

(178. 1.)

KONINKLIJKE BOODSCHAP.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

MIJNE HEEREN!

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet houdende bevordering van den aanleg van spoorweglijnen van Groningen over Slochteren naar Weiwerd, van Groningen over Winneweer naar Appingedam, van Groningen over Bedum naar Uithuizen en van Uithuizen over 't Zandt naar Winneweer.

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 30 September 1915.

WILHELMINA.

(178. 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, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is den aanleg te bevorderen van spoorweglijnen van Groningen over Slochteren naar Weiwerd, van Groningen over Winneweer naar Appingedam, van Groningen over Bedum naar Uithuizen en van Uithuizen over 't Zandt naar Winneweer;

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 twee vijfden der aanlegkosten, doch tot geen hooger bedrag dan f 2 000 000, ten behoeve van den aanleg van spoorweglijnen van Groningen over Slochteren naar Weiwerd, van Groningen over Winneweer naar Appingedam, van Groningen over Bedum naar Uithuizen en van Uithuizen over 't Zandt naar Winneweer.

Artikel 2.

Het in artikel 1 genoemde renteloze voorschot wordt onder voorwaarden, door Ons of krachtens Onze machtiging te stellen, toegekend aan de voor den aanleg van de in dat artikel omschreven spoorweglijnen op te richten naamloze vennootschap, doch niet dan nadat door belanghebbenden bij dien aanleg daarvoor, ten genoegen van Onzen Minister van Waterstaat, voldoende ondersteuning zal zijn verleend, onder geen andere voorwaarden dan waarop de goedkeuring van genoemden Minister zal zijn verkregen.

Artikel 3.

Deze wet treedt in werking gelijktijdig met de wet, waarbij Onze Ministers van Waterstaat en van Financiën zullen worden gemachtigd om namens den Staat met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en met de in artikel 2 bedoelde naamloze vennootschap een overeenkomst betreffende den aanleg en de exploitatie van de in artikel 1 omschreven spoorweglijnen aan te gaan.

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, den

*De Minister van Waterstaat,**De Minister van Financiën,*

(178. 3.)

MEMORIE VAN TOELICHTING.

In 1903 vormde zich een comité, dat zich ten doel stelde de toen reeds aanhangige plannen voor tramwegen binnen den veelhoek Groningen—Zuidbroek—Delfzijl—Roodeschool—Usquert en voor de lijn Drachten—Groningen tot uitvoering te brengen. Aanstonds uitte de toenmalige Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, de vrees, dat deze plannen wat al te groot waren (*Handelingen Tweede Kamer 1903—'4*, blz. 1224—25), en poogde hij beperking te bevorderen, ten einde althans iets tot stand te doen brengen. Deze poging slaagde in zooverre, dat de op 1 October 1913 geopende stoomtramweg van Drachten naar Groningen aan de zorgen van het comité werd onttrokken en door de Nederlandsche Tramwegmaatschappij tot stand werd gebracht. Voor het overige echter bleef men vasthouden aan een zeer uitgebreid net van stoomtramwegen, ter lengte van 140 K.M. Nadat begin 1907 een Rijksvoorschot van $\frac{1}{3}$ der kosten in uitzicht was gesteld, indien hiermede de aanleg van alle of van enkele lijnen kon worden verzekerd, werd in September 1907 concessie en een Rijksvoorschot voor bedoeld net in vollen omvang gevraagd. Een nader verzoek om steun leidde den ambtsvoorganger van den eersten ondergeteekende tot de mededeeling, dat hij bereid zou zijn zoo noodig het verlenen van een renteloos voorschot van ten hoogste 40 pct. der geraamde kosten te bevorderen, onder voorbehoud, dat de streek zich eené ten minste even groote opoffering als het Rijk zou getroosten. Aan deze toezegging kon echter geen gevolg worden gegeven, daar het comité er niet in slaagde het noodige geld te vinden. Deze korte scherts van de voorgeschiedenis der zaak moge worden besloten met de herinnering, dat vervolgens nog een aanmerkelijk kostbaarder plan voor een electrisch net in overweging is geweest, waarvoor van het Rijk een renteloos voorschot van $\frac{1}{3}$ der kosten werd gevraagd, doch dat de Regeering, hoezeer zij de behoefte der betrokken streek aan verbetering van verkeersmiddelen erkende, zich niettemin genoopt zag hare medewerking hiertoe te weigeren op de gronden, vermeld in de in December 1913 gegeven beantwoording der desbetreffende door het lid der Tweede Kamer, den heer Schaper, gedane vragen, en nader uiteengezet door den eersten ondergeteekende.

Aanleg spoorwegl. van Groningen naar Weiwerd, naar Appingedam, naar Uithuizen en van Uithuizen naar Winneweer.

kende in de vergadering der Tweede Kamer van 15 December 1913.

Inmiddels was in de gemeente Slochteren eene voorkeur op den dag getreden ten gunste van eene locaalspoorwegverbinding van deze gemeente met Groningen en met Delfzijl. Dit leidde tot de oprichting van het „Comité van Actie voor den Woldjerspoorweg”, hetwelk in Februari 1914 concessie aanvraag voor een locaalspoorweg van Groningen over Engelbert, Harkstede, Scharmer, Slochteren, Siddelaren en Meedhuizen naar Weiwerd, in aansluiting aan den Noordoosterlocaalspoorweg aldaar. Voor de totstandkoming hiervan werd uit de streek reeds belangrijke geldelijke steun toegezegd.

Ofschoon afzonderlijke aanleg van deze verbinding op zich zelf wel verdedigbaar schijnt, was de eerste ondergeteekende, zoodra hij na de verwerping van het elektrische plan kennis van dit denkbeeld kreeg, al dadelijk tot het inzicht gekomen, dat van deze gelegenheid partij behoort te worden getrokken om ook de overige belanghebbende streken aan behoorlijke spoorwegverbindingen te helpen, en dat voor eene duurzame voorziening medewerking der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen geraden zou zijn. Als gevolg van de gevoerde gedachtenwisseling is vanwege die Maatschappij een algemeen plan opgemaakt, dat op de bij deze Memorie gevoegde schetskaarts is aangeduid, en waarmede naar het gevoelen der Regeering op alleszins voldoende wijze in de verkeersbehoeften zal worden voorzien.

Het plan omvat, behalve den hierboven reeds genoemden locaalspoorweg van Groningen door de Woldstreek naar Weiwerd in de richting van Delfzijl, stoomtramwegen met normale spoorwijdte:

van Groningen over Winneweer naar Appingedam;
van Groningen over Bedum naar Uithuizen, en
van Uithuizen naar Winneweer in aansluiting aan de lijn van Groningen naar Appingedam.

Het ligt in de bedoeling deze stoomtramwegen voorschijns te exploiteeren als vereenvoudigde locaalspoorwegen, en wel door den personendienst met trammaterieel te onderhouden met eene maximum snelheid van 35 K.M. per uur, terwijl het goederenvervoer in wagenladingen met normaal spoorwegmaterieel zal kunnen worden bediend.

Bij het kiezen van de beide toe te passen stelsels hebben de volgende overwegingen gegolden.

In de Woldstreek, die het minst van waterwegen is voorzien, wordt een vrij aanzienlijk vervoer verwacht van landbouwbenoodigdheden, kunstmeststoffen en voortbrengselen van land- en tuinbouw, terwijl ook de veeteelt aldaar tot het goederenvervoer zal bijdragen. Het verkeer zal zich in hoofdzaak op Groningen richten, zoodat betrekkelijk lange afstanden zullen worden afgelegd, waarvoor eene grootere maximum snelheid, d. i. die van 50 K.M., van belang is. Exploitatie als locaalspoorweg is hier dus aangewezen.

In de andere streken stemt de aanwezigheid van goede waterwegen voor het goederenvervoer tot matiger verwachting, al zal dit vervoer niet geheel van beteekenis ontbloeit behoeven te zijn. Hier zal echter het personenverkeer meer op den voorgrond treden. Waar de plaatsen op korter afstand van elkaar zijn gelegen, zal behoefte worden gevoeld aan een verkeersmiddel, dat gemakkelijker een grooter aantal stopplaatsen kan verschaffen en zoodoende meer gelegenheid geeft tot onderling verkeer der bewoners, zonder dat de behoeften van doorgaand personen- en goederenverkeer geheel ter zijde treden. Stoomtramwegen, als vereenvoudigde locaalspoorwegen te exploiteeren, schijnen hier derhalve het meest gewenscht.

Het ontworpen net omvat \pm 34 K.M. locaalspoorweg en \pm 63 K.M. stoomtramweg. De aanlegkosten dezer overeenkomstig de nieuwere begrippen in hoofdzaak op eigen baan te bouwen lijnen worden op ongeveer f 5 000 000 geschat.

De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen heeft zich in beginsel bereid verklaard de exploitatie op zich te nemen en de kosten van het in exploitatie brengen (rollend materieel en uitrusting) voor hare rekening te nemen, en ook nog om tot de kapitaalverschaffing ten bedrage van een vijfde der aanlegkosten mede te werken.

In de betrokken streek worden thans onder leiding van een door den eersten ondergeteekende aangewezen deskundige verdere stappen gedaan om de totstandkoming der lijnen te verzekeren. Naar het voorbeeld van hetgeen reeds ten aanzien van den spoorweg door de Woldstreek geschiedde, zullen ook voor de overige lijnen de naastbelanghebbenden van hunne belangstelling moeten doen blijken, terwijl ook op geldelijke medewerking van het Provinciaal Bestuur wordt gerekend.

Het ligt in de bedoeling der ondergeteekenden om, zoodra omtrent de medewerking der streek volle zekerheid zal zijn verkregen, aan het oordeel der Wetgevende Macht te onderwerpen eene ontwerp-overeenkomst betreffende aanleg en exploitatie der lijnen tusschen den Staat, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, en de voor den aanleg op te richten naamloze vennootschap, in denzelfden geest als laatstelijk geschiedde voor de locaalspoorwegen Stadskanaal—Ter Apel—Rijksgrens en Winsum—Zoutkamp (*Staatsbladen* nos. 322 en 572 van 1914). In afwachting hiervan komt het den ondergeteekenden, ten einde verdere vertraging bij de voorbereiding dezer al zoo lang begeerde verkeersverbeteringen te vermijden, gewenscht voor, dat men in de streek zekerheid hebbe, op welken voet men op steun van den Staat mag rekenen. Hiermede zal eenigszins worden afgeweken van den anders gebruikelijken gang van zaken, daar immers de gewoonte medebrengt, dat de streek zich omtrent hare bijdragen volledig hebbe uitgesproken voordat de Rijkssteun wordt bepaald. De ondergeteekenden zijn echter van oordeel, dat de geschiedenis der zaak in dit geval de afwijking rechtvaardigt.

In aansluiting aan de door den ambtsvoorganger van den eersten ondergeteekende voor het toenmalige stoomtramwegplan gedane toezegging, en in overeenstemming met den bij de wet van 8 Februari 1912 (*Staatsblad* n^o. 62) voor de stoomtramwegen van Ter Apel over Winschoten naar Delfzijl en van Blijham naar Bellingwolde verleenden Rijkssteun, wordt in artikel 1 van het wetsontwerp voorgesteld, dat ten behoeve van den aanleg een renteloos voorschot ten bedrage van $\frac{2}{5}$ der kosten tot een maximum van f 2 000 000 uit 's Rijks schatkist worde toegekend. Wordt door de streek ten minste hetzelfde bedrag bijeengebracht, dan zal met de boven vermelde hulp der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen een totaal bedrag van f 5 000 000 verkregen zijn.

De eerste ondergeteekende stelt zich voor bij het vaststellen van de voorwaarden, waaronder ingevolge artikel 2 van het wetsontwerp het rentelooze voorschot te zijner tijd zal worden toegekend, zorg te dragen, dat bij de regeling van de terugbetaling van dit voorschot de regel van gelijkheid in opoffering tusschen Rijk en streek in acht worde genomen.

Door artikel 3 zal worden verzekerd, dat geen uitkeering zal kunnen geschieden dan nadat de wetgever zich vereenigd heeft met de voorwaarden, waarop de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen zich met de exploitatie zal belasten.

De Minister van Waterstaat,

C. LELY.

De Minister van Financiën,

TREUB.