

(263. 4.)

## VOORLOOPIG VERSLAG.

Bij het afdeelingsonderzoek van het wetsontwerp gaven verscheidene leden uiting aan hunne ingenomenheid, dat de Regeering, zoodra de noodige overeenstemming was verkregen, zich beijverd heeft een voorstel tot het toekennen van een renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist in te dienen. Daardoor toch werd het mogelijk, dat deze stoomtramweg, welke voor de betrokken streek van zoo bijzonder groot belang belooft te zijn en waarnaar reeds zoo geruimen tijd met verlangen werd uitgezien, thans zonder verder uitstel zou worden aangelegd.

Sommige leden waren van oordeel, dat de Regeering ten behoeve van dezen aanleg door 's Rijks schatkist een te groot offer wenschte te doen brengen. Niet alleen tóch wenschte zij een Rijksvoorschot tot een-derde der geraamde aanlegkosten beschikbaar te stellen, maar bovendien wil zij nog de helft van de bouwkosten van de nieuwe draaibrug over het Noordhollandsch kanaal voor Rijksrekening nemen. Feitelijk zou het Rijk dus de helft plus een-derde van de andere helft, zijnde in het geheel twee-derde van de bouwkosten van de voor het gewone verkeer niet vereischte brug betalen en vervolgens voor het geheele onderhoud en de bediening zorgen. Gold het hier een poging om een arme streek tot ontwikkeling te brengen, de leden hier aan het woord zouden tegen een aanzienlijk offer van het Rijk geen bedenking opperen; maar nu het een welvarende streek betreft, kwam het hun voor, dat de Regeering niet zoo toeschietelijk behoort te zijn. Zij zouden gaarne zien, dat alsnog eene voor het Rijk minder nadeelige regeling tot stand kwam.

Vele andere leden verklaarden zich met deze opvatting niet te kunnen vereenigen. Zij achtten het alleszins billijk, dat, waar aandeelhouders een-derde, en de provincie, gezamenlijk met de betrokken gemeenten en waterschappen, als renteloos voorschot nog een-derde der geraamde aanlegkosten voor hunne rekening nemen, het ontbrekende een-derde bij wijze van renteloos voorschot door het Rijk wordt verschaft. En wat in het bijzonder de nieuwe draaibrug betreft, die de Koedijker vlotbrug zal vervangen, scheen het hun volkomen gerechtvaardigd, dat het grootste gedeelte van de bouwkosten voor Rijksrekening kwam; reeds uit de Memorie van Toelichting blijkt voldoende, dat de bestaande vlotbrug slechts ten deele in de behoeften van het verkeer kan voorzien, zoodat het kwalijk aangaat de nieuw te bouwen brug alleen te willen beschouwen als een noodzakelijk onderdeel van het spoorwegplan. Sommige leden gingen dan ook verder en betoogden, dat het niet meer dan billijk ware, indien, evenals trouwens bij den aanleg van andere tramlijnen is geschied, de

bouwkosten van de brug, welke op dit punt van druk verkeer werkelijk in eene behoefte voorzien zal, geheel voor Rijksrekening werden genomen.

Met betrekking tot de rentelooze voorschotten ten behoeve van den aanleg van verschillende spoorwegen uit 's Rijks schatkist toegekend, zou men gaarne een overzicht ontvangen, waaruit duidelijk zou blijken, welke bedragen zijn verstrekt en hoeveel daarvan aan het Rijk is terugbetaald. Men verzocht daarbij tevens eene opgave van de voorschotten, welke de Regeering in de naaste toekomst nog zou wenschen te verleenen.

Aan eenige leden kwam het niet vrij van bedenking voor, dat ook de aan te leggen lijn weder door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij zal worden geëxploiteerd. Langzamerhand, zoo zeiden zij, verkrijgt deze maatschappij een geheel net van tramlijnen. Wanneer te eeniger tijd de spoorlijnen van de maatschappij door den Staat mochten worden genaast, zou zij door middel van de voor een goed deel aan hare spoorlijnen evenwijdig loopende tramlijnen aan den Staat eene gevoelige mededinging kunnen aandoen.

Zonder voor het oogenblik deze mogelijkheid te willen betwisten, meenden toch verscheidene andere leden, dat het zeer gelukkig is, dat de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij de exploitatie van de lijn op zich zal nemen; zij zagen die exploitatie veel liever toevertrouwd aan deze krachtige maatschappij dan in de handen van een bijzondere vennootschap, aan welke misschien de noodige middelen zouden ontbreken om een behoorlijke exploitatie te waarborgen. Een andere vraag was, of het niet raadzaam ware de overeenkomst met de maatschappij in dier voege in te richten, dat zij, eenmaal de exploitatie van de lijn op zich genomen hebbende, zich daaraan later niet zal kunnen onttrekken; het gebeurde in zake de lijn Kwadijk—Edam scheen voor een bevestigend antwoord op deze vraag te pleiten.

Ten slotte werd nog de vraag gesteld, waarom er bij de raming van de aanlegkosten op is gerekend, dat de lijn met normale spoorwijdte zal worden gebouwd; het nut daarvan zagen enkele leden gaarne nader uiteengezet. In antwoord hierop werd door sommige leden medegedeeld, dat voor alle gesubsidieerde tramlijnen in Noordholland de normale spoorwijdte is aangenomen en dat zulks ook alleszins wenschelijk was, aangezien die lijnen anders niet met de goederenwagens van de hoofdspoorwegen zouden kunnen worden bereden. Kon dit laatste niet geschieden, dan zou de ontworpen lijn zeer veel van haar belang verliezen; de afvoer toch van landbouwvoortbrengselen, tot bevordering waarvan de lijn in de eerste plaats moet dienen, zou merkkelijk geschaad worden, indien die voortbrengselen, om langs den hoofdspoorweg verder te kunnen worden vervoerd, eerst zouden moeten worden overgeladen.

Aldus vastgesteld door de Commissie van Rapporteurs den 10den April 1908.

REGOUT.

VAN DER BORCH VAN VERWOLDE.

VAN FOREEST.

DE VISSER.

ROESSINGH.

