

Regeling van de heffing voor het gebruik van wegen, enz. welke onderhoud door den Staat bekostigd wordt.

[18. 1.]

MEMORIE VAN ANTWOORD.

(De vroegere stukken zijn gedrukt onder n^o. 97 der Zitting 1888-1889 en n^o. 32 der Zitting 1889-1890)

§ 1. Wat ten bewijze van de onvolledigheid der toelichting van het wetsontwerp in de eerste plaats wordt aangevoerd is de ontstentenis van een overzicht van de vroeger getroffen en thans nog bestaande regelingen der bij deze wetsvoordracht behandelde heffingen.

Zulk een overzicht te eischen ware inderdaad te veel gevegd, indien althans daaronder verstaan moet worden eene systematische schets van alle bepalingen, die nu voor de verschillende hier bedoelde heffingen gelden.

Onder de bijlagen der Memorie van Toelichting is opgenomen eene lijst van de besluiten, waarbij de heffingen van tol-, kanaal-, haven-, schut-, sluis- en veergeelden zijn geregeld. De inhoud van deze besluiten, ten g-tale van 68, in zijn geheel afgedrukt, zouden wel een lijvigen bundel vormen, doch het practisch nut daarvan zoude gering zijn.

Een „overzicht“ als het bedoelde, d. i. eene schets of plan, waaruit men al de thans geldende algemeene en daarvan afwijkende bepalingen voor de verschillende werken en inrichtingen met een oogopslag zou kunnen overzien, zoude moeilijk te geven zijn.

Voor de tollers op de Rijkswegen bestaat althans nog eene algemeene regeling in het Koninklijk besluit van 29 October 1833, (*Staatsblad* n^o. 59), en, voor zooveel die tollers van trams geheven worden, eene algemeene regeling bij Koninklijke besluiten dd. 30 December 1882 (*Staatsblad* n^o. 261) en 17 April 1885 (*Staatsblad* n^o. 88), doch de heffingen op kanalen en aan sluizen, havens, bruggen en veren zijn alle van afzonderlijke en uiteenlopende regeling, zoodat het niet doenlijk ware ten opzichte daarvan anders te geven dan den inhoud der met weinig uitzonderingen in het *Staatsblad* te vinden tarieven.

Voldoende is het daarom geacht de data en de Staatsbladnummers der verschillende besluiten op te geven.

Verder wordt het als eene onvolledigheid van de toelichting dezer wetsvoordracht aangemerkt dat daarbij niet, voornamelijk ten behoeve van de jongere leden der Kamer, zijn aangegeven de redenen der jongste wijziging van het oude art. 171 (thans 174) der Grondwet en niets is gezegd van de jurisprudentie omtrent de bindende kracht van het bestaande.

De ondergeteekenden willen gaarne erkennen van de onderstelling te zijn uitgegaan, dat de leden der Staten-Generaal, ook de jongere, ongetwijfeld geacht mogen worden volkomen bekend te zijn met de geschiedenis der grondwetsherziening, waarbij uitvoerig ter sprake is gekomen de beslissing van den Hoogen Raad bij arrest van 22 Februari 1886 genomen: dat heffingen als de hier bedoelde niet als belastingen te beschouwen zijn en dat dus hare regeling bij algemeenen maatregel van bestuur onder de vorige Grondwet volkomen rechtsgeldig was.

Dit bekende arrest bevat niet alleen de laatste jurisprudentie omtrent de verbindende kracht van het bestaande, maar in de quaestie die bij dit arrest werd beslist, namelijk de vraag naar het karakter der zoogenaamde heffingen, lag ook de reden der wijziging van het genoemde art. 171 der Grondwet.

Nog eene andere onvolledigheid der toelichting van het

wetsontwerp zoude, volgens het Voorloopig Verslag, gelegen zijn in het niet uit elkander houden der twee vragen:

1^o. wie beslist of in zeker geval, hetzij van overheidswege, hetzij door particuliere personen of corporatiën, heffing van tolgelden zal plaats hebben?

2^o. zoo ja, wie zal het bedrag en de wijze dier heffing regelen?

De juistheid dezer opmerking kan niet worden toegegeven, daar het wetsontwerp, binnen welks grenzen de heffingen van particuliere personen en corporatiën niet vallen, ten aanzien van de Staatsheffingen zoowel de hier bedoelde beslissing als de regeling aan den Koning opdroeg, en dus de toelichting in deze niets te onderscheiden had.

Eindelijk is het als onvolledigheid der Memorie van Toelichting aangemerkt, dat zij zwijgt over heffingen welke met die waarover het wetsontwerp handelt, slechts dit gemeen hebben, dat ook zij onder art. 174 der Grondwet vallen. De ondergeteekenden waren zich bij het ontwerpen van deze voordracht volkomen bewust dat haar onderwerp beperkter is dan dat van art. 174 der Grondwet, maar zij zagen en zien daarin geene reden om bij deze gelegenheid uit te weiden over de bestaande regelingen van loodsgelden, briefporten, schoolgelden van Rijksscholen en andere heffingen welke op speciale wetten berusten.

§ 2. Art. 174 der Grondwet heeft wel aan de eene zijde een eind gemaakt aan de onbeperkte bevoegdheid des Konings om heffingen voor het gebruik van Rijkswerken en inrichtingen voor te schrijven, maar vordert regeling van deze heffingen door de wet, slechts voor zoover die niet aan den Koning wordt voorbehouden.

Hoever men ten deze behoort te gaan hangt af van de meerdere of mindere doelmatigheid van de eene of van de andere wijze van regeling.

In het bijzonder nu wat de tarieven aangaat, en dit is toch wel het belangrijkste deel der regeling, zou de wet niet alles kunnen beslissen, niet alleen niet wegens den omslag daaraan verbonden, doch niet minder omdat ongelijkheden en leemten, die telkens aan het licht kunnen komen, spoedige voorziening noodig kunnen maken.

Nu zoude het bezwaar van dezen omslag tegen een gebiedend voorschrift der Grondwet niet mogen gelden, doch waar de Grondwet de opdracht van de regeling aan den Koning toelaat, waar die opdracht, wegens het toezicht dat de Staten-Generaal op de daden der Regeering uitoefenen, niet alleen geen bezwaar oplevert maar ook nuttig en zelfs noodig is om binnen redelijken termijn tot herziening der menigte tarieven te geraken, daar late men dien omslag liever achterwege.

Trouwens uit de geschiedenis van dit grondwetsartikel blijkt dat men regeling van de onderwerpelijke heffingen bij algemeenen maatregel van bestuur op het oog had. De Minister HERMSKERK zeide (*Handelingen* 1886/1887 bladz. 1660): „Wat de tollers betreft, is er, geloof ik, geen mensch — ook niet de heeren die het amendement voor-tellen — die beloofd dat het tarief van ielers tol door eene wet zou worden vastgesteld. Zoo dat de bedoeling der Kamer ware, zou zij aan hare opvolgster eene immense, veel tijd doodende taak overdragen.“ Geen der leden heeft tegen deze zienswijze iets ingebracht.

Ook mag er hier op worden gewezen, dat juist bij de laatste wijziging der Grondwet is afgeschaft de vroeger vereischte goedkeuring der provinciale heffingen bij de wet (art. 136), en daarbij gold het nog niet eens, zooals het Verslag zegt, het tarifeeren dier heffingen, doch slechts de goed- of afkeuring der door de Provinciale Staten vastgestelde tarieven.

De opdracht der regeling van Rijkshreffingen aan den Koning zal, zoo vertrouwt de Regeering, ook bij de leden wier bedenkingen hiervoor besproken zijn, wel geen bezwaar meer kunnen ontmoeten nu zij zich ten gevolge van de hierna te vermelden wijziging van het wetsontwerp zal bepalen tot de heffingen voor het gebruik van werken en inrichtingen, voor welke gebruik reeds nu rechten worden geheven.

§§ 3 en 4. De meening dat de heffingen voor de bestaande werken en inrichtingen bestendig zullen worden

Regeling van de heffing voor het gebruik van wegen, enz. welker onderhoud door den Staat bekostigd wordt.

naar de nu geldende tarieven, is waarschijnlijk een gevolg van eene minder juiste opvatting van den aangegeven regel ter bepaling van de maxima der heffingsbedragen voor bestaande werken.

Die regel gebiedt of verbiedt omtrent die besteding niets, maar snijdt alleen verhooging boven het cijfer dat als normaalcijfer voor eenig gebruik van een bestaand werk geldt, af.

Met normaalcijfer is bedoeld het algemeene cijfer, waarvan in vele tarieven voor bijzondere gevallen vermindering wordt toegestaan.

Zoo is bijv. in het tarief van het Noordhollandsch kanaal het normaalcijfer voor zeestoomschepen 7 cents per 10 M³ bruto inhoud per sluis, welk bedrag echter voor schepen die ledig of in ballast passeeren of tusschen bepaalde plaatsen in geregelden dienst varen, tot de helft verminderd wordt.

Ten aanzien van hetgeen nu in de beide hier behandelde paragrafen van het Verslag tegen de doelmatigheid en billijkheid der voorgestelde regeling is in het midden gebracht, zij het vergund het navolgende op te merken.

Dat matige heffingen voor het gebruik van land- en waterwegen het verkeer belemmeren en daardoor de welvaart benadeelen, kan in het algemeen evenmin worden toegegeven als dat bijv. matige briefporten en spoorwegvrachten het verkeer in den weg staan en de welvaart afbreuk doen.

Werden de heffingen op de Rijkskanalen afgeschaft, omdat de vaart op de rivieren daarvan vrij is, of omdat geene volkomen gelijkmatigheid in de werking der tarieven kan verkregen worden, dan zoude daardoor weder eene even bedenkelijke ongelijkheid ontstaan tusschen de Rijkskanalen en die van sommige provinciën en maatschappijen, die groote sommen voor den aanleg van kanalen besteed hebben en die bezwaarlijk de inkomsten kunnen missen, welke de daardoor eerst mogelijk geworden scheepvaart voor het gebruik dier kanalen opbrengt.

Van eenvoudige afschaffing van alle heffingen op de Rijkskanalen zonder meer, waarin, volgens het Verslag, verscheidene leden »de eenige billijke handelwijze» zouden zien, is dus naar de ondergeteekenden meenen, geene billijkheid te verwachten.

Immers de opofferingen, die de Staat zich daardoor juist ter wille van de gelijkheid zoude getroosten, zouden den een geheel ten goede komen en den ander geheel onder den dubbel gevoelden druk laten.

Het beoogde doel ware zeker al heel weinig genaderd, laat staan bereikt, zoo b. v., om bij de kanalen te blijven, de vaart op de Drentsche Hoofdvaart en het Meppelderiep vrij van heffing werd gemaakt, terwijl die op de talrijke andere kanalen in Drenthe, Overijssel, Groningen en Friesland, voor wier gebruik door provinciën of maatschappijen rechten worden geheven, belast werden gelaten.

Bovendien zou die geheele afschaffing allicht ten gevolge kunnen hebben, dat in de toekomst de aanleg van vaarten door anderen dan den Staat werd tegengegaan.

De heffingen voor het gebruik van Rijkswerken en inrichtingen ten dienste van het verkeer te land en te water brachten op:

a. die van Rijkswegen:

bruto van 1 Mei 1888—1 Mei 1889	f	303 020
perceptiekosten		31 312
netto	f	271 708

b. die van de kanalen, havens, kaaien, bruggen (het Noordzeekanaal uitgezonderd) bruto in 1888

bruto in 1888	f	256 627
perceptiekosten		11 087
netto	f	245 540

c. de loodsgelden in 1888 zuiver ongeveer f 1 240 000

waarbij nog komen de veergelden, waarvan ongeveer f 15 000 in 's Rijks schatkist vloeit, maar het grootste deel aan de pachters der veren hunne onkosten en hun arbeid vergoedt.

De ondergeteekenden zouden het weinig gemotiveerd vinden, den Staat deze matige vergoedingen voor zijne onderhoudskosten eenvoudig te doen prijsgeven.

Eene andere vraag evenwel is het of niet door samenwerking van den Staat met de provinciën, die evenals bij land- en watertollen heffen, gaandeweg tot afschaffing althans van die heffingen, waarbij het algemeen belang in de eerste plaats is betrokken, ware te geraken.

De ondergeteekenden zijn niet ongenegen daarover met de provinciale besturen, en waar noodig door dezer tusschenkomst met andere belanghebbenden, in onderhandeling te treden.

Zij meenen echter reeds hier als hun gevoelen te moeten uitspreken dat het moeilijker zal zijn eene billijke regeling te treffen ten aanzien van de watertollen dan voor de landtollen.

Als bijlagen A en B zijn hierbij gevoegd de in het Verslag gevraagde gedetailleerde opgaaf van de opbrengst der verschillende land- en watertollen, met aanduiding van de onkosten, die het gewoon onderhoud van elk der wegen en vaarten en van de tollens en tolhuizen medebrengt, benevens eene opgaaf van de perceptiekosten. Deze opgaaf omvat niet de kosten van bediening der kanalen, noch die van de telkens terugkeerende herstellingen en verbeteringen, welke, blijkens den toelichtenden staat der begrooting van hoofdstuk IX voor dit jaar in de jaren 1889—1891 de uitgaven voor de meeste kanalen aanmerkelijk boven de in de opgaaf vermelde sommen hebben opgevoerd.

De loopende pacht der tollens op de wegen duurt tot 1 Mei 1894, maar kan door de pachters wegens tariefswijziging worden opgezegd.

De vaart op het kanaal door Zuid-Beveland is vrij van heffing, omdat het de afgedamde Ooster-Schelde, vroeger de natuurlijke waterweg van den Rijn naar België, vervangt.

§ 5. Bepalingen omtrent de tarieven van geconcessioneerde tolheffingen op andere dan Rijkswegen zouden niet passen in dit wetsontwerp, dat enkel omvat — en, naar het oordeel der ondergeteekenden, alleen omvatten kan, — de heffingen voor het gebruik van eene groep Rijkswerken en inrichtingen, d. i. eene gedeeltelijke uitvoering van art. 174 der Grondwet.

Art. 1.

Wegen, vaarten enz. Van dokken behoeft hier niet gesproken te worden, omdat de droge niet voor openbaar gebruik bestemd en de natte eene soort van de in dit artikel genoemde havens zijn.

Kunnen enz. Uit de oorspronkelijke redactie van art. 2, in verband met art. 1, volgt, naar het voorkomt, dat de algemeene maatregel van bestuur, die *het bedrag en de wijze van heffing enz. vaststelt*, uitmaakt dat er rechten zullen worden geheven, hetgeen volkomen is overeen te brengen met de letter zoowel als met de geschiedenis van art. 174 der Grondwet.

Het is echter bij nadere overweging nuttig voorgekomen uitdrukkelijk te zeggen, dat een maatregel van bestuur beslist dat er rechten zullen worden geheven.

Tevens is deze bevoegdheid des Konings bij het gewijzigde artikel 1 beperkt tot de werken en inrichtingen voor wier gebruik nu reeds rechten worden geheven, zoodat de invoering van heffingen voor het gebruik van werken of inrichtingen, wier gebruik nu vrij van recht is, of voor het gebruik van nieuwe werken, aan de Wetgevende Macht blijft overgelaten.

Daar volgens de woorden en de geschiedenis van art. 174 der Grondwet, naar het oordeel der Regeering, de onderwerpelijke heffingen niet als belastingen zijn te beschouwen, kan het ook niet als een privilege op het stuk van belastingen worden beschouwd als voor het gebruik van een of ander werk soms om redenen aan het algemeen belang ontleend of uithoofde van bijzondere omstandigheden geen rechten worden geheven.

Welker onderhoud door den Staat bekostigd wordt. De vraag, of hier niet tusschen gevoegd behoort te worden *geheel of gedeeltelijk*, is om de in het Verslag aangevoerde redenen in het gewijzigd artikel toestemmend beantwoord.

Regeling van de heffing voor het gebruik van wegen, enz. welker onderhoud door den Staat bekostigd wordt.

Rechten te heffen voor het gebruik van werken door den Staat aangelegd, maar nu bij anderen, bijv. provinciën, in onderhoud, zou in strijd zijn met de bedoeling der overgifte in onderhoud en in de meeste gevallen eene zeker niet gewenschte dubbele heffing veroorzaken.

De vroegere slotalinea van art. 2 is naar dit artikel, waarin zij beter past, overgebracht en beperkt tot de bij tractaat overeengekomen *tarifering*, zoodat de noodige bepalingen tot verzekering der heffing bij algemeenen maatregel van bestuur kunnen worden gemaakt.

Art. 2.

Onder eene groep werken of inrichtingen heeft men te verstaan eene partij werken of inrichtingen van dezelfde soort, waarvoor een en hetzelfde tarief kan gelden, bijv. de Rijkswegen, waarop het toltarief van 1833 toepasselijk is. Het woord was hier noodig om te voorkomen dat voor iederen Rijksweg een afzonderlijke maatregel van bestuur zou moeten uitgevaardigd worden.

De ondergeteekenden kunnen niet toegeven dat dit ontwerp slechts den bestaanden toestand bestendigt, al is het waar dat geene geheele verandering in de bestaande regeling der heffingen wordt gebracht.

In antwoord op de vragen en opmerkingen omtrent de drie regelen die het artikel voor de vaststelling van het bedrag der rechten stelt, diene:

ad 1^{um}, a. De vraag, of deze regel toelaat dat in het vervolg vrijdommen worden verleend, waar dit billijk voorkomt, kan niet anders dan toestemmend worden beantwoordt daar deze regel slechts een maximum bepaalt.

b. Zonder toe te geven, dat de bestaande werking der tarieven eene onbillijke mag genoemd worden, kan toch veilig worden aangenomen dat in sommige gevallen verlagings van het eene tegenover verhooging van het andere tariefcijfer, de billijkheid zal bevorderen, in plaats van de onbillijke werking te verplaatsen.

c. Kunnen de normaalcijfers der bestaande tarieven, behoudens de uitzonderingen in alin. 2 toegelaten, als maxima worden aangenomen, het is onmogelijk minima daar tegenover te stellen of ook maar een regel voor hunne vaststelling aan te geven. Ook geeft de onderlinge verhouding der Staatsmachten zeker waarborg genoeg dat geene gunsten zullen worden verleend door verlagings of afschaffing van rechten anders dan om redenen van algemeen belang.

d. Het ligt inderdaad in de bedoeling van deze bepaling dat niet een geheel tarief, maar alleen onderdeelen daarvan kunnen verhoogd worden en wel door verschikkingen, verbeteringen van het tarief in zich zelf.

e. Heffingen voor het gebruik van werken en inrichtingen, wier gebruik thans vrij van rechten is, zullen volgens het gewijzigd art. 1 slechts krachtens eene wet kunnen worden ingevoerd.

f. Het rijwiel, hoe nuttig ook als middel voor lichaamsbeweging, kan voortaan bezwaarlijk vrij van tol blijven, waar de hondenkar en de ezelwagen van den minvermogende tolplichtig zijn.

ad 2^{um}. Deze bepaling vervalt, ten gevolge der wijziging van art. 1.

ad 3^{um} (nu 2^{um}). De bedenkingen aangevoerd tegen eene heffing voor het gebruik van Rijkswerken door tramwegondernemingen komen der Regeering niet alle even juist en afdoende voor.

Zoo moge het vervoer van militairen en brievenmalen door trams voor den Staat een voordeel zijn, het is dat evenzeer voor de tramwegondernemingen en kan geene reden zijn om deze eerder van heffing vrij te stellen dan diligences, omnibussen of stoombooten, die brievenmalen vervoeren.

Zoo ook heeft de aanleg van tramwegen de onderhoudskosten der Rijkswegen zeker op verre na niet met de in het Verslag genoemde som van f 114 000 'sjaars verminderd. Dit cijfer is ontleend aan eene statistiek der onderhoudskosten, voorkomende op bladz. 23 van het door de Nederlandsche vereeniging voor locaalspoorwegen en tram-

wegen uitgegeven geschrift, getiteld: »Eenige gegevens aangaande de folgelden gevorderd voor het gebruik van Rijkswegen van de tramwegen in Nederland.» Uit die statistiek, loopende over de jaren 1884—1888, blijkt nu dat de onderhoudskosten der Rijkswegen in Friesland, waar blijkens hetzelfde geschrift maar 1 kilometer tramlijn op een Rijksweg lag, en in Groningen, waar geen tramlijnen op Rijkswegen bestonden, de onderhoudskosten van 1884 tot 1888 gedaald zijn van f 109 974 tot f 69 700, dus verminderd met f 40 274, waaruit volgt dat ook de vermindering van ongeveer f 74 000 in de overige provinciën niet of althans slechts voor een zeer klein deel aan het tramverkeer mag worden toegeschreven. Dat de hoofdoorzaken van die vermindering elders liggen wordt nog bevestigd door eene op bladz. 27 van hetzelfde werkje medegedeelde statistiek der onderhoudskosten per strekkenden meter van de Rijkswegen in Utrecht, blijkens welke die kosten van 1868—1883 vrij geleidelijk gestegen zijn van f 0,322 tot f 0,473 per strekkenden meter, in 1884 f 0,458 bedroegen en in 1887 gedaald waren tot f 0,369, ongeveer het bedrag van 1869, toen er nog geene tramwegen bestonden.

Nog is aangevoerd dat de tramwegen voor een goed deel zijn aangelegd op de bermen der Rijkswegen, waarmee bedoeld schijnt dat van ander verkeer alleen tol geheven wordt voor het gebruik, van het bestrate deel der wegen. Dit is echter niet zoo. Daargelaten dat de tolheffing dagteekent van vóór de bestrating, vordert het tarief van 1833 wel degelijk tol van het verkeer dat de kunstbaan veeleer vermijdt dan gebruikt, bij voorbeeld van vee, van paarden onder den man en van de lichte voertuigen die in den zomer aan den berm der wegen in de zuidelijke provinciën de voorkeur geven boven de keibestrating.

Ofschoon de ondergeteekenden dus niet in allen deelen kunnen meegaan met de bezwaren van het Voorloopig Verslag tegen de heffing voor het gebruik dat tramwegondernemingen van Rijkswegen maken, en zij ook de voorgestelde regeling van die heffing op zich zelve niet onbillijk voor die ondernemingen achten in verhouding tot wat zij nu aan tolheffing betalen, hebben zij toch ten aanzien van de hierbedoelde soort van heffing gemeend de quaestie van algeheele vrijstelling nader te kunnen overwegen. Het resultaat hiervan is geweest dat zij thans het door velen voorgestane beginsel van heffingsvrijdom voor trams in het ontwerp hebben opgenomen.

Hiertoe zijn zij geleid zoowel door de overweging, — zich aansluitende bij eene der opmerkingen van het Voorloopig Verslag — dat de tramwegen voornamelijk voedingswegen zijn voor de Staatspoorwegen, en zulks nog hoe langer zoo meer zullen worden, als door de overweging dat, wanneer de Staat zelf geene spoorlijnen meer aanlegt, de tramwegen in vele streken, voor plaatsen die niet aan een spoorweg liggen, het eenige middel zijn of zullen kunnen worden om in de steeds toenemende behoefte aan snel verkeer en vervoer te voorzien, en dat de Staat, nu hij den aanleg van dit nuttig vervoermiddel niet dan bij groote uitzondering door geldelijke hulp bevordert, dat wel mag doen door althans vrijdom van tol te verlenen.

Is deze vrijdom voor bestaande en toekomstige tramondernemingen geenszins zonder belang met het oog op de in het algemeen weinig gunstige financiële resultaten, welke deze ondernemingen opleveren, — voor den Staat is de opoffering welke hij zich door het verlenen van dezen vrijdom getroost van weinig beteekenis.

Betreffende dezen vrijdom is thans een nieuw artikel (3) in het ontwerp opgenomen.

Ten aanzien van de vraag of niet meer voordeelen door den Staat te bedingen zijn uit het beschikbaar stellen van de Rijkswegen voor het tramverkeer met opzicht tot het kosteloos vervoer van politiebeamten, gevangenen, brievenmalen, enz. en of de Regeering ook geen toezicht behoort uit te oefenen op de tarieven, zij opgemerkt dat voor het vervoer van gevangenen het materieel eener tramwegonderneming weinig geschikt is, zoodat men daarvoor bepaald daartoe ingerichte en bestemde rijtuigen zoude behoeven, wijl het zich niet laat aanzien dat het publiek gebruik zou maken van een vervoermiddel, waar het de kans liep gevangenen aan te treffen.

Politiebeamten worden reeds nu meermalen kosteloos vervoerd ten gevolge van bijzondere overeenkomsten of met goedvinden der betrokken ondernemingen.

Regeling van de heffing voor het gebruik van wegen, enz. welke onderhoud door den Staat bekostigd wordt.

Voor vervoer van brievenmalen is gezorgd door art. 8 der wet van 23 April 1880 (*Staatblad* n°. 67) terwijl volgens diezelfde wet de ondernemers van tramwegen geheel vrij zijn in de regeling der vrachtprijzen voor de reizigers en hunne bagage.

Wilde men voor een en ander meer bezwarende bepalingen maken dan zou het voordeel van de verleende tolvrijdom allicht weder verloren gaan en het daarmee beoogde doel dus worden gemist.

Redactie. De bermen der wegen zijn zonder eenigen twijfel „werken”, evengoed als het bestrate deel der wegen.

De vraag (nu art. 3 betreffende) of de tramondernemingen nu in het vervolg van alle andere verplichtingen in de kosten van onderhoud der Rijkswegen zullen vrijgesteld zijn, is ontkennend te beantwoorden blijkens de woorden: „onverminderd de vergoeding door den ondernemer verschuldigd wegens de kosten van aanleg en onderhoud der voor dat verkeer vereischt wordende buitengewone werken of van het veranderen van bestaande werken.”

Meestal liggen de tramwegen op de bermen; ligt echter bij uitzondering een tramlijvak in de kunstbaan, dan wordt wegens het daardoor verzaamd onderhoud, evenals wanneer bij voorbeeld eene brug ten behoeve van het tramverkeer moet worden versterkt, bedongen dat dit ten laste zal zijn van den ondernemer.

Het is blijkens de laatste alinea der Memorie van Toelichting inderdaad de bedoeling en het volgt trouwens uit de woorden van art. 1, dat het tarief der rechten op de Zuid-Willemsvaart krachtens de hier voorgebragen wet, evenals de tarieven van alle andere kanalen, bij algemeenen maatregel van bestuur zal worden vastgesteld, ofschoon het tegenwoordige tarief van dat kanaal, door een samenloop van omstandigheden, bij uitzondering in eene wet vastgesteld is.

De ondergetekenden kennen geene reden waarom die uitzondering zou blijven bestaan, en juist dit tarief heeft groote behoefte aan herziening, omdat de daarin voorkomende cijfers breuken met vele decimalen bevatten, hetgeen de berekening moeilijk maakt.

Daar het echter verki-slijk is, dat eene wetsbepaling door eene wet worde buiten werking gesteld, is de wetsbepaling, die het tegenwoordig tarief der Zuid-Willemsvaart heeft vastgesteld, in art. 4 uitdrukkelijk genoemd.

Art. 3 (nu 4).

Behalve deze aanvulling is alnog, in verband met het tweede lid van art. 1, in den aanhef een voorbehoud gemaakt ten aanzien van bij tractaat overeengekomen tarieven.

Daar de herziening van al de tarieven bezwaarlijk in minder dan twee en een half jaar zal kunnen geschieden, is het jaartal 1892 veranderd in 1894.

Art. 4 (nu 5).

Voor de tusschenkomst des wetgevers bij eenen afkoop zelfs over een uitgestrekt gebied, op de voorwaarden welke thans in het artikel zijn opgenomen, en waarbij de Staat geen geldelijk verlies lijdt en welke afkoop dus veeleer het karakter heeft van een abonnement, bestaat, naar het voorkomt, geene reden.

Het artikel toch is aangevuld met de bepaling dat de afkoop gelijk zal zijn aan het vijfde deel van de zuivere opbrengst der heffing in de laatste vijf jaren.

Daar echter bij den afkoop van een deel eener heffing het bedrag van die opbrengst niet altijd met zekerheid zou kunnen bepaald worden is de Koninklijke bevoegdheid beperkt tot den afkoop van heffingen in haar geheel.

In de opmerking dat het verplaatsen van eenen tol, die aan de uitbreiding eener plaats in den weg staat, niet zoude zijn het afkopen van eene heffing, ligt eene onjuiste opvatting van de Memorie van Toelichting.

Deze spreekt slechts van opheffing van zulk een tol door middel van afkoop.

Zooals boven bij de §§ 3 en 4 reeds is opgemerkt ligt het echter in de bedoeling der Regeering met de provin-

ciën in overleg te treden over hetgeen gedaan zou kunnen worden om tot afschaffing der tollén, althans op de hoofdwegen, te geraken.

Tot de middelen die daartoe zouden kunnen leiden mag zeker ook gerekend worden te behooren het afkoopbaar stellen der heffingen voor het gebruik van Rijkswerken op andere, gunstiger voorwaarden dan die van dit artikel.

De in dit artikel bedoelde afkoop — tegen eene jaarlijksche vergoeding, gelijkstaande met de netto opbrengst — heeft naar de meening der Regeering dus alleen een tijdelijk karakter en bedoelt geenszins om, wanneer lat r bij de wet voordeliger voorwaarden voor den afkoop mochten worden gesteld, aan de provinciën of gemeenten, welke reeds vroeger tot afkoop op de bij dit artikel gestelde voorwaarden zijn overgegaan, die voordeelen te onthouden.

Aan de opmerking van het Verslag omtrent de redactie van den aanhef van het artikel is gevolg gegeven.

Art. 6 (nu 7)

Blijkens bijlage C, zijnde de in het Verslag gevraagde opgaaft van den stand der rekeningen van de in dit artikel bedoelde wegen, is inderdaad niet te voorzien dat de leeningen voor de straatwegen van Hoevelaken naar het Katerveer, van Arnhem naar de Bavoortsche brug en van Deventer over Zutphen en Winterswijk naar de Pruisische grenzen uit de opbrengst der tollén zullen afgelost worden.

De mogelijkheid is echter niet uitgesloten dat met de aandeelhouders eene schikking wordt getroffen over aflossing door den Staat op voor beide partijen aannemelijke voorwaarden.

Daar eene afschaffing der tollén naar de meening der Regeering slechts een halve maatregel zoude zijn wanneer de tollén moesten behouden blijven op de hierbedoelde Rijkswegen, acht de Regeering zoodanige schikking zeer gewenscht.

Zoolang eene dezer leeningen niet is afgelost en dus de aandeelhouders krachtens hunne concessie recht op tolheffing hebben, zoolang is de tol geene heffing ten behoeve van 's Rijks schatkist en valt hij dus niet onder de werking van art. 174 der Grondwet, noch van deze wet, zoolat ook de voorgedragen vrijstelling van het tramverkeer niet op deze wegen kan worden toepasselijk verklaard.

Zonder twijfel moet de tolopbrengst van deze wegen besteed worden niet *in de eerste plaats* zooals de vraag luidt, maar *geheel* voor rentebetaling en aflossing van de kapitalen, waaruit de aanleg bekostigd is.

De volgende vraag, of de Staat in zoodanig geval verplicht is om tol te heffen, is den ondergetekenden niet duidelijk. Hij is er zelfs niet toebevoegd, want hij heeft de tolheffing aan anderen afgestaan.

De jaarlijksche rekeningen van de commissarissen der leeningen worden door den Minister van Financiën goedgekeurd, uitgezonderd die van den straatweg Hoevelaken-Katerveer, welke door Gedeputeerde Staten van Gelderland wordt opgenomen.

Behalve den in het Verslag genoemden weg van Deventer naar Oldenzaal is in de Memorie van Toelichting ook vergeten de weg van Zwolle naar Hengelo, voor welks aanleg het kapitaal is verschafte door de provincie Overijssel.

De Minister van Financiën,

GODIN DE BEAUFORT.

*De Minister van Waterstaat,
Handel en Nijverheid,*

HAVELAAR.

De Minister van Oorlog,

J. W. BERGANSIUS.

De Minister van Marine,

DYSERINCK.