

[18. 8.]

## VOORLOOPIG VERSLAG.

Bij het afdelingsonderzoek der vier wetsontwerpen tot bekrachtiging van provinciale heffingen in Friesland werden door vele leden bedenkingen geopperd wegens de verhooging van lasten, welke daaruit voor de scheepvaart, en in het bijzonder voor de stoomvaart, zouden voortvloeien. Die verhooging is van niet gering belang voor de binnenlandsche scheepvaart. De kanalen van Stroobos naar Lemmer en van Nieuwezijlen naar Harlingen maken belangrijke interprovinciale middelen van verkeer uit en zijn de eenige waterwegen, langs welke producten van nijverheid en landbouw uit de provincie Groningen en uit verschillende streken van Friesland zelf naar de groote koopsteden des lands kunnen vervoerd. Vandaar dan ook dat door onderscheidene stoombootmaatschappijen en kamers van koophandel tegen deze heffingen bezwaarschriften bij de Kamer zijn ingediend. Verhooging van rechten is voor de binnenlandsche scheepvaart in de Noordelijke provinciën te bezwarender, omdat deze eene zware concurrentie heeft vol te houden tegen de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen, die door lage vrachten het vervoer geheel tot zich tracht te trekken. Zou de stoomvaart door deze verhoogde heffingen zwaar worden gedrukt, landbouw, nijverheid en handel zouden daarvan noodwendig den terugslag ondervinden.

Men ontkende niet dat het billijk kon zijn voor stoomschepen hooger rechten te heffen dan voor andere, maar dit gold dan toch slechts in zekere omstandigheden en tot op zekere hoogte. Zoo was in de door de vorige Regeering overgelegde toelichting gezegd, dat de stoombooten het meeste genot hebben van de verbetering der Friesche kanalen, maar hoeveel van die booten hadden behoefte gehad aan breedere of diepere waterwegen? Indien slechts een klein gedeelte van het geheele aantal verbetering had behoeft, verloor het argument veel van zijne waarde. Zoo was ook gezegd, dat stoomschepen het meest aanleiding geven tot verondieping. Het was op zich zelf juist, dat stoomschepen dikwijls schade aan de waterwegen toebrengen, maar dit hing dan toch in groote mate af van diepgang en vaartsnelheid. Omtrent deze beide punten waren nu door de Staten van Friesland reglementaire bepalingen vastgesteld (zie *Provinciaal blad* van 1879, n°. 122), bestemd om het gevaar van beschadiging der kanalen te voorkomen. Als men langs dezen weg reeds het toebrengen van schade voorkomt, ging het toch wel wat ver, op grond van vrees voor beschadiging, weder hooger rechten van de stoomschepen te gaan heffen. Daarenboven is het verschil tusschen de heffing voor zeilen en voor stoomschepen veel te groot. De voorgestelde heffing is voor de laatstgenoemde te drukkender, omdat geene vermindering bij abonnement voor een jaar wordt toegestaan. De vele stoombooten, die een of meer malen 's weeks hetzelfde kanaal bevaren, zouden daarom zeer hooge sommen hebben te betalen, zooals nader in de bij de Kamer ingekomen adressen is aangewezen. Het verdient opmerking, dat deze adressen uit verschillende deelen des lands afkomstig zijn; dit is het gevolg van de omstandigheid, dat zij het oog hebben op stoombooten, die de kanalen Stroobos-Lemmer en Nieuwezijlen-Harlingen geheel doorvaren en dus het meest gedrukt zullen worden door de

rechten, welke op verschillende punten van die kanalen geheven zouden worden. En terwijl nu deze heffingen bij de Staten-Generaal in behandeling komen, zijn bij de Staten van Friesland voorstellen aangekondigd tot vermindering der provinciale opcenten op de grondbelasting en het personeel. Hoe wenschelijk die vermindering op zich zelve zijn moge, zij scheen niet goed te keuren, indien zij verkregen moest worden ten koste van het opleggen van onbillijke, in menig geval ondragelijke lasten aan de scheepvaart.

Sommige leden achtten hooge provinciale tolgelden ook bedenkelijk, omdat de binnenlandsche handel en nijverheid daardoor tegenover het buitenland werd achtergesteld. De buitenlandsche handel betaalt voor het gebruik van waterwegen, voor de verbetering waarvan het Rijk tonnen gouds heeft uitgegeven, geene of slechts lage kanaalgelden, maar wilde men tarwe en andere producten uit Groningen naar de groote koopsteden des lands vervoeren, dan zou men voor het gebruik der Friesche waterwegen zeer hooge rechten hebben te betalen. De Wetgevende Macht behoorde, naar de meening dezer leden, tot zoodanige ongelijke behandeling niet mede te werken.

Blijkt uit de voorafgaande beschouwingen, dat men hier te doen heeft met eene gewichtige aanlegenheid, de door de vorige Regeering overgelegde, met zekere omzichtigheid gestelde, Memorie van Toelichting mocht inderdaad vrij schraal worden genoemd. Men zou die gaarne aangevuld zien door overlegging van de berichten van Gedeputeerde Staten van Friesland, waarbij over deze heffingen en over de, blijkens aan de Kamer gerichte verzoekschriften, ook aan de Regeering ingediende adressen wordt gehandeld; of zoo tegen dit laatste bezwaar bestaat, door mededeeling van de in die brieven aangevoerde gronden. Ook zou men gaarne voor elk vaarwater eene gespecificeerde opgave ontvangen van de opbrengst der thans daarop geheven rechten over het laatste jaar en van de sommen, welke betaald zouden geworden zijn, indien de aanhangige bepalingen toen reeds gegolden hadden.

Behalve de reeds medegedeelde algemeene beschouwingen werden in het bijzonder bezwaren kenbaar gemaakt tegen de heffingen:

I. ten aanzien van vaarwaters, die met Rijkssubsidie zijn verbeterd, in het bijzonder van dat van Stroobos naar Lemmer;

II. ten aanzien van het nog niet in behoorlijken staat gebracht vaarwater van Nieuwezijlen naar Harlingen.

*Ad I.* Nadat in 1879 een plan was vastgesteld tot verbetering van den binnenlandschen waterstaat in Friesland, werd daarvoor bij de wet van 2 Augustus 1880 (*Staatsblad* n°. 136) een Rijkssubsidie van f 2 240 000 toegekend. Dat subsidie was gegrond op het belang der scheepvaart. In het Voorloopig Verslag over het wetsontwerp werd de bedenking gemaakt, dat de Friesche kanalen niet alleen scheepvaart-, maar ook afvoer- of waterloozingskanalen zijn en dat dus door het subsidie zou worden te gemoet gekomen in uitgaven, die ten laste van de eigenaars der belanghebbende gronden moesten blijven. Daartegenover werd in de Memorie van Antwoord uiteengezet, hoe het komt, dat in de provincie Friesland geen van elkaar afgescheiden scheepvaart- en afwateringskanalen bestaan en de noodzakelijkheid van verbreding en verdieping der kanalen betoogd op grond van de toenemende scheepvaartbeweging, vooral uit de provincie Groningen en van de ontwikkeling der binnenlandsche stoomvaart, die eene betere verbinding met de Zuiderzee vorderden. Gaat het nu aan het gebruik van kanalen, die met hulp van het Rijk in bevaarbaren toestand waren gebracht, door hooge provinciale tolleren te belemmeren? Daardoor zou het in het belang der scheepvaart verleend subsidie feitelijk alleen aan de eigenaren der belanghebbende gronden ten goede gekomen zijn, die wellicht ontslagen zouden worden van het betalen van provinciale belastingen ten koste van de gebruikers der kanalen, vooral van hen, die buiten Friesland gevestigd zijn. Hierbij werd gevraagd of de Regeering wellicht kon opgeven hoeveel hectaren gronds door de verbetering der bedoelde kanalen eene verbeterde waterloozing hebben ontvangen.

De gemaakte bedenkingen klemmen te meer, omdat het

Rijkssubsidie verleend is buiten verhouding tot de kosten der werken. De bedoeling was dat het Rijk 40 pct. der kosten zou dragen, maar dit percentage is in de wet zelve niet genoemd. Nu zijn de kosten der werken zeer meegevallen; de aanbestedingen zijn tonnen gouds beneden de ramingen gebleven, en dientengevolge heeft het subsidie meer dan 40 pct., zelfs, naar men meende, meer dan 50 pct. bedragen. Gaarne zou men hieromtrent de noodige opgaven verkrijgen. In het bijzonder wenschte men van den Minister van Binnenlandsche Zaken, zoo noodig in overleg met zijn ambtgenoot voor Waterstaat, Handel en Nijverheid, zoo mogelijk te vernemen, welk bedrag de verbetering van elk bij deze wetsontwerpen betrokken vaarwaters gekost heeft, welk gedeelte van het Rijkssubsidie op rekening van elk daarvan gekomen is en welke dus per saldo de ten laste der provincie gebleven kosten geweest zijn.

*Ad. II.* Nog bedenkelijker achtte men het wetsontwerp tot heffing van tollén op het kanaal Nieuwezijlen-Harlingen. Vele jaren geleden zijn in dit kanaal verbeteringen aangebracht, maar de gelden daarvoor opgenomen, zijn reeds lang weder afgelost en het kanaal, waarvan de verbetering ondanks daartoe strekkende verzoeken van belanghebbenden, onder anderen van de kamer van koophandel te Leeuwarden, in het plan van 1879 niet werd opgenomen, is thans, naar men meende ten gevolge van onvoldoend onderhoud, zoozeer verondiept, dat de vaartuigen telkens blijven vastzitten. Hoezeer verbetering noodig is, blijkt ook uit een advies van den provincialen hoofdgenieur, die bij zijn brief van 5 Juni 1885 aan Gedeputeerde Staten te kennen gaf, dat de toestand van het kanaal met de jaarlijks voor uitdieping beschikbare som niet is te verbeteren en dat het weldra voor de groote scheepvaart onbruikbaar zal worden. De Provinciale Staten, overtuigd van de gegrondheid der klachten over den gebrekkigen toestand, hebben dan ook Gedeputeerde Staten uitgenoodigd een voorstel tot verbetering te doen tegen den tijd, dat het plan van 1879 zijne voltooiing zou naderen. In afwachting daarvan willen de Staten van Friesland thans op dit vaarwater, waarop tot dusverre nog geene kanaalgelden worden geheven, een nieuw tarief van kanaal en bruggelden invoeren, dat tjalkschepen en vooral stoombooten zeer zal bezwaren. De stoombooten betalen thans ongeveer  $\frac{1}{10}$  cent per stère; volgens het nieuwe tarief zouden zij 7 cent ( $3 \times f 0,02$  en  $1 \times f 0,01$ ) per stère hebben op te brengen. De commissie uit de Staten, belast met het uitbrengen van rapport over het voorstel, stelde voor het nemen van een besluit aan te houden, totdat aan het kanaal verdere belangrijke verbeteringen zouden zijn aangebracht. De meerderheid der Staten vond echter geene termen om dit zeer rationeële advies op te volgen. Deze heffing ware te onbillijker, omdat het kanaalgeld wordt berekend niet naar den ingeladen last, maar naar den tonnen-inhoud, zoodat het bezwaar toeneemt waar de schepen wegens de geringe diepte van het kanaal slechts met halve lading kunnen varen. Onderscheidene stoombootmaatschappijen zullen aanzienlijke sommen meer dan thans te betalen hebben. Eene maatschappij verklaart zelfs uitdrukkelijk dat haar bestaan door de aanzienlijk verhoogde rechten bedreigd wordt. Men kan dan ook met zekerheid verwachten, dat de binnenlandsche scheepvaart door dezen maatregel zeer zal worden benadeeld. Bij het uitgebreid scheepvaartverkeer op dit kanaal zou de heffing eene aanzienlijke som in de provinciale kas brengen. Gedeputeerde Staten hebben die som begroot op f 10 000, maar die raming is, althans indien de scheepvaart niet juist door de verhooging van rechten vermindert, zeker veel te laag.

Men begreep ten slotte niet hoe de provincie er had toe kunnen komen om dit in slechten toestand verkeerend kanaal ten aanzien van de heffing van rechten met andere verbeterde kanalen gelijk te gaan stellen. Het scheen wel alsof men op dit kanaal wil verhalen een deel van de kosten, voor de verbetering van de andere gemaakt.

Sommige leden opperden het denkbeeld om den termijn van bekrachtiging dezer heffingen van vijf jaar tot twee jaar te verminderen, ten einde te kunnen nagaan, in hoeverre de verhooging van rechten inderdaad bezwaarlijk zou zijn. Hiertegen werd echter opgemerkt, dat in die twee jaren eene onherstelbare schade aan de binnenlandsche scheepvaart zou worden toegebracht. De Regeering behoorde zich vooraf te verzekeren dat de heffingen niet te hoog zijn, en dit had zij, blijkens het slot der Memorie van Toelichting, niet gedaan.

Ook werden bezwaren ingebracht tegen het heffen van bruggelden ten laste der scheepvaart, in plaats van ten laste der passage, bepaaldelijk waar die nevens kanaalgelden worden geheven, en niet in plaatselijke omstandigheden hunne reden van bestaan vinden. Men meende dat het heffen van bruggelden alleen gebillijkt kon worden, waar een nieuw vaarwater het leggen van eene brug in een bestaanden weg noodig maakt.

Enkele leden achtten het onbillijk dat de bepalingen omtrent betaling van het halve kanaalgeld voor schepen van 10 tot 25 stère inhoud niet toepasselijk verklaard waren op stoomschepen.

Overigens werd door sommige leden, in verband met art. 136 der Grondwet, aangedrongen op spoedige indiening van een wetsontwerp tot het stellen van regels ten aanzien van de provinciale belastingen, opdat daarmede een einde zou komen aan den toestand van overgang, waarin men met betrekking tot deze aangelegenheid thans verkeert. De vraag zou zelfs kunnen rijzen, of wegens het genoemd wetsartikel de Wetgevende Macht hare sanctie aan deze heffingen nog wel kon weigeren, nu zij de Koninklijke goedkeuring hebben verworven? Hiertegen werd echter opgemerkt, dat art. 116 der provinciale wet volgens het tweede Additioneële artikel der Grondwet wordt gehandhaafd, totdat het door andere bepalingen zal zijn vervangen.

Andere leden waren van meening dat op het indienen van eene wettelijke regeling der provinciale belastingen niet behoort te worden aangedrongen, omdat daaraan rijpe overweging moet voorafgaan, en het niet wenschelijk scheen om, bij de vele aangelegenheden die op regeling wachten, juist deze zoo bijzonder op den voorgrond te plaatsen.

In het gedrukte wetsontwerp tot bekrachtiging van de heffing op het vaarwater van Stroobos naar Lemmer wordt abusievelijk gesproken van Frijega'sterveepolder en Frijega'sterpolder. Men leze Trijega'sterveepolder en Trijega'sterpolder.

Aldus vastgesteld 18 Juli 1888.

VEEGENS.

SCHEPEL.

VAN ALPHEN.

VAN DER FELTZ.

RUTGERS VAN ROZENBURG.