

(153. 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 *Hontenisse* naar de Belgische grens in de richting van *Selzaete*.

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.

Dobbin, den 7 October 1907.

WILHELMINA.

(153. 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 en het in exploitatie brengen te bevorderen van een spoorweg van *Hontenisse* naar de Belgische grens in de richting van *Selzaete*;

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 en het in exploitatie brengen, doch tot geen hooger bedrag dan van f 231 667, ten behoeve van een spoorweg van *Hontenisse* naar de Belgische grens in de richting van *Selzaete*.

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 en de exploitatie 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,

Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1907—1908.

(153. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. Reeds spoedig nadat de totstandkoming van den spoorweg van Hulst naar Walsoorden was verzekerd en de aanleg van die lijn was ter hand genomen, vormde zich in het oostelijk deel van Zeeuwsch-Vlaanderen een comité, dat zich ten doel stelde, in aansluiting aan genoemde lijn, eene verbinding tusschen Walsoorden en de Belgische gemeente Selzaete te bevorderen. Daartoe werd ontworpen eene lijn, in het dorp Kloosterzande (gemeente Hontenisse) afbuigende van de lijn Hulst-Walsoorden, voorts loopende op Nederlandsch gebied door de gemeenten Hengstdijk, Stoppeldijk, Boschkapelle, Zaamslag, Axel en Zuid-dorpe en verder op Belgisch gebied naar Selzaete. (1)

Het comité slaagde er in voor het 26,2 K.M. lange gedeelte dezer lijn, dat op Nederlandsch grondgebied zou zijn gelegen, van de direct belanghebbenden en van de provincie Zeeland bijdragen, tot eene gezamenlijke contante waarde van een-derde der aanvankelijk op een bedrag van f 525 000 geraamde aanlegkosten, te verkrijgen en eveneens een-derde van dat bedrag als aandeelenkapitaal van eene nieuw op te richten maatschappij te plaatsen. Het wendde zich daarna tot de Regeering om eene Rijksbijdrage tot een bedrag, gelijk aan het overblijvende één-derde.

Het nut dat van deze ontworpen lijn voor de doorsneden streek wordt verwacht, wettigt, naar het den ondergeteekende voorkomt, alleszins de toekenning van eene zoodanige bijdrage. Die streek vindt voor het grootste deel haar bestaan in den landbouw en voor den bloei van dat bedrijf is een gemakkelijke afvoer van de landbouwproducten en aanvoer van meststoffen een hoofdvereischte. Door de ontworpen spoorwegverbinding zullen de producten (vooral aardappelen en suikerbieten) aanmerkelijk sneller en goedkoper vervoerd kunnen worden dan thans het geval is. Dit zal in het bijzonder van belang zijn voor het vervoer der suikerbieten, eenerzijds naar de fabrieken te Selzaete, anderzijds naar de haven van Walsoorden en van daar per scheepsgelegenheid naar Noordbrabant.

Op grond van de ervaring, opgedaan bij de lijn Hulst-Walsoorden, mag worden aangenomen, dat over den onderwerpe-lijken spoorweg een aanmerkelijk goederenvervoer, vooral van suikerbieten, zal worden verkregen. In het eerste exploitatiejaar (1903) werden over de lijn Hulst-Walsoorden bijna 7 miljoen, in 1905 reeds 20 miljoen K.G. suikerbieten vervoerd, terwijl het totale goederenvervoer over die lijn in laatstbedoeld jaar bijna 26 miljoen K.G. bedroeg.

Naast het goederenvervoer zal zich over de nieuwe lijn ook een niet onbelangrijk personenvervoer kunnen ontwikkelen. Immers de op Nederlandsch grondgebied doorsneden gemeenten tellen te zamen bijna 20 000 inwoners, aan wie de ontworpen verbinding in meerdere of mindere mate ten goede zal komen. Voorts zal de lijn zeer bevorderlijk kunnen zijn aan het verbeteren van de gemeenschap tusschen dit gedeelte van Zeeuwsch-Vlaanderen en het overige gedeelte des Rijks, daar de doorsneden landstreek via Kloosterzande en Walsoorden in directe verbinding gebracht wordt met het onlangs door de provincie Zeeland in eigen exploitatie genomen stoombootveer Walsoorden-Hansweert, dat, met den aansluitenden omnibusdienst Hansweert-station Vlakte, in vele gevallen eene kortere en zekerder aansluiting geeft aan het Nederlandsche spoorwegnet dan via Terneuzen-Vlissingen kan worden verkregen. De verbinding

(1) Op het bij deze Memorie gevoegde kaartje is de richting van den ontworpen spoorweg aangegeven.

over Vlakte zal bovendien nog aanmerkelijk verbeterd worden, als uitvoering zal zijn gegeven aan de vervanging van den vermelden omnibusdienst door een tramweg, waartoe door de Staten van Zeeland in beginsel is besloten.

§ 2. De totale lengte van den ontworpen spoorweg bedraagt, tusschen de aansluiting nabij Kloosterzande aan de lijn Hulst—Walsoorden en Selzaete, 30,2 K.M., waarvan 26,2 K.M. op Nederlandsch grondgebied. Het dóórloopen van de treinen van de nieuwe onderneming tot de haven te Walsoorden zal kunnen worden verzekerd door haar het medegebruik toe te staan van het 2,8 K.M. lange baanvak Kloosterzande—Walsoorden van de bestaande lijn der Maatschappij „Hulst—Walsoorden”. De bevoegdheid daartoe is bij de overeenkomst van 9 October 1902 tusschen den Staat en laatstgenoemde Maatschappij aan den Minister van Waterstaat voorbehouden, met bepaling, dat de vaststelling der voor bedoeld medegebruik verschuldigde vergoeding eventueel, n.l. indien partijen niet tot overeenstemming kunnen komen, door scheidsmannen zal geschieden.

Nabij het station Axel zal de spoorweg Terneuzen—Mechelen worden gekruist; tevens zal daar, voor de overlading van goederen, eene aansluiting aan dien spoorweg worden verkregen. Voorts ligt het in de bedoeling de lijn op Belgisch grondgebied te doen loopen tot het gemeenschappelijk station Selzaete van de lijn Gent—Terneuzen en van de Belgische Staatsspoorwegen.

De spoorwijdte van den ontworpen spoorweg is aangenomen op 1 M., gelijk aan die van den aansluitenden spoorweg Hulst—Walsoorden.

§ 3. Gelijk reeds in § 1 werd vermeld, werd het nut van den spoorweg door de provincie Zeeland en de direct belanghebbenden erkend door de toezegging van belangrijke bijdragen. De Staten van de provincie Zeeland besloten in Juli 1902 een subsidie te verlenen van een-derde van de kosten van aanleg van het op Nederlandsch gebied gelegen gedeelte, met inbegrip van aankoop van het voor de exploitatie benodigde rollend materieel, tot een maximum van f 175 000, verminderd met een bedrag van f 39 166, dat door de belanghebbenden (gemeenten, polders of derden) eveneens als subsidie zou moeten worden bijgedragen. Aan deze voorwaarden is, blijkens mededeeling van het comité, ten genoegen van Gedeputeerde Staten voldaan. De bijdragen uit de streek zullen, gelijk in Zeeland gebruikelijk is, worden uitgekeerd in jaarlijksche termijnen, welker contante waarde, berekend naar een rentevoet van 4 pct., de bovengenoemde bedragen vertegenwoordigt.

Intusschen bleek, dat de begroting van f 525 000, welke voor de Provinciale Staten van Zeeland als grondslag voor het in 1902 toegezegde subsidie heeft gegolden, zoowel met het oog op de inmiddels ingetreden stijging van staal- en ijzerprijzen, als met het oog op eenige wenschelijk gebleken wijzigingen van het plan, eene verhooging met f 170 000 moet ondergaan, waardoor zij gebracht wordt op f 695 000, overeenkomende met pl. m. f 26 500 per K.M. te bouwen spoorweg. Een ingesteld onderzoek heeft de betrouwbaarheid van deze verhoogde raming aangetoond.

Op grond van het in § 1 medegedeelde is de ondergeteekende van meening, dat er aanleiding bestaat om voor deze lijn een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist beschikbaar te stellen ten bedrage van een derde van deze herziene raming der kosten van aanleg en het in exploitatie brengen van den spoorweg tot een maximum van f 231 667. Daar de Staten der provincie Zeeland reeds besloten hebben tot verhooging van de provinciale bijdrage met zoodanig bedrag, dat deze met de bovenvermelde bijdragen der locale besturen te zamen eene gelijke som vertegenwoordigt, zal bij toekenning van dat voorschot niet worden afgeweken van den regel van gelijkheid in opoffering tusschen het Rijk en de betrokken streek.

§ 4. Hoewel, blijkens het bovenstaande, reeds eenige jaren geleden de direct belanghebbenden en de provincie de bewijzen gaven, dat door hen veel prijs gesteld werd op het tot stand komen van dezen spoorweg en hoewel het nut daarvan door alle omtrent het plan geraadpleegde autoriteiten werd erkend, werd toch door den ambtsvoorganger van den ondergeteekende bezwaar gemaakt zonder meer aan het verzoek van het comité, om de toekenning van een Rijksvoorschot te bevorderen, te voldoen. Immers, zoowel uit de betrokken streek, als door den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten, was er de aandacht op gevestigd, dat de ontworpen spoorweg nog in veel hooger mate in de verkeersbehoeften van de streek zou voorzien, indien daaraan eene zijlijn over Westdorpe naar Sas van Gent werd

toegevoegd. In laatstgenoemde plaats bevinden zich, evenals te Selzaete, een paar belangrijke beetwortelsuikerfabrieken, die de te verwerken beetwortelen in hoofdzaak uit de door de geprojecteerde lijn doorsneden streek betrekken, en nu vreesde men dat het tot stand komen van een sneller en goedkoper vervoermiddel naar Selzaete, zonder zijlijn naar Sas van Gent, de in laatstgenoemde plaats gevestigde fabrieken in minder gunstige conditie zou brengen. Met het oog hierop was door het meerendeel van de bijdragende besturen uit de streek aan hunne toezeggingen eene voorwaarde verbonden, op zoodanigen zijtak betrekking hebbende, en wel in dezen zin, dat eene zijlijn naar Sas van Gent zou moeten worden aangelegd binnen twee jaren, nadat de aldaar bestaande bruggen over het kanaal Gent—Terneuzen voor tramverkeer geschikt zouden zijn gemaakt.

Bij het stellen van deze voorwaarde verkeerden bedoelde besturen in de meening, dat de kosten van de versterking van die bruggen te zwaar op den spoorwegaanleg zouden drukken, zoodat de verplichting tot aanleg van de zijlijn aan de spoorwegonderneming slechts opgelegd kon worden, voor het geval de vereischte veranderingen aan de bruggen buiten haar om zouden zijn tot stand gebracht. De door den Rijkswaterstaat verstrekte inlichtingen toonden echter aan, dat de kosten voor het geschikt maken van deze overbruggingen voor tramverkeer vermoedelijk slechts pl. m. f 30 000 en ten hoogste f 60 000 zouden bedragen, zoodat het dragen van een-derde der kosten niet als te bezwarend voor de spoorwegonderneming zoude zijn aan te merken, in verhouding tot het voor hare rekening komende aandeel in de totale aanlegkosten van hoofd- en zijlijn.

De ambtsvoorganger van den ondergeteekende was daarom de meening toegedaan, dat de eisch tot aanleg van die zijlijn niet van de voorafgaande brugverbetering afhankelijk gesteld behoeft te worden. Hij deelde dan ook aan het comité mede, dat de aanleg van de hoofdlijn alleen zou kunnen bevorderd worden, indien gelijktijdig de zijlijn naar Sas van Gent werd tot stand gebracht, en tevens dat hij bereid was om de beschikbaarstelling te bevorderen van eene bijdrage van het Rijk in de bouwkosten van de hoofd- en de zijlijn te zamen, tot een bedrag van een-derde der kosten. Het comité verklaarde echter aan de gestelde voorwaarde van gelijktijdigen aanleg der zijlijn niet te kunnen voldoen, en zulks niet zoozeer omdat het niet op voldoende bijdragen uit de streek, ook voor de zijlijn, kon rekenen, als wel, omdat de deelnemers in het aandeelenkapitaal der onderneming ongenegen waren om ook voor de zijlijn gelden beschikbaar te stellen, zoodat het ten laste van de onderneming komende derde van de kosten van die zijlijn voor het oogenblik niet kon worden gevonden.

Intusschen kwam uitzicht, dat eene verbinding met Sas van Gent langs anderen weg zou kunnen worden verkregen. Door de naamlooze vennootschap „Hulst—Walsoorden” werd concessie gevraagd voor eene verbinding van Ter Hole, eene plaats aan haren spoorweg Hulst—Walsoorden, over Axel naar Sas van Gent, welke verbinding ten deele dezelfde richting zou volgen, als de lijn van Hontenisse naar Selzaete. Deze concessie-aanvraag vond uit den aard der zaak steun bij de gemeentebesturen van Westdorpe en van Sas van Gent, doch werd door de overige belanghebbende locale besturen en door het provinciaal bestuur van Zeeland bij de verbinding met Selzaete achtergesteld.

Aldus was de stand van zaken bij het optreden van den ondergeteekende. Deze meende in het belang van de streek, voor welke het van groote beteekenis is, zoowel met Selzaete als met Sas van Gent verbonden te worden, op samenwerking tusschen het comité voor de lijn Hontenisse—Selzaete en de maatschappij „Hulst—Walsoorden”, te moeten aandringen. Die samenwerking bleek echter op dat oogenblik evenmin te kunnen worden verkregen als de gelijktijdige aanleg van de beide verbindingen door het comité voor de lijn Hontenisse—Selzaete.

Dat thans de ondergeteekende van oordeel is, dat de aanleg van de lijn Hontenisse—Selzaete afzonderlijk behoort te worden bevorderd, vindt zijne verklaring hierin, dat er nu naar zijne overtuiging gegrond uitzicht bestaat, dat ook de totstandkoming van de gewenschte verbinding met Sas van Gent spoedig zal kunnen worden verzekerd. Verschillende wegen staan daartoe open. Immers is, behalve de zoeven genoemde concessie-aanvraag voor de lijn Ter Hole—Sas van Gent, onlangs nog een nieuw plan, uitgaande van de IJzendijksche Stoomtramweg-Maatschappij, voor onderscheidene lijnen in Zeeuwsch-Vlaanderen, in onderzoek genomen, in welk plan ook eene verbinding Sas van Gent—Westdorpe—Zuiddorpe—Moerbeke is opgenomen, welke verbinding aan de lijn Hontenisse—Selzaete zou aansluiten. Deze plannen worden gesteund door een invloedrijk

comité uit de streek. Bovendien is het den ondergeteekende bekend, dat thans gestreefd wordt naar samenwerking tusschen de belanghebbenden bij deze nieuwe aanvraag, het comité voor de lijn Hontenisse—Selzaete, en de maatschappij Hulst—Walsoorden.

Intusschen zal er nog wel eenige tijd moeten verlopen alvorens de beide genoemde plannen volledig zijn onderzocht, de onderhandelingen omtrent samenwerking tusschen de belanghebbenden ten einde zijn gebracht, en voor eene verbinding met Sas van Gent door de streek voldoende bijdragen zijn beschikbaar gesteld. In deze omstandigheden bestaat er, naar het den ondergeteekende voorkomt, geene aanleiding om met het bevorderen van de totstandkoming van de lijn Hontenisse—Selzaete, waarvoor de noodige bijdragen door de streek zijn toegezegd en het overigens benoodigde kapitaal reeds lang beschikbaar is, nog te wachten. Mochten toch de bovenbedoelde plannen niet worden verwezenlijkt, dan zal alsnog kunnen worden gebruik gemaakt van eene verklaring, welke hij, alvorens tot het bevorderen van de indiening van dit wetsontwerp over te gaan, van het comité voor de lijn Hontenisse—Selzaete heeft gevorderd, omtrent de bij dat comité bestaande bereidwilligheid om desverlangd tot den aanleg van eene verbinding met Sas van Gent mede te werken. Daartoe heeft hij aan dat comité

doen weten, dat in de te sluiten subsidie-overeenkomst betreffende de lijn Hontenisse—Selzaete eene bepaling zal worden opgenomen, inhoudende dat de op te richten maatschappij zich verbindt om, binnen een jaar na de dagteekening van die overeenkomst, plannen in te zenden voor eene zijlijn naar Sas van Gent, en ten behoeve daarvan bijdragen te vragen aan de belanghebbende locale en provinciale besturen; zoomede om, nadat voor die zijlijn bijdragen zullen zijn toegezegd tot een gezamenlijk bedrag van twee derden van de geraamde kosten van aanleg en het in exploitatie brengen, die lijn binnen een termijn van ten hoogste twee jaren te bouwen en in exploitatie te nemen. Bij het comité bestond tegen het aanvaarden van deze voorwaarde geen bezwaar.

Door middel van deze bepaling zal het dus in elk geval in de macht van de streek en het Rijk liggen om door het beschikbaar stellen van de noodige bijdragen de spoedige uitvoering van de verbinding met Sas van Gent te verzekeren.

De Minister van Waterstaat,

J. KRAUS.

TOEKENNING VAN EEN RENTELOOS VOORSCHOT UIT 'S RIJKS SCHATKIST

106 / 18

ten behoeve van den aanleg en het in exploitatie brengen van een Spoorweg van Hontenisse naar de Belgische grens in de richting van Selzaete.

(Bijlage der Memorie van Toelichting.)

