

VOORLOOPIG VERSLAG VAN DE COMMISSIE VAN RAPPORTEURS
over het ontwerp van wet tot aanleg van scheepvaart-
kanalen naar Twenthe. (63)

Van vele zijden werd ingenomenheid betuigd met de indiening van dit wetsontwerp, waarbij zoo groote belangen in het oosten des Lands ten nauwste zijn betrokken.

Evenwel ontbrak, naar veler meening, bij de toelichting tot dit wetsontwerp eene behoorlijke uiteenzetting van de voordeelen aan de uitvoering van het werk verbonden, gegrond op cijfers betreffende het vervoer, dat men naar schatting langs den nieuwen waterweg in de toekomst zal mogen verwachten. Dat die voordeelen de groote uitgaven weldra zullen dekken, achtten de leden hier aan het woord allerminst aangevoerd en zij zouden het derhalve op prijs stellen omtrent het economische resultaat, dat men van het voorgestelde werk verwacht, zoo mogelijk met concrete cijfers, te worden ingelicht.

Waar intusschen volstrekt niet vaststaat en waarschijnlijk zelfs nog niet met eenige zekerheid kan worden geraamd, hoeveel de uitvoering van het werk zal kosten, was men vrij algemeen van meening, dat de aanneming van het voorstel slechts als een principieel besluit zal zijn te beschouwen. Men vroeg zich daarom af, of de Regeering zich ook op dat standpunt stelt en, zoo ja, of zij dan bereid is toe te zeggen, dat tot de uitvoering niet zal worden overgegaan, vóórdat daarvoor bij afzonderlijke wet de noodige gelden zullen zijn toegestaan. Gaarne zou men ook vernemen, of de Regeering thans reeds eene globale raming kan geven van hetgeen de totale kosten procentsgewijze hooger zullen zijn dan het door de Staatscommissie genoemde cijfer.

Van verschillende zijden werd betreurd, dat de bedragen door belanghebbenden bij te dragen in de kosten van uitvoering der voorgenomen werken in het wetsontwerp zelf reeds in vaste cijfers zijn genoemd. Voor het vervolg werd het wenschelijk geacht, dat in de wet slechts een percentage wordt bepaald, waarnaar door belanghebbenden in de aanlegkosten van werken als de onderhavige zal zijn bij te dragen, zoodat, wanneer die kosten boven de raming mochten stijgen, ook de bijdragen van belanghebbenden van zelf evenredig hooger zullen worden.

Eene dergelijke regeling der kosten is ook bij den aanleg van spoor- en tramwegen terecht gebruikelijk. Bij deze middelen van vervoer geldt tevens als beginsel, dat de kosten ten naaste bij moeten worden gedekt en vele leden waren van oordeel, dat het in dit verband redelijk is evenredige retributiën te heffen voor het gebruik van waterwegen. Belemmering van het vervoer is daarvan niet te vreezen en evenmin zijn hooge perceptiekosten te duchten.

Van andere zijde werd hiertegenover opgemerkt, dat in dit bijzondere geval de bijdragen waren toegezegd in de stilzwijgende veronderstelling, dat op de kanalen geene rechten zouden worden geheven, en dat daarvan dus hier moeilijk sprake zou kunnen zijn.

Ten einde te kunnen nagaan, welke de jaarlijksche kosten, inclusief rente en afschrijving, van dit kanalenet zullen zijn, werd door sommigen eene commercieele boekhouding wenschelijk geacht.

Wat het plan zelf betreft, waren enkele leden van meening, dat, nu zoo ingrijpende wijzigingen in het ontwerp zijn aangebracht tijdens de mondelinge behandeling in de Tweede Kamer, het beter ware geweest bij de Memorie van Antwoord eene nota van wijziging in te dienen.

Hiertegen werd door andere leden aangevoerd, dat op die wijze eene ongewenschte vertraging zou zijn ontstaan, terwijl zij waardeerden, dat de Minister de verbetering van de Overijsselsche kanalen, waarmede nog ettelijke millioenen meer zouden zijn gemoeid geweest, al ware het dan te elfder ure, uit het ontwerp heeft gelicht, hierbij in het midden latende of eerlang voor die verbetering het noodige zal moeten worden gedaan.

Tot de wijziging van het project schijnt te hebben bijgedragen de uitkomst der laatste peilingen in de IJssel gedaan tusschen Zwolle en Zutphen. Enkele leden waren over die peilingen echter niet geheel gerust en zij zouden de desbetreffende gegevens gaarne zien overgelegd.

Nog wenschten sommige leden te worden ingelicht aangaande den waterstand in een ander gedeelte van de IJssel en wel naar aanleiding van een opstel in de Economisch-Statistische Berichten van 2 Juli j.l. van de hand van den ingenieur VAN KUFFELER. Deze toch beweert, dat de IJssel boven Zutphen veel bevaarbaarder zoude zijn of met weinig kosten bevaarbaarder zoude zijn te maken, dan werd verondersteld ten tijde van het maken van dit kanalenplan. Mocht zulks inderdaad het geval zijn, dan werd door deze leden gevraagd, of het niet wenschelijk zoude zijn het kostbare kanaalgedeelte, dat parallel loopt aan de IJssel, uit te stellen tot het laatst, ten einde het achterwege te laten, indien mocht blijken, dat bedoeld gedeelte van de IJssel voldoende is of met niet te groote kosten voldoende kan worden gemaakt voor de verlangde waterverbinding met den Rijn.

Met nadruk werd door eenige leden gewezen op het reeds in de Tweede Kamer ter sprake gebrachte belang der gemeente Zwolle om eene keersluis te maken in het Zwarte Water, ten einde te verkrijgen dat Zwolle bij stormvloed watervrij wordt.

Verscheidende leden maakten nog de opmerking, dat blijkens de overgelegde kaart vele plaatsen als Enschede, Delden, Hengelo en andere belangrijke industrie-centra op aanzienlijken afstand van de ontworpen kanalen verwijderd zullen blijven. Men veronderstelde, dat de kaart bij wijze van schets de situatie wel niet nauwkeurig zoude weergeven en bedoelde plaatsen in werkelijkheid veel dichtter aan het vaarwater zouden komen te liggen. Niettemin zou eene geruststellende verklaring dien-aangaande op prijs worden gesteld. Andere leden echter waren overtuigd dat kanalen nimmer tot de centra der gemeenten kunnen doordringen en zulks ook niet noodig is, daar het er bij overlading, die toch veelal zal plaats hebben, weinig toe doet, of de afstand iets korter of langer is, terwijl overigens de industrie zich op den duur naar de kanalen zal voegen.

Ook wenschte een enkel lid nog de juiste afstanden te kennen van het traject Amsterdam—Almelo langs het Overijsselsche kanaal via Zwolle en langs het nieuw ontworpen kanaal via Zutphen en de IJssel.

Ten slotte werd, in aansluiting met de door de Tweede Kamer aangenomen motie-ALBARDA, door sommige leden eene goede verbinding van Twenthe met Amsterdam door middel van een verbeterd kanaal Almelo—Zwolle bepleit en spraken enkele leden nog de hoop uit, dat de aansluiting van den Achterhoek aan het kanaal nader zal worden overwogen.

Vastgesteld den 22sten Juli 1919.

WESTERDIJK.

KRAUS.

STORK.

VAN SWAAY.

VAN LAMSWEERDE.