

Eindverslag en Voorloopige Verslagen der Commissie van Rapporteurs over de wetsontwerpen n<sup>o</sup>. 96, 25 en 74.

**EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS** over het ontwerp van wet tot verhooging en wijziging van het IVde hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1903. (96)

Men had tegen dit wetsontwerp, een noodzakelijk nitvloeiisel eener eenmaal aangenomen wet, geen bezwaar.

Waar sommige leden de voorgestelde traktementen te laag oordeelden in verband met de hooge eischen, die aan de te benoemen personen, wat karakter en bekwaamheid aangaat, behooren gesteld te worden, daar oordeelden anderen ze ruim hoog, vooral wanneer men ze beschouwde in vergelijking met de jaarwedden van de leden der rechterlijke macht.

Aldus vastgesteld 17 Januari 1903.

VAN LIER.  
SASSEN.  
VAN BONEVAL FAURE.  
LAAN.  
VAN DER DOES DE WILLEBOIS.

**VOORLOOPIG VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS** over het ontwerp van wet houdende verklaring van het algemeen nut der onteigening ten behoeve van het gedeelte Nijkerk—Barneveld van een spoorweg Nijkerk—Ede. (25)

Het afdeelingsonderzoek van dit ontwerp van wet gaf aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Bij de behandeling van het ontwerp van wet tot toekening van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten behoeve van den aanleg van een stoomtramweg van Nijkerk over Barneveld naar Ede (1897—1898, n<sup>o</sup>. 86) werd in het Eindverslag

dezer Kamer de aandacht er op gevestigd, dat volgens de voorloopige plannen aansluiting zou worden verkregen te Nijkerk aan het station van den Nederlandschen Centraalspoorweg en bij het station Ede aan den Staatsspoorweg van Utrecht naar Arnhem en aan den stoomtramweg van Ede naar Wageningen, terwijl de Oosterspoorweg zou gekruist worden in de nabijheid van het station Barneveld. Of daar óók eene aansluiting zou worden voorgeschreven, werd afhankelijk gesteld van nadere overweging. Naar aanleiding hiervan werd door één lid betoogd, dat deze aansluiting bepaaldelijk tot stand behoorde te worden gebracht. Bij den aanleg van een stoomtramweg, vooral met subsidie van den Staat, moest men niet slechts letten op het lokaalverkeer, maar ook op aansluiting met andere vervoermiddelen. Van eenige voorkeur voor de aansluiting met de Nederlandsche Centraal- en Staatsspoorwegen boven die met den Oosterspoorweg mocht allermint sprake zijn. In zijne beantwoording van dit Eindverslag in de vergadering der Eerste Kamer van 31 Maart 1898 (*Handelingen* bladz. 258) verklaarde de toenmalige Minister, dat dit punt nog in overweging was, doch dat het ook hem wenschelijk voorkwam, dat de aan te leggen tramweg bij de kruising van den Oosterspoorweg daaraan zou aansluiten. „Van de zijde van de Hollandsche Spoorwegmaatschappij”, aldus ging de Minister voort, „zal zeker tegen die aansluiting geen bezwaar bestaan, en het is mij bekend, dat zowel de Centraalspoorwegmaatschappij als de Maatschappij „de Veluwe” bereid zijn, indien de aansluiting noodig wordt geoordeeld, tot het verkrijgen daarvan mede te werken. Ik vlei mij dan ook, dat aan den uitgesproken wensch zal worden voldaan”.

Uit de Nota naar aanleiding van het Verslag der Tweede Kamer over het ontwerp thans in onderzoek blijkt evenwel, dat van aansluiting geen sprake zal zijn, doch dat de lijn

Amersfoort—Apeldoorn op een afstand van 120 M. van het station Barneveld—Voorthuizen door overbrugging zal worden gekruist. Dit wekte teleurstelling en gaf aanleiding tot de vraag, wat de reden is, dat niet aan de opgewekte verwachtingen is beantwoord.

Aldus vastgesteld den 17den Januari 1903.

SICKENGA.  
VAN VELZEN.  
SCHOLTEN.  
VAN ALPHEN.  
DE JONG.

**VOORLOOPIG VERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORTEURS** over het ontwerp van wet tot verklaring van het algemeen nut der onteigening ten behoeve van een nieuw grensstation nabij Baarle—Nassau. (74)

Het afdeelingsonderzoek over dit ontwerp van wet heeft aanleiding gegeven tot de volgende beschouwingen en opmerkingen.

De situatie van het tegenwoordige grensstation Baarle—Nassau geeft aanleiding tot smokkelen. Met het oog op den bouw van een nieuw grensstation werd door verschillende leden de vraag te berde gebracht of hierbij rekening is gehouden met het in 1892 gesloten tractaat met België, of dat dit tractaat als niet geratificeerd is vervallen.

De Exploitatiemaatschappij, welke volgens de wet van 22 Juli 1890 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 134), bevoegd was tot den aanleg van een nieuw station heeft in al die jaren van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt. Het wekte bij verschillende leden verwondering, dat nu, terwijl het station te Rosendaal verbouwd wordt, waarvan de kosten ruim 2 millioen zullen bedragen, tegelijkertijd te Baarle—Nassau voor den verbouw eene som van 1 millioen zal worden uitgegeven. Velen vonden dit een weelderige uitgave en zouden liever zien, dat de verbouw nog werd uitgesteld of op minder kostbare wijze werd uitgevoerd. Sommige leden zagen in dezen aanleg een nieuw en krachtig bewijs, hoezeer het te betreuren is, dat de exploitatie onzer spoorwegen altijd nog in verschillende handen is. Ware dat niet het geval, dan zou toch naar zij meenden, vóórdat het nieuwe station te Baarle—Nassau wordt gebouwd, de proef genomen zijn, of het in aanbouw zijnde groote station te Rosendaal niet alléén aan de behoefte kan voldoen. Zij beschouwden de vergrooting van het station Baarle—Nassau meer als een gevolg van de ongewenschte concurrentie tusschen de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en de Hollandsche Spoorwegmaatschappij, dan als een voorziening in een dringende behoefte.

Aldus vastgesteld 17 Januari 1903.

SICKENGA.  
VAN VELZEN.  
SCHOLTEN.  
VAN ALPHEN.  
DE JONG.