

Minister met zekerheid kon verklaren, dat voor een ander plan geen steun ware te verkrijgen, dan zou dit een argument zijn. Men vreesde evenwel niet, dat verwerping van het voorstel ten gevolge zou hebben, dat niets tot stand kwam.

Andere leden waren niet zoozeer gekant tegen het voorstel onder n°. 114 ingediend, als wel dat zij vreesden dat aanneming hiervan de stemming over het voorstel n°. 116 zou praëjudicieeren. Zij vreesden, dat, als n°. 114 eenmaal zou zijn aangenomen, men zich eenigermate verplicht zou achten nu ook Hengelo te helpen, daar dit anders niets zou krijgen. Daarom vooral zouden zij liever eene andere oplossing der zaak gezien hebben.

Overigens werd het door sommige leden verkeerd geacht, dat f 30 000 meer subsidie wordt toegezegd dan voor den aanleg noodig is.

De mededeeling, dat bedoelde stoomtramwegen ontworpen zijn op dezelfde spoorbreedte als de Geldersche Stoomtramweg, n.l. 0,75 M., gaf aanleiding tot de vraag, waarom, als zulk een smal spoor doelmatig blijkt, daarvan dan niet meer gebruik wordt gemaakt.

Tevens werd de wensch geuit, dat gelet zou worden op eene goede aansluiting met de stations van de bestaande lijnen.

Vastgesteld den 5 Juli 1900.

LAAN.

VAN LIER.

DIJCKMEESTER.

REEKERS.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OIJE.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPORTEURS over het ontwerp van wet tot toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten behoeve van den aanleg van een stoomtramweg van Zutphen naar Hengelo (Gelderland). (116)

Het afdelingsonderzoek gaf, behalve hetgeen te dezer zake reeds vermeld is bij de beschouwingen betreffende het wetsontwerp tot toekenning van een renteloos voorschot ten behoeve van den aanleg van een stoomtramweg naar de Pruisische grens in de richting van Emmerik, nog aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Afgescheiden van de behandeling van genoemd voorstel, vond de lijn Zutphen—Hengelo slechts weinig ondersteuning.

Men betreurde het, dat bij dit voorstel eenigszins afgeweken werd van de gezonde beginselen, met name wat betreft de behoefte aan het voorgedragen verkeersmiddel, waardoor de Regeering zich bij het voorstellen van subsidie in den regel laat leiden.

Verscheidene leden meenden dat als Hengelo geholpen moest worden, ook afgezien van het feit, dat door een lijn Zutphen—Vorden—Hengelo—Doetinchem—Emmerik een dubbel doel zou worden bereikt, een andere, minder kostbare oplossing de voorkeur zou verdienen. Een groot bezwaar had men met name tegen den aanleg van het gedeelte Zutphen—Vorden, zoowel omdat deze laatste plaats reeds door een spoorweg met Zutphen verbonden is, als omdat in den aanleg van dat gedeelte begrepen is de overname van de niet renderende paardentram van Zutphen naar Warnsveld.

Men meende daarom, dat verandering der concessie voor een paardentram Vorden—Hengelo in eene voor een stoomtram voldoende was. Dat te Vorden in dat geval overlading zou moeten plaats hebben kon geen bezwaar zijn, dit is toch op meer plaatsen het geval, als te Dieren, Dedemsvaart, enz. Bovendien bij vervoer voor verder gelegen plaatsen dan Zutphen zou die overlading toch moeten gebeuren. Dat geen directe verbinding met Zutphen werd verkregen werd dan ook geen groot bezwaar geacht.

Sommige leden zouden tegen dit ontwerp stemmen, omdat de voorgestelde lijn evenwijdig loopt met den Westphaalschen spoorweg en te Hengelo dood loopt.

Van andere zijde werd daarom aanbevolen deze verbinding nog tot Doetinchem uit te strekken.

Ten slotte vreesde men nog, dat, zooals het voorstel nu luidt, spoedig opnieuw een beroep op de Staatskas zou worden gedaan voor eene verlenging van Hengelo af in de eene of andere richting.

Vastgesteld 5 Juli 1900.

LAAN.

VAN LIER.

DIJCKMEESTER.

REEKERS.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OIJE.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPORTEURS over het ontwerp van wet tot toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten behoeve van den aanleg van stoomtramwegen van Wijnjeterp naar Assen, van Steenwijk naar Oosterwolde en van Meppel naar Smilde. (162)

Het afdelingsonderzoek van dit wetsontwerp gaf enkele leden aanleiding tot de opmerking, dat de aanleg van twee stoomtramlijnen, van Steenwijk naar Makkinga en van Meppel naar Smilde, beide nagenoeg evenwijdig aan de spoorbaan van Meppel naar Assen, overdrijving mocht heeten. Een dezer werd volkomen voldoende geacht. Hiertegen werd evenwel aangevoerd, dat de afstand, zoo onderling als van genoemde spoorbaan, vrij groot is en dat de aanleg van een der lijnen voor de plaatsen der andere lijn zonder beteekenis zou zijn, daar door deze wegens gebrek aan verkeersmiddelen van die eene lijn toch geen gebruik gemaakt zou kunnen worden.

Overigens werd verwezen naar de algemeene beschouwingen gehouden over het wetsontwerp onder n°. 114 der Gedrukte Stukken, Tweede Kamer, ingediend.

Vastgesteld 5 Juli 1900.

LAAN.

VAN LIER.

DIJCKMEESTER.

REEKERS.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OIJE.

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPORTEURS over het ontwerp van wet tot het verleenen van eene bijdrage uit 's Rijks schatkist voor den bouw van eene nieuwe schutsluis te Zaandam. (117)

Het afdelingsonderzoek van dit wetsontwerp heeft aanleiding gegeven tot de volgende beschouwingen en opmerkingen.

In de eerste plaats werd er op gewezen, dat in dit wetsontwerp afgeweken was van de goede gewoonte een vast percentage (een-derde), tot een bepaald maximum, als bijdrage beschikbaar te stellen en dat thans alleen zoodanig maximum werd genoemd. Men vertrouwde, dat bij de vaststelling der voorwaarden, waaronder het subsidie verleend zal worden, rekening gehouden zal worden met de mogelijkheid dat de aannemingssom minder dan f 453 000 kan bedragen.

In eene der afdelingen werd de opmerking gemaakt, dat Zaandam meermalen buitengewoon begunstigd is. Zoo was eertijds bij den aanleg der haven door Rijk en provincie een vast subsidie toegekend, zoodat toen later bleek, dat de aannemingssom van beteekenis lager was dan de begroting, de gemeente Zaandam zeker belangrijk minder had bij te dragen, dan waarop zij oor-