

Overeenkomst met de H. IJ. Sp.maatschappij, betref. den spoor- (tramweg) van het station Kwadijk-Edam—Edam-Volendam.

omtrent de onderneming te verstrekken, die zij zullen verlangen, totdat het voorschot geheel zal zijn terugbetaald.

Aldus in tweevoud gedaan en onderteekend te Amsterdam, den 29sten December 1899, en te Haarlem den 3den Januari 1900.

*De Gedeputeerde Staten van Noordholland,*

(get.) VAN TIENHOVEN,

*Voorzitter.*

(get.) A. A. LAND,

*Griffier.*

*De Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij,*

*De Raad van Administratie,*

(get.) H. H. BEELS,

*fd. Voorzitter,*

(get.) W. RÖELL,

*Secretaris.*

(221. 3.)

## MEMORIE VAN TOELICHTING.

Behoort bij overeenkomst van  $\frac{23}{17}$  Juli 1900.

*De Raad van Administratie der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij,*

(get.) F. TH. WESTERWOUDT,

*Voorzitter.*

(get.) H. H. BEELS,

*fd. Secretaris.*

*De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,*

(get.) C. LELY.

*De Minister van Financiën,*

(get.) PIERSON.

Voor eensluidend afschrift,

*De Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid,*

DE BOSCH KEMPER.

§ 1. Sedert een tiental jaren zijn plannen beraamd tot verbetering van de middelen van gemeenschap der gemeente Edam en van hare visscherswijk Volendam. met het doel om handel en nijverheid van Edam te verlevendigen en het visschersbedrijf van Volendam te ontwikkelen.

Die plannen kregen een vasten vorm, toen in het begin van 1896 een comité van inwoners van Edam de zaak ter hand nam en zich ten doel stelde het verkrijgen van een spoorweg (tramweg) Volendam—Edam—Kwadijk.

Dit comité liet een plan opmaken voor dezen tramweg volgens een tracé, uitgaande van het station Kwadijk—Edam van den Staatsspoorweg, strekkende langs Middellie en Edam naar de school te Volendam, ter lengte van 8,5 K.M. en waarvan de kosten waren geraamd op f 333 000.

Het verwierf toezegging van de gemeente Edam voor eene jaarlijksche bijdrage van f 1000, gedurende twintig jaar en van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij om den tramweg aan te leggen er met materieel van grooten spoorweg te exploiteeren, ingeval door provincie en Rijk subsidiën werden verleend ten bedrage van 30 pct. der kosten van aanleg.

Bij Gedeputeerde Staten van Noordholland ontmoette de aanvraag om subsidie bezwaar wegens de hooge kosten, waarop de aanleg van den spoorweg geraamd was in verhouding tot de belangen die er bij betrokken zijn. Zij bleven bij die meening ook nadat het comité, door wijziging in de richting — (waarbij Middellie verlaten en het Waterschap de Purmer doorsneden werd — en op andere wijze, aannemelijke bezuiniging had weten te verkrijgen, waardoor de raming tot f 286 000, en gevolgelyk het subsidie van f 100 000 tot f 85 000 werd teruggebracht.

In overeenstemming met hun advies beschikten Provinciale Staten in hunne vergadering van 9 Juli 1897 afwijzend op het verzoek om subsidie.

Intusschen was bij de behandeling dezer aangelegenheid gebleken dat het tramwegplan zelf bij het gewestelyk bestuur geen bedenking, veeleer bijval ontmoette en dat het bezwaar alleen in de kosten lag. Het comité vond hierin aanleiding tot het aanwenden van pogingen om, met behoud van de laatst aangenomen richting, alsnog verdere bezuiniging te verkrijgen en reeds op 22 September 1897 herhaalde het aan de Staten zijn verzoek om subsidie.

De begrooting van kosten werd teruggebracht tot f 239 000, door in plaats van draaibruggen, ophaalbruggen aan te nemen en door de lengte der op- en afreden naar en van die bruggen te verminderen.

Bij besluit 5 November 1897, n°. X, verleenden de Staten van Noordholland aan het comité voor den aanleg van dezen acht kilometer langen spoorweg, uit de provinciale fondsen een subsidie van 30 pct. der kosten van aanleg, tot een maximum van f 72 000, onder voorwaarde o. a. dat het Rijk een subsidie van ten minste even groot bedrag verleene.

Het verzoek om concessie en om Rijkssubsidie ten bedrage van 30 pct. der nu op f 239 000 geraamde kosten van aanleg, kwam den eerstondergeteekende in beginsel voor wel te kunnen worden ingewilligd. De wijze echter waarop men zich voorstelde aan het plan uitvoering te geven, scheen hem niet aanbevelenswaardig. Hij achtte het niet zonder bezwaar, dat er zoude zijn een comité-concessionaris, hetwelk de subsidiën zou ontvangen, op welks naam de onteigening zou geschieden en

Overeenkomst met de H. IJ. Sp.maatschappij, betref. den spoor- (tramweg) van het station Kwadijk-Edam—Edam-Volendam.

dat de geheele zaak zou leiden, terwijl de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij den spoorweg voor dat comité zou aanleggen en exploiteeren. Aan dit bezwaar werd door het comité en de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij te gemoet gekomen.

Het comité verleende zijne medewerking om de toegekende subsidiën van provincie en gemeente Edam over te dragen aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij. Deze nam de aanvraag om concessie van het comité over in de onderstelling, dat ten aanzien van den onderwerpeliĳken tramweg, de verhouding tusschen den Staat en de Maatschappij zou kunnen geregeld worden op gelijke wijze als voor den spoorweg Alkmaar—Hoorn geschiedde, bij de door de wet van 22 April 1895 (*Staatsblad* n°. 70) bekrachtigde overeenkomst.

Op verzoek van het comité verleenden de Staten van Noordholland, met intrekking van hun besluit van 5 November 1897, n°. X, bij besluit van 15 November 1898, n°. VI, aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, voor den aanleg van den tramweg, uit de provinciale fondsen een renteloos voorschot ten bedrage van 30 pct. der kosten van aanleg tot een maximum van f 72 000. Dit voorschot werd verleend onder voorwaarde dat het Rijk een renteloos voorschot van ten minste gelijk bedrag verleene en dat het aan de provincie moet worden terugbetaald uit de bruto opbrengst der lijn, zoodra die zal gestegen zijn boven hetzelfde bedrag dat tusschen den Staat der Nederlanden en de Maatschappij bij overeenkomst, regelende de terugbetaling van het door den Staat aan de Maatschappij te verleenen renteloos voorschot zal worden vastgesteld.

In dat geval wordt 30 pct. van die meerdere opbrengst aan de provincie uitgekeerd.

Bovendien is het voorschot of het onafgelost gedeelte daarvan in eens opvorderbaar bij verkoop van de lijn aan anderen dan aan den Staat.

Dat het aanvankelijk aan het comité toegezegde subsidie werd vervangen door een renteloos voorschot tot gelijk bedrag, was een gevolg van het aangenomen beginsel, dat de door de provincie te verleenen financieele steun gelijk zou zijn aan dien van het Rijk, voor welken, gelijk boven gezegd, een renteloos voorschot in uitzicht was gesteld.

De gemeenteraad van Edam droeg bij zijn besluit van 23 December 1898 de aan het comité toegekende jaarlijksche bijdrage aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij over. Het tijdvak van 20 jaar waarvoor de gemeente Edam zich tot eene jaarlijksche bijdrage van f 1000 had verplicht, werd bij besluit van den gemeenteraad van 28 September 1899, n°. 3, vervangen door een tijdvak van 25 jaar. Het bestuur van het waterschap „de Purmer” eischte namelijk voor het gebruik van den polderweg, waarover de spoorweg is ontworpen, eene betaling in eens van f 5000. De Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij maakte hiertegen bezwaar en gaf aan het comité te kennen, dat indien genoemd bestuur bij zijnen eisch volhardde, er niets anders zou overblijven dan dat anderen dan zij zelve aan dien eisch voldeden. Het comité wendde zich daarop andermaal tot den raad der gemeente Edam, met dit gevolg, dat deze heeft toegestemd het subsidie van f 1000 nog 5 jaar langer uit te keeren dan aanvankelijk was toegezegd.

Aan het aangehaalde gemeenteraadsbesluit werd de voorwaarde verbonden, dat toezegging van het subsidie bij eigendomsovergang van den spoorweg (stoomtramweg) aan den Staat, voordat genoemde termijn van 25 jaren is verstreken, tegenover den Staat, voor de alsdan nog loopende jaren gestand zal worden gedaan.

Bovendien heeft de gemeenteraad van Edam besloten te vergunnen kosteloos gebruik te maken van de openbare wegen, straten, pleinen, plantsoenen en wateren der gemeente en, in, op, aan of over deze gemeentelijke eigendommen alle voor den aanleg en de exploitatie van genoemden spoorweg (tramweg) noodige werken te maken en te hebben.

Onder dagteekening van 16 November 1899 is aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij concessie verleend voor den aanleg en de exploitatie van een spoorweg (tramweg) van het station Kwadijk—Edam over Edam naar Volendam. (1)

§ 2. Gelijk reeds in § 1 is te kennen gegeven heeft de ontworpen spoorweg ten doel verzending zonder overlading te

verkrijgen van de producten der landstreek. In de eerste plaats geldt dit voor de visch die te Volendam wordt aangevoerd, in de tweede plaats voor de kaas, die te Edam ter markt wordt gebracht.

De visschershaven Volendam ligt op ongeveer 2500 M. van Edam, met welke plaats de gemeenschap wordt onderhouden door een drietal zeer primitief ingerichte trekschuiten. Edam is met Amsterdam verbonden door de stoomtram langs Mounikendam en met het station Kwadijk—Edam, door eene stoomboot langs de Purmerender vaart. Deze middelen van gemeenschap zijn niet geschikt voor spoedig en geregeld vervoer van versehe visch. De te Volendam aangebrachte visch moet toch meermalen worden overgeladen, alvorens Amsterdam of den spoorweg, en daarmede de plaats harer bestemming op het vasteland van Europa te bereiken. Door de hierbij ondervonden vertraging bestaat steeds gevaar voor minder voldoende toestand van de visch bij aankomst. Het is onder deze omstandigheden niet te verwonderen dat de vischhandel te Volendam geen grootere beteekenis heeft, niettegenstaande van daar ruim tweehonderd botters ter visscherij uitvaren. De visch wordt meerendeels reeds op zee verkocht en met zeilschepen naar Amsterdam vervoerd, omdat de visscher zich ongaarne het oponthoud aan de Oranjesluizen bij Zeeburg getroost. Ook ondervindt dit vervoer des winters groote bezwaren.

Niettegenstaande den grooten afzet naar Amsterdam, is de aanvoer van visch te Volendam toch niet onbelangrijk te noemen.

In het jaar 1898 was deze

18 478 ton haring . . . . .	opbrengst f 23 582,25
794 250 K.G. spiering . . . . .	„ 30 984,90
66 510 „ bot . . . . .	„ 11 569,70
13 820 honderdtal ansjovis . . . . .	„ 12 664,00
202,200 K.G. aal . . . . .	„ 72 225,40
5 718 mand garnaal . . . . .	„ 3 603,50
6 400 „ nest . . . . .	„ 1 090,00

Samen . . . f 160 719,75

waartoe nog is te voegen f 120 voor in de Noordzee gevangen visch.

Evenzeer als voor de visch ter consumtie, is spoedig onafgebroken vervoer noodig voor het vischaas (haring), dat des winters uit Volendam naar visschersplaatsen aan de Noordzee, als Nieuwediep, IJmuiden, Scheveningen, Pernis, Vlaardingingen geleverd wordt en waarvoor mede een vereischte is dat het zoo versch mogelijk aankomt.

Wat de kaas betreft, ook voor haar vervoer wordt onafgebroken doorzending noodzakelijk geacht. Vandaar dat de kaashandelaars te Edam voor de verzending weinig of geen gebruik maken van den stoomtramweg naar Amsterdam, omdat daarbij de kaas ten minste eenmaal moet worden overgeladen. Ontwikkeling van den handel, zoowel in visch als in kaas, wordt alzoo door gemis van voldoende gemeenschapsmiddelen belemmerd.

In dezen toestand is de ontworpen tramweg geroepen verandering te brengen. Deze zal worden aangelegd op normale spoorbreedte en geëxploiteert worden door de Maatschappij, die den spoorweg exploiteert, waarmede zal worden aangesloten, zoodat de te Volendam en te Edam geladen goederenwagens onmiddellijk, zonder overlading of andere vertraging, langs den spoorweg naar hunne bestemming kunnen doorloopen.

Is Volendam met het spoorwegnet verbonden, dan kan worden verwacht dat de aanvoer van visch aldaar aanzienlijk zal toenemen, vooreerst doordat de daar thuis behoorende visschers beteren prijs zullen kunnen bedingen voor de visch, die thans op zee wordt verkocht, maar ook doordat de schuiten van andere visschersplaatsen aan de Zuiderzee daar allengs zullen gaan aanvoeren.

De haven van Volendam heeft boven de meeste havens aan de Zuiderzee het voordeel, dat zij is uitgebouwd in vol zee en bij elke windrichting kan worden binnengelopen. Hier komt bij dat, in geval van overvoerde markt, de visch in frisch zee-water in karen kan bewaard worden, zoomede dat de visschers bij het verlaten van de haven zich onmiddellijk in hun visch-water bevinden.

Aangezien reeds nu, onder uiterst ongunstige omstandigheden, een groot deel van de te Volendam aangebrachte visch te

(1) De voorwaarden van concessie zijn bekend gemaakt in de *S talscourant* van 8 December 1899, n°. 289.

Overeenkomst met de H. IJ. Sp.maatschappij, betref. den spoor- (tramweg) van het station Kwadijk-Edam—Edam-Volendam.

Kwadijk—Edam op den spoorweg wordt gebracht, kan veilig worden aangenomen dat eene allengs toenemende hoeveelheid visch die richting zal volgen en, als gevolg daarvan, dat de vischhandel daar ter plaatse zich zal ontwikkelen.

Dit vervoer en dat van kaas uit Edam zullen vermoedelijk de hoofdbron der inkomsten van den tramweg uitmaken. Wat het reizigersvervoer betreft, zal de uit 2900 inwoners bestaande bevolking van Volendam door de totstandkoming van een sneller en beter middel van gemeenschap er toe gebracht worden zich eerder te verplaatsen. Ook doen de Volendammers dikwijls dienst op de vloot, die de Noordzee bevaart. Komen ze aan wal, zoo houden ze zich liefst in hunne woonplaats op. Het gevolg hiervan is een veelvuldig heen en weer trekken tusschen de havens, waar de schuiten, waarop zij dienst doen, zijn binnengevallen en hunne woonplaatsen; zoo is hier een niet onbeteekend verkeer tusschen Volendam en de havens aan de Noordzee, in het bijzonder IJmuiden, te verwachten. Bovendien kan er op gewezen worden, dat in den zomer vele vreemdelingen Volendam bezoeken en dat de tramweg de gelegenheid zal vermeerderen tot bezoek van de inrichtingen van onderwijs.

Op grond van deze overwegingen zijn de ondergeteekenden van oordeel dat genoegzaam is gebleken van het algemeen belang van den tramweg, zoowel als van financieelen steun der provincie en van de betrokken gemeente, om in overeenstemming met het stelsel bij andere stoomtramwegen toegepast, voor dezen tramweg een renteloos voorschot toe te kennen van 30 pct. der op f 239 000 geraamde kosten van aanleg tot een hoogste bedrag van f 72 000 en tevens om ter zake van dezen tramweg met de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij eene regeling te treffen als voor den spoorweg Alkmaar—Hoorn is geschied bij de overeenkomst in § 1 vermeld.

§ 3. De overeenkomst met de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, welke thans aan bekrachtiging door de wet wordt onderworpen, strekt tot regeling van de in de vorige §§ aangegeven verhouding tusschen den Staat en die Maatschappij.

Zij is op gelijke leest geschied als die betreffende den spoorweg Alkmaar—Hoorn, welke bij de wet van 20 April 1895

(Staatsblad n°. 70) werd goedgekeurd. Art. 2 bevat de toekenning van het renteloos voorschot ad f 72 000 en bepaalt het tijdstip, waarop het zal worden uitgekeerd.

In art. 3 is het geval voorzien dat de bouwkosten van den spoorweg minder mochten bedragen dan de raining, waarnaar het geldelijk voorschot is berekend, als wanneer de Maatschappij een evenredig deel van het verschil heeft te restitueeren.

Art. 5 regelt de teruggaaf van het renteloos voorschot. Wanneer de bruto ontvangsten f 15 500 per jaar zullen hebben overschreden, zal 30 pct. van de meerdere opbrengst door de Maatschappij aan den Staat worden uitgekeerd. Uit het boven medegedeelde bleek dat de provincie gelijk beding heeft gemaakt, met dit gevolg dat Staat, provincie en Maatschappij in dezelfde verhouding de meerdere opbrengst verdeelen als waarin door de drie partijen in de kosten van aanleg van den spoorweg wordt bijgedragen.

Het cijfer van f 15 500 is verkregen als volgt:

Als men op 5 treinen daags rekent, de exploitatiekosten gemiddeld op f 0,30 per treinkilometer stelt en voor de lengte van den spoorweg 8 K.M. aanneemt, zoo verkrijgt men voor exploitatiekosten:  $10 \times f 0,30 \times 365 \times 8 = f 8760$  's jaars.

rente en aflossing van voor den bouw op te nemen gelden f 100 000 à 4 pct. . . . . 4 000 ,

rente en aflossing van den aanschaffingsprijs van het rollend materieel f 50 000 à 5 pct. . . . . 2 500 ,

Samen . . . . f 15 500 's jaars.

*De Minister van Waterstaat,  
Handel en Nijverheid,*

C. LELY.

*De Minister van Financien,*

PIERSON.





### BEKRACHTIGING VAN EENE OVEREENKOMST

met de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, betreffende den door deze Maatschappij aan te leggen Spoorweg (tramweg) van het station Kwadijk - Edam over Edam naar Volendam.

(Bijlage van de Memorie van Toelichting.)

