VERKEER

tijdschrift gewijd aan vraagstukken van verkeer en vervoer

DERDE JAARGANG 1962 - No. 3

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. M. van Dusseldorp - 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 - Drs. H. J. Noortman - Dr. J. H. Spiegelenberg - Drs. S. Sterk - Prof. Ir. J. Volmuller - Drs. H. H. Horsting (wnd. secr.). België: Dr. A. de Waele, Gent

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.
Dr. A. de Waele Problemen van het Belgische vervoerbeleid	105
Prof. ir. J.Volmuller De Wereldbank	125
Dr. J. H. Spiegelenberg Air policy and economic bilateralism	145
Mr. H. J. Spanjaard De recente ontwikkeling van de luchtvaartpolitiek	154
Kroniek	162
Aantekeningen	164
Statistische kanttekeningen	172
Enkele tijdschriftartikelen	175
Ontvangen publikaties	178

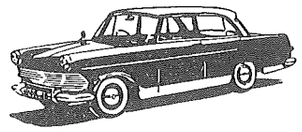
De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers.
Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan zonder toestemming van de uitgever is verboden.

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.

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 !)

Enschede
Blekerstraat 67a-69
Telefoon 6600 en 2497

Verkoopt U:

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

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

Aanbevolen Service Stations

ESSO SERVICENTER TH. J. VAN HARXEN

de Marskant 47
Tel. 7087 - Hengelo

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

Meyer's Service-station

Rijksweg 223 - Glanerbrug - Telefoon (05424) 323
Onze service is spreekwoordelijk

SHELL — **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

Sedert enige tijd is in de redactie-commissie van dit tijdschrift een medewerker speciaal voor Belgische vervoersproblemen opgenomen. Dr. A. E. L. de Waele zal voor vele lezers geen onbekende zijn. Na zijn studie in de rechten te Gent en te Leuven ging de heer de Waele zich in Keulen aan de vervoerseconomische studie wijden. Bij het Institut für Verkehrswissenschaft aan de Universiteit van Münster werd door hem vervoerseconomische research verricht. Hij is thans als onafhankelijk deskundige verbonden aan talrijke organisaties zoals de Economische Raad voor Vlaanderen en het Vlaams Economisch Verbond, terwijl hij in opdracht van de Belgische planologische diensten vervoerseconomische onderzoekingen verricht voor grote gedeelten van België. De heer de Waele heeft talrijke publicaties op zijn naam staan in de Nederlandse, Franse en Duitse taal; zijn wekelijkse bijdrage over vervoersproblemen in het dagblad „Lloyd Anversois" behoort ook in ons land tot de veel gelezen literatuur.
De redactie prijst zich gelukkig de heer de Waele bereid te hebben gevonden een eerste inleidend artikel over Belgische vervoersproblemen te schrijven. Zij hoopt, dat hij later op de in dit artikel aangesneden problemen nader zal kunnen ingaan.

PROBLEMEN VAN HET BELGISCHE VERVOERBELEID

Dr A. de Waele

In Benelux-verband laten de vervoerkwesties af en toe doorschemeren dat de harmonisatie van de vervoerpolitiek grote inspanningen vergt en nog zal vergen. Het gaat er immers om twee stelsels op elkaar af te stemmen; daarbij is vaak minder zichtbaar hoe het nu juist met de marktverhoudingen gesteld is en dit essentiële aspect gaat vaak schuil achter een voorgrond van meer onmiddellijke en meer actuele problemen.

Het is de bedoeling van deze bijdrage deze diepere ondergrond iets nader te belichten, ofschoon uiteraard een dergelijk artikel geen aanspraak kan maken op volledigheid.

Alvorens nader op enkele punten in te gaan, is het van belang het psychologisch, politiek en organisatorisch kader kort te schetsen, omdat deze determinanten richtinggevend zijn voor een beleid en voor de ontwikkeling van dit beleid. Het zou tot niets dienen aan de oppervlakte van de problemen te blijven en niet dieper tot de eigenlijke fundamentele kwesties te willen doordringen, vermits

in dergelijk geval een harmonisatie slechts op schijn zou opgebouwd worden, en steeds weer zou kunnen in gevaar worden gebracht door het reële en het functionele dat uiteindelijk steeds tot zijn recht komt. Om deze redenen wil dit exposé zakelijk toestanden en verhoudingen uiteenzetten en met koude nuchterheid wijzen op enkele klippen die in de komende jaren zullen opdagen in het Belgische vervoerbeleid.

De Nederlander weet voldoende hoe zeer de Belgische mentaliteit van de zijne verschilt. Uit de dagelijkse aktualiteit blijkt voldoende dat de Belg essentieel individualistisch denkt en handelt, dat de gemeenschap voor de Belg minder betekenis heeft en dat het passionele moment dit individualisme vaak op de spits kan drijven. Deze mentaliteit is historisch te verklaren en ze heeft met de Nederlandse een gemeenschappelijk uitgangspunt: de grote vrijheidsdrang en vrijheidsliefde van kleinere naties.

Dit streven heeft in België slechts zelden tot een algemene bundeling van krachten kunnen leiden; een dergelijke houding mag nochthans niet louter negatief beoordeeld worden; ze houdt waardevolle mogelijkheden in voor de ontploooiing van de personen en groepen. In een tijd waarin een georganiseerde maatschappij een absolute vereiste is, impliceert een ver doorgedreven individualisme tevens aanzienlijke nadelen en gevaren.

Is de gemeenschapszin in België minder ontwikkeld, dan beschikt de doorsnee Belg daarentegen over een feeling, een soort improvisatievermogen, dat hem voor grove fouten behoedt, en dat in zekere zin de maatschappelijke structuren vervangt. Vanzelfsprekend ontbreekt het daarbij uiteraard aan een meer objectief fundament, en gaat ook bij het naast-en-tegen-elkaar werken heel wat energie verloren. Theoretisch zou een meer methodische organisatie betere en rijkere vruchten kunnen afwerpen, doch praktisch moet men dit individualisme als zodanig aanvaarden, indien men tot een juiste beoordeling van mensen en toestanden wil komen. Ook al mocht het noodzakelijk blijken een mentaliteit te hervormen, dan is en blijft dit een moeilijke taak en getuigt het van meer realisme om de zaken te zien en de feiten te nemen zoals ze zijn, maar dan ook precies zoals ze zijn.

In een moderne samenleving zoekt het individualisme een uitweg in de vorming van talloze belangengroepen, die uiteindelijk het openbare leven gaan beheersen. Dat het België daarbij niet slecht gaat, moet weer op rekening gezet worden van de mentaliteit. Wanneer een toestand in een verkeerde richting evolueert, zal wel tijdig een nieuwe koers gekozen worden, steeds op empirische basis en zonder veel zorg over doelmatigheid of stelselmatigheid. Van uitzonderlijk belang is het derhalve dat men met een opgelegde programmatie in België zeer behoedzaam moet te werk gaan. Elke vorm van strak gemeenschapsbeleid loopt gevaar spoedig ontzenuwd te worden en aan groepsbelangen ondergeschikt gemaakt te worden. Daarentegen is het veiliger de invloeden tegen elkaar vrij te laten opwegen, zodat er door wederzijdse wrijving een soort auto-correctie optreedt, waarbij de meest schadelijke uitwassen als vanzelf geneutraliseerd worden.

Tegen deze achtergronden moet men het verkeer zien. Het verkeer is één van deze objecten bij uitstek, waarvan iedereen iets verlangt en dat elke groep aan zijn belangen tracht dienstbaar te maken. Het is wel typisch dat men in Nederland tot het inzicht kwam dat dienstbaarheid van het verkeer precies best tot haar recht komt, indien het verkeer als een zelfstandige bedrijvigheid wordt behandeld. De economische verklaring van het maximale nuttig effect bij optimale uitgaven ligt trouwens voor de hand. In feite heeft men hier slechts te doen met een verschil in de optiek. Een organisatie van het verkeer en een bevrijding uit een toestand van dienstbaarheid veronderstellen inzicht en gemeenschapszin. Deze gemeenschapszin dient niet noodzakelijk te worden beschouwd als een uiting van staatsburgerlijke geest; ze kan ook economisch worden gezien als de meest efficiënte wijze om allen samen zaken te doen. Welnu, een dergelijke psychologische instelling, een dergelijk bewustzijn is bij de Belg niet sterk genoeg aanwezig om de bovenhand te nemen op het engere individualistische streven.

In dit licht moeten ook de structuren van het verkeer worden beschouwd, ten einde een nader inzicht te verkrijgen in de hoofdkenmerken van het Belgische vervoerbeleid.

Kenmerken van een beleid

Als eerste kenmerk, dat alle andere beheerst, vindt men natuurlijk de infeodatie van het verkeer aan een reeks economische, sociale, familiale en andere imperatieven; men zou deze toestand kunnen kenmerken als een niet uitgesproken, weinig methodische maar zeer verregaande vorm van Gemeinwirtschaftlichkeit. Officieel wordt weliswaar ingezien en toegegeven dat deze evolutie

moet worden afgebogen in de richting van een meer autonome positie voor het verkeer. Of dat in de werkelijkheid ook zal geschieden, kan wel enigszins worden betwijfeld. Immers, een spel van invloeden, een geheel van niet functionele factoren beheerst de Belgische vervoerpolitiek. Het gaat er niet zozeer om een politiek opgevat in functie van bepaalde concepten of gegevens; het gaat veeleer om een beoefenen van de kunst der mogelijkheden, waarbij de mogelijkheden door de vele en uiteenlopende belangen beperkt worden. Op het stuk van het vervoer is de auto-correctie miniem, de autoritaire programmatie weinig efficiënt en zijn er zeer bedenkelijke uitwassen ontstaan, waarvan de gemeenschap de gevolgen draagt.

De bevoegdheden van het beleid zijn verdeeld over twee departementen. Verkeerswezen houdt toezicht over alle spoorwegaangelegenheden en treedt regelend op tegenover het uitoefenen van de vervoeractiviteiten. De beslissingen over aanleg en onderhoud van auto- en waterwegen vallen onder de bevoegdheid van Openbare Werken. Bij een dergelijke verdeling bestaan kansen op een ontoereikende coördinatie der investeringen in de infrastructuren, en op een gemis van aanpassing tussen het aanbod in de capaciteit der vervoerwegen en het aanbod in de capaciteit der vervoeractiviteiten.

Het is bijgevolg niet te verwonderen dat het verkeer tot dusver nog niet het voorwerp heeft uitgemaakt van een gefundeerde en methodische economische wetenschap, zoals dit in Duitsland en in Nederland het geval is. Het vervoerbestel wordt immers als een hulpmiddel beschouwd dat zelf geen wel omlijnde specifieke eisen zou stellen, behalve dan natuurlijk minimale prijzen en maximale service te bieden. Leergangen, publicaties en statistieken over de vervoereconomie zijn nog niet op het peil gekomen, dat andere landen reeds geruime tijd kennen; het belang van dergelijk studiewerk wordt ingeboet, indien men het vanuit de klassieke Belgische optiek beziet. Objectief moet trouwens worden erkend dat dergelijke research uiteraard ver zou afstaan van een praktijk die met de resultaten van deze research weinig rekening zou houden.

Voegt men daarbij een aangeboren neiging om door empirisme en improvisatie het overleg en de methode te omzeilen, dan valt licht te begrijpen waarom het studie-werk veelal is blijven steken bij minder afgewerkte prestaties (zoals de statistieken) of bij een subjectief verdedigen van groepsbelangen (bv. spoorwegen, bin-

nenscheepvaart), dat haast nooit het brede terrein van het verkeer als één geheel bestrijkt.

Op zijn beurt werd deze empirische kennis in de hand gewerkt door een zeker traditionalisme. Nog steeds heerst de opvatting als zou de economie van het verkeer slechts een verlengstukje zijn van de verkeerstechniek. Deze onderschatting van de economische problematiek, die zich trouwens niet enkel in België stelt, heeft geleid tot het verspreiden van een reeks vooroordelen en tot het toevertrouwen van economisch werk aan personen die in deze materie onvoldoende geschoold zijn en naar de geest in een andere richting zijn georiënteerd, in casu de ingenieurs. Was deze toestand in 1900 volledig normaal, dan is het heden ten dage niet meer te verantwoorden nog van één mens te eisen dat hij onderlegd zou zijn in twee takken die zo omvattend en zo uiteenlopend zijn geworden als de economie en de techniek van het vervoer. Men moet dus steeds met een zeker voorbehoud kennis nemen van uiteenzettingen, die de economische facetten wat al te simplistisch en al te schematisch afhandelen, en waarbij de drang om te verwezenlijken bijna fataal leidt tot verkeerde of onvolledige begripsvorming en redenering inzake economie, rentabiliteit en productiviteit. Dergelijke lacunes houden misverstanden en vooroordelen in het leven, en maken het mogelijk dat een beleid verder zijn beloop vindt zonder werkelijk economisch onderzoek. Uit het volgende moge overigens blijken in hoeverre bepaalde algemeen gangbare opinies in strijd zijn met de economische realiteit.

Het is niet mogelijk een nauwkeurige bepaling te geven van de Belgische vervoerpolitiek. Op zichzelf is dit niet ontstellend, daar ook bij andere vormen van beleid geen klare definitie zou kunnen gevonden worden. Dat de theoretische doelstellingen ontbreken, kan op zichzelf eerder positief worden uitgelegd, aangezien het nooit wenselijk is een inhoud a priori te definiëren. Ook hier is er dus weer een gelijkenis met het Nederlandse beleid, dat evenmin uitgaat van vooropgezette concepten.

Het verschil tussen beide stelsels ligt echter in de praktijk; het Belgische is in hoofdzaak empirisch georiënteerd, terwijl het Nederlandse in functie van de vervoermarkten werd uitgewerkt. Dit betekent geenszins dat het Belgische beleid zou moeten ondeugdelijk of onbestaande zijn; het is veeleer onduidelijk en vlottend, het is afgestemd op de vereisten van het onmiddellijke. Het grote bezwaar dat tegen deze handelwijze kan ingebracht worden, is dat

ze niet voldoende gegrondvest is op functionele gegevens. Een vergelijking tussen het Nederlandse en het Belgische stelsel zal de redenen voor dit bezwaar nader verklaren.

O.i. is het de grote verdienste van de Nederlandse vervoerpolitiek niet uitgegaan te zijn van vooropgezette concepten. Om een functioneel beleid op te bouwen is men uitgegaan van de vervoermarkt zelf. Deze markt werd geleidelijk gesaneerd door een reeks aangepaste maatregelen, en op deze wijze was het mogelijk de z.g. eigen kenmerken van deze markt af te scheiden van de crisisgevolgen die deze markt in de dertiger jaren hadden ontwricht. Spoedig bleek dat deze beruchte eigen kenmerken wel wat overschreeuwd geworden waren. Om nu deze eigen kenmerken tot hun juiste verhoudingen terug te brengen, was een adekwaat saneringsproces nodig; dit werd zeer vergemakkelijkt door de stijgende trend in de vraag naar vervoerprestaties. Uiteindelijk is het dan in Nederland zo ver gekomen dat het vervoer sociaal-economisch gezond kan functioneren met een minimum aan ingrijpen vanwege de overheid; beroepsbekwaamheid en kredietwaardigheid der ondernemers schijnen wel voldoende garanties te bieden voor een behoorlijke bevrediging der behoeften en contingentering moet wellicht nog slechts worden overwogen bij het optreden van ernstige storingsverschijnselen.

Het komt er in wezen op aan te weten wat is, wat zou moeten zijn en hoe het gestelde doel precies kan bereikt worden; hier ligt het functionele van een vervoerpolitiek. De markt is op elk ogenblik van zijn ontwikkeling betrekkelijk goed gekend. Dit geldt niet voor het Nederlandse wegvervoer en in het algemeen weet men ook in Nederland nog te weinig van de vervoermarkt.

Oppervlakkig gezien loopt er een zeker parallellisme tussen het Nederlandse en het Belgische beleid. Beide streven immers een zo hoog mogelijke graad van vrijheid na. In België wijst b.v. de recente wetgeving op het goederenvervoer langs de weg in deze richting. In België kan men echter niet beweren dat de ontwikkeling functioneel verlopen is. De markt werd nooit grondig geëxploreerd; er werd veeleer gereageerd op ongunstige gevolgen van bepaalde regelingen en dan traden wijzigingen in. Of hierbij b.v. reeds de crisis-gevolgen uit de dertiger jaren verdwenen zijn en of de sanering een realiteit is, kan worden betwijfeld. Een onvoldoende genezing kan complicaties veroorzaken, ook in de economie; ziekteverschijnselen kunnen zich vervormen en problemen gaan stellen

die slechts in schijn nieuw zijn. In feite is men nooit tot op de bodem doorgedrongen en hebben zich onder de oppervlakte gistings-verschijnselen voltrokken. Bij elke vorm van harmonisatie en bij elke omschakeling in het beleid kan deze toestand verrassingen bezorgen. Het volstaat immers niet een maatregel uit te vaardigen die een louter uiterlijke harmonisatie bewerkt. Alsdan kunnen minder zichtbare problemen plotseling en wel met grote heftigheid aan de oppervlakte verschijnen. Een korte beschrijving van enkele hoofdproblemen toont aan dat een dergelijk verloop niet tot de onmogelijkheden moet gerekend worden. Het is een heel waagstuk een ontwikkeling tegemoet te zien waarbij zowel oorsprong en bestemming als gevolgde en te volgen weg weinig bekend zijn. Het is dus realistisch een zeker voorbehoud aan de dag te leggen tegenover een gang van zaken die een sprong zou kunnen zijn vanuit het niet functionele naar het functionele. In elk geval moet men er zich klaar van vergewissen dat er zich ernstige problemen kunnen voordoen en dat deze problemen reeds thans gedeeltelijk kunnen worden voorzien.

De toestand der Spoorwegen

Het is bekend dat de N.M.B.S. van de Belgische Staat jaarlijks aanzienlijke sommen ontvangt tot dekking van verliezen en tot het financieren van bijzondere uitgaven. Zo b.v. bedroegen deze sommen van 1958 tot 1962 gemiddeld 6,7 miljard Bfrs. per jaar (= *f* 480 miljoen).

Vanzelfsprekend rijst hierbij dadelijk de vraag hoe dergelijke bedragen te interpreteren en te verantwoorden zijn en hoe nog van een economische takenverdeling op de vervoermarkt sprake kan zijn bij een dergelijk prijsniveau. Wordt de N.M.B.S. hierdoor bevoordeeld tegenover haar concurrenten?

De financiële toestand bij de N.M.B.S. vergt een hele studie, wil men met enige kans op juistheid een beeld verkrijgen over inkomsten, uitgaven, lasten, subsidies en kostprijzen. De jaarverslagen van de N.M.B.S. geven al lang geen volledige inlichtingen meer en het is slechts na inspannende navorsingen dat men uit de Staatsbudgetten kan opmaken hoe de verhoudingen nu precies liggen. Zowel de N.M.B.S. als de Staat schuwen in dezen elke vorm van publiciteit; de N.M.B.S. was al te vaak het slachtoffer van heftige en vaak onzakelijke kritiek. De Staat moet rekening houden met

overwegingen van budgetaire opportuniteit; lasten opleggen gaat nu eenmaal gemakkelijker dan deze tijdig en volledig vergoeden. Ook met de openbare opinie moet rekening gehouden worden, en deze bezorgdheid verklaart waarom de betalingen van de Staat aan de N.M.B.S. weinig methodisch geschieden. Van een normalisatie van de rekeningen is hier weinig te bespeuren; geregeld wordt de kwalificatie der bedragen gewijzigd en treden er verschuivingen op. Dreigt b.v. het gewone budget van de Staat te hoog op te lopen, dan zal de Staat aan de N.M.B.S. minder betalen voor opgelegde tariefverminderingen, en worden bepaalde investeringen gefinancierd door het buitengewone budget.

Een raming van de lasten der N.M.B.S. stuit op moeilijkheden. Immers, een bedrijf dat laattijdig rationaliseert zal duurder zijn en meer lasten achter zich aanslepen dan een bedrijf dat zich geregeld aanpast. Indien b.v. de N.M.B.S. in de dertiger jaren dezelfde koers was gaan volgen als de N.S., dan zou de N.M.B.S. een zeer voorspoedig bedrijf geworden zijn, want de mogelijkheden waren toentertijd aanzienlijk beter dan bij de N.S.; men denke slechts aan een veel rijker goederenverkeer. Of de toekomst thans echter nog zo voorspoedig zou zijn, zelfs bij een volledige sanering, moet wel worden betwijfeld. De vergoedingen zijn pas lang na de lasten gekomen en de N.M.B.S. is gedwongen geweest geruime tijd op haar eigen substantie te teren, door uit te sparen op de vernieuwing en door het goederenverkeer duurder te maken. Door het goederentarief te ver boven de kostprijs op te drijven kreeg men dan weer een ongunstige ontwikkeling in het goederenverkeer, want de verladers gingen goedkoop watervervoer eisen.

Reeds in de dertiger jaren bleek dat de lasten-politiek onhoudbaar zou worden. Na de oorlog tekende zich deze toestand nog duidelijker af; van 1945 tot 1955 legde de Staat aan de N.M.B.S. een totaal aan lasten op van 51 miljard, doch betaalde aan de N.M.B.S. slechts 24 miljard (afgezien van de oorlogsschade, die hier niet wordt behandeld). Bij een kapitaal-intensief bedrijf kan een dergelijke politiek wel een tijdlang zonder duidelijk zichtbare gevolgen gehandhaafd worden. Plots breekt dan echter de verouderings-crisis en het trafiek-verlies uit in onrustbarende vormen. Het was de vergissing van vroegere saneringsplannen om met deze realiteit geen rekening te houden; een bedrijf kan dergelijke verliezen niet verteren. De periode 1956-'60 kende 33 miljard opgelegde lasten en 34 miljard bijdragen van de Staat.

Welke zijn nu deze lasten en op welke wijze kunnen zij worden begroot?

Het personeel is overtalrijk en het geniet een uitzonderlijk gunstig pensioenregiem. De normale afvloeiing van overtollige eenheden werd weliswaar in hoofdzaak bemoeilijkt door de oorlog. De N.M.B.S. stelde tijdens deze jaren bijna 50.000 supplementaire eenheden te werk, ten einde ze te onttrekken aan opeisingen vanwege de bezettende macht. Op zichzelf was dit een zeer lofwaardig opzet, doch het is niet te begrijpen waarom de N.M.B.S. hiervan na de oorlog de gevolgen moest blijven dragen.

Voorts heeft in België lange tijd werkloosheid geheerst en ook deze toestand had zijn weerslag op de personeelsbezetting bij de N.M.B.S. Men merkt hier dus duidelijk dat de N.M.B.S. wordt ingeschakeld voor opdrachten die niets gemeen hebben met vervoer. Op het huidige ogenblik mag men aannemen dat de effectieven nog met 20.000 eenheden zouden moeten verminderen, doch deze inkrimping hangt deels samen met rationalisatiemaatregelen en deze hangen op hun beurt samen met financieringsmogelijkheden. Thans heeft de N.M.B.S. 65.000 personen in dienst op de exploitatierekening.

De pensioenen vergen nagenoeg een dubbele uitgave van die welke de toepassing van het regiem der Rijksambtenaren zou vergen, zijnde een verschil van 1,8 miljard. Moest men de vigerende regeling uit de private sector toepassen, dan zou de N.M.B.S. als bedrijf nagenoeg drie miljard minder moeten uitgeven aan pensioenen.

Het is trouwens veelbetekenend even te overwegen dat de totale personeelslasten van de N.M.B.S. in 1960 11,2 miljard bedroegen, terwijl de totale inkomsten (zonder staatstussenkomsten) slechts 10,4 miljard bedroegen. In feite mag de extra-commerciële personeelslast op ruim 4 miljard worden begroot.

De zeer grote *verminderingsmarges* die op de tarieven van het reizigersverkeer worden toegekend veroorzaken niet enkel een aanzienlijk deficit doch zij veroorzaakten tevens een betreurenswaardige mis-groeiing in de samenstelling der kliënteel.

62% van het totale reizigersverkeer geniet weekkaarten (17% van het normale tarief) of maandkaarten (26%); dit verkeer bedraagt zo maar even 5,3 miljard reizigerskm; het brengt aan de

N.M.B.S. 1,1 miljard op, waar de Staat in 1960 1,2 miljard bijpaste. De kostprijs ligt echter bij 3,6 miljard.

Voorts genieten nog 17% der reizigerskm individuele reducties om verschillende redenen. Aanvankelijk waren de sociale tarieven opgevat om een deconcentratie van de woongelegenheid in de hand te werken; ze werden echter te lang gehandhaafd en werkten een geografische discrepantie in de localisatie tussen werkplaats en woning in de hand; thans ontpoppen ze zich als een krachtige rem op de regionale economie.

Uit het oogpunt van het vervoer is deze ontwikkeling bedenkelijk. Er treedt hier immers een enorm spitsenverkeer op; men bedenke slechts dat de N.M.B.S. voor een zelfde totaal aan reizigerskm nagenoeg driemaal meer zitplaatsen moet aanbieden dan de N.S.! De sociale tarievenpolitiek heeft een stempel gedrukt op de uitbating en wel in de zin van een kwalitatieve devaluatie. Herinnert men zich daarbij de uitsparingen op de modernisatie, dan zal men begrijpen dat het uitblijven van een moderne service een goed deel der betalende kliënteel afgestoten heeft.

In een toekomst, waarin het drukke verkeer in agglomeraties en in dicht bevolkte gebieden met individuele vervoermiddelen grote hinder zal ondervinden, ware een modern openbaar vervoerapparaat zeer gewenst. Een vergelijking tussen de service geboden op de Belgische en op de Nederlandse lijnen bewijst duidelijk dat er nog een flinke achterstand in te halen blijft. Of dit tijdig zal kunnen geschieden, is een vraag die bezwaarlijk kan beantwoord worden.

De trafieken hebben zich ongunstig ontwikkeld; het aanpassingsvermogen van het uiteraard reeds logge spoor-apparaat werd verzwakt; de concurrentie-verhoudingen zijn scheefgetrokken en de kostprijzen wijken sterk af van hetgene bij een tijdige rationalisatie had kunnen verkregen worden. Ook ligt het voor goederenvervoer toegepaste tarief vaak te hoog boven de kostprijs als een laatste illusie van interne compensatie.

Van 1929 tot 1960 hebben de spoorwegbedrijven der E.E.G.-Staten hun tonkm met 30 à 50% weten op te voeren; in België trad er een daling van 30% op. De klant keerde zich van het spoor af en ging een breed opgezette politiek van binnenvaart eisen. Niet zonder belang is de vaststelling, dat het goederentarief thans nog gemiddeld 10 à 15% boven de kostprijs ligt en dat deze kostprijs op zijn beurt, bij een volledige rationalisatie, nog met 20% zou kunnen verlaagd worden.

Ongetwijfeld is een sanering van de spoorwegen slechts mogelijk, indien daarbij de diepere oorzaken bestreden worden. Zonder gesaneerde spoorwegen kan een gezonde takenverdeling in het vervoer niet tot stand komen. Ook al zijn deze waarheden elementair, toch kan men zich niet ontveinzen dat het wegsnoeien van de extra-commerciële lasten of, bij ontstentenis daarvan, een adekwate vergelding door de Staat, niet zo vlot zullen tot stand komen. De koersrichting moet aanzienlijk gewijzigd worden. Wat verder nog de toekomst betreft, het is eveneens duidelijk dat een volgehouden rationalisatie de bedrijven steeds op hun toekomstige taken moet inrichten. Of dit bij de N.M.B.S. met haar hoge extra-bedrijfsuitgaven mogelijk zal zijn, zal afhangen van een aantal factoren die buiten de vervoersector liggen. In dit verband moet ook de eventualiteit worden overwogen dat de Staat, gedwongen door geldgebrek, de N.M.B.S. aan haarzelf zou overlaten. Alsdan zou de N.M.B.S. moeten een toestand veranderen, waartoe ze echter waarschijnlijk niet alle gevergde bevoegdheden zou krijgen.

Sociale kosten van vervoer

Het probleem van de kosten der infrastructuren stelt zich in alle Staten en is dus, als zodanig, niet specifiek Belgisch. Speciaal in de binnenvaart bekostigt het vervoer slechts onvolledig het gedeelte der infrastructuur-kosten, dat kan aangerekend worden als specifieke verkeerskosten.

Het gevolgde Spoorweg-beleid in België heeft aan het spoor een deel van zijn waarde als economisch vervoermiddel ontnomen; dit is wel één der bitterste vruchten der z.g. Gemeinwirtschaft, met name dat er een aantal complicaties ontstaan zijn, waarvan men nauwelijks de draagwijdte had kunnen voorzien. In dit licht moet dan ook de reactie worden gezien van de Belgische verladers die aandringen op lage vrachtprijzen. Dat deze lage vrachtprijzen slechts tot stand komen dank zij het afwentelen van de wegkosten op de Gemeenschap is een aspect waaraan weinig aandacht wordt besteed. Niet alleen de individualistische aanleg, maar ook de vrees een gedeelte van het spoorwegdeficit te moeten helpen dragen spoorde de verladers aan tot het eisen van een kosteloos ter beschikking stellen der vervoerwegen, in casu de waterwegen.

Een objectief waarnemer weet best welke de gevaren van een

dergelijk stelsel kunnen zijn: de sociaal-economische kosten van vervoer ontsnappen aan elke controle.

Het is nochtans gewenst de Belgische toestanden van uit een concrete optiek te benaderen. De huidige ontwikkeling is gegroeid als een eerste gevolg van het spoorwegbeleid. Zowel de psychologische als de administratieve kenmerken dragen er toe bij dat het verkeer niet als een geheel wordt beschouwd en dat men minder bekommerd is om kosten die de gemeenschap te dragen heeft. Van hun kant hebben de lacunes in het wetenschappelijk onderzoek een reeks opvattingen in het leven geroepen, die vrij gevoelig afwijken van hetgeen de vervoerseconomie leert. Men heeft een middel gezocht om de meest schadelijke gevolgen van de financiële toestand bij de spoorwegen uit de weg te ruimen; objectief moet nochtans worden vastgesteld dat dit streven, hoe begrijpelijk het ook op zich zelf weze, de kiemen inhoudt voor een reeks nieuwe gevolgen, die hier kort worden uiteengezet.

In publicaties wordt telkens weer de nadruk gelegd op het verkeer als zijnde de dynamische stuwkracht bij uitstek van de economie. Een aanslepende chronische werkloosheid en de vrij hoge vrachtprijzen in het vervoer vormden de aanleidingen voor het ontstaan van opinies, als zou het verkeer vervoer verwekken en als zou de infrastructuur nijverheid aantrekken. Klaarblijkelijk is dit standpunt in hoofdzaak gericht op het zichtbare en op het tastbare, doch houdt het minder rekening met het efficiënte en met de diepere realiteit. Het zou volstaan er op te wijzen dat het verkeer in de expansie slechts een der veelvuldige factoren is, en wel een factor die in het geheel van talrijke componenten moet beschouwd worden; voorts merkt men bij een nader onderzoek dat de vrachtprijs vaak slechts een miniem aandeel van de totale productieprijs uitmaakt, en tenslotte komt het in laatste aanleg niet op een bepaald vervoermiddel aan, doch wel op de prijs van vervoer, zulks in de veronderstelling dat deze prijs determinerend is. In een beleid waarbij de vrachtprijzen gevoelig afwijken van de kostprijzen, hebben dergelijke beschouwingen voor de verladers niet veel waarde. Of de zienswijze van het onmiddellijke belang het ganse beleid dient te beheersen, is echter een andere vraag. Een tweede vraag is of zelfs het onmiddellijke en individuele belang het best gebaat is bij een stelsel zoals het huidige; men kan zich immers voorstellen dat het vervoer even voordelig zou kunnen geboden worden in een stelsel, waar meer bewust op een coördinatie der investeringen en op een maximalisering van het nut wordt aangestuurd. Een derde vraag is of de huidige methodes de sociale kosten niet voortdurend opdrijven door een overaanbod in de capaciteit, en een vierde vraag heeft betrekking op bepaalde vaste kosten van het spoor, die ongedekt blijven op het ogenblik dat er vervoer afglijdt naar waterwegen, die hun infrastructuren niet bekostigen.

Nu zal bij de lezer wel reeds de gedachte opgekomen zijn als zou dit probleem van weg-kosten toch niet zodanig decisief zijn, en van uit Nederlandse verhoudingen gezien zijn deze kosten inderdaad waarschijnlijk niet determinerend voor een gezonde coördinatie. Immers, het prijsvoordeel van de binnenvaart blijft, zelfs bij integrale kostendekking, nog aanzienlijk zolang het gaat over aanzienlijke trafieken, die afgewikkeld worden op een net van overwegend natuurlijke waterwegen. Het feit dat de kanalen in Nederland een oordeelkundige aanvulling en voltooiing van het net vormen, houdt de infrastructuurkosten op een zeer voordelig niveau.

Wanneer echter het overwicht aan voordelige natuurlijke waterlopen moet wijken voor een overwicht aan dure kanalen, wordt er een grens overschreden; voorbij deze grens komt men al te dicht in de sfeer van de spoorweg-kosten. M.i. is deze grens in België reeds overschreden; dit overschrijden is onzichtbaar gebleven doordat de sociale kosten, (met name de kosten van aanleg), niet aangerekend worden.

De verkeers-geografie van België verschilt aanmerkelijk van de Nederlandse. Men denke hier slechts aan het relief; in België ligt de totale lengte aan kunstmatige waterwegen met hoge capaciteit reeds boven die van natuurlijke waterwegen met hoge capaciteit; deze verhouding is uniek voor de landen van de E.E.G. Het typische voor de economie van de Belgische waterwegen ligt in de verbazend hoge kosten van aanleg. Zo heeft België per tonkm in zijn waterwegen tussen 1950 en 1960 bedragen geïnvesteerd, die vier maal hoger liggen dan in Nederland en acht maal hoger dan in Duitsland.

Zijn deze grote investeringen misschien het resultaat van een achterstand in de uitbouw der infrastructuur en worden deze investeringen niet gerechtvaardigd door een sterk stijgende vraag naar watervervoer? Grijpt er hier geen onafwendbare overgang plaats (een z.g. economische structuurwijziging) van spoor naar binnenvaart?

Allereerst weze terloops aangestipt dat ook bij de spoorwegen investeringen werden gedaan, waarvan het bedrag per eenheid-km boven die van de andere landen ligt, ook al was de verhouding hierbij niet zo scherp als voor de waterwegen.

Capaciteitsberekeningen maken het mogelijk bij benadering vast te stellen over welke capaciteit in wegen een gegeven trafiek beschikt; dan stelt men vast dat er in België, noch bij het spoor, noch bij de waterwegen, van een achterstand tegenover andere Staten sprake kan zijn. De stijging der trafieken was trouwens van 1950 tot 1960 in België geringer dan in Nederland en in Duitsland, zodat het bedrag aan investeringen zeer hoog oploopt, indien men het louter beschouwt in functie van de additionele trafieken. Aldus blijkt dat de dynamiek van deze investeringen wel enigszins overschat werd.

Een zeer belangrijke vaststelling bij het beoordelen van de investeringen en bij het afwegen van het nut der verhogingen in de capaciteit is deze: het totaal der geproduceerde tonkm in spoorverkeer en binnenvaart samen steeg tussen 1929 en 1960 slechts met 4%. Weliswaar bestond de trafiek van 1929 deels uit trafieken die thans op de weg zijn overgegaan. Voor het beoordelen van de investeringen is echter van hoofdzakelijk belang dat de capaciteit in spoor- en waterwegen zeer aanzienlijk werd uitgebreid en dat dit slechts een verschuiving van trafieken, doch geen aangroei vermocht aan te trekken; hierbij gaat het om trafieken die, bij toepassing van de werkelijke kostprijzen, voor een groot deel substitueerbaar zijn tussen waterweg en spoorweg.

In feite was de verhoging van de capaciteit vooral nodig bij de wegen en had de verhoging der andere capaciteiten enkel voor gevolg dat een derde van het spoortrafiek op de waterwegen overging ten koste van zeer hoge uitgaven.

Het is van uitzonderlijk belang deze toestand klaar te belichten, vermits hier het uitgangspunt ligt van een ontwikkeling die in de komende jaren nog heel wat stof zou kunnen doen opwaaien. In internationaal verband is het nuttig dergelijke gebeurtenissen te kunnen voorzien. Het lijdt immers geen twijfel dat het Belgische watervervoer plots geweldige prijsstijgingen zou ondergaan, indien de aanbeveling van de E.E.G. tot dekking van de infrastructuurkosten een realiteit en een voorschrift zou worden. Of het Belgische vervoerwezen dit zou kunnen dragen, lijkt onwaarschijnlijk. Of dit dan weer een overschakeling op spoorwegvervoer zou inluiden,

is ook niet zeker, daar dit een gesaneerd spoorwegbedrijf postuleert.

Voor België is het daarbij enigszins angstwekkend, dat in geen ander land deze evolutie zulke gevolgen zou impliceren. Immers, in Duitsland bestaat reeds gedeeltelijke kostendekking. In Nederland en in Frankrijk zou kostendekking, om zeer verschillende redenen, op verre na niet hetzelfde ingrijpend effect hebben. Moet men dan afzien van de dekking der kosten, die zouden gedaan zijn vóór het tot stand komen van een voorschrift tot dekking? Deze regeling wordt wel eens als compromis voorgestaan, doch ook hier moeten bezwaren verwacht worden. Zo zou de beschuldiging van discriminatie beslist niet uitblijven vanwege gebieden en bedrijven, die nog geen kosteloze infrastructuren bezitten. Zou dan een gedeeltelijke dekking met een soort compensatie-kas kunnen ingevoerd worden ten bate van benadeelden? Wat hier ook van zij, het zal nodig zijn dat de Gemeenschap een deel der lasten blijft dragen, doch, om de sociale verliezen geleidelijk in te krimpen, zal het eveneens onvermijdelijk zijn dat men tot reële kostenrekeningen komt. Een compromis-oplossing zou dan hierin bestaan, dat beide vervoertakken elk een specifiek gebied toegewezen krijgen, waar zij werkelijk voordeliger kunnen werken dan het andere middel en waar zij kosten-echte tarieven gaan toepassen, terwijl dan het tweede en duurdere middel geleidelijk afgebroken wordt om de niet gedekte vaste kosten op te ruimen. Aldus zou b.v. het spoorwegnet in de Kempen sterk kunnen gerationaliseerd worden, en zou de waterweg afzien van een verdere sociaal-economisch niet te verantwoorden uitbouw in het Kustgebied. Dat de praktijk ook dan nog complex en lastig zal blijven, is zonder meer duidelijk, doch anderzijds is het dringend nodig dat de slechte oneindigheid van vervormde prijzen wordt afgeremd en doorbroken. Dit zal het grote internationale probleem zijn voor het Belgische vervoerbeleid; men kan immers niet zonder meer van het niet functionele overgaan naar het functionele. De voorgehouden bestemming zal uiteindelijk nopen tot een nadere analyse van de afgelegde weg van uit het punt van vertrek en van de gebruikte middelen. Het is passend deze toestand met het nodige realisme onder ogen te nemen.

Beheersing van het vervoeraanbod

Het derde probleem van de Belgische vervoereconomie hangt weer nauw met beide voorgaande samen.

De wet van 1960 inzake het goederenvervoer langs de weg be-

reidt in feite een geleidelijke en verregaande vrijmaking van het wegvervoer voor. De zeer schaarse contigentering had tot dusver geleid tot een overmatige groei van het eigen vervoer; deze strenge toepassing had een algemene ontevredenheid in kringen van vervoerders veroorzaakt, en de nieuwe wet moet worden gezien als een psychologische reactie. Of deze wetgeving meteen functioneel is, dient nader te worden onderzocht.

Vooraleer de kenmerken van de wetgeving van 1960 uit economisch oogpunt te ontleden, moet kort de voorafgaande ontwikkeling in herinnering gebracht worden.

Over het wegvervoer zijn geen preciese gegevens bekend. De belangrijkheid der trafieken, hun richtingen, hun tarieven, de aard der vervoerde goederen, dit alles is slechts bij zeer grove benadering bekend of zelfs praktisch onbekend. Deze toestand spruit voort uit het individualisme, dat deze tak buitengewoon sterk beheerst, en uit de reeks vermelde lacunes in het wetenschappelijk onderzoek. Uit deze toestand zou men zeer verstrekkende gevolgtrekkingen kunnen maken. Men zou zich zelfs kunnen afvragen, hoe eigenlijk het vervoer kan gecoördineerd worden, indien een der drie takken zo goed als onbekend is. Wat hier ook van zij, onwillekeurig rijst de vraag, op welke grondslagen de wet van 1960 gebaseerd is, hoe de vroegere toestand beoordeeld werd, welk doel men precies voor ogen hield en welke middelen men dacht in het werk te moeten stellen.

Het staat buiten kijf dat de reglementering moest versoepeld worden, of nog juister, dat de interpretatie en de toepassing minder restrictief moesten worden.

Men mag voorzien dat de huidige regeling een aantal jaren voldoening zal schenken, daar de navraag verder stijgt en het beroepsvervoer een behoorlijke achterstand moet inlopen. Het is echter minder duidelijk of deze nieuwe wetgeving op de langere duur voldoende functioneel zal werken.

Immers, deze wetgeving van 1960 is gekenmerkt door:

— een verregaande uitschakeling van de contigentering;

— een eventuele tarifering die kan ingevoerd worden als veiligheidsmaatregel bij overcapaciteit;

— een waarborg voor beroepsbekwaamheid en kredietwaardigheid der bedrijfsleiders uit hoofde van de stage-periode, die deze moeten doormaken.

Firma H. GERFEN
ALMELO

Arendsboerweg 4-6
Telefoon (05490) 25 97

Specialiteiten
RESTAURANT
„DE GOUDEN POLLEPEL"
MARKT 5 - ENSCHEDE - TELEFOON (05420) 11390
HET RESTAURANT MET EXCLUSIEVE GERECHTEN
„GRILL-ROOM"
TERRAS MONTMARTRE

nwm UITHOORN
vervoeren en
versproeien van
warme produkten
voor de wegenbouw
Tankautovervoer van:
- *chemische en plantaardige vloeistoffen*
- *poedervormige produkten.*

N.V. NEDERLANDSE WEGTANKER MAATSCHAPPIJ
Uithoorn - Tel. 0 2975 - 1641 - Telex 14225

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

Vraagt zonder verplichtingen offerte

Fa. C. J. Schooten & Zonen

Walstraat 1-3 - Esstraat 110
Tel. 22 94 - 22 56
RIJSSEN

TRAILERBOUW
CONSTRUCTIEWERKEN

Leverancier van diverse grote expeditiebedrijven en industrieën

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

Vermoedelijk zal, na enkele jaren, de toepassing van deze wetgeving een zekere aanpassing gaan vragen. Een gebeurlijke overcapaciteit met de daaruit voortvloeiende prijs-onderbiedingen wordt door een tarifering niet in haar oorzaken gesaneerd, doch veeleer in haar symptomen bestreden; bij ernstige gevallen kan het tarief als middel dus falen, des te meer daar het naleven der tarifaire voorschriften niet met alle gewenste zekerheid kan gecontroleerd worden. Uiteindelijk zou kunnen blijken dat een contingentering in bepaalde omstandigheden doelmatiger werkt dan tarieven. Voorts dient te worden in acht genomen dat het contigenteren en het tariferen in functie van een gezonde markt moeten opgevat worden; bijgevolg is hier een grondige kennis van de markt absoluut vereist, wil het ingrijpen van de Overheid werkelijk functioneel zijn.

Een element van stabiliteit en van degelijkheid op de markt van het wegvervoer is beslist het peil van de ondernemingen.[1]) Is dit peil voldoende gewaarborgd door de ondernemer een proeftijd op te leggen, tijdens welke hij in hoofdzaak wordt beoordeeld op het volume der prestatie? Vereist een adekwate controle niet een aantal maatregelen, die een meer nauwkeurige beoordeling toelaten? M.a.w. volstaat een passief automatisme van de stage-periode of is het wenselijk dat de ondernemer meer tastbare proeven moet afleggen, zoals b.v. de Nederlandse praktijk deze kent? Het komt er hier op aan na te gaan of de praktijk werkelijk alle bedrijven op een voldoende peil zal brengen en of de concurrentie werkelijk als selectiemiddel volstaat. Het is dan immers niet ondenkbaar dat men via een omweg terug zou belanden bij gevolgen die men precies zocht te vermijden, met name een al te scherpe mededinging met al haar storende uitwassen. Overigens lijkt het concreet testen van een zeker peil steeds wenselijk; men denke hierbij slechts aan het onderwijs, waar ook het louter bijwonen der lessen niet als afdoende voorbereiding kan aanvaard worden.

Ook op dit gebied liggen de Belgische verhoudingen anders dan de Nederlandse, aangezien de bedrijfsleiders zeer individualistisch aangelegd zijn. Het is een bijzonder lastige opdracht deze mensen zonder dwang en door louter overleg tot meer samenwerking en samenhorigheid te brengen. Deze structurele vernieuwing in de

---

[1]) Zie het artikel over de Belgische wegvervoerswetgeving in Economisch-Statistische Berichten van 24 maart 1962, no. 2330, blz. 291.

mentaliteit zou aan de basis moeten liggen voor het vormen van meer krachtige beroepsverenigingen die zich intenser zouden inlaten met de verdediging en de vorming van mensen uit het vak. De grote struikelsteen is steeds weer dat elk hierbij afstand zou moeten doen van hetgene hij te recht of ten onrechte als zijn belang beschouwt en wat vaak slechts voortspruit uit onzakelijke overwegingen, zoals prestige, wantrouwen en wat dies meer zij. Het is weliswaar niet met dergelijke conponenten dat men functionele organisatie kan opzetten doch anderzijds gaat het steeds over mensen met hun eigen geaardheid en is het gevaarlijk deze factor mens over het hoofd te willen zien of te willen forceren.

Dit laatste aspect is in feite het hoofdaspect van de Belgische vervoerproblemen en in elk specifiek probleem treedt het weer op onder één of andere vorm. Het ware al te eenvoudig één vorm van beleid tegenover een andere vorm te willen afschilderen als een niet functionele tegenover een functionele. Elk stelsel moet tenslotte opties doen; het gaat er veeleer om uit te maken of het functionele in voldoende mate bij een bepaald beleid vertegenwoordigd is. In België speelt het niet functionele moment stellig een meer belangrijke rol dan in sommige andere Staten. Dit verschil is van essentieel belang bij aangelegenheden van internationaal vervoerbeleid. Niet steeds dekt eenzelfde term dezelfde inhoud of althans niet steeds zijn in de verschillende betrokken Staten de problemen even grondig onderzocht. Ook de optiek verschilt vanzelfsprekend soms vrij aanzienlijk, zodat nòch het uitgangspunt, nòch de wijze om de kwesties te benaderen volledig vergelijkbaar zijn.

In het perspectief van de harmonisatie van het vervoerbeleid op Benelux-vlak en op het terrein van de E.E.G., is het nuttig en nodig precies te weten wat men zal harmoniseren, en op welke wijze deze harmonisatie kan bereikt worden. Het ware gevaarlijk een regeling te treffen, die enkel met de oppervlakte rekening houdt, want dan zouden naderhand uit de diepte hoogst onaangename kwesties kunnen oprijzen. In deze diepte liggen de realiteiten, die in feite de economie van het vervoer in een Staat bepalen. Het ware louter negatief werk niet met deze realiteiten te rekenen en zich illusies te veroorloven in de aard van: „het komt vanzelf wel klaar". Alleen een kritisch en scherp inzicht kan vooruitzien en elk beleid moet de problemen van de toekomst kunnen en willen vooruitzien. Om

deze redenen is het dus absoluut nodig niets van het essentiële te verbloemen of te verwaarlozen.

Samenvattend kan betoogd worden dat de Belgische vervoerpolitiek twee ernstige problemen opwerpt, met name:

1. de hypotheek op de spoorwegen, die het gehele vervoer bezwaart en die moet afgelost worden, alvorens verdere maatregelen te treffen;
2. het complexe probleem der sociale kosten van het vervoer, die bijzonder hoog dreigen op te lopen.

Voorts moet nauwkeurig de ontwikkeling van het aanbod worden gadegeslagen, opdat hier tijdig en gepast zou kunnen worden ingegrepen. Elke wijziging en elke aanpassing eist offers en tijd; ze vergt daarenboven kunde en vaardigheid. O.i. is het aan te bevelen elke overhaasting te vermijden en zich voortaan speciaal toe te leggen op een betere kennis van de functionele elementen. Het gaat er immers om, nauwkeuriger te weten wat bestaat en wat zal zijn en als zodanig is een dergelijke kennis een conditio sine qua non voor het welslagen van elke vorm van nationaal of van gemeenschappelijk beleid.

PROBLEMS OF BELGIAN TRANSPORT POLICY

In this article of the new member of the editorial staff dr. A. de Waele on the management of Belgian transport two of the principal issues of Belgian transport policy are discussed, viz.:

1. the financial burdens resting on the railways and hampering the whole of transport; before further measures are taken the railways have to be freed from there burdens.
2. the complicated problem of the social cost of transport, which in Belgium threatens to rise to a great height.

The author — who has published a great many studies in the French and German languages — emphasizes that development of supply has to be watched carefully, so that measures can be taken in good time and in the right way. Every change and adaptation demands sacrifices and time, as well as expertness and skill. It is advisable to avoid rashness and to increase the fundamental knowledge of the functional elements in transport. Such a knowledge is „conditio sine qua non" for the succes of every national common policy.

PROBLÈMES DE LA POLITIQUE BELGE DES TRANSPORTS

Le présent article du nouveau rédacteur le Dr. A. de Waele sur les problèmes de la politique belge des transports, traite de deux des plus importants problèmes de la politique des transports belge:

1. l'hypothèque qui grève les chemins de fer et obère l'ensemble des transports; avant que de recourir à d'autres moyens, les chemins de fer doivent être affranchis des charges pesant sur eux;
2. le problème compliqué des charges sociales des transports qui, en Belgique, menacent d'atteindre un niveau élevé.

L'auteur — qui a publié de nombreuses études en français et en allemand — souligne que le développement de l'offre doit être suivi avec la plus grande attention, en vue de rendre possible une intervention à temps et précise. Toute modification et adaptation requiert des sacrifices et du temps, ainsi que de l'expérience et de l'adresse. Il se recommande d'éviter toute précipitation et d'accroître la connaissance fondamentale des élements fonctionnels dans le domaine des transports. Une pareille connaissance est une condition sine qua non du succès de toute politique nationale ou commune.

DE WERELDBANK

Prof. Ir. J. Volmuller

Inleiding

De Internationale Bank voor Herstel en Ontwikkeling (I.B.R.D.), beter bekend onder de naam Wereldbank, werd tesamen met haar zusterorganisatie, het Internationale Monetaire Fonds (I.M.F.), opgericht tijdens de conferentie welke in juni 1944 werd gehouden te Bretton Woods in de Verenigde Staten van Amerika. Sedertdien is dit internationale gezelschap van financieringsinstituten uitgebreid met twee dochters van de Wereldbank, t.w. de International Finance Corporation (I.F.C.), en de International Development Association (I.D.A.). De beide laatste organisaties zijn ondergebracht in het hoofdkantoor van de Wereldbank te Washington D.C., terwijl de staf van de Bank in vele gevallen haar kennis en werkkracht aan beide beschikbaar stelt.

Alle vier genoemde instituten zijn z.g. "special agencies" van de Verenigde Naties. Zij zijn daarvan echter volkomen onafhankelijk en hebben voor het gevoerde beleid alleen verantwoording af te leggen tegenover de eigen Raad van Beheer (Board of Governors), gevormd door vertegenwoordigers van de landen welke als lid tot de instituten zijn toegetreden. Wel bestaan er uiteraard nauwe relaties met de Verenigde Naties; o.m. is de president van de Bank lid van de Technical Assistance Board van de Verenigde Naties.

Doelstelling

Tegen het einde van de laatste wereldoorlog gingen bij velen de gedachten uit naar maatregelen, welke zouden kunnen worden genomen om herhaling van een wereldconflict te voorkomen. De periode tussen de twee wereldoorlogen had geleerd dat een internationale organisatie als de Volkenbond, welke een platvorm had geboden voor politieke discussies en de landen tesamen had gebracht om problemen van sociale en economische aard te bespreken, niet voldoende waarborgen zou bieden voor een blijvende wereldvrede. Een herhaling zou dan niet kunnen worden voorkomen van een ontwikkeling zoals zich na de eerste wereldoorlog

in Duitsland en andere Europese landen had voorgedaan, waar gebrek aan economische herstelkracht en monetaire stabiliteit mede oorzaak en misschien wel in belangrijke mate de hoofdzaak waren geweest van interne politieke ontwikkelingen in die landen, ontwikkelingen, welke uiteindelijk tot de tweede wereldoorlog hadden geleid. Naast politieke en sociale internationale organen zouden er dus óók internationale instituten moeten worden gevormd, welke het herstel en de ontwikkeling van economisch zwakke landen zouden moeten bevorderen, in de eerste plaats van de ernstig door de oorlog getroffen landen.

Meer in het bijzonder zouden deze instituten credieten moeten beschikbaar stellen in die gevallen waar de betrokken landen moeilijkheden zouden ondervinden bij het aantrekken van kapitaal langs de gevestigde wegen. Daarbij maakte men onderscheid tussen behoefte aan kapitaal ingevolge moeilijkheden met de nationale betalingsbalans en de behoefte aan kapitaal ter ontwikkeling en wijziging van de economische structuur van het land. Het Internationale Monetaire Fonds werd opgericht om aan de eerste behoefte tegemoet te komen; zij verstrekt kortlopende leningen aan leden-landen die tijdelijke moeilijkheden ondervinden met hun betalingsbalans. Het Fonds beweegt zich dus in het conjuncturele vlak. De Wereldbank werd opgericht om tegemoet te komen aan de behoefte aan kapitaal voor economisch herstel en ontwikkeling; zij verstrekt langlopende leningen in buitenlandse valuta aan leden-landen, die anders door een tekort aan buitenlands crediet niet in staat zouden zijn voldoende kapitaalgoederen te importeren om hun economie in de gewenste mate te herstellen of te ontwikkelen. De Bank beweegt zich dus in het structurele vlak.

Om redenen, die hieronder zullen worden uiteengezet, is gebleken, dat de Wereldbank in haar oorspronkelijke opzet niet aan alle vormen van behoefte aan kapitaal van haar leden-landen heeft kunnen voldoen. O.m. ontstond een groeiende vraag naar risicodragend kapitaal om particuliere ondernemingen te ontwikkelen, waarvoor de betrokken regeringen niet konden of wilden garant staan, alhoewel de ontwikkelingen van deze ondernemingen alszodanig van nationaal economisch belang zou moeten worden geacht. Om in deze behoefte te voorzien werd enige jaren geleden de International Finance Corporation opgericht, werkend met kapitaalbijdragen van de deelnemende landen.

Gedurende de laatste jaren van het vorige decennium groeide

eveneens het inzicht, dat in verscheidene gevallen een hoger tempo van economische ontwikkeling zou kunnen worden bereikt, indien de initiële credietwaardigheid van het betrokken land niet zulke beperkingen oplegde aan het totale bedrag dat op de normale (Wereldbank) voorwaarden kon worden aangetrokken zonder inflatiegevaren op te roepen. Om in dergelijke gevallen het gewenste tempo van economische ontwikkeling mogelijk te maken werd in 1960 de International Development Association opgericht, dat werkend met kapitaal gestort door de ledenlanden, in dergelijke gevallen zeer langlopende leningen (tot 50 jaar) kan verstrekken tegen een nominale rente en eventueel aflossing in de nationale valuta.

Vergeleken met de activiteiten van de Wereldbank, zijn die van de twee dochterorganisaties nog van zeer bescheiden schaal. Om die reden wordt in het volgende verder voornamelijk ingegaan op het wezen en de activiteiten van de Wereldbank.

Het kapitaal

De Wereldbank beschikt over eigen kapitaal samengebracht door haar leden, thans 69 in getal, en over kapitaal opgenomen van particuliere bronnen. Het goedgekeurde eigen kapitaal bestaat thans uit 20 miljard U.S. dollars equivalent en bestaat uit de volgende delen:

1%, gestort in goud of vrij converteerbare valuta onmiddellijk bij het toetreden van het betrokken lid;

9%, beschikbaar gesteld in de valuta van het toetredende lid. Deze fondsen mogen alleen door de Bank worden uitgeleend aan derden met toestemming van het betrokken land. De meeste leden-landen hebben inmiddels hun „9%" aandeel in vrij-converteerbare valuta ter beschikking van de Bank gesteld.

90% van het totaal van de bijdragen kan niet worden gebruikt voor leningen; er kan een beroep op worden gedaan indien de Bank fondsen nodig zou hebben om aan haar verplichtingen ten opzichte van schuldeisers te voldoen.

De Nederlandse bijdrage in het kapitaal van de Bank heeft bedragen U.S. $ 5,5 miljoen in vrije valuta en U.S. $ 49,5 miljoen in Nederlandse guldens. De totale bijdrage inclusief de bovenomschreven 90% „garantie" bedraagt U.S. $ 550,—.

Naast dit eigen kapitaal heeft de Bank kapitaal verkregen door

het plaatsen van obligaties op de belangrijkste kapitaalmarkten (o.a. Amsterdam) en het aantrekken van ondershandse leningen van particuliere banken en andere financieringsinstellingen.

Per 31 december 1961 had de Bank aldus de beschikking over een „vrij beleenbaar" kapitaal van de volgende samenstelling:

eigen kapitaal (1% + 9% van de bijdragen van de leden-landen)	U.S. $ 2.000 mln.
obligaties en andere leningen	U.S. $ 3.740 mln.
	U.S. $ 5.740 mln.

De geste van de Bank heeft in de loop van de jaren zoveel vertrouwen gewekt in financiële kringen, dat de noteringen van de Bankobligaties slechts weinig liggen onder die van de nationale regeringsobligaties op de verschillende effectenbeurzen.

Ter verdere vermeerdering van het voor leningen beschikbare werkkapitaal tracht de Bank steeds een deel van de aan leden-landen verstrekte leningen over te doen aan particulieren beleggers. Per 31 december 1961 was dit gelukt tot een bedrag van U.S. $ 1.100 miljoen welk bedrag weer is vrijgekomen en is kunnen worden toegevoegd aan het werkkapitaal.

Van het genoemde werkkapitaal van U.S. $ 5.740 miljoen is minder dan de helft verstrekt door de Amerikaanse regering, resp. Amerikaanse beleggers tesamen. Het resterende deel is voornamelijk verstrekt door de Europese landen en beleggers (w.o. Nederland met U.S. $ 55,— + U.S. $ 36,— = U.S. $ 91,— miljoen, oftewel minder dan 2% van het totale werkkapitaal).

Organisatie

De interne organisatie van de Bank doet duidelijk het internationale karakter van het instituut naar voren komen, al is het dan (overeenkomstig de Statuten) gevestigd in het land, dat de grootste bijdrage heeft geleverd tot het eigen kapitaal.

Het algemeen Bestuur wordt gevormd door de "Board of Governors", welke eens per jaar bijeenkomt. Elk land wordt vertegenwoordigd door één afgevaardigde (Governor) met één stem, normaliter de Minister van Financiën (als in het geval van Nederland) of het hoofd van de Centrale Bank. Het dagelijks Bestuur wordt gevormd door een "Board of Executive Directors" bestaande uit 16 leden. Het directeursschap is een volledige functie, gesalariëerd door de Bank. De landen met de grootste kapitaalbijdragen (Verenigde Staten, Engeland, Frankrijk, Duitsland, Nationalistisch China) worden ieder vertegenwoordigd door één door hen aangewezen „directeur". De overige directeuren vertegenwoordigen ieder een aantal landen. Zo vertegenwoordigt de Nederlander Prof. Lieftink niet alleen Nederland doch ook Joegoslavië en Israël in de Board. Voorzitter van de Board of Governors en van de Board of Executive Directors is de President van de Bank (sinds 1950 Mr. Eugene Black, Amerikaan), die echter geen stemrecht heeft, behalve bij staking van stemmen.

De President is hoofd van de staf van de Bank, die tesamen het uitvoerend orgaan vormt. De president wordt bijgestaan door twee „vice-presidenten" en een "councillor" (juridisch raadsman).

Het uitvoerend orgaan is onderverdeeld in een aantal "departments", die op hun beurt weer onderverdeeld zijn in een aantal "divisions". In totaal geeft de Bank emplooi aan ongeveer 700 personen, van meer dan 40 nationaliteiten, waaronder meer dan 200 stafleden. Nederland is onder de staf relatief sterk vertegenwoordigd.

Van het begin af aan is het Engels als correspondentietaal en als voertaal in de Bank geadopteerd, met uitsluiting van andere talen, hoewel uiteraard de Bank over de nodige tolken beschikt. Door deze eenvormigheid in de voertaal heeft de Bank nimmer interne communicatiemoeilijkheden en de daarmede gepaard gaande taalblokvormingen in de sociale sfeer gekend. Dit, tesamen met het niet gebonden zijn aan quota voor wat betreft de nationaliteit van aan te werven stafleden, heeft geleid tot een kwaliteit en homogeniteit van de staf, die slechts in weinig andere internationale organisaties wordt geëvenaard.

Besteding van het beschikbare werkkapitaal

Zoals reeds hiervoor is gezegd, wordt door de Bank geld in vreemde valuta geleend aan leden-landen — dan wel aan publiekrechtelijke of particuliere organisaties, instellingen en ondernemingen met garantie van het betrokken land — die op het moment dat de lening wordt verstrekt, niet in staat zijn uit andere bronnen voldoende vreemd kapitaal aan te trekken. De looptijd van de verstrekte leningen is afhankelijk van het soort project, dat het onderwerp van de leningsovereenkomst vormt, en varieërt van ongeveer 10 jaar tot 25 jaar. De in rekening gebrachte rente is gelijk

aan de rente welke op de kapitaalmarkt (in de Verenigde Staten) ten tijde van het verstrekken van de lening voor kredieten van gelijke looptijd wordt genoteerd, vermeerderd met een toeslag (van ongeveer 1%) voor dekking van administratieve kosten en het vormen van reserves. De rentevoet van de leningen welke het laatste halfjaar zijn verstrekt, bedroeg 5¾%.

Per 31 december 1961 waren door de Bank sinds de oprichting in totaal 311 leningen verstrekt aan 59 landen ten bedrage van U.S. $ 6.190 miljoen. Van dit bedrag was op dezelfde datum uitbetaald U.S. $ 4.560 miljoen, terwijl tezelfder tijd aan aflossingen was ontvangen ongeveer U.S. $ 500 miljoen. Op genoemde datum had de Bank dus ongeveer U.S. $ 4.060 miljoen onder zijn leden of met garantie van zijn leden, uitstaan.

De verstrekte leningen waren als volgt over de verschillende werelddelen verdeeld:

Europa	U.S. $ 1.450 miljoen
Afrika	„ „ 836 „
Azië en Midden-Oosten	„ „ 2.216 „
Australië	„ „ 318 „
Midden- en Zuid-Amerika	„ „ 1.370 „
Totaal	U.S. $ 6.190 miljoen

Onder het Europese aandeel behoort Nederland tot één van de grootste kredietnemers, t.w. met ruim U.S. $ 244 miljoen, verdeeld over een tiental leningen. Behalve een lening van U.S. $ 15 miljoen opgenomen in 1957 (t.b.v. de Herstelbank) zijn de leningen opgenomen gedurende de jaren direct na de oorlog en vóór dat de Marshall hulp van de Verenigde Staten van Amerika op gang was gekomen. Van het geleende bedrag is inmiddels U.S. $ 108 miljoen afgelost en de rest door andere banken overgenomen.

In haar leningsbeleid stelt de Bank zich geheel op het standpunt van de commerciële kredietinstelling, t.w. dat zij alleen dan een lening verstrekt, indien zij een redelijke zekerheid heeft dat het geleende geld overeenkomstig de bepalingen van de leningsovereenkomst zal worden afgelost. Vóór het verstrekken van een lening zal de Bank zich dus willen overtuigen dat de economische en politieke toestand van het land en het te verwachten beleid van haar regering vooral in monetaire, budgetaire en economische zaken zodanig zal zijn dat de t.a.v. de Bank aan te gane verplichtingen zullen kunnen worden nagekomen.

Ter meerdere zekerstelling van haar belangen zal de Bank vaak vrij stringente voorwaarden op algemeen monetair en budgetair gebied doen opnemen in de leningsovereenkomst, die op zichzelf het karakter draagt van een internationale overeenkomst en moet worden geratificeerd door het hoogste wetgevende college in het land, veelal het parlement. Vaak zullen in deze materie de belangen van de Bank en het Internationale Monetaire Fonds parallel lopen en tussen beide instituten is dan ook voortdurend overleg gaande.

En door dit streng gehandhaafde beleid aangaande de eis van toekomstige kredietwaardigheid van het betrokken land én door het prestige en de roep van integriteit, die de Bank heeft weten op te bouwen, is het onderhouden van goede relaties met de Bank voor leden-landen van meer dan normale betekenis geworden. Immers goede relaties met de Bank, zich uitende in het regelmatig verkrijgen van langlopende leningen voor ontwikkelingsprojecten, betekent voor de financiële wereld en dus voor de particuliere belegger en zakenman in goed georiënteerde kringen, dat een redelijke verwachting bestaat voor een gunstige economische ontwikkeling en een verantwoord financiëel en monetair beleid in dat land. Omgekeerd heeft het niet-verkrijgen van leningen tot gevolg dat het aanzien van een land in de internationale financiële wereld op bedenkelijke wijze zal worden aangetast en er voor geruime tijd praktisch geen mogelijkheid zal bestaan om bonafide buitenlands crediet in welke vorm dan ook, aan te trekken.

De Bank heeft door het bovenstaande een sterk stabiliserende invloed op de monetaire en financiële gestes van haar leden, een stabiliteit die een snelle ontwikkeling van de welvaart sinds 1950 in de meeste leden-landen mede mogelijk heeft gemaakt. Er moge nog eens op worden gewezen dat de Bank alleen zulke stringente voorwaarden kan stellen omdat zij een collectieve, internationale organisatie is, waar ieder lid op zijn beurt mede verantwoordelijk is voor het gevoerde beleid en de daaruit voortvloeiende eisen.

Aard van de leningsprojecten

Zoals reeds hiervoor is opgemerkt, is het van de oprichting van de Bank af de bedoeling geweest dat de leningen zouden worden verstrekt aan die landen, welke door gebrek aan buitenlands krediet, niet in staat waren kapitaalgoederen te importeren, nodig voor het herstel of de ontwikkeling van de economische structuur van

het land. Deze doelstelling van het door de Bank gevoerde beleid bepaalt overduidelijk onder welke voorwaarden de Bank leningen kan verstrekken. Zo zullen leningen alleen kunnen worden verstrekt voor investeringen ten behoeve van projecten, welke zullen leiden tot verbetering en vergroting van de economische outillage, de economische infrastructuur van het land. De projecten als zodanig moeten dus van aantoonbare economische rentabiliteit zijn. „Sociale" projecten, zoals watervoorziening, riolering, huizenbouw, e.d. komen als zelfstandige projecten niet voor financiering door de Bank in aanmerking, want ze zijn niet „produktief" in economische zin. Alleen als onderdeel van een in zijn totaliteit economisch produktief project, b.v. huizenbouw voor het personeel van een elektrische centrale, komen dergelijke „sociale" projecten voor financiering in aanmerking.

Het feit dat de leningen alleen kunnen worden verstrekt aan leden-landen, dan wel met de garantie van regeringen van leden-landen maakt, dat de projecten, waarvoor leningen aan de Bank worden gevraagd in het algemeen „infrastructuur"-projecten zijn, waar de overheid normaliter verantwoordelijk voor is, zoals verkeersvoorzieningen (wegen, spoorwegen, havens, kanalen, pijpleidingen, vliegvelden, etc.), energievoorzieningen (elektrische centrales, waterkrachtwerken, atoomcentrales) en cultuurtechnische werken (irrigatie, drainage en waterkering t.b.v. de landbouw). Daarnaast worden leningen gevraagd voor projecten, waar de bemiddeling, of de actieve deelnemingen van de overheid normaliter onontbeerlijk is, zoals de stichting van agrarische en industriële ontwikkelingsbanken, waar kleine particuliere ondernemers kredieten kunnen opnemen voor de financiering van uitbreiding of verbetering van de bedrijfsoutillage. Leningen voor deze doeleinden zijn de laatste jaren snel in aantal toegenomen. Tot dezelfde categorie behoren de leningen t.b.v. de oprichting of uitbreiding van particuliere industriële ondernemingen, welke als basisindustriën voor de betrokken landen kunnen gelden (staalfabrieken, cementfabrieken, papier- en pulpfabrieken, suikerfabrieken, scheepswerven, kolen- en ertsmijnen enz.). In het algemeen hebben de industriële projecten betrekking op de winning en/of verwerking van plaatselijk aanwezige grondstoffen.

Er is reeds eerder op gewezen dat soms, uit een oogpunt van nationale ontwikkeling, interessante industriële projecten niet tot stand kunnen komen, omdat de betrokken regering niet garant kan

of wil staan voor de lening. Om in deze behoefte aan kapitaal te voorzien is indertijd de International Finance Corporation opgericht met een kapitaal van U.S. $ 100 miljoen, bijeengebracht door de landen die als lid tot de Corporation zijn toegetreden.

De eerder genoemde basis van het beleid van de Bank, dat de leningen in het algemeen worden verstrekt aan leden-landen voor het financieren van uit het buitenland in te voeren goederen (en diensten) heeft tot gevolg dat in het algemeen in het eigen land voortgebrachte goederen en diensten, niet door middel van een lening van de Bank kunnen worden betaald, doch door het betrokken land uit eigen middelen moeten worden gefinancierd. Om in Bank-jargon te spreken: de "foreign exchange cost" van een project komen normaliter alleen in aanmerking voor financiering met behulp van een Banklening. In enkele gevallen is van dit beleid afgeweken; voornamelijk in die gevallen, waar het voor de financiering van het "local currency" deel van de investeringskosten nodig zou zijn geweest een zodanig beroep op de plaatselijke kapitaalmarkt te doen, dat ernstige verstoring van het evenwicht op die markt gevreesd had moeten worden (o.m. leningen aan België, Italië, Japan, e.d.).

Het feit dat de financiering van een project gedeeltelijk moet geschieden met eigen middelen van het land heeft het belangrijke voordeel dat een begin wordt gemaakt, resp. een reeds bestaande gewoonte wordt versterkt om nationale besparingen aan te wenden voor economisch nuttige investeringen, een begrip dat in vele minder-ontwikkelde landen nog maar nauwelijks leeft. Een secundair, doch psychologisch belangrijk voordeel is ook, dat door de deelneming met eigen middelen de belangstelling voor de juiste totstandkoming bepaald groter is, dan wanneer het project geheel met buitenlandse middelen wordt gefinancierd, ook al geschiedt dit in de vorm van rentedragende leningen. De daar weer uit voortvloeiende drang naar een zekere beperking van de kosten en de wens medeverantwoordelijk te willen zijn bij de totstandkoming van het project, verhoogt de drang jongelieden van eigen nationaliteit zich te doen bekwamen in de verschillende bij het totstandkomen van een project betrokken disciplinen, in het bijzonder de technische wetenschappen en de economie.

Als gevolg van dit beleid wordt echter de grootte van een lening niet alleen bepaald door de totale investering t.b.v. het project maar ook door de verhouding van "foreign exchange" kosten t.o.v.

het totaal van de kosten. Deze verhouding variëert behalve met de industriële ontwikkeling van het land — in het algemeen zal een hogere ontwikkeling gepaard gaan met de mogelijkheid een groter deel van de benodigde goederen en diensten uit het eigen land te betrekken — maar ook door de aard van het project. Zo zullen de kosten van b.v. een industriëel project voor een belangrijk deel worden gevormd door de kosten van de machine-installaties, welke veelal in het buitenland moeten worden vervaardigd. Bij een project ter heroutillering van een spoorweg kunnen zelfs alle voor het project te verkrijgen goederen uit het buitenland moeten worden geïmporteerd. In het geval van een project voor de aanleg van een haven zullen de diensten (van aannemers) veelal voornamelijk uit het buitenland moeten worden betrokken, terwijl slechts een klein deel van de materialen door het eigen land kunnen worden geleverd. Daarentegen zal bij de aanleg van een weg veel van de benodigde arbeidskracht door het land zelf kunnen worden geleverd, terwijl tevens vrijwel alle materialen door eigen bodem of industrie worden voortgebracht. De uit het buitenland te importeren aannemersdiensten (plus afschrijving van geïmporteerd materiëel) vormen dan slechts een vrij klein deel van de totale kosten. In de eerste van de genoemde gevallen zal bij eenzelfde totale investering, de Banklening voor de financiering van het project veel groter kunnen zijn dan in het laatste geval.

De projecten met een groot deel aan "local currency cost" stellen dus hogere eisen aan de beschikbaarheid van eigen middelen, terwijl juist veelal de betrokken landen over zeer geringe middelen beschikken. Het op korte termijn onttrekken van de nodige middelen is óf praktisch onmogelijk óf zou tot ernstige storingen in andere onmisbare staatsactiviteiten aanleiding kunnen geven. Om aan deze moeilijkheden het hoofd te bieden is, zoals reeds eerder vermeld, enige jaren geleden de International Development Association opgericht, met het doel in die gevallen de financiering van de "local currency cost" van een dergelijk project mogelijk te maken met langlopende leningen met ook overigens bijzonder gunstige voorwaarden.

Het kapitaal van I.D.A. bedraagt bijna U.S. $ 900 miljoen, waarvan per 31 december 1961 U.S. $ 180 miljoen was uitgeleend aan 10 leden-landen.

In de onderstaande staat is het totale per 31 december 1961 door de Bank uitgeleende bedrag onderverdeeld naar het soort project

waaraan de gelden zijn of zullen worden besteed. Bij het beschouwen van de gegeven cijfers dient mer er rekening mede te houden dat de totale investeringen (banklening plus "local currency cost") belangrijk hoger zijn en wel naar verhouding meer bij de categoriën met een hoger nummer.

Doel van het project	*Banklening*	*I.D.A. crediet*
1. Wederopbouw	U.S. $ 497 milj.	U.S. $ — milj.
2. Industrie	„ „ 992 „	„ „ 5 „
3. Electrische energie ..	„ „1.806 „	„ „ — „
4. Telecommunicatie ...	„ „ 24 „	„ „ — „
5. Algemene doeleinden	„ „ 205 „	„ „ — „
6. Land- en bosbouw ...	„ „ 504 „	„ „ 46 „
7. Verkeerswezen	„ „2.034 „	„ „ 123 „
8. Waterleiding	„ „ — „	„ „ 6 „
	U.S. $6.062 milj. +	U.S. $ 180 milj.

+ Het verschil met het eerder genoemde bedrag van U.S. $ 6.190 miljoen aan verstrekte leningen is het totaal bedrag van de inmiddels geannuleerde of volledig terugbetaalde leningen.

Uit de staat blijkt dat per 31 december 1961 het grootste bedrag was uitgeleend aan de categorie verkeersprojecten, waartoe niet worden gerekend de pijpleidingprojecten, noch de telecommunicatieprojecten, welke gerangschikt zijn onder de categorie „industriële projecten".

Het accent van de activiteit van de Bank is de laatste jaren geleidelijk verschoven van de energie- en industriële projecten naar de verkeersprojecten. Ongetwijfeld zal het optreden van I.D.A. deze ontwikkeling verder stimuleren, omdat zij gebaseerd is op het groeiende besef, dat een adequate verkeers-infrastructuur onontbeerlijk is voor welke economische of sociale ontwikkeling dan ook, terwijl van een kunstmatig aangewakkerde ontwikkeling van de verkeers-infrastructuur zowel direct door de injectie van investeringskapitaal als indirect door verlaging in vervoerskosten en het openleggen van gebieden een sterke prikkel uitgaat tot spontane ontwikkelingen op allerlei gebied, in het bijzonder de landbouw en de handel. Bovendien wordt betere handhaving van orde en veiligheid daardoor mogelijk, terwijl de sociale zorg voor de betrokken bevolking kan toenemen, factoren welke noodzakelijk zijn om ontwikkeling op welk terrein dan ook te kunnen stimuleren.

Keuze van een leningsproject

Het initiatief voor het verstrekken van leningen gaat uit van het betrokken land, meestal spoedig nadat een land als lid tot de Bank is toegetreden. In vele gevallen ontbeert het land op dat moment een goed opgezet en inwendig gecoördineerd ontwikkelingsplan en ontbreekt het locale talent om de vele adviezen en plannen welke door vele experts van vreemde instellingen op allerlei gebied zijn opgesteld, te beoordelen en in een algemeen beleidsprogramma voor de regering om te zetten. Om hierin te voorzien organiseert de Bank in overleg met het betrokken land een z.g. "general survey mission", bestaande uit ongeveer 5 tot 15 experts die tesamen het gehele terrein van de economische en sociale ontwikkelingsproblemen bestrijken. De leden van de missies worden betrokken van de staf van de Bank aangevuld met experts werkzaam buiten de Bank. De nationaliteit van de leden is meestal zeer verschillend. Na een verblijf van enige maanden ter plaatse formuleert de missie een aantal aan de regering gerichte aanbevelingen van algemeen economische, budgetaire en sociale aard als basis voor een gefundeerd ontwikkelingsbeleid. De Bank wijst formeel elke verantwoordelijkheid voor de aanbevelingen van het rapport af. In de praktijk is haar staf echter in vele opzichten bij de formulering van de aanbevelingen betrokken geweest en men kan op zijn minst stellen, dat in het algemeen de aanbevelingen van de missie de instemming hebben van de Bank en dat maatregelen getroffen ter uitvoering van een beleid op basis van het rapport, door de Bank met welwillendheid zullen worden beoordeeld.

In het rapport worden aangeduid de sector of sectoren waar naar het oordeel van de missie het accent van de investeringen en andere maatregelen ter stimulering van de economische ontwikkeling moet liggen. Slechts zelden worden investeringen in de verkeerssector daarbij niet genoemd, omdat het aantal gevallen waar het verkeerswezen voldoende ontwikkeld is om de bestaande, laat staan de verwachte economische activiteit adequaat te dienen, zeer gering is. Meestal gaat de missie zover om niet alleen de sector Verkeerswezen te noemen, maar deze aanduiding nader te specificeren door specifieke onderdelen te noemen, gedetailleerd naar plaats en soort verkeer, waar in eerste instantie verbetering in of totstandkomen van nieuwe verkeersvoorzieningen gewenst is.

Heeft de regering zich de aanbevelingen van het rapport eigen gemaakt, dan volgt de tweede stap, t.w. de uitwerking in grote

Voor MODERNE Optiek

Fa. F. OOSTERLAAR

Kleien Poot 22 - Deventer - Tel. (06700) 45 83

DOCUMENTATIE VERKEERSECONOMIE (VEDOC)

Selectie van de artikelen welke economie, organisatie, politiek en overheidsmaatregelen op het gebied van verkeer en vervoer betreffen en die van meer blijvende en algemene betekenis zijn.

VERSCHIJNING: *als regel twee maal per maand.*

MEDEWERKENDEN:

- *Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart*
- *Directoraat Generaal van Scheepvaart*
- *Economische Voorlichtingsdienst*
- *Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam*
- *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.*
- *Koninklijke Ned. Vereniging van Transport Ondernemingen*
- *N.V. Nederlandsche Spoorwegen*
- *Nederlands Verkeersinstituut*
- *Staatsbedrijf der PTT*
- *Stichting Verkeerswetenschappelijk Centrum*

Voor leden en begunstigers van de Stichting Nederlands Verkeersinstituut bedraagt de abonnementsprijs *f* 25,— per jaar; voor anderen *f* 30,— per jaar. De excerpten kunnen ook op fiches (formaat 75 × 125 mm) worden geleverd; de prijs van een abonnement hierop is *f* 80,— per jaar.

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

KENDALL
Motoroliën en Vetten

Dekkleden
Imperiaalkleden
Polyethylerekleden
Preparaten
Kampeertenten

G. WASSER - ENSCHEDE - KUIPERSDIJK 127 - TEL. 37 78

Sluis
VOOR OOG EN OOR !

VEILIG VERKEER EIST GOEDE OGEN !

Weet U dat 30 % van de weggebruikers niet scherp kan zien?

Laat Uw ogen regelmatig controleren

Heeft U last van: Nachtblindheid? Schittering? Verblindheid?

Wij geven deskundige adviezen - MARKTSTRAAT 17 - HENGELO

lijnen van het project, waarvoor een lening van de Bank zal worden verzocht. In vele gevallen ontbreekt het lokale talent om deze vóórstudie te verrichten en dient de hulp te worden ingeroepen van raadgevende bureaux. Deze voor-studie is vaak zeer omvangrijk, want ten einde de toekomstige verkeersbelasting te kunnen voorspellen, welke maatgevend zal zijn voor het ontwerp en voor de rentabiliteit in engere zin van de investering, zullen uitvoerige studies moeten worden gemaakt omtrent het aanwezige of te ontwikkelen agrarische, industriële en commerciële potentieel van de streek welke door de te bouwen of te verbeteren verkeersvoorziening zal worden beïnvloed. Veelal zullen daarbij betrouwbare statistieken ontbreken en zal veel basismateriaal door de staf van de betrokken bureaux zelf moeten worden verzameld. Dat dit hoge eisen stelt aan de bekwaamheid en integriteit van deze bureaux behoeft geen betoog.

Naast het vaststellen van het economisch potentiëel van de door het project beïnvloede streek, dient ook te worden nagegaan of de te produceren en te exporteren producten een redelijke markt zullen vinden. Vooral bij projecten zoals b.v. irrigatie en wegenprojecten, die de produktie van agrarische exportprodukten zullen verhogen (b.v. koffie, cacao, copra e.d.) zal het noodzakelijk zijn een zo juist mogelijk inzicht te hebben in de vermoedelijke ontwikkeling van de wereldmarktprijzen in die produkten. Een speciale afdeling van de Bank is met de voortdurende analyse van deze grondstoffenwereldmarkten belast en heeft daarin een grote ervaring en bekwaamheid bereikt.

Het uitgewerkte voorproject wordt vervolgens aan de Bank voorgelegd; de beoordeling van het project geschiedt voornamelijk ter plaatse door een missie van stafleden van de Bank, soms aangevuld met individuele experts. Het project wordt daarbij voornamelijk getoetst aan vijf criteria:

a. of het project in het kader van de algemene ontwikkelingsplannen een hoge prioriteit bezit en dus sterk en blijvend zal bijdragen tot de economische ontwikkeling van het land. Hier zal veelal het "general survey mission" rapport als referentie dienen. Daarbij moge niet uit het oog worden verloren, dat vaak onder politieke druk van belangengroepen de tendentie bestaat telkens weer van een uitgestippeld ontwikkelingsbeleid af te wijken.
b. of het project uit een oogpunt van planning en techniek goed

en economisch is uitgewerkt en aanvaardbaar is binnen de doelstellingen welke men met de uitvoering van het project wil bereiken;

c. of het project economisch zal renderen; m.a.w. of de voor het land te bereiken nationaal economische voordelen de kosten van investering en exploitatie te boven zullen gaan.

Bij projecten, waarbij de meest gunstige exploitatie wordt bereikt indien deze in handen wordt gelegd van particuliere of semi-overheidsinstanties (b.v. industrieën, electriciteitsbedrijven, spoorwegbedrijven, autonome havens, e.d.) eist men bovendien dat de uit de exploitatie te verwachten inkomsten de totale uitgaven t.b.v het uitvoeren en exploiteren van het project zullen dekken.

Dit laatste is veelal een zeer zware eis, vooral ook omdat zij in strijd kan zijn met het tot dan toe t.o.v. dergelijke instanties gevoerde regerings-beleid. De ervaring heeft echter geleerd dat een juiste instandhouding van de vaak zeer kostbare installaties alleen kan worden verwacht indien de betrokken exploitante over voldoende rechtstreekse inkomsten beschikt om alle uitgaven te dekken;

d. of het project na gereedkomen op de juiste wijze en zo economisch mogelijk zal worden geëxploiteerd. Hierbij komen vooral organisatorische en psychologische factoren om de hoek kijken. Is het opbouwen van een goede exploitatie-organisatie veelal nog uitvoerbaar, het handhaven van kwaliteit en integriteit is in vele gevallen een bijna onuitvoerbare taak. Niettemin zal een project pas na voltooiing zijn economisch nut gaan afwerpen, terwijl tegelijkertijd de last van de gedane investering reeds ten volle op de economie van het betrokken land drukt. De Bank meent in deze dan ook hoge eisen te moeten stellen, vaak gaande in de richting van autonome instellingen, gevrijwaard van staatsbemoeiingen gedreven op commerciële basis.

e. of de financiële middelen aanwezig zijn nodig voor de uitvoering van het project en voor het onderhoud en de exploitatie van het project nadat het is gereed gekomen. Dit slaat dus vooral op het beschikbaar zijn op de gewenste tijdstippen van de vereiste hoeveelheden nationale valuta, ter financiering van de uitgaven in de nationale munt, welke niet door de toekomstige Banklening zullen worden gedekt.

Tezelfder tijd zal de "appraisal mission" rapport opmaken over de algemene economische en financiële toestand van het land en het desbetreffende beleid van regering en centrale bank, ten einde de gegevens van de Bank omtrent de toekomstige credietwaardigheid en de economische ontwikkeling op peil te kunnen houden.

Komt de "appraisal mission" terug met een gunstig rapport dan wordt, na intern beraad, het betrokken land uitgenodigd een delegatie naar het hoofdkantoor te zenden voor het voeren van de leningsonderhandelingen. De resultaten van deze onderhandelingen, het bedrag en de voorwaarden van de lening, de omschrijving van het project waarvoor de leningsgelden zullen worden besteed e.d., worden in een leningsovereenkomst vastgelegd. Na goedkeuring door de Board of Executive Directors en na ratificatie door het hoogste wetgevende orgaan in het betrokken land, treedt de overeenkomst in werking. In dit verband moge er op gewezen worden dat het leningsbedrag niet in eens aan het land beschikbaar wordt gesteld, maar wordt uitbetaald aan de hand van bewijzen van betaling voor geleverde goederen en verrichte diensten.

Na het sluiten van de leningsovereenkomst wordt de gedetailleerde uitwerking van het project ter hand genomen, veelal met de hulp van ingenieursbureaux, die dan ook na aanbesteding het toezicht op de uitvoering houden, veelal in samenwerking met en ter ontwikkeling van de plaatselijke overheid of betrokken instantie. Gedurende de uitvoering van het project en ook nog na de voltooiing wordt de voortgang regelmatig gecontroleerd door stafleden van de Bank, zowel met het oog op de kwaliteit van de uitvoering als op de beschikbaarheid van voldoende fondsen, een goede ontwikkeling van de organisatie die later met onderhoud en exploitatie zal zijn belast, e.d. Het is gedurende deze "end-use inspections" dat veel van de takt en het inzicht van het Bankpersoneel wordt geëist, om het project door alle politieke, sociale en economische stormen te loodsen welke praktisch altijd gedurende de vaak vele jaren van uitvoering van het project onvermijdelijk optreden.

Projecten op het gebied van de verkeersvoorziening

In de behandeling en uitvoering van leningsprojecten op dit gebied is geen verschil met andere categoriën van projecten. Het is echter wellicht interessant enige specifieke moeilijkheden aangaande deze projecten naar voren te brengen, moeilijkheden welke

veelal inhaerent zijn aan het wezen van het project, maar vaak in de landen waarin de Bank voornamelijk opereert, scherpere vormen hebben aangenomen.

Uit een oogpunt van voorbereiding, uitwerking en financiering onderscheidt een project op het gebied van de verkeersvoorziening zich weinig van andere categoriën van projecten. Bovendien worden deze fasen slechts matig beïnvloed door de mate van ontwikkeling van het betrokken land, omdat zelfs de financiering van de uitgaven in nationale munt geheel van buitenaf kan geschieden. Het belangrijke onderscheid komt echter zodra het voltooide project in onderhoud en exploitatie moet worden genomen. Bij industriële en energieprojecten zijn deze activiteiten plaatselijk geconcentreerd en vereisen bediening door geschoolde krachten. Bij de verkeersprojecten, met uitzondering wellicht van havens en vliegvelden, zijn de onderhouds- en exploitatieactiviteiten over een groot gebied verspreid, onderling vaak verbonden door een gebrekkig communicatiesysteem, terwijl een groot deel van de benodigde arbeidskrachten nauwelijks enige scholing behoeft te bezitten. Daarnaast wordt verval door gebrek aan goed onderhoud en/of exploitatie eerst na geruime tijd duidelijk kenbaar, terwijl dan nog dat verval weinig invloed zal hebben op het gebruik (in kwantiteit, niet in kosten), omdat veelal de verkeersvoorziening een zodanige monopolistische positie heeft, dat de gebruiker „coute-que-coute" op het voortdurende gebruik van de voorziening is aangewezen. En door het grote aantal arbeidskrachten, én door de geringe directe gevolgen welke een onjuist personeelsbeleid heeft én door de grote hoeveelheden geld welke vaak in verhouding tot de intensiteit van de plaatselijke economische activiteit daarmede gemoeid zijn, is het wegenproject meestal aan intense politieke belangstelling onderhevig; de objectiviteit in de keuze van de projecten, maar vooral een met grote moeite opgebouwde onderhoudsorganisatie gaat daardoor vaak verloren. De hoge moraal welke men moet eisen van het personeel dat vaak zelfstandig en op grote afstand van het hoofdkantoor zijn werkzaamheden moet verrichten, is een verdere factor welke de opbouw en instandhouding van een goed wegennet vaak bemoeilijken. Daartegenover staat dat de aanleg en verbetering van een wegennet vooral aantrekkelijk is omdat de exploitatie van de voertuigen geen onmiddellijke en directe voorzieningen vereist en geheel direct door de verladers wordt geregeld. Eerst als het beroepsvervoer langs de weg zich

sterk ontwikkeld, beginnen moeilijkheden op te treden van een aard en omvang die ingrijpen van hogerhand wenselijk en noodzakelijk maken. Als gevolg van een en ander ziet men dat de Bank aan de meeste van de leden-landen leningen voor wegenprojecten heeft verstrekt, praktisch altijd van relatief vrij geringe omvang, maar veelal onderdeel vormend van een reeks van leningen, die werden verstrekt naar mate voorgaande leningsprojecten werden voltooid. De kleinste tot nu toe verstrekte wegenlening bedroeg U.S. $ 2,6 miljoen aan Haïti voor de verbetering van de hoofdwegen van het land; de grootste wegenlening ad U.S. $ 72 miljoen werd verstrekt aan Iran voor de bouw in drie jaar van 2.500 km verharde primaire weg. Andere landen waar belangrijke bedragen zijn geleend t.b.v. wegenprojecten zijn Mexico, Columbia, Midden-Amerika, Ecuador, Peru, Argentinië, Venezuela, Japan, Ethiopië en Belgisch-Congo.

Spoorwegprojecten hebben slechts ten dele de organisatorische moeilijkheden, welke hierboven zijn genoemd t.a.v. wegenprojecten omdat het spoorwegnet normaliter veel minder dicht is en totaal veel minder lengte heeft. Daartegenover staat, dat de exploitatie en het onderhoud van voertuigpark en installaties veel hogere eisen stelt aan kwaliteit en opleiding van personeel en aan de organisatie als geheel. Bovendien spelen exploitatieve financierings-problemen hier een grote rol, omdat de vervanging van verouderde eenheden (b.v. locomotieven) een relatief grote uitgave ineens vergt, waarop in het financiële beleid niet is gerekend. Vele spoorwegsystemen zijn daardoor (en door andere niet nader te noemen oorzaken) in desolate toestand geraakt, zodanig dat alleen een forse investering voor rehabilitatie en vernieuwing vaak de noodzakelijk geachte verbetering in kwaliteit en kwantiteit van vervoersdiensten kan brengen. De door de Bank verstrekte spoorwegleningen zijn dan ook zelden verstrekt voor nieuwe aanleg, doch meestal voor rehabilitatie en vernieuwing (o.a. dieselisatie) van bestaande netten. Hiermede zijn vaak grote bedragen gemoeid, o.a. in Mexico, India, Pakistan, Burma, Zuid-Afrika, Brits-Oost-Afrika, Columbia. Het grootste bedrag heeft de Indiase Spoorwegen ontvangen, t.w. U.S. $ 379 miljoen, verstrekt in 9 leningen; de laatste 8 sinds 1957. Zoals reeds eerder vermeld, eist de Bank dat o.m. bij spoorwegbedrijven de toekomstige inkomsten de uitgaven zullen dekken. Vaak zijn daartoe tariefsverhogingen noodzakelijk, die soms tot interne politieke strubbelingen aanleiding geven.

Een enkele maal is door deze eis een lening voor een spoorwegproject afgesprongen, omdat de betrokken regering niet bereid bleek wijziging te brengen in haar op sociaal-politieke overwegingen berustende beleid t.a.v. de spoorwegtarieven.

Havenprojecten kennen in hun onderhoud en exploitatie veel minder moeilijkheden van geografische aard dan wegen- en spoorwegenprojecten. Daartegenover staat dat van een krachtige geldstroom vergezelde, im- en exportstromen van veel begeerde goederen in deze (enkele) havens worden geconcentreerd, terwijl bovendien de geheven in- en uitvoerrechten in vele landen de grootste bron van staatsinkomsten vormen. Havenbedrijven zijn veelal onderwerp van interne politieke belangstelling, waardoor het bijzonder moeilijk is een eenmaal bereikte kwaliteit en efficiency in de organisatie te behouden. Omdat het rendement van de investering staat of valt met een efficiente exploitatie van het project na voltooiing, stelt de Bank meestal de eis van autonomie voor het havenbedrijf, zowel in administratief als in financieel opzicht; een eis waaraan in de meeste gevallen wordt voldaan door de oprichting van een "port-authority", onafhankelijk van de nationale of plaatselijke overheid.

Reeds zijn belangrijke havens over de gehele wereld verbeterd met leningen tot meer dan U.S. $ 50 miljoen (Calcutta in totaal U.S. $ 51 miljoen). Tot de voornaamste havens welke met behulp van Bankleningen zijn of worden verbeterd behoren: Karachi, Madras, Calcutta, Rangoon, Bangkok, Ashdod (Israël), Matadi (Belgisch-Congo), Mombasa (Kenya), verschillende Turkse havens, Guayaquil (Ecuador) en Callao (Peru).

Voor de aanleg en verbetering van kanalen en vliegvelden zijn tot nu toe slechts weinig leningen verstrekt. De belangrijkste kanalen-lening is die geweest van U.S. $ 56,5 miljoen (1959) aan Egypte voor de verbetering van het Suez-kanaal en die van U.S. $ 30 miljoen (1954 en 1957) aan België voor de aanleg en verbreding van de kanalen rond Gent.

Slotopmerking

Hoewel op velerlei wijze financiële hulp wordt verleend aan kapitaalbehoevende landen (Export and Import Bank en Development Loan Fund van de Verenigde Staten, Colombo Plan van het Britse Gemenebest, Russische, Tsjechische, Chinese, Joegoslavische, Nederlandse, Duitse, Noorse, Franse bilaterale hulp) is

de Wereldbank, tesamen met haar dochterorganisaties I.F.C. en I.D.A. de enige internationale instelling die op grote schaal (meer dan U.S. $ 600 miljoen per jaar) kapitaal verstrekt voor ontwikkelingsprojecten. Zij staat door haar internationale, collectieve karakter vrijer en ongebondener tegenover haar cliëntele, die immers haar eigen leden zijn. Daardoor kan zij met meer klem én met meer reden opkomen voor die voorwaarden die zij meent te moeten verbinden aan het verstrekken van leningen dan de instanties die leningen verstrekken op basis van bilaterale (uiteindelijke met politieke oogmerken verstrekte) hulp. Tesamen met het Internationale Monetaire Fonds heeft de Internationale Bank voor Herstel en Ontwikkeling op overduidelijke wijze de economische en monetaire stabiliteit in de wereld bevorderd en mede door haar streven en toedoen hebben in vele landen de goedwillende, constructieve elementen meer invloed verkregen op de gang van zaken in hun land dan anders wellicht het geval zou zijn geweest.

THE INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

A survey is given of the history of the development, the aims, the capital and the organization of the International Bank for Reconstruction and Development in Washington, after which there is an examination of the way in which the available capital is spent and of the nature and the selection of the projects for which the loans are intended. Especially the projects in the province of supply of transport are dealt with — according to the mode of transportation. Although financial help is given to countries in need of capital in many ways, the "World Bank" together with its subsidiary organizations International Finance Corporation and International Development Association is the only international institution that provides capital on a large scale for development projects, in which transport projects play a leading part. Together with the International Monetary Fund the I.B.R.D. has promoted the economic and monetary stability in the world in an obvious way; through its efforts, too, the good and constructive elements achieved a greater influence than would probably have been the case otherwise.

LA INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

Il est donné un aperçu de la génèse, des objectifs, du capital et de l'organisation de la Bank for Reconstruction and Development de Washington, suivi d'une discussion au sujet de l'investissement du capital disponible et de la nature et du choix de projets d'emprunt. Il est traité spécialement de projets dans le domaine des mesures de trafic-par technique de transport. Quoique, de multiple façon, il soit accordé une aide financière à des pays cherchant des capitaux, la „Banque Mondiale" en même temps que ses organisations filiales la International Finance Corporation et la International Development Association, est la seule institution financière qui fournit, sur une grande échelle, des capitaux en vue de projets de développement dans lesquels le trafic joue un rôle de premier plan. En même temps que le International Monetary Fund la „I.B.R.D." a promu, de manifeste façon, la stabilité économique et monétaire dans le monde. C'est aussi grâce à ses efforts et à son entremise, que, dans de nombreux pays, les éléments constructifs de bonne volonté ont gagné davantage d'influence sur la marche des affaires, qu'il n'eût été le cas sinon.

AIR POLICY AND ECONOMIC BILATERALISM

Dr. J. H. Spiegelenberg

Anxiety about the American balance-of-payments position and, more specifically, anxiety about the diminishing share of the U.S. flag carriers in international air transport in general and in the traffic between the U.S.A. and foreign countries in particular, has raised the question of whether U.S. air policy ought not to be overhauled.

It is unlikely that the proposed revision of American air policy will be characterized by a renewed effort — after the failures of Chicago (1944) and Geneva (1947) to arrive at a world-wide multilateral agreement on the exchange of routes and commercial rights and thus to break through the air policy bilateralism which has prevailed since then. The aim of certain circles in the U.S.A. seems to be rather to attach a still stricter interpretation to this bilateralism and to purge it of what are regarded as essentially foreign and — for the U.S.A. — harmful admixtures.

The chief cause for offence is the inclination of interested foreign governments to set their air relations (with the U.S.A., but also with other countries when the occasion arises) within the framework of the overall picture of their foreign relations or even their bilateral relations with another country.[1])

How must this tendency be judged? Or in other words, what justification can be put forward for (a) "obscuring" bilateral air talks with considerations derived from the *overall* picture of the external economic position of the country and (b) especially the integrating of air relations into the total *bilateral* economic relations? [2])

---

[1]) Mr. Martin, Assistant Secretary of State for Economic Affairs of the U.S. State Department, recently declared before the Aviation Sub-Committee of the American Senate that "foreign governments are tending more and more to integrate international air transport objectives into their overall foreign relations posture". This was said to be one of the main difficulties which American air policy has to contend with.

[2]) Here the argument is deliberately restricted to the *economic* position and relations. Other aspects — e.g. foreign policy and military — of the external position, and especially of the bilateral relationship, are thus disregarded here.

Nowadays it is generally looked upon as one of the responsibilities of a government to direct its economic policy towards the attainment of a high level of employment and a balanced economic growth. In this connection "balanced" means maintaining the monetary equilibrium both internally (i.e. a reasonable degree of price stability) and externally (i.e. a steady overall balance-of-payments position).

In connection with our subject the latter is the principal point at issue: maintenance of a steady overall balance-of-payments position. Without this there cannot be any question of stability in the rates of exchange, which is of such fundamental importance for the development of world trade. Nor, as far as the more developed countries are concerned, can there be any question of adequate participation in the aid to under-developed countries, i.e. of individual honouring of the obligations attached to the solidarity of the nations and the defence of the West.

In recent years a country like the United States has become more or less painfully aware of all this. Since World War II the American balance of payments has constantly shown substantial deficits, largely due to a purposeful policy of the U.S.A. On the one hand that policy was aimed at putting warravaged Western Europe back on its feet again, and on the other hand it was aimed at creating a counterbalance against the increasing Russian imperialism — economic and military — in the world. Up till 1957 the deficits remained within acceptable limits, but afterwards they rose to a level (3.000 to 4.000 million dollars per year) that even the U.S.A. could not permanently afford. Foreign balances in the U.S.A. rapidly increased, while the gold reserves of the U.S.A. declined at an alarming rate. Counter-measures were not lacking. The Eisenhower administration took a number of corrective measures just before the Kennedy government came into power, and the latter immediately set to work on the elaboration and implementation of the new policy.

A fact that merits attention here is that one of the points of action of this policy inspired by the adverse overall balance of payments was the negative foreign travel balance. In view of this, drastic restrictions were announced with respect to the number of dependants of American military and civilian personnel stationed overseas, at least insofar as these dependants travelled at the government's expense; in addition — and this is particularly in-

teresting — orders were given that in future all those on official missions would only be allowed to travel by U.S. flag carriers, with a few minor exceptions. Besides this, in his well-known letter of December 28, 1960, Secretary of Commerce Frederic H. Mueller made an urgent appeal to the thousand leading importers and exporters — and via them really to the whole American private business world — to use American ships and aircraft as much as possible for their shipments of goods as well as their personal foreign travel "to assist the government in its efforts to improve the country's balance-of-payments position".

Although this instruction and recommendation were primarily of a general character, the underlying *overall* balance-of-payments position of the U.S.A. was also advanced from various sides — not only by interested American international carriers but also by sympathizers in Congress and the administration — as a motive or justification for imposing restrictions directly (and by definition as far as air transport is concerned that means in the *bilateral* field) on foreign carriers in their traffic from and to the U.S.A., little as this could be reconciled with the simultaneously initiated campaign to promote foreign tourism to the United States. A more restrictive air policy was specifically urged, and not without succes: such a firmer policy on the part of the U.S. negotiators has already been expressed on several occasions. One of the first victims of this, surprisingly enough, was Holland.

It is not that little Holland might be supposed to lack comprehension of an air policy projected against a broader economic background. On the contrary, for reasons that will be explained presently, Holland itself is not merely inclined but even obliged to hold such a broader view and to disseminate it where necessary. But it is surprising that Holland should have been one of the first to experience the effects of the more rigid air policy inspired by the balance-of-payments position of the U.S.A., because the American balance of payments and especially the American trade balance vis-à-vis Holland is exceptionally favourable.

If the American balance of payments vis-à-vis the world as a whole was the same as it has been in respect to Holland for several years past, America would not be or have been faced with a balance-of-payments problem (or at the most the problem of an unduly large surplus). The American negotiators therefore took care not to use the *bilateral* balance-of-payments relationship bet-

ween the United States and Holland as an argument in the bilateral air talks with Holland. In the light of the foregoing, however, it would be definitely illogical and absolutely arbitrary to deny Holland the right to raise this argument if so desired,[3]) not only if Holland wanted to plead for expansion of its rights in the U.S.A. but also if this country wanted to resist being forced back from a position already secured.

Admittedly it might be pointed out in a general sense that in the modern world with its *multilateral* trade and payments, it is an anachronism to employ the total of the *bilateral* economic relations with a certain country either as a lever to obtain a specific economic concession from that country or as a defence against restrictions to be imposed by that country. In the economic field, however, such a bilateral standpoint is continually justified by the mere fact that the same essentially anachronistic approach still predominates all over the world as far as the settlement of air transport relations is concerned. Holland too has a balance-of- payments problem, which — unlike that of the United States — is a typical *structural* problem.

The U.S.A., richly endowed with natural resources and thus economically self-supporting to a large degree (imports being barely 3% of the Gross National Product), may hope and expect that within the foreseeable future its balance-of-payments problem will again be surmounted, even while maintaining its international "commitments" at the present level and all the sooner when Western Europe and Japan take over from America an increasing share of the Western defense burdens and of the aid to territories in course of development. A comparatively small increase of exports alone will also practically restore equilibrium.

Holland, on the other hand, being densely populated and deficient in raw materials, can only keep its agriculture and industries going by grace of very large imports (roughly 40% of the Gross National Product). In the case of the U.S.A., therefore, exports

[3]) It is likewise quite conceivable that the U.S.A. would adopt a similar standpoint when dealing with countries whose balance of payments is more or less unfavourable for America. If one merely considers the very extensive economic aid which the U.S.A. has granted in past years to many economically underdeveloped countries and will continue to grant in the future, it would be perfectly understandable and justifiable for the U.S.A. to want these countries to follow an extremely flexible air policy towards the United States, at the very least, in return for such benefits.

amounting to 4% of the G.N.P. suffice to provide a substantial surplus on the trade balance, whereas in the case of Holland, even though its exports amount to 35% of the G.N.P., this is not nearly enough to counterbalance its imports.

Like the United Kingdom and the Scandinavian countries, for example, Holland thus urgently needs the earnings from its invisible exports (services) to help to meet the deficit on its balance of trade and its international commitments. In the surplus produced by Holland's invisible exports, transport services are of predominant importance. This sector alone, with air and sea transport as the major components, covers more than half of the trade deficit.

For a country such as Holland, therefore, the export of services in general and of air and sea transport in particular is a mainstay of the national economy and of the balance of payments. In spite of this Holland has invariably pursued an open door policy for foreign flag carriers and has never imposed any restrictions on them, much as its structural balance-of-payments problem would have warranted such action (also in view of the American standpoint outlined above).

In this connection it is interesting to note that only 17% of Holland's waterborne imports and exports of goods are carried under the Dutch flag,[4]) while in the case of air transport of passengers and cargo to and from Holland a considerable — and increasing — proportion is carried by foreign airlines and not by the Dutch national airline, K.L.M. Greatly as Holland is benefited by the largest possible earnings from invisible exports — and from transport services especially — this country is still not unduly excited about the gradual decline of the Dutch flag in sea and air traffic to and from Holland. It regards this as a logical outcome of its liberal external economic policy in every respect.

[4]) In his letter mentioned earlier, Secretary of Commerce Mueller remarked with some dismay that only 10% of the American imports and exports were carried by ships under the American flag. In the light of the Dutch figure, however, this is not so alarming. Furthermore, that 10% is in fact strongly deflated: a very large proportion of the seaborne traffic to/from the U.S.A. is *also* carried by American vessels sailing under flags of convenience. It is common knowledge that in the case of the United States this practice is widespread, partly under the influence of American shipping policy which is highly conducive to the registration of American ships in tax-free countries. In Holland, however, this does not occur at all.

cular reference to transport services. In an address to the National Association of Manufacturers on December 6 last year President Kennedy rightly pointed out that liberalization of commerce will stimulate American imports as well as exports. "And we need those imports if other nations are to have the money to buy our exports," added the President.

It is clear — as appears from the position of a country like Holland,[7]) for instance — that this highly correct standpoint will only assume real significance when, by logical reasoning, services (including transport services) are comprised among those imports in addition to goods. From an economic angle goods and services are of equal importance. From this viewpoint it was rightly remarked in "Business Week" of March 31, 1962, with regard to the American balance of payments, that: "Long-run equilibrium will be reached and maintained only if private industry improves its efficiency more rapidly, produces goods *and services* fully competitive in world markets, and actively seeks out and fully exploits its export opportunities."

And when the First National City Bank of New York states in its "Monthly Letter" of April 1962 that "In urging foreign nations to accept more of our exports, we need to look our own protectionist policies squarely in the face", this admonition applies equally to protection of both goods and services.

Maintenance of measures already taken to restrict the possibilities for other countries to earn money from invisible exports to the U.S.A., therefore, is incompatible with the trade expansion which the Kennedy government has made one of the principal objectives of its economic policy and of its balance-of-payments policy in particular. And that policy leaves no room whatsoever for the introduction of new restrictions; on the contrary, it calls for greater flexibility, especially in regard to American air policy towards other.

LUFTFAHRTPOLITIK UND WIRTSCHAFTSBILATERALISMUS

Beunruhigung hinsichtlich der amerikanischen Zahlungsbilanzposition und vor allem hinsichtlich des kleiner gewordenen Anteils der amerikanischen Flagge im Luftverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und anderen Ländern hat die Frage entstehen lassen, ob die Luftfahrtpolitik der Ver-

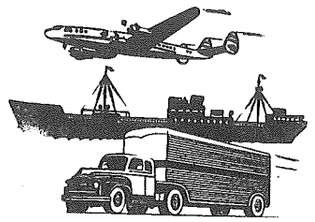
[7]) The argument developed in this article could, however, equally well have been illustrated by references to the situation of other countries, e.g. the United Kingdom and the Scandinavian countries.

VAN DE WEG'S EXPEDITIE N.V.

Binnen- en Buitenland

DEVENTER - HANZEWEG 13 - TELEFOON 18341 (2 LIJNEN)

Eig.: Kraf's Scheepsbevrachting

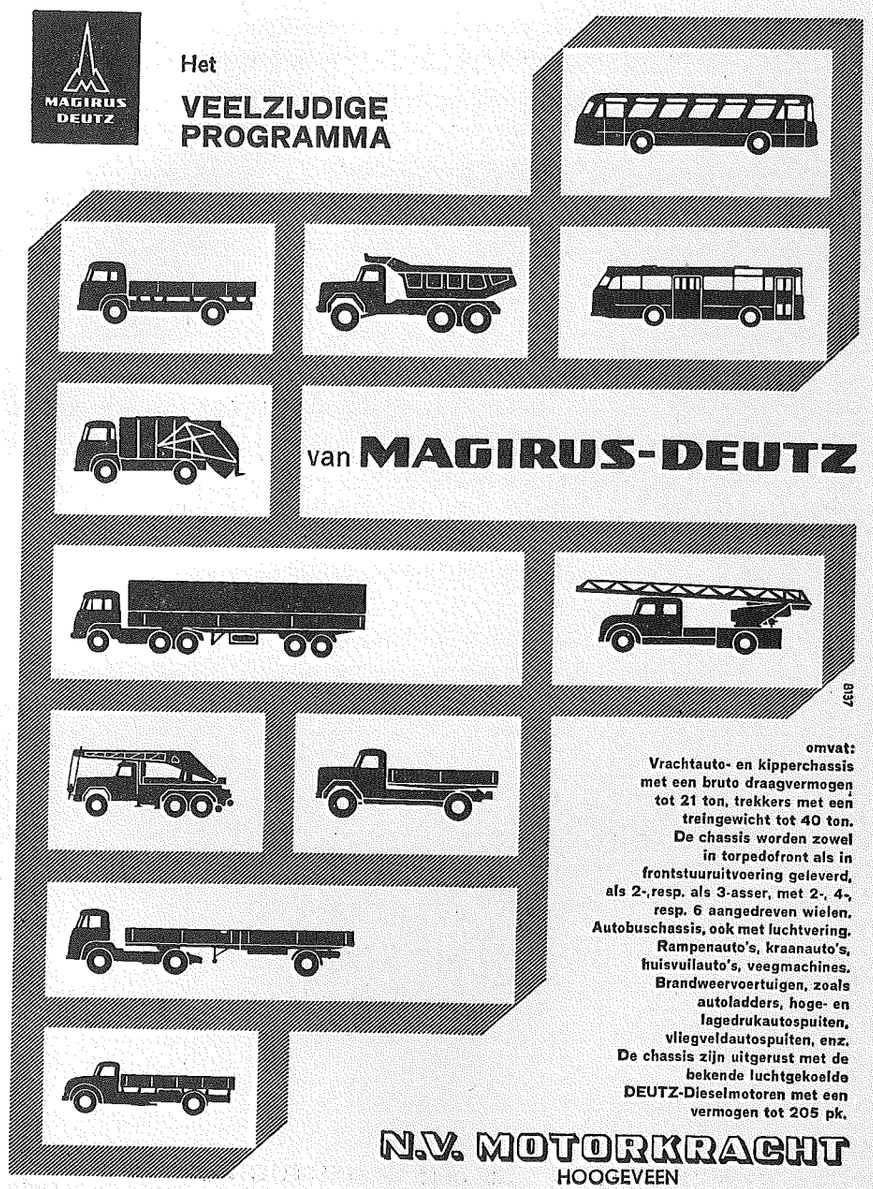


Expeditiebedrijf
Autobevrachtingen
Scheepsbevrachting
Luchtvervoer

SINTELS voor wegenbouw, tennisbanen, sportvelden enz. Puin voor wegenbouw. Gebroken puin voor wegenbouw.

Leverbaar per schip en per auto door het gehele land. Ook puinbrekers voor verhuur beschikbaar.

Handelsonderneming L. P. VALK
VISSCHERIJ 14 - DELDEN - TELEFOON (05407) 780



einigten Staaten nicht korrigiert werden müsste. In diesem Artikel über „Luftfahrtpolitik und Wirtschaftsbilateralismus" wird die Art und Entwicklung der amerikanischen und niederländischen Zahlungsbilanzposition im Hinblick zueinander und bezüglich der restlichen Welt angedeutet, wobei insbesondere auf die unterschiedliche Bedeutung der Dienstleistungs-Sektoren (u.a. Verkehrswesen) für die Wirtschaft der beiden Länder eingegangen wird.

Für die Niederlande ist der Export von Dienstleistungen, und speziell der Dienstleistungen der Luft- und Seefahrt, ein unentbehrlicher Eckstein der nationalen Wirtschaft und der Zahlungsbilanz; für die Vereinigten Staaten ist hiervon keine Rede. Trotz der grossen Bedeutung des Transportwesens für die Niederlande, hat dieses Land immer eine freie Luftfahrtpolitik befürwortet, im Gegensatz zur amerikanischen Politik der letzten Jahre, die, ohne dafür vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkt aus einen Grund zuhaben und mit Verneinung der wesentlichen Interessen anderer Länder, immer restriktiver geworden ist. Est ist für die Niederlande lebenswichtig, luftfahrtpolitische verhandlungen, u.a. mit den Vereinigten Staaten, nicht auf die Luftfahrtbeziehungen zu beschränken, sondern dabei auch weitere wirtschaftliche Gesichtspunkte zur Geltung zu bringen. Eine weitere Schlussfolgerung ist, dass Handhabung — geschweige Verschärfung — der bereits getroffenen Massnahmen zur Beschränkung der Dienstleistungen anderer Länder an die V.S. in krassem Gegensatz steht zu und nicht zu vereinen ist mit Präsident Kennedys Plänen, eine Ausdehnung des Welthandelsverkehrs zu erreichen.

LA POLITIQUE AÉRONAUTIQUE ET LE BILATÉRALISME ECONOMIQUE

L'inquiétude au sujet de la position de la balance des payements américains et surtout à l'égard de la part décroissante du pavillon americain spécialement dans le trafic aérien international entre les Etats-Unis et les autres pays a fait surgir la question de savoir si la politique aéronautique des Etats-Unis ne devrait pas être revisée de façon approfondie. Cet article sur la politique aéronautique et le bilatéralisme économique contient une description de l'évolution de la position de la balance des payements américaine et néerlandaise vis-à-vis du reste du monde et vis-à-vis l'un de l'autre, et l'on approfondit notamment la différence en importance des secteurs prestant leurs services (parmi lesquels le transport) dans les économies des deux pays. Pour les Pays-Bas, l'exportation de services et spécialement de services aéronautiques et maritimes, constitue l'épine dorsale de l'économie nationale et de la balance des payements; pour les Etats-Unis, il n'en est pas question. Malgré la grande importance des transports internationaux pour les Pays-Bas, ce pays est resté partisan d'une politique aéronautique libre par opposition avec la politique américaine de ces dernières années, qui, sans raison d'un point de vue économique général et en niant des intérêts essentiels d'autres pays, est devenue de plus en plus restrictive. Pour les Pays Bas c'est une nécessité vitale de ne limiter jamais les négociations en matière de politique aéronautique avec entre autres les Etats-Unis à la relation aérienne, mais il faut que tous les points de vue économiques sont mis en cause. Il faut en conclure aussi que le maintien — moins encore le redoublement — des mesures déjà prises en vue de limiter la prestation de services par d'autres pays aux U.S.A., est en contradiction flagrante avec l'expansion du trafic commercial que le Président Kennedy prétend promouvoir.

DE RECENTE ONTWIKKELING VAN DE LUCHTVAARTPOLITIEK *)

Mr. H. J. Spanjaard

Indien men de ontwikkeling van de luchtvaartpolitiek, zoals deze zich thans in de wereld manifesteert, in korte termen wil aanduiden, dan moet zij als troosteloos, meedogenloos en redeloos worden bestempeld.

Troosteloos omdat niets erop wijst, dat op korte termijn een wending ten goede is te verwachten.

Meedogenloos, omdat in de luchtvaartpolitieke verhoudingen hardheid en het negeren van goede, algemene verhoudingen hun intrede hebben gedaan.

Redeloos, omdat argumenten, ontleend aan hogere belangen dan die van prestige en van accountancy in haar engste betekenis, steeds meer worden genegeerd.

Welke zijn de oorzaken, die tot het constateren van dit sombere beeld van de ontwikkeling der luchtvaartpolitiek nopen?

Zij zijn de volgende:

1. een ongecoördineerd en te enthousiast aanschaffen van de nieuwe vloot;
2. het waarderen van een transitoire periode als een definitieve;
3. het niet inzien, dat het burgerluchtvervoer door de snelle technische ontwikkeling nog steeds in het stadium van de puberteit verkeert;
4. de werking van de wet van de traagheid.

Op deze vier punten zal in het navolgende dieper worden ingegaan. De mogelijkheid met straalvliegtuigen te opereren heeft veelal tot een zodanig maatschappij-enthousiasme geleid, dat men — om het huiselijk uit te drukken — maar is gaan bestellen, een enkele uitzondering daargelaten. Het straalverkeersvliegtuig is per ge-

*) Lunchcauserie gehouden door het Nederlands Verkeersinstituut op 21 juni 1962 te Rijswijk.

produceerde tonkilometer goedkoper; het vereist een minder ingewikkeld onderhoud; het bezit een aanzienlijk hogere snelheid dan het conventionele oudere toestel; het is door snelheid, hoogte waarop het vliegt en geluid aantrekkelijker voor de passagier. Dit betekent enerzijds relatief minder kosten, anderzijds een hogere preferentie van de zijde van de passagier. De conclusie lag voor de hand: schaf er zo spoedig mogelijk zoveel mogelijk aan.

Aan deze — op zich zelf te begrijpen en te billijken instelling — conformeerde zich helaas niet direct de werkelijkheid, althans niet zodanig, dat zij het nieuwe produkt zou verwerken in een mate, dat de gezamenlijke nieuwe vloot renderend zou kunnen opereren. Het enthousiasme voor de mogelijkheden van de nieuwe techniek — met haar commerciële perspectieven —, deed elke zin voor coordinatie, om nog niet te spreken van coöperatie, uit het oog verliezen.

Vele luchtvaartmaatschappijen, primair en absoluut als zij waren ingesteld op het kunnen concurreren, wilden qua tijd en qua omvang niet achterblijven bij het in dienst stellen van het nieuwe technische wonder, dat al bij voorbaat — vooral commercieel — reçu zou blijken te zijn.

Maar de markt bleek — alle geleerde prognostici ten spijt — onvoorspelbaar en grillig te zijn. Zij bleek niet het gehoorzame werktuig waarop kon worden gerekend. Zij volgde weliswaar de nieuwe techniek, maar niet in voldoende mate n.l. niet zodanig, dat de gezamenlijke moderne vloot van de luchtvaartmaatschappijen een redelijk emplooi kon krijgen. Het besef, dat geen gebeuren van mondiale betekenis zonder een zekere voorafgaande samenspraak tot een voor ieder bevredigend resultaat kon leiden was niet in voldoende mate aanwezig bij de overwegingen, die vele luchtvaartmaatschappijen leidden tot het aanschaffen van de nieuwe vliegtuigen.

Het gevolg van één en ander was en is, dat er een overcapaciteit aan laadruimte is ontstaan. Daar reeds vóór het ingebruikstellen van het straalvliegtuig de burgerluchtvaart in het algemeen niet winstgevend was, waardoor directe en indirecte subsidies onontbeerlijk waren, deed genoemde overmaat aan laadruimte — mede gezien tegen de achtergrond van de zeer grote investeringen en ontwikkelingskosten — een extra beroep op de Staatsschatkisten onontbeerlijk worden. Wat is dan, menselijkerwijs gesproken, meer voor de hand liggend dan dat de bewakers van deze schatkisten

een extra protectionistisch luchtvaartpolitiek-geluid lieten horen? De lucht is immers niet vrij: de alom aanvaarde Conventie van Chicago zegt in artikel 1 — in navolging van haar vooroorlogse voorouders — dat elke staat de volledige en uitsluitende souvereiniteit heeft over het luchtruim boven zijn grondgebied. Die Conventie zegt verderop, dat voor het exploiteren van geregelde luchtlijnen een vooraf verkregen vergunning — waarin de betrokken staat naar eigen goeddunken voorwaarden kan stellen — niet kan worden ontbeerd. De protectionisten hadden en hebben het juridisch voor het grijpen.

Door een overwaardige evaluatie van de commerciële mogelijkheden van het nieuwe produkt door het voor "granted" nemen van de aanpassingsmogelijkheden van de markt enerzijds en anderzijds door een alleen maar op zich zelf gericht aanschaffingsbeleid, ontstond een overcapaciteit. Deze heeft ertoe geleid, dat men thans in luchtvaartpoliticis nog meer dan voorheen de afweerhouding inneemt. Men vindt thans vrijwel overal het verscherpt streven, dat vliegtuigen van de nationale luchtvaartmaatschappijen coûte que coûte moeten kunnen worden gevuld tot een bezettingsgraad, welke de subsidies zal kunnen doen verminderen. Met andere woorden: de buitenlandse maatschappijen dient een nog meer uitdrukkelijk „halt" te worden toegeroepen.

Nakaarten is een gemakkelijke — en somtijds kinderachtige, burgerlijke en ontwijkende — bezigheid. Toch dient men wel eens naar dit middel te grijpen om voor de toekomst erger te kunnen voorkomen. Waarom zijn bij de bestellingen van de straalvliegtuigen de oogkleppen veelal te dicht op de ogen geplaatst? Waarom is daarbij zo van de in alle nuchterheid toch mogelijkerwijze te verwachten realiteit afgedwaald, dat men zijn kracht heeft menen te moeten zoeken in het alleen maar zijn eigen weg gaan?

Waarom heeft men zich toegespitst op de magie van de concurrentie? Waarom heeft men bij *zijn* introductie van de straalvliegtuigen niet gekeken naar hetgeen in de technische en operationele sfeer van het burgerluchtvervoer het primaire beginsel is, te weten: samenwerking, althans samenspraak? Men wordt hier geconfronteerd met een eigenaardige tegenstelling: op het commercieel-politieke gebied een dikwijls tot het uiterste op zichzelf gericht zijn, op het technisch-operationele gebied een innige, zeer verfijnde en op het algemeen luchtvaartbelang ingestelde, coöperatie.

Het antwoord op bovenstaande vragen kan eenvoudig zijn: de

ontwikkeling van de luchtvaarttechniek is zo verrassend, zo overrompelend geweest, zij heeft zulke perspectieven geopend, dat bij vele maatschappijen een soort roes is ontstaan — dikwijls extra gevoed door een overdreven, althans verkeerd gerichte instelling van nationaal prestige — welke tot een commercieel gevoel van gelukzaligheid en tot een zich distanciëren van de werkelijkheid heeft geleid. Het nieuwe produkt zou zich vanzelf wel verkopen! Daarenboven heeft men zich teveel laten leiden door een solipsisme, dat in het huidige tijdsbestek t.a.v. de internationale economische verhoudingen niet meer verantwoord is.

Als tweede oorzaak van de sombere luchtvaartpolitieke ontwikkeling wordt genoemd het evalueren van een transitoire periode als een definitieve. Men is dermate geschrokken van het huidige over-aanbod aan laadruimte met de financiële gevolgen van dien, dat men uit het oog is verloren dat dit over-aanbod juist door die zeer ernstige financiële gevolgen binnen korte tijd wel zal worden geredresseerd. Vele landen — doch daaronder *niet* Nederland — zijn bereid zich grote financiële offers te getroosten om hun nationaal luchtvervoersapparaat terwille van het daaraan verbonden prestige in de lucht hoog te houden. Dit is een van de grootste belemmeringen voor een gezonde ontwikkeling van het internationale burgerluchtvervoer, omdat zij niet is geïnspireerd door aanleg, doch door kunstmatigheid. Deze offerbereidheid zal echter grenzen hebben, zodat vanzelf een redressering optreedt.

Rekening dient echter te worden gehouden met het feit, dat men vrijwel overal in de luchtvaartwereld de huidige zeer moeilijke overgangsperiode tot een definitieve extrapoleert en daartegen zijn verstrekkende luchtvaartpolitieke maatregelen neemt, waardoor het luchtvaartpolitieke keurslijf nog nauwer wordt aangeregen.

Als derde oorzaak wordt gesteld het niet inzien van het onvolwassen zijn van het internationale burgerluchtvervoer. Het behoeft geen bewijs, dat het internationale burgerluchtvervoer het stadium van volwassenheid, van uitgebalanceerdheid nog niet heeft bereikt; men denke alleen al aan de supersonische verkeersvliegtuigen, met hun technisch, operationele, commerciële en medische problemen, welke in de 70er jaren hun intrede zullen doen. Het is duidelijk dat het stadium van de puberteit met haar Sturm und Drang, bijzondere oplettendheid en voorzichtig manoevreren t.o.v. diegenen, die daarin de leiding moeten geven, vereist en dat voor alles de mogelijkheden, welke zich in de puber manifesteren, niet mogen worden

onderdrukt doch daarentegen moeten worden gestimuleerd. Omdat men echter de puber voor een volwassene aanziet, meent men — in het nauw gedreven door een tijdelijk moeilijke en moeizame periode — de laatste zonder gevaar en bezwaar luchtvaartpolitieke servituten, te kunnen opleggen. Daarbij vergeet men echter, dat de groeikracht van de eerste wordt aangetast, ten detrimente niet alleen van de ontwikkeling van het internationale luchtvervoer in zijn algemeenheid, doch ook van die van de eigen maatschappij of maatschappijen. De bekende wet van de natuurkunde: „actio reactioni parest" doet zich even onweerstaanbaar in de menselijke verhoudingen gelden. Als men ter bescherming van het nationale luchtvervoersapparaat, dat ook nog jaren nodig zal hebben om volgroeid te zijn, de mogelijkheden van het buitenlandse apparaat beperkt en dat in zijn groei beknot, zal het eerste daar te zijner tijd en wellicht te gereder tijd ook de weerslag van ondervinden.

Als laatste oorzaak wordt naar de werking van de wet van de traagheid verwezen; ook deze wet heeft maar al te zeer geldigheid in een niet exacte sfeer. Tegenover de verbluffende — in tijd en in resultaat gemeten — voortschrijding van de techniek heeft men niet tijdig een luchtvaartpolitiek beleid weten te stellen. Genoemde wet heeft verhinderd, dat de resultaten van de techniek op het juiste ogenblik en op de juiste wijze door een luchtvaartpolitieke vormgeving werden gevolgd: men raakte achter en doet zulks in progressieve mate. De eerste reactie tegen het „niet-kunnen-bijhouden", is altijd geweest: „afweren", „zich afhouden", „zich inkapselen", ten nadele van de gebruiker: de passagier, de verlader, de afzender, kortom van allen, die buiten het luchtvaartpolitieke gebeuren staan en er desondanks op vertrouwen.

Troosteloos, meedogenloos en redeloos zijn de epitheta welke zijn gebruikt om de ontwikkeling van de luchtvaartpolitiek te schetsen. Maar daarom nog niet hopeloos. Al is op korte termijn geen wezenlijke wending ten goede te verwachten, al wringt men zich steeds meer in ingewikkelde, beschermende maatregelen — zodanig zelfs dat de gelardeerde partij er soms bijna in verstikt — al geneert men zich niet kleinzielige, doch voor de betrokken maatschappij zeer nadelige restricties op te leggen, toch beginnen er stemmen op te gaan, die erop duiden, dat men niet gelukkig is met de ontwikkeling van de luchtvaartpolitiek; dat de lawines van restricties als een boemerang zullen gaan werken en dat zij het internationale burgerluchtvervoer in zijn groeikracht zullen aantasten.

Het feit dat Europa zijn multilaterale vormgeving op het gebied van het Europese ongeregelde luchtvervoer heeft gevonden en aanvaard, dat men in Europa — zij het nog zeer schoorvoetend en op korte termijn weinig uitzicht op resultaat biedend — besprekingen voert om een Europese multilaterale luchtvaartpolitieke oplossing te vinden voor het geregeld inter-Europees vervoer; dat ook elders, in woord en in geschrift, geluiden zijn te beluisteren, dat het zo in luchtvaartpoliticis niet langer mag gaan; dat alles duidt erop, dat er een tegenstroom aan het ontstaan is, die de verzilting van het luchtvaartpolitiek gebeuren tot stilstand probeert te brengen. Men zij hierover echter niet te optimistisch. Dat besef is nog niet algemeen doorgedrongen, de geesten zijn daartoe nog niet rijp. Het saneringsproces zal veel tijd, inspanning, samenwerking en overredingskracht eisen. Intussen kan de verziekelijking tot nog erger gevolgen leiden. Door één verschijnsel, dat ogenschijnlijk zou duiden op een gezonde, nieuwe poging om uit de luchtvaartpolitieke impasse te geraken, late men zich in ieder geval niet misleiden: enige groepen van landen zijn doende (en in één geval hebben zij aan hun streven reeds een min of meer afgeronde vorm gegeven) hun luchtvaartpolitiek te coördineren in die zin, dat zij ter zake een bloc willen vormen.

Het doel is echter in plaats van positief n.l. het stimuleren van het internationale burgerluchtvervoer c.q. het scheppen van orde in de luchtvaartpolitieke chaos, negatief: het gezamenlijk afweren van regionaal en trunkline vervoer door maatschappijen, welke niet tot de betreffende groep landen behoren. Een blokvorming met een dergelijk negatief doel doet het streven, gezonde luchtvaartpolitieke verhoudingen en mogelijkheden te scheppen, nog eens extra moeilijk en tijdrovend zijn. Alleen een multilaterale, elastische, op geven en nemen en dus op vrijheid berustende benadering kan de oplossing van het vraagstuk bieden. Wat betekent dit alles voor Nederland met zijn gepronunceerde en geëxponeerde luchtvaartmaatschappij?

Het betekent in de eerste plaats, dat nog eens in het bijzonder alle zeilen bijgezet moeten worden om enerzijds het luchtvaartpolitieke arbeidsterrein te doen behouden, anderzijds waar mogelijk uit te breiden. Ten aanzien hiervan is enig optimisme op zijn plaats, het bovengestelde sombere beeld ten spijt. Als ergens van samenwerking, van „alle hens aan dek", van steun in en door het achterland in alle geledingen en waar dan ook mogelijk, mag worden

gesproken, is zulks het geval bij de landingsrechten voor onze nationale luchtvaartmaatschappij. Deze strijd, dikwijls gevoerd met zwakke wapenen, heeft doen harden, volhouden en vindingrijk maken, en zo is er bepaald geen reden voor hopeloosheid.

Het betekent echter ook dat daarmede niet kan worden volstaan. Want in het bijzonder voor Nederland is van belang, dat er in de wereld en voor de wereld luchtvaartpolitieke mogelijkheden worden gecreëerd, waarop kan worden gerekend; hetgeen alleen kan geschieden bij een multilaterale benadering en vormgeving. Nederland zal daarvoor op de bres moeten blijven staan. Aangezien de luchtvaartwereld in het algemeen daartoe nog niet rijp is, zal Nederland moeten bevorderen dat een versnellingsproces wordt ingezet om tot die rijpheid te geraken.

En dat betekent niets meer doch ook niets minder dan dat het zal moeten streven naar en medewerken aan het: „Europa verenigt U, ten positieve, maar als men halstarrig blijft, met de vuist op de achtergrond."

RECENT DEVELOPMENTS IN AIR TRANSPORT POLICY

During a meeting organized by the Netherlands Transport Institute in June 1962 a speech was made on the recent development in air transport policy; the text of this address has been printed above.

The speaker referred to the modern development of air transport policy as disconsolate, ruthless and unreasonable.

Disconsolate, because nothing suggests that a change for the better can be expected shortly.

Ruthless, because harshness and negation of good general relations have entered air transport policy.

Unreasonable, because arguments derived from interests superior to those of prestige and of accountancy are more and more neglected.

The causes that have led to this sombre image are specified and worked out:

1. un co-ordinated and too enthusiastic new additions to the fleet;
2. the estimation of a transitory period as a permanent one;
3. the failure to realize that by its rapid technical development civil aviation is still in the stage of puberty;
4. the effect of the law of inertia.

Finally it is shown why the development of air transport policy cannot be called hopeless. The task which is indicated for The Netherlands is to aim at and co-operate in a united Europe in a positive sense, but if obstinacy should continue a firm attitude should be assumed.

LE DÉVELOPPEMENT RÉCENT DE LA POLITQUE AÉRONAUTIQUE

Au cours d'un lunch organisé par l'Institut néerlandais des Transports (Nederlands Verkeersinstituut) en juin 1962, il fut donné une causerie sur le développement récent de la politique aéronautique. Le texte de cette causerie est reproduit ci-dessus.

L'orateur qualifia le développement moderne de la politique aéronautique de déplorable, impitoyable et déraisonnable. Déplorable parce que rien ne fait présager un revirement favorable à bref délai. Impitoyable, parce que dans les relations de politique aéronautique, la dureté et le négation de relations générales saines ont fait leur paparation. Déraisonnable, parce qu'il est fait fi de plus en plus d'arguments empruntés aux intérêts supérieurs de prestige et de comptabilité dans leur sens le plus strict. Les causes qui ont conduit à ces perspectives sombres sont énumérées et développées, ce sont:

1. une acquisition mal-coordonnée et par trop enthousiaste de la nouvelle flotte;
2. la valorisation d'une période transitoire, comme si elle était définitive;
3. l'incompréhension du fait que l'aviation civile, par suite du développement technique rapide, se trouve encore dans un stade de puberté;
4. l'action de la loi d'inertie.

Enfin, on donne les raisons pour lesquelles le développement de la politique aéronautique ne doive pas encore être qualifiée de désespérée. Les Pays-Bas se voient assigner la tâche de tendre et de collaborer au slogan „Europe unissez-vous, au sens positif, mais si l'on s'entête en serrant les poings à l'arrière plan."

KRONIEK

In verband met het feit, dat „Verkeer" een kwartaaltijdschrift is waarin slechts artikelen van relatief lang blijvende waarde worden opgenomen, kan niet steeds voldoende aandacht worden besteed aan meer actuele gebeurtenissen. Teneinde de actualiteit van dit tijdschrift te verhogen, heeft de redactie besloten een rubriek te beginnen onder de naam „Kroniek", waarin door redactieleden korte beschouwingen zullen worden gewijd aan feiten en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, voorzover van belang voor Nederland.

Luchtvaart:

OVERHEIDSSTEUN VOOR DE K.L.M.

Het wetsontwerp tot „verlening van tijdelijke financiële steun aan de K.L.M.", door de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën op 22 juni bij de Staten-Generaal aanhangig gemaakt en inmiddels door deze aanvaard, heeft heel wat pennen en monden in beweging gebracht. Men weet waar het om gaat: de genoemde ministers werden tot 1 januari 1965 gemachtigd, onder door hen te stellen voorwaarden, namens de Staat 1. garanties te stellen voor hoofdsom en rente terzake van door de K.L.M. aan te gane geldleningen tot in hoofdsom ten hoogste *f* 375 mln. (waarvan *f* 250 mln. bestemd voor herfinanciering van een in Amerika uitstaand bankkrediet en *f* 125 mln. voor nieuwe investeringen) en 2. aan de K.L.M. (liquiditeits)leningen te verstrekken tot ten hoogste *f* 50 mln. Derhalve: garanties en eventueel een of meer rechtstreekse leningen, geen subsidie; belastingpenningen komen dus niet op tafel. Althans: voorshands niet; en helemaal niet, wanneer de verwachting van de Regering, dat de K.L.M. tegen 1965 weer tenminste quitte zal spelen, zou worden bewaarheid (behoudens een ook dan noodzakelijke balanssanering). Vandaar ook, dat de hulp uitdrukkelijk is bedoeld en gepresenteerd als „overbruggingshulp", nl. om de K.L.M. in staat te stellen de huidige periode van grote verliezen door te komen zonder een drastische inkrimping, die overigens bepaald ook geen betere perspectieven zou bieden, naar men mag aannemen. Voor hulp bij wijze van overbrugging (dus zonder herziening van de structuur van de K.L.M.) was ook daarom aanleiding, omdat niet alleen de K.L.M. maar de gehele internationale burgerluchtvaart momenteel in een moeilijke overgangsfase verkeert en met name in Europa het besef groeiende is, dat op den duur alleen een vèrgaande samenwerking van luchtvaartmaatschappijen Europa een rendabele luchtvaart èn een adequate plaats in de wereldluchtvaart zal kunnen verzekeren.

Vrijwel unaniem waren pers en parlement van oordeel, dat de K.L.M. — gelet op haar betekenis voor de Nederlandse economie en voor Nederlands positie in de wereld — moest worden geholpen. Toch ontbrak ook de kritiek niet en deze betrof niet alleen de korte tijd, die de Staten-Generaal (en met name de Tweede Kamer) was gelaten om over dit toch waarlijk niet onbelangrijke wetsontwerp een beslissing te nemen. Velen vroegen zich af of de verwachting, dat de K.L.M. reeds over 2½ jaar uit de financiële perikelen zou zijn, niet wat al te optimistisch was (het is wellicht interessant

hierbij aan te tekenen, dat The Economist onlangs sprak van "the likelihood that no substantial improvement can be expected in B.O.A.C.'s finances before the late 1960's"). De minister van Verkeer en Waterstaat verheelde zich geenszins, dat de K.L.M. er een harde dobber aan zal hebben en hij achtte tegenvallers niet bij voorbaat uitgesloten. Het opstellen van vervoersprognoses is nu eenmaal een hachelijke zaak, zeker in de luchtvaart — zie maar naar de ontwikkeling in 1961. De mogelijkheid is dan ook aanwezig, dat Regering en Staten-Generaal zich nog vóór 1965 opnieuw op de positie van de K.L.M. zullen moeten beraden, aldus de minister, indien nl. de rentabiliteit niet aan de huidige verwachtingen zou beantwoorden.

Het tweede centrale punt in perscommentaren en kamerdiscussies was dat van de samenwerking. Een provinciaal blad vroeg zich af, of de K.L.M. nog altijd in "splendid isolation" geloofde. Het gaf daarmee blijk, andere kranten — waarin nog wel eens verklaringen van gezaghebbende K.L.M.-ers worden afgedrukt — slecht te lezen. De discussies in de Staten-Generaal stonden op een iets beter niveau, ook al bleven zij aan de oppervlakte; de enige scherpe noot kwam van de spreker die zei — met alle respect voor de daarvoor toen aangevoerde argumenten — het een fundamentele beleidsfout te achten, dat de K.L.M. destijds, toen nog van Europair sprake was, de conferentietafel had verlaten. Men had vrij algemeen begrip voor het standpunt van de minister, dat het in de huidige omstandigheden niet verstandig zou zijn, over de verschillende aspecten van de luchtvaartintegratie en de positie van de K.L.M. in dat verband in het openbaar uitvoerig en diepgaand te spreken. Niet minder eensgezind was men echter in zijn oordeel, dat aan integratie (in Europa) niet valt te ontkomen, want dat hierin — niet alleen (maar ook niet in de laatste plaats) voor de K.L.M. — de enige duurzame oplossing voor de structurele problematiek is gelegen, mede in het licht van het komende supersonische tijdperk (men kan gevoeglijk aannemen, dat niet alleen de Nederlandse Regering, maar ook de K.L.M. deze opvatting deelt). Overigens had men zo op het oog over „integratie" nogal uiteenlopende opvattingen. Wie er (in eerste aanleg) slechts een produktiekartel mee bedoelde, zou echter in de praktijk, bij nadere uitwerking, wel eens een heel eind in de richting kunnen komen van degene, die met niet minder genoegen zou willen nemen dan met „een werkelijke integratie van personeel, materieel en vertegenwoordigingen, enz.".

Al met al mag het o.i. tot verheugenis stemmen, dat de Staten-Generaal in overgrote meerderheid bereid zijn gebleken, de K.L.M. in haar huidige moeilijkheden bij te staan. Voor de leiding van de K.L.M. zal dit stellig — de minister wees er terecht op — een steun zijn in haar moeizaam pogen, het bedrijf weer rendabel te maken. Anderzijds moet men hopen en vertrouwen, dat de harde strijd voor de oplossing van de korte termijnproblemen de aandacht niet zal afleiden van de eisen, die de toekomst van de K.L.M. op langere termijn mede aan het beleid van nu stelt, met name er op bedacht te zijn, dat de K.L.M. niet buiten spel blijft staan wanneer het streven naar integratie in de Westeuropese luchtvaart concrete gestalte gaat aannemen, zij het die van de Air Union in de huidige opzet, zij het in enigerlei andere vorm, indien de thans gedachte Air Union-constructie (die wellicht geenszins ideaal is) alsnog schipbreuk zou lijden. Wat de laatstbedoelde eventualiteit betreft, vraagt men zich onwillekeurig af of het niet aantrekkelijk zou zijn, ook de Engelse en Scandinavische maatschappijen in de uiteindelijk tot stand te brengen combinatie te betrekken, temeer nu deze landen naar het zich laat aanzien eerlang toch ook in de algemeen economische integratie van West Europa zullen gaan participeren.

AANTEKENINGEN

Rapport Economisch Bureau Wegvervoer over het Groepsvervoer

I. In 1960 is het Economisch Bureau voor het Wegvervoer (E.B.W.), opgericht in 1957, begonnen met het publiceren van rapporten over de bedrijfsuitkomsten van wegvervoerondernemingen aan de hand van analyses van de daarop van invloed zijnde factoren.

Nadat eerst het geregelde en het ongeregelde goederenvervoer onder de loep waren genomen, werd de aandacht gericht op een bepaald deel van het autobusvervoer en wel het zogenaamde groepsvervoer, dat is het vervoer per autobus volgens een dienstregeling, ten behoeve van een opdrachtgever van een bepaalde categorie personen (bijvoorbeeld arbeiders, scholieren, e.d.).

Ondernemingen, die uitsluitend groepsvervoer verrichten bestaan niet; het wordt steeds in combinatie met andere activiteiten verricht, hetzij binnen de sector van het autobusvervoer (lijndienst- en/of toerwagen- en ongeregeld vervoer) hetzij daarbuiten (bijvoorbeeld garagebedrijf).

Ofschoon het E.B.W. ten dienste van zijn onderzoek aanvankelijk alle groepsvervoerbedrijven om gegevens verzocht, moest op grond van verschillende factoren het onderzoek toch op gegevens van een aantal geselecteerde ondernemingen worden gebaseerd.

Het uitgebrachte rapport steunt op de gegevens van ± 10% van het totale aantal bedrijven, dat groepsvervoer verricht. Deze bedrijven presteerden ± 20% van het totale aantal in 1958 door het C.B.S. geregistreerde groepsvervoerritten. De gekozen bedrijven lagen in gebieden met een *grote vraag* naar groepsvervoer, te weten in Overijssel, Gelderland, Noord- en Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg.

De gedetailleerde analyse is gesplitst over:

a. toerwagen- en ongeregeld vervoer (t. en o.) bedrijven, die mede groepsvervoer verrichten. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen 14 kleine en 19 grotere bedrijven; de grens is gelegd bij een bezit van 9 bussen.

Het groepsvervoer van deze bedrijven (waarin 70% van hun totale kilometerproduktie werd afgelegd) leverde 35—40% van de totale bedrijfsontvangsten op;

b. 16 autobusdienstondernemingen. Het groepsvervoer van deze bedrijven (waarin 20% van hun totale buskilometerprestaties werd afgelegd) leverde ± 6% van de totale bedrijfsontvangsten op, of gemiddeld per bedrijf *f* 250.000,—.

II. Het economisch resultaat van het groepsvervoer in % van de opbrengst daarvan was in 1958 als volgt:

a. bij de kleine toerwagenbedrijven: gemiddeld + 0,2%, doch 50% van de bedrijven heeft negatief resultaat;

b. bij de grotere toerwagenbedrijven: gemiddeld + 2,5%, doch 40% van de bedrijven heeft negatief resultaat.

c. bij de autobusdienstbedrijven: gemiddeld + 9,5%, doch 30% van de bedrijven heeft negatief resultaat.

De autobusdienstbedrijven steken dus relatief gunstig af, ondanks het feit, dat hun variabele kosten in 1958 *f* 24,70 per 1000 km hoger en hun vaste kosten *f* 1.965,— per bus hoger lagen (o.a. door zwaardere bussen, duurdere garages) dan bij de toerwagen- en ongeregeldvervoer bedrijven.

Dit gunstiger economische resultaat blijkt echter toch niet zozeer samen te hangen met de verschillen in bedrijfsgrootte dan wel met het verschil in „bedrijfsgebeuren" tussen beide soorten bedrijven.

Het groepsvervoer, dat de *autobusdienstbedrijven* verrichten, bestond voor ± 60% uit ritten *(gemiddeld 20,5 km lang)*, die geheel of vrijwel geheel *parallel* aan lijndiensttrajecten worden uitgevoerd, voornamelijk met materieel, dat tevens voor de lijndiensten wordt gebruikt.

Dit leidt tot een goede tijdbenutting van het materieel (302 bedrijfsdagen per jaar met 3.098 bedrijfsuren en een gemiddelde verkeersprestatie per bus van 64.000 km) en dus tot lagere vaste kosten per km. Indien de lijndienstonderneming niet in de combinatie van diensten slaagt (b.v. omdat de groepsvervoerrit te lang is) is het economisch resultaat veel minder gunstig. Een uitzondering vormt groepsvervoer met 6 à 8 ritten per dag. Het lijndienstbedrijf zowel als de toerwagen- en ongeregeldvervoer bedrijven moeten hiervoor aparte bussen stellen, die wegens de gunstige tijd- en kilometerprestatie relatief gunstige resultaten kunnen opleveren.

De *toerwagen- en ongeregeldvervoer ondernemingen* hebben weinig mogelijkheden tot combinatie op één dag van hun groepsvervoer (gemiddelde afstand: 25,9 km bij de kleinere en 39,6 km bij de grotere ondernemingen) met toerwagen- en ongereldvervoerritten. Hun resultaten zijn dus in de eerste plaats ongunstiger door de geringere busprestaties (resp. 236 bedrijfsdagen en 1786 bedrijfsuren voor de kleinere en 250 dagen en 2403 uren voor de grotere ondernemingen; de gemiddelde verkeersprestatie per bus varieert van 34.000-40.000 km per jaar).

In de tweede plaats hebben de toerwagen- en ongeregeldvervoer ondernemingen relatief meer dan de lijndienstbedrijven lange groepsvervoerritten met een ongunstige verhouding rijtijd-wachttijd, waarvoor naast de km-vergoeding niet altijd een adequate tijdvergoeding staat. Daarbij slagen de grotere toerwagen- en ongeregeldvervoer bedrijven er volgens het rapport evenwel beter in gunstiger ritten (d.w.z. niet te lange ritten, met meerdere slagen per dag) en/of gunstiger prijzen te verwerven dan de kleinere. Het rapport onderzoekt nog de mogelijkheid of dit wellicht samenhing met het feit, dat de kleinere toerwagen- en ongeregeldvervoer ondernemingen relatief meer op tijdelijke vergunningen rijden (voornamelijk voor weekend-groepsvervoer) en de grotere meer op definitieve vergunningen, waaraan in het algemeen meer bedrijfsdagen zijn verbonden. Deze samenhang bleek niet aanwezig: bij de prijsstelling voor het vervoer op tijdelijke vergunningen blijkt met het geringere aantal bedrijfsdagen rekening te worden gehouden.

Of zij er in slagen op zaterdag-, zon- en feestdagen het aantal bedrijfsdagen van de bussen die zij op werkdagen voor groepsvervoer gebruiken op te voeren met toerwagen- en ongeregeld vervoer is sterk afhankelijk van het gebied, waarin ze zijn gevestigd, en van hun marktpositie.

III. Het gedeelte uit het rapport, waarop we in deze beschouwing met name de aandacht willen vestigen is de slotpassage op blz. 79:
„Per groep bedrijven ligt het economisch resultaat ongunstiger naarmate de lengte der ritten toeneemt. Dit betekent dus tevens dat de verhouding

rijtijd-wachttijd ongunstiger wordt. Zulks wijst erop dat bij het vaststellen van de vergoedingen voor het verrichte groepsvervoer, te weinig rekening wordt gehouden met de meer dan proportionele toename van de vereiste tijd per rit, naarmate de trajectlengte groter wordt.

De bevindingen met de in de praktijk toegepaste vergoedingen stemmen overeen met deze conclusie. Zij kunnen tevens de ogenschijnlijke tegenstelling tussen genoemde conclusie en de economische resultaten van de beide groepen toerwagenondernemingen verklaren.

Het groepsvervoer over korte afstanden wordt veelvuldig tegen een kilometervergoeding uitgevoerd. Naarmate het traject langer wordt, is deze vergoeding op basis van kilometers meestentijds onvoordelig in vergelijking met kortere ritten, aangezien vrijwel nimmer de meer dan proportionele toename van de vereiste tijd in de kilometervergoeding is verwerkt. Voor de wat langere afstanden wordt veelvuldig een tijd- en kilometervergoeding overeengekomen. Hiervoor geldt echter eveneens dat in deze vergoeding de meer dan proportionele toename van de vereiste tijd, bij het langer worden van de rit, onvoldoende doorwerkt.

In het licht van deze in de praktijk toegepaste tariefsystemen is het dan ook verklaarbaar, dat per groep bedrijven het economisch resultaat daalt met het langer worden van de ritten, terwijl toch de grotere toerwagenondernemingen betere resultaten behalen dan de kleinere".

Het is in dit verband opmerkelijk, dat het rapport met geen woord melding maakt noch van het bestaan noch van de mate van toepassing (en dus van de invloed op de bedrijfsresultaten) van de maximumtarieven voor groepsvervoer, zoals deze zijn vastgesteld in de Prijzenbeschikking Vervoer met autobussen 1947 (laatstelijk herzien in 1960) noch van de sinds 1951 geldende bepalingen voor het zgn. „voorkeurstarief" voor groepsvervoer van autobusdienstondernemingen in het geval zij gebruik maken van hun voorkeursrecht voor groepsvervoeren parallel aan hun lijndiensten en de vergunning hiervoor aan een andere onderneming wordt geweigerd.

Daardoor licht het rapport geen sluier op over de vragen:

a. of er verschil bestaat tussen de 3 onderscheiden categoriën groepsvervoerondernemingen in de mate waarin zij de in de prijzenbeschikkingen genoemde dag- en kilometervergoedingen (onderscheiden in 11 zitplaatsklassen) hetzij beide, hetzij één van beide integraal toepassen.

   Uit bovengenoemd citaat leidt men af, dat „een" dagvergoeding eerst voor de „wat langere afstanden" wordt overeengekomen;

b. of de in de prijzenbeschikking genoemde vaste en variabele vergoedingen per bus-zitplaatsklasse adequaat zijn in het licht van de gevonden kostenstructuur per soort materieel (diesel- of benzinebus) en per type onderneming.

   De maximum-vergoedingen zijn sinds 1947 4 maal verhoogd en het zou dus interessant zijn te weten, of daarbij wellicht bepaalde disproportionaliteiten in de opbouw van het tarief zijn ontstaan, hoe die op de korte resp. lange afstanden doorwerken etc.

   In het kader van deze analyse zou ook het pleidooi voor een vergoeding voor de meer dan proportionele toename van de vereiste tijd per rit naarmate de trajectlengte groter wordt, zinvoller zijn geweest;

c. of het grote aandeel van het „geclausuleerde lijndienstvervoer" (= groepsvervoer geheel of vrijwel geheel parallel aan lijndienst-

trajecten) in het totale groepsvervoer van de autobusdienstondernemingen al dan niet gepaard gaat met een overheersende toepassing van het voorkeurstarief, dat niet meer is dan het weekkaarttarief met een zekere toeslag vermenigvuldigd met het aantal goedgekeurde zitplaatsen per bus, met als bovengrens het hiervoor genoemde „normale" maximumtarief.

In tegenstelling tot de vorige 2 rapporten konden, omdat het groepsvervoer slechts een deel van de totale bedrijfsactiviteit betreft, naast de economische („calculatorische") kostencijfers niet ook nog de werkelijke administratieve gegevens worden vermeld. Daardoor is het moeilijk na te gaan welk effect de „normalisering" met name van de indirecte kosten nu uiteindelijk heeft gehad. Wanneer men b.v. in bijlage IV van het rapport de naar onze indruk niet op minimum-basis vastgestelde bedragen voor gewaardeerd loon (incl. sociale lasten) voor algemene leiding van niet in loondienst staande krachten beziet, zou men een ruïneuze invloed op het uiteindelijke economische resultaat verwachten.

Er blijken echter in ruime mate andere activiteiten buiten het groepsvervoer (en zelfs buiten het toer- en lijndienstvervoer) te zijn, die ook een deel van deze kosten kunnen dragen, zodat de doorbelasting aan het groepsvervoer lijkt mee te vallen.

Het lijkt waarschijnlijk, dat dit aandeel bij het zoveel bewerkelijker toervervoer veel hoger zal zijn.

Voor het onderdeel huisvestingskosten in de indirecte kosten kan een soortgelijke opmerking worden gemaakt; wanneer n.l. de gebouwen tot de eigendommen van het bedrijf behoorden, werd een getaxeerde huurprijs in de huisvestingskosten opgenomen.

Het rapport vermeldt echter, dat de indirecte kosten slechts 10% van de totale kosten van het groepsvervoer uitmaken, zodat eventuele miscalculaties naar boven of beneden geacht kunnen worden geen grote invloed te hebben.

Van normalisatie van de directe kosten kon weinig sprake zijn, gezien het afwijkende kostenbeeld voor benzine- en dieselbussen, die weer onderverdeeld werden naar 7 zitplaatsklassen. Dit bemoeilijkt uiteraard de efficiency-beoordeling van de geproduceerde kostencijfers, omdat per zitplaatsklasse de aantallen bussen, waarop de gegevens betrekking hebben soms te gering waren.

Volstaan werd daarom met per zitplaatsklasse voor de beide bustypen een *gemiddeld* cijfer te geven van de variabele kosten per 1000 km en van de vaste kosten per bus, zonder vermelding van de kostenspreiding per klasse.

Zeer opmerkelijk is daarbij, dat het E.B.W. de afschrijvingen tot de variabele en de intrest tot de vaste kosten rekent.

De totaal-indruk van dit rapport is die van een zeer gedetailleerde en veelzijdig geverifieerde analyse van het bedrijfsgebeuren in het groepsvervoerbedrijf, als onderdeel van een meer-omvattend vervoerbedrijf of combinatie met andere bedrijfsactiviteiten, dat de wens doet opkomen naar soortgelijke rapporten voor het lijndienst- en toerwagenvervoer, om daarmede tot een volledig beeld van het gehele autobusvervoer te komen.

Drs. H. v. d. RUIT

Kennedy coördineert het vervoer

De gedachtenwisseling over een gemeenschappelijk europees vervoerbeleid heeft een fase gekend, waarin de Amerikaanse vervoerpolitiek tot voorbeeld werd gekozen. Op deze gedachte is reeds vrij spoedig en diepgaand kritiek geleverd. [1])

Ook in Amerika zelf is men echter niet tevreden over de bereikte resultaten op vervoersgebied. Niemand minder dan President Kennedy heeft in een "Message on Transportation" de Amerikaanse volksvertegenwoordiging gewezen op het feit, dat de huidige regeling op vervoersgebied het resultaat is van "specific actions adressed to specific problems of specific industries at specific times".

Dit heeft volgens de president geleid tot een chaotisch lapwerk van tegenstrijdige en dikwijls verouderde wetgeving. In circa acht duizend woorden stelt Kennedy een aantal hervormingen voor van de vervoerpolitiek, welke moeten resulteren in vereenvoudiging van het thans vigerende stelsel. De president is er van overtuigd, dat "less Federal regulation and subsidization is in the long run a prime preroquisite of a healthy intercity transportation network".

De belangrijkste voorstellen betreffen de volgende punten.

1. Hervorming van het tariefstelsel

De Amerikaanse wetgever onderscheidt "private carriers", "common carriers" en "contract carriers". Ten aanzien van het tariefstelsel zijn slechts de laatste twee groepen van belang.

Alle *common carriers* (hieronder vallen onder meer de spoorwegen en de openbare wegvervoersondernemingen) hebben exploitatieplicht en moeten de werkelijk berekende vervoerprijzen openlijk bij de Interstate Commerce Commission (I.C.C.) laten inschrijven.

De I.C.C. toetst de vrachtprijzen en kan maximum- en minimumprijzen voorschrijven. Afwijking van de ingeschreven vervoerprijzen en bijzondere overeenkomsten zijn verboden. De Amerikaanse vervoerder, voor zover behorend tot deze groep, heeft derhalve niet de mogelijkheid bij contract vrachtprijzen vast te stellen, welke niet gepubliceerd worden, een mogelijkheid die wij in Nederland wel kennen.

De *contract carriers* [2]) hebben geen vervoerplicht, maar zijn wel aan trajecten gebonden. Zij moeten hun minimum-vervoerprijzen in openbare registers laten inschrijven en behoeven slechts in bijzondere gevallen hun werkelijke vrachtprijzen te publiceren, nl. alleen in die gevallen waarin ze voor meer dan één klant vervoeren.

Een uitzondering op deze regel vormt het vervoer van massagoederen door de binnenscheepvaart en dat van landbouw- en visserijprodukten over de weg. Deze vervoeren zijn vrijgesteld van de verplichte inschrijving van minimumprijzen.

President Kennedy stelt thans voor *alle* vervoerders, voor wat betreft het vervoer van massagoederen, van deze verplichting vrij te stellen. Hierdoor wordt de gelijkmaking van de concurrentie-voorwaarden tussen de verschillende technieken bevorderd. Met name de Amerikaanse spoorwegen zouden profiteren van deze maatregel, daar deze vervoertechniek bijzonder geschikt is voor vervoer van bulkgoederen. Thans bestaat het goederenvervoer der spoorwegen reeds voor 70% uit vervoer van massagoederen.

Ten aanzien van de tarieven voor het reizigersvervoer stelt Kennedy voor te volstaan met het vaststellen van maximum-tarieven. Voor dit vervoer zou volgens de president het thans bestaande stelsel van uniforme minimumtarieven opgeheven moeten worden.

De realisering van deze voorstellen zou leiden tot een betere benutting van het ter beschikking staande transportapparaat, met name van dat der common carriers.

Voorstanders van minimumtarieven duchten het gevaar van oneerlijke concurrentie als gevolg van het opheffen van de onderste prijsgrens. Deze oneerlijke concurrentie zou door het bestaan van overcapaciteit volgens hen niet te vermijden zijn. De president wijst er in dit verband echter op, dat de bestaande wetgeving tegen monopolie en oneerlijke handelspraktijken voldoende houvast biedt om ruïneuze concurrentie en prijsoorlogen te voorkomen.

Het is treffend, dat men in Amerika van overheidswege streeft naar opheffing van „onderste prijsgrenzen" op een moment, waarop in Europa de Europese Commissie deze — in de vorm van margetarieven — voorstelt te introduceren in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

2. Hervorming van het belastingstelsel

Het bestaande belastingstelsel oefent een ongelijkmatige druk uit op de verschillende vervoertechnieken. De hieruit voortvloeiende, reeds jaren bestaande onbillijkheden in de vervoersbelastingen zullen moeten verdwijnen. Dit zal enerzijds leiden tot opheffing van bestaande belasting (b.v. van een heffing van 10% op spoor- en buskaartjes en halvering tot 5% van die op vliegtuigbiljetten) en anderzijds het opleggen van nieuwe belastingen aan vervoertechnieken die tot nu toe „indirecte subsidies" kregen ten gevolge hebben.

De overheid legt bijvoorbeeld waterwegen en luchthavens aan zonder dat hier een tegenprestatie van binnenscheepvaart en luchtvaart tegenover staat. Kennedy stelt daarom voor ter tegemoetkoming in de overheidsuitgaven een nieuwe belasting in te voeren op de door lucht- en binnenvaart gebruikte brandstof (2 dollarcent per gallon). Naar verwacht wordt zou hierdoor slechts een klein gedeelte van de overheidsuitgaven worden gedekt.

Opdat de overheidsmaatregelen ten aanzien van de vervoertechnieken strikt onpartijdig zijn, stelt de president voor de subsidies aan het binnenlands luchtverkeer te beëindigen. De vooruitzichten op lange termijn voor deze vervoertechniek schijnen overigens goed te zijn.

3. Stedelijk vervoer

Het is veelzeggend, dat in Amerika, waar het aantal personenauto's per 1000 inwoners ruim 6 maal groter is dan in Nederland, juist de laatste tijd de essentiële functie van het openbare vervoer wordt beklemtoond.

Ook president Kennedy wijst er met nadruk op, dat, hoewel de status van het publieke vervoer — zowel wat betreft het personen- als het goederenvervoer — aan aanzien heeft verloren, niettemin deze vervoersvorm een

---

[1]) Zie Dr. J. P. B. Tissot van Pact en Mr. Th. E. Rueb: „De navolging van de Amerikaanse vervoerpolitiek en van de Interstate Commerce Commission in de Europese gemeenschappen", Rotterdam 1961. In zijn artikel „Die Koördination der Verkehrswirtschaft in den USA", „Verkeer" 1961, nr. 4, onderschrijft Dr. Joseph Wartha de in bovengenoemde studie getrokken conclusie, dat de Amerikaanse organisatie van de vervoerpolitiek in de EEG niet moet worden nagevolgd.

[2]) Wartha, t.a.p.: „contract carriers stehen in einem Vertragsverhältnis zu ihren ständigen Auftraggebern".

belangrijke functie in de Amerikaanse economie vervult en daarom niet mag worden verstikt.

De stedelijke vervoersvoorziening moet zich aanpassen aan het veranderend karakter van de grote steden. Door de toenemende welvaart manifesteert zich meer en meer het verschijnsel van een trek naar de buitenwijken en voorsteden, terwijl de oude binnenstad een centrum wordt van bestuur, handel, financiën en cultuur. Dit verschijnsel doet zich ook hier te lande voor. Deze ontwikkeling heeft konsekwenties voor het verkeer en met name voor het openbare vervoer. De president merkt in dit verband op: "Our national welfare therefore requires the provision of good urban transportation, with the properly balanced use of private vehicles and modern mass transport to help shape as well as serve urban growth".

Teneinde de gewenste voorzieningen te realiseren stelt Kennedy voor in een periode van 3 jaar $ 500 miljoen te voteren als een "first installment of a long-range program of Federal aid to our urban regions for the *revitalization* and *needed expansion* of public mass transportation". Verder vestigt hij er de aandacht op, dat de autowegen een essentieel onderdeel dienen te vormen van het stedelijk ontwikkelingsplan en dat het aanbeveling verdient gedurende spitsuren bepaalde rijbanen van autowegen te reserveren voor autobussen.

4. Internationaal vervoer

De koopvaardij en de luchtvaart verzorgen het intercontinentale vervoer der Verenigde Staten van Amerika. De voornaamste problemen rijzen in dit verband ten aanzien van de capaciteit, met name doordat er divergentie kan bestaan tussen de uit een oogpunt van landsverdediging noodzakelijke capaciteit en de behoeften in vredestijd.

De Amerikaanse *koopvaardij* wordt in hoge mate beschermd, om het hoofd te kunnen bieden aan de buitenlandse concurrentie. Behalve bescherming in de vorm van diverse wettelijke maatregelen — het meest recente voorbeeld is de veel gewraakte Bonner-Act —, blijken nog aanzienlijke subsidies noodzakelijk te zijn, opdat de Amerikaanse vloot haar aandeel in de wereldzeevaart kan „veroveren". In 1963 zullen de exploitatie-subsidies meer dan $ 225 miljoen bedragen en de overheidsuitgaven voor nieuwbouw $ 112 miljoen.

De omvang van laatstgenoemd bedrag wordt voornamelijk beïnvloed door het feit, dat de scheepsbouwkosten in Amerika thans bijna twee maal zo hoog liggen als die van b.v. Japanse en Duitse scheepswerven.

Op verzoek van president Kennedy stelt de minister van Verkeer thans een diepgaand onderzoek in naar de huidige problemen van de Amerikaanse koopvaardij. Alle criteria, waarop de vigerende Koopvaardijwet van 1936 steunt, dienen op hun waarde te worden getoetst. Tevens moet — in samenwerking met het Ministerie van defensie — opnieuw worden nagegaan, welke omvang (actieve en reservetonnage) de handelsvloot dient te hebben uit een oogpunt van nationale veiligheid. Wanneer de resultaten van dit onderzoek beschikbaar zijn gekomen (een vermoedelijke datum wordt niet genoemd), zal Kennedy het Congres concrete voorstellen voorleggen omtrent het toekomstige maritieme beleid.

Intussen wijst de president belanghebbenden, i.c. reders en scheepsbouwers, er op maatregelen te beramen om de efficiency en daardoor de concurrentiekracht van de zeevaart te vergroten.

De netelige kwesties samenhangende met de *internationale luchtvaarpolitiek* zijn voor President Kennedy aanleiding geweest reeds in juli 1961 een interdepartementale commissie te benoemen, die hij heeft opgedragen een onderzoek in te stellen naar de op dit gebied gerezen problemen.

Hangende dit onderzoek — dat naar verwacht wordt in de nazomer van dit jaar zal worden afgesloten — kan Kennedy geen nadere mededelingen doen.

Tenslotte spoort hij er toe aan het wetenschappelijk onderzoek op vervoersgebied met kracht voort te zetten, opdat de voor een doeltreffend beleid noodzakelijke gegevens tijdig beschikbaar komen. Voor ons, die veelal een hoge dunk hebben van het niveau en de omvang van de in Amerika op allerlei gebied verrichte research, is het interessant te vernemen, dat Kennedy het tot nu toe verrichte onderzoek in de verkeerssector kwalificeert als "fragmented, unsteady, inadequate in scope and balance". Kennedy blijkt er van overtuigd, dat nog pijnlijke beslissingen genomen zullen moeten worden om een voor de toekomst adequaat vervoerapparaat ter beschikking te krijgen.

5. Reacties op de presidentiële boodschap

Hoewel Kennedy aandringt op spoed bij de verwezenlijking van zijn plannen, verwacht men niet, dat er dit jaar veel zal gebeuren.

Met name de voorgestelde opheffing van de verplichte inschrijving van minimum-prijzen stuit op heftige tegenstand bij degenen, die deze vrijstelling reeds genieten. De binnenscheepvaart en de luchtvaart verzetten zich thans reeds tegen de voorgestelde brandstofbelasting. Veel gunstiger wordt de voorgestelde opheffing van de belasting op reizigersvervoer beoordeeld. Ook het voorstel enige honderden miljoenen dollars ter beschikking te stellen ter oplossing van stedelijke verkeersproblemen vindt een gunstig onthaal.

Uit deze reacties blijkt weer eens, dat het de overheid in het algemeen gemakkelijker zal vallen voorrechten te verlenen, dan eenmaal verworven rechten ongedaan te maken.

Drs. C. G. DE KOGEL

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

Het seizoenpatroon in het personenvervoer

De door het C.B.S. samengestelde „Statistiek van het personenvervoer 1960" [1]) bevat naast de gebruikelijke tabellen over de omvang en de structuur van het reizigersvervoer door de openbare vervoermiddelen ditmaal een aantal grafieken, waarin enkele aspecten van het openbare personenvervoer worden belicht.

Deze grafieken brengen o.m. in beeld de vervoersstromen per touringcar naar het buitenland, de geografische structuur van het binnenlandse arbeidersgroepsvervoer per bus en de omvang van het intercontinentale personenvervoer over zee van en naar Nederland. Bijzonder illustratief zijn de figuren die het seizoenspatroon in het openbare personenvervoer tot onderwerp hebben. Voor deze figuren is de vorm van een cirkelgrafiek gekozen. In de afwijkingen ten opzichte van de binnenste cirkel, die per vervoersvorm het maandgemiddelde van het aantal reizigers over het gehele jaar 1960 gerekend op 100 stelt, komt het seizoenspatroon duidelijk tot uiting.

Zoals in de toelichting bij deze grafiek wordt gesteld, blijkt het seizoenspatroon in het personenvervoer in drie groepen uiteen te vallen.

De eerste groep wordt gevormd door vormen van vervoer, waarbij een inzinking van het vervoer in de zomer staat tegenover een toeneming in de najaars- en wintermaanden. Tot deze groep behoort het tramvervoer en het vervoer op de lokale en interlokale lijndiensten per bus. De grootste drukte in dit vervoer valt in de periode oktober tot februari. Het lokale busvervoer bijvoorbeeld beweegt zich in die maanden tussen 112 en 115; in de overige maanden daarentegen rond de 95. Opmerkelijk is, dat bij elk van deze vormen van vervoer met een wintertop, het dieptepunt in juni valt.

Tot de tweede groep, waarvan het seizoenspatroon wordt gekenmerkt door een zomertop, kunnen worden gerekend het personenvervoer ter zee, door de lucht en per trein-grensoverschrijdend. Al deze vormen worden sterk beïnvloed door het internationale zomertoerisme. Het binnenlandse reizigersvervoer per spoor neemt een positie tussen beide groepen in. De grootste aantallen reizigers worden hier weliswaar vervoerd in de maanden oktober-januari, de meeste reizigerskm worden echter in juli en augustus afgelegd.

Het vakantievervoer gaat hier dus gepaard met een toeneming van de gemiddelde afstand per reiziger.

De seizoensdrukte in het zeevervoer valt in de periode april-september, met een hoogtepunt in de maanden juli en augustus. In het eerste kwartaal van het jaar wordt hier het dieptepunt bereikt. Het seizoenspatroon van het luchtverkeer verloopt ongeveer parallel met dat in de zeevaart; de daling in de wintermaanden is in het luchtvervoer echter minder sterk. Het internationale treinvervoer bereikt naast de zomertop een redelijk hoog niveau in december (wintersport).

De derde groep tenslotte wordt gekarakteriseerd door het feit, dat het vervoer nagenoeg uitsluitend in de zomer plaatsvindt. Tot deze groep behoort het toerwagenvervoer per autobus. De internationale toerwagenritten zijn in hoofdzaak beperkt tot de maanden juni-augustus, met resp. indices van 237, 375 en 323. Voor de binnenlandse toerwagenritten valt, mede dank zij de schoolreisjes, het topseizoen iets vroeger. De grootste omvang wordt hier in juni reeds bereikt.

J. DAMEN

[1]) Uitgeversmaatschappij W. de Haan N.V., Zeist.

De Nederlandse luchthavens in 1960

Onlangs is een publicatie verschenen van het Centraal Bureau voor de Statistiek, getiteld „Statistiek van de Nederlandse luchthavens 1960". [1])

Deze publicatie heeft voornamelijk betrekking op het goederenverkeer door de lucht van en naar Nederland en op het aantal vliegtuigbewegingen op de Nederlandse luchthavens.

Voorts komen er gegevens in voor betreffende het vervoer van luchtreizigers, bagage en post van, naar en via deze havens.

Het goederenvervoer door de lucht is in verhouding tot het totale vervoer over de grens nog maar zeer gering, nl. naar gewicht nog geen 1% en naar de waarde 1 à 2% van de totale in- en uitvoer. Het vervoer neemt echter snel toe. Aangevoerd werd in 1960 door de lucht voor een gewicht van 25 mln. kg (dat is 28% meer dan in het voorafgaande jaar) en afgevoerd 32 mln. kg (eveneens 28% meer dan in 1959), incl. transitoverkeer. Deze uitbreiding vond plaats onder invloed van de gunstige conjunctuur, de verlaging van de luchtvaarttarieven in april 1960 en de verruiming van de vervoerscapaciteit, welke samenhangt met de introductie van straalvliegtuigen. De zgn. rechtstreekse invoer door de lucht (deze omvat de in Nederland niet over entrepot ingevoerde goederen in het vrije verkeer) is sedert 1953 bijna verdrievoudigd, de rechtstreekse uitvoer verviervoudigd. Gemeten in tonkilometers steeg het vrachtvervoer van de Nederlandse luchtvaart in 1960 met 21%; dat van de gezamenlijke luchtvaartlanden met 14%.

Het luchtvrachtvervoer van Nederland speelde zich in 1960 bij de invoer voor 71% af met de Europese landen; bij de uitvoer zelfs voor 81%. Buiten Europa was het goederenvervoer door de lucht naar Noord-Amerika van betekenis. Van de invoer kwam nl. 25% uit Noord-Amerika en van de uitvoer ging 10% naar dit gebied. Van de Europese landen was het Verenigd Koninkrijk het belangrijkste land: het leverde 66% van de invoer door de lucht uit deze landen en betrok 59% van de uitvoer van Nederland naar deze landen.

De meeste goederen komen via Schiphol binnen, maar het aandeel van Zestienhoven in het goederenvervoer neemt toe, nl. wat de rechtstreekse invoer betreft van 11½% in 1959 tot 14½% in 1960. Bij de rechtstreekse uitvoer was het aandeel van Zestienhoven respectievelijk 26% en 32%.

Bij de rechtstreekse invoer vormden vervoermaterieel en machines de belangrijkste posten. Voorts waren van betekenis boeken, kleding en tapijten. Bij de uitvoer stonden snijbloemen bovenaan gevolgd door elektrische machines en boeken. Wat de uitvoer betreft, overtrof Zestienhoven Schiphol voor vruchten en groenten, garens en stoffen, schoeisel, vlees en vleesprodukten en levende dieren.

De publicatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek bevat ook een aantal gegevens betreffende de waarde van de door de lucht ingevoerde en uitgevoerde goederen. De waarde van de rechtstreekse invoer bedroeg in 1960 310 mln. gulden, die van de rechtstreekse uitvoer 328 mln. gulden (excl. edele metalen, vliegtuigen, bunkermateriaal en provisie voor vliegtuigen). De gemiddelde waarde lag bij de invoer aanmerkelijk hoger dan bij de uitvoer, nl. 54 gld. per kg tegen 28 gld. per kg. Dit verschil is het gevolg van het

[1]) Uitgeversmaatschappij W. de Haan N.V., Zeist.

verschil in samenstelling van de invoer en van de uitvoer. Zo nemen bij de uitvoer de bloemen met een gemiddelde waarde van bijna 10 gulden per kg een belangrijke plaats in.

De Statistiek van de Nederlandse luchthavens bevat verder een uitvoerige analyse naar waarde en gewicht van de invoer uit, resp. de uitvoer naar de voornaamste landen door de lucht. Daarbij is tevens vermeld, welk deel deze van de totale invoer resp. uitvoer per goederenpost per land vormen, alsmede de stijging of daling ten opzichte van de in- en uitvoer in het voorafgaande jaar.

J. VAN SMIRREN

ENKELE TIJDSCHRIFTARTIKELEN

VERKEER ALGEMEEN

Entwicklungstendenzen im europäischen Güterverkehr, H. St. Seidenfus, (Internationales Archiv für Verkehrswesen, no. 7, 1962).

— De verschillen in de groei van de goederenvervoersprestaties van de spoorwegen, de binnenvaart, het wegvervoer en de pijpleidingen in West-Europa brengen een aantal interne en externe structuurveranderingen aan het licht, waarvan als belangrijkste worden genoemd de omschakeling aan de produktiezijde — b.v. kolen, olie, gas en staal, aluminium, kunststoffen — vestigingsplaatsverschuivingen en de invloed die van de vervoerspolitiek uitgaat. Slechts een sterk op de voorgrond tredende arbeidsverdeling kan, tesamen met een gelijktijdige harmonisering van de institutionele vormgeving in het verkeer, de economische integratie van de westeuropese landen in de gewenste mate helpen realiseren.

SPOORWEGEN

Die groszen Probleme der Eisenbahnen, M. de Vos, (Die Bundesbahn, no. 11-12, 1962)

— De belangrijkste oorzaken voor de veelal kritieke financiële positie waarin vele spoorwegmaatschappijen zijn geraakt, zijn de opkomst van nieuwe vervoermiddelen en de ontwikkeling daarvan, die door de overheden wordt gesteund door enorme investeringen en een grote uitbreiding van de infrastructuur zonder dat deze technieken voldoende bijdragen in de uitgaven voor hun infrastructuur. De mening wordt verkondigd, dat de enige mogelijkheid om te komen tot een weer gezond maken van de toch onmisbare spoorwegen is, de verkeersstructuur een zodanige vorm te geven, dat de regels van een gezonde concurrentie kunnen gelden.

The Western Region of British Railways as an Economic Unit, L. W. Ibbotson, (Institute of Transport Journal, no. 10, 1962).

— De "Western Region" van de Britse spoorwegen is groot, welke maatstaf men ook aanlegt: geografisch, aantal werknemers, geïnvesteerd kapitaal, omzetten. Nadat is bezien wat een „economische eenheid" is, wordt beschreven wat de oorzaken zijn van het deficitair worden van deze "Western Region". De ontvangsten uit het vervoer en de uitgaven worden voor de districten South Wales, Bristol en Birmingham afzonderlijk tegenover elkaar gezet, waarbij duidelijk wordt gewezen op de oorzaken van de grote tekorten. Slechts grotere wagons en zwaardere locomotieven, beter gebruik van de hoofdlijnen en sluiting van de meeste kleine lijnen kan de "Western Region" weer tot een „economische" eenheid maken.

Les transports de travailleurs étrangers en Europe, J. André, (Revue Générale des Chemins de Fer, juli/augustus 1962).

— De behoefte aan buitenlandse werkkrachten die op het ogenblik in vele westeuropese landen bestaat, vormt de basis voor een belangrijk vervoer dat nieuw is voor de spoorwegen en midden in een snelle ontwikkeling staat. Ongeveer 10 jaren geleden kenden de spoorwegen dit vervoer nauwelijks, doch alleen reeds voor de Franse spoorwegen bracht het vervoer van deze werk-

lieden (met 441.000 reizen) meer dan NF 12 mln op. In een annex bij dit artikel is een groot aantal cijfers over deze nieuwe "trafic" opgenomen.

BINNENVAART

Die Rationalisierung des Transports von Gütern auf den Binnenwasserstrassen der U.S.A. und der Sowjetunion und die Möglichkeiten der Auswertung ihrer Ergebnisse für die Steigerung der Produktivität der Europäischen Binnenschiffahrt, F. Hartung, (Zeitschrift für Binnenschiffahrt, no. 6, 1962).

— De huidige stand van zaken t.a.v. de binnenvloot der Bondsrepubliek en de te verwachten ontwikkeling daarvan wordt besproken tegen de achtergrond van de gang van zaken in de V.S. en in Rusland. Alleen reeds de invoering van de nachtvaart en de rationalisering c.q. automatisering in het scheepvaartbedrijf, in de scheepsbouw en in de havenbedrijven kan de produktiviteit van het goederenvervoer op de Westeuropese waterwegen sterk doen stijgen.

Auswirkungen der neuen Verkehrsgesetze und Entwicklungstendenzen im Wasserstraszenbau, P. Beyer, (Zeitschrift für Binnenschiffahrt, no. 6, 1962).

— In dit artikel wordt ingegaan op de gevolgen van de uit 1961 daterende vervoerswetgeving in Duitsland en de systematisch strijd tegen de Duitse waterwegen-politiek op de Duitse binnenvaart en waterwegenaanleg.

The future of our Inland Waterways, W. L. Ives, (Institute of Transport Journal, nr. 10, 1962).

— De waterwegen in Engeland komen binnenkort onder het toezicht van het Parlement ingevolge de regeringsvoorstellen om de British Transport Commission op te heffen en een afzonderlijke Inland Waterways Authority op te richten. Na een beschrijving van het huidige waterwegennet en de tekorten die aan het — al dan niet om politieke redenen — instand houden daarvan zijn verbonden, wordt aandacht besteed aan de regeringspolitiek t.a.v. de kanalen en de bereikte stijging van de produktiviteit in het vervoer te water. Voor de toekomst wordt slechts rendabel vervoer op de grote Engelse waterwegen verwacht.

Die Modernisierung des Kanals von Gent nach Terneuzen, E. Valcke, (Europa Verkehr, no. 2, 1962).

— Sedert haar ontstaan — in ongeveer 900 n. Chr. — heeft de stad Gent steeds gestreefd naar een goede verbinding met de zee. Aanvankelijk werd via Antwerpen over de Schelde gevaren, doch in 1251 werd het Lievekanaal gebouwd. Later werd een kanaal naar Sas van Gent aangelegd, een stadje dat verbonden was met een zeearm. Nadat de blokkade van de Schelde was opgeheven werd in 1927 een kanaal geopend van Gent, via Sas van Gent, naar Terneuzen aan de Wester Schelde. De capaciteit hiervan was echter door de grootte van de sluizen en de breedte van het kanaal zelf beperkt. Slechts schepen tot ± 10.000 BRT. konden het kanaal bevaren. Pas in 1960 werden België en Nederland het eens over een verbreding en verdieping van het kanaal en van de sluizen, zodat thans grote zeeschepen kunnen worden toegelaten. Gewezen wordt op de economische betekenis van het kanaal, waarbij speciaal de haven van Zelzate de aandacht krijgt. Tenslotte wordt een pleidooi gehouden voor een verbetering van de haven van Gent.

LUCHTHAVENS

Nachbarschaftsprobleme von Flughäfen, J. H. Achtnich, (Internationales Archiv für Verkehrswesen, nr. 7, 1962).

— Aan de orde komen de vraagstukken die voortvloeien uit de ontwikkelingen in de luchtvaart — en de daardoor veroorzaakte uitbreiding van de luchthavens — alsmede de groei van de steden in de omgeving van vliegvelden. Er wordt vooral ingegaan op de juridische gronden en de gevolgen van de luchtvaartwet en de nieuwe „Bundesbaugesetz" met hun invloed op de luchtvaart via de ruimtelijke ordening, de planologie en de stedebouw. Bouwplannen kunnen worden afgekeurd wanneer daarin niet voldoende rekening wordt gehouden met de eisen van het luchtverkeer en de eisen die uit gezondheids- en veiligheidsoverwegingen worden gesteld b.v. ten aanzien van het lawaai. Nader wordt ingegaan op de nieuwe ontwikkelingen ter bestrijding van het vliegtuigmotorenlawaai. Betoogd wordt, dat ter oplossing van de problemen die met het aan elkaar grenzen van moderne luchthavens en bevolkingsagglomeraties samenhangen, het gevaarlijke langs elkaar heenwerken van verschillende instanties moet worden vermeden.

WEGVERKEER EN WEGENBOUW

The Commercial Principle of Highway Finance, (British Road Federation Bulletin, no. 305, juli 1962).

— Het aanvaarden van het commerciële beginsel bij de financiering van wegen — waarbij de wegenexploitatie als een commerciële overheidsactiviteit wordt beschouwd met door de gebruikers te betalen specifieke kosten en door de overheid te betalen bijdragen in verband met het indirecte nut voor de maatschappij — heeft vele voordelen. Het vereenvoudigt het bepalen van het niveau van de aan wegen te besteden uitgaven en, gegeven de vraag van andere overheidsdiensten naar belastinggelden en de tegenstand tegen belastingverhoging, garandeert het een hoger uitgavenniveau aan wegenbouw en -onderhoud dan anders het geval zou zijn. Weggebruikers krijgen tevens de garantie, dat de belastingen die zij via de motorbrandstofbelasting moeten betalen, tenminste aan de wegen ten goede komen.

The place of Road Transport in a Co-ordinated Passenger Transport System, B. H. Harbour, (Institute of Transport Journal, no. 10, mei 1962).

— Tegenover de gedachte dat het afnemende vervoer door de openbare stedelijke vervoerbedrijven zich in de toekomst zal voortzetten, wordt hier de mening gesteld dat, gegeven een vooruitstrevend beleid en verdoorgevoerde vervoersplanning door de bevoegde autoriteiten, het openbare vervoer een steeds belangrijker plaats zal gaan innemen. Meer vertrouwen in het openbaar vervoer zal een aantal problemen met zich brengen zoals toeneming van het spitsuurvervoer, maar door aandacht te besteden aan de aantrekkelijkheid van de aangeboden diensten en door de werkuren te verschuiven, zijn deze moeilijkheden te overwinnen.

Het verkeer op autowegen, F. M. van Veen, (Wegen, no. 6, 1962).

— In de Verenigde Staten zijn verscheidene onderzoekingen verricht t.a.v. de wijze waarop bestuurders van volgauto's reageren op snelheidsveranderingen van de leider van een file. Het verband tussen verkeersintensiteit, afstand en snelheid wordt aan de hand van formules beschreven. Geconcludeerd wordt, dat bij toeneming van de verkeersintensiteit de gemiddelde snelheid evenredig afneemt met het gemiddelde aantal auto's per file.

ONTVANGEN PUBLIKATIES

Centraal Bureau voor de Statistiek, Statistiek van de investeringen in de verkeerssector 1957-1960; Zeist, 1962, 48 p.

Idem, Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg 1960; Zeist, 1962, 48 p.

Idem, Statistiek van het binnenlands goederenvervoer 1960; Zeist, 1961, 46 p.

Idem, Statistiek van grootte en samenstelling van de Nederlandse binnenvloot 1 januari 1961; Zeist, 1962, 36 p.

Idem, Statistiek van het personenvervoer 1960; Zeist, 1962, 42 p.

Idem, Statistiek van de zeevaart 1960; Zeist, 1962, 64 p.

Idem, Statistiek van de Nederlandse luchthavens 1960; Zeist, 1961, 39 p.

Idem, Statistiek van de samenstelling der Nederlandse koopvaardijvloot 1 januari 1962; Zeist, 1962, 35 p.

Idem, Bibliografie van regionale onderzoekingen op sociaal-wetenschappelijk terrein; Den Haag, 1962, 28 p.

Ernest W. Williams, Freight Transportation in the Soviet Union; Princeton, 1962, 221 p.

E. K. Hawkins, Roads and Road Transport in an Underdeveloped Country; Londen, 1962, 263 p.

Dr. Günter Berendt, Die Entwicklung der Marktstruktur im internationalen Luftverkehr; Berlin, 1961, 265 p.

Kuratorium, „Wir und die Strasse"; Jaarverslag 1961; Boppard, 1962, 47 p.

N.V. Nederlandsche Spoorwegen, Jaarverslag 1961; Utrecht, 1962, 56 p., XII bijl.

Economisch Technologisch Instituut voor Gelderland, Jaarverslag 1961; Arnhem, 1962, 55 p.

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, Jaarverslag 1961; Brussel, 1962, 108 p.

Nederlands Instituut voor Efficiency, Jaarboekje 1962; Den Haag, 1962, 165 p.

Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie N.I.W.O., Jaarverslag 1961; Den Haag, 1962, 83. p.

Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond A.N.W.B., Jaarverslag 1961; Den Haag, 1962, 116 p.

Vereniging „De Amsterdamsche Haven", Jaarverslag 1961; Amsterdam, 1962, 42 p.

Koninklijke Nederlandse Vereniging v. Transport-Ondernemingen, Jaarverslag 1961; Den Haag, 1962.

Scheepvaart Vereeniging Zuid, Jaarverslag 1961; Rotterdam, 1962, 50 p.

Vereniging het Nederlandsche Wegencongres, Beschouwingen over stedelijke voorzieningen met het oog op de ontwikkeling van het verkeer; Den Haag, 1961.

L'Année ferroviaire 1962; Parijs, 1962, 261 p.

Nederlandsche Protestants-Christelijke Schippersbond, Het opvolgingsvraagstuk in de particuliere binnenvaart; Amsterdam, 1962, 28 p.

Economisch Technologische Dienst voor Noord-Holland, Het vreemdelingenverkeer, in het bijzonder in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht; Haarlem, 1962, 138 p.

Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Gemeentelijk Jaarboek 1962; Den Haag, 1962, 372 p.

Vereniging „De Nederlandse Loods", Rapport van de Enquete-Commissie; Vlissingen, 1962, 24 p.

Contactcommissie voor Verkeer Zuid-Holland, Verslag Tweede Zuidhollandse verkeersdag; 1961, 45 p.

Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, De taak van Nederland t.a.v. de ontwikkelingslanden; Haarlem, 1962, 69 p.

London Transport, London Transport in 1960; Londen, 1961, 97 p.

London Transport, London Transport in 1961; Londen, 1962, 93 p.

Unie van Industrie-Federaties der Europese Gemeenschap, Standpunt t.a.v. het Memorandum van de E.E.G. betreffende de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting; Brussel, 1962, 39 p.

Deutsche Bundesbahn, Mit neuer Kraft; Bonn, 1961, 79 p.

Highway Research Board, bulletin 306, Studies in Highway Economy; Washington, 1961, 121 p.

Idem, bulletin 307, Prestressed Concrete Structures; Washington, 1962, 63 p.

Idem, bulletin 308, Operational Effects of Design and Traffic Engineering; Washington, 1962, 91 p.

United Nations, Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe; Genève, 1961, 82 p.

Dr. Jörg Schneider, Empirische Untersuchungen über den Einflusz von Frachtraten, Frachteinnahmen und Schiffbaupreisen auf den Bau von seegehenden Güterschiffen 1900-1958; Berlin, 1961, 183 p.

H. St. Seidenfus, Energie et Transport; Parijs, 1961, 294 p.

H. A. Wassenbergh, Post-war international civil aviation policy and the law of the air; 2e dr., Den Haag, 1962, 197 p.

Institut Supérieur de Commerce Warocque, Le transport pour compte propre aux Pays-Bas; Mons, 1962, 83 p.

ERRATA

In „Verkeer", no. 2, komen enige zetfouten voor:

blz. 79, 3e regel v.o.: „samensel" = „samenstel"

blz. 85, 14e regel v.o.: „a monté a" = „a monté à"

blz. 87, 7e regel v.b.: „omstandigheden" = „omstandigheid"
8e regel v.o.: „19%" = „9%"

blz. 91, 12e regel v.o.: „luchtvervoerspoteniteel" = „luchtvervoerspotentieel"
16e regel v.o.: „allagiance" = „allegiance"

blz. 94, 5e regel v.o.: „Rusland o.a." = „Rusland c.s."

blz. 98, 18e regel v.o.: „hierbov" = „hierboven"

blz. 102, 2e kolom, 13e regel v.b.: „aaninrichtingen" = „aanleginrichtingen"

De redactie biedt haar excuses aan voor deze storende fouten.

HOLLAND - TWENTE

Fa. Th. M. van SCHIE & Zn.

INDUSTRIEWEG 1b - KATWIJK AAN ZEE

Dagelijks vervoer naar en van:

Almelo	Rotterdam
Hengelo	Den Haag
Borne	Leiden
Enschede	Schiedam
Glanerbrug	Delft
Katwijk	

Filiaal Almelo
Telefoon (05490) 6180 en 4715
Paradijsweg

Katwijk aan Zee
Telefoon (01718) 2465
Katwijk 2630

Voor al Uw VERHUIZINGEN en TRANSPORTEN zowel in Binnen- als Buitenland naar:

Algemeen Transport-Bedrijf

Fa. T. VELDHOEN

Achter de Muren 44, Vischpoort
DEVENTER
Telefoon (06700) 23 37 b.g.g. 50 08

Emigratieverpakkingen naar alle werelddelen.
Tevens zijn wij voorzien van ruime, droge en motvrije opslagruimten.
Speciale Kunstvoorwerpen-transporten.