

Renteloos voorschot voor den aanleg van stoomtramwegen van Tilburg naar St. Oedenrode, naar Dongen, en naar Hilvarenbeek.

(124. 1.)

KONINKLIJKE BOODSCHAP.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

MIJNE HEEREN!

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet tot toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten behoeve van den aanleg van stoomtramwegen van Tilburg over Oirschot naar St. Oedenrode, van Tilburg over Gilze naar Dongen, en van Tilburg over Goirle naar Hilvarenbeek.

De toelichtende memorie (en bijlage), die het wetsontwerp vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.

En hiermede Mijne Heeren, bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

Het Loo, den 10den November 1900.

WILHELMINA.

(124. 2.)

ONTWERP VAN WET.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is den aanleg te bevorderen van stoomtramwegen van Tilburg over Oirschot naar St. Oedenrode, van Tilburg over Gilze naar Dongen, en van Tilburg over Goirle naar Hilvarenbeek.

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Uit 's Rijks schatkist wordt een renteloos voorschot beschikbaar gesteld ten bedrage van 28 % (acht en twintig percent) der aanlegkosten, doch tot geen hooger bedrag dan f 330 000, ten behoeve van den aanleg van stoomtramwegen van Tilburg over Oirschot naar St. Oedenrode, van Tilburg over Gilze naar Dongen, en van Tilburg over Goirle naar Hilvarenbeek.

Artikel 2.

Het in artikel I genoemde renteloos voorschot wordt onder voorwaarden, door Ons of krachtens Onze machtiging te stellen, toegekend aan den concessionaris voor den aanleg van de aldaar genoemde stoomtramwegen, doch niet dan nadat door belanghebbenden bij dien aanleg daarvoor, ten genoegen van Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, voldoende ondersteuning zal zijn verleend, onder geen andere voorwaarden, dan waarop de goedkeuring van genoemden Minister zal zijn verkregen.

Lasten en bevelen dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Waterstaat,
Handel en Nijverheid,

(124. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. De exploitatie van den tramweg Veghel—Eindhoven—Belgische grens, waarvoor op de Staatsbegroting voor het jaar 1894 een renteloos voorschot werd uitgetrokken, heeft de daaromtrent gekoesterde verwachtingen niet teleurgesteld.

In de afdelingen der Provinciale Staten van Noordbrabant werd bij het onderzoek der aanstonds te noemen lijnen opgemerkt dat er voor de Staten aanleiding bestond zich te verheugen over hun besluit van November 1893, dat leidde tot de totstandkoming der eerste gesubsidieerdlijn Veghel—Eindhoven—Belgische grens.

De toename der opbrengsten dezer lijn in de laatste jaren is voor een goed deel toe te schrijven aan den aanleg van de lijn naar den Bosch, die te St. Oedenrode aansluit aan de lijn der Maatschappij „de Meijerij”. Al is eerstbedoelde lijn door eene afzonderlijke onderneming aangelegd, zoo dankt zij toch feitelijk haar bestaan aan genoemde Maatschappij, welke alle aandeelen bezit.

Aangemoedigd door het welslagen dezer uitbreiding, was „de Meijerij” op eene tweede en veel belangrijker vergrooting van haar net bedacht. Zij ontwierp plannen om, wederom van St. Oedenrode uit, dat net uit te breiden tot Tilburg, ten einde die stad met de omliggende plaatsen te verbinden.

Van St. Oedenrode loopt de eerste der geprojecteerde lijnen over Best, Oirschot en Moergestel naar Tilburg, de tweede lijn loopt van Tilburg over Gilze en Rijen naar Dongen, terwijl de derde lijn van Tilburg over Goirle naar Hilvarenbeek is ontworpen. (1)

Deze drie lijnen komen te Tilburg samen op den Heuvel, en zullen aldaar in aansluiting worden gebracht met de lijn Tilburg—Waalwijk. Verder worden zij, behalve te St. Oedenrode aan de lijnen Veghel—Eindhoven—Belgische grens en St. Oedenrode—'s Bosch, nog te Dongen aan de lijn Dongen—Oosterhout aangesloten. Deze aansluitingen zullen ongetwijfeld ook voor die reeds bestaande lijnen van groot belang zijn, en het vervoer over die lijnen doen toenemen. Er ontstaat op deze wijze een net van tramwegen, dat een groot deel van de provincie Noordbrabant doorsnijdt. Eindelijk wordt te Tilburg, te Best en te Gilze-Rijen gelegenheid verkregen om goederen van den spoorweg over te nemen en daaraan over te geven.

De ontworpen lijnen verbinden bovendien een aantal belangrijke plaatsen, welke tot nu toe elke verbinding missen met het spoor- en tramwegnet, en met de belangrijkste stad in hare omgeving, met Tilburg. Aan zoodanige verbinding bestond in Oirschot, Moergestel, Goirle, Hilvarenbeek, Gilze en Dongen reeds lang groote behoefte.

Oirschot is een welvarend stadje met pl. m. 4000 inwoners, waar een kantongerecht is gevestigd, onder welks rechtsgebied Best en Moergestel behooren, die nu beide door den tramweg er mede verbonden zullen worden. De bevolking leeft in hoofdzaak van den landbouw, ofschoon er ook industrie wordt uitgeoefend. Er bestaan linnenweverijen, leerlooierijen, bierbrouwerijen en schoenenfabrieken, en deze industrieën zijn zonder twijfel voor uitbreiding en ontwikkeling vatbaar. Betere verbinding met het spoorwegnet zal hieraan in hooge mate bevorderlijk kunnen zijn. Reeds nu voorziet een dienst van vijf omnibussen daags in beide richtingen in de behoefte aan ge-

(1) Op het bij deze Memorie als bijlage gevoegde kaartje is de richting dezer lijnen voorgesteld.

Renteloos voorschot voor den aanleg van stoomtramwegen van Tilburg naar St. Oedenrode, naar Dongen, en naar Hilvarenbeek.

meenschap met het naastbijgelegen station van den Staatsspoorweg te Best.

De andere aan de nieuwe lijnen gelegen gemeenten hebben in gelijksoortige redenen bij den aanleg dezer lijnen groot belang. De gemeente Dongen, die voortdurend voortuitgaande is en reeds pl. m. 5700 inwoners telt, ligt op een afstand van 1½ uur van het naastbijzijnde spoorwegstation Gilze-Rijen. Aan de andere zijde van dit station ligt op bijna gelijken afstand het dorp Gilze. Zoowel in Dongen als in Gilze worden dergelijke industrieën uitgeoefend als bij Oirschot zijn genoemd, terwijl hier bovendien nog steenfabrieken en boterfabrieken worden aangetroffen. Het goederenvervoer tusschen de beide genoemde plaatsen en het station Gilze-Rijen, dat thans reeds belangrijk is, zal door den tramweg ongetwijfeld worden ontwikkeld.

Ook aan den landbouw zal een sneller en goedkoper middel van vervoer zeer ten goede komen. Het zal den aanvoer van meststoffen naar de minder rijke gronden in Noordbrabant, en den afvoer der producten, zeer kunnen vergemakkelijken.

Te Rijen worden verder alle 14 dagen belangrijke veemarkten gehouden, die uit een groot deel van Noordbrabant bezoekers trekken.

In de gemeenten Hilvarenbeek en Goirle ontwikkelt zich eveneens eene fabrieksnijverheid, waaraan de tramweg goede diensten zal kunnen bewijzen. Voor de verbinding van Goirle met Tilburg waren trouwens reeds sedert geruimen tijd plannen aanhangig. In 1897 werd aan de Tramwegmaatschappij Tilburg—Waalwijk vergunning verleend om gebruik te maken van den Rijksweg van Tilburg naar Goirle, voor den aanleg van eene verlenging van de door die Maatschappij geëxploiteerde lijn tot Goirle en eventueel verder tot de Belgische grens. Nadat de termijnen in deze vergunning gesteld reeds eenmaal waren verlengd, bleek het dat de Maatschappij niet tot overeenstemming kon komen met de gemeente Tilburg omtrent het tracé dezer verlenging binnen die gemeente, zoodat er weinig kans bestaat dat dit plan spoedig tot uitvoering zal komen.

De Maatschappij „de Meijerij” bood een plan aan, waarop zij de goedkeuring van de gemeente Tilburg verkreeg, en waarbij gerekend werd op aansluiting aan de lijn Tilburg—Waalwijk. Haar plan heeft kans op spoedige verwezenlijking en mag daarom aanspraak maken op ondersteuning. Daartegen kan ook niet worden aangevoerd dat op die wijze voorgoed zou moeten worden afgezien van eene doortrekking der lijn Tilburg—Waalwijk tot de Belgische grens. Immers zal in het, met de Maatschappij „de Meijerij” te sluiten concessie- en subsidie-contract worden bedongen, dat zij op de geconcessioneerde lijnen, en dus ook op het baanvak Tilburg—Goirle, medegebruik zal hebben te verleen aan eene door de Regeering aan te wijzen onderneming. Misschien zal zelfs tot dit middel ten behoeve van de doortrekking van bedoelde lijn tot de Belgische grens, de toevlucht niet behoeven genomen te worden, daar er een nieuwe gemeenteweg van Tilburg naar Goirle wordt aangelegd, welke eveneens genoegzame breedte aanbiedt voor een tramweg, en waarvan dus voor bedoelde doortrekking eventueel gebruik gemaakt zou kunnen worden.

De ontworpen lijnen loopen voor een deel over Rijkswegen, voor een ander deel over de provinciale wegen, die de kommen van alle genoemde gemeenten doorsnijden. De benodigde vergunningen voor het gebruik van deze wegen zijn verkregen. Ook de Rijkswegen zijn op voldoende breedte aangelegd om er zonder bezwaar tramwegen op te kunnen toelaten.

In overeenstemming met de spoorwijdte van alle aansluitende tramwegen, is die van de nieuwe lijnen bepaald op 1,067 M. De gezamenlijke lengte dezer lijnen bedraagt ongeveer 67 K.M. De aanleg er van komt aan eene bevolking van ruim 27 000 zielen ten goede, waarbij het aantal inwoners der gemeente Tilburg niet is medegerekend.

Alvorens over te gaan tot de financiële uiteenzetting van het plan, worde nog een en ander opgemerkt omtrent de lijn Tilburg—Gilze—Rijen—Dongen in verband met een ander plan tot verbinding van laatstgenoemde plaats met Tilburg. Dit tweede plan werd ingediend door de Zuider-Stoomtramwegmaatschappij te Breda en bedoelt de doortrekking der lijn Oosterhout—Dongen van deze Maatschappij tot Tilburg, langs den nieuw aan te leggen keiweg over de Hasselt. Het onderzoek van beide plannen heeft doen zien dat, al komt deze kortere verbinding van Dongen met Tilburg tot stand, de lijn over Gilze toch hare waarde behoudt. Het belang dezer lijn ligt, gelijk reeds hiervoor werd gezegd, vooral in de verbinding van Dongen en Gilze met het

spoorwegstation Gilze-Rijen, en van Gilze en Rijen met Tilburg.

Om deze reden heeft de ondergeteekende zich geheel kunnen vereenigen met het oordeel van de Provinciale Staten van Noordbrabant, dat in de indiening van het andere genoemde plan geene aanleiding gevonden kon worden om de lijn over Gilze niet voor ondersteuning in aanmerking te doen komen.

§ 2. De gezamenlijke aanlegkosten der drie lijnen zijn geraamd op f 1 250 000. Door de betrokken gemeenten werd eene rentegarantie toegezegd tot een maximum-bedrag van 1 pct. over $\frac{2}{3}$ van deze aanlegkosten, dus tot een bedrag van ten hoogste f 8350 per jaar, gedurende een tijdvak van twintig jaren.

Deze garantie wordt gedragen door de gemeenten:

Tilburg	voor ten hoogste f	5 900
Gilze-Rijen	„ „ „	400
Hilvarenbeek	„ „ „	250
Moergestel	„ „ „	250
Goirle	„ „ „	350
Dongen	„ „ „	650
Oirschot	„ „ „	550

Totaal f 8350

De gemeenten Best en St. Oedenrode meenden niet zooveel behoefte aan meerdere middelen van verkeer te hebben, dat zij zich daarvoor opofferingen wilden getroosten. De laatstgenoemde gemeente was hiertoe te minder genegen, omdat zij reeds voor de lijn Veghel—Eindhoven—Belgische grens aan dezelfde maatschappij steun verleende. Uit de toezeggingen der overige gemeenten blijkt intusschen voldoende welk belang in het tot stand komen der lijnen door de betrokken streek wordt gesteld.

Door de provincie Noordbrabant werd eveneens eene rentegarantie toegezegd en wel ten bedrage van 2 pct. over $\frac{2}{3}$ der aanlegkosten, gedurende twintig jaren. De hoofdingenieur van den provincialen waterstaat achtte de aanlegkosten echter te hoog geraamd. Hij bracht de raming terug tot f 1 105 000, welk bedrag door de Provinciale Staten aangenomen werd als grondslag ter bepaling van het maximum der garantie. Dit bedraagt dus 2 pct. over $\frac{2}{3}$ van f 1 105 000 of f 14 740 per jaar.

Het totaal der verleende garanties bedraagt alzoo ten hoogste f 23 090.

Deze wijze van subsidieering is in Noordbrabant als regel aangenomen bij besluit der Provinciale Staten van 17 Juli 1891. Zij heeft het nadeel, dat indien de Staat een renteloos voorschot verstrekt tot een bedrag gelijkstaande met de gekapitaliseerde waarde der toegezegde rentegaranties, niet altijd zal worden voldaan aan het beginsel, dat gelijkheid moet bestaan tusschen de opoffering van den Staat en die van de overige belanghebbenden.

Het is toch niet zeker dat toegezegde garanties tot haar volle bedrag behoeven te worden uitgekeerd. Het komt den ondergeteekende voor dat aan het beginsel van gelijkheid, hetwelk bij subsidieering van tramwegen van Staatswege is aangenomen, de hand moet worden gehouden. Hij is daarom reeds met het gewestelijk bestuur van Noordbrabant in overleg getreden omtrent het aanbrenge van zoodanige wijzigingen in de subsidieeringsbesluiten, dat aan bedoeld beginsel onder alle omstandigheden zal worden voldaan. Onder het voorbehoud dat deze wijzigingen alsnog zullen worden aangebracht, meent hij te mogen voorstellen om voor de lijnen, welke het onderwerp van deze voordracht uitmaken, een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist beschikbaar te stellen. Het bedrag daarvan zal kunnen bepaald worden op 28 pct. der aanlegkosten, tot een maximum van f 330 000, hetwelk meer dan 28 pct. bedraagt van het genoemde begrotingscijfer ad f 1 105 000, en minder, dan dit percentage van de eveneens vermelde raming ad f 1 250 000, doch overeenkomt met de gekapitaliseerde waarde van het maximum der toegezegde rentegaranties, berekend naar een rentevoet van 3½ pct.

Mochten de belanghebbende besturen alsnog besluiten niet alleen de voorwaarden der garantie te wijzigen, maar ook deze zelve te verhoogen, dan zou de ondergeteekende bereid zijn te bevorderen, dat bij Nota van wijziging het Rijksvoorschot gebracht worde op het gebruikelijke bedrag van $\frac{1}{3}$ der aanlegkosten.

De Minister van Waterstaat,
Handel en Nijverheid,

C. LELY.

