

(63. 1.)

## MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden bij brief van 25 Maart 1919.)

(De vroegere stukken zijn gedrukt onder n<sup>o</sup>. 365  
der Zitting 1917—1918.)

§ 1. Bij zijn optreden stond de ondergeteekende voor de vraag of hij de verdediging van het door zijn ambtsvoorganger bevorderde wetsontwerp op zich zou kunnen nemen; na gezette overweging is hij tot het inzicht gekomen, dat hij die vraag toestemmend kan beantwoorden.

Het was hem aangenaam daarbij reeds aanstonds steun te vinden bij de vele leden, die de indiening van het wetsontwerp met ingenomenheid hadden begroet, de voorgestelde kanaalverbinding juist gekozen achtten en van oordeel waren, dat langer overwegen slechts tot nadeelige vertraging zou kunnen leiden.

Tot zijn leedwezen stond daartegenover de meening van vele andere leden, die, hoewel ook zij onze oostelijke industrie-centra wilden helpen aan de noodige verbindingen te water, den vorm waarin dit door de Regeering thans werd voorgesteld allerminst konden toejuichen, daarbij met beleid en zonder overhaasting te werk wenschten te gaan, door de toevoeging aan het plan der Staatscommissie van eene verbinding Twenthe—Zwolle de grondgedachte van haren arbeid ontwricht achtten en meenden, dat verwarring van denkbeelden was ontstaan.

Wat nu allereerst aangaat de overhaasting, waarmede het wetsvoorstel zou zijn ingediend, moge de ondergeteekende opmerken, dat, nadat de Staatscommissie, ingesteld in Maart 1914, in Maart 1917, dat is dus volle drie jaar na haar optreden, na rijp overleg haar verslag had aangeboden, dit aanstonds algemeen is verspreid en aan de betrokken colleges toegezonden.

Bijna elf maanden later — immers 6 April 1918 — werd het wetsontwerp ingediend, zoodat aan belanghebbenden voldoende tijdsruimte is gelaten om zich bewust te worden van nadeelen, die het voorstel der Staatscommissie voor hen zou kunnen opleveren.

Ten aanzien van de ontwrichting van de grondgedachte van den arbeid dezer commissie veroorlooft de ondergeteekende zich er in de eerste plaats op te wijzen, dat de opdracht der commissie strekte tot het ontwerpen van een plan voor eene verbinding tusschen Twenthe met de Nederlandsche waterwegen, waarbij de commissie — naar het ondergeteekende voorkomt te recht — voornamelijk dacht aan drie punten, immers: verbinding met het zuiden, de gekanaliseerde Maas en het Limburgsche kolonbekken, voorts verbinding met de hoofdstad des Rijks en verder met de belangrijke haven Rotterdam.

De Staatscommissie kwam bij hare overwegingen ten slotte tot de keuze tusschen twee richtingen, n.l. één via Zwolle en één via een kanaal van Twenthe—zuidwaarts naar den Boven-Rijn. Ware die over Zwolle gekozen, dan zou het geheele verkeer met Twenthe over Amsterdam zijn geleid. Het is nu, naar de meening van den ondergeteekende, wel duidelijk, dat dit in het bijzonder voor de ontwikkeling van het verkeer met Limburg en met den Rijn eene niet gunstige oplossing geweest zou zijn, zoodat voor dit verkeer en voor de verbinding met Rotterdam eene richting van het industriegebied Twenthe rechtstreeks naar het zuiden aangewezen was, hoewel de kosten betekenend

hooger zouden zijn — waarop de Staatscommissie uitdrukkelijk wees — koos zij nochtans deze oplossing, maar voegde er onmiddellijk aan toe, dat, ook bij uitvoering van dit kanaalproject, verbetering van het kanaal van Zwolle naar Almelo niet zou kunnen uitblijven.

Ondergeteekende veroorlooft zich deze uitspraak der commissie te cursiveeren, omdat hier z.i. reeds de kiem is te vinden van hetgeen nu wordt voorgesteld. Voorloopig wenschte de commissie zich tevreden te stellen met eene verbinding naar Amsterdam, via het Merwedekanaal. Maar zij was er zich toch terdege van bewust, dat voor de ontwikkeling van het verkeer met die verbinding niet zou kunnen worden volstaan.

De ambtsvoorganger van den ondergeteekende ging derhalve slechts een kleinen stap verder: deze laatste volgt hem hierin gaarne. Het is hem niet duidelijk hoe hier aan eene verwarring van denkbeelden kan worden gedacht, of aan eene ontwrichting van de grondgedachte van den arbeid der Staatscommissie.

Doch ook al ware de in het wetsontwerp voorgestelde oplossing minder in overeenstemming met den gedachtengang der Staatscommissie, dan zou er, naar het oordeel van ondergeteekende, toch aanleiding zijn, om de verbinding Zwolle—Twenthe in de plannen op te nemen. Immers moge worden bedacht, dat sedert de commissie hare werkzaamheden voltooide, plannen voor nieuwere kanaalverbindingen ter sprake kwamen, n.l. verbetering van den vaarweg Groningen—Lemmer, terwijl ook het wetsontwerp tot droogmaking der Zuiderzee werd aangenomen, waardoor betrouwbaarder en diepere vaarwaters over het IJsselmeer in het verschiet rijzen, zoodat het van groot belang is, dat het industrie-centrum in Twenthe ook van eene goede verbinding met die waterwegen profijt kan trekken.

Voor het overige kan de verbinding Twenthe—Zwolle kwalijk aanleiding wezen tot het geven van voorkeur aan een ander tracé dan het kanaal naar den Boven-Rijn en met name in dit verband is den ondergeteekende de opmerking ten aanzien van den zijtak naar Almelo niet duidelijk, omdat de Staatscommissie er meermalen op wijst, dat eene richting, waarbij ter bereiking van eene plaats eerst op en daarna afgeschut moet worden, niet gunstig is. In plaats van den geheel met het eerste pand van het hoofdkanaal gemeen liggenden zijtak naar Almelo zou dan ook in dien gedachtengang niet in aanmerking kunnen komen eene verbinding, die dat kanaal op een hooger gelegen pand verlaat.

De ondergeteekende meent, dat bij de beoordeeling van de aan de Staatscommissie gegeven opdracht uit het oog wordt verloren, dat de denkbeelden zich geleidelijk gewijzigd hebben. De oorsprong van de aan de commissie gegeven opdracht ligt in het streven der groote Twentsche gemeenten naar eene verbinding te water. Omtrent de richting, waarin die verbinding zou zijn te zoeken, bestond verschil van meening. Werd deze aanvankelijk (in 1907) gedacht te kunnen bestaan in een zijkanaal naar het kanaal van Almelo naar Nordhorn, bij nadere overweging (in 1912) bleek aan belanghebbenden, dat deze verbinding gepaard zou moeten gaan met eene verbetering van het benedengedeelte van bovengenoemd kanaal en de daaraan aansluitende Overijsselsche kanalen, terwijl verder van de zijde van Deventer en Zutphen plannen werden bevorderd respectievelijk bekend gemaakt in Juli 1913 en in September 1913 — voor kanaalrichtingen, waarbij de uitmonding nabij genoemde plaatsen zou zijn gelegen. In laatstgenoemd ontwerp was ook eene verbinding met Winterswijk, langs Groenlo, ontworpen.

Toen in den aanvang van 1914 de instelling van de Staatscommissie werd bevorderd, scheen er geen reden om in die opdracht ook melding te maken van eene eventuele aansluiting van Winterswijk aan het kanalen-net van Nederland.

Terwijl Twenthe reeds jaren voor hare zaak geijverd had, was van groote belangstelling voor eene kanaalverbinding met Winterswijk nog niet gebleken, en in de toenmaals ontvangen adressen van verschillende Kamers van Koophandel en Fabrieken en andere belanghebbenden, o. a. ook uit Zutphen en Arnhem werd steeds de verbinding met Twenthe op den voorgrond

gesteld. Toen vóór de instelling der commissie o. a. aan Gedeputeerde Staten van Gelderland gevraagd werd of bij dit college bezwaar zou bestaan tegen de benoeming van den provincialen hoofdingenieur in dat gewest tot lid van de commissie, die tot taak zou hebben te onderzoeken welk tracé uit een technisch en economisch oogpunt het meest in aanmerking komt voor een kanaal tot verbinding van Twenthe met de scheepvaartwegen in Nederland, is ook door dit college ten aanzien van die opdracht geen opmerking gemaakt. Evenmin is in de Tweede Kamer eene eventueele uitbreiding van die opdracht ter sprake gekomen, en eerst geleidelijk, in hoofdzak zelfs nadat het rapport van de Staatscommissie was verschenen, is de aandacht gevestigd op andere kanaalverbindingen in den Gelderschen Achterhoek.

De ondergeteekende meent, dat het kanaal, thans ontworpen, slechts aan beteekenis zal winnen, wanneer het tevens dienstbaar zal kunnen worden gemaakt aan de ontwikkeling van een nog uitgebreider gebied, dan het thans reeds bestrijkt, doch, behoudens de hierna te melden gevallen, schijnt geen aanleiding dit reeds nu te bevorderen.

Reden om de Staatscommissie nader te hooren is er, naar de ondergeteekende meent, en hij vertrouwt, dat dit uit hetgeen voorafging voldoende volgt, niet.

Het oordeel als zouden gewichtige belangen van sommige streken door overhaaste behandeling in het gedrang zijn gekomen, wordt door den ondergeteekende niet gedeeld. Daar gelaten, dat van overhaasting niet wel sprake kan zijn — hij merkte dit reeds op — moge hij aantekenen, dat door uitstel van behandeling zeer zeker de niet minder groote belangen van Twenthe benadeeld zouden worden.

De bijval, die het wetsontwerp is ten deel gevallen en die zich uit in belangrijke sommen, welke voor uitvoering beschikbaar worden gesteld, is hem een bewijs te meer, dat de door de Regeering voorgestelde oplossing ten volle is gerechvaardigd. Hij deelt te dezer zake de meening van de leden, die in den aanvang van het Voorloopig Verslag aan het woord waren.

Met betrekking tot hetgeen omtrent de kosten wordt opgemerkt, zij aangeteekend, dat inderdaad aanzienlijke bedragen met den aanleg van de voorgestelde werken zullen gemoed zijn; dit zal echter met een ander kanalencomplex, welk ook, evenzeer het geval wezen. Op zich zelf kan dus aan de kostenquaestie geen argument tegen het aanbevolen complex worden ontleend; de vraag is alleen dat de gelden op juiste wijze worden aangewend, wat naar de overtuiging van den ondergeteekende — en blijkbaar niet van hem alleen — het geval zal zijn.

Onder de omstandigheden, waarin wij thans leven, moet trouwens aan eene raming slechts eene zeer betrekkelijke waarde worden gehecht.

Toegegeven wordt, dat ter bestrijding van werkloosheid, zooals men dit thans pleegt op te vatten, de uitvoering van de werken niet zal kunnen dienen.

§ 2. De opmerking, dat de drie grondgedachten, in het Voorloopig Verslag genoemd, waarvan bij het ontwerpen van het kanaaltracé wordt uitgegaan, niet afdoende zouden zijn toegelicht of verdedigd in het rapport der Staatscommissie of de Memorie van Toelichting, wekt eenige verwondering. Dat er in de eerste plaats op gelet is om het aantal schutsluizen te beperken, om de voeding zoo goed en goedkoop mogelijk te bewerkstelligen, en om een riviervak, waarop bij lage rivierstanden onvoldoende vaardiepte wordt aangetroffen, te vermijden, schijnt toch geen omstandige toelichting te behoeven.

Van de tegen het gekozen tracé opgenoemde bezwaren kan dat als gevolg van mogelijke werking van den overlaat van den Ouden Rijnmond buiten beschouwing blijven, omdat, naar alle waarschijnlijkheid, die overlaat weldra watervrij zal kunnen worden opgehoogd.

De bedenking, dat het door de Lobberdensche waarden loopende deel van het kanaal in het winterbed zal liggen,

waardoor over dit deel van het kanaal bij hoge rivierstanden een dwarsstroom zal trekken, schijnt niet overwegend ten aanzien van het aangenomen tracé. Een dergelijk geval doet zich veel voor bij in rivieren uitmondende kanalen, en alleen bij zeer hoge waterstanden, als de scheepvaart bijna heeft opgehouden, wordt bedoeld bezwaar gevoeld. Het voordeel van eene uitmonding in den Boven-Rijn, waardoor de schepen steeds voldoende diepte zullen aantreffen, behoort voor een dergelijk punt van ondergeschikte beteekenis niet te worden prijsgegeven.

Dat het niet zulk een groot bezwaar zou wezen, dat de voor de vaart noodige diepte van 2,40 M. niet te allen tijde aanwezig zou zijn, doet, vergeleken bij de bovenbedoelde in het Verslag breed uitgemeten bezwaren, eenigszins vreemd aan. Hooge waterstanden, welke de vaart belemmeren, zijn groote uitzonderingen, met lage rivierstanden daarentegen is dit geenszins het geval. De diepgang, waarmee op den Neder-Rijn boven den IJsselkop kan worden gevaren bij normaal laagwater, bedraagt 1,90 M. Standen lager dan 0,20 M. onder normaal laagwater kwamen 'bijv. in 1904 gedurende eene periode van 106, in 1906 van 72, in 1907 van 79, in 1908/1909 van 79 en in 1911 van 112 achtereenvolgende dagen voor, met eene minste diepte van respectievelijk 1,40, 1,35, 1,45, 1,40 en 1,45 M.

Wanneer gedurende lange perioden met een geringeren diepgang zou kunnen worden volstaan, dan zou het niet noodig wezen een kanaal naar den Neder- of den Boven-Rijn te maken, maar zou dit in den IJssel uit kunnen monden; ondergeteekende is echter met de Staatscommissie van oordeel, dat het kanaal een aanvang behoort te nemen in eene rivier, waar te allen tijde met een diepgang van 2,40 M. gevaren kan worden, waarbtj de vraag rijst of het Pannerdensch kanaal zonder bezwaar door middel van eenvoudige rivierwerken op een aan dien eisch voldoende diepte wel zou kunnen worden gebracht.

Aan de moeilijker voeding van een kanaal uitmondende in den Neder-Rijn zou — zooals in het Voorloopig Verslag wordt aangegeven — kunnen worden te gemoet gekomen, door het graven van een voedingskanaal naar den Boven-Rijn. Intusschen heeft de Staatscommissie de gemakkelijker voeding van het kanaal uitmondende in den Boven-Rijn als een bijkomend voordeel van dit laatste beschouwd, doch niet als een nadeel van eene uitmonding in den Neder-Rijn.

De opgesomde bezwaren van de kruising van het Berkendal schijnen niet van dien aard, dat deze een overwegenden invloed op de keuze van het tracé zouden behooren te hebben. De juiste loop van het kanaal nabij de Berkel zal uiteraard eerst kunnen worden bepaald na uitvoerig terreinonderzoek, doch de terreinsgesteldheid aldaar is zoodanig, dat reeds thans kan worden aangenomen, dat de gevreesde bezwaren zich niet zullen voordoen.

Met betrekking tot de opmerking om door waterinlating uit de kleine rivieren en beken alsmede door oppomping van water uit diepliggende grondwaterstromen het kanaal te voeden, zij aangeteekend, dat het onttrekken van water aan daarvoor in aanmerking komende waterlossingen in de tijden van droogten, dat het kanaal kunstmatige voeding behoeft, in het belang van den landbouw ongewenscht is; waar voorts de voeding uit den Boven-Rijn kan geschieden, is het niet duidelijk, waarom tot het uit groote diepte oppompen van water zou moeten worden overgegaan.

De meening, dat het voordeel, dat tusschen den Boven-Rijn en Almelo slechts eene schutsluis zou komen te liggen, fictief zou worden, omdat eene nieuwe schutsluis zou moeten worden gebouwd in het gedeelte Almelo—Zwolle, wordt dezerzijds geenszins gedeeld, omdat, volgens eene andere richting als blijkbaar de hier aan het woord zijnde leden op het oog hebben, Almelo door vermoedelijk vijf schutsluizen van den Boven-Rijn gescheiden zou wezen. Tegenover het nieuw invoegen van eene sluis in het kanaal Almelo—Zwolle staat voorts dat volgens de plannen der Staatscommissie drie sluizen op dat traject zullen komen te vervallen.

## Aanleg van scheepvaartkanalen naar Twenthe.

Het was den ondergeteekende aangenaam te ontwaren, dat de verbinding Zwolle—Almelo veler instemming had.

§ 3. Voor de reden, waarom de aanleg van een kanaal van Twenthe naar den Boven-Rijn gepaard zou behooren te gaan met eene verbetering en overname van het bestaande kanaal Almelo—Zwolle, meent ondergeteekende te mogen verwijzen naar de Memorie van Toelichting en naar het rapport der Staatscommissie. Wanneer Almelo langs een nieuw en ruim tolvrij kanaal kan worden bereikt, schijnt het al zeer optimistisch om te verwachten, dat de Kanalisatie-Maatschappij uit de heffingen op hare kanalen ook dan nog voldoende inkomsten zal kunnen trekken voor een goed onderhoud. Eene uiteenzetting van de redenen, waarom Rijk en provincie die maatschappij door subsidies, die vrijwel gelijk aan de kosten van al de te maken werken zouden zijn, in staat zouden moeten stellen om het kanaal aan de tegenwoordige eischen te laten voldoen, heeft ondergeteekende in het Voorloopig Verslag tevergeefs gezocht. Voorts zij er op gewezen, dat Gedeputeerde Staten van Overijssel uitdrukkelijk als eene der voorwaarden voor financiële medewerking der provincie hebben gesteld de overname in beheer en onderhoud door het Rijk van het hoofdkanaal Almelo—Zwolle.

Bij de beoordeeling van de wijze, waarop Hengelo, Enschedé en Oldenzaal met Zwolle en de Zuiderzee zullen worden verbonden, dient in de eerste plaats in aanmerking te worden genomen, dat de verbinding van de drie eerstgenoemde plaatsen met den Boven-Rijn hoofdzaak is. Bovendien is wegens de ligging van de inrichtingen, die vermoedelijk voor den aan- en afvoer van goederen van den waterweg het meeste gebruik zullen maken, eene richting, waarbij slechts ééne spoorwegkruising, n.l. beoosten Hengelo, zou plaats hebben zooals in het Verslag wordt aangegeven, niet aanbevelenswaardig. De Staatscommissie heeft daarom voor een kanaal, dat Twenthe rechtstreeks met Zwolle zou verbinden, een ander tracé aangenomen, waarin toch nog drie spoorwegkruisingen voorkomen. De opmerking, dat de vijf spoorwegkruisingen in het voorgestelde ontwerp meest lage kruisingen zullen zijn, is niet juist. Blijkens het rapport der Staatscommissie zullen deze alle door hoge vaste bruggen kunnen geschieden.

Naar de wijze waarop Deventer, Zutphen, de Geldersche Achterhoek en het zuidoostelijk deel van Twenthe zouden kunnen worden aangesloten, is ingevolge opdracht van den ambtsvoorganger van ondergeteekende door den Rijkswaterstaat een onderzoek ingesteld. Daaruit is gebleken, dat een zijkanaal naar Winterswijk zou kunnen uitgaan, hetzij bij Laag-Keppel, waardoor Doetinchem, Terborg, Ulft, Aalten en Varsseveld zouden worden aangesloten, of van Lochem over Borculo en Groenlo; in het laatstbedoeld geval zouden aan het zijkanaal door zijtakken verbindingen kunnen worden gevormd met Neede, Eibergen, Haaksbergen en Buurse. Eerstgenoemd kanaal wordt globaal geraamd op f 8 500 000, terwijl de verbinding Lochem—Winterswijk globaal op f 7 300 000 en de zijtak Borculo—Haaksbergen op f 4 200 000 is te stellen.

Wordt aan deze laatste richting de voorkeur gegeven, dan zou in het belang van de industrie langs den Oude-IJssel eene verdere verbetering van die rivier in aanmerking kunnen komen.

Het verbindingskanaal met den IJssel, waardoor Zutphen en Deventer van het kanaal af langs een korten waterweg kunnen worden bereikt, zou het beste even beneden Zutphen in genoemde rivier kunnen uitmonden; de kosten worden globaal begroot op f 2 800 000.

Omtrent de aanvulling van het plan met een zijkanaal naar Winterswijk wordt overleg gepleegd met Gedeputeerde Staten van Gelderland.

Verder kan Borne worden aangesloten door een korten zijtak, waarvan de kosten voor een eenigszins beperkt profiel, dat toch geschikt is voor schepen van ongeveer 600 ton, zijn geraamd op f 1 750 000.

Dit cijfer en ook de hiervoren genoemde bedragen zijn gegrond op berekeningen met eenheidsprijzen, die vóór den oorlog als normaal konden worden beschouwd.

Ondergeteekende meent, dat de voorstellen van zijn ambtsvoorganger nog behooren te worden aangevuld met het vorenbedoelde verbindingskanaal beneden Zutphen en met den zijtak naar Borne, nochtans met deze restrictie, dat belanghebbenden bij de eerste verbinding in de kosten bijdragen eene som van f 800 000, terwijl die bij de tweede verbinding, waarvoor reeds uitzicht is gegeven op belangrijken financieelen steun, eene bijdrage van f 500 000 zullen moeten beschikbaar stellen.

Een in dien zin gewijzigd ontwerp van wet is bij deze Memorie gevoegd.

Van het met eene verbinding naar den IJssel beneden Zutphen uitgebreide kanaalstelsel zal het gedeelte van het hoofdkanaal gelegen tusschen dit verbindingskanaal en den Boven-Rijn de functie kunnen vervullen van lateraal kanaal voor het gedeelte van de eerstgenoemde rivier tusschen Westervoort en Zutphen, immers een bochtig, bij lage rivierstanden ondiep riviervak, ongeschikt voor de vaart met grotere vaartuigen.

De beteekenis als lateraal kanaal voor de scheepvaart, welke beneden Zutphen den IJssel kan volgen, is voor de ontwikkeling van die vaart een, naar ondergeteekende meent, niet te onderschatten voordeel van het door de Staatscommissie aanbevolen tracé en, ook om deze belangrijke reden behoort de verbinding met Twenthe met den Boven-Rijn niet door den Achterhoek gezocht te worden.

Bedenkt men zich nu voorts, dat het kanaal eerst geheel tot zijn recht zal komen bij de verruiming, waarop reeds nu wordt gerekend en welke het mogelijk zal maken het met schepen van 2000 ton te bevaren, zoodat deze groote schepen van de Limburgsche mijnen, van de overige daarvoor geschikte scheepvaartwegen en van Duitschland binnendoor naar het noorden van ons land in het kanaal een betrouwbaren waterweg zullen vinden, omdat immers de IJssel voor dit verkeer slechts in zeer enkele gevallen gelegenheid zal bieden, dan zal de beteekenis van het kanaal als doorgaanden verkeersweg overwegen en zou het ten zeerste te betreuren zijn, indien eene richting — die door den Achterhoek — werd gekozen, waardoor het doorgaande verkeer genoodzaakt zou zijn twee keer tien meter (op en af) te schutten, terwijl eene richting, waarbij die schuttingen zouden kunnen zijn uitgaan, zonder bezwaar mogelijk zou zijn geweest.

Bij gebreke van een afgerond plan van de bedoelde Deutsche kanaalverbinding valt het moeilijk te zeggen in hoeverre de streken van den Gelderschen Achterhoek daarvan profijt zouden kunnen trekken voor den aanvoer van meststoffen en kolen van Deutsche herkomst.

Op grond van het voorgaande betwijfelt de ondergeteekende het ten zeerste of, indien de Staatscommissie in opdracht had gekregen een ruimer kanalencomplex te overwegen, zij bij de voordeelen, welke het gekozen tracé als lateraal kanaal voor de scheepvaart op een gedeelte van den IJssel, zoowel als toekomstig grootscheepvaartkanaal biedt, tot eene andere oplossing zou zijn gekomen als de Regeering thans voorstaat, immers het kanaal te beschouwen als stamkanaal voor de scheepvaart, waarop met onderscheidene zijkanalen, naarmate de behoefte zich daaraan doet gevoelen, zal kunnen worden aangesloten.

Wat betreft het met de provincies gepleegde overleg kan ondergeteekende het volgende mededeelen.

Enkele dagen nadat het Verslag der Commissie was ingekomen zijn Gedeputeerde Staten van Overijssel en van Gelderland geraadpleegd omtrent de richting van het daarin aanbevolen tracé en de voorgestelde afmetingen van het kanaal.

De met eerstgenoemd college gevoerde briefwisseling heeft er toe geleid, dat van provinciewege werd toegezegd 6 pct. in de kosten van het kanaal naar den Boven-Rijn tot een maximum van f 1 404 000 en 12 pct. van de kosten voor de verbetering van het kanaal van Almelo naar Zwolle tot een maximum van f 1 044 000.

Gedeputeerde Staten van Gelderland gaven te kennen, dat de belangen van Twenthe tevens dienstbaar gemaakt behoorden te worden aan de behartiging van die van Gelderland en dat door hen de voorkeur gegeven werd aan een tracé, dat ook verscheidene plaatsen met industrie in den Achterhoek aandeed. Zij waren van oordeel, dat de belangen van plaatsen als Borne, Haaksbergen, Winterswijk, Neede en Eibergen niet moesten worden achtergesteld bij die van Deventer, Zutphen en Lochem.

Uit den door de Regeering voorgestelden opzet blijkt, dat zij de meening van Gedeputeerde Staten niet deelt. Het komt den ondergeteekende niet mogelijk voor alle belangen gelijkelijk te dienen, hij meent dat hier voorshands de belangen van Twenthe moeten voorgaan, dat zich reeds tot industriegebied van beteekenis heeft ontwikkeld. Een en ander neemt echter niet weg — het blijkt immers reeds uit de omstandigheid dat met Gedeputeerde Staten van Gelderland overleg wordt gepleegd omtrent de wijze, waarop de streek nabij Winterswijk bij het hoofdkanaal zou kunnen worden aangesloten — dat de Regeering niet blind is voor de belangen van den Gelderschen Achterhoek. Ondergeteekende moet echter den uitslag van het overleg afwachten, alvorens te overwegen wat verder zal behooren te geschieden.

Het is den ondergeteekende niet bekend, welke motieven zijn ambtsvoorganger deed gelden om niet te bevorderen, dat aan de leden der Staatscommissie de bevoegdheid werd gegeven van een afwijkend gevoelen bij afzonderlijke nota te doen blijken.

Intusschen komt het hem voor, dat het er ook weinig toe doet, vermits het verslag uitdrukkelijk vermeldt, dat omtrent de eindconclusie betreffende de keuze van het tracé geen verschil van gevoelen in de commissie bestond.

De Hoofdingenieur van den provincialen waterstaat verzocht vier maanden na het verschijnen van het verslag — dus niet onmiddellijk daarna — eervol ontslag als lid der Staatscommissie wegens drukke ambtsbezigheden. Zoowel de benoeming als het ontslag van dezen hoofdamtenaar der provincie geschiedde met instemming van het betrokken college van Gedeputeerde Staten.

De stand van de voorbereiding van het bedoelde Duitsche kanaal is den ondergeteekende niet voldoende bekend om reeds nu eene meening te kunnen uitspreken over hetgeen ter verbinding van dit kanaal met het kanaal van Twenthe naar den Boven-Rijn zou moeten geschieden. Hij meent, dat eerst wanneer zekerheid bestaat, dat het Duitsche kanaal er komt, de tijd zal zijn aangebroken de wenschelijkheid van de bedoelde verbinding te overwegen.

Het denkbeeld van eenige leden om den omvang der plannen nog verder te vergrooten, verdient naar de meening van ondergeteekende geen aanbeveling.

Trouwens de in groote trekken door die leden aanbevolen oplossing zou meer in omschrijving dan in werkelijkheid afwijken van hetgeen thans is voorgesteld. Immers is het kanaal van den Boven-Rijn tot den zijtak nabij Zutphen te beschouwen als een parallelkanaal in het Voorloopig Verslag genoemd onder 1°. Van het kanaalpand op 20 M. + N.A.P. zou bij den aanleg van een zijkanaal naar Winterswijk en naar Haaksbergen reeds een groot gedeelte tot stand komen, terwijl de bedoelde dwarsverbinding volgens de bestaande plannen gevormd zal worden door het kanaalvak Zutphen—Hengelo. Welke de groote voordeelen van de aanbevolen oplossing zouden zijn, ontgaat ondergeteekende. Al spreekt men van kanaalpanden zonder sluizen, welke de eindpunten zoo dicht mogelijk naderen, toch zal men nimmer sluizen kunnen ontgaan om die panden, gelegen op 20 + en 35 + N.A.P. in verbinding te brengen met den Rijn, die bij Lobith een middelbaren stand heeft van ongeveer 11 M. + N.A.P., met den IJssel bij Zutphen van ongeveer 4,50 M. + N.A.P. of met het Overijsselsche kanaal, waarvan het hoogste pand ligt op ongeveer 9 M. + N.A.P.

§ 4. Hoewel ondergeteekende niet kan instemmen met de leden, die de verbinding van het kanalencomplex volgens

dit wetsontwerp met de bestaande scheepvaartwegen onvoldoende achten, is hij wel van oordeel, dat thans ook omtrent eene aansluiting met den IJssel nabij Zutphen kan worden beslist.

In hoeverre bij den aanleg van werken ten behoeve van het kanaalstelsel de afwatering tusschen Diepenheim en Lochem zou kunnen worden verbeterd, zal eerst bij uitwerking der plannen kunnen blijken.

#### - Artikelen.

Met het oog op de bovenbedoelde aanvulling van het wetsontwerp met eene verbinding met den IJssel beneden Zutphen en met een zijtak naar Borne gaat een gewijzigd wetsontwerp hiernevens, waarbij in de nieuwe artikelen 3 en 4 de aanleg van bedoelde kanalen is opgenomen en in de artikelen 7 en 8 de voorwaarde voor de financieele medewerking is gesteld, waarbij het bedrag — evenals voor het hoofdkanaal — is aangenomen op één derde gedeelte van de geraamde kosten volgens eenheidsprijzen van vóór den oorlog, zonder die van den aankoop der gronden.

Voorts zijn in verband met artikel 3 (*nieuw*) ter verduidelijking in de considerans achter IJssel de woorden „bij Katerveer” ingelascht.

#### Artikelen 3 en 4 (*oud*).

Met léedwezen werd vernomen, dat zeer vele leden bezwaar hadden tegen den financieelen opzet ten aanzien van de door belanghebbenden te verleenen bijdragen.

Bij eene raming van ruim 33 miljoen gulden van het oorspronkelijke plan — het gedeelte Katerveer—Frankhuis behoort hier buiten beschouwing te blijven — is eene som van 9,2 miljoen gulden geenszins poover te achten.

Wat nu betreft de overschrijding van de raming, die zou zijn te verwachten, meent ondergeteekende er op te moeten wijzen, dat, wanneer werkelijk de kosten het dubbele zouden gaan bedragen van hetgeen daarvoor aan de hand van de eenheidsprijzen van vóór den oorlog is gesteld, het voor belanghebbenden, indien zij een evenredig deel in de werkelijke kosten zouden dragen, vermoedelijk overwegende bezwaren zou opleveren om hunne toezegging gestand te doen. Voor Rijk, provincie en groote gemeenten moge wellicht eene bijdrage, die zooveel hooger wordt dan waarop is gerekend geen overwegend bezwaar opleveren, voor particulieren en kleinere gemeenten is dit laatste wél het geval.

Ook meent hij te moeten opmerken, dat bijv. in de kosten van de verlegging van den Maasmond door de provincie en het waterschap Noord-oostelijk Noord-Brabant evenmin een evenredig deel doch eene vaste som is bijgedragen, terwijl het voorbeeld van het Wilhelminakanaal, waarop men zich in het Voorloopig Verslag beroept, niet gelukkig is, omdat ook voor dit kanaal de som, die de provincie zou bijdragen, gefixeerd werd, n.l. op f 2 500 000 (zie de wet van 17 Juni 1905, S. 212), zijnde het één derde gedeelte van de toenmalige raming van kosten.

Wat betreft het voorbeeld van de waterwegen van Amsterdam en Rotterdam naar Zee zij er de aandacht op gevestigd, dat was bepaald dat in de kosten van de vorige verbetering van het Noordzeekanaal, volgens de wet van 24 Juli 1899 (*Staatsblad* n°. 195) Amsterdam niet één derde, doch 10 pct. van de werkelijke kosten zou dragen en dat Rotterdam in de kosten van de vorige verbetering van den Rotterdamschen Waterweg volgens de wet van 25 Mei 1908 (*Staatsblad* n°. 137)  $\frac{1}{5}$  gedeelte zou betalen.

Eerst bij de jongste verbeteringen van die waterwegen is een hooger percentage van die gemeenten geëischt, doch in de verbetering van den waterweg van Dordrecht naar Zee volgens de wet van 26 April 1918 (*Staatsblad* n°. 275) zal door Dordrecht evenmin  $\frac{1}{3}$  gedeelte, doch 10 procent moeten worden bijgedragen.

Ondergeteekende is daarom evenals zijn ambtsvoorganger van gevoelen, dat eene bijdrage van  $\frac{1}{3}$  gedeelte tot een maximum, berekend naar de kosten, volgens eenheidsprijzen, welke vóór den oorlog als normaal golden, zonder die van onteigening, voor het onderhavige kanalencomplex een alleszins voldoende bijdrage is, en dat een hoogere eisch de totstandkoming der zaak zeer twijfelachtig zou maken. De opmerking, dat de bijdrage hooger zou moeten zijn, omdat de overschrijding der raming voor een groot deel zou moeten worden toegeschreven aan de buitengewone omstandigheden, terwijl juist als gevolg van de tijdsomstandigheden de industrie een gouden tijd doormaakt, schijnt geen weerlegging noodig te hebben, aangezien de ongunstige tegenwoordige toestand van de textielnijverheid in Twenthe als algemeen bekend mag worden ondersteld.

De in het Voorloopig Verslag aangevochten voorstelling, welke omtrent de bijdragen, doorgaans van belanghebbenden geëischt, is gegeven in den van eene commissie uitgegane „Oproep aan belanghebbenden inzake het Twentsche kanaal” blijft uiteraard voor rekening van die commissie. Intusschen zij er op gewezen, dat blijkens het vorenstaande die mededeeling voor zooveel betreft het Wilhelminakanaal wél juist is, en dat ten aanzien van hetgeen in den „Oproep” gezegd is omtrent de bijdrage van Amsterdam en Rotterdam ook eene andere lezing mogelijk is, omdat daar gesproken wordt van „totaalkosten” en niet van raming.

De reden, waarom in de kosten van het kanaal van het Zwartewater naar den IJssel bij Katerveer geen bijdrage wordt geëischt, is reeds in de Memorie van Toelichting opgegeven. Deze nieuwe tak van de Willemsvaart is noodig, omdat laatstgenoemd kanaal thans reeds onvoldoende capaciteit bezit en verbetering van een Rijkswaerwater als dit, dat een onderdeel vormt van de vaart tusschen het zuiden en het noorden, weshalve geen bijzondere belanghebbenden kunnen worden aangewezen, geheel voor rekening van het Rijk behoort te komen, evenals zulks b.v. is geschied met verbeteringen van de rivieren, de Zuid-Willemsvaart en de Drentsche Hoofdvaart en zal geschieden bij de verbetering van het Apeldoornsch kanaal, volgens de wet van 6 Augustus 1917 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 557).

De verbetering is alleen in dit wetsontwerp opgenomen, omdat de toestand bij eene nog drukkere vaart ten gevolge van eene betere scheepvaartverbinding van Twenthe met Zwolle zeer zeker niet ongewijzigd zou kunnen blijven. Intusschen is, zooals gezegd, die verbetering reeds onafhankelijk van den onderhavigen kanaalaanleg noodig, weshalve het raadzaam is voorgekomen met betrekking tot dit werk te voldoen aan de artikelen 6 en 7 der algemeene Onteigeningswet van 1851.

De kosten van onderhoud en exploitatie zullen voor zooveel de kanalen in beheer en onderhoud bij het Rijk zullen zijn evenals bij andere Rijkskanalen geheel voor rekening van het Rijk komen. Hoe zal zijn te handelen met betrekking tot de zijtakken naar Deventer en Gramsbergen zal een punt van overweging moeten uitmaken bij het overleg dat met de Overijsselsche Kanalisatie-Maatschappij zal behooren te worden gepleegd in verband met de overname van het kanaal Almelo—Zwolle. Thans kan hieromtrent niets worden beslist, mede niet, omdat men bij de toekomstige onderhandelingen geheel vrij moet blijven.

*De Minister van Waterstaat,*

A. A. H. W. KÖNIG.

(63. 2.)

#### GEWIJZIGD 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: -

Handelingen der Staten-Generaal. Bijlagen. 1918—1919.

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is Twenthe door een scheepvaartkanaal met den Boven-Rijn te verbinden en de scheepvaartverbinding van Twenthe met het Zwarte Water en met den IJssel bij Katerveer te verbeteren;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedgevonden en verstaan bij deze:

#### Artikel 1.

Van Rijkswege zal worden aangelegd en onderhouden een scheepvaartkanaal van Twenthe naar den Boven-Rijn.

#### Artikel 2.

Van Rijkswege zal worden verbeterd en onderhouden de scheepvaartverbinding van Twenthe met het Zwarte Water bij Zwolle en verder met den IJssel.

#### Artikel 3.

Van Rijkswege zal worden aangelegd en onderhouden eene scheepvaartverbinding, uitgaande van het in artikel 1 genoemde kanaal tusschen Vorden en Almen, naar den IJssel nabij Zutphen.

#### Artikel 4.

Van Rijkswege zal worden aangelegd en onderhouden een zijkanaal, uitgaande van het in artikel 1 genoemde kanaal nabij Hengelo, naar Borne.

#### Artikel 5.

Tot de uitvoering van de in artikel 1 bedoelde werken zal niet worden overgegaan dan nadat de belanghebbenden zich ten genoegen van Onzen Minister van Waterstaat hebben verbonden eene som van zes millioen vijfhonderd duizend gulden in de kosten van die werken bij te dragen.

#### Artikel 6.

Tot de uitvoering van de in artikel 2 bedoelde werken, met uitzondering van de verbetering van de scheepvaartverbinding tusschen het Zwarte Water en den IJssel, zal niet worden overgegaan dan nadat de belanghebbenden zich ten genoegen van Onzen Minister van Waterstaat hebben verbonden eene som van twee millioen zevenhonderd duizend gulden in de kosten van die werken bij te dragen.

#### Artikel 7.

Tot de uitvoering van de in artikel 3 bedoelde werken zal niet worden overgegaan dan nadat de belanghebbenden zich ten genoegen van Onzen Minister van Waterstaat hebben verbonden eene som van achthonderd duizend gulden in de kosten bij te dragen.

#### Artikel 8.

Tot de uitvoering van de in artikel 4 bedoelde werken zal niet worden overgegaan dan nadat de belanghebbenden zich ten genoegen van Onzen Minister van Waterstaat hebben verbonden eene som van vijfhonderd duizend gulden in de kosten bij te dragen.

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,*