat de aanleg daarmede niet verzekerd was, verhoogd tot f 3000 per kilometer, zijnde voor de provincie Drenthe het hoogste bedrag, dat door haar voor aanleg van tramwegen is toegestaan. Bovendien worden door de gemeenten Dwingelo, Diever, Havelte en Ooststellingwerf, niettegenstaande den minder gunstigen toestand harer financiën, belangrijke subsidiën toegestaan; belangrijk ook in vergelijking met de bijdragen van de welvarende gemeenten, die betrokken zijn bij den aanleg van tramwegen op de Zuidhollandsche eilanden, gelijk in het Voorloopig Verslag wordt aangetoond.

Met het oog op de aanzienlijke bijdragen, die door de belanghebbende besturen en de toekomstige exploitante worden

verstrekt, en in verband met de economische verbetering, die van het plan voor deze afgelegen, doch voor ontwikkeling vatbare streek is te verwachten, is naar de meening van den ondergeteekende de voorgestelde steun uit 's Rijks schatkist, alsmede het afwijken van den daaromtrent gevolgden regel, voldoende gewettigd te achten. Te recht wordt in het Voorloopig Verslag de wenschelijkheid betoogd om in gevallen van bijzonderen aard zoo noodig af te wijken van den aangenomen regel omtrent de hoegroothed van het te verleenen Rijksvoorschot, en daarbij aangetoond, dat in de gezamenlijke aanlegkosten van den stoomtramweg van Brouwershaven naar Steenberg en van tramwerken tot aansluiting van de haven nabij Numansdorp aan den stoomtramweg in de Hoeksche waard en in de aanlegkosten der stoomtramwegen op de Zuidhollandsche eilanden door 's Rijks schatkist naar verhouding meer wordt bijgedragen, dan voor het onderhavige plan wordt voorgesteld.

De ondergeteekende is voorts overtuigd, dat het plan niet dan met den voorgestelden steun van Rijkswege tot uitvoering zal komen.

Eindelijk dient niet uit het oog te worden verloren, dat voor de door de Nederlandsche Tramwegmaatschappij aan te leggen lijn van Wijnjeterp naar Gorredijk, welke te gelijk met het voorgestelde net tot stand zal komen, geen subsidie wordt verleend. Gelijk in het Voorloopig Verslag duidelijk wordt uiteengezet, zou, indien bedoelde lijn ware begrepen in het te subsidieeren plan, het meerdere voorschot, dat bij bekrachtiging van dit wetsvoorstel ten gevolge van de afwijking van den regel om niet meer dan één derde in de aanlegkosten bij te dragen zal worden uitgekeerd, reeds tot op ongeveer de helft zijn teruggebracht.

§ 3. Het is niet noodig aan de toekenning van het in dit wetsontwerp bedoelde renteloos voorschot de voorwaarde te verbinden, om te gelijk met den aanleg van het hierbedoelde net ook de lijn Wijnjeterp—Bakkeveen—Groningen tot stand te brengen. Voor deze verbinding met Groningen is reeds door de Nederlandsche Tramwegmaatschappij concessie gevraagd, inzonderheid om deze lijn te doen dienen tot voeding van haar bestaand net, alsmede van de door haar aan te leggen lijn van Joure naar Lemmer. Het komt den ondergeteekende echter voor, dat de betekenis van de in dit wetsvoorstel bedoelde lijnen eerder is gelegen in de onderlinge verbinding van de daaraan gelegen plaatsen, alsmede in de aansluiting zoowel aan het thans reeds bestaande net der Nederlandsche Tramwegmaatschappij als aan den Staatsspoorweg te Steenwijk, Meppel en Assen, dan wel in de verbinding met Groningen over Bakkeveen, al kan ook het nut van laatstbedoelde verbinding voor de nu voorgestelde lijnen niet worden ontkend.

Tegenover de meening van sommige leden, als zonde het uit een financieel oogpunt beter zijn niet een renteloos voorschot te verleenen, maar aandelen te nemen in de onderneming, die de ontworpen lijnen zal exploiteeren, kan de ondergeteekende zich vereenigen met hetgeen daartegen van andere zijde volgens het Voorloopig Verslag werd opgemerkt. Naar het hem voorkomt zou het geene aanbeveling verdienen in dit opzicht af te wijken van den daaromtrent gevolgden regel ten aanzien van andere gesubsidieerde tramwegondernemingen. Tenzij in bijzondere gevallen schijnt het verkieslijk het bestuur van zoodanige ondernemingen aan de onmiddellijk belanghebbenden over te laten en

door eene goede regeling van de restitutie van het te verleenen voorschot te zorgen, dat het belang van den Staat niet achtergesteld wordt bij dat van de obligatie- en aandeelhouders.

Wat betreft de voor deze tramwegen aangenomen spoorwijdte van 1,435 M. zij opgemerkt, dat deze breedte geboden is door de omstandigheid, dat deze lijnen zullen aansluiten aan het net van en zullen worden geëxploiteerd door de Nederlandsche Tramwegmaatschappij, welke lijnen deze spoorbreedte hebben. Gelijk reeds in het Voorloopig Verslag is herinnerd, wordt ten aanzien van de vraag of normale spoorwijdte dan wel smalspoor noodig is, in elk voorkomend geval naar de zich voordoeende omstandigheden eene beslissing genomen. Met het oog op het verwacht wordende, doorgaand goederenverkeer met de aansluitende spoorwegen was hier tevens de normale spoorwijdte te verkiezen, gelijk dan ook de betrokken gewestelijke besturen deze breedte als voorwaarde aan het verleenen van hunne bijdragen hebben verbonden.

Ten aanzien van het gewenschte overleg met het Gemeentebestuur van Assen in zake de te volgen richting op het gebied dezer gemeente, zij medegedeeld, dat onder de voorwaarden waarop het voorschot zal worden uitgekeerd, ook de bepaling wordt opgenomen, dat de richting van den weg door den ondergeteekende wordt vastgesteld. Deze vaststelling heeft niet plaats, dan nadat daarover het gevoelen van de provinciale besturen is ingewonnen, welke autoriteiten op hunne beurt weder de gemeentebesturen hooren.

Daar, althans in de naaste toekomst, op den tramweg Meppel—Smilde vermoedelijk niet meer dan vier à vijf treinen daags in elke richting zullen loopen en op het baanvak Meppel—Steenwijk van de lijn Meppel—Leeuwarden geen drukke treindienst wordt uitgeoefend (gedurende den afgeloopen winterdienst liepen op dit baanvak dagelijks negen treinen in elke richting), bestaat tegen het maken van de kruising van den spoorweg Meppel—Leeuwarden à niveau vooralsnog geen bezwaar. Met het oog op de groote kosten, die aan het maken van eene hooge spoorwegkruising zijn verbonden, zou het niet gemotiveerd zijn aan de concessionarisse thans reeds de verplichting tot het maken van eene dergelijke kruising op te leggen. Wjl zich evenwel later omstandigheden zouden kunnen voordoen, waaronder eene gelijkvloersche kruising minder gewenscht wordt geacht, wordt overwogen in de te sluiten overeenkomst ten behoeve van de uitkeering van het voorgestelde subsidie de voorwaarde op te nemen, dat de te maken spoorwegkruising à niveau moet worden vervangen door eene hooge kruising, zoodra zulks dezerzijds mocht worden noodig geoordeeld.

Artikel 2. Ten aanzien van de opmerkingen van sommige leden omtrent de redactie van dit artikel, zij het den ondergeteekende veroorloofd zich te refereren aan hetgeen daarover is in het midden gebracht in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag naar aanleiding van het wetsontwerp betreffende den aanleg van een stoomtramweg van Nijmegen naar Wamel. (Gedrukte Stukken 1899—1900—91).

*De Minister van Waterstaat,
Handel en Nijverheid,*

C. LELY.