

(24. 1.)

MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden bij brief van 30 Augustus/8 September 1904.)

(De vroegere stukken zijn gedrukt onder n°. 152 der Zitting 1903—1904.)

Ter beantwoording van de vragen en opmerkingen, in het Voorloopig Verslag betreffende dit wetsontwerp voorkomende, veroorloven de ondergeteekenden zich het navolgende mede te deelen.

§ 1. Ingevolge het in het Verslag te kennen gegeven verlangen, wordt hierbij alsnog eene kaart overgelegd, waarop de ontworpen spoorweg Eindhoven—Weert met zijne omgeving is voorgesteld. De plaats en beteekenis van de nieuwe lijn in ons spoorwegnet kan echter, nog beter dan uit deze kaart, blijken door het trekken van eene rechte lijn tusschen Eindhoven en Weert op de kaart, behoorende bij de „Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen”, welke jaarlijks vanwege het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid wordt uitgegeven, en waarvan elk lid der Staten-Generaal een exemplaar ontvangt. Dit was de reden, waarom ondergeteekenden aanvankelijk de overlegging van eene afzonderlijke kaart in dit geval niet noodig hadden geoordeeld.

§ 2. Zoomin de omstandigheid, dat de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen niet bereid bleek, den aanleg van de lijn Eindhoven—Echt voor hare rekening te nemen, als de mislukking van de vroegere pogingen van de Zuider-spoorwegmaatschappij, kunnen naar het oordeel van de ondergeteekenden, den in het Verslag door sommige leden geuiten twijfel aan het nut der verkorte verbinding met Zuid-Limburg rechtvaardigen. Zij bewijzen toch niet anders, dan dat deze lijn, evenals verscheidene andere deelen van het net der hoofdspoorwegen, vermoedelijk, althans in de eerste jaren, geen voldoende rente over hare aanlegkosten zal afwerpen. Het groote nut van de verkorte verbinding is echter meer dan eens ook door de Exploitatie-maatschappij uitdrukkelijk erkend, en de voordeelen, welke van de totstandkoming van de thans ontworpen lijn worden verwacht voor handel en industrie in Zuid-Limburg, en waarop in § 3 der Memorie van Toelichting werd gewezen, wettigen naar de meening van de ondergeteekenden volkomen de voorgestelde opoffering van den Staat.

Dat deze voordeelen te duur gekocht zouden zijn, wordt in het Verslag afgeleid uit het geraamde bedrag der aanlegkosten, waarbij de kosten van de uitbreidingen der stationsemplacementen te Weert en te Eindhoven zijn medegerekend onder de uitgaven, welke de Staat zich voor den aanleg moet getroosten. Daarbij moet echter niet over het hoofd worden gezien, dat uitbreiding van die emplacementen, ook al kwam de lijn Eindhoven—Weert niet tot stand, niet zou kunnen uitblijven, omdat de beide genoemde stations reeds thans voor den gewonen dienst niet meer voldoende zijn gebleken. Een deel van de voor die uitbreidingen geraamde kosten zou derhalve in elk geval door den Staat bij eventuele naasting zijn te betalen. Maar zelfs met inbegrip van deze uitbreidingskosten bedragen de geraamde uitgaven voor den aanleg ongeveer f 100 000 per kilometer, een cijfer dat voor een hoofdspoorweg met dubbel spoor, waarin twee hooge bruggen voorkomen, niet hoog mag worden genoemd.

Dat het voor den Staat niet voordeliger geweest zou zijn, den aanleg van den spoorweg op de door de Exploitatie-maatschappij gestelde voorwaarden door die Maatschappij te doen uitvoeren, meenden de ondergeteekenden reeds in de Memorie van Toelichting te hebben aangetoond, door er op te wijzen dat

in dat geval de Staat bij eventuele naasting niet alleen de aanlegkosten van dezen spoorweg, maar ook die van de, onnoodig geachte, verbindinglijn nabij Moordrecht op de naastingsrekening zoude terugvinden.

§ 3. Naar aanleiding van hetgeen door andere leden werd opgemerkt omtrent de pogingen van Belgische zijde in het werk gesteld om Zuid-Limburg en het aangrensende industrieel gebied van Duitschland in betere verbinding te brengen met de haven van Antwerpen, moge het volgende worden medegedeeld. Inderdaad zijn eenige malen plannen tot doortrekking van de lijn Hasselt-Maeseyck tot den spoorweg Venlo-Maastricht ter sprake gekomen; dezerzijds is tegen zoodanige doortrekking op zich zelve nimmer bezwaar gemaakt, doch wel in lateren tijd tegen het verlenen van concessie aan eene Belgische onderneming voor het op Nederlandsch grondgebied gelegen gedeelte. Intusschen schijnt de Maatschappij, die eigenares is van den spoorweg Hasselt-Maeseyck, en aan welke de verplichting tot het tot stand brengen van de bedoelde doortrekking bij hare concessie door de Belgische Regeering, onder zekere voorwaarden, is opgelegd, weinig genegen de kosten van die doortrekking op zich te nemen, terwijl uit het antwoord van den Belgischen Minister van Spoorwegen enz. op de onlangs in den Belgischen Senaat gehouden interpellatie betreffende naasting van den spoorweg Hasselt-Maeseyck (1), gebleken is dat de Belgische Regeering noch daartoe, noch tot het bekostigen van de doortrekking, het voornemen heeft. Overigens moge er op worden gewezen, dat zoomin deze doortrekking, als de verbetering van den spoorweg Antwerpen-Glabach (welke inderdaad buiten onze grenzen reeds voor dubbel spoor is of wordt ingericht) een eenigszins belangrijken invloed op het verkeer van Zuid-Limburg en het aangrenzende deel van Duitschland, met Antwerpen, zouden kunnen uitoefenen. Van beide werken schijnt veelmeer betere verbinding van Noord-Duitschland en de Rijnstreek met België het doel te zijn.

Dat een belangrijk deel van het goederenvervoer per spoorweg van en naar Zuid-Limburg, in plaats van over de Nederlandsche havensteden, nog over Antwerpen plaats heeft, behoeft geene verwondering te wekken; immers de afstand van Maastricht tot Antwerpen bedraagt slechts 121 K.M., terwijl die van Maastricht tot Rotterdam thans nog 230 K.M. en tot Amsterdam 238 K.M. bedraagt. Het moet dus veelmeer als een gunstig verschijnsel worden aangemerkt, dat, gelijk reeds in de Memorie van Toelichting werd vermeld, thans reeds, niettegenstaande die veel grotere afstanden en de daarmede samenhangende spoorwegvrachten, een belangrijk gedeelte van den aanvoer, naar Zuid-Limburg, van grondstoffen, die van over zee afkomstig zijn, over onze havensteden plaats heeft. Terwijl toch in 1903 het totaal vervoer van goederen, van over zee via Antwerpen naar de stations Maastricht, Meerssen, Bunde, Sittard, Echt, Roermond en Weert, ongeveer 35 000 000 K.G. bedroeg (in hoofdzaak steenkolen, chinaclay, hout, ijzer en graan) werd in hetzelfde jaar over onze havensteden naar de genoemde stations een bedrag van ongeveer 31 000 000 K.G. goederen van over zee afkomstig aangevoerd (voornamelijk chinaclay, hout en graan). Voor zooveel aan de berekening van de thans geldende vrachtprijzen de kilometrische afstand ten grondslag ligt, mag aangenomen worden dat zij door de verkorting van dien afstand ten gevolge van den aanleg van de lijn Eindhoven—Weert, nog eene verlaging zullen ondergaan, welke bij voorbeeld voor de goederen, gerangschikt in klasse C van het normale goederentarieff der Nederlandsche spoorwegen bij vervoer tusschen Maastricht en Rotterdam of Amsterdam, f 2 per 10-tonswagen zal bedragen. Op die wijze zal het wellieft mogelijk worden om vervoer, dat thans nog niet met voordeel over onze havensteden kan worden geleid, daarheen te brengen, terwijl bovendien die vrachtverlaging natuurlijk aan de industrie in Zuid-Limburg ten goede zal komen.

§ 4. Ook na kennisneming van hetgeen in het Voorloopig Verslag vóór onmiddellijken aanleg van de geheele lijn Eindhoven—Echt is aangevoerd, blijven de ondergeteekenden van meening, dat het aanbeveling verdient thans alleen tot aanleg van de lijn tot Weert te besluiten, en de beslissing omtrent doortrekking van die lijn in elk geval uit te stellen totdat

(1) Annales Parlementaires. — Sénat-Séance du jeudi 21 avril 1904. — (pag. 343).

Overeenkomst met de Maatschij. tot Expl. van Staatsspoorwegen betreff. een spoorweg van Eindhoven naar Weert.

gebleken zal zijn of, na voltooiing van den spoorweg Eindhoven—Weert, de behoefte aan meerdere afkorting zich nog sterk doet gevoelen. De in § 2 van de Memorie van Toelichting door de ondergeteekenden uiteengezette bezwaren tegen onmiddellijken aanleg van het deel Weert—Echt, welke hierop neerkwamen, dat die aanleg op dit oogenblik van den Staat eene te groote opoffering zoude vorderen, vinden in het Verslag geen afdoende weerlegging. Immers ter weerlegging van het bezwaar van de zooveel hoogere aanlegkosten, in verband met de te bouwen brug over de Maas bij Thorn, wordt wel in het Verslag gewezen op de kosten, welke — wordt alleen de lijn Eindhoven—Weert gebouwd — voor het leggen van dubbel spoor op het baanvak Weert—Roermond en het versterken van de brug bij Buggenum zullen worden gevorderd, doch, gelijk hierboven reeds werd aangestipt, dubbel spoor op den spoorweg Antwerpen—Glabbeek is door de Belgische spoorweg-administratie reeds noodig geoordeeld, zoodat door haar tot de Exploitatie-maatschappij het verzoek is gericht om ook hier te lande, tusschen Budek en Vlodrop, dubbel spoor te leggen. De uitgaven daarvoor zullen, wanneer tot de uitvoering van dit werk wordt overgegaan, derhalve niet uitsluitend als een gevolg van den aanleg van de lijn Eindhoven—Weert mogen worden beschouwd. Of het baanvak Roermond—Maastricht geheel of gedeeltelijk van dubbel spoor zal moeten worden voorzien, kan naar de meening van de Exploitatie-maatschappij eerst na den aanleg van de lijn Eindhoven—Weert blijken. Echter moge ook daaromtrent worden aangeteekend, dat reeds sedert eenigen tijd met genoemde Maatschappij over dit punt overleg is gepleegd, omdat, om redenen welke met den aanleg van de lijn Eindhoven—Weert niet in direct verband stonden, op het leggen van dubbel spoor op dat baanvak was aangedrongen. Dat dus, gelijk in het Verslag wordt opgemerkt, indien de verbinding Weert—Echt dadelijk tot stand werd gebracht, dubbel spoor tusschen Roermond en Echt voor goed als overbodig zou zijn te beschouwen, kan niet worden toegegeven.

Wat het andere in de Memorie van Toelichting bedoelde bezwaar aangaat, dat door de ondergeteekenden aan de exploitatie van den spoorweg Eindhoven—Echt werd ontleend, dit was niet daarin gelegen dat het laten loopen van sneltreinen over Echt, naast die over Nijmegen, de kosten niet zou loonen, maar wel in de omstandigheid dat de Exploitatie-maatschappij blijkbaar omdat zij voor zich zelve tot genoemde conclusie was gekomen, niet geneigd was meer dan f 1000 per K.M. als huur voor de lijn Eindhoven—Echt (die in aanleg zooveel kostbaarder zou zijn) te betalen. Terwijl nu de ondergeteekenden hierboven nogmaals hebben betoogd, dat het billijk is dat de Staat zich voor de ontwikkeling van Zuid-Limburg het offer getroost dat voor den aanleg van de lijn Eindhoven—Weert wordt gevorderd, en hetwelk in § 4 van de Memorie van Toelichting op even f 40 000 'sjaars werd geschat, blijven zij bij hunne meening dat de zooveel grootere opoffering, die de lijn Eindhoven—Echt zou vorderen (deze moet op ruim het dubbele bedrag

'sjaars worden geraamd) door de van die lijn te verwachten grootere voordeelen niet wordt opgewogen.

Intusschen zal, gelijk in de Memorie van Toelichting werd gezegd, de richting van de lijn Eindhoven—Weert zoodanig worden gekozen, dat tegen latere doortrekking tot Echt, zoodra de ontwikkeling van het verkeer het der exploiteerende Maatschappij mogelijk maakt ook voor dat gedeelte een voldoende huur toe te zeggen, geen technische bezwaren bestaan.

§ 5. De bedoeling van de vraag van enkele leden met betrekking tot de door de Exploitatie-maatschappij gewenschte verbindinglijn bij Moordrecht, luidende: „of het voor den Staat voordeliger zou zijn deze lijn door de Maatschappij te doen bouwen en de kosten later op de naastingsrekening terug te vinden, dan voor eigen rekening den bouw te ondernemen”, is den ondergeteekenden niet geheel duidelijk geworden. Immers in § 4 van de Memorie van Toelichting werd medegedeeld, dat de eerst ondergeteekende gemeend had geene vergunning voor den aanleg van die verbindinglijn te mogen verleen, aangezien de uitvoering van dat werk hem met het oog op het algemeen belang niet noodig voorkwam. Aan aanleg van deze, zijns inziens onnoodige, verbinding voor rekening van den Staat is nimmer gedacht.

§ 6. Dat bij de vaststelling van het tracé van een spoorweg steeds, voor zooveel dit met het oog op het doel van den spoorweg mogelijk is, rekening worde gehouden met de locale belangen van de streek die doorsneden wordt, acht de eerst-ondergeteekende plicht. Voor zooveel noodig wil hij gaarne de gevraagde verzekering geven, dat dit ook in dit geval zal geschieden, en dat ook later, bij de vaststelling van de dienstregeling, op de locale belangen in billijkheid zal worden gelet. Met betrekking tot de richting zijn bij den eerst-ondergeteekende adressen ingekomen uit de doorsneden streek, in eenige waarvan op wijziging van de, op de hierbijgevoegde kaart aangegeven, richting wordt aangedrongen, terwijl in andere behoud van die richting wordt gevraagd. Vóórdat het tracé van den spoorweg definitief wordt vastgesteld zal mitsdien, naar aanleiding van die verzoeken, nog zijn na te gaan of, met behoud van het karakter van den ontworpen spoorweg, eenige wijziging in de voorloopig aangenomen richting wenschelijk zou moeten worden geacht. Bij gelegenheid van de voor den spoorweg noodige oenteigening zal dienaangaande eene beslissing zijn te nemen.

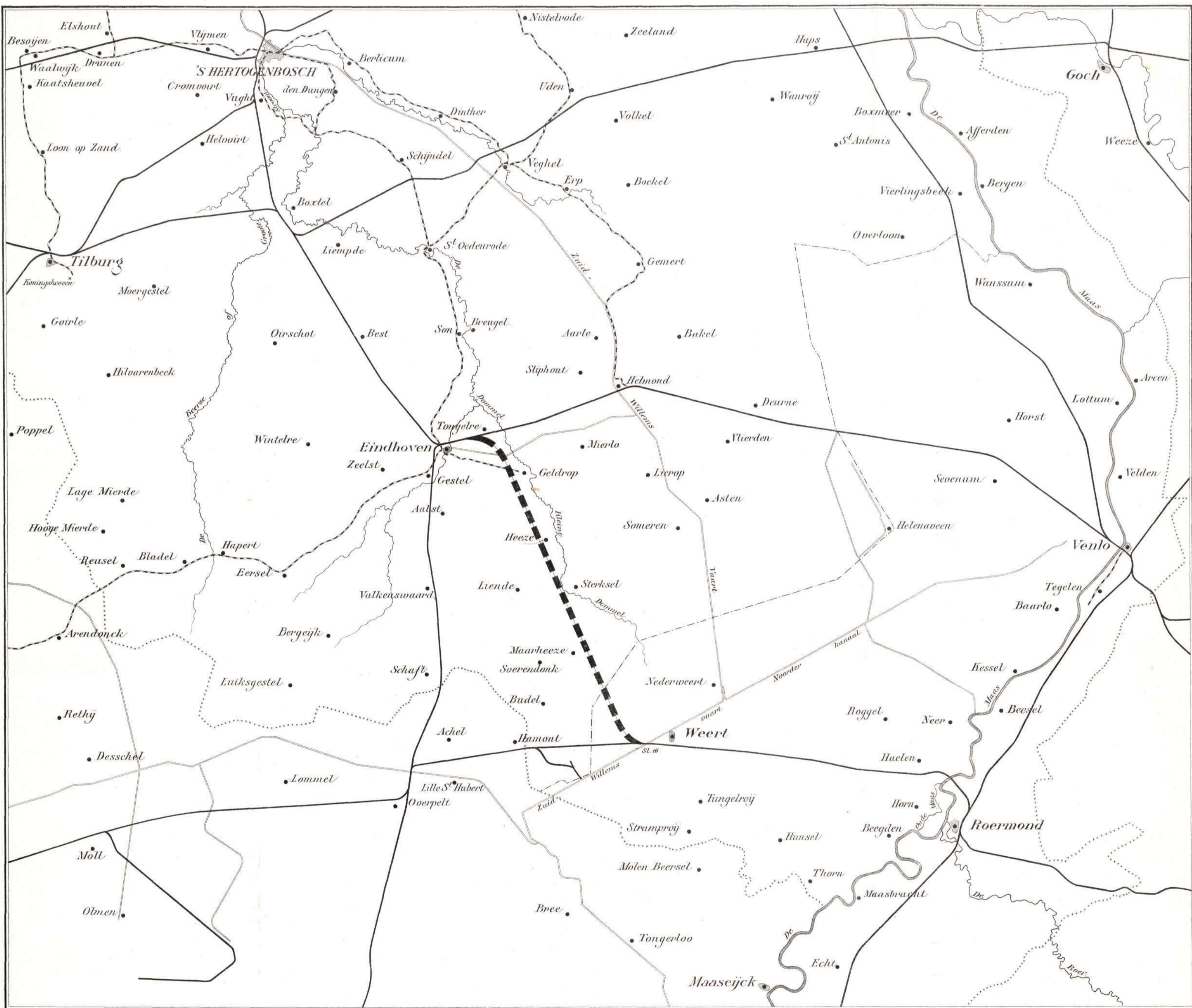
*De Minister van Waterstaat,
Handel en Nijverheid,*
DE MAREZ OYENS.

De Minister van Financiën,
HARTE VAN TECKLENBURG.

Bekrachtiging van eene overeenkomst met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen betreffende den aanleg en de exploitatie van een spoorweg van

EINDHOVEN NAAR WEERT

(Bijlage van de Memorie van Antwoord)



Verklaring.

- Rijksgrens.
- Provinciale grens.
- ~~~~~ Rivieren.
- ~~~~~ Kanalen.
- Tramwegen.
- Ontworpen Spoorweg

Schaal 1 à 200000.

Lith. v. Gebrs. J. & H. v. Langenhuyzen, den Haag.