

(244. 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 spoorweglijnen van *Gorredijk* naar *Assen*, van *Steenwijk* naar *Oosterwolde* en van *Meppel* naar *Smilde*.

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

En hiermede, Mijnheer, bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

Het Loo, den 11 Juni 1907.

WILHELMINA.

(244. 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, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is om, met intrekking van de wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n^o. 122), den aanleg en het in exploitatie brengen te bevorderen van spoorweglijnen van *Gorredijk* naar *Assen*, van *Steenwijk* naar *Oosterwolde* en van *Meppel* naar *Smilde*;

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 vijf negenden der kosten van aanleg en in exploitatie brengen, doch tot geen hooger bedrag dan f 1 500 000, ten behoeve van spoorweglijnen van *Gorredijk* naar *Assen*, van *Steenwijk* naar *Oosterwolde* en van *Meppel* naar *Smilde*.

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 en de exploitatie van de aldaar genoemde spoorweglijnen, doch niet dan nadat door belanghebbenden bij dien aanleg daarvoor, ten genoegen van Onzen Minister van Waterstaat, voldoende ondersteuning zal zijn verleend, onder geene andere voorwaarden, dan waarop de goedkeuring van genoemden Minister zal zijn verkregen.

Artikel 3.

De wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n^o. 122) wordt ingetrokken.

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,

Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen 1906—1907.

(244. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. Bij de wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n^o. 122) werd een Rijksvoorschot ten bedrage van twee vijftien der aanlegkosten, tot een maximum van f 1 000 000, beschikbaar gesteld, ten behoeve van den aanleg van stoomtramwegen van *Wijnjeterp* naar *Assen*, van *Steenwijk* naar *Oosterwolde* en van *Meppel* naar *Smilde*, met het doel om de in den Zuidoosthoek van Friesland en in het Westen van Drenthe gelegen plaatsen uit hunne afzondering te verlossen. Deze poging heeft echter niet tot het gewenschte resultaat geleid. Ten gevolge van hieronder nader te vermelden omstandigheden is de genoemde wet niet tot uitvoering gekomen en verkeert de landstreek, waarvoor bedoeld stoomtramwegplan was ontworpen, nog in denzelfden toestand van isolement als vroeger.

Zijn sedert 1900 verscheidene andere streken, welke vroeger in overeenkomstige omstandigheden verkeerden, aan betere verkeersmiddelen geholpen en daardoor geleidelijk in welvaart en ontwikkeling toegenomen, de bevolking van Zuidoostelijk Friesland en van Westelijk Drenthe ondervindt nog steeds de nadeelige gevolgen van de afgezonderde ligging van hare woonplaatsen, en van het gemis van versnelde middelen van vervoer, ten gevolge waarvan dit deel des lands voortdurend meer in ontwikkeling ten achter blijft bij andere gedeelten, die overigens, wat gesteldheid van den bodem betreft, niet in gunstiger omstandigheden verkeerden. Terwijl bij voorbeeld overal elders — men denke aan het Oosten van Groningen en Drenthe en het Noordoosten van Overijssel — de na afgraving van de hooge venen overblijvende dalgronden spoedig in cultuur worden gebracht, en de veenderijen in welvarende landbouwstreken worden herschapen, vindt men in den Zuidoosthoek van Friesland nog vele stukken dalgrond, overblijfselen van reeds lang verlaten verenigen, welke tot dusver nog niet in cultuur werden gebracht. En in het algemeen is, ook waar eenige cultuur bestaat, de welvaart in deze streek zeer gering. De oorzaken van een en ander zijn niet ver te zoeken: de aanvoer van de onmisbare meststoffen en de afvoer der producten zijn te kostbaar, en het bezoek aan de marktplaatsen is te moeilijk en te tijdrovend, om de cultuur loonend te doen zijn en om de producten met voordeel van de hand te kunnen zetten.

De overtuiging, dat in dezen toestand verandering moet worden gebracht om achteruitgang van deze landstreek tegen te gaan en dat het dringend noodzakelijk is door verbetering der communicatie-middelen geleidelijke ontwikkeling ook van dit gedeelte des lands mogelijk te maken, welke overtuiging reeds bij het tot stand brengen van de in den aanhef vermelde subsidiewet bij de toenmalige Regeering bestond, heeft zich hoe langer hoe meer gevestigd; slechts door een net van spoorweglijnen, als in de wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n^o. 122) bedoeld, waardoor ongeveer alle in deze streek gelegen plaatsen van eenig belang in verbinding zouden worden gebracht met de in de omgeving gelegen marktplaatsen, en met het hoofdspoorwegnet, kan de bevolking van die plaatsen in betere conditie worden gebracht. Daardoor zullen, evenals in de meer oostwaarts gelegen streken, landbouw, veeteelt en industrie tot ontwikkeling kunnen komen en zal de algemeene welvaart worden verhoogd.

Deze overwegingen waren het, welke den ambtsvoorganger van den ondergeteekende deden besluiten om, toen de uitvoering van het in de wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n^o. 122) bedoelde plan door de beschikbaar gestelde bijdragen niet verzekerd bleek te zijn, het bevorderen van verhooging van de Rijksbijdrage in uitzicht te stellen. En de ondergeteekende, die zich geheel

Renteloos voorschot voor aanleg enz. van spoorweglijnen Gorredijk—Assen, Steenwijk—Oosterwolde en Meppel—Smilde.

met het in dezen door zijn ambtsvoorganger ingenomen standpunt kon vereenigen, heeft niet gearzeld die toezegging te eerbiedigen, toen het mogelijk bleek om met een verhoogd Rijksvoorschot de totstandkoming van deze nuttige en noodige verbindingen te verzekeren.

§ 2. Dat aan de wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n^o. 122) geene uitvoering is gegeven, moet worden geweten aan de omstandigheid, dat de Nederlandsche Tramwegmaatschappij, toen zij zich bereid verklaarde om met de destijds beschikbaar gestelde bijdragen den aanleg van de in die wet genoemde lijnen op zich te nemen, hare krachten aanmerkelijk overschatte. De Maatschappij die, zonder geldelijken steun van Rijk of provincie, een belangrijk net van lijnen in Friesland had aangelegd en in exploitatie gebracht, was, toen zij de bovenbedoelde bereidverklaring aflegde, nog bezig met haar net naar verschillende zijden uit te breiden; de thans reeds geruimen tijd in exploitatie zijnde lijnen van Leeuwarden naar St. Jacobi-Parochie en naar St. Anna-Parochie, van Leeuwarden over Marssum naar Franeker, van Franeker naar Arum en van Joure naar Lemmer, waren destijds nog ten deele in voorbereiding, ten deele in aanleg. Ten gevolge van deze te snelle en weinig voorzichtige uitbreiding, met lijnen welke in uitvoering zeer kostbaar bleken, en niet aanstonds de daaraan ten koste gelegde kapitalen rentegevend konden maken, hoezeer zij ook hebben gestrekt tot bevordering van de welvaart in de doorlopen streken, zag de Maatschappij haren schuldenlast sneller aangroeien dan de geldelijke toeneming van hare bedrijfsinkomsten gedoogde. Zij slaagde dientengevolge niet in hare pogingen om zich het voor den aanleg der ontworpen lijnen naar Assen, Steenwijk en Meppel benodigde kapitaal door uitgifte van eene nieuwe leening te verschaffen, en evenmin gelukte het haar om voor dien aanleg eene afzonderlijke onderneming, onder hare leiding, te vormen.

Een in verband met laatstbedoelde pogingen in het jaar 1902 ingesteld onderzoek naar de uitkomsten, welke van de exploitatie van de in de meer genoemde wet van 9 Juli 1900 genoemde lijnen mochten worden verwacht, leidde, tot teleurstelling van alle betrokkenen, tot de overtuiging, dat de rentabiliteit van die lijnen, ondanks de daarvoor toegezegde bijdragen, niet verzekerd kon worden geacht. Wel bleken de meeningen uiteen te loopen omtrent het vervoer, dat in deze thans nog weinig welvarende streek zou zijn te bedienen, maar zelfs bij eene door sommigen hoog geachte raming van dat vervoer toonde de rentabiliteitsberekening nog niet aan, dat over het, naast de toegezegde bijdragen, benodigde kapitaal eene voldoende rente mocht worden te gemoet gezien. De Maatschappij deed toen nog eene poging, om door bezuiniging op het plan van aanleg het voor dien aanleg benodigde bedrag in die mate te verminderen, dat over dat lagere bedrag eene voldoende rente door de geraamde uitkomsten verzekerd zou mogen worden geacht, maar ook deze poging mislukte, omdat de bezuiniging slechts kon worden verkregen door wijzigingen in de plannen aan te brengen, welke op het te verwachten vervoer en dus op de geraamde opbrengsten naar men vreesde, een ongunstigen invloed zouden uitoefenen. Ook op deze wijze bleek men dus niet den aanleg te kunnen verzekeren.

In dezen stand der zaak verklaarde de Maatschappij, die hare financieele moeilijkheden onderwijl nog had zien aangroeien, dat zij voorshands niet aan verdere uitbreiding van haar net kon denken en dus voorloopig van den aanleg dezer lijnen moest afzien.

Door een comité van belanghebbenden uit de door die lijnen te doorsnijden streek, onder leiding van de heeren M. A. D. JOLLES, burgemeester van Assen, mr. L. G. VERWER te Zorgvliet en J. MEESTERS, burgemeester van Steenwijk (die bij zijn overlijden in beide functiën werd vervangen door den heer W. baron BENTINCK van SCHOONHETEN), werden intusschen de pogingen om de zoogenaamde Drentsch-Friesche spoorweglijnen tot stand te brengen, voortgezet. Met dit comité werden door den ambtsvoorganger van den ondergeteekende besprekingen gehouden, welke tot het in uitzicht stellen van een verhoogd Rijksvoorschot leidden. Doch ook na die toezegging mocht het comité er niet in slagen om het overigens benodigde kapitaal bijeen te brengen.

Door de gevoerde onderhandelingen had de overtuiging hoe langer hoe meer veld gewonnen, dat de exploitatie van de bedoelde lijnen slechts met voordeel zou kunnen geschieden, indien die exploitatie met die van het net der Nederlandsche Tramwegmaatschappij in ééne hand kwam, en evenzeer, dat voor het net van genoemde Maatschappij de verbindingen met Assen, Steenwijk en Meppel als wenschelijke uitbreidingen moesten worden aangemerkt. Toen dan ook door de obligatiehouders der Maat-

schappij een uitgebreid onderzoek naar haren financieelen toestand was ingesteld, en op grond van de uitkomsten daarvan eene ingrijpende financieele reorganisatie der Maatschappij werd overwogen, werd daarbij tevens de uitbreiding van het net der Maatschappij, o. a. met de Drentsch-Friesche spoorweglijnen, op den voorgrond gesteld. Bij het ontwerpen van het reorganisatieplan werd, naast het verminderen van het aandeelenkapitaal en het gedeeltelijk vervangen van uitstaande obligatiën door aandeelen, ook het voorzien in de mogelijkheid om nieuw kapitaal op te nemen, ten behoeve van eenige voor de toekomst der Maatschappij belangrijke uitbreidingen, als grondslag aangenomen.

§ 3. De op bovenbedoelde grondslagen thans tot stand gekomen reorganisatie der Nederlandsche Tramwegmaatschappij komt in hoofdzaak hierop neer, dat het oorspronkelijke aandeelenkapitaal, waarop f 1 500 000 was gestort, tot f 225 000 is teruggebracht, terwijl de uitstaande obligatie-schuld van f 3 753 000 tot de helft werd gereduceerd, met vervanging van de wederhelft door aandeelen in de Maatschappij en met gedeeltelijke verlaging van den rentevoet der overblijvende obligatiën tot 3½ pet. De in verband met een en ander noodzakelijk geworden wijziging der statuten van de Maatschappij heeft plaats gehad, en op de gewijzigde statuten is bij Koninklijk besluit van 29 December 1906 n. 31 de vereischte Koninklijke bewilliging verkregen. In die statuten werd nu tevens, ten einde het opnemen van nieuw kapitaal ten behoeve van eenige uitbreidingen van het net der Maatschappij mogelijk te maken, de navolgende bepaling opgenomen: „Mocht door de vennootschap worden overgegaan tot het uitgeven van eene obligatielening tot het vinden van de middelen voor het uitbreiden van haar net, dan zal die nieuwe geldleening, mits zij niet grooter zij dan f 1 800 000, en geen hooger rente drage dan 4 pet. 's jaars, voor aflossing en rente voorrang hebben boven deze (de oudere gereduceerde) obligatielening, met dien verstande, dat de houders dezer obligatiën geen aanspraak zullen kunnen doen gelden op het ontvangen van rente of aflossing, zoolang de betaling van rente of aflossing van die nieuwe leening in eenig opzicht achterstallig is.”

In verband met deze bepaling meenen zoowel de Maatschappij als het bestuur der vereeniging, welke tot behartiging van de belangen der tegenwoordige obligatiehouders is opgericht, dat de plaatsing van eene nieuwe 4 pcts. leening, tot een bedrag van f 1 800 000, geen bezwaar zal ontmoeten.

De hier bedoelde nieuwe leening zal bestemd zijn om den aanleg te bekostigen zoowel van de bij dit wetsontwerp bedoelde lijnen, als van mede door de Maatschappij ontworpen lijnen van Dragten naar Groningen en van Suameer naar Leeuwarden, voor welke laatste lijnen eveneens Rijksbijdragen zijn aangevraagd. Met betrekking tot die beide lijnen moet intusschen nog blijken, dat door de meer direct belanghebbenden voldoende bijdragen zijn verleend. De ondergeteekende stelt zich voor om, zoodra van voldoende steun uit de streek zal zijn gebleken, ook voor deze lijnen de indiening van wetsvoorstellen tot toekenning van Rijksbijdrage te bevorderen.

Het verzekeren van den aanleg van de Drentsch-Friesche spoorweglijnen behoeft daarop niet te wachten, en het komt den ondergeteekende te eerder wenschelijk voor, om het door den ambtsvoorganger van den ondergeteekende in uitzicht gestelde verhoogde Rijksvoorschot reeds thans beschikbaar te stellen, omdat naar zijne meening de aanleg van deze lijnen vóór elke andere uitbreiding, en zoo spoedig mogelijk, ter hand behoort te worden genomen. Alsdan zal, tijdens de verdere voorbereiding van dien aanleg, waarmede de Maatschappij na aanneming van dit wetsontwerp aanstonds zal kunnen voortgaan, ruimschoots gelegenheid bestaan om het bevorderen van de andere ontworpen uitbreidingen nader te overwegen.

Intusschen heeft de provincie Friesland aan de Maatschappij, voor de uitvoering van eenige werken tot verbetering en uitbreiding van hare bestaande lijnen, een renteloos voorschot uit de provinciale kas toegezegd, tot een bedrag van f 324 500, onder meer onder de voorwaarde, dat dit voorschot eerst zal worden uitgekeerd nadat de Maatschappij, ten genoegen van Gedeputeerde Staten, waarborgen heeft verstrekt voor de totstandkoming, niet alleen van de Drentsch-Friesche lijnen, maar ook van de lijnen Suameer—Leeuwarden en Dragten—Groningen, en voorts, dat met den aanleg van laatstbedoelde lijnen vóór 1 Januari 1909 een aanvang moet zijn gemaakt.

De Maatschappij heeft er derhalve groot belang bij, dat de aanleg van die uitbreidingen van haar net zoo spoedig mogelijk verzekerd worde, zoodat aangenomen mag worden dat zij zal

Renteloos voorschot voor aanleg enz. van spoorweglijnen Gorredijk—Assen, Steenwijk—Oosterwolde en Meppel—Smilde.

doen wat zij vermag, om ook voor de lijnen Suameer—Leeuwarden en Dragten—Groningen voldoende steun van de meer direct belanghebbenden te verkrijgen. Trouwens zijn door de provincie Friesland zelve en door verschillende gemeenten reeds belangrijke bijdragen voor die lijnen toegezegd. Er schijnt dus op gerekend te moeten worden, dat ook de totstandkoming van die lijnen spoedig door beschikbaarstelling van bijdragen uit 's Rijks schatkist zal zijn te verzekeren.

§ 4. Ten behoeve van de totstandkoming van de Drentsch-Friesche spoorweglijnen zal de Staat, volgens dit wetsvoorstel, eene bijdrage verlenen tot $\frac{5}{10}$ der geraamde aanlegkosten, en zich dus eene aanmerkelijk grootere opoffering getroosten, dan in den regel voor spoorwegen met beperkte snelheid voldoende werd geacht. Intusschen wordt in dit geval, naar het oordeel van den ondergeteekende, die hoogere opoffering gewettigd door de groote belangen, bij den aanleg van deze lijnen betrokken, en waarvan reeds in § 1 dezer Memorie melding werd gemaakt. Gelijk aldaar werd uiteengezet, heeft de streek, welke door dit spoorwegplan zal worden gebaat, dringend behoefte aan snellere verkeersmiddelen, en is de aanleg daarvan te beschouwen als het eenige middel om deze streek tot ontwikkeling te brengen.

Door het in dit wetsontwerp bedoelde net van lijnen, tot eene gezamenlijke lengte van ongeveer 110 K.M., zullen op Friesch grondgebied de plaatsen Lippenhuizen, Hemrik en Wijnjeterp, behorende tot de gemeente Opsterland, Donkerbroek, Oosterwolde, Appelscha, Makkinga en Elsloo, behorende tot de gemeente Ooststellingwerf, Boyl of Beuil en Noordwolde, behorende tot de gemeente Weststellingwerf, met een gezamenlijk aantal inwoners van ongeveer 13 000, en op Drentsch grondgebied de gemeenten Vledder (waartoe de koloniën Frederiksoord en Wilhelmina's oord behooren), Smilde, Dwingeloo, Diever en Havelte met een gezamenlijk aantal inwoners van ongeveer 16 000, in verbinding worden gebracht met Assen, de welvarende en snel vooruitgaande hoofdstad der provincie Drenthe, welke thans p.m. 12 500 inwoners telt, met Meppel (p.m. 11 000 inwoners) en Steenwijk (p.m. 6 000 inwoners), beide belangrijke marktplaatsen voor de omgeving, en voorts met het bestaande Friesche tramwegnet en met het hoofdspoorwegnet. Landbouw en veeteelt, de voornaamste middelen van bestaan van de plattelandsbevolking, zullen door de betere verbanden gunstiger uitkomsten kunnen opleveren en ook voor de industrie, o. a. voor de vele zuivelfabrieken in deze streek, en voor de mandenmakerijen en fabrieken van rieten meubelen te Noordwolde, zullen deze lijnen van zeer groot belang zijn. Hetzelfde geldt met betrekking tot de belangrijke stichtingen van de Maatschappij van Weldadigheid, de koloniën Frederiksoord en Wilhelmina's oord, terwijl het bezoek aan de aldaar gevestigde scholen voor tuin- en boschbouw en van de te Assen, Meppel en Heerenveen gevestigde inrichtingen van meer uitgebreid lager en middelbaar onderwijs, van de teeken- en huiswijtscholen te Assen, enz., zal vergemakkelijkt worden.

Voorziening in al deze belangen kan niet geschieden dan met krachtige Rijkshulp. Dat voor het verzekeren van den aanleg van de daartoe in de eerste plaats vereischte spoorweglijnen niet met eene Rijksbijdrage tot het in den regel gebruikelijke maximum van één derde der aanlegkosten zou kunnen worden volstaan, werd reeds in 1900 door den wetgever erkend, toen ten behoeve van dien aanleg een Rijksvoorschot tot twee vijfden van de geraamde aanlegkosten werd beschikbaar gesteld. Daarbij werd tevens erkend, dat in dit bijzondere geval evenmin kon worden vastgehouden aan den regel, dat door het Rijk niet meer wordt bijgedragen dan door de streek. Door den toenmaligen ambtsvoorganger van den ondergeteekende werd er destijds reeds de aandacht op gevestigd, dat ten behoeve van streken als deze, van de regelen, waarnaar in andere gevallen de Rijksbijdragen worden bepaald, zou moeten worden afgeweken, dat van de weinig welvarende en spaarzaam bevolkte gemeenten geen hooge bijdragen konden worden gevorderd en dat het door de armelijke streek bijeengebrachte kapitaal verhoudingsgewijze reeds belangrijk moest worden genoemd. Zoomede, dat van de toekomstige exploitante niet kon worden gevorderd dat zij meer geld in deze zaak zou steken, dan het bedrag waarover zij met eenigen grond eene voldoende rente uit de exploitatie der lijnen mocht verwachten.

Deze zienswijze wordt door den ondergeteekende gedeeld. Waar sedert 1900 overtuigend is gebleken, dat de toekomstige exploitante het bedrag, dat zij voor hare rekening kon nemen, belangrijk had overschat, waar de provincie Friesland, die het

meeste belang heeft bij den aanleg van deze lijnen, hare bijdrage — gelijk nader zal blijken — aanmerkelijk heeft verhoogd, en alleen van de overige belanghebbende besturen geen hogere bijdragen verkregen zijn kunnen worden, daar komt het den ondergeteekende voor, dat geen ander middel overblijft om de zoo nuttig geoordeelde lijnen toch tot stand te zien komen, dan verhooging van de bijdrage van het Rijk.

Alleen voor bijzondere gevallen zal men hiertoe mogen besluiten. Maar het geval dat zich hier voordoet, wijkt naar zijne meening inderdaad belangrijk af van de gevallen waarin de aanleg van spoorwegen met beperkte snelheid door toekenning van Rijksvoorschotten tot één derde der aanlegkosten kon worden mogelijk gemaakt. Veeleer zou een punt van vergelijking kunnen worden gezocht bij den Noordooster-locaalspoorweg, waarbij het evenzeer betrof den aanleg van een spoorweg van betrekkelijk groote lengte, in een nog weinig welvarende landstreek, welke door dien aanleg tot ontwikkeling moest worden gebracht. Toen het gold, dien aanleg te verzekeren, is van Rijkswege niet slechts twee derden van het geraamde aanlegkapitaal bijgedragen, doch heeft het Rijk bovendien op zich genomen te voorzien in de eventueel boven de raming voor den aanleg benodigde gelden.

Thans zal de aanleg van de in dit wetsontwerp bedoelde lijnen door het verlenen van eene, in verhouding lagere, Rijksbijdrage kunnen worden verzekerd.

§ 5. De omschrijving van de aan te leggen lijnen volgens dit wetsontwerp stemt niet geheel overeen met die in de wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n^o. 122) voorkomende, en wel in zoverre dat in plaats van de in laatstbedoelde wet genoemde lijn van Wijnjeterp naar Assen, thans is vermeld eene lijn van Gorredijk naar Assen, welke intusschen over Wijnjeterp zal loopen, en dus bestaat uit de vroeger genoemde lijn, verlengd met het gedeelte Wijnjeterp-Gorredijk. (*)

In de Memorie van Toelichting tot het ontwerp der aangehaalde wet werd medegedeeld, dat de lijn Wijnjeterp-Assen zou aansluiten aan de door de Nederlandsche Tramwegmaatschappij zonder Rijkssubsidie te bouwen lijn Wijnjeterp-Gorredijk, welke laatste door de Maatschappij werd beschouwd als het eerste gedeelte van eene verbinding van haar net met Groningen, waarvoor zij reeds destijds plannen, over Wijnjeterp en Bakkeveen, had ontworpen. Om bovenaangevoerde redenen is het echter tot den aanleg van deze verbanden, evenmin als van eenige andere nieuwe uitbreiding van haar net, na 1900, niet gekomen, terwijl thans voor de verbinding met Groningen aan de richting van Dragten uit de voorkeur is gegeven. Ten einde de Drentsch-Friesche spoorweglijnen aan het bestaande net der Maatschappij te doen aansluiten, behoorde derhalve het baanvak Wijnjeterp-Gorredijk bij die lijnen te worden gevoegd.

Ten gevolge van deze aanvulling van het Drentsch-Friesche net moest tevens de raming van aanlegkosten van dat net worden verhoogd. Waar bovendien het verhoudingscijfer van het te verhoogen Rijksvoorschot tot de totale aanlegkosten verandering moest ondergaan en ten gevolge van een en ander verschillende wijzigingen in de wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n^o. 122) zouden moeten worden aangebracht, scheen het de voorkeur te verdienen die wet in te trekken en door eene nieuwe te vervangen.

§ 6. De voor het aangevulde plan opgemaakte begrooting van aanlegkosten is bij de omtrent den aanleg gevoerde onderhandelingen onderscheidene malen door deskundigen, en nog onlangs opnieuw door den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten onderzocht. Het eindcijfer daarvan, ad f 2 700 000, mag derhalve zonder vrees voor teleurstellingen worden aangehouden. Bij deze raming is gerekend op aanleg met normale spoorwijdte en op zoodanigen bouw, dat de goederenwagens der hoofdspoorwegen over deze lijnen zullen kunnen worden doorgevoerd, hetgeen vooral met het oog op aanvoer van kunstmeststoffen, vervoer van vee en mogelijk ertsvervoer van uit deze streek, van groot belang werd geacht.

In de op f 2 700 000 geraamde aanlegkosten zal, bij aanneming van dit wetsvoorstel, worden bijgedragen, in den vorm van renteloos voorschotten:

door het Rijk, tot	f 1 500 000
„ de provincie Friesland, tot ±	182 400
„ „ „ Drenthe „ „	174 000
„ „ „ Overijssel „ „	13 590
dus tot een gezamenlijk bedrag van	f 1 869 990

(*) De richting der lijnen is op het als bijlage bij deze Memorie gevoegde kaartje voorgesteld.

terwijl bovendien door de gemeenten Assen, Dwingeloo, Diever, Havelte, Smilde, Meppel, Ooststellingwerf en Steenwijk te zamen gedurende 15 jaren bijdragen tot een bedrag van f 5 300 per jaar zijn toegezegd, welke nog eene contante waarde vertegenwoordigen, (berekend tegen een rentevoet van 4 pct.), van ongeveer f 59 000.

Gelijk blijkt bij vergelijking van de bovengenoemde bijdragen met die in de Memorie van Toelichting tot het ontwerp der wet van 9 Juli 1900 (*Staatsblad* n^o. 122) vermeld, is de bijdrage van de provincie Friesland verhoogd van f 117 000 tot f 182 400. De Staten van deze provincie besloten toch in de zomervergadering van 1906 om niet alleen het vroeger voor het Drentsch-Friesche net toegezegde provinciale voorschot ad f 3 000 per K.M., ook te berekenen over het baanvak Wijnjeterp-Gorredijk, ter lengte van τ 6,6 K.M., maar tevens om dat voorschot te verhoogen van f 3 000 tot f 4 000 per K.M. Hoewel het den ondergeteekende eenigszins heeft teleurgesteld, dat de andere provinciën, en met name de provincie Drenthe, welke bij de totstandkoming van dit net nauwelijks minder belang heeft dan Friesland, het door de laatste gegeven goede voorbeeld niet gevolgd hebben, zoo heeft hij toch gemeend daarvan geen bepaalden eisch voor het bevorderen van dit wetsvoorstel te moeten maken. Voorbijgezien mag toch niet worden, dat de provincie Drenthe, met hare betrekkelijk geringe draagkracht, voor deze lijnen reeds meer doet dan voor andere lijnen, daar zij als regel heeft aangenomen niet meer dan f 2 500 per K.M. bij te dragen, zoomede, dat die provincie zich voor den aanleg van spoorwegen met beperkte snelheid vermoedelijk nog belangrijke opofferingen zal moeten getroosten.

De door de streek voor deze lijnen verleende steun moet ten slotte, in aanmerking genomen de luttel welvaart der betrokken gemeenten, stellig aanzienlijk worden genoemd; met inbegrip van de contante waarde der jaarlijksche bijdragen van de gemeenten bedraagt de totale bijdrage van de streek thans rond f 429 000, bij eene totale raming der aanlegkosten ad f 2 700 000, terwijl in 1900 door de streek \pm f 350 000 zou worden bijgedragen in de op f 2 500 000 geraamde aanlegkosten. De totale bijdrage van de streek is dus van 14 pct. tot 16 pct. verhoogd. Met deze bijdragen en het verhoogde Rijksvoorschot zal de Maatschappij na hare reorganisatie, den aanleg der lijnen op zich kunnen nemen. Zij zal dan ruim $\frac{2}{3}$ der raming als bijdragen van het Rijk en van de streek ontvangen, en zelve uit de door haar te sluiten leening \pm f 830 000 voor den aanleg moeten besteden.

Het ligt in de bedoeling bij de toekenning van de Rijksbijdrage te bepalen, dat, zoodra over laatst bedoeld bedrag uit de winst op de exploitatie dezer lijnen (vermeerderd met de ontvangen jaarlijksche bijdragen der gemeenten) de verschuldigde rente en aflossing kan worden betaald, van het overblijvende ten minste twee-derde voor terugbetaling op de verleende renteloze voorschotten zal moeten worden aangewend, terwijl dat voor terugbetaling te bestemmen bedrag dan zal zijn te verdeelen naar evenredigheid van de bedragen der voorschotten.

De Minister van Waterstaat,

J. KRAUS.

TOEKENNING VAN EEN RENTELOOS VOORSCHOT UIT 'S RIJKS SCHATKIST

ten behoeve van den aanleg en het in exploitatie brengen van
Spoorweglijnen van Gorredijk naar Assen, van Steenwijk naar Osterwolde en van Meppel naar Smilde.

(Bijlage der Memorie van Toelichting.)

