

(112. 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 en het in exploitatie brengen van een spoorweg van *Middelburg* naar *Domburg*, met een zijtak van *Koudekerke* naar *Vlissingen*.

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.

's Gravenhage, den 30sten Januari 1903.

WILHELMINA.

(112. 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 spoorweg van *Middelburg* naar *Domburg* met een zijtak van *Koudekerke* naar *Vlissingen*;

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 derde van de kosten van aanleg en het in exploitatie brengen, doch tot geen hooger bedrag dan f 250 000, ten behoeve van een spoorweg van *Middelburg* naar *Domburg* met een zijtak van *Koudekerke* naar *Vlissingen*.

Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1902—1903.

## 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 spoorweg, 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 geene 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,*

(112. 3.)

## MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. In het westelijk deel van het eiland Walcheren, ten westen van het kanaal dat dit eiland doorsnijdt, en van den Staatsspoorweg die de steden Middelburg en Vlissingen met het vasteland in verbinding heeft gebracht, liggen een aantal vrij welvarende gemeenten in betrekkelijk groote afzondering op afstanden van 2,30 à 3,30 uur van de beide genoemde steden.

Reeds meermalen waren plannen ontworpen om deze streek met eene der steden in verbinding te brengen, maar geen van die plannen was zelfs tot een begin van uitvoering gekomen, voornamelijk omdat de aanlegkosten van eene dergelijke verbinding betrekkelijk hoog zouden zijn. Immers van aanleg van een tramweg langs de bestaande wegen kon bezwaarlijk sprake zijn, daar die wegen voor het meerendeel te smal of te bochtig zijn om daarlangs tramverkeer naast het gewone verkeer te kunnen toelaten.

En het was duidelijk, dat de opbrengsten die althans in den eersten tijd mochten worden verwacht, niet voldoende zouden zijn om van het kapitaal, dat voor aanleg op eigen baan door deze vruchtbare landstreek noodig zou zijn eene matige rente te mogen verwachten.

Nadat echter in andere streken van ons land, welke in ongeveer in gelijke omstandigheden verkeerden, tramaanleg mogelijk was geworden door de geldelijke medewerking van de betrokken streek, van de provincie en van het Rijk, namen ook op Walcheren de plannen een vasteren vorm aan. In het jaar 1898 werd door eene commissie tot voorbereiding van tramwegen op Walcheren concessie en subsidie gevraagd voor een stoomtramweg van Vlissingen over Zoutelande en Westkapelle naar Domburg.

De richting van deze lijn, welke over hare geheele lengte langs den voet der duinen was ontworpen, en dientengevolge slechts van ééne, de landzijde, het verkeer tot zich zou kunnen trekken, werd evenwel door het gewestelijk bestuur van Zeeland niet de meest wenschelijke geoordeeld. Het aangevraagde provinciale subsidie werd dan ook niet toegestaan.

Door een ander comité werd toen een plan opgemaakt voor eene lijn van Middelburg over St. Laurens, Serooskerke, Oostkapelle en Domburg naar Westkapelle, welk plan aanvankelijk door Gedeputeerde Staten van Zeeland voor subsidieering werd voorgedragen. Doch ook dit plan werd ter zijde gesteld voor een door de eerstgenoemde commissie ingediend gewijzigd ontwerp, waarbij Domburg en Westkapelle over Biggekerke en Koude-

kerke zoowel met Vlissingen als met Middelburg zouden worden verbonden. Dit laatste plan verdiende, naar het oordeel van het gewestelijk bestuur, de voorkeur, omdat daardoor de belangen van een grooter aantal inwoners der provincie zouden worden gediend.

Ten behoeve van laatstbedoeld plan werd dan ook een provinciaal subsidie toegekend, en na deze beslissing trok het andere comité zijne aanvraag om een Rijksvoorschot voor de lijn, welke over Serooskerke zoude loopen, in.

§ 2. Het ontwerp waarvoor thans door de betrokken streek voldoende steun is verleend, bestaat uit eene hoofdlijn, loopende van Middelburg over Koudekerke en Biggekerke, tusschen Meliskerke en Zoutelande door, langs Westkapelle en Aagtekerke naar Domburg, met eene zijlijn, loopende van Koudekerke naar Vlissingen en aldaar aansluitende aan het station van den Staatsspoorweg (1). Beide lijnen zijn ontworpen met eene spoorwijdte van 1,067 M. De lengte van de hoofdlijn bedraagt ongeveer 21 kilometer, die van de zijlijn 6,5 kilometer.

Voor de zeer vruchtbare streek, welke door de ontworpen tramwegen met het spoorwegnet in verbinding zal worden gebracht, waar de landbouw het voornaamste middel van bestaan vormt, moet een snel en goedkoop vervoermiddel als eene hoofdvoorwaarde worden beschouwd om tot ontwikkeling te kunnen geraken. Tot dusverre moet het vervoer van de landbouwproducten naar de marktplaatsen en naar de spoorwegstations uitsluitend per as geschieden, daar bevaarbare waterwegen in deze streek niet worden gevonden. Uit den aard der zaak is deze wijze van vervoer zeer kostbaar, terwijl zij tevens het nadeel van groot tijdverlies medebrengt. Eerst na het tot stand komen van eene tramverbinding zal de teelt van groenten en veldvruchten, die snel vervoer naar de marktplaatsen vereischen, op grooter schaal mogelijk worden. Deze cultuur, alsmede die van beetwortelen, waarmede in andere streken gedurende vele jaren goede opbrengsten zijn verkregen, is in deze streek door het ontbreken van eenig versneld vervoermiddel tegengehouden, hoewel de bodem er voor uitnemend geschikt is. Dat de vermindering van de vervoerkosten inderdaad zeer belangrijk zal zijn, moge uit het volgende voorbeeld blijken.

Voor het vervoer van graan of van aardappelen van Domburg, Zoutelande of Westkapelle naar Middelburg of naar Vlissingen, wordt thans f 36 à f 48 per 10 000 kilogram betaald.

Daarentegen wordt voor het vervoer van eene gelijke hoeveelheid over ongeveer gelijken afstand (20 kilometer) op den tramweg van de Hoeksche Waard naar Rotterdam en op die van Brouwershaven naar Steenberg, niet meer betaald dan f 10,50 wanneer het vervoer in gesloten wagens, en f 9,50 wanneer het in open wagens plaats heeft. Het is duidelijk dat eene dergelijke vermindering van de locale vervoerkosten van grooten invloed moet zijn op de prijzen, welke door de landbouwers voor hunne producten kunnen bedongen worden. Als gevolg van die vermindering wordt dan ook verwacht, dat onder meer het verbouwen van de Zeeuwsche aardappelen (waarvan Westkapelle zulk eene goede qualiteit oplevert) aanmerkelijk zal kunnen toenemen.

Ook op het vervoer in omgekeerde richting, den aanvoer van levensmiddelen, steenkolen, bouwmaterialen enz. naar de verschillende dorpen, het vervoer van materialen voor het onderhoud van den Westkappelschen zeedijk, enz., zal het tot stand komen van een tramweg van gunstigen invloed zijn, terwijl het postvervoer daardoor mede zeer zal worden vergemakkelijkt.

Voorts zal de ontworpen tramverbinding kunnen leiden tot meerdere ontwikkeling van de badplaats Domburg.

Ongetwijfeld mag in de zomermaanden een druk reizigersverkeer naar en van deze badplaats — waar thans jaarlijks ongeveer 1200 badgasten vertoeven — worden verwacht.

Voor Vlissingen knoopt zich eindelijk aan deze nieuwe verbinding nog een ander belang vast. Door deze tramlijn zal namelijk het badhuis aldaar verbonden worden met het station

van den Staatsspoorweg en met de aanlegplaatsen van de stoombooten naar Engeland en naar Zeeuwsch Vlaanderen.

§ 3. De kosten van den aanleg en het in exploitatie brengen van de ontworpen lijnen zijn geraamd op een totaal bedrag van f 750 000, overeenkomende met een bedrag van ongeveer f 27 000 per kilometer. Deze betrekkelijk hooge kosten zijn een gevolg van de noodzakelijkheid om de lijnen op eigen baan aan te leggen, waarop reeds in § 1 is gewezen, en van den wensch van de commissie om dien aanleg zoodanig te doen geschieden, dat, indien zulks later wenschelijk mocht blijken, de lijnen met eene grootere snelheid dan 20 kilometer per uur zouden kunnen worden bereden. Aan eene doelmatige exploitatie zal deze inrichting stellig ten goede komen.

Door de betrokken streek zijn voor den aanleg der lijnen toegezegd de volgende jaarlijksche bijdragen, alle gedurende twintig achtereenvolgende jaren te storten:

door de gemeenten:

Middelburg . . . . .	f 1 000
Vlissingen . . . . .	1 000
Koudekerke . . . . .	275
Biggekerke . . . . .	100
Zoutelande . . . . .	50
Westkapelle . . . . .	100
Domburg . . . . .	f 200
door den polder Walcheren . . . . .	200
door eenige particulieren en industrieele ondernemingen . . . . .	355

Totaal . . . . . f 3 280

Door de provincie Zeeland werd een subsidie toegekend ten bedrage van een-derde der kosten van aanleg (met inbegrip van aankoop van rollend materieel), tot een maximum van f 250 000, verminderd met de bovengenoemde bijdragen van de meer direct belanghebbenden. Ook deze provinciale bijdrage zal in twintig jaarlijksche termijnen worden uitgekeerd, van zoodanige grootte, dat de contante waarde van die uitkeeringen, vermeerderd met de bovengenoemde, gelijk is aan een-derde der aanlegkosten.

De lijnen zullen worden aangelegd en geëxploiteerd door eene op te richten maatschappij, waarvan het aandeelenkapitaal ten bedrage van f 250 000, blijkens eene door de commissie aan den ondergeteekende overgelegde lijst van inschrijvers, is volteekend.

Behalve uit de toegezegde subsidies, blijkt de belangstelling van de streek in dit tramplan ten overvloede uit de omstandigheid, dat het meerendeel van die inschrijvingen in het maatschappelijk kapitaal verkregen zijn van ingezetenen van de belanghebbende gemeenten.

Door de toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten bedrage van een-derde van de aanlegkosten, tot een maximum van f 250 000, zal de totstandkoming van de onderneming geheel verzekerd worden.

De ondergeteekende is van oordeel dat er alle aanleiding bestaat, evenals in andere deelen van ons land is geschied, ook hier den aanleg van een nuttig vervoermiddel, door toekenning van zulk een renteloos voorschot, van Rijkswege mogelijk te maken.

*De Minister van Waterstaat,  
Handel en Nijverheid,*

DE MAREZ OYENS.

(1) De richting van de ontworpen lijnen is aangegeven op het als bijlage bij deze Memorie gevoegde kaartje.

## TOEKENNING VAN EEN RENTELOOS VOORSCHOT

ten behoeve van den aanleg en het in exploitatie brengen van een Spoorweg  
van Middelburg naar Domburg, met een zijtak  
van Koudekerke naar Vlissingen.

(Bijlage der Memorie van Toelichting.)



Lith. Gebrs. J. H. Langenhuijsen, Den Haag.

Schaal 1 à 200.000.