

STATEN-GENERAAL.

Goedkeuring van de overeenkomst tusschen Nederland en België op 23 April 1897 te Brussel gesloten, betreffende overneming van de Nederlandsche gedeelten van eenige in Nederland en België gelagen spoorwegen, en van de mede tot die spoorweggedeelten betrekkelijke met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen gesloten overeenkomst.

VOORLOOPIG VERSLAG. (1)

Het afdelingsonderzoek heeft in hoofdzaak aanleiding gegeven tot de volgende beschouwingen en opmerkingen.

§ 1. Tegen het met België gesloten tractaat bestonden bij de meerderheid der leden geen bedenkingen van overwegenden aard. Intusschen werd herinnert, dat de nassing der door de spoorwagministrate Grand Central Belge geëxploiteerde lijnen geschiedt niet op verlangen van Nederland, maar op verlangen van België. Het vorig Ministerie heeft aan het verzoek der Belgische Regering om daartoe mede te werken een gewillig oor verleend onder voorwaarde, dat België zijnerzijds zou medewerken tot terugkoop van de aan de Luik—Limburgsche Spoorwegmaatschappij verleende concessieën en dat de aankoop der in Nederland gelagen spoorweggedeelten zou kunnen geschieden op voor Nederland aannemelijke voorwaarden. Nu was men, op de gronden in de Memorie van Toelichting vermeld, niet ongenegen België hierin ter wille te zijn, naar men merkte toch op, dat, terwijl de Nederlandsche Verlegvoorzijting telkens geroepen wordt aan die Mogendheid diensten te helpen bewijzen, in de gevallen, waarin voor Nederlandsche belangen de medewerking der Belgische Regering wordt ingeroepen, het niet altijd genakkelijk valt die Regering daartoe te bewegen.

Enige leden waren van meening, dat de door Nederland te betalen koopprijs te hoog was. Die prijs bedraagt f 9,100,000 voor 129 kilometer, dat is dus niet minder dan ongeveer f 70,500 per kilometer. Voorts werd met betrekking tot dezen koopprijs nog de volgende opmerking gemaakt.

Zij betrof het Nederlandsche gedeelte der Luik-Limburgsche lijn. De netto-opbrengst van dat gedeelte wordt berekend naar de door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen verschuldigde huur. Naar dien grondslag is de koopprijs op 3 miljoen francs bepaald. Daar de exploitatie der lijn met zijttakken volgens de Memorie van Toelichting een jaarseksel verlies van niet minder dan f 350,000 oplevert en dus ook het Nederlandsch gedeelte der lijn wel met verlies zal worden geëxploiteerd, achtte men het duidelijk, dat deze aankoop in het geldelijke inhaal van den Staat is. Voor de Maatschappij, die niet alleen van de exploitatie van het Belgisch gedeelte der lijn bevrjvd wordt, maar bovendien aan huur voor de 18 in Nederland gelagen kilometers, in plaats van fr. 132,144, voortaan slechts fr. 90,000 (3 pct. van fr. 3 miljoen) zal betalen, is deze regeling zeer voordelig, naar voor den Staat is het anders.

Naar aanleiding der vermaelde opmerkingen werd door andere leden aangevoerd, dat de door Nederland te betalen koopprijs geenszins te hoog kon worden geacht. De som van 9.1 miljoen was zeker niet gering, naar men moest in aanmerking nemen, dat zeer kostbare kunstwerken, bepaaldelijk twee hooge bruggen over de Mass, aan Nederland overgedragen worden. Men achtte het voor het zuiden des lands van groot belang verlost te worden van de exploitatie van Nederlandsche spoorweggedeelten door den Grand Central Belge. Over die exploitatie wordt toch luid geklaagd. Opdracht der exploitatie aan een Nederlandsche maatschappij zou, naar men verwachtte, leiden tot het verkrijgen van betere aansluitingen en lagere tarieven. Bovendien zou dan mogelijkheid ontstaan tot het maken van een rechtstreekse verbinding tusschen Tilburg en Breda, waardoor een verkorting van 20 à 25 kilometer verkregen kan worden. Voorts mocht niet uit het oog verloren worden, dat, indien al het vervallen van de exploitatiecontracten, betreffende den Luik—Limburgschen spoorweg in de eerste plaats van belang is voor de Exploitatie-maatschappij, het belang van den Staat hierbij toch ook betrokken is, omdat deze deelt in de winst der maatschappij boven 4 pct. en in zekere omstandigheden tot nassing van hare lijnen kan gedwongen worden.

§ 2. Ofschoon hulde werd gebracht aan de zorgvuldige bewerking der Memorie van Toelichting, werd dit stuk door verscheidene leden onvoldoende geacht, in zoverre het omtrent de gevolgen van de met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen gesloten overeenkomst voor de leiding van het spoorverkeer met België geen licht verschaft. Over de vraag, of dit contract is overeen te brengen met den geest der spoorwegovereenkomsten van 1890, en of de invloed, welke de maatschappij ten aanzien van de leiding van het verkeer zal verkrijgen, bedenkelijk kan wezen voor de belangen van handel en nijverheid, wordt met geen enkel woord gesproken. Toch dienen deze vragen onder de oogen gezien te worden. Zij kwamen bij het afdelingsonderzoek ter sprake in verband met het adres, door den raad van administratie der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij aan de Kamer ingediend. (2)

In dit adres wordt beweerd, dat de getroffen regeling voor adressante indirect zeer nadeelige gevolgen zou kunnen hebben. Zij leidt zulke vooral af uit de omstandigheid, dat de Limburgsche lijnen Breda—

Vlodrop en Lambeek-Simpelveld onmisbare schakels zijn in de spoorwegverbinding van Antwerpen met Duitschland. Deze lijnen ontleenen hare beteekenis voor den Nederlandschen Staat hoofdzakelijk aan de wenschelijkheid om eigenaar te zijn van de op zijn grondgebied gelagen lijnen en deze door een Nederlandsche maatschappij te doen exploiteeren, en aan militaire belangen. Voor de exploitateerende spoorwegmaatschappij zijn zij op zichzelf van geringe waarde. Het bestuur der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij is echter van meening, dat de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen, deze lijnen in hare hand hebbende, in de gelegenheid zou zijn om het verkeer tusschen Nederland en België en achtergelegen landen in zoodanige mate van de lijnen der Hollandsche Spoorwegmaatschappij af te leiden en over de lijnen der Exploitatie-maatschappij te doen geschieden, dat van een uitkeering van overwinsten door de eerstgenoemde maatschappij aan den Staat geen sprake meer zou kunnen zijn, en dat nassing harer lijnen in haar belang noodig zou kunnen worden. Als middel daartegen wordt door adressante voorgesteld de exploitatie der bedoelde Limburgsche lijnen en van het Nederlandsch gedeelte van den spoorweg Maastricht—Luik, aan de mede-gebruik der lijn Venlo—Maastricht, aan haar toe te kennen.

Enige leden maakten uit dit adres op, dat het bestuur der Hollandsche maatschappij door de Regering niet gehoord is over de regeling, welke met de Exploitatie-maatschappij is gesloten. Waar de spoorwegovereenkomsten van 1890 bedoelen aan de beide groote maatschappijen een positie toe te kennen, welke elk harer in staat stelt met de andere te concurreeren, en waar het financieel belang van den Staat bij de winsten van die beide maatschappijen betrokken is, ware het naar het inzien dezer leden wenschelijk geweest deze regeling niet buiten de Hollandsche maatschappij af te doen.

Vrij algemeen was men het overigens eens, dat het middel, in het adres van laatstgenoemde maatschappij aangegeven, teneinde aan de door haar gevreesde nadeelen te ontkomen, althans in zijn geheel, onaanneemelijk is. Het denkbeeld om de bedoelde Limburgsche lijnen door de Hollandsche maatschappij te doen exploiteeren vond weinig steun. Betoogd werd in de eerste plaats dat, indien — gelijk adressante beweert — het bezit der beide lijnen aan de exploitateerende spoorwegmaatschappij de gelegenheid biedt om het verkeer tusschen Nederland, België en Frankrijk in hoofdzaak over hare lijnen te leiden, de Hollandsche maatschappij, die lijnen verkrijgende, evenzeer de Exploitatie-maatschappij zou kunnen vordringen, als zij vreesd, dat dit lot haar van de zijde der Exploitatie-maatschappij zal wederervaren. In de tweede plaats ware het al zeer vreemd de bedoelde Limburgsche lijnen ter exploitatie te geven aan een maatschappij, wier lijnen daarmede volstrekt geen verbinding hebben. Nu zou wel is waar zulk een verbinding verkregen worden door het geven van medegebruik aan de Hollandsche maatschappij voor de lijn Venlo—Maastricht, waarin sommige leden op zich zelf geen bezwaar zouden zien; maar daartegen werd door leden, met de plaatselijke toestanden bijzonder bekend, het volgende aangevoerd. Limburg heeft een zeer druk verkeer met Amsterdam, Rotterdam en de provincie Groningen. Het verkeer met beide eerstgenoemde plaatsen geschiedt voor ongeveer $\frac{1}{3}$ gedeeltes met stoombooten, voor $\frac{2}{3}$, met den spoorweg. Het verkeer met Groningen per spoorweg is ongeveer even groot als dat per stoomboot. De Exploitatie-maatschappij voert thans geen scherpe concurrentie tegen de stoombooten; maar wordt aan de Hollandsche maatschappij het bedoeld medegebruik gegeven, dan zal de concurrentie der beide maatschappijen tot verlagting der spoorwegtarieven aanleiding geven, en de stoomvaart zou dan, naar men vreesde, bepaaldelijk voor zover betreft het verkeer met Amsterdam en Rotterdam, niet kunnen blijven bestaan. De opheffing van het stoombootverkeer zou echter voor Limburg zeer schadelijk zijn, omdat de stoombooten vele plaatsen aandoen, die geen spoorwegstation hebben.

Intusschen waren vele leden van meening dat, indien werkelijk de gesloten overeenkomst zou leiden tot het vordringen van de Hollandsche maatschappij uit het verkeer met België en Frankrijk, zij niet aanneemelijk ware. Herinnerd werd, dat hij het samenstellen der spoorwegovereenkomsten van 1890 gestreefd is naar het verkrijgen van concurrentie tusschen de beide groote spoorwegmaatschappijen, en naar het brengen van lange lijnen in sene hand. Bij de behandeling van het wetsontwerp tot goedkeuring dier overeenkomsten werd door de tegenstanders daarvan aangevoerd, dat of de beide maatschappijen zich, ten koste van de belanghebbenden bij een goedkoop spoorverkeer, met elkander zouden verstaan, of dat de ene maatschappij zou trachten de andere te vordringen. Het eerste is tot dusver niet geschied; de maatschappijen zijn ernstig met elkander blijven concurreeren. Die concurrentie werd door deze leden in het algemeen belang woslig geacht, omdat zij een waarborg is voor verkeer op aanneemelijke voorwaarden. De vraag is dus, of niet de met de Exploitatie-maatschappij gesloten overeenkomst aan deze maatschappij een te grooten invloed verschaft op de leiding van het verkeer met België en achtergelegen landen, en of niet daardoor de Hollandsche Spoorwegmaatschappij, die aan de Exploitatie-maatschappij zou moeten blijven betalen de op den grondslag van de bestaande verhandelingen berustende minimum-vergoeding voor medegebruik van spoorwegen, op onbillijke wijze zal worden achtergesteld.

Naar men meende te weten, zou de Regering zich verzekerd hebben, dat de concurrentie der gelijknamige stations van de beide maatschappijen in het verkeer met België niet zal worden opgehooven. Waar de overeenkomst met de Exploitatie-maatschappij den 28sten October jl. gesloten is, terwijl de overeenkomst met België reeds den 23sten April jl. tot stand kwam, en waar dus de bij Koninklijke houdschap van 1 November gevolgde intiening van het wetsontwerp blijkbaar gewacht

(1) Zie voor het wetsontwerp en de Mem. v. Toel. no. 50 van den vorigen jaargang, pag. 590 en volg.

(2) Dit adres is afgedrukt in no. 48 van den vorigen jaargang, pag. 570 en 571.

heeft op de onderteekening der eerstgenoemde overeenkomst, ligt de ondertelling voor de hand, die onderteekening afhankelijk is gesteld van eenige nadere in de Memorie van Toelichting niet vermeldde voorwaarden. Het scheen niet onwaarschijnlijk, dat de eventueel van de maatschappij gevorderde verklaring de leiding van het verkeer betroffen heeft. (Jaarne ontving men hieromtrent inlichting. Gesteld, dat inderdaad eene verklaring is afgelegd als de bedoelde, dan blijft de vraag over, of zulk eene verklaring, nu zij niet in de overeenkomst met de maatschappij noch in die met België is opgenomen, voor de toekomst voldoende waarborgen oplevert.

Ten aanzien van het verkeer met niet-gelijknamige stations zal veel afhangen van hetgeen overeengekomen wordt tusschen de Exploitiatiemaatschappij en de administratie der Belgische Staatspoorwegen. Zeer bedenkelijke gevolgen zouden zich, naar men meende, kunnen voordoen, indien daarbij het verkeer zonder uitzondering geregeld wordt naar het beginsel der kortste route. Vooreerst zou de aanneeming van dit beginsel in dit geval geheel ten voordeele van de Belgische en ten nadeele van de Nederlandsche spoorwegen zijn. Immers voor het grootste gedeelte van het Belgisch-Nederlandsche verkeer loopt de kortste route over Turnhout—Tilburg en Hasselt—Bindhoven. Over de eerstgenoemde verbinding zal, bij toepassing van het beginsel der kortste route, een groot deel van het verkeer worden geleid, dat thans over Breda en de Maas, met het gevolg, dat de Belgische spoorwegen er een grooter, de Nederlandsche over een kleiner aantal kilometers bereden zullen worden, dan tegenwoordig het geval is. Deze leiding van het verkeer zou tevens in het voordeel der Exploitiatiemaatschappij zijn, omdat diensgevolge het verkeer van een aantal belangrijke stations, inzonderheid van Amsterdam, het oostelijk deel van Noordholland en Twente, met België en achtergelegen landen geheel of nagenoeg geheel door de Exploitiatiemaatschappij zou worden bediend. Maar die streken zouden de voordelen van concurrentie en concentratie feitelijk derven. Ook meenden eenige leden dat, bij de bestaande scheepse concurrentie tusschen Rotterdam en Antwerpen, de belangen van eerstgenoemde gemeente op gevoelige wijze benadeeld zouden kunnen worden, wanneer de Exploitiatiemaatschappij er toe medewerkt om door zeer lage tarieven het verkeer tusschen Antwerpen en Duitschland te bevorderen.

In verband met bovenstaande beschouwingen werd de vraag gedaan, welke bepalingen door de Exploitiatiemaatschappij en de administratie der Belgische Staatspoorwegen ten aanzien van het verkeer zijn gemaakt, en welke waarborgen de Regering meent te hebben, dat die maatschappij niet nu of later van de positie, die zij door de ter goedkeuring aangeboden overeenkomst verkrijgt, misbruik zal maken. Oordeelt de Regering, dat de vaststelling van maximum-tarieven daartoe voldoende is? Dit scheen niet aannemelijk, want de werkelijk bedongen vrachten zijn meestal aanmerkelijk lager dan de gestelde maxima. Uitbreiding van de macht der Regering tegenover de Exploitiatiemaatschappij of wel het maken van bijzondere contractuele bepalingen ten aanzien van het verkeer met België zou wellicht aanbeveling verdienen.

Men gaf der Regering in bedenking te bevorderen, dat onder hare leiding tusschen de beide Nederlandsche maatschappijen en, zoo noodig, de administratie der Belgische Staatspoorwegen nader overleg wordt geplengd, hetgeen dan tot de vaststelling van nadere contractuele bepalingen zou kunnen leiden.

Voorts werd onder herinnering aan het feit, dat deze geheele regeling van veel meer betekenis is voor België en voor de Exploitiatiemaatschappij dan voor den Nederlandschen Staat, de aandacht gevestigd op het groote voordeel, dat het vervallen der exploitatiecontracten betreffende de Luik—Limburgsche lijn voor die maatschappij zal opleveren. Blijkens de Memorie van Toelichting moet het verlies, dat de exploitatie dezer lijn met zich brengt, volgens eene verklaring der maatschappij zelve van 15 Juli 1895, gemiddeld op niet minder dan f 350,000 of bijna 2 pct. van het maatschappelijk kapitaal geschat worden. De maatschappij zal van dit verlies voor het grootste gedeelte bevrijd worden, omdat zij voortaan enkel het op Nederlandsch grondgebied gelegen gedeelte der lijn zal hebben te exploiteeren en daarvoor eene lagere huur dan tot heden zal betalen. Bovendien zal de maatschappij eene vergoeding ontvingen voor de door haar gedane uitgaven wegens herstelling en vernieuwing van den spoorweg Luik—Limburg. Blijkens de rens de Memorie van Toelichting van het Belgische wetsontwerp omtrent deze aangelegenheid overeengelegde overeenkomst, door de Exploitiatiemaatschappij met den Belgischen Staat en de Luik—Limburgsche Spoorwegmaatschappij gesloten, bedraagt die vergoeding frs. 150,000. De met den Staat gesloten overeenkomst zou, naar men meende, de financiële positie der Exploitiatiemaatschappij zeer versterken, al wordt door haar over de in exploitatie overgenomen spoorweggedeelten eene huur van 3 pct. der koopsommen betaald. Daarom waren vele leden van oordeel, dat de Regering voordeliger voorwaarden had moeten bedingen en tevens van deze regeling gebruik had behooren te maken om andere met die maatschappij hangende quaestien tot oplossing te brengen. Met name werd hierbij gewezen op de bestaande quaestie omtrent het vervallen der concessie van den spoorweg Leiden—Woerden. Het zou zeker de kans op goedkeuring van de met de Exploitiatiemaatschappij gesloten overeenkomst in niet geringe mate doen stijgen, indien de Regering bij de Memorie van Antwoord aan de Kamer kon mededeelen, dat ter zake van die quaestie eene voor den Staat aannemelijke schikking was getroffen. Van andere zijde werd, met verwijzing naar het verslag der Commissie uit de Kamer omtrent een adres van de Kamer van Koophandel te Tiel, betoond, dat in de gesloten overeenkomst niet eene bepaling werd opgenomen, waardoor der Regering meerdere bevoegdheid ter zake van de dienstregeling wordt toegekend, dan zij naar de overeenkomst van 1890 heeft.

Verder waren eenige leden van gevoelen, dat bij de bepaling van den voor de lijnen van den Grand Central Belge te betalen huurprijs ten onrechte rekening is gehouden met de restitutie van België aan Nederland wegens voor den spoorweg Antwerpen—Moerdijk te veel betaalden koopprijs, welke restitutie met de rente van 1 Juli 1880 frs. 234,000 bedraagt. Al moge er verband bestaan tusschen deze restitutie en den aankoop van de door den Grand Central Belge geëxploiteerde lijnen, men zag niet in, wat de Exploitiatiemaatschappij met deze regeling te maken had en waarom zij deswege eenig voordeel zou genieten.

Eindelijk waren er leden, die het niet goedkeurden, dat, terwijl volgens de Memorie van Toelichting de maatschappij zich bereid verklaarde 3 pct. van de koopsommen te betalen, de uitkomst der gesloten overeenkomst kan zijn, dat de Staat eenige duizenden guldens minder ontvangt.

Sommige der voornamende beschouwingen bleven niet zonder tegenpraak. Tegenover de bewering, dat de met de Exploitiatiemaatschappij gesloten overeenkomst de positie der maatschappij tegenover die der Hollandsche maatschappij te zeer zou versterken, werd in de eerste plaats aangevoerd, dat dit niet onbillijk kon worden geacht, waar der Hollandsche maatschappij bij de overeenkomsten van 1890 eene sterkere positie blijkt te zijn verschaft dan aan hare mededingster. Voorts werd betwist, dat de leiding van het goederenverkeer met België over Tilburg—Turnhout en Hasselt—Bindhoven aan de Hollandsche maatschappij grootte schade zou kunnen berokkenen. Immers reeds thans was het aandeel dezer maatschappij in het verkeer met België en achtergelegen landen, naar sommige leden meenden te weten, betrekkelijk gering. De bewering, dat de getroffen regeling tot gedwongen aanstelling van de lijnen der Hollandsche maatschappij zou kunnen leiden, kwam hun daarom niet ernstig genoemd voor. De wensch werd uitgesproken, dat de Regering omtrent het aandeel, dat de Hollandsche maatschappij thans heeft in het beoeld verkeer, inlichting zou verschaffen en van hare meening omtrent de gevolgen der aanneeming van het wetsontwerp ten aanzien van het uitzicht op gedwongen aanstelling zou doen blijken. Verder werd de meening geuit, dat het verlies, hetwelk de exploitatie van den spoorweg Luik—Limburg oplevert, door de Exploitiatiemaatschappij in 1895 op een veel te hoog bedrag is geschat. Ook omtrent dit punt wenschte men nadere inlichtingen te bekomen.

Ten slotte werd eenige nadere inlichting verzocht omtrent de in 1876 door de Exploitiatiemaatschappij met den steun der Regering aangevande poging om van de Luik—Limburgsche exploitatiecontracten bevrijd te worden en omtrent de redenen der mislukking daarvan.

§ 3. Vrij algemeen werd de aandacht gevestigd op de positie der Nederlandsche spoorwegbeambten, die thans in dienst zijn van de Belgische spoorwegmaatschappijen, wier lijnen gemast worden of zullen worden. Men meende, dat voor de verzekering van hunne toekomst zorgd behoort te worden. Naar het schijnt, wordt dit door België ook wel gevoeld. Althans is, naar men vernomen had, nu beambten, werkzaam op de lijn Aken—Maasticht de vraag gedaan, of zij zich als Belgen wilden laten naturaliseeren, maar deze beambten schijnen niet gezind de Nederlandsche nationaliteit op te geven, en het was zeker zeer hard, indien zij diensgevolge hunne betrekking moesten verliezen. Men wenschte te weten, wat de spoorwegadministratie Grand Central Belge of de Belgische Staat, die hare lijnen mast, ten behoeve van de Nederlandsche beambten, ook van hen, die zich niet als Belgen willen laten naturaliseeren, zullen doen. Het werd echter niet waarschijnlijk geacht, dat de van die zijde te verstreken hulp voldoende zal zijn, en men drong er daarom op aan, dat ook de Exploitiatiemaatschappij zou medewerken teneinde aan deze beambten het behoud van de positie en de vooruitzichten, die zij thans hebben, te verzekeren. Men wenschte, dat de Regering hierbij hare tusschenkomst zou verliezen en het noodige zou doen, opdat moeilijkheden als die, welke zich hebben voorgedaan met betrekking tot het personeel der voormalige Rijnspoorwegmaatschappij, worden voorkomen. Eenige leden hechten hiernaas zoo veel, dat zij, voor het geval dat bij de Memorie van Antwoord geen bevredigende verklaringen mochten kunnen worden gegeven, de inwerkingtrading der wet tot goedkeuring der met België en de Exploitiatiemaatschappij gesloten overeenkomsten van eene nadere wet afhankelijk wenschten gesteld te zien.

Artikelen.

Het Wetsontwerp.

Art. 1. Door eenige leden, die zich wel konden vereenigen met het tractaat, maar de met de Exploitiatiemaatschappij gesloten overeenkomst niet aannemelijk achtten, werd op splitsing van het artikel aangevraagd, opdat ten aanzien van de goedkeuring der overeenkomst eene afzonderlijke stemming zou kunnen plaats hebben.

Hier tegen werd echter aangevoerd, dat aanneeming van het tractaat en verwerping der overeenkomst wellicht tot moeilijkheden aanleiding zou kunnen geven.