

Daardoor ware wellicht een voorsprong verkrijgbaar op de vrachtprijzen, vooral van goederen. Dit denkbeeld wenschte men met te meer aandrang aan de Regeering te onderwerpen, omdat, naar het schijnt, men in België denkt over het bouwen eener rechtstreeksche lijn van Luik naar Aken tot verkrijging eener kortere verbinding tusschen Keulen en Antwerpen.

5. Naar aanleiding der overweging van dit wetsontwerp werd in eene afdeeling de Regeering nog om eene inlichting gevraagd.

Op bladz. 4 der brochure van den heer T. SANDERS, civiel en bouwkundig ingenieur: *De spoorwegovereenkomsten van 1890 en 1897/98*, leest men: „Onbekend”, — namelijk aan het publiek in 1890 — „was ook, dat aan de ingenieurs, aan wie destijds het onderzoek naar den staat van weg en werken” (te weten der Rijnspoorwegmaatschappij), was opgedragen, stilzwijgendheid was opgelegd omtrent den waren toestand waarin zij de lijnen der maatschappij hadden aangetroffen, een toestand zoo verwaarloosd, dat zonder naasting binnen enkele jaren een faillissement onvermijdelijk ware geweest.”

Kan de Regeering, werd gevraagd, omtrent hetgeen hier beweerd wordt, aan de Kamer eenige opheldering geven?

Vastgesteld 30 Maart 1898.

SASSEN.

GODIN DE BEAUFORT.

NEBBENS STERLING

VAN HEEK.

DE JONG.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over het ontwerp van wet tot toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten behoeve van den aanleg van een stoomtramweg van Nijkerk over Barneveld naar Ede. (86)

a. Met genoegen had men gezien, dat de Regeering ook bij dit wetsvoorstel voldoet aan den door de Eerste Kamer uitgesproken wensch van regeling bij afzonderlijk wetsontwerp.

Algemeen vereenigde men zich met het voorstel. De streek, door welke de tram zal worden aangelegd, heeft groote behoefte aan dit verkeersmiddel, dat haar tevens met het spoorwegnet in verbinding zal brengen.

Met genoegen had men kennis genomen van de mededeeling des Ministers in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Commissie van Rapporteurs uit de Tweede Kamer, dat eene wettelijke regeling van den dienst en het gebruik van stoomtramwegen bij zijn Departement in bewerking is. In afwachting hiervan vertrouwde men toch, dat de Minister in het contract met de nieuwe Spoorwegmaatschappij de noodige waarborgen zoude stellen tot het verkrijgen van eene goede exploitatie.

b. De wensch werd uitgesproken, dat in het vervolg wetsontwerpen, waarbij belangrijke subsidiën worden voorgesteld, mede van den Minister van Financiën zouden uitgaan. Door dezen vooral moest een scherp toezicht worden uitgeoefend ten opzichte der vraag of ook te veel van den Staat wordt gevergd.

In aansluiting hiernede achtten anderen het wenschelijk bij subsidieeren van tramlijnen niet te veel af te wijken van het beginsel, dat de Staat slechts evenveel bijdraagt als door de betrokken provincie en gemeenten te zamen, evenwel niet meer dan een derde gedeelte van de vooraf geraamde aanlegkosten. Van andere zijde werd daarentegen verlangd, dat niet te doctrinair aan dezen regel zoude worden vastgehouden.

c. Omtrent den vorm, waarin het subsidie zal worden toegekend, vond geene uitvoerige gedachtenwisseling plaats. Slechts werd opgemerkt, dat de Staat bij het verleen van renteloos voorschot, zooals hier het geval is, sterker in hare houding

was tegenover de Spoorwegmaatschappij dan ingeval hij het subsidie gaf in den vorm van deelneming in het aandeelenkapitaal.

Men vroeg echter onder welke voorwaarden van teruggave het voorschot zoude verleend worden. Men achtte het van belang, dat de Regeering daaromtrent een vast stelsel volgde en daarbij bijv. de bepaling opnam, dat zoodra vier percent dividend werd uitgekeerd, uit het overschot een gedeelte van het voorschot zoude worden gerestitueerd. Ook kon het wenschelijk zijn om niet een voorschot te verleen tot een bepaald maximum maar voor een gedeelte der aanlegkosten tot een bepaald maximum.

d. Er werd in eene afdeeling de aandacht op gevestigd, dat, volgens de Memorie van Toelichting (§ 2 alin. 2), aansluiting van den aan te leggen tramweg zal worden verkregen te Nijkerk aan het station van den Nederlandschen Centraalspoorweg en bij het station Ede aan den Staatspoorweg van Utrecht naar Arnhem en aan den stoomtramweg van Ede naar Wageningen. De Oosterspoorweg daarentegen zal slechts gekruist worden in de nabijheid van het station Barneveld. Of daar ook eene aansluiting zal worden voorgeschreven, wordt afhankelijk gesteld van nadere overweging. Volgens het lid, dat deze opmerking maakte, behoorde ook die aansluiting bepaaldelijk tot stand te worden gebracht. Mer behoort, zoo betoogde hij, bij eenen tramweg, vooral wanneer deze met subsidie van den Staat wordt aangelegd, niet slechts te letten op het lokaal verkeer, maar ook op aansluiting met andere vervoermiddelen. Van eenige voorkeur voor de aansluiting met de Nederlandsche Centraal en Staatspoorwegen boven die met den Oosterspoorweg mag allerminst sprake zijn.

Vastgesteld den 30sten Maart 1898.

BERGSMA.

VAN SWINDEREN.

LAAN.

VAN BONEVAL FAURE.

FENNEMA.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS over de ontwerpen van wet tot bekrachtiging van provinciale heffingen in Friesland. (98)

Het afdeelingsonderzoek van deze ontwerpen van wet heeft de navolgende uitkomsten gehad.

Men kon zich vrij algemeen met de wetsvoordrachten vereenigen.

Vele leden waren van gevoelen, dat de Regeering goed gehandeld had door zich niet te laten leiden door de bezwaren, die uit de provincie zelve tegen de voorstellen waren ingebracht en strijdig waren met de meening van het provinciaal bestuur. Vele van die bezwaren achtte men niet vrij te pleiten van overdrijving. Met nadruk werd opgekomen tegen de juistheid der bewering van verschillende zijden gehoord, dat de aangebrachte verbeteringen zouden ondernomen zijn ten behoeve der landbouwbelangen en wel in het bijzonder ter bevordering van den waterafvoer. Reeds in 1885 was door de scheepvaart krachtig op verbetering van het pand Harlingen—Leeuwarden van het kanaal Harlingen—Nieuwezijlen aangedrongen, bij welke gelegenheid belanghebbenden, waaronder thans tegenstanders, in een adres verklaarden, „dat de interest van eene aan te gane geldleening desnoods door het heffen van een tonnengeld zoude kunnen worden gevonden”. En dat verbetering dan ook werkelijk was aangebracht, bleek uit de omstandigheid, dat ten gevolge der doorsnijding bij Harlingen en bij Franeker de duur der vaart tusschen Harlingen en Leeuwarden voor stoombooten verminderd was met drie kwartier en voor zeilvaartuigen met anderhalf uur. Onbillijk zoude het daarom zijn om in plaats van door tolheffing van de scheepvaart de kosten te dekken in den

19de VERGADERING. — 31 MAART 1898.

vorm van opcenten op de grondlasten, waardoor in ieder geval een belangrijk deel der provincie namelijk het Zuid-Oostelijk deel, dat bij deze kanalen weinig of geen belang heeft, ten onrechte zoude getroffen worden. Waar nu de verbetering van het vaarwater met groote opoffering van de zijde der provincie was tot stand gebracht, kon men het niet anders dan billijk noemen, dat de scheepvaart voor de door haar verkregen voordeelen eenigszins zoude blijven bijdragen in de kosten voor aanleg en onderhoud. Daarom kon het evenmin onbillijk genoemd worden, dat in die kosten ook gedeeld werd door de schippers naar Groningen, die alhoewel de vrije zeeweg voor hen bestaat, toch van die verbeterde kanalen gebruik maken.

Dat de vroeger tot stand gebrachte waterwegen, waarop hoogere tolln geheven werden, thans eenigermate worden ontlast en het belangrijk verbeterde vaarwater Harlingen—Leeuwarden—Nieuwezijlen eenigermate bezwaard, werd rechtvaardig geoordeeld en de daardoor te verkrijgen meerdere gelijkheid alleszins wenschelijk geacht. Men diende bovendien niet uit het oog te verliezen, dat hiertegenover een niet te miskennen voordeel staat voor de kleine schipperij, die in ruimere mate dan vroeger wordt vrijgesteld, terwijl de verbetering van het vaarwater hoofdzakelijk komt ten bate der groote scheepvaart, welke vaartuigen belangrijk in afmeting toenemen. De vrees, dat deze gewijzigde heffingen tot den ondergang van sommige schippers of scheepvaartondernemingen zouden leiden, werd dan ook niet gedeeld.

Het door sommigen aangevoerde bezwaar, dat bij de invoering dezer tolheffingen de onteigening voor den Staat ingeval van eventueele afschaffing der tolln kostbaarder zoude worden, werd weerlegd op grond dat bij de invoering dezer tarieven het totaal der tolheffingen minder zal worden, dus ook bij kapitalisatie der tolopbrengsten de som voor afkoop geringer zal zijn.

Hieraan knoopte zich eene beschouwing vast omtrent de afschaffing der tolln in het algemeen, die in eenige afdeelingen aanleiding gaf tot eene korte gedachtenwisseling. Er werd op gewezen, dat door afschaffing der tolln verschillende provinciën op ongelijke wijze gebaat zullen worden. Waar vele Rijkstolln zijn, zal men ontlast worden, maar waar de provincie met eigen krachten land- en waterwegen heeft aangelegd, zal dit niet het geval zijn.

Een lid verklaarde zich beslist tegenstander van opheffing der tolln. Met groote opoffering hebben dikwerf particulieren wegen of andere werken tot stand weten te brengen, hetgeen

zij niet zouden gedaan hebben als hun geen recht tot tolheffing ware in het vooruitzicht gesteld.

In eene afdeeling, ofschoon niet ontkennende, dat de kleine schipperij in een ongunstigen toestand verkeert en dat wellicht de afschaffing der tolln op de waterwegen daarin verbetering zoude kunnen brengen, begreep men, dat daarin een grond te meer kon liggen om tot de algeheele afschaffing van tolln over te gaan, maar dat daarin geen reden was gelegen om dit wetsontwerp niet aan te nemen. De weigering van bekrachtiging eener door de Provinciale Staten vastgestelde en door de Regeering goedgekeurde provinciale belasting kan alleen geschieden, indien er strijd bestaat met de Grondwet of inbreuk wordt gemaakt op de wetten, welke 's Rijks belastingen regelen. Dit is hier het geval niet. Van belemmering van den doorvoer, den uitvoer naar en den invoer uit andere provinciën is evenmin sprake als van strijd met de belastingwetten. Ook wordt de door de Regeering in uitzicht gestelde afschaffing der tolln niet geprejudiceerd, aangezien hier in het algemeen geene verhooging maar niets dan eene gelijkmaking van op verschillende vaarten geheven tolln plaats heeft.

Overigens was men van oordeel, dat de weigering van eene bekrachtiging van provinciale belastingen te meer in beperkten zin behoort te worden opgevat, omdat reeds meer dan tien jaren geleden de Grondwet de bekrachtiging door den wetgever van de provinciale belastingen heeft veroordeeld. De wensch werd uitgesproken, dat de Regeering de uitvoering van de Grondwet zoo ten aanzien van dit als van zoo menig ander onderwerp ernstig ter harte nam. Men hoopte althans, dat van eene hernieuwde bekrachtiging door den wetgever van de thans voorgestelde belasting, wanneer de daarvoor gestelde termijn zoude verstreken zijn, geen sprake zoude behoeven te wezen.

Vastgesteld den 30sten Maart 1898.

BERGSMA.

VAN SWINDEREN.

LAAN.

VAN BONEVAL FAURE.

FENNEMA.

