

(215 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 een stoomtramweg van Maastricht naar Vaals.

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

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

Het Loo, den 25sten April 1901.

WILHELMINA.

(215. 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 een stoomtramweg van Maastricht naar Vaals;

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 een-vierde der aanlegkosten, doch tot geen hooger bedrag dan f 160 000, ten behoeve van den aanleg van een stoomtramweg van Maastricht naar Vaals.

**Artikel 2.**

Het in artikel 1 genoemde rentelooze voorschot zal onder voorwaarden, door Ons of krachtens Onze machtiging te stellen, worden toegekend aan den concessionaris voor den aanleg van den aldaar genoemden stoomtramweg, 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,*

(215. 3.)

## MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. Het gedeelte van Limburg gelegen tusschen den spoorweg van Maastricht naar Aken en de Belgische en Pruisische grenzen, verkeert tot dusver, wat de middelen van vervoer aangaat, in bijzonder ongunstige omstandigheden. Het gemis van eenige spoorwegverbinding doet zich aldaar meer dan elders gevoelen, omdat waterwegen geheel ontbreken en het geaccidenteerde terrein het gewone vervoer per as hoogst moeilijk en kostbaar maakt. De belangrijke gemeente Vaals, met 6400 inwoners, welke aan drie zijden door België en Pruisen omsloten wordt, is door eene electriche tram met Aken verbonden, doch mist elke spoorwegverbinding met Nederland. Het gevolg hiervan is, dat het verkeer van Vaals met Nederland geheel en al via Aken plaats heeft, en onder andere zelfs de brieven- en pakketpost voor die gemeente over Pruisisch grondgebied per verzegeld pakket of verzegelden zak wordt verzonden. Alle personen, die van Vaals uit naar eene andere Nederlandsche gemeente willen reizen, bij voorbeeld om het kantoor der registratie te Gulpen of het aldaar gevestigde kantongerecht te bereiken, moeten zich driemaal aan visitatie onderwerpen, namelijk bij de grens te Vaalserkwartier, in de nabijheid van Aken wegens de stedelijke belasting aldaar, en weer bij de intrede in Nederland aan het station Sijpeld van den spoorweg van Aken naar Maastricht. Afgescheiden nog van den omweg waarlangs het verkeer met Vaals plaats heeft, en het daardoor veroorzaakte tijdverlies, is het duidelijk dat de boven geschetste toestand de totstandkoming van eene directe verbinding van Vaals met andere Nederlandsche gemeenten hoogst wenschelijk maakt.

In 1897 werd door de heeren J. A. A. JONKERGOUW te Blerik, mr. A. WIJNANS te Maastricht en E. WIJNANS te Gulpen concessie met subsidie aangevraagd voor een tramweg van Vaals over Wittem, Gulpen, Margraten, Cadier en Keer en Heer naar Maastricht, eindigende aldaar in de voorstad Wijk, en met een zijtak aansluitende aan het bestaande spoorwegstation.

De lijn volgt van Vaals tot voorbij Heer den Rijksstraatweg, doch buigt dan noordwaarts af om langs het dorp Scharn naar Maastricht te loopen (1), door welken kleinen omweg Scharn en Amby dichter worden genaderd. De lijn is ontworpen met eene spoorwijdte van 1 meter, welke overeenkomt met die van de aansluitende lijn van Vaals naar Aken, en met die van het Belgische tramwegnet. Het plan bestaat van het Belgische spoorwegstation Aubel uit in noordelijke richting een tramweg aan te leggen, welke tusschen Gulpen en Margraten met de ontworpen lijn in verbinding zou worden gebracht, en door een zijtak naar 's Gravenvoeren (Foureau le Comte) zou aansluiten aan de geconcessioneerde verlenging, van den Belgischen tramweg van Luik naar Barchon, tot genoemde plaats. Ook hoopt men later, zoo mogelijk, door of buiten Maastricht om, eene verbinding met de aldaar bestaande tramlijnen naar Glons en naar Maeseyck tot stand te brengen.

Het plan voor dezen tramweg vond in de betrokken streek algemeen bijval. De 26½ K.M. lange lijn komt aan eene talrijke bevolking ten goede. Niet alleen de gemeente Vaals met 6400, Wittem met 4132, Gulpen met 2752, Margraten met 1027, Cadier en Keer met 811 en Heer met 2506 inwoners, welke gemeenten door den tramweg worden doorsneden, maar ook de omliggende gemeenten Amby met 1150, Bemelen met 275, het oostelijk deel van Wijlre, Mheer met 820, Noorbeek met 712 en Slenaken met 503 inwoners, zullen door den aanleg van dezen tramweg in verbinding worden gebracht met Maastricht, de hoofdplaats der provincie en marktplaats voor die streek, en met het Nederlandsche spoorwegnet.

Voor de bewoners van deze streek is thans het vervoer van landbouwproducten naar Maastricht, en de aanvoer van levens- en andere behoeften, ten gevolge van de sterke hellingen, welke in den Rijksstraatweg voorkomen, lastig, tijdroovend en kostbaar. Vele landbouwers zijn daardoor zelfs niet in staat de markten

(1) Op het bij deze Memorie als bijlage gevoegde kaartje is de richting van den ontworpen tramweg voorgesteld.

Renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten behoeve van den aanleg van een stoomtramweg van Maastricht naar Vaals.

te Maastricht te bezoeken, maar zijn afhankelijk van opkoopers en andere tusschenhandelaars. Als voorbeeld van de bezwaren aan het vervoer verbonden, kan gewezen worden op de omstandigheid dat voor de beklimming van de lange en sterke helling in den Rijksweg nabij Keer (over den zoogenaamden Keerberg) een geregelde voorspandienst is georganiseerd. Voor de hulp van één paard moet dan f 0,50, voor twee paarden f 1 betaald worden. Het is duidelijk, dat de aanleg van den ontworpen tramweg voor de bewoners der aan en in de nabijheid van den Rijksweg gelegen gemeenten deze bezwaren voor een groot deel zal opheffen, en dus voor die geheele streek van groot belang zal zijn.

Nabij Cadier ligt aan den straatweg een zeer aanzienlijk gesticht van Fransche missionarissen. In de verschillende gemeenten bevinden zich steenbakkerijen, in Cadier eene houtzagerij, in Vaals eenige lakenfabrieken en -ververijen. Hoewel die fabrieken tot dusver uitsluitend naar Aken vervoerden, mag worden verwacht dat na het tot stand komen der verbinding met Maastricht een deel van het vervoer ook in die richting zal worden geleid. Verder wordt er op gerekend dat Duitsche handelshuizen, die met Nederland in relatie staan, te Vaals depots zullen vestigen zoodra er gelegenheid bestaat van daar uit hunne goederen over Nederlandsch grondgebied verder te verzenden.

§ 2. Terwijl het in de vorige paragraaf bedoelde plan in onderzoek was, kwamen verschillende aanvragen in om concessie voor den aanleg van een tramweg van Vaals over Wittem naar het station Wijlré van den spoorweg van Maastricht naar Aken. Daar bij deze aanvragen eveneens het gedeelte Rijksweg van Vaals tot Wittem was betrokken, kwam het den ondergeteekende noodig voor, een onderzoek te doen instellen omtrent de vragen, of zoowel een tramweg van Vaals naar Maastricht als een van Vaals naar Wijlré bestaanbaar kon worden geacht, of beide lijnen op den Rijksweg konden worden toegelaten, en zoo tusschen beide eene keuze moest worden gedaan, welke lijn dan het meest in het belang van de betrokken streek moest worden geacht. Allereerst bleek, dat van het toelaten van twee tramlijnen op den Rijksweg geen sprake kon zijn; daarin zou echter door het verlenen van medegebruik kunnen worden voorzien. Voor het in stand houden van beide lijnen werd echter het te verwachten vervoer niet voldoende geacht. En daar het grootste gedeelte der bevolking van de bedoelde streek in den Oostelijken hoek, in de gemeenten Vaals, Wittem en Gulpen gevestigd is, was het te voorzien, dat bij het tot stand komen van de verbinding Vaals—Wijlré een groot deel van het vervoer langs dezen weg zou plaats hebben. De lijn naar Maastricht zou dan niet meer levensvatbaar zijn. Maar die lijn verdiende juist boven die naar Wijlré, indien tusschen beide eene keuze moest worden gedaan, de voorkeur, omdat zij aan eene veel uitgebreidere streek ten goede zou komen, en deze streek, hoewel in het Westelijk deel minder dicht bevolkt, juist aan een tramweg groote behoefte heeft, zooals onder andere uit het reeds aangehaalde voorbeeld van het vervoer over den Keerberg blijkt. Ook bleek de gemeente Vaals veel meer prijs te stellen op de directe verbinding met Maastricht dan op die met Wijlré. Bovendien zouden de aanlegkosten van de kortere lijn naar Wijlré betrekkelijk zeer hoog worden, daar zij van den Rijksweg nabij Wittem op eigen baan zou moeten afdalen in de vallei van de Geul, om daarna weer te klimmen naar het in de berghelling boven die vallei gelegen station Wijlré. Dit gedeelte zou, ofschoon slechts 2 K.M. lang, zoo kostbaar zijn, dat de totale aanlegkosten van de lijn Vaals—Wijlré zeker niet veel minder dan die van de zooveel langere lijn naar Maastricht zouden bedragen. Ook zou het verschil in reistijd naar Maastricht voor reizigers van Vaals en Wittem, wanneer de tijd voor overstappen aan station Wijlré noodig, in aanmerking wordt genomen, slechts zeer gering zijn. Bovendien bleek bij het onderzoek, dat de sterke hellingen welke tusschen Vaals en Gulpen in den Rijksweg voorkomen, het vervoer van treinen van eenige beteekenis, uit normaal spoorwegmaterieel samengesteld, zouden beletten, terwijl ook in het belang van de veiligheid van het gewone verkeer zoodanig vervoer op den Rijksweg niet zou kunnen worden toegelaten. Aanleg van eene normaalsporige lijn geheel op eigen baan zou echter zóó kostbaar worden, dat met grond moest worden betwijfeld of daarvoor het noodige kapitaal bijeengebracht zou kunnen worden, terwijl zoodanige lijn zeker niet levensvatbaar mocht worden geacht.

Werd tot eene lijn met smalle spoorwijdte besloten, dan kan echter het vervoer, voor zooveel dit naar Nederland is gericht

of van daar afkomstig is, even goed over Maastricht als over Wijlré worden bediend. Overlading op den spoorweg is dan toch steeds noodzakelijk.

Toen de ondergeteekende van deze overwegingen, welke hem als uitloeijsel van het bovenbedoelde onderzoek werden medegedeeld, had kennis genomen, verklaarde hij zich bereid te bevorderen dat voor den aanleg van een tramweg van Vaals naar Maastricht een Rijksvoorschot zou worden verleend.

§ 3. Door de bij den aanleg van de lijn Maastricht—Vaals betrokken gemeenten en door de provincie Limburg werd ten behoeve van dien aanleg steun toegezegd in den vorm van jaarlijksche bijdragen, welke zullen worden uitgekeerd voor zooveel noodig is om de winst der onderneming aan te vullen tot 3 pct. van het, na aftrek van het Rijksvoorschot, voor den aanleg benoodigde kapitaal.

Ten einde bij dit verschil in den vorm der ondersteuning, gelijkheid van opoffering te verkrijgen tusschen de streek en het Rijk, namen de provincie en de gemeenten in de voorwaarden, aan haren steun verbonden, de bepaling op, dat wanneer die jaarlijksche bijdragen niet tot haar volle bedrag behoeven te worden uitgekeerd, zij slechts worden vermindert met de helft van het bedrag, waarmede de netto opbrengst van den tramweg vermeerderd met de maxima der toegezegde bijdragen, de gegarandeerde 3 pct. van het bovengenoemde aanlegkapitaal overtreft. De andere helft van dat meerdere zal tot terugbetaling op het rentelooze voorschot van het Rijk dienen.

Door deze regeling, welke overeenkomt met die thans ook door de Staten van Noordbrabant aangenomen (zie de Memorie van Antwoord in zake der tramwegen van Tilburg naar St. Oedenrode, naar Dongen en naar Hilvarenbeek, Gedrukte Stukken 1900/1901 — 124), wordt bij het verlenen van een renteloos voorschot gelijk aan de contante waarde der toegezegde maximum bijdragen, de gelijkheid in opoffering behouden, ook al worden die bijdragen niet tot haar maximum-bedrag uitgekeerd, omdat telkens een even groot bedrag als door de streek minder wordt uitgekeerd dan als maximum was toegezegd, aan het Rijk wordt terugbetaald.

De jaarlijksche maximum-bijdragen, alle voor een tijdvak van twintig jaren toegezegd, zijn:

van de gemeente Maastricht. . . . .	f 2 700
van de gemeente Heer. . . . .	300
van de gemeente Amby . . . . .	120
van de gemeente Cadier en Keer . . . . .	180
van de gemeente Margraten. . . . .	180
van de gemeente Gulpen . . . . .	1 500
van de gemeente Wittem. . . . .	540
van de gemeente Vaals . . . . .	750

en van de provincie Limburg  $\frac{3}{4}$  pct. over de totale aanlegkosten, tot een maximum van f 200 per K.M. lengte, of bij eene raming der aanlegkosten ad f 630 000, ten bedrage van . . . . .

4 725

Totaal . . . . f 10 995

per jaar.

Daar de contante waarde van eene jaarlijksche bijdrage van f 10 995 gedurende 20 jaren ongeveer f 160 000 bedraagt, kon dus, met inachtneming van de voor het verlenen van tramsubsidien aangenomen regeling, eene Rijksbijdrage tot dit bedrag in uitzicht worden gesteld.

De ondergeteekende meent dat thans het oogenblik gekomen is om de totstandkoming van deze voor eene uitgebreide streek zoo belangrijke lijn te bevorderen door de beschikbaarstelling van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten bedrage van een-vierde der aanlegkosten tot een maximum van f 160 000.

*De Minister van Waterstaat,  
Handel en Nijverheid,*

C. LELY.

# TOEKENNING VAN EEN RENTELOOS VOORSCHOT UIT 'S RIJKS SCHATKIST

ten behoeve van den aanleg van een Stoomtramweg van  
*Maastricht naar Vaals.*  
 (Bijlage der Memorie van Toelichting).

