VERKEER

tijdschrift gewijd aan vraagstukken
van verkeer en vervoer

TWEEDE JAARGANG 1961 • No 1

NEDERLANDS VERKEERSINSTITUUT 'S-GRAVENHAGE

VERKEER

TIJDSCHRIFT GEWIJD AAN VRAAGSTUKKEN VAN VERKEER EN VERVOER

UITGEGEVEN DOOR DE

STICHTING NEDERLANDS VERKEERSINSTITUUT

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Mr. A. Greebe - Ir. A. H. H. Robbé Groskamp - Dr. J. B. van der Kamp - Mr. F. C. van Lakerveld - Mr. W. G. A. de Meester - H. J. Noortman ec. drs. - Dr. J. H. Spiegelenberg - S. Sterk ec. drs. - Prof. Ir. J. Volmuller - L. van Die ec. drs. (secretaris).

Het tijdschrift verschijnt vier maal per jaar in een omvang van tenminste 48 pagina's per nummer.

Abonnementsprijs *f* 15,– per jaar (buitenland *f* 16,–). Studentenabonnement *f* 7,50. Losse nummers *f* 4,25.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

blz.

F. Balhuizen
Bij de tweede jaargang 1

Mr. O. D. Gerbers
Het begrip „Service Public" 3

Drs. S. Sterk
Vrijheid en vervoerbestel 17

C. G. de Kogel
Miljardendans op het wegencongres 29

Uit de literatuur 41

Tijdschriftartikelen 45

Ontvangen boeken 50

De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers.

Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan zonder toestemming van de uitgever is verboden.

Stukken bestemd voor de redactie te adresseren aan het bureau van het Nederlands Verkeersinstituut, Statenplein 2, 's-Gravenhage, telefoon (070) 55 23 15.

Voor advertenties wende men zich tot Bureau Adex, Keizersgracht 158, Amsterdam-C., telefoon (020) 24 23 55.

Druk: N.V. Haagsche Drukkerij en Uitgevers Mij.

BIJ DE TWEEDE JAARGANG

Bij het begin van de tweede jaargang van „Verkeer" mag allereerst van de goede ontvangst, die dit kwartaalschrift vrijwel van de aanvang af ten deel is gevallen, melding worden gemaakt. Dit is verheugend, niet alleen omdat een ruime lezerskring voor de financiële basis van deze uitgave van groot belang is, maar vooral omdat een grote verspreiding in binnen- en buitenland, de betekenis van deze uitgave en ook het Verkeersinstituut ten goede komt.

Het tijdschrift is nu reeds bijna een van de belangrijkste uitingen van de activiteit van het Instituut. Niet zozeer omdat men daarin zou kunnen lezen wat daarbinnen voorvalt of wat b.v. op lunchbijeenkomsten aan de orde geweest is; daarvoor kan slechts bij uitzondering plaatsruimte beschikbaar worden gesteld. Maar wel omdat „Verkeer" treffend het streven van het Instituut vertegenwoordigt in het zijn van oriënterend en stimulerend orgaan voor hen, die bij het verkeer en het vervoer betrokken zijn. Bevordering van de wetenschappelijke studie op dit gebied, met het oog daarbij op de behoeften, die zich in de praktijk in dit opzicht doen gevoelen, is immers de vlag waaronder het Verkeersinstituut sedert zijn oprichting steeds heeft gevaren. Voor zulk een doelstelling is een periodieke uitgave, waarin de actuele ontwikkelingen en denkbeelden op dit gebied regelmatig worden gevolgd, bij uitstek geschikt.

In de Raad van Beheer leeft dan ook het besef, dat met deze uitgave een der meest essentiële functies van het Instituut wordt gediend en dat reeds daarom het afgelopen jaar 1960 voor het Instituut voldoeninggevend moet worden geacht.

Het is verheugend, dat de Redactiecommissie zijn taak met een dusdanige ernst en bezieling heeft aangevat als geschied is. Inmiddels heeft zij reeds een wijziging ondergaan: Professor Van Wisselingh heeft gemeend, in verband met zijn emeritaat als hoogleraar, zich uit de redactie te moeten terugtrekken. Gelukkig werd diens opvolger, Prof. Ir. J. Volmuller, bereid gevonden ook in deze functie zijn plaats in te nemen.

Met een enkel woord moge van de andere werkzaamheden van het Instituut melding worden gemaakt. De in 1960 uitgevoerde

studieopdrachten, een werkzaamheid waarvan weinig aan het licht treedt, betroffen voornamelijk stedelijke verkeers- en vervoersvraagstukken. Gezien de toenemende ernst van de problemen van het stadsverkeer, speciaal in de grote steden, wordt het van groot belang geacht dat thans bereidheid tot samenspreken is gevonden bij verschillende research-instellingen op dit gebied, waardoor de grotere hier liggende vraagstukken zo nodig gezamenlijk kunnen worden aangevat.

Het zou van groot nut zijn indien „Verkeer" ook op laatstgenoemd terrein regelmatig bijdragen van goed gehalte zou kunnen opnemen.

Een andere functie, die het Instituut wil blijven vervullen, is die van gespreks- en ontmoetingscentrum voor diegenen, die over studiezin beschikken en die contact zoeken met gelijkgestemden om gezamenlijk bepaalde onderwerpen in studie te nemen. Een van de pijlers, waarop het Instituut werd gebouwd, was een Vervoerseconomisch Colloquium, welks functie later gedeeltelijk door studiegroepen werd vervuld. Thans wordt hiervoor weer naar een nieuwe vorm gezocht.

De documentatiefunctie van het Instituut is dit jaar in zeer beperkte mate door het tijdschrift vervuld. Er bestaat evenwel behoefte aan groter volledigheid. Het is daarom dat thans in vèrgaand stadium van uitwerking is een gezamenlijke documentatieuitgave van verschillende grote bedrijven en organisaties, voor wat betreft de economische en economisch-politieke vraagstukken. Het laat zich aanzien, dat in deze een constructieve samenwerking zal worden verkregen.

Tenslotte mag nog genoemd worden de vernieuwde cursus „Vervoerswezen", die in het afgelopen jaar is aangevangen. Het grote aantal deelnemers aan deze, speciaal voor de middelbare functies bestemde, schriftelijke cursus, doet vertrouwen dat hiermede een nuttige taak wordt uitgevoerd.

Wanneer zich op alle bovengenoemde gebieden ook in 1961 een gezonde werkzaamheid zal kunnen ontplooien, zal de weerslag daarvan op de inhoud van „Verkeer" niet uitblijven, zodat op deze wijze een vruchtbare wisselwerking ontstaat, waardoor het tijdschrift niet alleen voor de buitenwereld, maar ook voor het Instituut zelf, een werkzame functie vervullen zal.

F. BALHUIZEN,
Voorzitter Raad van Beheer.

HET BEGRIP "SERVICE PUBLIC"

Mr. Olga D. Gerbers

1. Inleiding

In het verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap wordt in de titel betreffende het vervoer, met name in art. 77, gesteld, dat „met het verdrag verenigbaar zijn steunmaatregelen die overeenkomen met de vergoeding van bepaalde met het begrip „*openbare dienst*" verbonden, verplichte dienstverrichtingen". Dit artikel, dat speciaal op verzoek van Frankrijk in het verdrag werd opgenomen, confronteert ons dus met het begrip "service public".

Wat onder dit begrip moet worden verstaan is echter niet zonder meer duidelijk. Onderstaande beschouwing beoogt de belangrijkste facetten van het begrip service public op het spoor te komen.

2. Ontstaan en inhoud van het begrip

Waarschijnlijk moet het ontstaan van het begrip service public worden gezocht in de overgang van het mercantilisme naar het liberalisme, welke plaats vond in de loop van de 18e en 19e eeuw, variërend naar de verschillende landen in Europa.

Het *mercantilisme* was een geheel van economisch-politieke maatregelen, verschillend van Staat tot Staat, waarbij het accent sterk lag op de overheid. Het doel van de maatregelen, die o.m. bestonden in het voeren van een industriële politiek, waarbij zoveel mogelijk slechts grondstofen werden ingevoerd en fabrikaten uitgevoerd, dit alles gesteund door exportpremies e.d., was de macht van de Staat te vergroten. De Staat moest een economische eenheid worden met gezag over de verschillende sectoren van het economische leven. Een van de consequenties daarvan was, dat veel industrieën in de vorm van staatsondernemingen werden geëxploiteerd.

Het *liberalisme* ging er daarentegen van uit, dat zoveel mogelijk moest worden overgelaten aan het particulier initiatief. Slechts op beperkt gebied bleef de overheid haar werkzaamheden uitoefenen, voornamelijk op het terrein van ordehandhaving en rechtsbedeling

en op dat van andere voorzieningen, waarin door particulier initiatief niet werd voorzien. Op de gebieden nu waar de overheid bleef optreden, ging men spreken van service public. Als kriterium voor service public gold dus het *orgaan,* dat optrad. Was het de overheid, dan had men te maken met een service public; zo niet, dan was er geen service public. In dit verband ging men spreken van de orgaantheorie.

Op den duur onderging het begrip service public uitbreiding; het kriterium werd verlegd van het orgaan naar de *functie.* Ottmann [1]) omschrijft het zo, dat „es ist zu berücksichtigen, welche Bedeutung die *Funktionen* vom Staat auf wirtschaftlichem Gebiet ausgeübt, für die *Existenz des Staates* haben". Zoals hij de ontwikkeling weergeeft, wordt dus niet meer alleen op het orgaan gelet. Men spreekt weliswaar nog wel van het optreden van de Staat, maar men laat het bestaan van een service public ervan afhangen, of dat optreden gericht is op zijn voortbestaan. Zo niet, dan ook geen service public.

Ottmann's omschrijving gaat in de richting van hetgeen Trévoux [2]) de publiekrechtelijke kant van het begrip service public noemt. Deze auteur ging echter een stap verder door niet meer vast te houden aan het optreden van de Staat. Volgens hem is er sprake van een service public als een *industriële activiteit noodzakelijk* is *voor de Staat,* ook al oefent de Staat die activiteit niet zelf uit. [3])

Naast de publiekrechtelijke kant van het begrip service public stelt Trévoux de economische kant. Deze komt hierop neer, dat „la notion de service public peut être appliquée à toutes les entreprises dont le fonctionnement régulier et continu s'avère nécessaire à *la vie économique d'un pays*"

Een nog ruimer begrip dan het zojuist genoemde „vie économique d'un pays", is het *algemeen belang.* Er wordt wel gesteld dat, wat een bedrijf betreft, eerst dan van een service public kan worden gesproken, als het aan twee met elkaar samenhangende vereisten voldoet, n.l.:

---

[1]) K. Ottmann, „Oeffentlicher Dienst und Produktivität" in Archiv für Eisenbahnwesen 67e Jahrgang 1957, p. 461.

[2]) F. Trévoux, „La notion économique de service public" in Revue d'Economie Politique 1938, p. 353 e.v.

[3]) Trévoux spreekt over l'activité de l'industrie. Dit te vertalen met economische activiteit lijkt niet verantwoord.

a. het bedrijf moet een *permanent monopolie* vormen, dat in het *algemeen belang* gehandhaafd dient te worden.

b. Er moet zijn een regelmatige levering van een zodanige dienst of goed aan een zodanig groot aantal afnemers, dat het *algemeen belang* daarbij is gemoeid.

Een hiermee samenhangend kriterium, dat men o.m. bij Rodière[4]) tegenkomt is, dat een service public gericht moet zijn op de *bevrediging van collectieve behoeften.*

Guibert [5]) daarentegen verdedigt, dat het niet nodig is dit en soortgelijke criteria expliciet te noemen. Hij definieert het begrip service public als: „une activité administrative, industrielle ou commerciale dont la puissance publique a pris effectivement, et de façon permanente, la responsabilité de la gestion".

In het kriterium, dat wordt opgetreden onder *verantwoordelijkheid van de overheid* acht hij alles uitgedrukt. De overheid zou z.i. niet anders dan ter bevrediging van collectieve behoeften kunnen optreden.

Men kan hier enig bezwaar tegen inbrengen. Het is immers zeer wel denkbaar, dat een bedrijf, hoewel geleid onder verantwoordelijkheid van de overheid, niet werkzaam is ter voorziening in collectieve behoeften.

Een voorbeeld van bovengenoemd bezwaar vormt het tabaksmonopolie in Frankrijk. Dit is grotendeels uit winstmotieven tot „régie" gemaakt. De overheid heeft hier de verantwoordelijkheid aan zich getrokken uit andere motieven dan de bevrediging van collectieve behoeften. Het lijkt daarom gewenst de bevrediging van collectieve behoeften of een soortgelijk kriterium in de definitie van het begrip service public op te nemen.

Daarnaast lijkt de activiteit of verantwoordelijkheid van de overheid een essentieel element van het begrip te zijn. Wil men ontkomen aan een zeer ruime begripsopvatting aangaande de service public, dan moet worden uitgegaan van een tamelijk verstrekkende invloed van de overheid in de genoemde zin. Dit komt ook overeen met de feitelijke situatie in Frankrijk. Met name moet daarbij worden gedacht aan de financiële konsekwenties voor de overheid van de rol, die zij in dit verband vervult.

---

[4]) R. Rodière „Droit des Transports" dl. I.

[5]) R. Guibert „Service public et productivité" 1954, p. 22.

De grondbeginselen, aan welke voldaan moet worden, wil de verzorging van de gemeenschapsbehoeften tot zijn recht kunnen komen en die tot het wezen van de service public moeten worden gerekend, vindt men wel geformuleerd als de „règle de continuité" en de „règle d'égalité."

De *règle de continuité* houdt in de plicht tot het voortdurend functioneren van het desbetreffende bedrijf.

Guibert wil dit beginsel niet in zijn definitie opnemen, daar hij deze plicht als een logisch gevolg ziet van behartiging van gemeenschapsbelangen. Dit laatste — Guibert spreekt over bevrediging van collectieve behoeften — neemt hij, zoals wij zagen, evenmin in zijn definitie op, zodat we te maken krijgen met de figuur, dat een bepaald kriterium niet in een definitie wordt opgenomen, omdat het voortvloeit uit een ander kriterium dat ook niet is opgenomen. Alles moet dus volgens Guibert worden afgeleid uit het feit, dat de overheid de verantwoordelijkheid op zich heeft genomen.

Volgens Ottmann [6]) brengt de règle de continuité de volgende punten met zich:

1. een verbod tot staking en/of uitsluiting;
2. het personeel van het bedrijf moet een publiekrechtelijke status hebben d.w.z. niet op arbeidscontract werkzaam zijn, maar een ambtelijke aanstelling hebben;
3. zakelijke elementen als bedrijfsmiddelen en installaties moeten onder het publiekrecht vallen d.w.z. dat de bedrijfsmiddelen en installaties aan het privaatrechtelijk rechtsverkeer zijn onttrokken. Een spoorwegmaatschappij zou b.v. zijn baan niet zonder toestemmnig van hogerhand mogen verkopen.

De *règle d'égalité* houdt de plicht in voor een bedrijf, dat een service public is, *allen* die een prestatie vragen van dat bedrijf, op gelijke voet te behandelen. Aan niemand kan het gebruik van de service public ontzegd worden. Dit is het beginsel van het openbaar aanbod.

Trévoux [7]) drukt het als volgt uit: „un service public, ne peut *ni refuser* un consommateur, *ni différer* l'exécution du service demandé". Hiermee brengt hij tot uitdrukking, dat niet alleen een gevraagde prestatie niet geweigerd mag worden, maar dat de prestaties tevens geleverd moeten worden, zodra er vraag naar is.

Dat allen, die een prestatie vragen, op gelijke voet behandeld moeten worden, houdt niet in dat niet is toegestaan datgene, wat Ottmann noemt „die Differenzierung der Benutzungsbedingungen eines öffentlichen Dienstes". Een vervoeronderneming, indien gerekend tot service public, zou z.i. dus geen prestaties tegen eenheidsprijzen behoeven te leveren, maar zou de voorwaarden, die zij de klanten stelt, kunnen laten verschillen naar afstand, klasse, aard van de vervoerde goederen, e.d.

De règle d'égalité brengt met zich mee:

1. de leveringsplicht c.q. *vervoerplicht* (als complement van het openbaar aanbod);
2. de prijzen moeten in *tarieven* worden vastgelegd. Wil men van de tarieven afwijken, dan moet de afwijking ook weer gepubliceerd worden, zodat deze op haar beurt een tarief zal vormen, daar er door de publikatie een zekere veralgemening optreedt.

Dit systeem is bijvoorbeeld voor het internationaal spoorwegvervoer neergelegd in art. 9 lid 3 van het CIM (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer). Hierbij kan worden opgemerkt dat met betrekking tot dit artikel een voorstel tot wijziging in behandeling is, teneinde het mogelijk te maken „accords particuliers" te sluiten, mits gerechtvaardigd door het commerciële belang van de spoorwegen.

Ottmann noemt als één der gevolgen van de règle d'ègalité, dat het handelen gericht moet zijn op een doelmatige bevrediging van de collectieve behoeften, niet op het behalen van een *zo groot mogelijke* winst. Men kan hierbij de vraag stellen, hoe groot de winst dan wel mag zijn om nog binnen de grenzen van het geoorloofde te vallen. Waarschijnlijk is er mee bedoeld, dat een bedrijf als hier bedoeld anders dan een particuliere onderneming niet alles aan het winststreven ondergeschikt mag maken.

Of het juist is dit als een der gevolgen van de règle d'égalité te noemen, valt te betwijfelen. Beter kan men stellen, dat het een gedachtengang is, die aan de service public in zijn geheel ten grondslag ligt.

---

[6]) t.a.p. p. 462.

[7]) t.a.p. p. 366.

3. Het begrip service public ook buiten Frankrijk bekend?

Het begrip service public is een typisch Frans begrip. De beginselen van de service public zijn in Frankrijk neergelegd in wetten, rechtspraak en doctrine. De service public is daar tot *rechtsbegrip* geworden.

Ottmann bespreekt in zijn genoemd artikel de vraag, of de service public ook in Duitsland tot rechtsbegrip is geworden. Volgens hem komt men in Duitsland de grondbeginselen van de service public en hun gevolgtrekkingen wel tegen, („wir kennen in Deutschland *dem wesen nach* den service public") maar de service public is in Duitsland niet tot rechtsinstelling geworden.

Het moge waar zijn, dat men in Duitsland inderdaad trekken van de service-public-gedachte aantreft, maar daartegenover staat, dat men voor de Duitse vervoerpolitiek, althans in ieder geval in bepaalde regeringskringen en onder de Duitse „Verkehrswissenschaftler", het beginsel van de Gemeinwirtschaftlichkeit van het vervoer als leidraad aanvaardt. Dit houdt in, dat men het vervoer *ondergeschikt* maakt aan andere economische of sociale activiteiten. Het vervoer wordt dan dienstbaar gemaakt aan de bevrediging van bepaalde behoeften, die de overheid voor bevrediging aanwijst [8]). In deze gedachtegang past dan ook het feit, dat niet vereist wordt, dat vervoerondernemingen zichzelf moeten kunnen bedruipen. Het verband tussen kosten en prijzen wordt dus losgelaten.

De idee van de service public gaat er ook vanuit, dat bepaalde ondernemingen een service public vormen, omdat ze essentieel zijn voor bevrediging van bepaalde behoeften. Dit echter, zonder dat aan die behoeften door de overheid een bepaald accent gegeven wordt. De Fransen *streven* dan ook wel naar sluitende rekeningen van service-public-bedrijven, hun kosten moeten in ieder geval zoveel mogelijk door de opbrengsten gedekt worden. Zo stelt Trévoux uitdrukkelijk, dat er een onderscheid gemaakt moet worden

[8]) Een dergelijke gedachtengang vindt men bijvoorbeeld bij Prof. Dr. F. J. Schroiff — Das Problem der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung — in het Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (31 Jahrgang, Heft 3, 1960), die over de Deutsche Bundesbahn spreekt als over een „staatliches Instrument". Een ander voorbeeld biedt het artikel „Grundsatzfragen einer europäische Verkehrspolitik" van Dr. H. Heeckt in het Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1958 dl. 1 en het artikel van Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn in hetzelfde nummer van het Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, „Die Integration des Verkehrs".

tussen „service public" en „service social". „Le service public doit viser à l'équilibre financier, à se suffire à lui-même; ses prix doivent couvrir ses charges actuelles et passées." De „service social" daarentegen „n'est pas rentable", „il est couvert par l'impôt".

De Gemeinwirtschaftlichkeit en de service public hebben dus niet een zelfde gedachtengang als achtergrond. Het beginsel van de gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung houdt in, dat het vervoer een *instrument* is. De Franse auteurs verbinden deze gedachte bepaald niet aan de service public. Het is daarom, althans wat het vervoer betreft, misschien minder juist, dat Ottmann zonder enige reserve verklaart, dat men in Duitsland in wezen het begrip service public kent.

4. De service-public-gedachte in Nederland

Evenmin als in Duitsland kennen wij met betrekking tot het vervoerwezen in Nederland het begrip service public als rechtsbegrip. Bezien we echter de beide grondbeginselen van de service public, dan blijkt, dat we deze, althans in aanleg, ook in Nederland kennen.

Een spoor van de règle de continuité vindt men terug in een Koninklijk Besluit van 23 augustus 1950, houdende richtlijnen voor de Commissie Vergunningen Personenvervoer. In dit K.B. wordt gesproken over „het belang van een *duurzame* en redelijke voorziening in de vervoersbehoeften". Het element duurzaam wijst naar de règle de continuité. Verder dan dit gaat de vergelijking echter niet, want in tegenstelling tot Frankrijk, waar men bij vervoersondernemingen weliswaar streeft naar een „équilibre financier" maar dit niet tot een principiële eis maakt, is in Nederland de rendabiliteit van vervoerondernemingen een essentieel onderdeel van de vervoerpolitiek. Dit komt o.m. in verschillende voorschriften tot uiting. Bovengenoemd K.B. zegt bijvoorbeeld dat „de vergunningverlening zodanig dient te geschieden, dat concurrentie tussen verschillende vervoermiddelen of vervoerstakken, *voorzover daardoor het algemeen vervoerbelang zou worden geschaad,* wordt voorkomen". De wet Autovervoer Goederen (4 augustus 1951) definieert het begrip algemeen vervoerbelang als „het belang ener rechtvaardige en — ook uit een algemeen maatschappelijk oogpunt — evenwichtige behartiging der onderscheidene bij het vervoer van goederen betrokken belangen".

Tenslotte houdt een der richtlijnen van het K.B. van 30 januari

1954, gegeven door de Commissie Vergunningen Goederenvervoer in, dat het vergunningverlenend orgaan, behalve op de behoeften van de verladers, ook moet letten op de *belangen van de vervoerondernemingen.*

Behoudens het element van *duurzaamheid* van de vervoervoorziening worden de bovenweergegeven voorschriften beheerst door een andere gedachtensfeer, dan die van de service public.

De règle de continuité vinden we ook terug in de voor de openbare middelen van vervoer hier te lande bestaande exploitatieplicht, voorzover het geregeld vervoer betreft. In beginsel houdt deze plicht, evenals de règle de continuité, in, dat een vervoeronderneming ook onrendabele diensten zal moeten exploiteren, die in concessies of vergunningen resp. dienstregelingen zijn opgenomen. Voor staking van de exploitatie is toestemming van de overheid vereist.

Deze exploitatieplicht zien we met betrekking tot het autobusvervoer neergelegd in Art. 22 Wet Autovervoer Personen: „Een autobusdienst in meer dan een gemeente *moet volgens de dienstregeling* worden *uitgeoefend*", en wat betreft het goederenvervoer over de weg in art. 32 Wet Autovervoer Goederen: „De houder van een vergunning voor een vrachtautodienst of een afhaal- en besteldienst is *verplicht tot uitoefening van de dienst*".

In tegenstelling tot genoemd art. 22 WAP spreekt art. 32 WAG niet over de dienstregeling; art. 113 Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen bepaalt echter, dat het de houder van een vergunning voor een vrachtautodienst of een afhaal- en besteldienst verboden is goederen te vervoeren *anders dan overeenkomstig een door de Rijksinspecteur goedgekeurde dienstregeling, als zulks in de vergunning is bepaald.* Als de vergunning er dus niets over zegt, zou van de dienstregeling mogen worden afgeweken. In de praktijk wordt art. 113 WAG zelfs zo geïnterpreteerd, dat, als de vergunning er niets over zegt, er geen dienstregeling behoeft te zijn.

De verschillende konsekwenties van de règle de continuité zoals Ottman ze opsomt, worden hier te lande echter niet alle aanvaard. Zo is het hier niet vereist, dat het personeel van de bedrijven een publiekrechtelijke status heeft (d.w.z. dat het personeel in plaats van door een privaatrechtelijke overeenkomst gebonden te zijn een ambtelijke aanstelling heeft); ook de bedrijfsmiddelen behoeven niet onder het publiekrecht te vallen. De Nederlandsche Spoorwegen bijvoorbeeld zullen hun bedrijfsmiddelen wel mogen ver-

vreemden, als ze dat willen; daarentegen is aan het spoorwegpersoneel een verbod tot staking opgelegd. Als merkwaardigheid kan hier worden opgemerkt, dat de Franse spoorwegen (SNCF) geen stakingsverbod kennen, terwijl toch de SNCF één van de services publics bij uitstek is en het gehele begrip service public een Frans begrip is.

De règle d'égalité, of wel het beginsel van het openbaar aanbod met als complement de vervoerplicht, treffen we ook in Nederland aan.

Voorbeelden daarvan vindt men in de artikelen 9 en 51 van het Algemeen Reglement Vervoer (algemene maatregel van bestuur tot uitvoering van de Spoorwegwet), die inhouden, dat de Spoorweg verplicht is reizigers en bagage resp. alle krachtens het Reglement toegelaten goederen te vervoeren.

Art. 22 van de Wet Autovervoer Personen zegt ten deze, dat de personen, die zich daartoe aanmelden moeten worden vervoerd, en art. 32 van de Wet Autovervoer Goederen zegt, dat ten vervoer aangeboden goederen moeten worden vervoerd.

Al deze bepalingen bevatten echter verschillende restricties, waaronder die, dat de vervoerplicht niet verder gaat dan de gewone middelen van vervoer reiken. Door deze beperking zijn de vervoerders niet verplicht om op ieder tijdstip aan iedere vraag te kunnen voldoen. Zij kunnen dus met een beperkte overcapaciteit in de periode van geringere vraag volstaan.

Nederlandse vervoerbedrijven zijn niet, wat Trévoux noemt, *services publics économiques.* Volgens hem is namelijk het kenmerk daarvan „suréquipés" te zijn, in die zin dat een service public économique te allen tijde aan elke vraag tegemoet moet kunnen komen. Een voorbeeld hiervan vormt de SNCF die over een speciaal rijtuigpark beschikt om in de zomermaanden het vakantievervoer ten volle te kunnen opvangen.

Wat het reizigersvervoer betreft, houdt het Cahier des Charges van de SNCF de beperking „gewone middelen van vervoer" dan ook niet in (art. 11). Wel echter wat betreft het vervoer van „masses indivisibles". Art. 13 van genoemd reglement zegt namelijk „La Société Nationale ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles que *le matériel affecté au service* est capable de transporter".

Hier ziet men overigens een trek, die men ook ontmoet in het Nederlandse vervoerwezen, namelijk dat de verplichtingen voor het

personenvervoer stringenter zijn dan die voor het goederenvervoer. Dit berust waarschijnlijk hierop, dat de mate van ingrijpen bepaald wordt door de mate waarin het openbaar belang in het geding is; het met het openbaar personenvervoer verbonden algemeen belang wordt blijkbaar hoger aangeslagen dan dat met betrekking tot het goederenvervoer. De openbare busdiensten in Nederland zijn verplicht hun prijzen in tarieven vast te leggen (een van de gevolgen van de règle d'égalité). Wil men van de tarieven afwijken, dan zal dat weer in de vorm van een tarief moeten gebeuren. Art. 56 Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen (UAP) zegt: de tarieven worden niet dan na goedkeuring vastgesteld. Er wordt dus zonder meer aangenomen, dat er tarieven moeten zijn. In art. 111 van het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen (UAG) daarentegen wordt aan de minister bevoegdheid gegeven minimumtarieven of bindende tarieven goed te keuren, voor te schrijven of vast te stellen voor het vervoer van goederen met vrachtauto's. Van deze bevoegdheid wordt echter slechts gebruik gemaakt, indien en voorzover zulks noodzakelijk is om een ongezonde mededinging als algemeen verschijnsel tegen te gaan. Toepassing heeft nog slechts sporadisch plaats gevonden.

Anders dan ten aanzien van personenvervoer wordt ten aanzien van het goederenvervoer dus niet uitgegaan van een stelsel van tarieven. Alleen in een bepaald geval mag de minister van zijn bevoegdheid gebruik maken. Gaat de minister evenwel over bijvoorbeeld tot het vaststellen van tarieven dan is het de vervoerder verboden goederen te vervoeren anders, dan tegen prijzen overeenkomstig deze tarieven (art. 112 UAG).

Het verschijnsel van stringentere verplichtingen bij het personenvervoer dan bij het goederenvervoer ontmoetten wij ook reeds in verband met het al dan niet afwijken van een dienstregeling (vergelijking tussen art. 22 WAP en art. 113 UAG).

In het personen- zowel als in het goederenvervoer per spoor, moeten eveneens tarieven worden vastgesteld, goedgekeurd en gepubliceerd, maar art. 31 Spoorwegwet houdt in, dat het vervoer plaats vindt tegen geen hogere vrachtprijzen dan in de openlijk aangekondigde tarieven neergelegd. Afwijking bij contract *naar beneden toe,* mits niet bij wijze van gunst, is toegestaan.

In art. 31 Spoorwegwet vinden we de règle d'égalité wat betreft de plicht afwijkingen van een tarief ook weer te publiceren dus niet terug. Wel is in art. 31 de vervoerplicht neergelegd.

Resumerende kan worden vastgesteld, dat de Nederlandse vervoerpolitiek elementen bevat van de idee der service public; de gehele gedachtensfeer, zoals deze in Frankrijk de achtergrond vormt van de service public ontbreekt echter in Nederland.

5. Vervoerwegen en vervoerprestaties

Het is in zekere zin een logische konsekwentie van de gedachte der service public (volgens Guibert een activiteit, die onder verantwoordelijkheid van de Staat plaats vindt), dat de Staat ook de financiële verantwoordelijkheid voor die activiteit moet dragen. Dit heeft natuurlijk weer zijn weerslag op de desbetreffende bedrijven. Zo leidt de idee van de service public wat het vervoer betreft tot de opvatting, dat het *wegennet* van *alle* vervoerstakken in beginsel object van overheidszorg is. Inderdaad wordt in Frankrijk op investeringen in de infrastructuur ten behoeve van het vervoer niet afgeschreven. Vervangingsinvesteringen worden gefinancierd uit leningen, ook wat het spoorwegbedrijf betreft.

De vervoerprestaties zelf worden in Frankrijk niet alle als service public beschouwd. Onderscheid wordt gemaakt in spoorwegvervoer, binnenvaart, beroepswegvervoer en eigen vervoer, en wel als volgt:

a. De spoorwegen vallen vanwege hun grote betekenis — voor de Staat, het economisch leven, het algemeen belang — en hun technisch monopolie onder de service public.

b. De binnenvaart leent zich, volgens Ottman, slecht voor een service public. De reden hiervan noemt hij niet; deze zou kunnen zijn, dat de binnenvaart vooral wordt uitgeoefend door particuliere schippers, eigenaren van één schip, die men moeilijker dan grotere bedrijfseenheden kan dwingen zich aan de beginselen van de service public te onderwerpen.

c. Het beroepswegvervoer ziet Ottmann als een omstreden gebied. Ook voor deze opvatting worden door hem geen argumenten aangevoerd. Men zou ook hierbij kunnen wijzen op de struktuur van de vervoerstak, welke zich minder goed leent voor service public.

d. Het eigen vervoer valt uit zijn aard niet onder de service public.

Voor Frankrijk kan dus het volgende schema worden opgesteld:

vervoerweg		vervoerprestaties	
rail:	service public	spoorwegen:	service public
autoweg:	„ „	binnenvaart:	geen service public
waterweg:	„ „	beroepswegvervoer:	omstreden
		eigen vervoer:	geen service public

Een in 1952 ontworpen hervormingsplan voor het vervoer in Frankrijk is er een voorbeeld van, dat men daar niet langer wil volstaan met het bestaan van een service public te *constateren*, maar dat men welbewust services publics wil gaan *scheppen*.

In de orgaantheorie constateerde men, dat er sprake was van service public op grond van het feit, dat de overheid optrad. Ook in de functietheorie kan men nog volhouden, dat de aanwezigheid van service public wordt vastgesteld aan de hand van bepaalde criteria. Er zijn tendenties waarneembaar, dat men verder wil gaan dan louter constateren.

Genoemd hervormingsplan gaat van de volgende beginselen uit:

a. het gehele autobusvervoer, zowel het lange als het korte afstandvervoer, moet tot service public worden gemaakt;

b. het goederenvervoer over de weg op korte afstand moet *niet* tot service public worden gemaakt. Op de korte afstand moeten ook de spoorwegen een grotere bewegingsvrijheid verkrijgen;

c. het goederenvervoer over de weg op lange afstand moet wel tot service public worden;

d. de Staat moet ten aanzien van de verschillende vervoerstechnieken een neutrale houding aannemen, d.w.z. hij mag niet aan een vervoertak heffingen opleggen om daarmee een andere vervoertak te steunen;

e. de reizigers en verladers moeten de vrijheid van keuze van vervoermiddel hebben.

De onder e vermelde vrijheid van keuze betekent niet, dat men in Frankrijk nu zou willen breken met de zgn. „coordination tarifaire", het systeem waarbij langs de weg van prijsbeïnvloeding het vervoer wordt geleid naar de vervoertechniek met de laagste marginale kosten. De vrijheid van keuze van reiziger en verlader is in dit systeem dus een beperkt begrip.

Om tot uitvoering van het plan te geraken, is besloten tot samenwerking tussen de SNCF, de Fédération nationale des Transports Routiers en de Commission représentative des Auxiliaires de Transport. Dit besluit tot samenwerking is door de minister van Openbare Werken goedgekeurd. Het plan is echter nog niet uitgevoerd, omdat, naar het schijnt, het beroepswegvervoer en de spoorwegen het vooral nog niet eens zijn over de beginselen waarop de prijsvorming in het vervoer moet berusten. In Franse regerings- en spoorwegkringen meent men een beroep te kunnen doen op de marginale kostentheorie als basis voor de prijsvorming. Deze theorie houdt in, dat het voor het bereiken van een maatschappelijk optimale situatie gewenst is, dat de prijzen van goederen en diensten de verschillen in marginale kosten weerspiegelen in plaats van de verschillen in gemiddelde totale kosten.

Aldus opgevat past deze theorie bij de idee van de "service public", omdat het ook daar allereerst gaat om het bereiken van de uit maatschappelijk oogpunt meest gewenste situatie, waaraan het winststreven ondergeschikt is.

Een punt van groot belang is het bestaan in Frankrijk van de plicht tot publikatie van vervoerprijzen. Bij het vermelden van de inhoud van de règle d'égalité werd reeds gezegd, dat deze règle eist, dat prijzen in tarieven worden neergelegd. Wil men van een tarief afwijken dan zal deze afwijking weer gepubliceerd moeten worden, zodat zij ook weer tot tarief wordt. Ook op dit punt tonen service public en marginale kostentheorie overeenkomst; de marginalisten achten een plicht tot publikatie geldend voor alle drie de vervoerstakken, dus niet alleen voor de spoorwegen, onmisbaar [9]).

SUMMARY

The development of the concept of „public service", as it is notably found in France, is shown. The „règle de continuité" and the „règle d'égalité" as consequences of a „public service". Elements of the idea in other countries, notably in the Netherlands. The difference between the thoughts, forming the background of the application in France and in the Netherlands. Consequences of a policy based on the idea of „public service" as regards road, railroad and waterway-construction and the exploitation of the means of transport. Finally the basic ideas of the French reform plan of 1952 are given, while at the same time the influence of the „marginal cost pricing" theory on its realisation is shown.

[9]) Voor een afwijkende opvatting zie men Dr. Oort's studie over het Marginalisme (Red.).

RESUME

Une étude analytique de l'origine et de la signification du concept „service public", notamment de son développement en France. La règle de continuité et la règle d'égalité en découlant sont expliquées. Aspects de l'idée du service public dans le domaine des transports dans autres pays; la différence entre la forme de réalisation aux Pays-Bas et la conception française.

Les conséquences pour la construction de voies routières, ferroviaires et navigables ainsi que pour l'exploitation des entreprises de transport si celles-ci constituent un service public. Finalement sont traités le projet de réforme français de 1952 et la théorie de la fixation des prix sur la base des frais marginaux.

VRIJHEID EN VERVOERBESTEL

Kanttekeningen bij de gelijknamige rede van Mr. J. van Andel

Drs. S. Sterk

Inleiding

De voordracht, welke Mr. van Andel heeft gehouden tijdens een lunchbijeenkomst van het Nederlands Verkeersinstituut en waarvan een samenvatting is gepubliceerd in het vorige nummer van dit blad, verdient om meer dan één reden aandacht te ontvangen. Niet alleen heeft de inleider een kernpunt van de Nederlandse vervoerpolitiek helder uiteengezet, maar daarenboven is door hem een besliste en geargumenteerde keuze gedaan ten aanzien van de instrumenten, waarmede de Overheid de doelstellingen van haar beleid kan trachten te realiseren.

De zojuist uitgedrukte waardering met betrekking tot de inhoud van de rede neemt overigens niet weg, dat onzerzijds twijfel bestaat of de uitgangspunten van de uiteenzetting voldoende recht doen wedervaren aan de vraagstukken verband houdende met de huidige kapitaals*chaarste* in de *groeiende* Nederlandse volkshuishouding. Uiteindelijk gaat het in dit verband om de vraag, of en in hoeverre capaciteitsbeheersing nog wel *actueel* is in het kader van economische groei.

Wij willen dan ook trachten vanuit dit gezichtspunt een beoordeling te geven. Daarbij zij reeds nu nadrukkelijk vooropgesteld, dat wij beogen een discussie te openen en geenszins pretenderen alle facetten van de vraagstukken te belichten. Onze beschouwingen dienen dan ook te worden gezien als vraagtekens, waarbij voortgezette discussie in dit blad, naar wij hopen, tot meer omlijnde gevolgtrekkingen zal leiden.

I. Ten gerieve van de lezers, willen wij de kernpunten van het betoog nogmaals releveren:

a. In het transport, met name het wegvervoer is er steeds de dreiging van een toenemende overcapaciteit.

b. De oorzaken van deze explosieve evenwichtsverstoring zijn, aldus de heer Van Andel, de gezamenlijke invloeden van vier factoren, te weten:
   — Het bestaan van een groot aantal deelmarkten, tengevolge waarvan de markt voor de individuele ondernemer ondoorzichtig is. Dit leidt ertoe, dat bij stijgende vraag naar vervoer, de omvang van de vraag wordt overschat, waardoor het aanbod van vervoerdiensten te sterk expandeert.
   — De concurrentie tussen aanbieders, welke eveneens tendeert naar aanbodvergroting.
   — Het niet kunnen produceren op voorraad leidend tot periodieke overschotten van aanbod in verhouding tot de vraag.
   — De verbondenheid van heen- en terugreis.

c. De onder b. genoemde structurele overcapaciteit kan weliswaar tengevolge van conjuncturele situaties „gecamoufleerd" worden, maar leidt in andere omstandigheden tot een vervoerprijsniveau, waarbij de rentabiliteit van vervoerondernemingen wordt bedreigd en de kwaliteit van het vervoer daalt. Een zekere mate van regulering van overheidswege ter voorkoming van zulk een situatie is onontbeerlijk.

d. Twee middelen staan de overheid ter beschikking bij haar streven naar realisering van dit doel, te weten:
   — instelling van prijzen van overheidswege in de vorm van minimum- of margetarieven;
   — capaciteitsbeheersing door middel van vergunningenstelsels.

Aan het eerste middel zijn volgens Mr. Van Andel tal van bezwaren verbonden, waarvan het belanrijkste wel is, dat van een dergelijke regeling niets terecht komt, omdat controle op de naleving van de prijsvoorschriften onmogelijk is. De voorkeur dient dan ook te worden gegeven aan capaciteitsbeheersing, welke gemakkelijker is te realiseren dan prijsbeheersing.

II. Wij zouden thans de navolgende vragen aan de orde willen stellen. Daarbij beperken wij ons evenals de heer Van Andel tot het goederenvervoer.

1. Gesteld dat het uitgangspunt: tendens tot structurele overcapaciteit, juist is, is dan capaciteitsbeheersing uitsluitend voor het beroepsvervoer over de weg noodzakelijk?

2. Is capaciteitsbeheersing onder alle omstandigheden een noodzakelijk respectievelijk afdoend middel ter voorkoming van niet-aanvaardbare prijsdalingen?
3. In hoeverre is er werkelijk een tendens naar een explosieve structurele overcapaciteit, met andere woorden in hoeverre is capaciteitsbeheersing noodzakelijk?

Uiteindelijk houden deze vraagpunten min of meer met elkaar verband. Alleen ter wille van een duidelijke analyse zijn zij onderscheiden.

Het antwoord op de eerste vraag is in belangrijke mate afhankelijk van de *doelstellingen* van de overheidspolitiek. Te dien aanzien zijn er globaal twee richtingen te onderscheiden:

De eerste is erop gericht de totale vraag naar vervoer, resulterend uit de omvang van de goederenproduktie en het aantal malen dat goederen door de bedrijfskolom van hand tot hand gaan [1]), van overheidswege over de verschilende vervoer*technieken* dusdanig te distribueren, dat een deel van de vervoerkoek voor een bepaalde vervoertechniek wordt gereserveerd.

De meest effectieve wijze is dan wel een toename van de vraag naar vervoer te richten door voor bepaalde vervoertechnieken de gewenste aanbodaanpassing te mitigeren. In zulk een beleid past inderdaad een denken in termen van vervoertechniek: spoorwegen, binnenscheepvaart, wegvervoer, en in termen van „categoriale verdeling" van de vervoervraag. Wil men in zulk een beleid de ontwikkeling van de wegvervoertechniek afremmen, teneinde andere technieken te beschermen, dan is het inderdaad voldoende capaciteitsbeheersing uitsluitend tot het wegvervoer te beperken.

Geheel anders dient onzes inziens het vergunningenbeleid te zijn, indien uitsluitend wordt gestreefd naar het voorkomen van overcapaciteit bij alle of het merendeel der vervoerondernemingen.

Het zou wel zeer toevallig zijn indien alleen vervoerondernemingen, die van de wegvervoertechniek gebruik maken, een speciaal investeringsgedrag zouden volgen. In de argumentatie van de heer Van Andel is dit ook logisch niet te verdedigen. Van de door hem genoemde vier oorzaken van structurele overcapaci-

[1]) Vergelijk J. Zijlstra: „Omloopsnelheid van het geld", pag. 96 t/m 102, Leiden 1948.

teit zijn er drie, welke zonder meer ook gelden voor de binnenscheepvaart en de spoorwegen. Wat de ondoorzichtigheid van de markt betreft, wijst de ervaring wel uit, dat ook grotere ondernemingen zich in de omvang van de vraagtoename kunnen vergissen. De oorzaak daarvan behoeft niet eens te liggen in een verkeerde schatting van de „totale markt", maar in de prognose van het eigen marktaandeel, welke immers niet alleen afhankelijk is van „technische relaties", maar van eigen èn andere commerciële slagvaardigheid. [2])

Indien er capaciteitsbeheersing noodzakelijk is, zal deze — gegeven doelstelling — zich niet alleen moeten uitstrekken tot het wegvervoer, maar ook tot de binnenscheepvaart èn de spoorwegonderneming.

In dit licht bezien vragen wij ons dan ook af, of het onderscheid in vervoertechnieken, waarop de vervoerswetgeving hier te lande nog steeds is gebaseerd, nog houdbaar is en of ook in zaken van capaciteitsbeheersing niet veeleer van de totale vraag en het totale aanbod, gedaan door vervoerondernemingen (ongeacht de techniek) moet worden uitgegaan, waardoor een voor alle vervoerondernemingen geldend regime kan ontstaan. Uit dien hoofde achten wij het dan ook minder gelukkig, dat de heer Van Andel zo sterk de nadruk gelegd heeft op het wegvervoer.

Onze tweede vraag houdt in feite een kritiek in op het door de heer Van Andel geformuleerde alternatief: òf prijsbeheersing òf capaciteitsbeheersing.

Het lijkt ons in dit verband gewenst onderscheid te maken naar de aard van een eventuele overcapaciteit.

a. *De meest voorkomende is wel seizoensovercapaciteit.*

Een vergunningensysteem hoe dan ook gehanteerd, kan deze periodiek optredende, maar overigens tijdelijke overcapaciteit niet voorkomen noch uitschakelen. In abstracta is het denkbaar, dat het totaal van de verstrekte vergunningen zou zijn afgestemd op het vraagvolume in het „dal" van het seizoen. Dit zou echter ten gevolge kunnen hebben, dat vragers naar vervoerdiensten een krachtige stimulans ontvangen voor overschakeling naar eigen vervoer.

---

[2]) Zie hieromtrent Dr. A. Winsemius: „De produktie-onzekerheden voor de ondernemer". Opstellenbundel F. de Vries, Haarlem 1944.

Het beroepsvervoer zou dan niet alleen het „top-" maar ook het „basisvervoer" kwijt zijn. Een dergelijke vergunningenpolitiek zou derhalve averechtse gevolgen hebben voor het beroepsvervoer en ook uit een oogpunt van doelmatigheid weinig zinvol zijn.

In het goederenvervoer kan deze vorm van overcapaciteit dus niet door capaciteitbeheersing worden geëlimineerd. Hieraan doet niets af, dat in het huidige systeem tijdelijke vergunningen kunnen worden verstrekt ter opvanging van seizoenpieken. Dit materieel moet dan door anderen worden verstrekt. Ook zonder vergunningverlening zouden vervoerondernemers gebruik maken van het differentiatieverschijnsel, teneinde seizoenmatig bepaalde overcapaciteit zo klein mogelijk te houden.

Zou derhalve voor het vervoerswezen deze factor tot een de continuïteit van ondernemingen aantastende prijsdaling leiden, dan zou inderdaad het andere alternatief, namelijk prijsbeheersing moeten worden gekozen. Daarbij zouden voldoende hoge tarieven moeten worden ingesteld, niet zozeer voor het dal van het seizoen, maar voor de piek in het seizoen. Overigens betwijfelen wij, of uitsluitend seizoensmatige overcapaciteit zulke desastreuze gevolgen heeft en wij zouden voor de zojuist aangegeven prijspolitiek geenszins het pleit willen voeren.

Maar in ieder geval blijkt, dat het door de heer Van Andel gestelde alternatief prijs- of capaciteitsbeheersing niet altijd opgaat en wat te simpel is.

Dit laatste blijkt eveneens, indien wij thans aandacht schenken aan:

b. *Conjuncturele overcapaciteit.*

Het wil ons voorkomen, dat een vergunningenpolitiek niet in staat is in dat geval een ernstige prijsdaling te voorkomen door een aanbodsbeperking. Een dergelijke overcapaciteit ontstaat namelijk allereerst niet in volle omvang, maar geleidelijk. Meestal zal immers in de opgaande fase van de conjunctuur het aanbodpotentieel mede zijn uitgebreid in antwoord op de gestegen vraag naar vervoersdiensten.

Op het moment van de omslag zal de stijging van de vraag ophouden, wellicht zal gedurende een zekere periode de omvang van de vraag gelijk blijven en vervolgens al of niet versneld verminderen.

Het aanbod daarentegen zal welicht eerst nog toenemen door

het beschikbaar komen van bestellingen, maar zal daarna niet toenemen.

Vereist is echter, dat het aanbod vermindert.

Terecht heeft de heer Van Andel erop gewezen, dat deze aanbodsvermindering niet automatisch en in ieder geval met grote vertraging optreedt.

Wil de vergunningenpolitiek onder die omstandigheden effectief werken, dan zal hij de krachttoer moeten verrichten de zojuist genoemde „time lag" in ieder geval te verkleinen. Dit betekent, dat vergunningen moeten worden ingetrokken, dan wel dat de vergunninghouder een geringer aanbodpotentieel krijgt toegewezen.

Dit laatste zou denkbaar zijn, indien het merendeel der aanbieders over meerdere schepen of auto's zou beschikken.

Maar hoe moet men dit realiseren, indien, zoals in het wegvervoer, volgens de cijfers van de heer Van Andel, ± 40% van het aantal wegvervoerondernemingen 1 vrachtauto en ±20% 2 vrachtauto's heeft? Uit overwegingen van billijkheid zal het toch moeilijk zijn de totale overcapaciteit uit te snijden door bij de overige 40% het aanbodpotentieel te bekorten met een hoeveelheid gelijk aan de overcapaciteit. Bij de binnenscheepvaart doen zich dan soortgelijke vraagstukken voor. In abstracto is een oplossing denkbaar, waarbij zowel in de binnenscheepvaart als in het wegvervoer „afwijking" van de vervoermiddelen plaats vindt, maar dan ontstaat weer een nieuw probleem, namelijk de effectieve controle.

Op al deze gronden achten wij het twijfelachtig, of een vergunningenpolitiek een conjuncturele overcapaciteit kan elimineren, en gesteld al, dat zij daarin slaagt, dit kan doen met de gewenste snelheid.

Wellicht zal worden opgemerkt, dat de vergunningenpolitiek niet ten doel heeft overcapaciteit uit te schakelen, maar te voorkomen. Dit laatste is echter bij een conjuncturele overcapaciteit principieel onmogelijk. Uiteindelijk is de conjunctuur niet een fluctuatie om een horizontale lijn, maar een beweging rondom een groeicurve. In de opwaartse fase van de conjunctuur wordt de groei versneld, tijdens de depressie wordt de groei vertraagd, respectievelijk tijdelijk onderbroken. Juist deze vermenging van structuur en conjunctuur maakt het de vergunningenverlenende instanties onmogelijk het aanbodpotentieel contact te houden; het zal aangepast moeten worden aan de groei van de nationale pro-

duktie, wil niet een absolute schaarste aan vervoermiddelen ontstaan. Staat deze groei tijdelijk stil door een depressie, dan ontstaat, zelfs indien het vervoerpotentieel alleen maar is aangepast aan de „long term rate of growth", in de depressie een overcapaciteit.

Gezien nu deze onvermijdelijkheid van conjuncturele overcapaciteit enerzijds en de onmogelijkheid via het vergunningenbeleid snel overcapaciteit te elimineren anderzijds, ontstaat dus tòch een vertraagde aanbodaanpassing aan verminderde vraag met alle gevolgen voor het vervoerprijsniveau daaraan verbonden. Slagen de aanbieders er niet in om een te ver doorgaande neerwaartse prijsbeweging te stoppen, dan kan het onder zulke omstandigheden geboden zijn van overheidswege minimumtarieven in te voeren. Daarbij zij onmiddellijk aan de heer Van Andel toegegeven, dat deze minimumtarieven geen nuttige functie hebben ten aanzien van de aanbodaanpassing. In eerste instantie dienen zij veeleer om vervoerondernemers een aandeel in het (kleiner wordend) nationaal inkomen te verzekeren.

Maar ook hier is duidelijk, dat de vergunningenpolitiek alleen niet effectief werkt.

Geleidelijk komt dan ook nu de vraag op:

Heeft het eigenlijk wel zin in het vervoerswezen deze fysieke investeringscontrole (want wat is capaciteitsbeheersing anders) te handhaven?

Daarmede entameren wij de beantwoording van de laatste vraag. De ironie van de geschiedenis wil, dat investeringscontrole in de periode, toen zij het meest gewenst was, namelijk in de dertiger jaren, niet bestond. Toen was er immers een steeds kleiner wordende vraag naar vervoerdiensten, terwijl door „technical innovations" het aanbod sterk toenam, terwijl daaraan juist toen weinig behoefte bestond. Toen was het wellicht zinvol gezien de conjuncturele situatie de vestiging van *nieuwe aanbieders* tijdelijk te beperken en onder die omstandigheden zou een vergunningenbeleid zinvol zijn geweest. Maar, althans in de Nederlandse goederenvervoermarkt, is daarmede eerst serieus begonnen, toen de economische situatie radicaal verschilde. Toèn dalende vraag en kapitaalovervloed, nù groei gepaard met kapitaalschaarste, toèn een revolutionaire ontwikkeling gepaard gaande met autonome investeringen, nù gevestigde technieken met door de groei geïnduceerde investeringen.

Juist dit laatste doet ons betwijfelen, of het investeringsgedrag van de „gemiddelde" vervoerondernemer thans nog steeds dezelfde is, als in de periode 1930-1940.

Dit stelt in feite de heer Van Andel. Volgens hem immers is er nog steeds het gevaar, dat de vervoerondernemers hun aanbod sterker uitbreiden dan met de vraagstijging overeenkomt.

Is dit een realistisch uitgangspunt, gegeven een structurele situatie, waarin de overheid een investeringsstimulans geeft en aandringt op sparen, teneinde de investeringen nodig voor het scheppen van werkgelegenheid, te kunnen financieren zonder een ernstige verbreking van het monetaire evenwicht?

Maar ook, indien er in de vervoersector een wat „luchthartige" investeringsgeneigdheid zou bestaan, waardoor op een gegeven moment overcapaciteit actueel zou worden, dan behoeven er niet onmiddellijk dramatische toestanden te ontstaan. De heer Van Andel heeft zelf in zijn voordracht aangegeven, dat eerst „een overcapaciteit in het wegvervoer van meer dan 7% gaat doorwerken in de prijzen". Voorts moeten wij erop wijzen, dat bij de geleidelijk voortschrijdende groei van de Nederlandse volkshuishouding overcapaciteit geleidelijk weer verdwijnt. Men groeit als het ware in de te ruime „vervoersjas".

In dit verband willen wij aantekenen, dat diverse indices er op wijzen, dat wij ons thans in een stadium bevinden van een lange opwaartse golf, blijkend o.a. uit een grote investeringsgeneigdheid, een hoge consumptiegeneigdheid, allerwege toepassen van nieuwe technische vindingen en een voortdurende tendens tot prijsverhoging. De voortdurende stijging van het reële nationale inkomen is dan ook geen toevalligheid, maar resultaten van een geheel complex van factoren, die wellicht kan worden samengevat in de term „structurele kapitaalschaarste".

In zulk een situatie behoeft men het capaciteitseffect van nieuwe investeringen niet onmiddellijk met argusogen gade te slaan.

Twijfelen wij dus op grond van het bovenstaande aan de noodzakelijkheid c.q. de actualiteit van de capaciteitsbeheersing, zowel voor het wegvervoer als voor de binnenscheepvaart, het is tevens de vraag, of de vergunningenpolitiek bijzonder effectief is ten aanzien van het voorkomen van sterkere aanbodgroei dan overeenstemt met de vraagstijging, en wel om drie redenen:

a. Het vergunningenbeleid is in eerste instantie gebaseerd op de verwachte long term rate of growth van de nationale produktie.

De actuele groei zal het ene jaar wat hoger, het andere jaar wat lager zijn, zodat ook bij de „totale" beoordeling van de aanvragen een foutenmarge bij de Commissie noodzakelijkerwijze aanwezig zal zijn.

b. Het verband tussen de verwachte groei van de vraag naar vervoerdiensten en de noodzakelijke groei van het vervoeraanbod is wellicht min of meer constant voor het totaal van alle ondernemingen tezamen, ongeacht de techniek. Zodra men echter alleen voor wegvervoerondernemingen de in het verleden gevonden functionele relatie tussen produktie en vraag naar wegvervoerdiensten toepast, teneinde, al of niet verfijnd, een vraagprognose op te stellen dan creëert men een additionele foutenmarge. Verondersteld wordt dan immers, dat bijvoorbeeld de substitutie tussen spoorwegen en wegvervoer zich ook in de toekomst zal voortzetten op een wijze, die afgeleid is uit het verleden. Onmiddellijk zijn toegegeven dat een matige prognose beter is dan in het geheel geen prognose. Evenmin ontkennen wij de waarde en belangrijkheid van dergelijke econometrische studies. Maar wij dienen ons er wel van bewust te zijn, dat de uitkomsten niet als zekerheden, maar als waarschijnlijkheden moeten worden gekarakteriseerd met alle risico's daaraan verbonden.

   Juist door de „partiële" benaderingswijze van de Commissie Vergunningen Goederenvervoer is het niet denkbeeldig, dat zij de „required rate of growth" van het wegvervoer op een gegeven moment blijkt te hebben over- of onderschat. Indien in het eerste geval de vervoerondernemers dezelfde vergissing begaan, dan voorkomt ook de vergunningenpolitiek niet het ontstaan van een aanbodsexcedent.

c. Tenslotte dienen wij rekening te houden met de omstandigheid, dat de groei van de vraag naar vervoer zowel lokaal als per bedrijfstak verschillend is en juist op basis van dergelijke lokale factoren dient de vervoerondernemer zijn aanvrage in en moet, althans in Nederland, de aanvrage worden beoordeeld.

   Onder die omstandigheden wordt de in a en b besproken macro-economische „required rate of growth" een weinig houvast gevend criterium, nog temeer aangezien niet alle aanvragen tot vergroting van laadvermogen gelijktijdig binnenkomen of kunnen worden bezien. Ook deze factoren brengen dus nieuwe on-

zekerheden mede, waardoor de effectiviteit van de vergunningenverlening aan waarde kan inboeten.

In het licht van bovenstaande argumenten en gezien de zeer gewijzigde economische situatie thans in vergelijking met 30 jaar geleden, achten wij een politiek van investeringscontrole van overheidswege, zoals thans nog voorkomend in het vervoerswezen, verouderd, wijl in wezen berustend op „depression economics" en structurele stagnatie. Mede met het oog op het E.E.G.-verdrag, waar in beginsel de mogelijkheid van deelname aan binnenlands vervoer aan de orde wordt gesteld, zou het dan ook aanbeveling verdienen dit onderdeel van de Nederlandse vervoerspolitiek te herzien. In het bijzonder onze juridische claims op deelname in het vervoer op de Duitse wateren zouden dan voor onze E.E.G.-partners wellicht wat meer waarde verkrijgen dan thans, nu onze binnenlandse scheepvaartpolitiek alle eigenschappen vertoont, die wij bij anderen afkeuren. [3])

Niettegenstaande de bedenkingen, welke wij hebben tegen de uiteenzettingen van de heer Van Andel, mogen wij zeer erkentelijk zijn voor onderwerp en inhoud van zijn rede, welke tot nadere studie en discussie ongetwijfeld stimuleert.

Naschrift

1. Het betoog van schrijver bestaat uit een groot aantal vragen, die hij echter vaak niet of maar zeer ten dele beantwoordt. Zijn conclusies zijn m.i. dan ook meer stelling, dan slot van bewijsvoering. Daarbij wordt ook zekere verwarring geschapen doordat enerzijds begrippen worden vereenzelvigd, die verscheiden zijn (investeringscontrole en capaciteitsbeheersing), anderzijds tegenstellingen worden gecreëerd (de tendens tot overcapaciteit vóór de oorlog en afwezigheid van die tendens daarna).
2. Niet duidelijk is of schrijver nu de eigen aard van het vervoer erkent dan wel ontkent. In elk geval verliest hij deze in de tweede helft van zijn betoog uit het oog.
3. Het gaat om de vraag: hoe verzekert men een verantwoord apparaat voor het vervoer van goederen in zijn geheel. Wil men hierbij, zoals wij in Nederland, uitgaan van het commerciële beginsel, dan houdt het overheidsbeleid in het scheppen van een klimaat, waarin het de goed geleide onderneming mogelijk is te renderen. Dti geldt ook voor de spoorwegen. Ook t.a.v. hen geldt, dat het overheidsbeleid er op gericht moet zijn structurele wijzigingen in de vervoersomvang zo te doen verlopen, dat aanpassing redelijkerwijs mogelijk is en deficits worden voorkomen. Naar dezerzijdse mening is er dan ook in wezen geen tegenstelling, als door schrijver gesteld, tussen de doelstellingen van overheidspolitiek. Integendeel, deze vallen samen. Een zover mogelijk doorvoeren van het marktbeginsel is in het transport slechts mogelijk, wanneer men de totale produktiecapaciteit daarvan beheerst. Dit was de essentie van mijn betoog. Gezien de structuurverschillen per tak is zulk een beheersing alleen reëel, wanneer zij ook per tak wordt uitgevoerd, doch stééds tegen de achtergrond van de totaliteit.
4. Intussen heeft wel degelijk het wegvervoer het sterkst de neiging tot overcapaciteit en niet toevallig. Zij vloeit voort uit de eigen aard van het vervoer, die zich juist daar, gegeven het grote aantal ondernemingen, sterk doet gelden.

   Zie ik wel, dan is de kern van 'schrijvers betoog, dat door de huidige situatie van kapitaalschaarste de wegvervoerondernemer een wezenlijk andere instelling t.a.v. de investeringen zou hebben dan in de dertiger jaren, waardoor thans het ontstaan van overcapaciteit niet actueel is. Echter: toen waren de winstverwachtingen klein, veel kleiner dan nu. Aangezien deze bepalend zijn bij het investeringsgedrag kan men eerder het omgekeerde verwachten. Daarbij komt dan nog de gemakkelijke financiering waarvan de rente weliswaar hoog is maar toch een bijkans te verwaarlozen kostenpost vormt, en de push van de zijde der autoindustrie. 'Schrijvers standpunt wordt dan ook weerlegd door de feiten geconstateerd bij de vergunningsverlening.
5. De ontwikkeling van de algemene economie zowel als van het vervoer sind 1945 maakt capaciteitsbeheersing een bij uitstek effectief middel. Bij de recessies van de laatst dcennia met hun geringe diepte en korte tijdsduur in het kader van een opgaande trendbeweging is het mogelijk om door invoering van een geclausuleerde stop t.a.v. de uitbreidingen de moeilijke periodes op redelijke wijze te overbruggen zonder verdergaand ingrijpen. Een juiste timing is hier essentieel. Alleen bij ernstige conjuncturele terugslagen zou een verdergaand ingrijpen nodig zijn. Hoe, is echter thans geen actuele vraag. De vervoerwetgeving is geen crisiswetgeving. De tendens tot overcapaciteit is inhaerent aan de structuur van het transportapparaat. Zij is aanwezig onafhankelijk van de sructurele of conjuncturele beweging in de vervoersomvang, ook als beide een opgaande lijn vertonen. Het vervoer heeft geen investeringsstimulans nodig, maar juist controle op de omvang der totale produktiecapaciteit, wil bovenbedoeld klimaat verzekerd zijn. Het „in de jas groeien" is in het vervoer een illusie, omdat zonder capaciteitsbeheersing ook de jas steeds groeit en wel nog sterker dan de drager.
6. Merkwaardig is, dat de schrijver met zichzelf in tegenspraak komt, waar hij enerzijds stelt, dat capaciteitsbeheersing een zaak van depression-economics zou zijn en anderzijds meent, dat in een depressie capaciteitsbeheersing onvoldoende of onhanteerbaar is.
7. Voor enkele detailbezwaren tegen de capaciteitsbeheersing — seizoensovercapaciteit, onzekerheidsmarges aanwezig bij de techniek der vergunningverlening e.d. — zij verwezen naar de jaarverslagen van de Commissie Vervoervergunningen, tot dusver vijf in getal. Daaruit kan duidelijk worden, dat het beleid minder simplistisch is dan blijkbaar wordt verondersteld.

---

[3]) Ter vermijding van mogelijke misverstanden zij er op gewezen, dat deze kanttekeningen gereed waren voordat Mr. van Dusseldorp in E.S.B. van 1960 dit onderwerp eveneens behandelde.

8. Er is de laatste dertig jaren veel geschied op het gebied van het transport. Dit wordt m.i. weinig gediend met een al maar oprakelen van de oude problematiek, zij het hier en daar terminologisch lichtelijk vernieuwd. Wijden wij liever onze aandacht aan zijn waarlijk actuele problemen.

MR. J. VAN ANDEL Gzn.

SUMMARY

In an article about a lecture on "Freedom and transport structure" (see: "Verkeer" 1960 no. 4), given by Mr. J. van Andel, the author discusses the thesis developed in this lecture that in goods-transport by road there should be a tendency towards permanent surplus capacity and that in consequence a check on the capacity of this branch of transport should be necessary. Both starting-points are considered discutable by the author. There is no reason to conclude especially for road transport to a tendency towards surplus capacity. Nor can a reduction of a temporary surplus capacity be expected as a result of capacity control only, whereas to conclude with it is doubtful wether the tendency towards surplus capacity which occurred in the years 1930-1940 is still present at the moment. In a last word, Mr. van Andel gives his' opinion that the author argument does not hold good.

RESUME

Analysant un exposé fait par M. J. van Andel sur la liberté et le régime du transport (voir „Verkeer" 1960 no. 4), l'auteur critique la thèse selon laquelle le transport des marchandises par la route présenterait une tendance permanente à la surcapacité et l'opinion que, de ce fait, s'imposerait la nécessité de surveiller la capacité de cette branche de transports. L'auteur estime que les deux points de départ sont controversables. Il n'y a pas lieu de tirer la conclusion qu'en particulier le transport routier se caractériserait par une tendance à la surcapacité. Il n'est pas non plus justifié de supposer qu'un contrôle à ce sujet suffise pour réduire la surcapacité et en outre, il parait douteux que la tendance à la surcapacité constatée entre 1930 et 1940 subsiste encore. Dans une postface M. Van Andel déclare qu'il n'en estime pas moins valable l'exactitude de son argumentation.

MILJARDENDANS OP HET WEGENCONGRES

C. G. de Kogel, ec. drs.

1. Inleiding

Aan de prae-adviezen [1]) uitgebracht voor de Congresdag van de vereniging „Het Nederlandsche Wegencongres" in december van het vorig jaar, is in de pers vrij uitvoerig aandacht geschonken. Met name geldt dit voor de bijdrage van Prof. Dr. L. H. Klaassen en Drs. E. H. van de Poll „Enige beschouwingen betreffende de investeringen in het Nederlandse wegennet", waarin becijferd wordt, dat in de periode 1960-1970 — alleen reeds in het Rijkswegennet! — circa 4 miljard gulden geïnvesteerd zal moeten worden om het wegennet geschikt te doen zijn voor de door de schrijvers geraamde toekomstige verkeersomvang.

Het belang van de door deze prae-adviseurs behandelde materie voor de Nederlandse economie wettigt zeker een gedachtenwisseling in nog ruimere kring dan die van de leden van genoemde vereniging. Dit brengt ons ertoe enkele kanttekeningen te plaatsen bij de in het prae-advies gevolgde methode en te pogen een kwantitatieve benadering te geven van de totale financiële consequenties, waartoe de gehanteerde prognoses leiden.

De kern van het betoog van de heren Klaassen en Van de Poll ligt in de door hen ontwikkelde „macro-economische norm" als maatstaf voor de in het wegennet te investeren bedragen. De gevolgde redenering is, dat de totale investeringen in het wegennet evenredig dienen te zijn met de totale verkeersomvang.

Aanvaardt men deze stelling, dan blijven twee problemen over namelijk: hoe kan de toekomstige verkeersintensiteit worden benaderd en: in welk jaar voldeed het Nederlandse wegennnet aan redelijke eisen?

Wat deze laatste vraag betreft, merken de prae-adviseurs zeer terecht op, dat de keuze altijd een element van willekeur in zich bergt, „daar geenszins vaststaat wat onder „redelijke eisen" van het verkeer dient te worden verstaan".

---

[1]) Economische aspecten van de Wegenbouw, Uitgave van het Nederlandsche Wegencongres, Wassenaarseweg 220, 's-Gravenhage.

In het onderstaande nemen wij aan, dat in het jaar 1953 — de schrijvers stellen twee alternatieven n.l. de jaren 1950 en 1953 — het wegennet aan redelijke eisen voldeed, zodat wij met het laagste investeringsbedrag, dat in het prae-advies berekend wordt, zullen rekenen.

Het bepalen van de verkeersomvang in 1970 — het eerste vraagstuk, dat opgelost moest worden — geschiedt in het prae-advies in 3 etappen. Allereerst wordt vastgesteld, welke omvang het personenautopark in 1970 zal hebben; vervolgens wordt — op grond van evenredigheid tussen het aantal personenauto's en het totaal aantal motorrijtuigen — de toekomstige omvang van het motorrijtuigenpark benaderd, waarna tenslotte — wederom via een rechtlijnig verband, ditmaal tussen totaal aantal motorrijtuigen en verkeersintensiteit — de totale verkeersintensiteit wordt berekend.

Hoewel de gevolgde redenering een bepaalde aantrekkelijkheid bezit, menen wij, dat vooral de kwantitatieve benadering van het vraagstuk enige critische opmerkingen rechtvaardigt. Daarnaast zien wij aanleiding om bij de gelegde verbanden enkele vraagtekens te plaatsen. Tenslotte menen wij, dat een globale raming van de totale investeringsbedragen, welke op grond van de door de schrijvers verwachte ontwikkelingen in de wegverkeerssector nodig zouden zijn in de periode 1960-1970, niet mag ontbreken.

2. Critische opmerkingen.

a. *het aantal personenauto's*

In de gevolgde gedachtengang is de verkeersintensiteit — en daarmede de investering in de weg — uitsluitend afhankelijk van het aantal personenauto's. Men zou daarom verwachten, dat op zeer voorzichtige wijze een keuze wordt gedaan uit in het recente verleden gemaakte prognoses betreffende het aantal personenauto's in 1970, of tenminste, dat enkele alternatieven worden gesteld.

Dit gebeurt echter niet: de keuze van de prae-adviseurs valt op de maximum-prognose van Drs. Becker [2]) i.c. 1.760.000 personenauto's in 1970. Het doet merkwaardig aan, dat de critiek, welke

[2]) L. Becker ec. drs. „De te verwachten groei van het Nederlandse personenautopark". E-SB van 24 februari 1960 blz. 212 e.v.

geuit wordt ten aanzien van de prognose-Becker alleen de omvang van het autopark op lange termijn aantast en niet die op kortere termijn. Men realisere zich, om in 1970 een aantal van 1.760.000 personenauto's te bereiken — dat wil zeggen: 1 auto per twee gezinnen — de gemiddelde toeneming in de komende 10 jaren ruim 125.000 auto's per jaar moet bedragen, d.w.z. drie maal zo veel als in de periode 1953-1958, waarin de toeneming gemiddeld circa 45.000 auto's per jaar bedroeg! Dat de prognose van de heer Becker zeker niet het laatste woord is op dit gebied — zoals trouwens ook door de schrijvers wordt erkend [3]) — is zeer recent nog weer gebleken uit een artikel van Drs. J. D. Buissink [4]). Deze auteur komt, na een critische beschouwing van Becker's prognose, tot een nieuwe prognose, waaruit een aantal van maximaal 1.000.000 personenauto's in 1970 resulteert. De vraag rijst dan ook of het wel verantwoord is de in de toekomst noodzakelijke investeringen in het wegennet te baseren op de gebezigde maximum prognose, waarover de gedachten zeker nog niet zijn uitgekristalliseerd.

b. *het totaal aantal motorrijtuigen*

Op grond van het fraaie rechtlijnige verband tussen het aantal personenauto's en het totale aantal motorrijtuigen (personenauto's + vrachtauto's + autobussen + motorrijwielen) in de periode 1946-1958 — een verband gekarakteriseerd door de vergelijking $M = 40 + 1{,}28A$ [5]) — berekenen de prae-adviseurs een totaal van 2,3 miljoen motorrijtuigen in 1970.

In de eerste plaats moet worden opgemerkt, dat de gehanteerde formule géén rekening houdt met het aantal motorrijwielen, in tegenstelling dus met de tekst van het prae-advies op blz. 23. Volgt men deze tekst, dan zou de vergelijking moeten luiden $M = 103 + 1{,}58\,A$ [5]), waaruit een aantal motorrijtuigen in

[3]) De prae-adviseurs verwijzen naar de critiek van Drs. J. W. H. Geerlings in E-SB van 21 september 1960, op de prognose van Drs. Becker.

[4]) Drs. J. D. Buissink. „Geen verdrievoudiging, doch verdubbeling van het aantal personenauto's". E-SB van 11 januari 1961, blz. 24 e.v.
Tot eenzelfde conclusie komt de heer Jean Paelinck in een artikel „Projection du parc automobile en Belgique" in Cahiers Economiques de Bruxelles, no. 7, juin 1960, blz. 408 e.v.

[5]) M = aantal motorrijtuigen in duizendtallen.
A = aantal personenauto's in duizendtallen.

1970 resulteert van rond 2,9 miljoen in plaats van 2,3 miljoen eenheden. [6])

Alvorens op de hieruit voortvloeiende konsekwenties voor de te verwachten verkeersintensiteit in te gaan, kan de vraag worden gesteld, of de door de prae-adviseurs gevonden rechtlijnige relatie wel mag worden doorgetrokken in de toekomst. Het is immers niet zonder meer aan te nemen, dat een zo grote versnelling in de groei, als de auteurs met betrekking tot het personenautopark aannemen (3× zo snel als in het recente verleden) ook voor de rest van het motorrijtuigenpark zal gelden. De toeneming van het aantal vrachtauto's bijvoorbeeld, is meer afhankelijk van de verwachte stijging van de vervoersomvang — dus van de ontwikkeling der produktie — dan dat zij parallel loopt met de toeneming van het aantal personenauto's, welker voornaamste oorzaak in de toekomst meer en meer in de consumptieve sfeer zal moeten worden gezocht. [7])

c. *de verkeersintensiteit*

De relatie tussen het aantal motorrijtuigen (thans weer inclusief de motorrijwielen) en de verkeersintensiteit blijkt in de periode 1946-1958 eveneens duidelijk rechtlijnig te zijn ($I = 0{,}257M + 28$). De schrijvers gaan ervan uit, dat het aantal gemiddeld per jaar gereden kilometers per personenauto — over de andere motorrijtuigen wordt niet gerept — in de loop der jaren constant is en zal blijven; dit blijkt overigens niet uit de formule, noch uit figuur 4 op blz. 23; de rechte lijn zou dan immers door de oorsprong moeten gaan.

Volgen wij de methode van de prae-adviseurs, echter rekenend met het aantal motorrijtuigen inclusief motorrijwielen, dan resulteert een verkeersintensiteit in 1970 van circa 3,5 maal die in 1958 in plaats van 2,7 maal, zoals berekend door Prof. Klaassen en Drs. Van de Poll. [8])

---

[6]) Terloops zij erop gewezen, dat in figuur 3 op blz. 22, welke het verband illustreert tussen aantal personenauto's en aantal motorrijtuigen, wèl gerekend wordt met de motorrijwielen. De as waarop het aantal personenauto's staat aangegeven heeft echter een verkeerde schaal.

[7]) Uiteraard betekent de verwachte welvaartsstijging meer goederenvervoer en dus meer vrachtauto's. Het blijven uitgaan van bedoeld rechtlijnig verband zou echter betekenen, dat bv. van het streven naar toenemende efficiency in het wegvervoer geen resultaten zouden zijn te verwachten.

[8]) Verkeersintensiteit 1958 = 226 (1949 = 100).
Idem 1970 inclusief motorrijwielen: $I_{70} = 0{,}257 \times 2.900 + 28 =$ rond 775
Idem 1970 exclusief motorrijwielen: $I_{70} = 0{,}345 \times 2.300 + 31 =$ rond 825

d. *de benodigde investeringen tot 1970*

De finale stap in het betoog is de afleiding van de benodigde investeringsbedragen uit de verwachte verkeersintensiteit. Daar deze laatste — zoals sub c is aangetoond — door de prae-adviseurs te laag is berekend, is ook hun raming van de in de toekomst noodzakelijke investeringen te laag. Ten rechte zouden deze van 3.500 à 4.200 miljoen gulden moeten worden verhoogd tot 4.500 à 5.400 miljoen gulden.

De hypothese, dat het totale in het wegennet geïnvesteerde bedrag evenredig dient te zijn met de totale verkeersomvang klinkt op het eerste horen plausibel. Niettemin komt nader onderzoek op dit punt gewenst voor. Het doet immers wat vreemd aan, dat ondanks de op deze wijze berekende grote achterstand (thans 400 à 700 miljoen gulden op een totaal geïnvesteerd bedrag van *f* 1600 miljoen) de verkeersafwikkeling in 1960 nog zonder al te grote moeilijkheden plaats vond!

De door de prae-adviseurs op dit punt getrokken parallel tussen Nederland en Amerika, is o.i. weinig zeggend, ten gevolge van de demografische- en geografische verschillen tussen beide landen.

Keren wij terug tot het resultaat van het prae-advies — een noodzakelijke investering van circa vijf miljard gulden in het rijkswegennnet in de jaren 1960-1970 — dan constateren wij, dat men er met dit bedrag nog niet is! Behalve de investeringen voor de uitbreiging van het rijkswegennet zouden immers nog vele miljarden nodig zijn om de door de prae-adviseurs voorspelde toeneming van de verkeersomvang te kunnen realiseren.

In de volgende paragraaf zal een globale raming worden gegeven van de — zowel voor de uitbreiding van het gehele wegennet als voor de toeneming van het motorrijtuigenpark — in totaal benodigde bedragen.

3. „Wat kost ons dit alles?"

Een globale raming [9]) van de expansie-investeringen, noodzakelijk om de door Prof. Klaassen en Drs. Van de Poll becijferde verkeerstoeneming in de periode 1960-1970 te realiseren, volgt in

---

[9]) De ramingen zijn gebaseerd op gegevens ontleend aan de publikatie „Verkeer en Welvaart", een uitgave van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel (mei 1959).

tabel 1. Ter vergelijking zijn overeenkomstige cijfers uit het in noot 9 vermelde rapport opgenomen.

Tabel 1:

EXPANSIE-INVESTERINGEN IN HET WEGVERKEER

(in miljoenen guldens)

Omschrijving	Wegencongres 1960 periode 1960-1970	Verkeer en Welvaart 1959 periode 1959-1970
Rijkswegen en bruggen	4.500 a)	1.900 b)
Overige wegen (inclusief straten en wegen in bebouwde kommen)	3.500 c)	1.500
Personenauto's (incl. motorrijwielen en scooters)	10.000	2.900
Overige vervoermiddelen	6.600	1.700
Totaal	24.600	8.000

a) aangenomen werd, dat het wegennet in 1953 voldoende was voor het toenmalige verkeer.

b) primaire wegen en bruggen.

c) berekening: uitgegaan is van het in Verkeer en Welvaart genoemde bedrag ad *f* 1,5 miljard; toegepast is de verhouding van de bedragen voor rijkswegen en bruggen:

$$\frac{4.500}{1.900} \times 1.500 = 3.500.$$

Uit tabel 1 blijkt, dat de thans besproken prognose bijna het drievoudige aan investeringen vereist, van wat nauwelijks twee jaar geleden werd becijferd.

Zetten wij de confrontatie met gegevens uit „Verkeer en Welvaart" nog iets verder voort, namelijk ook voor wat betreft de financiering, dan blijkt, dat men, in plaats van met rond 10% der te verwachten besparingen [10]), thans rekening zou moeten houden met het feit, dat *alleen reeds voor de expansie van het wegvervoer* op rond 30% van de nationale besparingen in de periode 1960-1970 beslag zou worden gelegd. (Zie hiervoor tabel 2).

[10]) Aangetekend zij, dat in het rapport „Verkeer en Welvaart" er geen rekening mee is gehouden, dat aankopen van auto's door gezinshuishoudingen tot de consumptieve bestedingen gerekend worden. Het bedrag nodig voor de aanschaf van auto's door particulieren behoeft dus niet gedekt te worden uit de berekende besparingen (kolom 4, tabel 2).

Tabel 2:

EXPANSIE-INVESTERINGEN VOOR HET WEGVERKEER EN BESPARINGEN

(in miljarden guldens)

Periode	Totaal nationaal inkomen	Spaar-quote %	Totaal besparingen	Expansie-investeringen	5 in % van 4
Verkeer en Welvaart 1959					
1953-1958	167,5	17,9	30	2,8	9,3
1959-1970	450,0	18,5	83	8,0	9,6
Wegencongres 1960					
1960-1970	420,0	20,0	84	24,6	29,3

Kon de commissie „Het Verkeer in Nederland" nog concluderen: „de voor expansie-investeringen in de verkeerssector benodigde bedragen zullen inderdaad gevonden kunnen worden"; de door Prof. Klaassen en Drs. Van de Poll gehanteerde prognose moet o.i. niet realiseerbaar worden geacht.

4. Samenvatting en conclusie

Het bovenstaande zou kunnen worden samengevat in vijf punten:

— een juiste hantering van het cijfermateriaal zou hebben geleid tot een grotere verkeersintensiteit en dus tot hogere investeringsbedragen in de toekomst;

— bij een zo snelle toeneming van het aantal motorrijtuigen als de prae-adviseurs verwachten, zou een nader onderzoek moeten aantonen, dat het fraaie rechtlijnige verband tussen aantal personenauto's en totaal aantal motorrijtuigen, ook voor de toekomst mag worden aangenomen;

— de vraag rijst of het gemotiveerd is de voor Amerika geconstateerde evenredigheid tussen verkeersomvang en investeringen in het wegennet ook voor Nederland te doen gelden.

— het moet o.i. onjuist worden geacht de bepaling van de in de toekomst noodzakelijke investeringen in het wegennet te baseren op een extreem hoge prognose van het aantal personenauto's;

— de financiële consequenties van de gehandteerde prognoses zijn ondragelijk. Een globale raming van de totale expansie-investeringen in het wegverkeer in de periode 1960-1970 resulteerde in een bedrag van rond 25 miljard gulden, dat wil zeggen gemiddeld *f* 2,5 miljard per jaar. Ter vergelijking diene, dat het overeenkomstige bedrag in 1959 naar schatting 650 miljoen gulden bedroeg, of 25% van de investering die in de toekomst jaarlijks nodig zou zijn.

Het is jammer, dat de schrijvers — hoewel zij er naar hebben gestreefd „de bestedingen ten behoeve van de wegenbouw steeds in een groter verband te zien" — geen aandacht hebben besteed aan de toekomstige totale finaciële consequenties van de door hen gehanteerde prognoses. Ware dit wel geschied, het zou hen er misschien toe hebben geleid een minder extreem uitgangspunt te kiezen dan nu is geschied.

SUMMARY

The author criticises the conclusions at which Mr. L. H. Klaassen and Mr. E. H. van de Poll arrived in their paper for the Netherlands Road Congress 1960. According to that paper, in the period 1960 — 1970 investments amounting to fl. 4.000.000.000 would be needed for the extension of the primary road system in the Nederlands only. This conclusion is based upon a linear relation between traffic intensity and investments, a linear relation between traffic and car park as well as a linear relation between the number of passenger- and goods vehicles. The authors use a prognosis which leads to an extremely high result. Should the aforementioned conclusions be right, expansion of road traffic in the Netherlands in the coming ten years claim about thirty percent of the national savings.

RESUME

L'auteur donne ses critiques sur les conclusions formulées par Mm. L. H. Klaassen et E. H. van de Poll, dans le préavis présenté au Congrès néerlandais des Routes de 1960. Selon le dit préavis, le réseau routier public demanderait déjà pour la période 1960-1970 des investissments se chiffrant au total à près de 4 milliards de florins.

Cette conclusion est basée sur la supposition qu'il existe une proportionnalité entre les investissements et le volume de la circulation, ainsi qu' entre la circulation et le parc des voitures, et un rapport direct entre le parc des voitures de particuliers et celui de camions. Toutes ces suppositions, ainsi que les prévisions concernant les voitures de particuliers conduisant à des chiffres extrêmement élevés, sont soumisés à un examen critique.

AANTEKENING

De tonkilometer als kostprijseenheid in het vervoerbedrijf.

1. De beschouwingen, welke Mr. A. M. van Dusseldorp in dit blad [1]) heeft gegeven over „Kosten, kostprijzen en prijzen in het vervoer" geven mij aanleiding enkele opmerkingen te maken over zijn stelling, dat „voor een kostenanalyse en een kostprijstheorie in het vervoer de tonkilometer als produkteenheid een juiste maatstaf is, mits deze betrekking heeft op de zuivere vervoersprestatie, dus losgemaakt van alle voor-, na- en nevenhandelingen".

Tot goed begrip herhaal ik de definities, welke Van Dusseldorp heeft gegeven van enkele in deze stelling gebezigde termen. De „zuivere vervoersprestatie" is „de verplaatsing van het goed door toedoen van het betrokken vervoermiddel" (p. 82); deze prestatie wordt gemeten in „vervoerstonkilometers". Met „voor-, na- en nevenhandelingen" worden bedoeld: laden, lossen, bewaren, koelen, verwarmen, vochtig of drooghouden, enz. Teneinde misverstanden te vermijden, zal ik zoveel in mijn vermogen ligt de terminologie van Van Dusseldorp gebruiken.

2. Men moet zich afvragen of „de produkteenheid" van een vervoerbedrijf inderdaad de tonkilometer is. Het economische nut van een vervoerbedrijf is, dat het vervoersgelegenheid schept: het lijnvervoer doet dit permanent tussen steeds dezelfde plaatsen, de „wilde vaart" doet dit daar, waar het gevraagd wordt. Lijnvervoer lijkt op serie- en massaproduktie, „wilde vaart" op stukproduktie. Ik beperk mij nu verder tot het lijnvervoer. Produceert een vervoersonderneming bij vervoer tussen A en B tonkilometers? Men produceert vervoersgelegenheid tussen A en B door het uitvoeren van ritten, reizen, vluchten enz. De tonkilometer is niet anders dan een maatstaf, een rekeneenheid, zoals het geld een waardemeter en een rekeneenheid is. Een voorbeeld uit de industrie kan dit duidelijk maken. Een fabriek fabriceert 8 typen televisie-apparaten, 12 typen radio's en 9 typen grammofoons. De kostprijsafdeling heeft voor elk van deze typen een kostprijs berekend, teneinde een basis te hebben voor de verkoopprijs en een controlemiddel voor de produktiviteit en de efficiency. De directeur vindt deze lijst van kostprijzen veel te lang en te ingewikkeld om op eenvoudige wijze een beeld te krijgen van de kostenontwikkeling. De afdeling statistiek rekent voor hem het gewicht van de geproduceerde apparaten per periode uit en deelt het aldus gevonden getal op de kosten. De uitkomst geeft hem een soort kengetal dat door vergelijking met deze kengetallen van voorgaande perioden een zekere maatstaf is voor de ontwikkeling van de kosten. Maar de verschillen kunnen slechts worden geanalyseerd als teruggegaan wordt naar de kostprijs per apparaat.
De tonkilometer heeft dezelfde functie als de kilogram uit dit voorbeeld en is dus geen „produkteenheid" doch slechts rekeneenheid. De produkteenheid is de rit, de reis, de vlucht enz.

---

[1]) Verkeer, 1960 nr. 2 en 3.

De tonkilometer is bovendien daarom al ongeschikt als produkteenheid te kunnen fungeren omdat het aantal tonkilometers b.v. per vlucht sterk afhankelijk is van allerlei factoren, die de kostprijs van een vlucht niet of nauwelijks beïnvloeden, zoals vlieghoogte, te vliegen route, weersgesteldheid, configuratie van de passagierscabine, verhouding tussen het laadvermogen voor vracht en voor passagiers enz., welke voor dezelfde vluchten zeer verschillend kunnen zijn.

3. De gemiddelde kosten per tkm kunnen slechts door deling worden berekend. In de moderne kostprijswetenschap wordt deze methode alleen dan toegepast als tussen bepaalde kosten (bijv. van een juridische afdeling) en de vervaardiging van het produkt op geen enkele wijze een direct verband is te leggen. Zoveel enigszins mogelijk is wordt de kostprijs van een produkt bepaald door meting van menselijke en mechanische arbeid en materiaal nodig voor de vervaardiging. Het is niet moeilijk vast te stellen dat alle activiteiten welke nodig zijn voor de uitvoering van een vlucht (onderhoud vliegtuigen, het hebben van geschoold vliegend personeel, afhandeling vliegtuigen, passagiers en lading enz.) niets te maken hebben met de tonkilometers. Deze kosten kunnen echter in de meeste gevallen wel direct aan de vluchten gerelateerd worden, waardoor een kostprijs per vlucht kan worden bepaald. Het is hierbij geheel onnodig de voor-, na- en nevenhandelingen te elimineren, omdat deze elementen juist in de kostprijs moeten zijn opgenomen, teneinde de kostprijs aan zijn doel te doen beantwoorden nl. basis voor een aanbiedingsprijs en controlemiddel. Natuurlijk kunnen dan tenslotte de gemiddelde kosten (en inkomsten) per tkm worden berekend door middel van een eenvoudige deling, teneinde als kengetal te worden gehanteerd, bijvoorbeeld om met enkele eenvoudige cijfers globaal de rentabiliteitsmarge van het gehele bedrijf te kunnen aanduiden.

4. Het behoeft nu verder geen nadere toelichting dat de verdere uitwerking van de „kostprijs" per tkm door Van Dusseldorp, waarbij hij onderscheid moet gaan maken tussen wicht- en maattonkilometers en zelfs een „normale bezetting" van het vervoermiddel invoert, teneinde de „kostprijs" per vervoerstonkilometer te kunnen vaststellen, als irreëel moet worden verworpen.

B. VERMEER

NASCHRIFT

1. Het verschil van inzicht tussen de Heer Vermeer en mij gaat primair over de vraag, wat het product is in het vervoer: de reis, rit of vlucht als zodanig (dus de verkeersprestatie) of de daaruit resulterende verplaatsing van lading of personen (vervoersprestatie).

Vermeer stelt zich, blijkens zijn woorden in de voorlaatste alinea van paragraaf 3, op het eerste standpunt, ik op het tweede.

De verkeersprestatie is slechts de vervoersgelegenheid, zoals Vermeer eerder in paragraaf 3 zelf toegeeft. Hij had deze woorden op het midden van blz. 84 van mijn artikel trouwens reeds kunnen aantreffen. Nu is het m.i. onjuist om de potentieel aanwezige gelegenheid om iets te produceren, als het product te beschouwen. Het gaat in het vervoer uiteindelijk om de verplaatsing van lading en passagiers; dat is het einddoel, het eindproduct; de verplaatsing der vervoermiddelen is slechts het middel dat tot dit einddoel moet leiden.

De vervoersprestatie, niet de verkeersprestatie, is dus het product. Technisch bezien en dus ook los van nevenhandelingen als „service" enz., gaat het daarbij om een homogeen product: men levert er veel of weinig van, al naar gelang van de afstand, het gewicht en volume der lading. En zoals bij ieder homogeen goed, zal een bepaalde hoeveelheid daarvan als product**eenheid** (in dit geval dus als prestatie-eenheid) moeten worden aangemerkt.

In het goederenvervoer wordt nu als zodanig genomen een „hoeveelheid" vervoersprestatie van één tonkilometer; dit is uiteraard arbitrair, men kan ook een andere hoeveelheid nemen. En nu ben ik het in zover met de inzender eens dat deze eenheid de functie heeft van maatstaf of rekeneenheid, en wel in de eerste plaats ten behoeve van de kostprijs der vervoersprestaties. Hij kan dit trouwens terugvinden in de zelf door hem in de aanvang van zijn betoog geciteerde woorden. Wellicht had ik mij duidelijker uitgedrukt, indien het geciteerde zinsdeel als volgt had geluid: „... voor een kostenanalyse en een kostprijstheorie in het vervoer een vervoersprestatie van één tonkilometer als producteenheid een juiste maatstaf is ... enz."

Ik ben het echter, op de eerdervermelde gronden, niet met hem eens wanneer hij de reis, dus de verkeersprestatie, als de producteenheid ziet.

Evenmin kan ik mee gaan met zijn betoog dat de tonkilometer ongeschikt is als producteenheid, omdat het aantal tonkilometers „sterk afhankelijk is van allerlei factoren, die de kostprijs van een vlucht niet of nauwelijks beïnvloeden". De afstand welke bepalend is voor het aantal tonkilometers der vervoersprestatie, dient te zijn gebaseerd op de technisch en economisch kortst moglijke route, bezien vanuit het transport in kwestie. Wanneer lading van A naar B moet, doch de vervoerder gaat via C om daar nog andere lading op te halen, is de **rechtstreekse** afstand A-B bepalend voor de geleverde vervoersprestatie t.a.v. eerstbedoelde lading, dus niet de werkelijk afgelegde afstand. Indien daarentegen de weg via C wordt gekozen om slecht weer te ontgaan, dus technisch noodzakelijk en/of economisch gerechtvaardigd, dan is de afstand via C wel bepalend. Ook deze redenering, welke naar mijn mening beantwoordt aan de opvattingen van de bedrijfseconomie in het algemeen (althans de integrale kostprijsopvatting) is in het artikel te vinden en wel in de noot onder blz. 81. Mits bovenstaande regel in acht wordt genomen, is de tonkilometer, al of niet aldus gecorrigeerd, wel degelijk geschikt als basis voor een kostprijsberekening. De door de inzender genoemde factoren, ook al hebben die geen of weinig invloed op de totale kosten van de rit of vlucht, zullen dus mede bepalend zijn voor het aantal tonkilometers vervoersprestatie, indien en voorzover zij technisch noodzakelijk, resp. economisch gerechtvaardigd zijn.

2. Als voor-, na- en nevenhandelingen worden door mij bedoeld — en zulks blijkt duidelijk uit het artikel, in het bijzonder blz. 80 e.v. — die handelingen t.o.v. de lading welke niet rechtstreeks met de verplaatsing van het vervoermiddel samenhangen. Laden en lossen b.v. zullen kostprijstechnisch op hun eigen merites moeten worden beschouwd.

Natuurlijk behoren de kosten van alle activiteiten welke nodig zijn voor de uitvoering van een vlucht (dus alle kosten ten behoeve van het vervoermiddel, zoals onderhoud, personeel, assurantie, enz.) tot de kosten van die vlucht; voorzover deze daaraan niet rechtstreeks gerelateerd kunnen worden (b.v. beheer, kosten gronddienst, enz.) is het een kwestie van verbijzondering. Doch het gaat uiteindelijk niet om de kostprijs van een vlucht (verkeersprestatie), doch om de kostprijs van het vervoer van een persoon of een bepaalde hoeveelheid lading tussen twee punten, m.a.w. het gaat om de verbijzondering van de totale kosten van de verkeersprestatie naar de ver-

voersprestaties, bezien per passagier en per zending. Zeer terecht zegt Vermeer dat de kostprijs een basis moet zijn voor de aanbiedingsprijs; welnu, de luchtvaartmaatschappijen bieden een prijs aan per passagier of per zending. Slechts in het charterverkeer wordt — evenals in de trampvaart ter zee — een gehele vlucht, resp. reis aangeboden.

Zou men nu, alvorens te gaan verbijzonderen, de kosten van laden en lossen zonder meer bij de kosten van de verkeersprestatie tellen, en daarna gaan verbijzonderen over de individuele vervoersprestaties (dus per zending), dan leidt dit voor sommige zendingen, waarvoor de laad- en loskosten abnormaal hoog of laag zijn, tot een onjuiste kostprijsberekening. Vooral in de scheepvaart, waar de laad- en loskosten per goederensoort sterk uiteenlopen, doet dit aspect zich voor. Om die reden heb ik derhalve voorgesteld: maak een afzonderlijke kostprijsberekening per zending voor deze handelingen, maak vervolgens een afzonderlijke kostprijs per zending voor de „zuivere" vervoersprestatie (dus verbijzondering van de kosten der verkeersprestatie met bijtelling van de speciale kosten der vervoersprestaties) en tel, ter verkrijging van de kostprijs van de totale vervoersdienst, deze kostprijsonderdelen bij elkaar op.

3. Uit het voorgaande moge zijn gebleken dat ik de bezwaren van de heer Vermeer tegen mijn stellingen niet kan delen; deze zijn voor een gedeelte terug te voeren tot een onjuiste interpretatie van mijn artikel. Uit de bewoording van paragraaf 4 van zijn betoog meen ik te begrijpen dat hij het invoeren van een normale bezettingsgraad wel als een zeer onjuiste onderneming beschouwt. In dit verband zou ik hem erop willen wijzen dat dit in de bedrijfseconomie een zeer gebruikelijke methode is. Voor wat de toepassing van deze regel op het vervoerswezen betreft, geloof ik dat ik mij in het goede gezelschap bevind van o.a. Prof. Dr. P. Kuin, die in zijn artikel „De inhoud der Verkeerseconomie" in de „Economist" van april 1946 reeds stelde (blz. 182): „De bedrijfshuishoudkunde neemt in het verkeer — gelijk overal elders — een zekere bezettingsgraad als normaal aan en berekent op grond daarvan de kosten per eenheid". Hieraan zij toegevoegd dat uit dezelfde bladzijde, enkele regels eerder, blijkt dat ook Prof. Kuin als eenheid van prestatie beschouwt: de tonkilometer!

Mr. A. M. VAN DUSSELDORP

UIT DE LITERATUUR

Dr. C. J. Oort: **Het marginalisme en de prijsvorming in het vervoer.** Publikatie no. 2 van de Stichting Verkeerswetenschappelijk Centrum te Rotterdam, 1960, 93 blz.

Wanneer de economische literatuur van 1840 tot 1900 wordt opgeslagen, komt men daarin enige malen de namen van de Franse ingenieur J. Dupuit en de Italiaanse econoom V. Pareto tegen. Een van de vele onderwerpen die deze voor de economische literatuur zo vruchtbare theoretici hebben behandeld, is dat van het marginalisme. In de jaren na 1900 is zowel in de Franse en Angelsaksische literatuur als in de practijk van het vervoerswezen (bv. bij de S.N.C.F. en de Electricité de France) de gedachte van het marginalisme steeds weer opgedoken en toegepast. Over de marginalistische theorieën, met name zoals deze in Frankrijk worden gehuldigd, is in Nederland echter weinig bekend en voor zover ze wel bekend zijn, staat men afwijzend tegenover het „dirigisme van de Franse technocraten". Daar echter zowel in kringen van de E.G.K.S. als in die van de E.E.G. aan deze Franse opvattingen met betrekking tot de prijsvorming in het vervoer veel waarde wordt toegekend, is alleen reeds hierdoor de bijdrage, die Prof. Dr. C. J. Oort met zijn studie „het marginalisme als basis voor de prijsvorming in het vervoerswezen" op dit gebied heeft geleverd, van grote waarde. Het is mede daarom dat in het hierna volgende aan de hand van de studie van Professor Oort in het kort de aandacht op het marginalisme en de prijsvorming in het vervoer gevestigd wordt.

De economische theorie houdt zich reeds lang bezig met de verklaring van het feitelijk gedrag van de ondernemer, uitgaande van het streven naar maximale winst. In de welvaartseconomie — de theorie die regels tracht op te stellen voor een zodanige organisatie van het economisch systeem, dat de behoeftebevrediging van de gemeenschap zo groot mogelijk is — gaat het echter niet om een verklaring van wat is, doch van datgene wat behoort te zijn. Het prijsmechanisme vervult hierbij de functie van getrouwe spiegel der maatschappelijke produktiekosten, zulks teneinde een rationele keuzebepaling door de consument mogelijk te maken. De ondernemerswinst kan in dit verband nimmer doel zijn op zich zelf, doch hoogstens een middel om een zo efficient mogelijke organisatie van de produktie te bewerkstelligen.

Uitgaande van deze normatieve beschouwingswijze wordt met het „marginalisme" dan ook niet bedoeld een prijszetting c.q. hoeveelheidsbepaling zodanig, dat bij de aangeboden hoeveelheid marginale kosten en marginale opbrengsten gelijk zijn en de winst maximaal is, doch men doelt op het zgn. „marginale evenwichtsbeginsel". Dit beginsel zegt, dat het prijzenstelsel zijn functie zo goed mogelijk vervult, indien in alle sectoren van het economisch systeem het marktevenwicht (gelijkheid van gevraagde en aangeboden hoeveelheid) tot stand komt bij een prijs, die gelijk is aan de marginale kosten van produktie. In deze opvatting worden de optimale prijs en produktieomvang dus bepaald door het snijpunt van de marginale kostenfunctie en de vraagfunctie.

De volgende redenering ligt hieraan ten grondslag. Een ieder, consument zowel als ondernemer, die een vraag uitoefent naar een bepaald goed of dienst, heeft vrijwel altijd de mogelijkheid om aan zijn behoeften op andere wijze te voldoen, nl. door een substituut te kopen. Aangenomen dat de con-

sument rationeel handelt en dus aan zijn behoeften op de goedkoopste manier zal voldoen, is zijn keuze uit maatschappelijk oogpunt slechts dan optimaal gericht, indien de prijzen van het betrokken goed en van diens substituten zo getrouwelijk mogelijk de produktiekosten weerspiegelen. Daar het echter gaat om de keuze van elke consument afzonderlijk en daar zijn consumptie van een bepaald goed ten opzichte van het totale aanbod in het algemeen zeer gering („marginaal") zal zijn, is in dit verband als kostenbegrip slechts de marginale kosten relevant.

De kern van het marginale evenwichtsbeginsel wordt dus gevormd door het begrip „marginale kosten". Onder marginale kosten worden verstaan de additionele kosten, veroorzaakt door de produktie van een extra eenheid. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de marginale kosten op korte termijn (coûts différentiels) en die op langere termijn (coûts marginaux de développement). In het eerste geval wordt uitgegaan van een gegeven en onveranderlijke omvang van het vaste produktieapparaat, terwijl in het tweede geval wordt verondersteld dat ook het vaste apparaat kan worden aangepast aan de omvang van de vraag. Dikwijls wordt ten onrechte verondersteld, dat de marginale kosten op korte termijn altijd lager zullen zijn dan die op langere termijn. In feite is dit slechts het geval wanneer het vaste apparaat is onderbezet. Is het vaste apparaat overbelast, dan geldt dat de marginale kosten op korte termijn juist hoger zullen zijn dan die op langere termijn, terwijl bij een optimale omvang van het vaste apparaat de verschillende kostenbegrippen zullen samenvallen.

Bij toepassing van het marginale evenwichtsbeginsel **kan** zich — ook indien het vaste apparaat de juiste omvang heeft — het geval voordoen dat een prijs tot stand komt, die de totale kosten niet zal goedmaken. Deze situatie — die door velen ten onrechte als inhaerent aan het marginalisme wordt gezien doordat marginale kosten worden geïdentificeerd met variabele kosten — kan voorkomen afhankelijk van de positie van de vraagcurve t.o.v. de kostenstructuur. Ze zal zich voordoen wanneer de meest efficiente omvang van de produktieeenheid zo groot is, dat de gehele voortbrenging het goedkoopst in één onderneming kan worden geconcentreerd en er sprake is van „verminderende kosten", dat wil zeggen dat de gemiddelde totale kosten van die onderneming voortdurend dalen dankzij de voordelen van produktie op grote schaal. In dat geval liggen de marginale kosten immers beneden de gemiddelde totale kosten en de prijs, die volgens het marginale evenwichtsbeginsel tot stand komt, zal de totale kosten niet dekken. Met name de spoorwegen vertonen de kenmerken van een onderneming met „verminderende kosten" en juist in deze tak van het vervoerswezen rijst dan ook de vraag hoe het deficit dient te worden gedekt dat bij marginale prijszetting zou ontstaan. Deze dekking kan in principe op twee wijzen worden verkregen nl. door strikte handhaving van het marginale evenwichtsbeginsel met subsidiëring van het deficit uit algemene middelen, dan wel door integrale kostendekking binnen de betreffende onderneming zelf (het „rentabiliteitsvereiste"). Zowel de economische theorie als de praktijk verzetten zich tegen subsidiëring: niet alleen dat subsidies een efficiente bedrijfsvoering gewoonlijk ongunstig beïnvloeden, doch aldus ontstaat in de praktijk het gevaar dat ook voor andere sectoren van de economie (onnodig) subsidies worden geëist. De theorie geeft echter een nog belangrijker argument tegen subsidies: integrale kostendekking is nodig om te voorkomen, dat economische activiteiten in stand worden gehouden of worden ondernomen, die in wezen hun maatschappelijke kosten niet waard zijn. Indien de totale kosten niet door de opbrengsten worden gedekt, bestaat immers geen zekerheid dat de consumenten deze activiteit wel ten minste even hoog

waarderen als de alternatieve aanwendingen van de daarbij betrokken produktiefactoren. Bij verminderende kosten moet dus het marginale evenwichtsbeginsel met het rentabiliteitsvereiste worden gecombineerd en wel door op de marginale evenwichtsprijs een opslag (péage) te zetten, zodanig, dat het marginale optimum zo min mogelijk wordt verstoord. Dit wordt bereikt door een differentiatie van de „péages" naar de elasticiteit van de vraag en de marginale kosten van iedere vervoersprestatie, dus bv. naar de tijd en de plaats van het vervoer (spitsuren, drukke en stille baanvakken etc.). Het prijzenstelsel dat aldus ontstaat, heeft veel gemeen met het beginsel „charging what the traffic will bear", thans echter niet toegepast met het doel van individuele winstmaximalisatie, doch van sociaal-economisch optimale prijsbepaling.

Wanneer niet slechts naar één vervoerstak wordt gekeken, doch naar de optimale organisatie van de gehele vervoersmarkt, dient het probleem van de vervoerscoördinatie zich aan. De Fransen hanteren als grondslag van deze coördinatie de „égalité des péages", waarbij de prijzen van substitueerbare vervoerdiensten zich verhouden als de marginale kosten van deze diensten vermeerderd met een gelijke opslag.

Het zal duidlijk zijn dat het wel zeer toevallig moet heten, wanneer deze péages — die voor ieder van de vervoerstakken gelijk zijn — juist de totale kosten zouden dekken. In het algemeen zal dit niet het geval zijn, hetgeen impliceert ofwel dat een of meer der vervoerstakken toch een deficit zal lijden, ofwel dat de overige vervoerstakken onnodig hoge péages moeten heffen. Beide alternatieven zijn ongewenst hetgeen leidt tot verwerping van het systeem van de égalité des péages en aanvaarding van het beginsel, dat het péageprobleem moet worden opgelost binnen iedere afzonderlijke onderneming en vervoerstak.

Tot hier toe is slechts de theoretisch optimale structuur van de vervoersmarkt bezien. Daarmede is nog nauwelijks enige aanwijzing verkregen voor de praktijk. Het aantal vraagstukken dat met de te voeren vervoerspolitiek samenhangt is echter te groot om in het kader van deze bespreking te behandelen. Professor Oort besteedt in de genoemde studie met name aandacht aan de vraag of een vergaand overheidstoezicht in het vervoer noodzakelijk is. Zijn conclusie luidt, dat uitzonderingen op de bovenvermelde optimale prijsvorming uit hoofde van b.v. de nauwe binding tussen het vervoer en de rest van het economisch systeem, het belang van het vervoer als kostenfactor, de buiteneconomische functies van het vervoer alsmede elementen in de vervoersmarkt zelf geen van alle zodanig zijn, dat ze een sterke mate van overheidsingrijpen in de prijsvorming rechtvaardigen, doch dat in bepaalde gevallen slechts een beperkte capaciteitscontrole aanvaardbaar is.

In het bovenstaande is steeds uitgegaan van een statische maatschappij; wanneer deze veronderstelling wordt losgelaten, zal dat de consequentie hebben dat de genoemde vraag- en kostenfuncties voortdurend aan verschuivingen onderhevig zijn, deels door voorzienbare, deels door onvoorzienbare invloeden. Hiermede is het vraagstuk geïntroduceerd van het optimum op de korte en op de lange termijn. Met name de Franse specialisten zijn de mening toegedaan, dat de kosten- en vraagschommelingen op de vervoersmarkt niet direct in de prijzen tot uitdrukking moeten komen, in verband met het ongunstig effect hiervan op de stabiliteit van de gehele economie; zij hebben daardoor geen bezwaar tegen prijszetting bij tarief en tariefpublikatie, een opvatting die de Duitsers (hoewel op andere gronden) vertrouwd in de oren klinkt. Tariefpublikatie en publikatieplicht o.a. in verband met de noodzaak van doorzichtigheid van de markt zijn echter niet alleen onnodig (hetzelfde resultaat wordt bereikt door een openbare be-

vrachtingsbeurs of het vragen van offerte) doch ook theoretisch onjuist: de vervoersprijzen dienen zo snel mogelijk aan veranderingen in de vraag- en kostenverhoudingen te kunnen worden aangepast in verband met een zo efficient mogelijk gebruik van het vervoersapparaat. Ook hier is volgens Prof. Oort geen vergaand overheidsingrijpen vereist.

In het kader van een bespreking als deze kan niet dieper op de bovengenoemde vraagstukken worden ingegaan. Wij hebben moeten volstaan met enige vooral in Frankrijk naar voren tredende theoretische vraagstukken ten aanzien van het vervoerbeleid zoals Prof. Oort die uitvoerig en diepgaand behandeld heeft, aan te stippen.

H. H. HORSTING

ENKELE TIJDSCHRIFTARTIKELEN [1])

VERKEER EN VERVOER

ALGEMEEN

Transportation and economic potential in the Arctic, K. B. Woods, R. F. Legget (Traffic Quarterly, Saugatuck, oktober 1960).

— De toenemende betekenis van de Amerikaanse arctische gebieden, t.w. Alaska en Canada globaal ten Noorden van de 60e breedtegraad, doet de vraag opkomen naar de stand en de mogelijkheden van de verkeersontsluiting in deze gebieden. Natuurlijke gesteldheid, economische ontwikkeling, en water-, spoor-, land- en luchtwegen resp. verbindingen in Alaska en Yukon, op het vasteland en de eilanden van de "Northwest Territories" en op het Labrador-Ungava schiereiland.

Die Verkehrspolitische Lage Österreichs im europäischen Raum, Prof. Dr. A. Pendl (Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Frankfort, 1960 nr. 3 en nr. 4).

— De taak waarvoor Oostenrijk in verband met zijn verkeersligging in de moderne tijd geplaatst is. Kenmerkend voor de huidige situatie op het gebied van het vervoer is, dat voor de voorziening in de vervoersbehoeften, verschillende vervoersmogelijkheden ter beschikking staan. Voor de staat houdt dit de taak in, zorg te dragen voor juiste integratie van het vervoerswezen in de nationale economie. Oostenrijk, als Europees centrumland verkeert echter in een positie, waarbij de verkeerspolitieke problemen alleen met nauwkeurige inachtneming der geografische gegevenheden kunnen worden opgelost.

De geografische omstandigheden (de oostelijke Alpen), zijn ongunstig voor de ontwikkeling van spoorlijnen en wegen. Evenwel bestaan uitgestrekte lengtedalen en betrekkelijk veel lage passen en waterscheidingen.

De verdere ontwikkeling van de spoorwegen, alsmede de samenwerking van deze met de andere vervoermiddelen dient voortdurend de aandacht in deze verkeerspolitiek te ontvangen. Van de verschillende projecten voor verbeterde spoorwegtracé's in het Alpengebied komen die voor de bouw van de Semmeringbasistunnel en voorts de nieuwbouw van de spoorlijn Villach-Tarvic-Udine met tunnel, het eerst voor verwezenlijking in aanmerking. Verder moet gestreefd naar grotere snelheden voor de internationale treinen.

Verbetering van het wegennet dient eveneens allereerst te voeren tot verbetering van de door Oostenrijk lopende internationale verkeerswegen. Daarnaast echter behoeft het net van nationale en regionale wegen dringend verbetering op grote schaal.

Tenslotte zal een verbindingskanaal tussen Donau en Rijn en de bevaarbaarmaking van de Boven-Rijn eveneens van grote betekenis voor Europa kunnen zijn.

Unificatie van Transportrecht, Mr. T. W. Mertens (Nederlands Transport, 's-Gravenhage, 1960 nr. 22 en nr. 23).

— In verband met de te verwachten inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (C.M.R.), worden de voorgeschiedenis en een aantal punten uit het verdrag in het kort behandeld. De vrachtbrief; dispositierecht; aflevering; de regeling der aansprakelijkheid.

[1]) De in dit overzicht vermelde tijdschriften kunnen worden aangevraagd bij de bibliotheek van het Instituut.

Le rapport Rueff-Armand et la coördination des transports (Bulletin des transports, Parijs, 10 oktober 1960).

— De aanbevelingen van de „Commissie belast met het voorstellen van hervormingen van situaties die een ongerechtvaardigde belemmering van de economische expansie inhouden" (Comité Rueff-Armand), ten aanzien van de coördinatie van het goederenvervoer. Kort kommentaar op de voorgestelde „dépéréquation" van de tarieven en de voorgestelde betere „souplesse commerciale" van de S.N.C.F., alsmede t.a.v. de voor het wegvervoer (uitsluitend voor de relaties waarvoor ordening noodzakelijk is) voorgestelde gereglementeerde tarifering en de voorgestelde fiscale maatregelen.

The subsidising of Public Transport, A. G. Pool (The Journal of the Institute of Transport, Londen, september 1960).

— De toenemende tekorten van de Britse spoorwegen en het geringe uitzicht op een fundamentele verandering in deze ontwikkeling doen de vraag rijzen, of de vervoerbedrijven voortaan dienen gezien te worden als "public services", te financieren gedeeltelijk uit retributies van de gebruikers, gedeeltelijk uit de belastingen.

Enkele voorbeelden van verliesgevende vervoersdiensten, welke nochtans tot het algemeen welzijn moeten geacht worden bij te dragen.

Voorwaarden, waaronder het beginsel dat openbare vervoerbedrijven hun kosten dienen goed te maken, opgaat, te weten: de door de gebruikers betaalde prijzen zijn zowel individueel als gezamenlijk een juiste uitdrukking van de bate die dit gebruik afwerpt, en: de kosten van voortbrenging van een bepaalde dienst zijn een maatstaf van het nut, met de gebruikte produktiemiddelen in een andere aanwending te verkrijgen.

De bronnen waaruit een verliesgevende, maar niettemin wenselijke vervoersdienst kan worden gesubsidieerd, zijn in de eerste plaats interne compensatie en ten tweede de publieke middelen. De keuze zal verschillen naar gelang de indirecte baten toevallen uitsluitend aan het bedrijf of de cliënten van het bedrijf zelf, dan wel aan het gehele land of de gehele streek of stad. Bezwaren tegen het aanhouden van onrendabele lijnen bij de huidige scherpe concurrentie tussen rail en weg en de overheidscontrole op de tarieven.

Characteristics of travel to a regional shopping center, J. Silver, W. G. Harmsen (Public Roads, Washington, december 1960).

— Analyse van het verkeer van een "shopping center" in een van de buitenwijken van Washington. Verloop van de omvang van het bezoek over de uren van de dag en de dagen van de week. Onderzoek van de verrichte aankopen. Invloed van het "shopping center" op andere vestigingen.

WEGVERVOER, WEGEN EN VERKEER

Een beschouwing over dienstregelingen, Th. Hetem (Nederlands Transport, 's-Gravenhage, 1960, nr. 19).

— Korte beschouwing aan de hand van voorbeelden over de factoren welke bij de opstelling van een dienstregeling voor autobusbedrijven in acht worden genomen. De betekenis van de lengte van lijnen; koppeling van lijnen; frequenties.

Enkele bijzonderheden en ervaringen van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf te Arnhem, Th. A. Aussems (Nederlands Transport, 1960, nr. 26).

— Bewerking van een voordracht voor het Nederlands Verkeersinstituut. Arnhem is een van de drie Nederlandse plaatsen waar trolleybussen in gebruik zijn. Enkele ervaringen, zowel plaatselijk als uit het buitenland, worden vermeld, alsmede enkele technische aspecten. Vergeleken worden voorts enkele kostenbestanddelen bij diesel- en trolleybussen. Perspectieven voor het openbaar stads-vervoer.

WEGEN, VERKEERSONDERZOEK, PLANNING

Het XI-de Internationale Wegencongres Rio de Janeiro, 20-26 september 1959, Sectie II: Wegen in verband met het verkeer. (Wegen, 's-Gravenhage, 1960, nr. 11).

— Conclusies van het congres omtrent: verkeersprognosen, verkeerstellingen, ongevallen-onderzoek, tweewielig verkeer, voorzieningen langs de weg, reclame langs de wegen, beperking toegangsmogelijkheden tot wegen, kruispunt-ontwerpen i.v.m. de capaciteit; en voor wat betreft het stadsverkeer afzonderlijk omtrent verkeersonderzoek, het parkeerprobleem, stedelijke autosnelwegen. Samenvatting van de ingediende rapporten over verkeersprognosen en verkeerstellingen.

Entlastungsautobahn Main-Neckar, Dr. M. E. Feuchtinger (Strasse und Autobahn, Bad Godesberg, 1960, nr. 9, nr. 10, nr. 12).

— Het verkeersonderzoek ten behoeve van de tracering van een in Hessen ter ontlasting van de Bondsautoweg Noord-Zuid geprojecteerde autoweg.

Trans-Hudson River vehicular origin and destination survey, W. Lovejoy (Public Roads, Washington, oktober 1960).

— Met gebruikmaking van de zgn. "continuous sample" methode, is door de Port of New York Authority een onderzoek ingesteld naar herkomst en bestemming van het verkeer op de drie voornaamste Hudsonoeververbindingen. De verkregen resultaten o.a. wat betreft de verkeersontwikkeling tussen 1949 en 1958.

De financiering van de Amerikaanse wegenbouw in verband met de aanleg van het "National System of Defense and Insterstate Highways", Drs. J. J. Schuld (Wegen, 's-Gravenhage, 1960, nr. 10).

— Op het gebied van de wegenbouw wordt in de V.S. sinds enige jaren een meer dan gewone activiteit ontplooid. Het Amerikaanse wegennet in 1956; noodzakelijke nieuwe aanleg en wegverbetering; de bijdrage van de federale regering in de kosten. Voorziening in de benodigde middelen door de opbrengst van extra heffingen op de benzine en andere belastingen. De "cost theory" en de "benefit theory". De dreigende achterstand in de uitvoering van het programma.

Die Strassenbauausgaben im Rechnungsjahr 1958, Dr. R. Adamek (Strasse und Autobahn, Bad Godesberg, 1960, nr. 9).

— Analyse van de gegevens omtrent de uitgaven voor het wegennet uit de Duitse Statistiek der overheidsfinanciën over 1958.

Strassenbau und Landumlegung, Dr. E. Vogel en anderen (Strasse und Verkehr, Zürich, 1960, nr. 11).

— Referaten aan de Technische Hogeschool te Zürich over: Grondverwerving en de nieuwe Zwitserse „Nationalstrassengesetz", grondverwerving en herverkaveling, ervaringen met ruilverkaveling en grondverwerving bij wegenaanleg.

Roundabouts and traffic signals, T. E. H. Williams (The transport journal, Londen, 2 december 1960).

— Bespreking van de condities waarbij aanleg van een verkeersplein op een kruispunt gerechtvaardigd is te achten. Vergelijking met gesignaleerde kruispunten, voor wat betreft capaciteit, vlotheid, ongevallen en economie. Coördinatie van verkeerssignalen.

PARKEREN

Mechanized Hitching-Post 1960, John R. Kerstetter (Traffic Quarterly, Saugatuck, 1960, nr. 4).

— Parkeermeters zijn thans in bijna 4000 Amerikaanse gemeenten in gebruik. Enkele voorlopige uitkomsten van een onderzoek naar de verspreiding en het gebruik van parkeermeters door de organisatie van de gemeenten der V.S. Tabellen.

Vergelijkend parkeeronderzoek 1955/1957 te 's-Gravenhage, Ir. M. Müller (Wegen, 's-Gravenhage, 1960, nr. 10).

— De methode van de te 's-Gravenhage verrichte parkeeronderzoekingen. Het totaal aantal in de binnenstad geparkeerde auto's daalde van 1955 tot 1957, daarentegen is de gemiddelde parkeerduur sterk gestegen en zodoende ook de gemiddelde bezitting van de parkeerplaatsen. De betrekkelijk vroeg op de dag arriverende „langparkeerders" houden de „kortparkeerders" buiten het centrum. Noodzaak van invoering van een beperking van de parkeerduur.

The parking problem — a survey of parking garages, N. Seymer (International road safety and traffic review, Londen, 1960 nr. 4).

— Een overzicht van de in diverse landen in gebruik zijnde typen parkeergarages, zowel met vaste opritten als met mechanische verplaatsing van het voertuig, met hun specifieke voor- en nadelen.

RAILVERKEER

Enquiry into the most efficient means of public transport, R. Maestrelli (Revue de L'U.I.T.P., Brussel, 1960, nr. 3).

— In het kader van een project voor een snelverbinding tussen de luchthaven Malpensa en de stad Milaan wordt onderzocht wat het meest geschikte middel voor snelvervoer is bij middellange afstanden. Onderzocht worden: spoorweg, systemen met luchtbanden en verschillende typen monorails en banen op viaduct, welke o.a. naar kosten van aanleg en onderhoud worden vergeleken. Het systeem van luchtbanden op betonnen baanviaduct wordt de voorkeur gegeven.

L'utilisation du métropolitain pour resoudre le problème de la circulation dans le présent et dans l'avenir, M. Langevin (Le monde souterrain, Parijs, 1960, nr. 5, supplement).

— Rapport voor het derde internationale congres voor ondergrondse techniek en stedebouw. De betekenis van de verschillende soorten vervoermiddelen voor het stedelijke gebied Parijs. Het belang van een regionaal net van railverbindingen. Voorbeelden uit het buitenland: Berlijn, Madrid, New York, San Francisco, Londen. Voor Parijs is thans een plan ontwikkeld een regionaal net te scheppen door bouw van transversale spoorlijnen tussen de stations van tegenover elkaar gelegen voorsteden.

SCHEEPVAART

Snelle ontwikkeling van Europese duwvaart, C. Hokke (Nautica, Amsterdam, 1960, november, december).

— Overzicht van de ontwikkeling van het vrachtvervoer op de Amerikaanse rivieren, en van de ontwikkeling van de duwvaart in verband daarmede. Ontwikkeling van hekwiel- tot schroefduwboten. De navigatie. Duwvaart op de Rijn: redenen tot het experiment; de opgedane ervaringen. Beschrijving van de nieuwste duwboten.

Der Strukturwandel des Binnenschiffverkehrs zwischen 1953 und 1959 und seine Auswirkungen auf die Bundeswasserstrassen, E. Renner (Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Duisburg, 1960, nr. 12).

— In 1955 verscheen van de schrijver een verhandeling over de ontwikkeling van de Duitse binnenscheepvaart in de periode 1945-1955. De conclusies daaruit worden thans getoetst aan de ontwikkeling tot en met 1959. Op alle West-Duitse binnenvaartwegen blijkt het verkeer en het vervoer te zijn toegenomen, evenals het aandeel der schepen met eigen motorkracht en de gemiddelde grootte der schepen.

Het gevolg van deze ontwikkeling is toenemende belasting van de voornaamste waterwegen en sluizen; hetgeen opnieuw de wenselijkheid van verdere uitbouw der binnenvaartwegen duidelijk in het licht stelt. Hierbij is de ontwikkeling van de duwvaart nog buiten beschouwing gelaten.

Studie over de oriëntering, te geven aan de credieten voor de bouw van binnenschepen. (Transportkroniek, Antwerpen, 1960, nr. 17).

— Door het Belgische Economisch en Sociaal Instituut voor de Middenstand is een onderzoek verricht naar de economische toestand van de binnenscheepvaart en de toekomstmogelijkheden der verschillende scheepstypen in België. Dit in verband met het grote aantal aanvragen van krediet voor de bouw van binnenschepen van het type spits. Het rapport geeft tabellen over de grootte en de samenstelling van de Belgische Binnenvloot van 1951 tot 1959, alsmede over de ontwikkeling van het vervoer. Verhoudingsgewijze worden schepen met een tonnenmaat van 600-900 ton het meest gebouwd; dit is waarschijnlijk een langzame aanpassing aan de geleidelijke modernisering van de waterwegen.

LUCHTVAART

Über den Luftverkehr der Sowjetunion, Prof. Dr. E. Rössger (Internationales Archiv für Verkehrswesen, Frankfort, oktober 1960).

— Algemeen oriënterend artikel over de huidige stand van de in het bedrijf „Aeroflot" georganiseerde Russische burgerluchtvaart. Vliegtuigpark en luchtnet. Prestaties, voorzover deze bekend zijn. De invloed van het economisch systeem en van de geringe ontwikkeling van het landverkeer op de Russische luchtvaart.

Der sowjetische Luftverkehr, K. Linicus (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Dusseldorp, 1960, nr. 4).

— Een tweede en uitvoerig artikel over de Russische civiele luchtvaart, in het bijzonder het bedrijf van „Aeroflot", eveneens steunend op onlangs gepubliceerde statistische gegevens.

BIJZONDERE ONDERWERPEN

The Escalator - a foundation stone for modern transport systems, K. Leibbrand (Revue de l'U.I.T.P., Brussel, 1960, nr. 3).

— De stijgende behoefte aan verkeersruimte maakt op bepaalde punten gebruik van twee of meer verkeersniveaus noodzakelijk, ook voor voetgangers. Roltrappen bieden de mogelijkheid de voor voetgangers hieraan verbonden bezwaren te overwinnen. Enke voorbeelden van toepassingen.

ONTVANGEN BOEKEN

Highway Research Board, Bulletin 235-264; Bibilography 25, 26; Washington, 1960.

Highway Research Board, Proceedings of the 39th annual meeting; Washington, 1960.

Bestuurscommissie Noorden des Lands, De toekomst van het noorden des lands; Assen, 1960.

Deutsches Institut für Länderkunde, Wissenschaftliche Veröffentlichungen, Neue Folge, 17, 18; Leipzig, 1960.

Hirsch, J. P., Les villes en péril, conditions de leur renaissance (synthèse d'informations publieés par „Downtown Idea Exchange); Brussel, 1959.

Het stedelijk openbare vervoer, (Grondslagen voor het verkeer- en vervoersplan van de toekomstige agglomeratie Amsterdam); Amsterdam, 1960.

Mittelweser-Aktiengesellschaft, Die Kanalisierung der Mittelweser; Bremen, 1960.

Löbe, Karl, Unternehmen Mittelweser; Hauschild, H. M.; Bremen, 1960. Prijs D.M. 3,50; 5,—.

Rebhan, A., Die Differenzierung der deutschen Gütertarife zwischen Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Kraftwagen (Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministeriums fur Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Heft 46); Dusseldorf, 1959.

Andresen, R., Europäische Wirtschaftsgemeinschaft und Verkehrsintegration (idem, Heft 47); Dusseldorf, 1960.

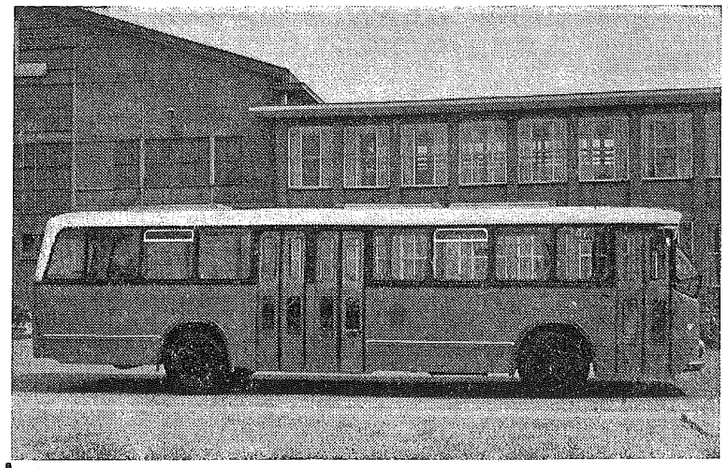
Bleymüller, J., Ausgewählte Probleme der Strassenverkehrsstatistik (idem, Heft 48); Dusseldorf, 1960.

Müller-Limmroth, W., Die Ermüdung des Kraftfahrers physiologisch betrachtet; Bonn, 1960.

Volmuller, J., De invloed van het verkeer op het ontwerp van de weg; Delft, 1961.

Vonk, K., De verkeersvrijheid en de economie van verkeer en vervoer een bestek; Leiden, 1961.

Fiehe, W., Die Auswirkungen von Saisonschwankungen (Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen Nordrhein—Westfalen, Heft 49); Dusseldorf, 1961.



Succes van Verheul Standaardbussen

Na de introductie van de **VERHEUL VB** serie in Juli 1960 werden reeds orders geboekt voor meer dan 50 stuks van deze **komplete bussen.**

Een prachtig succes voor:

N.V. Auto-Industrie VERHEUL
Waddinxveen 01828-3041

UITHOORN

vervoeren en
versproeien van
warme produkten
voor de wegenbouw
+
tankautovervoer
van alle
vloeistoffen

N.V. NEDERLANDSE WEGENSPROEI MAATSCHAPPIJ
UITHOORN **TEL. (02975) 16 41**

CONSTRUCTIEWERKPLAATS **TER HUURNE**
Werfheegde 16-18 - Haaksbergen
Telefoon (05427) 2 24

FABRIEK VAN: STALEN RAMEN
Meerdere kiosken voor service stations werden reeds door ons geleverd

Firma E. J. Schooten & Zn.
Walstraat 1-3 - Esstraat 110
Rijssen - Tel. 2294-2256

TRAILERBOUW-CONSTRUCTIEWERKEN
LEVERANCIER AAN
DIVERSE GROTE EXPEDITIEBEDRIJVEN EN INDUSTRIEËN

ESSO SERVICENTER TH. J. VAN HARXEN
de Marskant 47
Tel. 7087 - Hengelo

V O O R
EXTRA BENZINE
EXTRA MOTOROLIE
VAKKUNDIG DOORSMEREN
ATLAS BANDEN
SIMONIZ POETSMIDDELEN

SHELL

Meyer's Service-station
Rijksweg 223 - Glanerbrug
Telefoon (05424) 323

Onze service is spreekwoordelijk
Uw vriend langs de weg

Uw laatste Shell-Service Station voor de grensovergang Enschedé-Gronau.
Tevens doorsmeren van personenwagens.

CALTEX SERVICE-STATION **„DE POSTE"**

HERMAN VAN DER VEEN
Goor - Holland
Rijksweg 44 - Tel. (05470) 28 26

SHELL

SERVICE STATION „WOLSINK"
Keppelscheweg 80-86
Doetinchem
Tel. (08340) 47 20 - 49 70

Snelle bediening

Prima Service

VERKOOP
OPEL

VERHUUR
OPEL

KEIZER'S AUTOMOBIELBEDRIJF
„DE OPELSPECIALIST"

Verhuurt U:
de nieuwste typen Opel-Automobielen
Volkswagens en Volkswagen-busjes
Km. prijs; 6-7-9-11 en 15 cent
(Vraagt prospectus!)

Verkoopt U:
De nieuwste typen gebruikte
Opel-Automobielen. Uitsluitend met
schriftelijke garantie. 1000 en 1 referenties
(Twentes grootste verhuurbedrijf)

Enschede
Blekerstraat 67a-69
Telefoon 6600 en 2497

Gronau i.W.
Ochtruperstrasze 61
Telefoon 2516

Uw bril een sieraad!

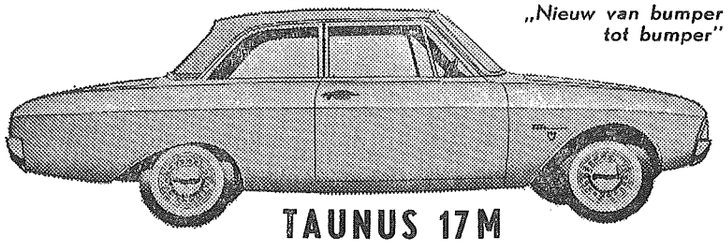
opvallen zonder
opzien te baren
dat doet U met een bril van

EIKENDAL
Rijksgedipl. opticien

Bergstraat 12
Tel. (08370) 20 38
Wageningen

depot: Carl Zeiss

„Nieuw van bumper tot bumper"



TAUNUS 17M

AUTOMOBIELBEDRIJF FISCHER N.V.
Official Ford Dealer voor Enschede
en omstreken - Telefoon 5000

Wij leveren alle soorten uniformen voor:
Muziekkorpsen - Chauffeurs
Portiers - Begrafenis ondernemingen
Koopvaardij - Militairen enz.
Alle soorten petten, baretten en uitmonsteringen, vaandels enz.

FIRMA K. STOBBE Begoniastraat 14 - Enschede - Tel. (05420) 85 97

Vraagt zonder verplichtingen offerte

Fa. E. J. Schooten & Zonen
Walstraat 1-3 - Esstraat 110
Tel. 22 94 - 22 56
RIJSSEN

TRAILERBOUW
CONSTRUCTIEWERKEN

Leverancier van diverse grote expeditiebedrijven en industrieën

Gereserveerd

UW PRODUCT
HEEFT PAS WAARDE IN
HANDEN VAN DE KOPER

Kies voor het transport naar de klant de methode die bij Uw product past

DAAROM:
DOE HET NIET ZELF

TRANSPORT IS GEEN KNUTSELWERK

LAAT HET EEN
SPECIALIST DOEN

Van Gend & Loos

TRANSPORTSPECIALISTEN SEDERT 1796

JAARBANDEN VERKEER

Voor de jaargang 1960 is een linnen band beschikbaar. Toezending geschiedt na ontvangst van f 2.75 op postrekening 2055 ten name van Stichting Nederlands Verkeersinstituut te Den Haag.

MAGIRUS-DEUTZ

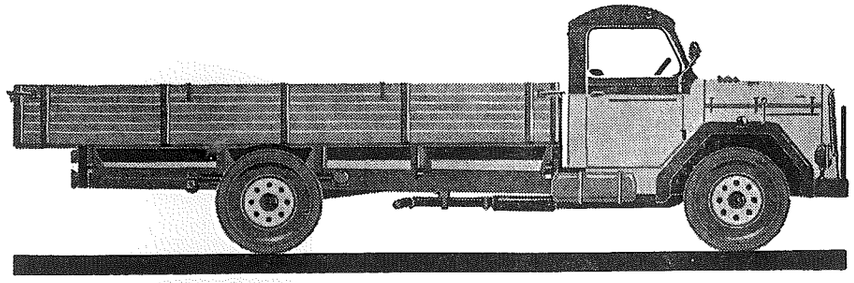
Deze machtige trucks staan hun mannetje. Onvermoeibaar en onverwoestbaar, dank zij hun gezonde hart, de beroemde LUCHTGEKOELDE DEUTZ DIESELMOTOR.

MAGIRUS DEUTZ

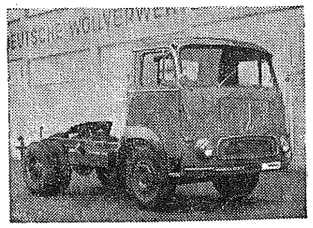
beroemd om zijn prestaties

Gegevens type Mercur 120 HD

- 6-cylinder in V-vorm, 127 pk
- max. koppel 38 mkg
- max. toelaatbaar totaalgewicht 11000 kg
- 6½ ton op kentekenbewijs mogelijk
- hydraulisch bekrachtigde koppeling
- gedeelde stuurstang
- hydraulisch-thermostatische koeling



Ook leverbaar in frontstuur uitvoering (Mercur 120 F) met schokbrekers aan voorzijde en stuurschakeling.



Nadere inlichtingen worden gaarne verstrekt door
N.V. MOTORKRACHT

HOOGEVEEN
TEL. 05280 - 2341

STICHTING VERVOERADRES

Bestaat er een verplicht document voor eigen vervoer?

Indien er een verplicht vervoerdocument bestaat (zoals het geval is voor het beroepsgoederenvervoer langs de weg op grond van de Wet Autovervoer Goederen) dan ligt het in de lijn van het redelijke om dit aan te passen aan de administratieve behoeften van een bedrijf, hetgeen ook in feite voor het beroepsvervoer wel gebeurt. De Wet Autovervoer Goederen spreekt echter niet over een verplichting van enig document voor het eigen vervoer, zodat hiervoor geen bepaald document wettelijk voorgeschreven is. Niettemin zijn er talloze eigenvervoerders die met succes het officiële vervoeradres voor het beroepsvervoer gebruiken, hetgeen te begrijpen is daar dit document door de Stichting Vervoeradres zoveel mogelijk werd aangepast aan de administratieve eisen van het gemiddeld bedrijf. Bovendien zijn de kosten van dit document verhoudingsgewijs erg laag. Vooral nog omdat er een keur van modellen van vervoeradressen bestaat, is het voor de eigen vervoerder dikwijls mogelijk om een document te vinden uit deze reeks dat aan zijn eisen voldoet.

Profiteert bij de administratie van uw zendingen in eigen vervoer ook van het gemak, dat het voor het beroepsvervoer voorgeschreven „Vervoeradres" u kan bieden

Uit „Bedrijfsvervoer", De zendingadministratie in het eigen vervoer (18-12-'59, pagina 1243)

1. De drie delen (met de stroken mee zes delen) van het document kunnen door een eenvoudige opdruk geschikt gemaakt worden voor het gebruik in eigen vervoer;
2. Bijlevering van losse inlegvellen voor verschillende doeleinden kan desgewenst plaatsvinden;
3. Uw chauffeurs, die ook zendingen bij het beroepsvervoer aanleveren, zijn aan deze adressen gewend, evenals uw expeditie-afdeling;
4. Door de fabricage van deze documenten in miljoenen exemplaren tegelijk voor het beroepsvervoer profiteert u van de voordelige aanschaffingsprijzen;
5. Onze afdeling Voorlichting staat ook voor u klaar, om u te adviseren over de voor u meest geschikte uitvoering van deze adressen.

STICHTING VERVOERADRES - 'S-GRAVENHAGE
Statenplein 2 - Telefoon 55 81 00

Het werk, dat door de Stichting Vervoeradres wordt verricht (uitgave Vervoeradres, vaststelling vervoercondities, voorlichting verladers, modernisering vervoerdersadministraties enz.) is het resultaat van een vijftienjarige hechte samenwerking tussen de Nederlandse verladers- en beroepsvervoerdersorganisaties: E.V.O. - N.B.B. - N.O.B. - K.N.V.T.O. - P.C.B. - N.K.B. - B.B.N.