

(263 5.)

MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden bij brief van 3 Juni 1908.)

Ter beantwoording van de vragen en opmerkingen, waartoe het afdelingsonderzoek van dit wetsontwerp aanleiding heeft gegeven, veroorlooft de ondergeteekende zich het navolgende in het midden te brengen.

De leden, die van oordeel waren dat de Regeering ten behoeve van dezen spoorweg een te groot offer wenscht te doen brengen, hadden blijkens het Voorloopig Verslag niet zoozeer bezwaar tegen het voorgestelde renteloze voorschot ten bedrage van een-derde der aanlegkosten, als wel tegen het voorstel om bovendien de helft van de bouwkosten van de nieuwe brug over het Noordhollandsche kanaal voor Rijksrekening te nemen. In laatstbedoeld voorstel mag echter, naar het den ondergeteekende voorkomt, geenszins eene voor het Rijk nadeelge regeling worden gezien. Gelijk reeds in de Memorie van Toelichting werd opgemerkt, betreft het hier de vervanging van eene aan het Rijk toebehoorende brug over een Rijkskanaal door eene nieuwe brug van zwaarder bouw en betere constructie. Ware vernieuwing van deze vlotbrug noodzakelijk, dan zouden ongetwijfeld de kosten geheel voor Rijksrekening komen. Nu dit niet het geval was, de vernieuwing op Rijkskosten nog eenigen tijd zou hebben kunnen wachten en de vervanging van de vlotbrug door eene draaibrug voor het gewone verkeer niet noodzakelijk werd geacht, bestond er geene aanleiding om de bouwkosten van de nieuwe brug geheel voor rekening van het Rijk te nemen. Maar evenmin zou het billijk zijn indien het Rijk zich aan eene bijdrage in die kosten onttrok, al ware het slechts omdat het tijdvak waarna de Staat tot vernieuwing van de bestaande brug zou moeten overgaan, door den bouw van de nieuwe brug belangrijk wordt verlengd. Bovendien is de vervanging van de vlotbrug door eene draaibrug wel niet noodzakelijk, maar toch stellig van belang, ook voor het gewone verkeer. Omtrent het aandeel in de bouwkosten dat ten laste van het Rijk behoort te worden genomen, kan natuurlijk verschil van meening bestaan. Maar de ondergeteekende is het met zijn ambtsvoorganger eens, dat er geene aanleiding bestond om in dit geval eene kleinere bijdrage voor te stellen, dan vroeger ten aanzien van de vervanging van de vlotbrug te Alkmaar aan die gemeente in uitzicht was gesteld. Ook komt het niet meer dan billijk voor, dat onderhoud en bediening van de nieuwe brug, evenals dit bij de bestaande brug het geval is, voor rekening van het Rijk komen.

De omstandigheid, dat het hier eene streek geldt, welke welvarend genoemd mag worden, behoort, naar de ondergeteekende meent, niet te weerhouden van het verleen van den gebruikelijken steun van één-derde der aanlegkosten, nu de streek zelve is voorgedaan en de lijn met geringere bijdragen niet zou tot stand komen.

Dat in de aanlegkosten, waarin door het Rijk voor één-derde wordt bijgedragen, het gedeelte der bouwkosten van de brug begrepen is, dat ten laste van den aanleg der lijn komt, ligt voor de hand. Eene afwijking van de bij subsidieering van locale verkeersmiddelen gebruikelijke regelen is daarin niet gelegen, en de ondergeteekende ziet dan ook niet in dat daartegen bezwaar zou kunnen worden gemaakt.

Naar aanleiding van de vraag naar een overzicht omtrent de reeds verstrekte renteloze voorschotten van spoorwegaanleg en de daarop terugbetaalde bedragen, zij het den ondergeteekende veroorloofd te verwijzen naar den staat, welke als bijlage n^o. 19

gevoegd was bij het wetsontwerp tot vaststelling van hoofdstuk IX der Staatsbegroting voor het jaar 1908. Uit dien staat blijkt, dat in het tijdvak van 1893 tot en met 1907 ten behoeve van een 35-tal nieuwe lijnen een gezamenlijk bedrag van f 11 477 204 uit 's Rijks schatkist is beschikbaar gesteld, van welk bedrag ongeveer f 6 500 000 is uitgekeerd. Van de lijnen, waarvoor deze bijdragen waren bestemd, zijn er reeds 25 geheel of althans bijna geheel voltooid en in exploitatie, tot eene gezamenlijke lengte van ongeveer 800 kilometer. Op de voor deze lijnen nitgekeerde renteloze voorschotten is tot dusver nog slechts f 30 209,88⁵ als restitutie ontvangen, en wel alleen uit de opbrengsten van de lijn Alkmaar—Purmerend. Hieruit mag echter niet worden afgeleid, dat bij geene der overige lijnen de exploitatie-uitkomsten aanleiding zouden geven tot uitkeering van eenige restitutie aan den Staat; vele lijnen zijn eerst sedert kort voltooid en in exploitatie, en bij onderscheidene daarvan is de bouwrekening nog in onderzoek. Aangezien, volgens de bepalingen der subsidie-overeenkomsten, de berekening der aan den Staat toekomende restitutie eerst kan plaats vinden nadat het voorloopige eindeijfer der bouwrekening is vastgesteld, kon voor deze lijnen nog niet worden nagegaan of en zoo ja tot welke bedragen terugbetaling aan het Rijk verschuldigd is.

De vraag, welke renteloze voorschotten de Regeering in de naaste toekomst nog zou wenschen te verleen, is bezwaarlijk voor beantwoording vatbaar, omdat het bevorderen van de indiening van desbetreffende wetsvoorstellen, behalve van het onderzoek der plannen, tevens afhankelijk is van de omstandigheden of van de zijde der meer direct belanghebbenden voldoende bijdragen zijn verleend, en of het overigens voor den aanleg benodigde kapitaal gevonden zal kunnen worden. Bij onderscheidene lijnen, met betrekking tot welke de ambtsvoorgangers van den ondergeteekende zich reeds in beginsel tot het bevorderen van Rijksbijdragen bereid verklaarden, zijn deze voorwaarden nog niet of nog slechts ten deele vervuld. Zoo zijn voor onderscheidene lijnen in Limburg en in Groningen en voor enkele in Overijssel en in Drenthe reeds bijdragen door de Provinciale Staten en door de meer direct belanghebbenden toegezegd, doch voor die lijnen zijn of de plannen nog in onderzoek, of is nog niet aangetoond dat het, bij toekenning van een Rijksvoorschot nog ontbrekende kapitaal inderdaad zal kunnen worden gevonden. Slechts met betrekking tot de ontworpen lijn Groningen—Drachten kan de ondergeteekende mededeelen, dat bij voornemens is de spoedige indiening van een wetsontwerp tot toekenning van een Rijksvoorschot te bevorderen.

De bedenking, door eenige leden geopperd tegen de exploitatie van de in dit wetsontwerp bedoelde lijn door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij kan de ondergeteekende niet deelen. Integendeel acht hij het voor streken als waardoor deze lijn zal loopen, een groot voordeel dat genoemde maatschappij zich met die exploitatie wil belasten, omdat daardoor niet meer zekerheid dan bij exploitatie door anderen, verwacht mag worden dat op de belangen van doorgaand en snel vervoer van landbouwproducten, groenten enz. zal worden gelet. Te recht werd, naar aanleiding van eene desbetreffende opmerking, aan het slot van het Verslag betoogd dat met het oog op die belangen het aannemen van de normale spoorwijdte voor de tramlijnen in deze streek aangewezen was. Het is bekend, dat juist de producten van den tuinbouw aan snel vervoer behoefte hebben en overlading slecht verdragen. Maar bovendien is bij lijnen als waarvan hier sprake is, welke geheel op eigen baan worden gebouwd (omdat de wegen in dit gedeelte des lands voor den tramaanleg niet bruikbaar zijn), het verschil in aanlegkosten tusschen normale en smalle spoorwijdte betrekkelijk gering. Voor de exploitatie is de keuze van de normale spoorwijdte ook nog om deze reden van belang, dat zij de gelegenheid geeft om het rollend materieel op de onderscheidene lijnen van deze soort, welke in Noord-Holland reeds bestaan of ontworpen zijn, door elkaar te gebruiken. Uit dit oogpunt beschouwd is het ook voor de exploitante, de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, een voordeel een net van aan elkander aansluitende tramlijnen in deze streek te verkrijgen. Dat tegen de vorming van zulk een net bezwaar zou bestaan omdat, bij eventuele naasting van de hoofdspoorwegen, de maatschappij daarmee aan den Staat eene gevoelige concurrentie zou kunnen aandoen, kan de ondergeteekende niet inzien. Immers, indien deze vrees gegrond mocht blijken, zou toch zeer gemakkelijk te allen tijde aan die concurrentie een einde kunnen worden gemaakt, door gebruik te maken van de, ten aanzien van al deze van Rijkswege gesubsidieerde tramlijnen voorbehouden bevoegdheid tot naasting.

Renteloos voorschot uit 's Rijks schatkist ten behoeve van den aanleg spoorweg van Alkmaar door de Zijpe naar Schagen.

Dat de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, eenmaal de exploitatie van de lijn op zich genomen hebbende, zich daaraan later zou onttrekken, acht de ondergeteekende onwaarschijnlijk. In elk geval zal — in verband met de in subsidie-overeenkomsten steeds gebruikelijke bepaling, dat de exploitatie niet aan derden mag worden overgedragen dan nadat de voorwaarden, waarop die overdracht geschiedt, door den Minister van Waterstaat zijn goedgekeurd — het later overdragen van de exploitatie aan anderen dan de Hollandsche IJzeren Spoorweg-

maatschappij niet kunnen geschieden zonder dezerzijdsche toestemming, en de ondergeteekende is van meening dat die toestemming niet zou behooren te worden verleend, tenzij de andere onderneming even voldoende waarborgen voor eene goede exploitatie aanbod.

De Minister van Waterstaat,

J. G. S. BEVERS.