

(204. 1.)

KONINKLIJKE BOODSCHAP.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

MIJNE HEEREN!

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet tot aanvulling en verhooging van het IXde hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1904.

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 25 Juni 1904.

WILHELMINA.

(204. 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 de noodzakelijkheid is gebleken tot aanvulling en verhooging van het IXde hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1904, vastgesteld bij de wet van 4 Februari 1904 (*Staatsblad* n. 33);

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

Artikel 1.

Tusschen de artikelen 139 en 140 wordt ingelascht:

„Artikel 139 bis. Vervanging van den overweg in den Leidschen straatweg nabij *Utrecht* door een onderdoorgang f 10 000.”

Artikel 2.

In artikel 2 van de wet tot vaststelling van het IXde hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1904 wordt tusschen 139 en 140 ingelascht: 139 bis”.

Artikel 3.

Ten gevolge van het vorenstaande wordt het totaal der IIIde afdeling, alsmede het eindcijfer van genoemd hoofdstuk verhoogd met *tien duizend gulden* (f 10 000).

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten,

Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1903—1904.

Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

*De Minister van Waterstaat,
Handel en Nijverheid,*

(204. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

De reeds sedert vele jaren geuite klachten over de belemmeringen die het verkeer op de spoorwegen, welke Utrecht aan alle zijden omgeven, veroorzaken aan het verkeer op de verschillende land- en waterwegen aldaar, hebben geleid tot het instellen bij Koninklijk besluit van 17 Mei 1902 n^o. 17, van eene Staatscommissie, aan welke de volgende opdracht werd verstrekt:

„Te onderzoeken op welke wijze de spoorwegen, de gewone wegen en de waterwegen in en rondom Utrecht, naar aanleiding van de belemmeringen, welke het verkeer in de door de spoorwegen doorsneden gedeelten van genoemde gemeente ondervindt, zouden behooren te worden gewijzigd, mede in verband met de mogelijkheid van eene behoorlijke uitbreiding in de toekomst van de bebouwde kom dier gemeente.”

De commissie begon hare werkzaamheden met een onderzoek naar de bestaande bezwaren, en het bleek haar daarbij, dat de bezwaren welke worden ondervonden aan de overwegen „Leidsche weg” en „Vleutensche weg” van dien aard zijn, dat het door haar noodzakelijk wordt geacht niet te wachten totdat een algemeen verbeteringsplan kan worden vastgesteld, maar binnen den kortst mogelijken tijd aan het verkeer, dat thans op de beide genoemde overwegen plaats heeft, althans op één punt een door het spoorwegverkeer niet belemmerden doortocht te verschaffen.

Zij achtte dit belang van zoo dringenden aard, dat ten behoeve daarvan het uitbrengen van een voorloopig rapport gerechtvaardigd was te achten.

Moest toch — zoo schreef zij in dat onder dagteekening van 30 Juni 1903 aan den ondergeteekende aangeboden rapport (1) — elke maatregel tot verbetering van den bestaanden toestand werden verschoven totdat definitieve voorzieningen worden voorgedragen, goedgekeurd en uitgevoerd — met welk laatste lichtelijk eenige jaren gemoeid zullen zijn —, dan ware daarvan het gevolg dat maatregelen van meer beperkten aard, reeds lang ook van Regeeringswege als noodzakelijk erkend, zouden worden nagelaten, zonder dat zulks door de omstandigheden werd geboden, hetgeen zeker niet in overeenstemming ware met de bedoeling, waarmede de commissie werd ingesteld, namelijk om ten bate van het verkeer in en om Utrecht te strekken.

Omtrent de bezwaren, welke thans reeds van de genoemde overwegen worden ondervonden, deelt de speciaal met het onderzoek dier bezwaren belaste sub-commissie, welker rapport als zijnde van vertrouwelijk aard niet bij de overgelegde stukken is gevoegd, o. a. mede, dat van 1870 tot 1902 het aantal treinen op die overwegen is vermeerderd van 58 tot 282, dat thans de overweg in den Leidschen weg, waarover op één

(1) Het rapport der commissie met 4 bijlagen is ter inzage van de leden op de griffie der Kamer nedergelegd.

dag (marktdag) blijkens gedane waarnemingen, een verkeer plaats had tusschen 7 uur voormiddags en 10 uur 's avonds van 21 895 voetgangers, 2252 rij- en voertuigen en 1164 stuks vee, gedurende de grootste helft van den dag is gesloten, met dagelijks terugkeerende sluitingen van o. a. 16, 17 en 22 minuten, terwijl het ongerief aan den Vleutenschen weg in werkelijkheid niet minder groot is.

Dat deze bezwaren zich bij de voortgaande uitbreiding van de gemeente en toeneming van het spoorwegverkeer in sterk toenemende mate zullen doen gevoelen, behoeft wel geen leetog.

Tot toelichting van de door haar te dezer zake aanbevolen voorzieningen merkt de Staatscommissie voorts het volgende op:

„Stond de noodzakelijkheid eener spoedige opheffing der verkeersbelemmering daar ter plaatse bij de commissie weldra vast, het aanwijzen van den weg tot verbetering kon niet geschieden zonder nader onderzoek. De spoorwegtoestanden te Utrecht zijn van zoo ingewikkeld aard, dat bij elke daarin aan te brengen wijziging een algemeen plan van verbetering in het cog moet worden gehouden, daar anders allicht werken zouden worden tot stand gebracht, welke aan later noodzakelijke verbeteringen in den weg staan.

Om deze reden mocht de commissie omtrent den op zich zelf vrij eenvoudigen maatregel tot tegemoetkoming aan de verkeersbelemmering op de beide bovenbedoelde overwegen niet tot het doen van eenig voorstel overgaan, alvorens zij tot vaststaande inzichten was gekomen omtrent sommige belangrijke onderdeelen der nader door haar uit te werken wijzigingsplannen.

Zonder vooruit te loopen op die plannen, welker uiteenzetting de commissie zich tot een nader rapport voorbehoudt, kan reeds thans worden medegedeeld, dat van alle plannen tot verbetering der Utrechtsche spoorwegtoestanden, welke bij de commissie in studie zijn, de verhooging der spoorweglijnen, welke van de zijde van Amsterdam en Gouda het Centraalstation naderen, een onmisbaar onderdeel vormt.

Aan deze omstandigheid ontleent de commissie de overtuiging, dat het vraagstuk om het verkeer van rij- en voertuigen en vee op den Leidschen straatweg en Vleutenschen weg te bevrijden van de door de spoorwegkruisingen veroorzaakte belemmering, is op te lossen door middel van een *doorgang voor dat verkeer onder den spoorweg*, zonder gevaar te loopen daardoor een hinderpaal te scheppen voor de uitvoering van latere verbeteringsplannen.

Eene andere oplossing, welke dat verkeer door middel van een *viaduct over den spoorweg* zou leiden, zou bij eene later uit te voeren verhooging van den spoorweg, met behoud ongeveer van de tegenwoordige plaats, eene ernstige belemmering blijken en moet derhalve buiten beschouwing blijven.

Omtrent het punt, waar de doorgang onder den spoorweg ware tot stand te brengen, bestond bij de commissie geen verschil van gevoelen. Zij is van oordeel, dat de spoorwegkruising met den Leidschen straatweg daarvoor de aangewezen plaats is, als zijnde die weg de hoofdverbinding voor het intercommunaal verkeer via Utrecht in de richting tusschen Oost en West. Daarenboven wordt het verkeer, dat thans over den Vleutenschen weg plaats heeft, daardoor tevens gebaat, omdat het met een geringen omweg van een doorgang onder den spoorweg in den Leidschen straatweg gebruik zal kunnen maken.

De commissie, aldus hare overtuigig omtrent de meest wenschelijke oplossing van het vraagstuk gevestigd hebbende, heeft gemeend zich rekenschap te moeten geven van de technische uitvoerbaarheid van het vereischte werk en van de daaraan verbonden kosten. Zij is daarbij uitgegaan van de overweging, dat de onder den bestaanden spoorweg te maken doorgang een voorloopig karakter zal dragen, maar niettemin gedurende verscheidene jaren dienst zal moeten doen.

De afmetingen en de inrichting zullen derhalve voldoende behooren te zijn voor de behoeften van het tegenwoordig verkeer en dat der eerstvolgende jaren, maar zullen niet, zooals bij een blijvend werk het geval zou zijn, hebben te voldoen

aan den eisch, dat zij berekend zijn op de te verwachten toename van het verkeer ook in eene verdere toekomst.

Een ontwerp van dezen tijdelijken doorgang met toelichting en globale opgave van kosten wordt Uwe Excellentie hierbij aangeboden.

Volgens bedoeld ontwerp zal de zuidelijke doorvaartopening der vaste spoorwegbrug over de Leidsche vaart, wijd 6 M., worden onttrokken aan het scheepvaartverkeer en daarin worden gemaakt een doorgang voor rijtuigen, die aan weerszijden door heijende toeleidingswegen, welke gedeeltelijk op een in den Leidschen Rijn aan te plampen strook moeten worden aangelegd, in aansluiting worden gebracht met den bestaanden weg. De lengte van deze toeleidingswegen is door plaatselijke omstandigheden beperkt, diensgevolge kan de vloer van den doorgang niet lager komen dan 1.05 — R. P. (R. P. = Rijnpeil = 0.58 + N. A. P. of 0.60 + A. P.), zoodat bij behoud van de spoorstaven op hunne tegenwoordige hoogte eene vrije hoogte van slechts 3.65 M. zou kunnen worden verkregen. De spoorstaven kunnen echter zonder groot bezwaar 0.20 M. verhoogd worden, zoodat het mogelijk zal zijn eene vrije doorgangshoogte van 3.85 M. te verkrijgen.

Voor de passage van voetgangers en van handkarren, enz., zullen ten zuiden van het zuidelijk landhoofd der bestaande brug, dus ter plaatse van den tegenwoordigen overweg, 2 doorgangen worden gemaakt wijd respectievelijk 6 en 5.40 M.

Het ontwerp van den doorgang is er op ingericht dat, mocht later tot verhooging der spoorwegen worden besloten, dit kunstwerk met eenige noodzakelijke wijzigingen kan behouden blijven.

Het geheele werk is door de Staatscommissie begroot op f 195 000. Intusschen is bij een nader ingesteld grondonderzoek gebleken, dat dit ramingscijfer eenigszins zou zijn te verhoogen en op f 220 000 zou zijn te bepalen.

Omtrent de vraag door wien het voorgestelde werk zou zijn uit te voeren merkt de Staatscommissie, na een overzicht te hebben gegeven van de verschillende plannen welke reeds sedert jaren tot verbetering van den overweg in den Leidschen weg werden ontworpen — op het ontwerp der Staatsbegrooting (hoofdstuk IX) kwam reeds in 1879 een post voor een doorgang onder den spoorweg daar ter plaats voor — het volgende op:

„De Commissie is na gezette overweging tot het besluit gekomen dat het de Staat is, die zal behooren te zorgen dat het werk tot stand komt.

De Leidsche straatweg, immers, is nog steeds een Rijks groote weg 1ste klasse. Als gevolg van door het Rijk verleende spoorwegconcessiën en gesloten overeenkomsten is in een deel van dien weg de verkeersbelemmering ontstaan, welke opheffing thans noodzakelijk is. Het is derhalve, naar het aan de Commissie voorkomt, de Staat, die geroepen is in deze handelend op te treden.

Mocht hiertegen worden aangevoerd, dat de mate van het ongerief niet uitsluitend kan worden toegeschreven aan de spoorwegkruising, maar ten deele ook een gevolg is van de toeneming van het verkeer op het binnen de gemeente Utrecht gelegen deel van den straatweg, dan ware daarop het volgende te antwoorden. Inderdaad is bij groote wegen, gelegen binnen de bebouwde kom eener gemeente, de toeneming van het verkeer veelal meer een gevolg van de uitbreiding der gemeente dan van de ontwikkeling van verkeersbehoeften, tot welker vervulling de groote weg is aangelegd. Te Utrecht was het echter geenszins de uitbreiding der gemeente, welke het ongerief aan den overweg in den Leidschen straatweg opvoerde tot eene hoogte, die de noodzakelijkheid van voorziening deed erkennen. Die noodzakelijkheid toch stond, in casu, reeds vast en word van Rijkswege erkend, lang vóór dat de uitbreiding der gemeente Utrecht aan die zijde plaats had. Immers: in het tijdperk van 1865 tot 1885, waarin de boven besproken maatregelen tot verbetering van Rijkswege werden overwogen, was het verkeer over den overweg in hoofdzaak van intercommunalen aard, terwijl voorts de militaire inrichtingen westelijk van den spoorweg daartoe veel bijdroegen. Eerst in een

later tijdperk kan een deel der verkeerstoename aan de uitbreiding der gemeente worden toegeschreven en is ook uit dien hoofde voor haar de opheffing van belang.

Voor den spoorwegdienst zal onder de tegenwoordige omstandigheden de opheffing van den overweg een belangrijk voordeel opleveren. De besparing van eene kostbare overwegbewaking, de verhooging der veiligheid, de wegneming van de belemmering, die het bestaan van een overweg ook voor het spoorwegverkeer oplevert, dit alles zijn factoren, die de voorgestelde wijziging voor den spoorweg van hooge waarde doen zijn."

De ondergeteekende heeft zich, na onderzoek en overweging, met de hier weergegeven denkbeelden der Staatscommissie kunnen vereenigen.

Bepaaldelijk ten opzichte van den doorgang voor rijtuigen moet, met de Staatscommissie, worden erkend, dat de afmetingen te verkrijgen volgens het aangegeven denkbeeld niet zoo ruim zijn als voor een blijvend werk noodzakelijk zou moeten worden geacht. Intusschen kan de ondergeteekende zich zeer wel vereenigen met hare opvatting dat, nu verandering van de spoorwegwerken nabij Utrecht toch na korter of langer tijd noodzakelijk zal blijken, men zich voor het oogenblik moet tevreden stellen met een doorgang, welke kan worden gemaakt zonder ingrijpende en kostbare wijziging van de verkeerswegen aan weerszijden van den bestaanden overweg. En ook met haar advies om het werk van Staatswege ter hand te nemen, kon de ondergeteekende meegaan, echter alleen onder voorwaarde dat zoowel de gemeente Utrecht als de betrokken spoorwegondernemingen, op wier belang bij het uit te voeren werk mede door de Staatscommissie werd gewezen, in voldoende mate in de kosten zouden bijdragen.

De ondergeteekende heeft zich dan ook met belanghebbende partijen in betrekking gesteld, met het gevolg dat burgemeester en wethouders der gemeente Utrecht zich bereid verklaarden aan den raad der gemeente voor te stellen 1/6 in de kosten van het werk tot een maximum van f 33 000 bij te dragen, en dat de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen, als beheerende onderneming op het station Utrecht, eene som van f 100 000 als bijdrage voor de van Staatswege uit te voeren werken beschikbaar stelt en boven-

dien voor hare rekening neemt de bovenvermelde verhooging der spoorstaven met 20 c.M. en de daaruit voortvloeiende bijkomende werken.

Het komt den ondergeteekende voor, dat met dit resultaat der onderhandelingen genoeg kan worden genomen en dat het wenschelijk is thans, nu ook de gemeenteraad van Utrecht binnenkort een besluit zal nemen, op de door de Staatscommissie aangevoerde gronden, spoedig tot het ondernemen van het werk van Rijkswegen te besluiten. Te dien einde wordt voorgesteld in hoofdstuk IX der Staatsbegrooting voor het loopende jaar een nieuw artikel 139 *bis* in te lasseten, luidende:

„Vervanging van den overweg in den Leidschen straatweg nabij Utrecht door een onderdoorgang f 10 000.”

Uit het uitgetrokken bedrag van f 10 000 kunnen de nog in dit jaar te verrichten voorbereidende werkzaamheden worden bestreden.

Bij totstandkoming van dit wetsontwerp zullen de verder benodigde gelden op de begrootingen voor volgende dienstjaren zijn te brengen, en zal de uitvoering van het werk voor Staatsrekening (onder genot van de bovengenoemde bijdragen) worden opgedragen:

1. wat betreft den in de eerste plaats te maken doorgang voor rijtuigen met de daarbij behoorende toelidingswegen, benevens de toelidingswegen naar de doorgangen voor voetgangers, handkarren, vee, enz., welke werken geheel onafhankelijk van de spoorwegwerken kunnen tot stand komen, aan de gemeente Utrecht;

2. wat de aan te leggen doorgangen voor voetgangers enz. en de verdere te maken werken op den spoorweg betreft, waarmede de opheffing van den bestaanden overweg moet samengaan, aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

Ook hieromtrent bestaat reeds in beginsel met beide partijen overeenstemming.

*De Minister van Waterstaat,
Handel en Nijverheid,*

DE MAREZ OYENS.

