

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

(18. 9.)

VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS
OMTRENT DE IN HARE HANDEN GESTELDE
VERZOEKSCRIFTEN.

In handen der Commissie van Rapporteurs over het wetsontwerp tot regeling van de heffingen van het gebruik van wegen, vaarten, havens, kanalen enz., ingediend in de zitting 1889/90 en in de loopende zitting overgebracht onder n^o. 18, zijn verschillende verzoekschriften gesteld, op dat ontwerp betrekking hebbende.

Zij heeft de eer daaromtrent het volgende verslag uit te brengen.

1. De kamer van koophandel en fabrieken te Arnhem richt bij haar adres van 22 November 1889 het verzoek tot deze Kamer, het ontwerp niet aan te nemen, omdat daardoor de heffingen, die de gewijzigde Grondwet beoogde te beteugelen door de tusschenkomst des wetgevers daarbij noodig te verklaren, opnieuw eenvoudig zullen worden bestemd en onaantastbaar gemaakt. De adressante zich geheel vereenigende met hetgeen in § 2 en § 3 van het Voorloopig Verslag wordt aangevoerd, acht het hoogst wenschelijk, dat in eene niet te ver verwijderde toekomst, alle tollén op land- en waterwegen worden afgeschaft.

2. De Vereeniging tot behartiging der stoomvaartbelangen in Nederland klaagt in een adres van Maart 1890 over den zwaren druk, dien de binnenlandsche scheepvaart ondervindt van de talrijke watertollen (kanaal- en vaartrechten, sluis- en bruggelden, enz.), die op de meeste kanalen en vaarten in Nederland geheven worden. Die druk is niet alleen zwaar maar drukt ook zeer ongelijkmatic, gelijk blijkt uit bij het adres overgelegde staten van hetgeen moet betaald worden bij het bevaren van verschillende kanalen in Nederland.

De vereeniging wijst er op, dat niet het Rijk alleen, maar dat ook provinciën, gemeenten en waterschappen allerhande heffingen ten laste der scheepvaart brengen, welke in deze tijden toch reeds zulk eene scherpe concurrentie heeft te voeren met de spoorwegen, dat zij op alles moet bezuinigen en toch nog slechts een zeer schamel bestaan oplevert.

De vereeniging hoopt, dat de Tweede Kamer, zich vereenigende met hetgeen door vele leden in het Voorloopig Verslag is aangeprezen, het daarheen zal weten te leiden, dat tot het opheffen van de tollén op de Rijkswaterwegen worde besloten. Dit voorbeeld zal dan wel binnen korteren of langeren tijd door provinciën, gemeenten en waterschappen moeten gevolgd worden.

3. De Vereeniging van en voor Nederlandsche industrielen geeft bij haar adres van 26 Maart 1890 te kennen, dat zij, evenals de vereeniging tot behartiging der stoomvaartbelangen in Nederland, met groote ingenomenheid uit het Voorloopig Verslag heeft gezien, dat onderscheiden leden der Kamer tót de slotsom waren gekomen, dat de eenige billijke handelwijze in zake watertollen gelegen is in de opheffing der thans bestaande tollén. Zij voegt er bij, dat dezelfde redenen, die voor eene afschaffing der watertollen pleiten, evenzeer gelden voor de afschaffing van de tollén en heffingen wegens het gebruik van landwegen. Die afschaffing is een eisch van het vrijhandelsbeginsel, waarvan geheel de binnenlandsche nijverheid,

landbouw vooral en scheepvaart, de toepassing mogen vorderen. Het offer, dat de schatkist ten gevolge dier afschaffing zou moeten brengen, is, naar het inzien van adressante, niet zóó groot, dat het niet zou mogen gebracht worden met het oog ook op de groote kosten van heffing, die ook nog ten laste der gebruikers van vaarten en wegen komen.

Zij verzoekt op grond van een en ander, dat, met de watertollen en ongelden wegens het vervoer te water, ook de landtollen en bruggelden voor het vervoer te lande gelijktijdig en algemeen mogen worden afgeschaft.

4. Ook het *hoofdbestuur der Schippersvereeniging Schuttevaer* acht de afschaffing van de watertollen, brug- en sluisgelden, die het eene middeleeuwsche heffing noemt, een eisch der billijkheid. De scheepvaart heeft van de bruggen niets dan last en de sluisen dienen ook dikwijls in de eerste plaats ter bevordering der belangen van landbouw en afwatering. Bij de toenemende concurrentie met de stoomkracht zal de scheepvaart welhaast moeten verdwijnen, zoo niet de zware lasten, die op haar drukken, worden verlicht.

De adressant verzoekt daarom, dat de Tweede Kamer haren invloed moge uitoefenen, opdat zooveel mogelijk door het Rijk, de provinciën en de gemeenten de tollén zoo langzamerhand worden opgeheven.

5—24. Naar aanleiding van het haar toegezonden adres, sub 2 vermeld, van de vereeniging tot behartiging der stoomvaartbelangen in Nederland, hebben daarna 20 kamers van koophandel en fabrieken zich tot de Tweede Kamer gewend tot ondersteuning van het verzoek dier vereeniging tot afschaffing van alle tollén op 's Rijks waterwegen.

Die adressen zijn van de kamers van koophandel en fabrieken:

a. te Haarlem van 18 April 1890; die ook aandringt op de afschaffing der landtollen;

b. te Nijmegen van 17 April 1890;

c. te Middelburg van 28 April 1890; zij vertrouwt, dat, als het Rijk voorgaat, andere openbare besturen het goede voorbeeld zullen volgen, maar geeft toe, dat in vele gevallen de heffing van tollén zeer goed is te verdedigen; in elk geval is daarbij echter betere controle noodig, opdat de opbrengst — tenzij in bijzondere gevallen — niet de kosten van onderhoud en bediening overtreffe;

d. te Assen van 19 Mei 1890;

e. te Hoogezand en Sappemeer;

f. te Goor van 30 Mei 1890; zij vraagt ook ter bevordering van het lokaal verkeer, afschaffing van de tollén op de Rijkswegen;

g. te Hoorn van 14 Mei 1890;

h. te Amsterdam van 30 Mei 1890; zij is van meening, dat de financieele bezwaren tegen de opheffing der Rijkswatertollen niet van belang zijn en dat de Staat zelfs, zoo noodig, geen offers behoort te schromen, ten einde ook de tollén van andere besturen en corporatiën af te koopen;

i. te Zutphen van 13 Juni 1890;

j. te Leuwarden van 14 Juni 1890;

k. te Utrecht van 20 Juni 1890; zij wijst er op, dat bij de behandeling der bekende spoorwegovereenkomsten een groot gewicht is toegekend aan de concurrentie der waterwegen, waarom dezen dan ook zooveel moeilijker vrij moeten zijn; overigens gelden voor de afschaffing der tollén op de landwegen dezelfde redenen van billijkheid en wenschelijkheid als voor de afschaffing der watertollen;

l. te Deekum van 1 Juli 1890;

m. te 's Gravenhage van 7 Juli 1890; ook zij dringt aan op afschaffing zoowel van water- als van landtollen;

n. te Amersfoort van 11 Augustus 1890; zij verlangt ook opheffing der landtollen en herinnert dat het bestaan van tollén op de landwegen op sommige plaatsen de uitbreiding der steden en bebouwde kommen tegenhoudt;

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

o. te Franeker, Barradeel en Menaldumadeel van 11 Juli 1890;

p. te Zwolle van 1 September 1890; verzoekt ook de afschaffing der landtollen;

q. te Meppel van 22 Augustus 1890; verzoekt evenzeer ook de opheffing der landtollen;

r. te Kampen van 26 September 1890;

s. te Hoogeveen van 30 September 1890;

t. te Stad Almelo van 25 October 1890; wenscht ook opheffing der landtollen.

Al de voorgaande adressen zijn ingediend, nadat het Voorloopig Verslag over dit wetsontwerp was uitgebracht maar vóórdat de Memorie van Antwoord met een gewijzigd wetsontwerp van de Regeering was ontvangen.

Nadat dit antwoord met een gewijzigd ontwerp was ingekomen, heeft zich de *Vereeniging tot behartiging der stoomvaartbelangen in Nederland* in April jl. opnieuw tot de Tweede Kamer gewend met een bezwaarschrift.

25. Het bestuur dier vereeniging komt op tegen de redenen, die de Minister in zijn antwoord aanvoert tot verdediging van zijn zienswijze, dat nu nog niet behoort te worden overgegaan tot algemeene afschaffing der tollén, die van Rijkswegen worden geheven op land- en waterwegen.

Het Bestuur wijst opnieuw op den treurigen toestand, waarin zich niet alleen de zeil- maar ook de stoomvaart op de binnenlandsche waterwegen bevindt en op de scherpe concurrentie, die zij heeft te voeren tegen de spoorwegen, die overal, waar zij de mededinging ontmoeten van het verkeer te water, de tarieven zoodanig verlagen, dat de scheepvaart bijna niet meer kan bestaan. Geldt dit reeds voor de vaart op de vrije rivieren en waterwegen, nog minder is de concurrentie vol te houden, waar de scheepvaart zich beweegt langs vaarwaters die met tollén zijn bezwaard.

Wil men dus in het algemeen belang de concurrentie der scheepvaart tegen de machtige spoorwegmaatschappijen in 't leven te houden, dan moet de scheepvaart van onbillijke en zeer ongelijkmatig drukkende lasten worden bevrijd.

Dat bij afschaffing van de Rijkstollén toch nog provinciale en andere tollén op de waterwegen zullen blijven

bestaan, is juist, maar die afschaffing zou toch een sterke prikkel zijn voor andere besturen om ook hunne tollén op te heffen of ten minste te verminderen, waartoe de gelegenheid zal ontstaan, omdat de vrije vaart op de Rijkswateren ook der vaart op de met tol bezwaarde vaarten zal ten goede komen. Met het oog op het feit, dat de scheepvaart op de vrije rivieren en vaarten jaarlijks toeneemt, terwijl die op de met tollén belaste waterwegen stationair is of achterui, gaat, vraagt het bestuur in 't algemeen belang opnieuw bij de behandeling van dit ontwerp te willen besluiten tot dt vrije vaart op de Rijkswaterwegen, zoodanig niet tot de opheffing van alle watertollén.

26—28. Daarna hebben de *kamers van koophandel en fabrieken* te Hoogeveen en Sappemeer, te Arnhem en te Groningen zich nog eens bij adressen van 28 April, 6 Mei en 4 Mei 1891 tot de Tweede Kamer gewend, te kennen gevende hare adhaesie aan het tweede adres van de evengenoemde vereeniging. Daarbij wordt opnieuw gewezen op den gedrukten toestand der scheepvaart ten gevolge ook van de doodende concurrentie der spoorwegen in alle richtingen, waar zij de scheepvaart naast zich zien; op de belemmeringen, die deze van tollén en andere ongelden op de vaarwaters ondervindt en van het tijdverlies, waartoe zij niet zelden veroordeeld is ten gevolge van het gesloten zijn der spoorwegbruggen. Ook achten zij het onbillijk, dat terwijl de rivieren vrij zijn, aan wier onderhoud toch ook schatten worden besteed, de kanalen met tollén zijn bezwaard. Ook de opheffing der landtollén achten zij noodig.

De Commissie van Rapporteurs stelt voor al deze adressen als betrekking hebbende op een aanhangig wetsontwerp, op de griffie neer te leggen ter inzage voor de leden.

Aldus vastgesteld 12 Mei 1891.

VAN KERKWIJK.

VAN DELDEN.

W. VAN DEDEM.

TAK VAN POORTVLIET.

RUTGERS VAN ROZENBURG.