

(134. 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 en het in exploitatie brengen van een spoorweg van Drachten naar Groningen.

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.

Het Loo, den 15 September 1908.

WILHELMINA.

(134. 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 *Drachten* naar *Groningen*;

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 in exploitatie brengen, doch tot geen hooger bedrag dan f 430 000, ten behoeve van den aanleg en het in exploitatie brengen van een spoorweg van *Drachten* naar *Groningen*.

Artikel 2.

Het in artikel 1 genoemde renteloos 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,

(134. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

§ 1. Plannen voor de verbinding van het Friesche tramwegnet met de stad Groningen waren reeds sedert geruimen tijd ahangig, toen in het jaar 1893 het denkbeeld om den aanleg van locale spoorwegverbindingen door toekenning van bijdragen uit 's Rijks kas te bevorderen, tot rijpheid kwam. De wensch om de Rijksbijdragen in de eerste plaats te doen strekken tot bevordering van de totstandkoming van verbindingen van de meest geïsoleerde landstrekken met het spoorwegnet, leidde er den toenmaligen ambtsvoorganger van den ondergeteekende toe om bij de onderhandelingen met de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij, welke destijds haar net wenschte uit te breiden met lijnen naar Groningen, naar Leeuwarden en naar Lemmer, op den voorgrond te stellen dat de Maatschappij tevens, en wel in de eerste plaats, zou medewerken tot de opheffing van den Zuid-oosthoek van Friesland uit zijn isolement.

De Maatschappij verklaarde zich toen ter tijde bereid, mede te werken tot den aanleg van de lijnen, welke sedert onder den naam van Drentsch-Friesche spoorweglijnen bekend zijn geworden, en zoolang de totstandkoming van die lijnen niet verzekerd was, traden de plannen voor de verbinding met Groningen op den achtergrond, vooral nadat gebleken was, dat ook die verbinding niet zonder belangrijke bijdragen van de streek en van het Rijk tot stand zou kunnen worden gebracht.

Bij de toelichting tot het ontwerp der wet van 25 Mei 1908 (*Staatsblad* No. 139) (Gedrukte Stukken, Zitting Tweede Kamer, 1906--7 — 244, en Zitting 1907--8 — 53) is in herinnering gebracht, hoe de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij eene ingrijpende financieele reorganisatie heeft moeten ondergaan vóór dat, door de toekenning, bij genoemde wet, van eene verhoogde Rijksbijdrage, de aanleg van de Drentsch-Friesche lijnen kon worden verzekerd. Daarbij werd mede gewezen op het verband, door de provincie Friesland gelegd tusschen deze lijnen en de, eveneens door de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij ontworpen, verbindingen van haar net met Groningen en met Leeuwarden, en op de omstandigheid dat door de bedoelde reorganisatie voor de Maatschappij het opnemen van het voor al de genoemde uitbreidingen benoodigde kapitaal was mogelijk gemaakt, indien althans zowel voor de Drentsch-Friesche lijnen als voor de lijnen naar Groningen en naar Leeuwarden de bijdragen zouden verkregen worden, waarop bij den opzet van het reorganisatie-plan was gerekend.

Aangezien ten behoeve van de lijn Drachten—Groningen door de streek ruime bijdragen zijn beschikbaar gesteld, meent de ondergeteekende, dat het oogenblik gekomen is om gevolg te geven aan het voornemen, bij de behandeling van het evengenoemde wetsontwerp reeds door hem te kennen gegeven, om ook de totstandkoming van deze verbinding door de toekenning van een Rijksvoorschot ten bedrage van een-derde der aanlegkosten zowel mogelijk te verzekeren.

§ 2. In de richting voor de verbinding met Groningen te kiezen, en in het punt waar die verbinding aan het Friesche tramwegnet zou aansluiten, is in den loop der tijden onderscheidene malen wijziging gebracht. Aanvankelijk was deze verbinding door de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij in hoofdzaak ontworpen als een deel van eene doorgaande lijn Groningen—Lemmer, welke in aansluiting aan den stoombootdienst Lemmer—Amsterdam eene nieuwe route van Groningen naar Holland zou vormen, en was met het oog hierop de verbinding zowel mogelijk in rechte lijn van Gorredijk naar Groningen getraceerd. Hoe langer hoe meer is echter de overtuiging doorgedrongen, dat de belangen van de doorsneden streek bij de keuze der richting den doorslag

Renteloos voorschot ten behoeve van den aanleg van een spoorweg Drachten—Groningen.

moesten geven en dat, meer dan aan eene korte doorgaande verbinding Groningen—Lemmer, behoefte bestond aan eene tramlijn, welke de tusschen Drachten en Groningen gelegen plaatsen met elkander en met hare marktplaatsen in verbinding zou brengen. Dit leidde er toe, dat de aansluiting aan het Friesche tramwegnet naar het belangrijke dorp Drachten (de hoofdplaats van de Friesche gemeente Smallingerland) werd overgebracht, en dat de richting zoodanig werd gekozen dat niet alleen de Groningsche gemeenten Marum en de Leek, maar ook de Drentsche gemeenten Roden en Peize worden aangedaan. Zoodaende lijn thans is ontworpen (1), zal zij aan eene plattelandsbevolking van \pm 28 000 zielen ten goede komen, en deze met de stad Groningen, welke thans ruim 73 000 inwoners telt, in directe verbinding brengen. Te Groningen zal de lijn, welke, evenals het bestaande Friesche tramwegnet, de normale spoorwijdte (1,435 M.) zal verkrijgen, aan de sporen op het emplacement van het Staatsspoorwegstation worden aangesloten, waardoor het, mede in verband met de wijze waarop de lijn zal worden gebouwd, mogelijk zal zijn de goederenwagens der Staatsspoorwegen naar en van de stations van de nieuwe lijn te vervoeren.

Voor de doorsneden streek, welke voornaamste middelen van bestaan zijn landbouw en veeteelt, zal de lijn in het bijzonder van belang zijn voor den afvoer van de landbouwproducten, voor het vervoer van melk naar de zuivelfabrieken in de omgeving, voor vervoer van vee naar de belangrijke markten in Groningen en in Friesland, voor den aanvoer van meststoffen enz. Het gemis van een versneld middel van vervoer wordt o. a. sterk gevoeld door de inwoners der gemeente Marum, waarvan het centrum ongeveer drie uren verwijderd is van de naastbijzijnde spoor- en tramwegstations. De Leek bezit thans eene stoombootverbinding met Groningen, welke echter slechts eenmaal per dag reisgelegenheid heen en terug aanbiedt. Ook voor deze belangrijke gemeente zal derhalve de spoorweg van groot belang zijn. Het bezoek aan de omstreken van Roden, welke bekend zijn wegens hun natuurschoon, zal door deze lijn worden vergemakkelijkt, terwijl de tuinbouw, welke in de omgeving van Peize met succes wordt beoefend, mede zeer zal worden gebaat. Behalve voor het locale verkeer tusschen de aan de lijn gelegen plaatsen, zal zij ook voor de ontwikkeling van het zeer belangrijke verkeer tusschen de provinciën Groningen en Friesland, hetwelk thans in hoofdzaak langs den waterweg plaats vindt, van nut kunnen zijn, terwijl men eindelijk ook thans nog hare totstandkoming van belang acht als schakel in de doorgaande verbinding Groningen—Lemmer—Amsterdam.

§ 3. De kosten van aanleg en in exploitatie brengen van de ontworpen lijn, welke eene exploitatie-lengte van even 40 K.M. zal hebben, zijn in totaal geraamd op f 1 288 000. Deze raming is, evenals die der Drentsch-Friesche lijnen, herhaaldelijk nagegaan en wordt, ook door den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten, voor den bouw en de uitrusting der lijn voldoende geacht.

Door alle aan de lijn gelegen gemeenten en door de drie doorsneden provinciën zijn belangrijke bijdragen, in den vorm van rentelooze voorschotten, toegezegd, en wel:

door de gemeente Smallingerland tot een bedrag van f	5 000
„ „ „ Marum „ „ „ „	7 000
„ „ „ de Leek „ „ „ „	11 000
„ „ „ Roden „ „ „ „	12 000
„ „ „ Peize „ „ „ „	8 000
„ „ „ Groningen „ „ „ „	30 000
„ „ provincie Friesland f 4000 per K.M., in die provincie gelegen, dus $6,68 \times f 4000 =$	26 720
„ „ provincie Drenthe f 3000 per K.M., in die provincie gelegen, dus $14,3 \times f 3000 =$	42 900
„ „ provincie Groningen f 4000 per K.M., tot een maximum van 13 % der aanlegkosten van het deel der lijn in deze provincie =	66 500

te zamen f 209 120

(1) De richting der lijn is op de bij deze Memorie gevoegde kaart aangegeven.

Door de verleenng van deze bijdragen, welke — de draagkracht der betrokken besturen in aanmerking genomen — zeer belangrijk mogen worden genoemd, mag de streek geacht worden voor de totstandkoming van deze lijn gedaan te hebben niet in billijkheid van haar mag worden gevorderd. Bij de beoordeeling van de provinciale bijdragen mag vooral niet over het hoofd worden gezien, dat in de provinciën Groningen en Drenthe nog zeer veel op het gebied van de locale verkeersmiddelen zal moeten worden gedaan, en dus nog vele uitgaven uit de provinciale kassen zijn te wachten, met het oog waarop de thans toegestane bedragen door die provinciën als maxima voor den steun, aan eenigen spoorweg toe te kennen, zijn aangenomen, terwijl in de provincie Friesland wel is waar de aanleg van locale verkeersmiddelen veel verder is gevorderd, doch aldaar naast de bijdrage van f 4000 per K.M., welke als maximum bijdrage voor nieuwe lijnen is aangenomen, bovendien uit de provinciale kas eene bijdrage van f 324 500 is toegezegd voor de verbetering van het bestaande Friesche tramwegnet. Over laatstgenoemde bijdrage werden bij de behandeling van het wetsontwerp betreffende de Drentsch-Friesche lijnen uitvoerige mededeelingen gedaan.

Waar derhalve aangenomen schijnt te moeten worden, dat van uit de streek welke door deze nieuwe lijn zal worden gebaat, geen hogere bijdragen dan de thans beschikbaar gestelde zijn te verkrijgen, en waar anderzijds uit het ingestelde onderzoek naar de rentabiliteit van de ontworpen uitbreidingen van het net der Nederlandsche Tramweg-Maatschappij overtuigend is gebleken dat ter verzekering van den aanleg van de lijn Drachten—Groningen met geen kleinere bijdrage van het Rijk dan $\frac{1}{3}$ der aanlegkosten zou kunnen worden volstaan, heeft de ondergeteekende gemeend, geen bezwaar te moeten maken om, evenals in het voornemen van zijn ambtsvoorganger lag, te bevorderen dat voor dezen spoorweg een Rijksvoorschot van $\frac{1}{3}$ der aanlegkosten worde verleend.

Door die verleenng zal mogelijk worden gemaakt, dat de voorbereiding van den aanleg van dezen spoorweg die van de Drentsch-Friesche lijnen op den voet zal volgen. De streek en het Rijk zullen dan te zamen ongeveer f 640 000 voor deze lijn bijdragen, terwijl de Maatschappij de daarboven benoedigde \pm f 648 000 uit de door haar te sluiten leening, ad f 1 800 000, welke eveneens bij de behandeling van het voorschot ten behoeve van de Drentsch-Friesche lijnen ter sprake is gekomen, zal kunnen bestrijden.

Het ligt in de bedoeling de terugbetaling van het Rijksvoorschot te regelen in dien zin, dat deze een aanvang zal nemen zoodra uit de winst, na aftrek der vereischte storting in vernieuwingsfondsen en afschrijving op rollend materieel, de door de Maatschappij verschuldigde rente en aflossing over het voor deze lijn uit de bovenbedoelde leening te besteden bedrag zal zijn voldaan.

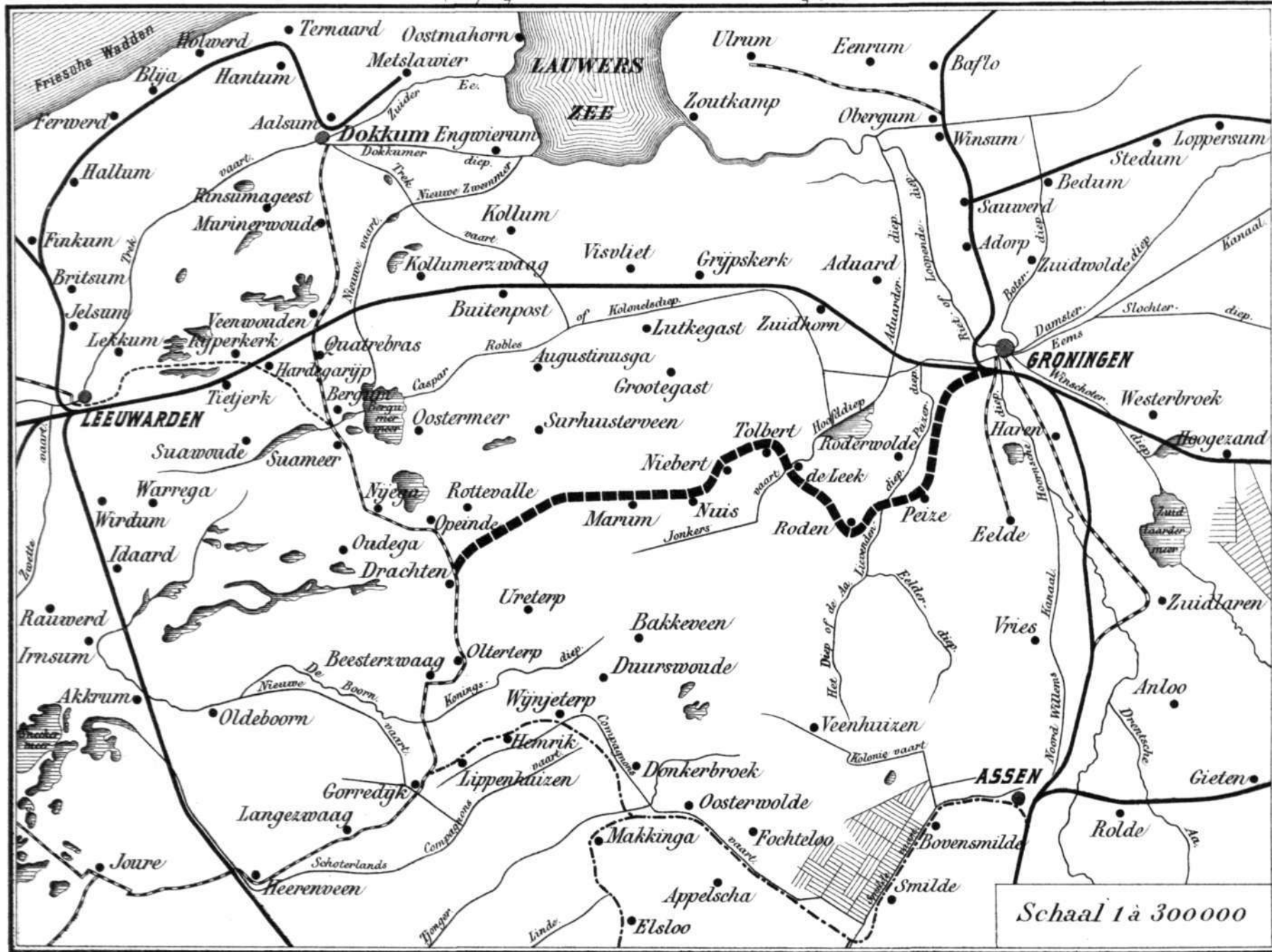
De Minister van Waterstaat,

J. G. S. BEVERS.






TOEKENNING VAN EEN RENTELOOS VOORSCHOT UIT 'S RIJKS SCHATKIST

ten behoeve van den aanleg en het in exploitatie brengen
van een Spoorweg van Drachten naar Groningen.

(Bijlage der Memorie van Toelichting.)



Verklaring.

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|--|
|  | Spoorwegen |  | Ontworpen spoorweg Drachten - Groningen. |
|  | Stoom- en paardentramwegen. |  | Drentsch-Friesche spoorweglijnen. |
| | |  | lijn Suameer - Leeuwarden. |

Schaal 1 à 300000