

(256. 1)

KONINKLIJKE BOODSCHAP.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal

MIJNE HEEREN!

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet houdende toekenning van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten behoeve van den aanleg van een spoorweg van *Hoorn* over *Venhuizen* naar station *Bovenkarspel—Grootebroek*.

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 2 Juli 1907.

WILHELMINA.

(256. 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 *Hoorn* over *Venhuizen* naar *Station Bovenkarspel—Grootebroek*;

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 der kosten van aanleg, doch tot geen hooger bedrag dan van f 233 000, ten behoeve van een spoorweg van *Hoorn* over *Venhuizen* naar *Station Bovenkarspel—Grootebroek*.

Artikel 2.

Het in artikel 1 genoemde rentelooze voorschot wordt onder voorwaarden, door Ons of krachtens Onze machtiging te stellen, 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, 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,

(256. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. In het jaar 1900 werd door een zich in Dreechterland gevormd hebbend comité concessie en geldelijke steun gevraagd voor een spoorweg, die de zuidelijk van den Staatsspoorweg tusschen Hoorn en Enkhuizen gelegen streek zou doorloopen en aan beide uiteinden aan dien spoorweg zou aansluiten.

Aanleiding tot het ontwerpen van deze nieuwe verbinding gaf de wensch, om den akker- en tuinbouw in dit deel der provincie Noordholland tot verdere ontwikkeling te doen komen. De aldaar gelegen gronden waren toch zeer geschikt gebleken voor de reeds in vele deelen van Noordholland met succes uitgeoefende intensieve cultuur van groenten en fijne vruchten en men meende, dat deze teelt ook voor de bevolking van deze streek eene bron van groote welvaart zou kunnen worden, indien slechts de bezwaren werden opgeheven, welke tot nog toe velen hadden weerhouden, zich op dat bedrijf toe te leggen.

De bedoelde bezwaren zijn gelegen in de moeilijkheid van het transport der producten naar de stations van den bestaanden spoorweg, welk vervoer, vaak langs een vrij langen weg, per vaartuig of per wagen moet geschieden. Groot tijdverlies en aanzienlijke verhooging der transportkosten is daarvan het gevolg, terwijl bovendien de waarde der producten van den fijnbouw, die door hun aard tegen herhaald overladen niet bestand zijn, daardoor in niet geringe mate achteruitgaat.

Verbetering der waterwegen, zoo, dat het vervoer naar de marktplaatsen rechtstreeks per schuit zou kunnen plaats hebben, kan in dezen ongunstigen toestand geen afdoende verbetering brengen. Het in de verschillende polders afwisselende bemalingspeil zou het bouwen van een groot aantal schutsluizen noodzakelijk maken, waarvoor groote uitgaven zouden worden gevorderd en ten gevolge waarvan het verkeer toch ernstige belemmering zou blijven ondervinden.

Bovendien kunnen de producten veelal met meer voordeel op verre afstand van de hand worden gezet, waartoe een snel verkeersmiddel noodig is, waarmede zonder overlading de plaats van bestemming te bereiken is.

Hetzelfde geldt voor het vervoer in omgekeerde richting van de voor deze cultuur onmisbare meststoffen, terwijl ook voor het personenverkeer, o. a. met de marktplaatsen, behoefte aan vergemakkelijking wordt gevoeld.

In al deze opzichten kan de gewenschte verbetering verkregen worden door uitbreiding van het locale spoorwegnet. Dat dit in de betrokken streek wordt gevoeld, moge blijken uit den bijval, dien de plannen van het bovenbedoelde comité bij de onmiddellijk belanghebbenden mochten vinden. Deze bijval kwam voornamelijk aan den dag door de zeer beduidende bijdragen, die reeds dadelijk ten behoeve van den aanleg van den ontworpen spoorweg werden toegezegd, terwijl ook de Provinciale Staten van Noordholland, blijkens besluit van 12 Juli 1906, n°. 54, door toekenning van een renteloos voorschot en door deelneming in het aandeelenkapitaal der voor den aanleg op te richten onderneming, te kennen hebben gegeven, de zaak van voldoende belang te achten, om haar op krachtige wijze te steunen.

§ 2. Het tracé van den ontworpen spoorweg is aangegeven op de als bijlage bij deze Memorie gevoegde schetskaart.

De lijn zal aanvangen nabij K.M. 35 van den Staatsspoorweg Zaandam—Hoorn—Enkhuizen. De afstand van dit beginpunt van den aan te leggen spoorweg tot het midden van het stationshoofdgebouw te Hoorn belooft ongeveer 2500 M. Van dit punt loopt de lijn door de gemeenten Blokker, Schellinkhout, Wijdenes, Venhuizen en Grootebroek naar het station Bovenkarspel—Grootebroek van evengenoemden Staatsspoorweg, alwaar weder aansluiting daaraan wordt verkregen.

Met het oog op de wenschelijkheid om het rollend materieel van den grooten spoorweg op de lijn te doen circuleeren, hetgeen noodig is om het vervoer snel en zonder overlading te kunnen doen plaats hebben, werd eene spoorwijdte van 1,435 M. gekozen,

terwijl de kleinste straal van de in den ontworpen spoorweg voorkomende bogen werd aangenomen op 200 M. Hellingen steiler dan 1 op 200 komen in het project niet voor. Evenmin belangrijke kunstwerken. Ook de bovenbouw van den spoorweg zal voor het verkeer daarover van bovenbedoeld materieel geschikt zijn.

Tegen het gekozen tracé bestaan *geene* bedenkingen. Het werd trouwens ontworpen door een comité, waarvan de leden volkomen met alle plaatselijke omstandigheden bekend zijn en vond in de streek algemeen instemming.

De raming der voor den aanleg benoodigde kosten sluit op een bedrag van f 700 000, buiten de kosten van rollend materieel, waarin niet behoefte te worden voorzien. De Nederlandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij toch verklaarde zich, zooals met het oog op eene doelmatige exploitatie der lijn het meest gewenscht moet worden geacht, op alleszins aannemelijke voorwaarden bereid die exploitatie op zich te nemen en verbond zich, de kosten van aanschaffing van het benoodigde rollend materieel voor hare rekening te nemen.

Daar de ontworpen lijn nagenoeg 15 K.M. lengte zal verkrijgen, belopen de geraamde aanlegkosten ruim f 46 000 per K.M. Dit bedrag mag voor den bouw van den spoorweg, op de hierboven omschreven wijze, voldoende worden geacht, ook rekening houdende met de omstandigheid, dat de lijn geheel op eigen baan zal zijn gelegen, met de noodige onteigening van vele waardevolle terreinen en met de, in den laatsten tijd, *hooge* prijzen van ijzer en staal.

§ 3. Uit hetgeen in § 1, omtrent de ontwikkeling van den fijnbouw in de door den spoorweg te doorsnijden streek, is gezegd, volgt reeds, dat de bevolking, in verband met haar bedrijf, de marktplaatsen in de omgeving veelvuldig moet bezoeken. Uit dien hoofde mag naast het belangrijke vervoer van landbouwproducten, meststoffen en andere goederen, dat voor den beschouwd spoorweg hoofdzaak zal zijn, een niet onbeteekenend personenvervoer te gemoet worden gezien. In verband met een en ander zullen ook buiten de dorpen, bij verschillende wegwakruisingen, stopplaatsen voor reizigers worden gevestigd, waarbij tevens gelegenheid tot in- en uitladen van goederen zal worden gegeven.

Omtrent het te verwachten vervoer moge nog het volgende worden opgemerkt.

Eene vergelijking van deze lijn met de bestaande lijn Hoorn—Enkhuizen ligt voor de hand. De bevolking der door beide lijnen doorsneden gemeenten is ongeveer gelijk in zielental: in 1905 bedroeg dit, met uitzondering van de eindpunten, voor de bestaande lijn 9000, voor de ontworpen lijn 7500. Niettegenstaande deze weinig dichte bevolking is het vervoer over de lijn Hoorn—Enkhuizen zeer belangrijk: in de jaren 1902/5 beliep het aantal der over elke sectie dier lijn vervoerde tonnen goederen gemiddeld 140 per dag. Voor de eene eveneens welvarende en veel dichter bevolkte streek doorsnijdende lijn Haarlem—Uitgeest (totale bevolking der doorsneden gemeenten, zonder de eindpunten, 31000 zielen) bedroeg ditzelfde gemiddelde slechts 107 ton.

De in dezelfde jaren van het belangrijke station Beverwijk in rechtstreeksch verkeer verzonden goederen beliepen gemiddeld 1155 ton per jaar. Voor het station Bovenkarspel—Grootebroek was dit bedrag 8370 ton.

Eene ontwikkeling van verkeer en toeneming van welvaart, als ten gevolge van den aanleg van de lijn Hoorn—Enkhuizen is verkregen door de daaraan liggende plaatsen, welke vroeger in gelijksoortige omstandigheden verkeerden als die, welke door de nu ontworpen lijn aan het spoorwegnet zullen worden aangesloten, mag dan ook met grond, als gevolg van die aansluiting, voor laatstbedoelde plaatsen worden verwacht.

§ 4. De aan het slot van § 1 bedoelde, door de provincie en de betrokken streek toegekende, bijdragen kunnen aldus worden gespecificeerd.

Toegezegd werd:

	Als renteloos voorschot in aandelen.	Totaal.
door de provincie.	f 106 000	f 105 000
„ gemeenten en polders	127 000	118 000
„ particulieren	„	10 750
	f 233 000	f 233 750
		f 466 750

Dit laatste bedrag vertegenwoordigt $\frac{2}{3}$ der geraamde aanlegkosten. Indien dus van Rijkswegen als renteloos voorschot een gelijk bedrag als in denzelfden vorm door provincie, gemeenten en polders te zamen wordt verstrekt, dat is f 233 000, of rond $\frac{1}{3}$ der raming, beschikbaar wordt gesteld, zal het voor den aanleg benoodigde kapitaal bijeengebracht zijn.

Voor den aanleg zal dan eene maatschappij worden opgericht, waarvan de statuten reeds in ontwerp werden goedgekeurd.

De Nederlandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij zal zich, gelijk gezegd, op hare kosten en risico met de exploitatie der lijn belasten en daarvoor het rollend materieel leveren. Hiervoor wordt een bedrag van f 100 000 noodig geacht. Uit de ontvangsten is de Nederlandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij bereid, aan de op te richten maatschappij jaarlijks uit te keeren f 1000 voor administratie- en andere kosten. Vervolgens zal zij zelve, als vergoeding van exploitatiekosten, de som van f 20 000 per jaar gemeten, verhoogd met f 0,30 per trein-kilometer, welke meer gereden zal zijn dan door vijf treinen daags in elke richting in gewonen dienst. Hetgeen daarna van de ontvangsten overblijft, zal tusschen de beide maatschappijen verdeeld worden in verhouding van de kapitalen door de eigenares van den spoorweg en de Nederlandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij in de onderneming gestoken.

Zoodra de uitkeering, welke de eigenares uit dien hoofde zal ontvangen, meer bedraagt dan 4 pct. over haar aandelenkapitaal, zal voorts $\frac{1}{3}$ van het meerdere, als restitutie op het Rijksvorschot, aan den Staat zijn uit te keeren.

De Minister van Waterstaat.

J. KRAUS.

TOEKENNING VAN EEN RENTELOOS VOORSCHOT UIT 'S RIJKSSCHATKIST

ten behoeve van den aanleg
van een Spoorweg van Hoorn naar Station Bovenkarspel - Grootebroek.

(Bijlage der Memorie van Toelichting.)



Schaal 1 à 200000.

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