



VERKEER

tijdschrift gewijd aan vraagstukken
van verkeer en vervoer

VIERDE JAARGANG - 1963 - No. 3

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT



VERKEER

TIJDSCHRIFT GEWIJD AAN VRAAGSTUKKEN VAN VERKEER EN VERVOER
UITGEGEVEN DOOR DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK
INSTITUUT

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. F. L. F. Aarens - Mr. A. M. van Dusseldorp -
Mr. A. Greebe - Mr. G. W. van Hasselt - Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman -
Drs. H. J. Noortman - Drs. S. Sterk - Prof. Ir. J. Volmuller - H. H. de Vries (wnd. secre-
taris) - België: Dr. A. de Waele, Gent.

Het tijdschrift verschijnt viermaal 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.
<i>Drs. H. H. Horsting</i> Prof. Dr. H. C. Kuiler	99
<i>Dr. A. de Waele</i> De financiële toestand van de Belgische Spoorwegen	101
<i>Drs. H. H. Horsting</i> Zoek licht op de Binnenscheepvaart	122
<i>Mr. A. M. van Dusseldorp</i> Naar een nieuw systeem van zeevrachtnotering?	140
Kroniek: Infrastructuur der Binnenscheepvaart	145
E.E.G. Vervoerpolitiek	146
Postacademiale Cursus Wegverkeerskunde	148
Post-doctorale Leergang „Vervoer” 1964	149
Aantekening: Een speciaal hoofdstuk uit de vervoerpolitiek der E.E.G. door: Mr. W. Jonker	150
Statistische Kanttekening: Het Personenvervoer van 1957-1961 in, naar en uit Nederland, door: Drs. H. H. Horsting	155
Boekbespreking: Karl-Heinz Grosse. Der Aussertarifliche Wettbewerb der Unternehmen des Personen- und Güterverkehrs, door: Drs. L. van Die	159

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

Stukken bestemd voor de redactie te adresseren aan het bureau van het Nederlands
Vervoerswetenschappelijk Instituut, Kon. Emmaplein 6, Rotterdam-2. Tel. (010) 12 38 99

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.

PROFESSOR DR. H. C. KUILER

„Wij stellen ons niet tevreden met het leven dat in ons en in ons
eigen wezen is, wij willen ook nog in de gedachten van anderen een
denkbeeldig leven leiden, en wij doen ons best die schijn op te hou-
den. Wij werken onophoudelijk aan het verfraaien en in stand hou-
den van ons denkbeeldig ik en verwaarlozen het echte”.

Wanneer er ooit iemand moet worden genoemd op wie deze uit-
spraak van Blaise Pascal niet van toepassing is, dan mag dat wel
de voorzitter van de redactiecommissie van dit tijdschrift, dr. H. C.
Kuiler, zijn. Zelden zagen wij iemand die zo tevreden met het leven
is en dit zo eerlijk en openhartig toont. Van het proberen „schijn op
te houden” of „een denkbeeldig leven te suggereren in de gedachten
van anderen” is bij hem geen sprake. Het echte probeert hij niet te
verwaarlozen en een „denkbeeldig ik” behoeft niet in stand te wor-
den gehouden. Juist deze mensen, die toch — zonder uiterlijk ver-
toon en zonder belustheid op eer — eer wordt bewezen en die toch
bereiken wat zij graag willen, verdienen dit alles zo duidelijk. Tot
deze groep mensen, die met plezier in het vak van hun keuze aan
de taak werken die zij zich hebben gesteld zonder te vergeten dat
zij maar zo kort te leven hebben, behoort mijn leermeester Kuiler,
aan wie de Senaat van de Nederlandsche Economische Hoogeschool
in Rotterdam met ingang van 1 september 1963 het buitengewoon
hoogleraarschap in de vervoerseconomie heeft toevertrouwd. Velen
van zijn groeiend aantal leerlingen zal deze benoeming plezier
doen; voor velen zal het bovendien geen verrassing zijn. De NEH,
reeds snel na de Tweede Wereldoorlog — in 1947 — inziende welk
een betekenis het vervoerswezen in ons land inneemt en op welke
nauwe wijze deze hogeschool steeds meer met het Rotterdamse
verkeer en vervoer verbonden geraakte, stelde de in 1946 gepromo-
veerde heer Kuiler aan tot privaattoecent in de verkeerseconomie.
Het moet voor hem in deze begintijd van zijn onderwijstaak af en
toe wel bijzonder moeilijk zijn geweest: het aantal studenten dat
dit nieuwe vak koos was, zoals bij alle nieuwe vakken, gering, zo
gering dat de heer Kuiler wel eens, na op zijn motor door weer en
wind naar Rotterdam te zijn gekomen, de collegezaal leeg aantrof.
Zij, die toen niet kwamen, misten veel, want reeds toen waren zijn
voordrachten een leerzaam mengsel van theorie en praktijk: de
theorie die hij zelf nog maar kort tevoren had bestudeerd en de
praktijk, waarmee hij in zijn vele functies steeds weer geconfron-

teerd werd. De weinigen die het belang van deze goede combinatie inzagen, vertelden echter met enthousiasme dóór wat Kuiler hun aan kennis had overgedragen. Toen bovendien zijn eerste leerlingen na het doctoraalexamen bijzonder gunstig in de maatschappij terechtkwamen, moest al gauw een grotere collegezaal voor dit vak worden ingeruimd. Op 1 september 1954 volgde het buitengewoon lectorschap in het inmiddels tot vervoerseconomie omgedoopte, volledig erkende keuzevak. Het feit, dat de excursies door de heer Kuiler georganiseerd, tot de beste herinneringen van menig student behoren en dat deze lector op zijn colleges nog al eens „werkstudentbanen” had te vergeven, waren extra punten om het aantal leerlingen dat door de gevarieerdheid van zijn colleges reeds groot was, nog te laten groeien. Gevarieerd konden zijn colleges zijn, daar hij alles wat met verkeer en vervoer te maken heeft aandachtig volgt: in zijn vrije tijd vanaf zijn gastvrije boot en in zijn werk als Hoofd van de Verkeersstatistieken van het C.B.S., waarnemend directeur van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut (dat mede door zijn werken is ontstaan uit het Verkeerswetenschappelijk Centrum en het Nederlands Verkeersinstituut, waarvan hij respectievelijk directeur en gedelegeerd curator was), bestuurslid van de Koninklijke Vereniging „Schuttevaer”, van de Vereniging „Het Binnenscheepvaartcongres”, van de Vereniging voor Economische en Sociale Geografie etc., schrijver van vele artikelen over vervoer, docent aan de postacademiale cursus voor Wegverkeerskunde en aan de Politieverkeersleergangen en zo meer, maar ook — en niet in de laatste plaats — de geestelijke vader en de „hoofdredacteur” van dit tijdschrift.

Namens de redactieleden spreek ik mijn vreugde uit over de benoeming van dr. Kuiler tot buitengewoon hoogleraar. Wij weten, dat hij de redactievergaderingen steeds als een van de „prettige noodzakelijke dingen” in het leven beschouwt. Mogen de redactieleden van hun kant zeggen, dat deze vergaderingen dankzij zijn onmerkbare, doch steeds aanwezige leiding nimmer als noodzakelijke, doch steeds als prettige, informele en vooral nuttige bijeenkomsten worden ondervonden. Om gezag te hebben was het ook voor deze functie niet nodig Kuiler hoogleraar te maken; nu hij dit is geworden zien wij hierin slechts een resultaat van zijn vele ijveren voor een erkenning van de vervoerseconomie als volwaardige tak van toegepaste wetenschap. Wij hopen de voorzittershamer nog lang in zijn handen te zien.

Drs. H. H. HORSTING

voor
alle
:
expediteurs

EEN BEGRIP!

CARROSSERIEFABRIEK
Firma Paul & van Weelde
S-GRAVENWEG 350
NIEUWERKERK A/D IJSSEL
(HOLLAND)
TELEFOON DIRECTIE, FABRIEK EN BOEKHOUDING (01803) 841 (3 LIJNEN)

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.

VERSCHEIJNING: *als regel twee maal per maand.*

MEDEWERKENDEN:

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

Voor leden en begunstigers van de Stichting Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut 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.

N.V. J. Prins van Wijngaarden - Hattem (Gld.)

Tel. (05206) 20 44 (3 lijnen)

- **BAGGERWERKEN — Havenwerken**
- **Ophogen van terreinen voor woningbouw en industrie**
- **Leggen van kabels en zinkers**

Opslagplaats te Hasselt (Ov.), telefoon (05209) 256 ('s avonds 381-456)
Bijkantoor: Roermond, Roermondsestraat 3, Herten (L), tel. (04750) 2549
Bijkantoor: 's-Hertogenbosch, Koningsweg 89, telefoon (04100) 36586

DE FINANCIËLE TOESTAND VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN

Dr. A. de Waele

In een eerste, inleidende bijdrage tot de problemen van de Belgische vervoerpolitiek werden enkele hoofdtrekken geschetst van de vraagstukken die de Spoorwegen in België stellen.¹⁾ Thans worden enkele punten nader ontleed, die in genoemde bijdrage slechts schematisch aangesneden werden. Het financiële beleid van de Spoorwegen omvat talrijke aspecten en doet zijn invloed gelden in vele sectoren van het vervoer. De omvang van deze stof noopt er toe de lezer soms te verwijzen naar andere publicaties, waar schrijver dezes bepaalde aspecten in details heeft uiteengezet.²⁾

Uitbating

Een gezonde Spooruitbating is één der essentiële voorwaarden voor het doelmatig fungeren van een vervoerbeleid. Of de Spoorwegen al dan niet een zeer belangrijk aandeel verzekeren in het totale vervoer van een land, is in feite slechts van ondergeschikt belang. Het Spoor is een monolithisch bedrijf, dat zich bovendien vereenzelvigd met één bepaalde vervoertechniek. Voorts is het een Overheidsbedrijf en als zodanig kan het desnoods op een uitgebreide steun van de Staat rekenen. In de concurrentie met andere bedrijven kan het Spoor dus, uit de aard van zijn technische en economische structuur, een element van gevoelige stoornissen worden. Zodra immers een groot bedrijf niet meer werkt volgens de vereiste van de rendabiliteit, rijst de kans op een mogelijke vervalsing in de voorwaarden van concurrentie. Wegens de omvang en wegens de verscheidenheid van de taken die het Spoor verzekert, kan deze vervalsing in twee richtingen optreden, nl. zowel ten nadele als ten gunste van het Spoor, al naar gelang de strekking van de verschillende vormen van Staatstussenkomst.

¹⁾ „Verkeer”, 1962, nr. 3.

²⁾ Zie bibliografische nota aan het eind van dit artikel.

Overheidsinvesteringen

Tevens komt in een dergelijk stelsel de doelmatigheid van bepaalde Overheidsinvesteringen in het gedrang en ontstaat een niet te onderschatten gevaar dat het Spoor geleidelijk zou worden afgewend van de taken die het thans en in de toekomst zou kunnen en moeten verzorgen op louter functionele wijze ten bate van de economie van een land. Ook al blijkt dit niet zo dadelijk, toch is dit vergroeiingsproces bij de Nationale Maatschappij Belgische Spoorwegen (NMBS) reeds vrij diep doorgedrongen.

Impliciet spreekt de gevolgde praktijk een negatief oordeel uit over bepaalde z.g. gemeinwirtschaftliche doelstellingen. Terloops dient te worden onderstreept dat het in België niet gaat om een theoretisch mooi uitgewerkte, dan wel om een praktisch ver doorgedreven Gemeinwirtschaftlichkeit. Deze blijkt naderhand op een gans andere wijze — en wel met zeer storende nevenverschijnselen — verwezenlijkt te worden dan men aanvankelijk beoogde.

Vervoerprestaties

In 1960 zag de verdeling van de vervoerprestaties in België over de verschillende takken er nagenoeg uit als volgt (de cijfers voor het wegvervoer berusten op ramingen).

I. PERSONENVERVOER IN MILJOEN REIZIGERSKM

Spoorwegen	8.050
Tramwegen	2.400
Busdiensten	3.350
Individueel vervoer	14.700
Totaal	28.500

II. GOEDERENVERVOER IN MIJOEN TONKM

Spoorwegen	6.350
Wegvervoer	8.200
Binnenvaart	5.200
Totaal	19.750

Rekening houdende met de beperkte oppervlakte van het land en met zijn hoge graad van industrialisatie — twee factoren die uiteraard ten gunste van de concurrenten van het Spoor werken — mag men aannemen dat het Spoor een niet te verwaarlozen aandeel in de gehele vervoerprestaties verzekert.

Vergeleken met de NS, kan men grosso modo vaststellen dat de NMBS evenveel reizigerskm en haast dubbel zoveel tonkm produceert. Vooraleer de vergelijking NS/NMBS verder uit te werken, is het wenselijk eerst even stil te staan bij de ontwikkeling van het verkeer, die voor de NMBS ongunstig uitgevallen is, met name kwantitatief bij de goederen en kwalitatief bij de reizigers. Onderstaande tabel geeft voor een aantal spoorwegbedrijven de coëfficiënten van ontwikkeling voor de tonkm en voor de reizigerskm.

	NMBS	NS	CFF	ÖBB	DB	SNCF	FS
Tonkm							
1929-50	59	—	92	124	92	93	101
1929-60	68	—	187	171	119	136	143
1950-60	116	113	194	138	132	145	142
Reizigerskm							
1929-50	109	—	191	112	—	92	252
1929-60	134	—	238	173	—	113	344
1950-60	121	126	126	152	127	123	132

Deze gegevens tonen aan dat de ontwikkeling tijdens de laatste dertig jaren bij de NMBS niet zo gunstig verliep als bij andere maatschappijen. Bijzonder opvallend is de ontwikkeling in het goederenvervoer.

Goederenvervoer

Aanvankelijk kon men de achteruitgang van het goederenvervoer in de jaren na 1929 beschouwen als een normaal crisisverschijnsel. Deze ontwikkeling vond echter plaats in een kader van factoren die aan deze daling van de prestaties een blijvend karakter verleenden. Aanvankelijk en zelfs nog onmiddellijk na de tweede wereldoorlog kon men wellicht hopen op een geleidelijk herstel van de vroegere toestand; het blijft echter een feit dat tijdens het tijdvak 1930-39 een ernstig onevenwicht optrad tussen aangeboden en gevraagde capaciteit.

Na de tweede wereldoorlog kwam steeds duidelijker vast te staan dat het wegvervoer beter geschikt was voor een aantal prestaties. Omdat men zich niet tijdig neerlegde bij het onafwendbare en het onomkeerbare van een dergelijke ontwikkeling trad een verdere scheeftrekking op tussen aangeboden en gevraagde capaciteit. Anderzijds werd een grootscheepse politiek van uitbouw der waterwegen op touw gezet, zonder dat ooit een degelijke vergelijking

ondernomen werd tussen de totale kosten van het spoor en die van de binnenvaart op de betrokken relaties. De kosten van aanleg van de waterwegen komen integraal ten laste van het Rijksbudget.

Wil men het vraagstuk van de aanpassing van de capaciteit der infrastructures juist beoordelen, dan moet men uitgaan van de volgende, zeer belangrijke vaststelling. Spoor en binnenvaart samen verzekerden in 1929 een trafiek van 11.351 miljoen tonkm, terwijl dit totaal in 1960 11.588 miljoen tonkm bedroeg! De trafieken die in 1960 als specifiek zwaar vervoer werden aangemerkt, zijn dus nauwelijks toegenomen in vergelijking met die welke in 1929 als zodanig werden beschouwd. Niettemin werd in de periode 1929-60 de capaciteit van de infrastructures (spoor en water) voortdurend verhoogd. Terwijl dus een zeker volume aan trafieken slechts van de ene techniek naar de andere werd overgeheveld, werd de globale kostprijs opgedreven en werden de concurrentieverhoudingen spoor—water sterk vervalst.

Wensen en werkelijkheid

In de vorige bijdrage werd aangetoond dat het vervoer in België zelden of nooit het voorwerp uitmaakte van een methodisch-economisch onderzoek en dat het aan een reeks belangen van zeer uiteenlopende aard ondergeschikt werd gemaakt. Vooreerst is daar de gedachte als zouden moderne waterwegen, autostrada's en elektrische spoorlijnen (liefst in de aangehaalde volgorde) de hoeksteen vormen voor de vestiging van industrie. Voorts wordt de zware industrie nog steeds beschouwd als het hoofdbestanddeel en als het zwaartepunt van de economie en blijft de klemtoon dus vallen op de eis naar zwaar vervoer, dat aan de verlader zo goedkoop mogelijk geboden wordt. Zodoende werd de na-oorlogse vervoerpolitiek uitgewerkt volgens een optiek die in feite grotendeels op het verleden gericht was en die daarenboven sterk de invloeden van plaatselijke eisen onderging. De vervoermogelijkheden van het NMBS-net kunnen rustig geraamd worden op minstens het driedvoudige van die der NS.

Technisch is dit een prestatie, doch economisch is het een weinig benijdenswaardige toestand. Zo b.v. onderhoudt de NMBS op een zelfde relatie vaak nog twee lijnen; ene voor de goederen en ene voor de reizigers. Soms dwingt de overbezetting van de lijnen tijdens de spitsuren hiertoe en ook het profiel van de lijnen speelt hierbij een rol, doch uiteindelijk is deze toestand in strijd met de

vereisten van een gezonde concentratie van het verkeer. Deze toestand legt reeds gedeeltelijk uit waarom de kosten van infrastructuur zo hoog liggen en waarom de elektrificatie niet het gewenste rendement afwerpt. In 1960 was 20% van het net geëlektrificeerd, werd dit net bediend door 38% van het totaal aan treinkm en werden over dit net 42% van het totaal bruto tonkm vervoerd.

Een economisch aspect dat geruime tijd verborgen bleef, betreft de lange termijn en de omvang van de investeringen. Bij een spoorwegbedrijf is het mogelijk de rationalisatie en modernisatie tijdelijk uit te stellen en verder te teren op de bestaande substantie; hierbij treedt vanzelfsprekend een gemis aan aanpassing op en een steeds groter wordende behoefte om eensdaags de achterstand weer in te lopen.

Het hogervermelde proces ving in feite aan op het ogenblik dat de financiële toestand van het Spoor de lasten van openbare dienst niet meer vermocht te dragen. Deze grens kan vrij nauwkeurig getrokken worden, te oordelen naar het jaarlijks uitbatingssaldo (in miljoenen Bfrs).

1928	.....	+	436	1934	.....	—	156
1929	.....	+	405	1935	.....	—	89
1930	.....	+	202	1936	.....	—	151
1931	.....	+	14	1937	.....	—	28
1932	.....	—	270	1938	.....	—	284
1933	.....	—	116	1939	.....	—	139

(in de voor-oorlogse uitbatingrekeningen werden nog geen vergoedingen van de Staat opgenomen, zoals dit later het geval werd; de na-oorlogse saldi geven dus geen zuiver resultaat meer weer).

Uit deze cijfers blijkt duidelijk op welk ogenblik de politiek van openbare dienst in feite door de ontwikkeling voorbijgestreefd werd; in 1931 had dus redelijkerwijze een omschakeling moeten plaats vinden. In deze bijdrage werden reeds enkele redenen aangestipt waarom dit niet is geschied. Ook na 1945 bleef men de lasten van openbaar nut verder bekostigen met gelden die normaal hadden moeten geïnvesteerd worden in het bedrijf. Zo kan men het totaal aan lasten voor de perioden 1930-39 en 1945-55 op 60 miljard Bfrs (huidige geldwaarde) ramen, terwijl de Staats-tussenkomsten ten hoogste 30 miljard bedroegen.

Een uitgestelde aanpassing van de technische uitrusting en van de economische methoden van uitbating doet zich niet enkel gevoe-

len door het plots uitbreken van hoog opgestapelde tekorten. Door het uitblijven van de rationalisatie zijn ook de lopende werkingskosten (b.v. personeel) te hoog komen te liggen en is de concurrentiële positie van het bedrijf geleidelijk verzwakt. Wat dit laatste betreft, houden prijs en kwaliteit van de prestaties geen gelijke tred met de verscherpte eisen, zoals de ontwikkeling in de bevrediging van de behoeften deze stelt.

Een politiek van uitgestelde rationalisatie beperkt uiteraard steeds meer de mogelijkheden van de uitbating. Alle aandacht wordt gevestigd voor de financiële moeilijkheden die de lopende uitbating doet rijzen en dientengevolge wordt het vrijwel illusoir nog plannen op langere termijn te ontwerpen, laat staan in de praktijk uit te voeren. In talrijke kringen heeft men aldus een onjuiste visie gekregen op de economische functie van het spoor; men ziet slechts hoe de trafieken en de financiële toestand zich in werkelijkheid ontwikkeld hebben, doch men heeft geen oog voor de ontwikkeling die plaats gevonden zou hebben, indien de gewenste aanpassing tijdig was doorgevoerd. Blijft dan nog de zeer pertinente vraag of men in het huidige stadium deze heraanpassing nog volledig kan doorvoeren en of de on-economische ontwikkeling geen blijvende gevolgen zal hebben.

Reizigersverkeer

Deze sector biedt een zeer kenschetsend voorbeeld van geleidelijke „Zweckentfremdung”. Via goedkope tarieven werd de pendel systematisch in de hand gewerkt, zodat deze pendel de ganse uitbating van het reizigersverkeer is gaan beheersen. Vaak wordt thans het verwerken van deze pendel beschouwd als zijnde de hoofdpoging van het reizigersvervoer per spoor. Vanuit dit perspectief is weinig overgang vereist om de Spoorwegen te gaan beschouwen als de techniek die nog slechts de bediening van essentieel deficitaire trafieken verzekert.

Einde 1962 werd het reizigersverkeer nog met treinen verzorgd op ruim 3000 km lijnen, bij een totale netlengte van ruim 4500 km. Meer dan $\frac{1}{3}$ van de lijnen werden dus reeds voor personenvervoer gesloten; op de lijnen waar de trein behouden bleef, werden voorts een aantal kleinere stations opgeheven, doch deze maatregel werd niet algemeen uitgevoerd; zij beperkt zich tot 550 km lijnen en kon bovendien niet integraal gehandhaafd worden vanwege het pendelverkeer.

Het eigenaardige is nu precies dat deze en andere maatregelen tot rationalisatie enkel tot gevolg hebben dat het deficit niet méér verhoogde; het tekort bleef constant. Op te merken valt echter dat men een dergelijke uitbating bezwaarlijk per jaar kan beoordelen. De mogelijkheden om uitgaven in de tijd te spreiden of op te hopen zijn zodanig, dat een cyclische studie vereist is. Het jaarlijks terugkeren der tekorten wijst er op dat belangrijke verliesposten vooralsnog niet gesaneerd werden. Tevens is het geboden dienstbetoon niet op een voldoende peil gebracht om bijkomende inkomsten te kunnen opleveren.

De hoofdoorzaak van het deficit in het reizigersvervoer ligt nochtans niet bij de kwaliteit van de basisdienst, doch wel bij de omvang van het spitsverkeer. Dit laatste gaat de grenzen van het economische optimale ver te buiten en beperkt de financiële mogelijkheden van de uitbating; het verarmt het dienstbetoon en werkt hoegenaamd niet attractief t.o.v. de potentiële klant (zware overbelasting van treinen op spitsuren).

Onderstaande vergelijking tussen een aantal gegevens bij de NMBS en die bij de NS toont aan welke problemen zich in het reizigersverkeer voordoen.

GEGEVENS 1961		
	NBMS	NS
Lengte der lijnen in km		
— net	4620	3250
— elektrische lijnen	956	1624
— lijnen reizigerstreinen	3236	2485
— idem na afwerking rationalisatie	±2700	
Reizigerskm in miljoen		
— totaal NMBS-net	8693	7991
— totaal NMBS-treinen	8043	7991
— normaal en verminderd tarief	2759	5740
— gewone en schoolabonnementen	2007	2251
— sociale abonnementen	3720	—
Ontwikkeling reizigerskm 1951-61 (1951=100)		
— normaal en verminderd tarief	104	126
— gewone en schoolabonnementen	138	130
— sociale abonnementen	116	—
Kilometerprijs in Bfrs		
— enkel tweede klasse	0,90	0,57
— enkel eerste klasse	1,43	0,83
— gewoon abonnement tweede klasse	0,24	0,31
— sociaal abonnement	0,14	0,26
Gemiddelde ontvangst per reizigerkm in Bfrs	0,40	0,45
Ontvangsten Reizigers in miljarden Bfrs	3,4	3,6
Ontvangsten Goederen in miljarden Bfrs	6,3	2,8

Aandeel der gewone reiziger in:		
— totaal reizigerskm	39,7%	71,8%
— totaal ontvangsten reizigers	63,2%	82,5%
Afgelegde afstand reizigerstreinen in miljoen km	57,0	60,4
Zitplaatsen in reizigersmaterieel in 1000 stuks	315	120

Pendelverkeer

Het totaal aantal door de NMBS in België geproduceerde reizigerskm tegen abonnementstarief bedraagt ruim 5,7 miljard, zulks tegen 2251 miljoen bij de NS in Nederland. Hier ligt het belangrijkste structurele verschil in het verkeer der beide netten, ook al is deze structuur het produkt van een gevolgd beleid.

Telt men de net-abonnementen bij de gewone reizigers, dan verkrijgt men onderstaande ontwikkeling voor het abonnementenverkeer in % van het totaal aan reizigerskm.

Jaar	NMBS	NS
1949	57%	20%
1952	58%	21%
1955	59%	20%
1957	62%	21%
1959	62%	21%
1961	64%	22%

Daar de overgrote meerderheid van deze abonnementen zich uitsluitend verplaatst op spitsuren — die op hun beurt door de vijfdaagse werkweek nog nauwer samengetrokken werden — is er geen vergelijking mogelijk tussen de uitbating van het reizigersverkeer op deze beide netten.

Dergelijke cijfers tonen aan dat hier niet meer gesproken kan worden van gezonde uitbatingsvoorwaarden. Er moet een zeer omvangrijk, bijkomend potentieel ingeschakeld worden. De lange gemiddelde afstand afgelegd door de pendelaars, en de sterke samenballing in de tijd maken het praktisch onmogelijk dat de bijkomende treinen meer dan vijf heen- en terug-ritten per week kunnen afleggen. Van oudsher werd de dienst op de radiale lijnen naar Brussel beter verzorgd dan op de transversale verbindingen, in zo verre dat men voor talrijke transversale verbindingen sneller kan reizen via Brussel (met overstappen) dan over de directe lijn. Vermits er nu te Brussel weinig ploegenwerk is, en vermits de diensten de pendel omzeggens naar Brussel hebben gedraineerd, resulteerde hieruit uiteindelijk een concentratie van de pendel die niet enkel in de tijd, doch ook in de ruimte optreedt.

Onderstaand overzicht geeft voor de vier grote agglomeraties het aanbod en de bezetting van het aantal zitplaatsen (in 1000) weer voor de treinen die uit deze centra vertrekken resp. tussen 13 en 15.59 uur en tussen 16 en 18.59 uur.

Agglomeratie	13-15.59 u		16-18.59 u		Verschil	
	Aanbod	Bezetting	Aanbod	Bezetting	Aanbod	Bezetting
Brussel	34,2	12,2	120,9	110,6	86,7	98,4
Antwerpen	6,1	3,4	25,5	19,1	19,4	15,7
Luik	12,7	4,4	20,1	13,8	7,4	9,4
Gent	9,9	3,5	31,1	20,7	21,2	17,2

Men begrijpt dat als gevolg van het hierboven geschetste zowel kosten als inkomsten van het reizigersverkeer radicaal verschillen tussen NMBS en NS. Dekken de NS ongeveer hun uitgaven met hun inkomsten, bij de NMBS belopen de kosten nagenoeg 8 miljard en blijven ruim 4½ miljard ongedekt.

Het rationaliseren van de dienst tijdens en vooral buiten de spitsuren zou dit verlies kunnen verminderen, doch zulks veronderstelt meteen dat men uit de vicieuze kringloop van de huidige financiële beslommingen geraakt. Een betere bediening van de gewone reizigers kan nog ruimere inkomsten opleveren; het marktonderzoek toont aan dat hier nog mogelijkheden tot uitbreiding van de cliënteel bestaan. Nochtans rijst onmiddellijk het bezwaar hoe een dergelijke zeer drukke pendel aan de vervoerdienst de vereiste kwaliteit kan verlenen. Daarenboven stelt zich de meer algemene vraag hoe de toekomstige behoeften naar spoorvervoer zich zullen voordoen, op welke wijze zij kunnen bevredigd worden en of de huidige ontwikkeling al dan niet van deze vereisten afwijkt.

Gemeinwirtschaft en gevolgen

De toekomstige functie van het Spoor zal in landen zoals België en Nederland hierin bestaan dat het een behoorlijk openbaar vervoer biedt op de drukke verkeersrelaties, met name tussen de centra en in de periferie van de grote steden. Eigenaardig genoeg is deze toekomst in Nederland reeds begonnen sinds de aanpassing van de dienst, terwijl in België het drukkere individuele vervoer de behoefte naar modern openbaar vervoer heel wat akuter maakt dan in Nederland. Hier ligt o.i. de zwaarste fout van een politiek van openbare dienst; men bindt zich aan toestanden en methoden die alras tot het verleden gaan behoren.

Het hoeft geen nader betoog dat toestanden, zoals de uitgebreide pendel en de zeer goedkope sociale vervoertarieven zich ingeburgerd hebben en bepaalde structuren geschapen hebben, die niet in een handomdraai weg te werken zijn. Zo is daar b.v. de sterke concentratie van het potentieel in het Brusselse. Anderzijds mag men zich afvragen of deze toestanden sociaal en economisch nog langer te verantwoorden zijn. Mag men nog langer massa's mensen versjouwven over dergelijke afstanden en in dergelijke voorwaarden van comfort? Moet de Gemeenschap nog langer de verliezen dragen die deze beweging veroorzaakt? Is een geleidelijke uitzwerming van een gedeelte van het potentieel naar andere streken niet economisch en sociaal gewenst?

De Minister van Verkeerswezen heeft onlangs impliciet deze vraag beantwoord door de prijs voor de sociale abonnementen te verdubbelen en door het verschil ten laste van de werkgever te leggen. De huidige prijs (2,7 ct. per km) laat nochtans steeds een deficit van nagenoeg 1½ miljard voor de sociale abonnementen. Naast de sociale abonnementen zijn er ook de overige abonnementen en de reizigers met verminderd tarief, die respectievelijk ongeveer 800 en 400 miljoen verlies veroorzaken. Tenslotte zijn er nog de vrijkaarten die op zeer ruime schaal aan het actieve en gepensioneerde personeel van Spoor en PTT en aan hun gezinsleden gegeven worden.

Personeel en pensioenen

Elke maatregel tot rationalisatie, die de bedrijfsuitgaven moet beperken en eventueel de inkomsten moet opdrijven, heeft uiteindelijk af te rekenen met het probleem van het personeel. Blijkens de onderstaande vergelijking tussen NS en NMBS is dit vraagstuk uitzonderlijk belangrijk geworden.

JAAR	Actief personeel (in 1000-tal)		Idem per miljoen eenheden/km		Personeels-uitgaven in miljoen Bfrs.	
	NMBS	NS	NMBS	NS	NMBS	NS
1938 ³⁾	80,8	—	6,4	—	1908	—
1950	89,6	36,4	6,0	3,9	8193	1677
1954	77,6	34,5	5,0	3,3	9179	2086
1958	77,4	32,7	4,5	3,1	11450	2579
1961	66,9	30,4	3,9	2,6	11119	2969

³⁾ In 1938 waren bovendien ±5.000 man werkzaam bij kleinere spoorwegmaatschappijen, die nog niet door de NMBS opgeslorpt waren.

Dat de pensioenen bij de NMBS een zware last vormen, moge blijken uit het overzicht van de ontwikkeling van het aantal gepensioneerden (personeelsleden, weduwen en wezen) en van de uitgaven voor deze pensioenen.

JAAR	Totaal	Aantal Gepensioneerden			Uitgaven in milj. Bfrs.	
		Oud-Personeelsl.	Weduwen	Wezen	Pensioenen	Actief Personeel
1938	49.189	31.011	17.737	411	418	1490
1950	69.228	43.635	25.039	554	1853	6340
1954	74.405	46.813	27.129	463	2817	6362
1958	75.237	45.689	29.137	411	3679	7771
1961	75.844	44.503	30.947	394	3831	7288

Weliswaar is het gewaagd de produktiviteit van het personeel bij twee verschillende netten louter te vergelijken op basis van de gepresterde eenheden/km per man. De aard en de omvang van de werkzaamheden verschillen van net tot net, b.v. door het al of niet inschakelen van private firma's voor bepaalde opdrachten zoals werkplaatsen, onderhoud van het spoor, wegvervoerdiensten, enz. Desalniettemin blijft het een gezond beginsel de uitgaven voor het personeel af te wegen tegenover de opbrengsten van het verkeer. Zo stelt men vast dat deze bij de NMBS resp. 11,1 en 10,5 miljard bedragen, staatstoelagen uitgesloten. Een dergelijke vaststelling leidt tot de vraag welke factoren dit gemis aan evenwicht verwekken. Kan het verschil in uitbatingsmethodes überhaupt dergelijke uitgaven voor personeel billijken of bewijst de huidige toestand niet eerder dat het personeel op onproduktieve wijze te werk gesteld wordt, meer bepaaldelijk in sommige neven-activiteiten?

In een meer algemene optiek treedt vervolgens de vraag op of de inkomsten niet te laag liggen, afgezien van de eventualiteit dat de personeelsuitgaven gelijktijdig te hoog kunnen liggen. Daarenboven vergt het uitblijven van rationalisatie noodzakelijkerwijze meer personeel; vermits dit laatste moet betaald worden, is dan weer geen geld voor een voldoende rationalisatie voorhanden.

Specifieke, Belgische factoren spelen eveneens een rol bij het opdrijven van de uitgaven voor personeel. Vooreerst heeft het land praktisch tot in 1958 chronische werkloosheid gekend, zodat ook de politiek van tewerkstelling terzake een woordje meesprak; dit was des te meer het geval, daar de NMBS behoorlijke salarissen uitkeert. Daarenboven steeg het personeel tussen 1940 en 1944 van 71.195 tot 95.471, ten einde zoveel mogelijk Belgen aan opeisingen te onttrekken; naderhand werd deze toestand als een verworven recht beschouwd. Men kan slechts betreuren dat een normale

afvloeiing sedert 1940 herhaaldelijk gehinderd geworden is door factoren die vreemd aan het bedrijf zijn. Het bedrijfs-externe karakter van deze factoren stelt echter de vraag of het bedrijf als zodanig deze lasten moet bekostigen dan wel of de Gemeenschap, die deze factoren als onvermijdelijk aangenomen heeft, hiervoor ook de financiële verantwoordelijkheid moet dragen.

De termijn der personeelsinvesteringen wordt nog aanzienlijk verlengd door het pensioenenstelsel dat bij de NMBS van kracht is. Dit stelsel dateert uit 1926 (oprichting van de NMBS), een periode waarin het spoor een bloeiende onderneming was, waarin de lonen laag waren (in vergelijking met thans) en waarin de spoorwegarbeid heel wat lastiger was. Bovendien is de gemiddelde leeftijd sinds 1926 zeer aanzienlijk gestegen. Dit stelsel bepaalde een pensioenleeftijd die vijf jaar lager lag dan bij de overige staatsdiensten, nl. 55 jaar voor het rijdend en 60 jaar voor het niet rijdend personeel. De financiering van de pensioenen loopt niet via een Rijksfonds, doch de Maatschappij betaalt rechtstreeks de pensioenen uit.

Men zal licht begrijpen dat, bij stijging van het peil der lonen en pensioenen, bij stijging van de gemiddelde leeftijd en bij daling van het aantal werknemers in actieve dienst, een dergelijk stelsel uitgroeit tot een ondraaglijke last.

De pensioenleeftijd verdubbelt praktisch het aantal gepensioneerden. Sinds 1960 wordt een extra premie toegekend aan het personeel dat vrijwillig langer in dienst blijft; deze laatste maatregel kan weliswaar de pensioenlast lenigen, doch hij remt de inkrimping van de effectieven en waarborgt niet steeds een productieve tewerkstelling (bijv. minder geschoolde werkkrachten).

De financieringswijze van de pensioenen is eveneens zeer nadelig voor de NBMS, vermits zij niet geschiedt op basis van de huidige, doch wel van de vroegere effectieven; de storting van een bijdrage via een fonds zou ook hier weer de uitgaven praktisch op de helft brengen. De Staat kent thans aan de NMBS een vergoeding toe voor het uitbetalen van pensioenen aan effectieven die niet meer vervangen worden. In feite zou het verhogen van de pensioenleeftijd en het aanpassen van de wijze van financiering de uitgaven voor pensioenen met nagenoeg 70% verminderen.

Een vergelijking tussen 1928 en 1961 laat toe te beseffen welke ontwikkeling zich in deze tijdsspanne op het gebied van het personeel voltrokken heeft.

	1928	1961
Kosten Personeel in miljoen Bfrs	1.785	11.119
waarvan pensioenen	214	3.831
Totale ontvangsten	3.070	10.513
Bedrijfsresultaat	+436	-6.285

Inkomsten en uitgaven

Vermits zowel bij uitgaven als inkomsten in de jaarverslagen van de NBMS Staatstussenkomsten verwerkt zijn en vermits bepaalde tussenkomsten niet in dit document, doch wel op de Rijksbegroting voorkomen, is het niet gemakkelijk om een volledige rekening op te maken. Men vindt weinig systematiek in de financiële betrekkingen tussen Staat en NMBS. De Staatstussenkomsten worden niet oorzakelijk toegekend, omdat het niet wenselijk is de gewone begroting met consumptieve uitgaven te overlappen. Men tracht zoveel mogelijk uitgaven te plaatsen op de buitengewone begroting en het derhalve zo voor te stellen als zou de Staat in de Spoorwegen verder investeren. Deze handelwijze riep bij velen de opinie in het leven als zou de NMBS haar eigen kosten van infrastructuur niet meer kunnen dragen; ze vermijdt daarenboven te gewagen van extra-commerciële lasten (personeel, pensioenen, tariefverminderingen), ten einde politieke strubbelingen te voorkomen. Men geeft bijv. niet of slechts gedeeltelijk toe dat het pensioenenstelsel onhoudbaar geworden is of dat er overtollig personeel is; daarentegen beweert men dat het de Staat vrij staat in het bedrijf te investeren (bijv. bouwen van moderne stations), doch dat het bedrijf hierom niet gevraagd heeft. Van een genormaliseerde kostenrekening kan aldus geen sprake zijn, omdat men vermijdt de extra-commerciële lasten in hun volle omvang te begroten en omdat men impliciet het subsidiëren van infrastructurele werken aanvaardt.

De uitgavenrekening wordt door de NMBS voorgesteld als volgt (in miljoenen Bfrs).

UITGAVEN	1950	1954	1958	1960	1961
Personeel	6721	7780	8692	8227	8317
Stoffen	1872	1802	1795	1425	1369
Diversen	429	699	1457	1401	1459
Dotaties	1150	1185	1690	2030	2020
TOTAAL	10172	11466	13635	13083	13166

Uit deze opgave is echter de volledige som van alle uitgaven niet af te leiden. Immers, bepaalde uitgaven worden rechtstreeks door de Staat bekostigd (personeel, materieel, financiële lasten) en bepaalde andere uitgaven komen op andere rekeningen buiten de uitbatingsbegroting. Tenslotte zijn bepaalde kosten onduidelijk gekwalificeerd; zo bijv. bevat de vernieuwingsdotatie een gedeelte kosten die in feite personeelkosten zijn.

Bijgevolg is het verkieslijk andersom te werk te gaan, namelijk de inkomsten van het verkeer op te geven en hierbij alle tussenkomsten van de Staat te tellen, zodat men een volledig overzicht van de inkomsten krijgt. De netto-ontvangsten bedragen (in miljoen Bfrs).

JAAR	Reizigers	Goederen	Diversen	TOTAAL
1950	2800	5653	389	8842
1954	3488	6680	589	10757
1958	3646	6150	482	10278
1960	3649	6274	511	10434
1961	3658	6345	509	10512

De tussenkomsten van de Staat worden niet steeds op gelijke wijze gekwalificeerd en worden soms, volgens de jaren, in verschillende rubrieken ondergebracht.

In onderstaande tabel werden deze tussenkomsten omwille van de overzichtelijkheid ondergebracht in groepen van verwante uitgaven. Zij behelzen:

A. *Gewone begroting*

1. Vergoedingen Tarief-reducties reizigers.
2. Vergoedingen Tarief-reducties goederen.
3. Vergoedingen kosten van kruisingen met het wegennet.
4. Vergoedingen bijzondere personeelslasten.
5. Toelagen evenwicht uitbatings-rekening.
6. Toelagen tussenkomst in de schuld.
7. Toelagen rentelast electrificatie-leningen.

B. *Buitengewone begroting*

1. Toelage aan Vernieuwingsfonds.
2. Toelage werken buiten Vernieuwingsfonds.
3. Toelage opslorping deficit.

C. *Niet geïnde taks op het vervoer*

D. *Openbare schuld*

JAAR	1945-55	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963 ¹⁾
A1				985	1.674	1.378	775	791	601
A2				263	156	19	15	15	0
A3				0	110	112	113	108	109
A4				1.262	1.467	1.511	1.424	1.415	1.406
A5				1.222	0	0	270	0	0
A6				579	541	525	511	632	714
A7				169	174	176	190	181	287
TOTAAL				4.481	4.112	3.715	3.316	3.142	3.111
B1				1.200	1.900	1.860	1.860	1.900	1.980
B2				1.315	1.800	1.415	509	1.685	903
B3				350	300	300	0	0	0
TOTAAL				2.865	4.000	3.575	2.369	3.585	2.883
C				255	253	258	267	265	?
D				370	330	313	?	?	?
Alg. totaal	±2.200	±5.000	±6.100	7.971	8.695	8.021	±6.285	±7.325	±6.600

Men bemerkt hoe de toelagen voor tariefreducties volgens een curve verlopen en hoe de Staat verzaakt aan zijn vroeger voornemen om de verliezen hier adequaat bij te passen.

Bij het beoordelen van deze bedragen mag men niet uit het oog verliezen dat in 1955 een belangrijke achterstand in de financiering van de vernieuwing was opgetreden; bedroegen de jaarlijkse totale toelagen van de Staat in de periode 1945-1955 2.200 miljoen, dan stijgen die vanaf 1956 op indrukwekkende wijze en bedragen voor de periode 1956-1963 7 miljard per jaar. Het vroegere investeringstekort wordt dus op versnelde wijze ingehaald door het rechtstreeks bekostigen van infrastructuurwerken en door het overnemen van financiële lasten. Ten aanzien van de toestand in de sector personeel en pensioenen mag men voorzien dat tijdens de eerstvolgende jaren geen ingrijpende wijzigingen in dit beeld zullen optreden; daarenboven zal de revalorisatie van de wedden der rijksambtenaren in 1963 een bijkomend miljard aan personeelslasten veroorzaken. Waarschijnlijk moet dan weer gezocht worden naar een wijze om deze uitgave onrechtstreeks te subsidiëren.

Het ware onvoorzichtig te veronderstellen dat het peil van de investeringen in de komende jaren zal kunnen verlaagd worden.

¹⁾ voor 1962 en 1963: begroting en raming.

Tal van verbeteringswerken blijven nodig (omvangrijke vernieuwing van spoor en van gebouwen, afschaffen van overwegen, tunnel te Antwerpen, vervanging van stoomlocomotieven, verdere modernisatie van rijtuigen en wagons, enz. ...). De budgetten dragen aldus een uitgesproken cyclisch karakter; het is bovendien onmogelijk de toekomstige uitgaven zeer nauwkeurig te begroten. Een rendabiliteitsberekening moet dus noodgedwongen vrij ruim omschreven worden. Hierbij komt nog dat men uiteraard steeds bestaande gegevens projecteert op de toekomst. Zo bijv. is het wel mogelijk te beweren dat de NMBS in 1961 5 miljard minder had kunnen uitgeven voor personeel en pensioenen, indien deze sectoren volledig gerationaliseerd zouden geweest zijn. Het is echter niet zeker of het rationalisatie-effect er precies eender zal uitzien, indien het pas in 1970 of in 1975 optreedt. Alsdan zullen immers de overige kostenfactoren gewijzigd zijn; het is zonder meer duidelijk dat de uitgaven per man zullen verder stijgen en dat deze verhoging van de welstand moet kunnen resulteren uit een verdere verbetering van de produktiviteit. Een gerationaliseerd aantal effectieven zal in de toekomst dus nog onder het huidige optimale cijfer liggen.

Genormaliseerde bedrijfsrekening

Het totaal der ontvangsten en der Staatstussenkomsten samen met het gebeurlijke deficit, geeft het geheel der uitgaven van de NMBS weer. Wegens het cyclische karakter van de budgetten, is het moeilijk een jaar als voorbeeld te nemen. Zo eindigde het laatste jaar (1961) met een deficit van 405 miljoen, tegen 32 miljoen in 1960. Het sterke inkrimpen van bepaalde Staatstoelagen verklaart dit verschijnsel.

Neemt men een gemiddelde van een aantal jaren, dan verkrijgt men, voor de periode 1956-1961 een gemiddelde netto-ontvangst van 10,5 miljard en een gemiddeld totaal aan Staatstoelagen van 7 miljard. Neemt men aan dat de achterstallige investeringen hier nagenoeg voor twee miljard tussen komen en dat een aanpassing van de pensioensfinanciering eveneens nagenoeg twee miljard zou besparen, dan blijft een jaarlijkse uitgave van 13,5 miljard. Deze uitgave vertegenwoordigt grosso modo het totaal aan werkingskosten van het bedrijf zoals het thans is. Vanzelfsprekend zouden deze werkingskosten na een volledige rationali-

satie nog aanzienlijk lager liggen. In deze hypothese en onder voorbehoud van het onvermijdelijke gebruik van een ceteris paribus-redenering, krijgt men volgend kostenoverzicht in de huidige uitbating en in een gerationaliseerde uitbating.

- A. Kosten der huidige uitbating;
- B. Kosten van een volledig gerationaliseerde uitbating, geprojecteerd op de kosten van 1956-61;
- C. Ontvangsten van het verkeer; de z.g. „diverse” inkomsten worden over het reizigers- en goederenvervoer omgeslagen in een verhouding van 3/5 en 2/5, d.i. in verhouding met de werkelijke kosten van deze trafieken.

TRAFIEK	A	B	C	A-C	B-C
Reizigers	7.900	5.900	4.000	-3.900	-1.900
Goederen	5.600	4.500	6.500	+ 900	+2.000
TOTAAL	13.500	10.400	10.500	-3.000	+ 100

Uit deze genormaliseerde rekening kan men aflezen dat het goederenvervoer in feite te duur is en dat het reizigersvervoer ook na volledige rationalisatie nog een aanzienlijk deficit laat. Een aanpassing der tarieven of een institutionaliseren van de Staatstussenkomst zijn dus vereist, indien men wil vermijden dat het goederenvervoer verder moet helpen om het deficit van het reizigersvervoer te bestrijden. De reeds genomen en de geplande maatregelen tot tariefverhoging bij de abonnementen zullen jaarlijks 600 à 650 miljoen meer opbrengen, zodat uiteindelijk na volledige rationalisatie nog een deficit van 1300 miljoen blijft. In hoeverre een verbeteren van de service bijkomende betalende reizigers zou aantrekken, valt bezwaarlijk te becijferen. De vergelijking met de NS biedt nochtans een aanwijzing die duidt op de omvang van dergelijke mogelijkheden.

Bijzonder bedenkelijk is de toestand in het goederenvervoer, dat onder druk van extra-commerciële elementen heel wat duurder is dan bij een gesaneerde uitbating. Vanzelfsprekend zijn het precies deze hoge tarieven die de vraag naar „goedkope binnenvaart” uitgelokt hebben. Enerzijds is hier dus een kunstmatig opdrijven van de prijs van het spoorvervoer, terwijl anderzijds de prijs van de binnenvaart kunstmatig gedrukt wordt via subsidiëring van de infrastructuur. De kostprijs goederen, die in totaal niet hoger zou moeten liggen dan 4500 miljoen, bevat het stukgoed; de eigenlijke wagenladingen vertegenwoordigen een gerationaliseerde kostprijs

van 3300 miljoen. Welnu de verladers betalen hier thans 5500 miljoen, hetzij gemiddeld 40% te veel. Dit is wel een der meest tastbare eindresultaten van een gemeinwirtschaftliche vervoerpolitiek.

De toekomst

Uit deze uiteenzetting, die een louter persoonlijke opinie weergeeft, vermits zij geen genoegen neemt met de officiële interpretatie van de cijfers, blijkt duidelijk hoe ingewikkeld en delicaat het vraagstuk van de NMBS geworden is. Hoe lofwaardig ook de huidige pogingen tot sanering mogen geweest zijn, zij hebben niet kunnen vermijden dat de erfenis van het verleden tot uiting kwam en dat de huidige uitgaven stabiel bleven.

Het ware niet realistisch de toekomst met een groot optimisme tegemoet te zien. Het zal er immers gelijktijdig om gaan terug te keren tot het louter functionele en zich te onttrekken aan het niet-functionele. Dit laatste zal energie en behendigheid vergen, omdat dit niet-functionele zich materieel en moreel diep ingeworteld heeft.

De aanwezigheid van het verleden is een paradoksale toestand, die bij de NMBS tastbare vormen aangenomen heeft. Men zoekt om gelijktijdig te „zijn” en „geweest te zijn”, men wil wel de voordelen van het heden, doch aarzelt om hiervoor bepaalde elementen van het verleden prijs te geven, ook al zijn deze geleidelijk meer nadelig dan voordelig geworden.

De NMBS is gevangen tussen twee tegengestelde polen. Daarenboven stelt zich het probleem van het gepaste ogenblik. Dit laatste doet zich ongetwijfeld voor in de huidige conjunctuur, die bijzonder aangewezen is om problemen van tewerkstelling op te lossen.

De internationale vervoerpolitiek, de concurrentie tussen vervoermiddelen en de imperatieven van het Rijksbudget vergen alle een snel en drastisch ingrijpen. Het resultaat van dit ingrijpen zal afhangen van de wijze en van het ogenblik waarop men een keuze zal doen tussen de functionele en de niet-functionele gegevens van dit uiterst ingewikkelde probleem.

Het is niet overdreven te beweren dat, in de komende jaren, de toekomst van de Belgische spoorwegen en van de Belgische vervoerpolitiek willens nillens in de schaal geworpen wordt en dat het probleem zich verder toespitst tot een kwestie van „to be or not to be”.

Bibliografische nota

- Die Nationalgesellschaft der belgischen Eisenbahnen in Archiv für Eisenbahnwesen 1961, nr. 2, pag. 159-197;
- Die Koordinierung der Binnenverkehrsmittel in Belgien (Voordracht gehouden op 17-1-1962) Heft 28 Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Göttingen 1962;
- Goedkope Spoorweg-abonnementen en Regionale Economie in ERV-Medelingen 1961, nr. 2, pag. 27-40;
- Vervoer en Mobiliteit van Arbeidskrachten in de Gids op Maatschappelijk Gebied 1958, nr. 1, pag. 11-27;
- Kostenberekening, Hoeksteen van een Vervoerbeleid in VEV-Berichten 1961, nr. 9, pag. 1105-1120;
- In Lloyd Anversois 1962: Le problème des Trafics de Pointe (21 à 24 juni) Les Lignes déficitaires (20-21 augustus) Les Tarifs Voyageurs à la SNCB (5 à 7 november);
- In Wirtschafts-correspondent Zur Situation der Belgischen Eisenbahnen 1961, nr. 9, pag. 6. Zur finanziellen Lage der Belgischen Staatsbahnen 1962, nr. 9, pag. 8.

SUMMARY

The financial position of the Belgian Railways

Dr. A. de Waele

According to the author a management that is sound from a financial point of view is one of the essential conditions for an efficient functioning of a transport policy. For as soon as a big enterprise is no longer working in conformity with the requirements of profit making, there is a big chance that the conditions of competition will be falsified. The financial aid the Belgian Government is granting to the Railways is very likely to have a wrong result as a consequence of the in practice exaggerated "Gemeinwirtschaftlichkeit" (the principle of priority to public goods).

After an indication of the position of railway transport in Belgium — of passengers as well as of goods — in comparison with the other modes of transport, it is demonstrated by means of some figures that the capacity of the infrastructures (of railways and inland waterways) has considerably increased since 1929, while the transport of goods, expressed in tonkilometers, of railways and interior navigation did not increase. The effect of this was the forcing up of the rough cost-price for heavy transports.

It appears further from a data table that the Belgian Railways had for the first time a deficit in 1932. And that would have been the very moment to take radical rationalisation measures. The main reason for the deficit in the passengers' transport is reputed to be the volume of the rush hours traffic. In Brussels' city and suburbs rush hours traffic is equal to three and a half times the afternoon traffic. This enormous shuttle service and the very cheap social week and month tickets cause big losses to the Railways. The too big number of staff people and the heavy burden of pensions are some other reasons for the bad financial position. Factors from outside the company, in particular of a political nature, play a role in the application of rationalisation measures. A table shows to what amounts and for what purposes the public authority granted its financial aids from 1958 to 1963. After an estimate of the yearly costs of the enterprise, as they are at present, at 13.5 milliard of Belgian Francs, the author comes to the conclusion by means of some figures that — even when eventual rationalisation measures will have been taken — that the passengers' transport will remain in deficit and that goods' transport is too expensive. That is why the Railways are in a less favourable position when compared to inland navigation and road transport. At the end of the article a return to functional way of management is pleaded for the Belgian Railways.

SOMMAIRE

La position financière des Chemins de fer belges

Dr. A. de Waele

Une gérance saine du point de vue financière est — selon l'auteur — une des conditions essentielles pour un fonctionnement efficace d'une politique de transport. Car dès qu'une grande entreprise cesse d'être exploitée en conformité avec des exigences de rentabilité la chance est grande que le jeu de la concurrence est faussé. Les aides financières que le Gouvernement belge accorde aux Chemins de fer risque de produire un résultat inverse pour cause du „Gemeinwirtschaftlichkeit" trop exagéré dans la pratique.

Après une indication de la position du transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer en Belgique par rapport aux autres modes de transport, l'auteur démontre que la capacité des infrastructures (par eau et par fer) s'est agrandie considérablement, tandis que le transport de marchandises exprimé en tonnes-kilomètres par chemin de fer et par eau fluviale n'a pas accru depuis l'an 1929. Pour cette raison le prix de revient global des transports lourds s'est haussé plus que nécessaire.

Il ressort ensuite d'une table de chiffres que les Chemins de fer belges étaient pour la première fois déficitaires en l'an 1932. Et cela était le moment où des mesures de rationalisation sévères auraient dû être prises. La cause principale du déficit dans le transport de voyageurs est imputée au volume du trafic pendant les heures d'affluence. Dans l'agglomération de Bruxelles le trafic aux heures d'affluence est trois et demi fois si intense que le trafic pendant l'après-midi. Le service-navette étendu et les abonnements très bon marché sociaux causent de grandes pertes aux Chemins de fer. Le trop grand nombre d'employés et le fardeau lourd de pensions de retraite sont encore d'autres raisons pour la mauvaise situation financière. Des facteurs de dehors de l'entreprise, surtout politiques, jouent un rôle dans l'application des mesures de rationalisation. Une table montre en quels montants et pour quels buts l'autorité publique accordait des aides financières pendant la période de 1958 jusqu'à 1963.

Après une évaluation des coûts actuels de l'entreprise par an, qui se relève à 13 milliards de francs belges, l'auteur fait ressortir de certains chiffres qu'après une rationalisation éventuelle le transport de voyageurs restera déficitaire quand-même, et que le transport de marchandises est trop cher. Pour cette raison les Chemins de fer se retrouvent dans une position plus défavorable par rapport à la navigation intérieure et au transport routier. La fin est un plaidoyer pour qu'on revienne à une gérance fonctionnelle chez les Chemins de fer belges.

ZOEKLICHT OP DE BINNENSCHIEPVAART (I)

Drs. H. H. Horsting

1. Inleiding

De afgelopen maanden is het binnenscheepvaartbedrijf erin geslaagd zich in het middelpunt te plaatsen van de belangstelling van hen, die met deze vervoerstaking rechtstreeks dan wel zijdelings te maken hebben. In juni werd te Rotterdam het 21e Binnenscheepvaartcongres gehouden en in juli in Keulen een internationale binnenscheepvaartdag.

Om verschillende redenen hadden deze benamingen beter kunnen worden omgewisseld: het Rotterdamse „congres” duurde slechts een „dag”, terwijl de Keulse „dag” een „congres” van twee dagen was. Bovendien kan de kwantiteit van de bezoekers een rol spelen bij de benaming: in Keulen waren 1200 binnenscheepvaartbelangstellenden samengestroomd, zodat daar eerder van een „congres” mocht worden gesproken dan bij de 250 deelnemers in Rotterdam. Een ander verschil is dat aan het Rotterdamse (nationale) congres een zeer sterk internationaal opgezette, wetenschappelijke studie (van het Verkeerswetenschappelijk Centrum) ten grondslag lag, terwijl op de (internationale) dagen in Keulen toch wel zeer sterk de nadruk op speciaal de Duitse binnenvaart en haar talrijke problemen werd gelegd. Het meest internationale in Keulen was nog de interessante buitententoonstelling van binnenvaartmateriaal. Het slot van beide binnenvaartmanifestaties had men overigens bijna kunnen combineren: bij beide was er een slotdiner en een boottocht en in beide gevallen werden de vermoeide congresgangers gedragen door de Rijn, de rivier die steeds op de achtergrond — en soms op de voorgrond — van alle studies, prae-adviezen, referaten en discussies stond.

Het is niet gewenst op deze plaats alles te bespreken wat op beide congressen is behandeld: in de eerste plaats is dit reeds elders geschied en ten tweede zou „Verkeer” dan snel tot een weekblad moeten worden getransformeerd. Bovendien zijn er specifieke binnenvaarttijdschriften, waarin aan dergelijke hoogtijdagen alle ruimte kan worden besteed. Derhalve zullen wij ons moeten beper-

ken en wanneer men beide congressen heeft bijgewoond en alles wat daar is gezegd, dan wel daarvoor en daarna is geschreven, heeft bestudeerd, dan blijkt er één rode draad door beide evenementen heen te lopen n.l. die betreffende de noodzaak tot opvoering van de produktiviteit door rationalisatie.

In de studie van het Centrum wordt langs statistische weg aangetoond, hoe in het afgelopen decennium de binnenvaart erin is geslaagd haar produktiviteit op te voeren: van 1953 tot 1960 steeg het laadvermogen van de vloot der „Rijnsoeverstaten” (incl. België) met 14%, terwijl de omvang van het binnenvaartvervoer (in tonnen) met 48%, de vervoersprestatie (in tkm) met 61% en de verkeersprestatie (in laadvermogen tkm) met 55% toenamen. Of anders: in 1953 werd met 1 ton laadvermogen \pm 16 ton vervoerd, in 1960 20,9 ton; per ton laadvermogen werden in 1953 3450 tkm en 6940 laadvermogen tkm gepresteerd; in 1960 waren deze cijfers 4890 ton tkm en 9410 laadvermogen tkm. Een duidelijker bewijs van de gestegen produktiviteit is nauwelijks denkbaar.

Ook in de prae-adviezen komt de rode draad weer boven. Geschreven wordt o.a. dat een doelmatige planning in het vervoer binnen Nederland bij het huidige systeem van bevrachting moeilijk is en er wordt aangedrongen op een modernisering van het beursstelsel. Later komt de produktiviteitsvraag weer om de hoek kijken: „het volkomen verouderde stelsel van laad- en lostijden kan gemoderniseerd worden; een vrijer (Europees) regime voor de binnenlandse vaart in de verschillende E.E.G.-landen kan ertoe leiden dat de prestatie per ton scheepsruimte wordt opgevoerd; in de studie wordt geen aandacht besteed aan de ontwikkeling van de duwvaart, die bij uitstek geschikt is om het prestatievermogen van de binnenvaart op te voeren; het prestatievermogen van de lichtervloot kan worden verhoogd door uitbreiding van het systeem van continue- en semicontinue diensten”.

Zonder in te gaan op de juistheid van deze beweringen (b.v. die over de duwvaart) is het dus steeds weer de produktiviteitsverhoging die de kop opsteekt. Dit was met name ook het geval in de resolutie aan het einde van het Rotterdamse congres waarin o.a. de aanbeveling werd gedaan dat alle betrokkenen — zowel van de zijde van de overheid als van het bedrijfsleven — het vraagstuk van de opvoering van de produktiviteit, zijnde van essentieel belang voor de concurrentiepositie van de binnenscheepvaart, in gemeenschappelijk overleg op korte termijn nader in studie zouden nemen.

Wanneer daarna de rode draad wordt gevolgd, blijkt deze in Keulen tot een kabel te zijn aangegroeid, daar het Keulse congres de produktiviteitsopvoering centraal had gesteld, hetgeen blijkt uit het onderwerp van het congres: „het concurrentievermogen van de binnenscheepvaart”. Om te kunnen blijven concurreren moet de binnenvaart haar produktiviteit opvoeren, zonder opvoering van de produktiviteit zal er van concurrentie met de andere vervoertakken door de binnenvaart misschien geen sprake meer zijn. Vandaar dat in Keulen uitvoerige referaten werden voorgedragen — naar onze mening veel te uitvoerige — die handelden over „principiële vragen betreffende de concurrentiemogelijkheden van de binnenvaart”, „het ontbrekende evenwicht tussen vraag en aanbod in de Rijnvaart en de mogelijkheden om de nadelige gevolgen hiervan te verminderen”, „nieuwe ontwikkelingen bij de bouw en het gebruik van binnenschepen”, „de concurrentiepositie van de tankvaart”, „de betekenis van de vaarweg voor de concurrentiemogelijkheden van de binnenvaart” en „moderne overslagapparatuur en het concurrentievermogen der binnenvaart”. Kortom, de produktiviteitsverhoging in de binnenvaart is gedurende enige tijd aan de (openbare) orde van de dag geweest.

Wij zullen hierna zeer in het kort aangeven welke werkwijze in de studie over de toekomstige ontwikkeling van de Westeuropese binnenvloot is gevolgd, om daarna enige elementen te noemen die daarin niet aan de orde kwamen; enige van deze elementen zullen dan aan de hand van het in Keulen besprokene hier nog eens voor het voetlicht worden gehaald.

2. Het rapport van het Verkeerswetenschappelijk Centrum

De studie van het Centrum heeft tot titel „de toekomstige ontwikkeling van de Westeuropese binnenvloot; proeve van kwantitatieve bepaling der vlootcapaciteit in 1970”.

Geconstateerd wordt dat de binnenvaart in het Westeuropese vervoersstelsel een belangrijke plaats inneemt en dat in deze vervoertak de laatste jaren bijzondere ontwikkelingen zijn waar te nemen. Het belang van deze vervoertak en de ontwikkelingen die gaande zijn en te verwachten, doen de vraag rijzen hoe de omvang van het binnenvaartvervoer zich binnen afzienbare tijd zal ontwikkelen en welke capaciteit van de vloot daarbij passend moet worden geacht. Op deze vraag is getracht een antwoord te vinden. De studie

VAN DER KOLK DEVENTER N.V.

Zwolseseweg 99-101 — Telefoon 14711-11044

DEVENTER

Official FORD Dealer

Uw B.M.W.-agent

voor Leeuwarden en geheel Noord-Friesland

HOOGEVEEN en TOORNSTRA

Automobiel- en Garagebedrijf N.V.

LEEWARDEN

Wijbrand de Geeststraat 28 - Tel. 2 61 65-22234 - Giro 873358

W. VAN ZIJL's AUTOBEDRIJF N.V.

Velperplein 10 - Telefoon (08300) 24741 - Arnhem

Officieel General Motors Dealer
voor

OPEL

CHEVROLET

OLDSMOBILE

Service-Stations:

ARNHEM: Velperplein

Ernst Casimirlaan

De Monchyplein

LINSCHOTEN:

Rijksweg Den Haag—Utrecht

Kokos Automatten voor alle wagens

Precies volgens model uitgesneden;

3 kwaliteiten - diverse kleuren

Vraagt franco zichtzending of bemonsterde offerte

WIJSTHA C.V.

Wiesselseweg 33 - APELDOORN - Telefoon (06762) 261

**Automobielbedrijf
„DE HOOFDSTAD” N.V.**

Prinsengracht 540-542
Wagenaarstraat 27-31

NEVENBEDRIJF:
„HOOFDSTAD-ZUID” N.V.

Oudste AGENTSCHAP in Amsterdam

RENAULT

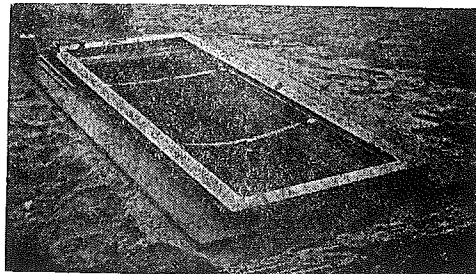
1e Jan v. d. Heijdenstraat 105-107

RENAULT-RAMBLER

Prinsengracht 540-542

Tel.: Verkoop en kantoor 243611
Werkplaats 35202
Magazijn 33861
Wagenaarstraat 58735
1e Jan v. d. Heijdenstraat 720157

OMKO, Rijksweg 121, Tel. 380, Glanerbrug/Enschede



Levering van alle
begraafplaatsbenodigdheden:

Grafliften - Draagbaren
Rijdende baren
Baarkleden
Aulabekleding, enz.

Vraagt folder en offerte

Wanneer U Duitsland of Nederland bezoekt,
vergeet dan niet te stoppen bij

**HOTEL - CAFÉ - RESTAURANT
„DOLPHIA”**

Rijksweg 664 - GLANERBRUG (bij Enschede)
Telefoon (05424) 309



Aannemersbedrijf

Schipbeekstraat 21-23
Telefoon (05490) 35 86

spitst zich toe op de ontleding en kwantificering van de samenhang tussen vraag naar en aanbod van vervoersprestaties. Dit geschiedde niet door een deductieve benadering, daar voldoende statistisch materiaal ontbrak om te kwantificeren, hetgeen een theoretische analyse zou opleveren. Daarom werd een inductieve methode van onderzoek gevolgd, waarbij zowel retrospectief als prospectief het verband tussen vlootcapaciteit en vervoersprestatie werd benaderd.

Voor de jaren 1953-1960 werd de ontwikkeling van vloot, verkeer en vervoer gevolgd en de in die periode gevonden tendenties werden tot 1970 geëxtrapoleerd. Men heeft daartoe statistische gegevens verzameld omtrent de totale vervoersomvang in de jaren 1953 t/m 1960. De ontwikkelingslijn welke uit deze cijfers blijkt werd doorgetrokken tot 1970. De aldus gevonden totale vervoersomvang werd gecorrigeerd in verband met te verwachten vervoer op nieuwe waterwegen nadat deze gekanaliseerd zullen zijn (Bamberg—Neurenberg, Stuttgart—Plochingen en de Moezel tot Metz). Daarnaast werd een correctie toegepast in de omvang van het kolenvervoer en het olie- en stoomvervoer in verband met de te verwachten structurele wijzigingen in de energievoorziening en de daarmee samenhangende toenemende invloed van het vervoer per pijpleiding. Vervolgens werd de ontwikkeling beschreven van de regelingen door overheid en bedrijfsgenoten in de binnenvaart ingesteld en de ontwikkelingen daarin, waarbij echter de invloed van een en ander op de vlootcapaciteit en het te verrichten vervoer niet kon worden gekwantificeerd. Gedetailleerde onderzoeken brachten de opstellers van het rapport tot de conclusie dat de droge en natte vloot op grond van vorenstaande factoren in 1970 115,3 mrd tonkm zal hebben te presteren. De volgende stap bestond uit het verzamelen van statistische gegevens omtrent de totale tonnage van de natte en droge vloot van sleepschepen en die van motorschepen gedurende de jaren 1953 t/m 1960. Ten aanzien van de lichtertonnage (droog en nat) werd de ontwikkelingslijn, die uit deze cijfers blijkt, tot 1970 doorgetrokken, waarbij men van de veronderstelling is uitgegaan, dat de gemiddelde jaarlijkse teruggang van de lichtertonnage in de jaren 1953 t/m 1960 zich in de jaren 1960 t/m 1970 zal voortzetten. De op grond van statistisch onderzoek vastgestelde ontwikkeling in het prestatievermogen van de vloot gedurende de jaren 1953 t/m 1960 werd eveneens tot 1970 doorgetrokken, afzonderlijk voor lichters en motorschepen. Uitgaande van het aldus gevonden te presteren aantal tonkilometers,

de tonnage van de lichtervloot in 1970 en het prestatievermogen van een ton lichterruimte in 1970 werd bepaald hoeveel tonkilometers de lichtervloot (droge vloot en tankertonnage) in 1970 voor haar rekening zal kunnen nemen. Van het dan resterende vervoer werd aangenomen dat het met motorschepen zal worden opgevangen. Uitgaande van het reeds eerder vastgestelde prestatievermogen van een ton motorschepsruimte werd tenslotte vastgesteld hoe groot de motorschepenvloot in 1970 (droog en nat) zal moeten zijn om het gehele resterende te verwachten vervoer op te vangen. De eindconclusie luidt dan:

tankvloot	.....	1970: 1,95 mln ton (in 1960: 1,45)
vrachtvloot	.....	1970: <u>15,45 mln ton (in 1960: 14,25)</u>
totaal	.....	1970: 17,40 mln ton (in 1960: 15,70)
sleepvloot	.....	1970: 4,4 mln ton (in 1960: 7,2)
motorvloot	.....	1970: <u>13,0 mln ton (in 1960: 8,5)</u>
totaal	.....	1970: 17,4 mln ton (in 1960: 15,7)

Het in 1970 vereiste laadvermogen voor de totale vloot van 17,4 mln ton houdt in dat t.o.v. 1960 het laadvermogen in 10 jaar met 1,7 mln ton mag c.q. moet stijgen. Voor de vrachtvloot is de vereiste stijging 1,2 mln ton en voor de tankvloot 0,5 mln ton.

Bij een beoordeling van deze studie dient voorop te worden gesteld de vele bewondering die zij in alle kringen heeft geoogst. Met name het statistische deel, waarin de analyse van de West-europese binnenvaart in de jaren 1953-1960 is opgenomen, heeft een veel bredere opzet gekregen dan voor het einddoel strikt noodzakelijk was. Hierdoor is de studie des te waardevoller geworden. Er is hier materiaal verzameld, geordend en geïnterpreteerd op een wijze, die nog niet heeft plaatsgehad. Dit neemt niet weg dat er ook critiek op kan worden uitgeoefend, critiek die voor een deel reeds tijdens het congres is geuit. Het volgende vraagstuk doet zich nl. voor: uitgegaan is van de extrapolatie tot 1970 van de in de periode 1953-1960 gevonden trend in de ontwikkeling van vloot, verkeer en vervoer. Nu is een dergelijke extrapolatie gebaseerd — hetgeen ook wordt gesteld — op de veronderstelling, dat de tendenties welke zich in het verleden hebben voorgedaan, zich onveranderlijk zullen voortzetten. Voor zover dit niet het geval zou zijn en structurele

wijzigingen te verwachten zijn, is het volgens trendextrapolatie gevonden capaciteitscijfer voor 1970 aan deze wijzigingen aangepast. Hiertoe behoorden volgens de auteurs de uitbreiding van het waterwegennet, de veranderingen in de energievoorziening en in het energievervoer. Waarom bovendien bijna 1/6 deel van de studie aan de verwachtingen met betrekkingen tot regelingen van de binnenvaart door overheden en bedrijfsgenoten is gewijd — waarbij direct wordt gezegd dat het geven van kwantitatieve uitspraken hierover niet mogelijk bleek — is niet geheel duidelijk. Er worden in de loop van de studie nog meer grootheden genoemd die van invloed kunnen zijn op de benodigde toekomstige capaciteit, zoals de waarschijnlijke toeneming van het transportvolume op grond van de voortschrijdende Europese integratie, de eventuele verminderde uitvoerbehoefte van de zeehavens uit i.v.m. de afsluiting naar buiten van de gemeenschappelijke markt, alsmede de gevolgen van het E.E.G. landbouwbeleid voor het vervoer en de tendens havenuitbreidingen meer zeewaarts te projecteren, waardoor het landinwaarts vervoer over langere afstanden gaat geschieden. Ongetwijfeld zijn dit factoren die een rol zullen spelen, doch dit zijn bij lange na niet alle factoren; dit zijn zelfs grotendeels factoren die aan de vraagzijde werken en waarop de binnenvaart zelf nauwelijks invloed heeft. Het is helemaal de vraag of — zoals wordt gesteld — deze factoren afwijkingen in positieve en negatieve zin veroorzaken die als totaliteit geen sterke afwijking teweeg zullen brengen. Dit zal juist niet zo zijn wanneer met slechts een paar van deze factoren wordt gewerkt, doch in feite zijn het er vele, zodat de auteurs zich hadden kunnen beroepen op de wet van de grote getallen. Nu zij er slechts een paar noemen en maar één ervan uitvoerig behandelen, is een beroep op de wet van de grote getallen niet verantwoord, evenmin als een beroep op deze wet mocht worden gedaan bij de extrapolatie 1960-1970, daar men in feite maar over de waarnemingen van een achttal jaren beschikt (1953-1960). Het ware ons dan ook liever geweest, wanneer het hoofdstuk over de regelingen door overheid en bedrijfsgenoten was weggelaten en er bijv. in een apart, kort hoofdstuk een opsomming was gegeven van al die niet kwantificeerbare, vooral aan de aanbodzijde gelegen grootheden die vloot, verkeer en vervoer beïnvloeden, en waarbij het te verwachten verloop tezamen met de invloeden van deze factoren had kunnen worden vermeld. Daarenboven was het wenselijk geweest i.p.v. tot een exacte prognose voor

1970 van de benodigde capaciteit te komen, te werken met een maximum-minimum-prognose, vooral vanwege de korte basisperiode en de grote invloed van de vele, niet kwantificeerbare grootheden. In feite is het zo dat de prognose nu staat of valt met de juistheid van bijv. de geëxtrapoleerde gemiddelde vervoersafstand, met die van het te verwachten vervoer, met die van de beladingsgraad, die van de benuttingsgraad, die van het percentage leegvaart en vooral met die van het prestatievermogen per ton laadvermogen. Wanneer één van deze grootheden — waarbij vooral de laatste van belang is — zich anders ontwikkelt dan in de periode 1953-1960 het geval was, kan dat een aanzienlijke verandering in de benodigde capaciteit in 1970 en in de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding tot gevolg hebben. Deze laatste twee grootheden dienen overigens wel onderscheiden te worden: het is iets anders of men de nadruk legt op de totale benodigde capaciteit in 1970 dan wel op de uitbreidingsbehoefte tot 1970. Wanneer de totale vloot 1% fout is geschat, is dat aanvaardbaar, doch het betekent een fout van 10% voor de vlootuitbreiding.

Hoe dit alles ook zij, het is verheugend te constateren dat bij samenvoeging van de resultaten van Rotterdam en Keulen er een zeer volledig beeld ontstaat, daar men in Keulen juist die verschillende niet-kwantificeerbare, maar toch van zo grote invloed zijnde factoren aan de aanbodzijde nader heeft besproken. Ook hier bleek het niet mogelijk alle grootheden de revue te laten passeren, doch er werd als geheel een instructief beeld gegeven van factoren als vaartbelemmeringen door bruggen, sluizen, etc., de heterogeniteit van de te vervoeren goederen, de omvang van de goederen, de grootte en de snelheid der schepen, laag water, continue-vaart, verhouding vaaruren/laad-, los- en wachturen, verbetering van laad- en lostechniek, overheidsingrijpen en marktorganisatie door deelnemers aan de vaart, regulering van rivieren, technische ontwikkelingen in de binnenvaart zelf en in andere vervoertechnieken, de sociale voorzieningen, etc., etc. Al deze factoren beïnvloeden het concurrentievermogen van de binnenvaart, het prestatievermogen per ton laadvermogen en dus de produktiviteit en daarmee de benodigde capaciteit. Wanneer bijv. de Duitse overheid voortgaat met haar relatief geringe investeringen in waterwegen (reeds jarenlang niet meer dan 6% van de totale infrastructurele investeringen), dan zal het moeilijk zijn het voorspelde vervoersvolume in 1970 met de daarbij berekende capaciteit te verwerken. Er zal

dan meer walcapaciteit nodig zijn, terwijl aan de andere kant door een niet adaequate vergroting van de waterwegen de binnenvaart voor een deel van het vervoer met relatief te kleine eenheden moet varen. De kosten worden in bepaalde relaties te hoog om nog tegen de overige vervoertakken te kunnen concurreren. Het aan haar toevallende vervoer zal verminderen, waardoor minder capaciteit nodig is, etc. Wanneer door het sterk versnellen van de overslag-handelingen in de zeehavens en in de binnenhavens de omlooptijd van de binnenschepen toeneemt, is minder capaciteit nodig dan is voorzien, etc., etc.

Op een aantal van deze in Keulen behandelde elementen, die de produktiviteit van de binnenvaart voor de toekomst kunnen doen afwijken van die in de periode 1953-1960, willen wij hier wat nader ingaan. Eerst zal over de concurrentiepositie van de binnenvaart in het algemeen wat worden gezegd, waarna aan de volgende „Keulse” factoren aandacht zal worden besteed: de motorisering en de duwvaart, de overslag in de zeehavens en de binnenhavens, de waterwegen en de tankvaart.

3. De concurrentiepositie van de binnenvaart

Dikwijls wordt het feit, dat een bepaalde vervoertak een zeker aandeel in het totale vervoer bezit, toegeschreven aan gunstiger — door bijv. de overheid vastgestelde — tarieven of aan andere, de zuivere concurrentie verstorende overheidsmaatregelen. In Duitsland zijn de laatste tijd de spoorwegen er sterk in, de binnenvaart te beschrijven als een bedrijfstak die nog slechts leeft van de mythe van haar goedkoopte. Vergeten wordt echter dat een kostenvergelijking tussen deze elkaar vooral in het massagoedvervoer beconcurrerende vervoertakken niet mogelijk is, daar beide vervoertakken geen uniforme kostenrekening hebben en geen uniforme waardering van de vaste activa. Daarenboven wordt het beeld geheel verstoord doordat aan de Bundesbahn de begrippen rente en aflossing van het geïnvesteerde kapitaal vreemd zijn, terwijl bijv. de binnenvaart slechts op bepaalde trajecten een vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur betaalt. Kortom, ter bepaling van het concurrentievermogen van een vervoertak kan niet van exacte kostengegevens of marktprijzen worden uitgegaan, daar beide grootheden in de meeste Europese landen te veel van bedrijfseconomische vergelijkbare begrippen zijn verwijderd. Wat wel een mogelijkheid is om duidelijk te maken waarom bijv. in

Duitsland de binnenvaart reeds sedert tientallen jaren een relatief constant aandeel van $\pm 30\%$ in het totale vervoer inneemt, is — naast de coördinatiepolitiek der overheid — het wijzen op de inherente voordelen van natuurkundig-technische aard, die maken dat de verladers onder geen beding van de binnenvaart willen afstappen. Welke zijn deze min of meer natuurkundige-technische voordelen van de binnenvaart? In Keulen werden door verschillende sprekers de volgende punten genoemd:

- a. het leeggewicht van het binnenschip is in vergelijking met de nuttige lading zeer laag: per ton laadvermogen „kampen” de spoorwegen met een leeggewicht van ± 800 kg, de vrachtauto van ± 700 kg en het binnenschip van 350 kg;
- b. bij de binnenvaart heeft men minder produktiemiddelen nodig dan bij andere vervoertakken; door de geringere wrijvingsweerstand van een romp in het water dan van een wiel op de rail of op de weg is een geringere trekkracht nodig: met 1 pk kan men op de weg 150 kg, op de rail 500 kg en te water 4000 kg vervoeren; de energie van 1 kg steenkool is voldoende om over 1 km te water 40 ton, over de rail 20 ton en over de weg 6,5 ton te vervoeren.

Dit wat het energieverbruik betreft. Het materiaalgebruik en de energiebehoefte laten het volgende zien:

Materiaalgebruik

	gewicht aan staal (1)	nuttige lading (2)	verhouding (2) tot (1) (3)
schip van 1000 t.	300 t.	1.000 t.	3,3
100 km pijpl. 8"	4.300 t.	3.200 t.	0,7
spoorwegen 40.000 l.	25 t.	32 t.	1,3
vrachtwagen 25.000 l. ..	10 t.	20 t.	2,0

Het schip geeft dus de gunstigste verhouding tussen nuttige lading en materiaalverbruik.

Personeelsbehoefte — lading per man

schip van 1000 t.	250 t.
100 km pijpl. 8"	193 t.
spoorwagon	5 t.
vrachtwagen	20 t.

Gemeten in vervoersprestaties in het goederenvervoer is de relatieve personeelsbehoefte bij de binnenvaart aanzienlijk geringer dan bij de andere vervoertakken.

Uiteraard gaat dit alles ten koste van de snelheid, die voor het binnenschip het geringste is. Men kan stellen dat daardoor de omloopsnelheid van treinen en vrachtwagens groter is waardoor een zekere kostendegressie optreedt. Aangezien echter de vaste kosten van deze vervoertakken aanzienlijk hoger zijn dan die van de binnenvaart, moet de degressie wel heel groot zijn om de geringere energiebehoefte etc. bij de binnenvaart te compenseren. Bovendien is de gemiddelde omlooptijd van een spoorwagon en van een vrachtauto er de laatste jaren — althans in Duitsland — niet gunstiger op geworden. Door de motorisering is de omlooptijd in de binnenvaart wel aanzienlijk korter geworden.

Ook de kapitaalbehoefte valt voor de binnenvaart gunstig uit: om 1000 ton nuttige lading voort te brengen zijn 50 vrachtwagens nodig, hetgeen bij een levensduur van 10 jaren $\pm f$ 2,5 mln vraagt. De spoorwegen hebben voor een dergelijke prestatie 50 wagens en een locomotief nodig, wat een investering van $\pm f$ 2 mln vraagt bij een levensduur van 30 jaar. De binnenvaart vervoert 1000 ton met een motorschip dat 50 jaar meegaat en dat f 650.000,— kost.

- c. De binnenvaart bezit eveneens een vrij aanzienlijke beweeglijkheid en kan variëren met de behoeften van de maatschappij. Ze kan zonder meer van het ene gebied naar het andere worden verlegd, terwijl ze een aanzienlijke en beweeglijke opslagcapaciteit bezit met alle voordelen die daaraan zijn verbonden.
- d. een factor die wij haast niet aan durven snijden is die van de kosten van de weg. In Keulen werd echter gezegd, dat door de geringe kapitaalintensiteit van de investeringen en de lage uitgaven voor onderhoud, de kosten van de waterweg lager zijn dan die van de spoorwegen en de Autobahnen, hetgeen o.a. een gevolg is van het feit, dat een deel van de Duitse waterwegen natuurlijke wegen zijn, waar voor geringe kosten (behoeven te) worden gemaakt en dat de waterwegen meer doeleinden dienen dan alleen het mogelijk maken van de binnenvaart. De Brand-Commissie schijnt te hebben berekend, dat de wegstkosten van het goederenvervoer der D.B. per tonkilometer $4 \text{ à } 5 \times$ zo hoog

zijn als de weggkosten van de binnenvaart. Wellicht is dit voor bepaalde waterwegen wel juist, maar dat zal dan mede een gevolg zijn van de relatief geringe investeringen die de Duitse overheid in binnenscheepvaartwegen heeft verricht. Wanneer in Duitsland een Nord-Süd-Kanal wordt verwezenlijkt (om een geheel willekeurig voorbeeld te noemen), zullen de weggkosten — wanneer die aan het daarop betrekking hebbende vervoer eens zouden (kunnen) worden toegerekend — een omvang krijgen, die dit project macro- en micro-economisch onverantwoord maken. Deze kosten zullen in geen verhouding meer staan tot de weggkosten van de andere vervoermiddelen.

Door natuurkundig-technische voorwaarden blijkt de binnenvaart dus voor bepaalde weinig snelheid eisende vervoeren de laagste kosten met zich te brengen. Deze kostenvoordelen voor de binnenvaart zouden in de tarieven en vrachtprijzen tot uitdrukking moeten komen. Volgens wederom Duitse berekeningen zijn de inkomsten uit het goederenvervoer voor wagenlading- en stukgoedvervoer der D.B. 7,6 pf. per prestatie-eenheid, terwijl de ontvangsten van de binnenscheepvaart in het binnen-Duits vervoer volgens deze bron 2,8 pf. per tonkilometer bedragen. De verlader die zijn goederen via de waterweg vervoert zou derhalve aan vrachtkosten $\pm 60\%$ minder betalen dan de verlader per spoor. Men moet dan echter wel in het oog houden dat de Bundesbahn meer hooggetarifieerde goederen vervoert dan de binnenvaart, terwijl thans noch in de binnenvaart noch bij de spoorwegen volledige kostendekking wordt bereikt. De spoorwegen krijgen o.a. DM 1,2 miljard rechtstreekse steun terwijl alle tekorten worden overgenomen, en in de binnenvaart worden, naar men zegt, sedert de inwerkingtreding van de nieuwe Duitse verkeerswetten (1-8-'61) de kapitaalkosten niet meer integraal terugverdiend. Hoewel met name dit laatste niet is bewezen, is het echter ondanks dit alles wel aannemelijk dat een exacte kostenvergelijking op basis van zuiver bedrijfseconomische en uniforme waarderings- en calculatierichtlijnen aan zou tonen dat de binnenvaart kan concurreren. Het droeve feit doet zich echter voor dat dit bij „aannemen” moet blijven daar er in Brussel een Europese Commissie zetelt, die nu reeds jaren bezig is met het voorbereiden van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek en daarbij thans met voorstellen komt die vele details regelen zonder dat eerst de grote problemen zoals de financiële sanering van de spoor-

wegen en de bepaling + toerekening van de infrastructuurkosten worden geregeld. Zolang op het gebied van het gelijk maken der concurrentievoorwaarden niets is gebeurd en de uitgangsvoorwaarden voor de verschillende vervoertaken niet gelijk zijn gemaakt, kan de Europese Commissie onmogelijk tot een gemeenschappelijk beleid komen dat naar zij zegt „o.a. moet zijn gebaseerd op de natuurlijke voordelen die aan iedere vervoertak eigen zijn”. Het had reeds lang de taak van de Europese Commissie dienen te zijn, deze voordelen in een grondig rapport naast elkaar te zetten om op grond daarvan tot een eerlijke verdeling van het vervoer over de vervoertakken te komen, nadat deze voordelen in kostenverhoudingen zouden zijn omgezet. Nu dat niet is geschied, moeten wij het op de vage formulering houden „dat er redenen zijn om aan te nemen, dat de binnenvaart uit kosten oogpunt kan concurreren” omdat zij de volgende eigenschappen bezit:

- gunstige verhouding leeggewicht/nuttige lading;
- gunstig energieverbruik per vervoerde ton;
- gunstig staalverbruik t.o.v. de nuttige lading;
- weinig personeel per ton vervoerd gewicht;
- weinig kapitaal per ton laadvermogen;
- lage „wegkosten”;
- goede service;
- grote veiligheid;
- vrij gunstige tarieven, daar de varende ton dikwijls de goedkoopste ton blijkt te zijn;
- zeer groot produktiepotentieel, bestaande uit eenheden van 100 tot 6000 ton;
- vrije gunstige beweeglijkheid;
- grote stilliggende en varende opslagcapaciteit.

Nadat hiervoor enige natuurkundig-technische factoren zijn genoemd die de binnenvaart tot een „veel gevraagde” vervoertak hebben helpen maken, blijft de vraag of dit in de toekomst zo zal blijven. Niet vergeten mag worden dat met name de technische ontwikkeling niet stil staat, waardoor — behalve in de binnenvaart zelf — tevens het concurrentievermogen der andere vervoermiddelen wordt versterkt en er zelfs nieuwe transportwijzen kunnen opkomen (pijpleidingen, transportbanden, elektriciteitsleidingen

met zeer hoog voltage, etc.). De vraag is dus of het concurrentievermogen van de binnenvaart in het komende decennium kan worden verhoogd en of daarbij de produktiviteit i.c. het prestatievermogen per ton laadvermogen zodanig kan worden opgevoerd, dat het — om in het kader van dit artikel te blijven — overeenstemt met de geëxtrapoleerde trend uit de periode 1953—1960. Alleen dan immers zal de voor 1970 gevonden capaciteit juist zijn. Allereerst daartoe enige opmerkingen over de motorisering en de duwvaart.

4. Motorisering en duwvaart

Een zeer belangrijke tendentie, die bij de ontwikkeling der binnenvloten valt waar te nemen, is het regelmatig toenemen van het aandeel van de schepen met eigen beweegkracht. Dit verschijnsel wordt veroorzaakt door o.a. de ombouw van sleepscheepen tot motorscheepen, de nieuwbouw die vooral uit motorscheepen bestaat, de opkomst van de duwvaart en de sloop van sleepscheepen. De volgende staat geeft een beeld van de in de periode 1953—1960 toegenomen motoriseringsgraad:

Aandeel van de schepen met eigen beweegkracht in het laadvermogen van de binnenvloot in de Rijnoverstaten

	medio 1953			medio 1960		
	alle schepen × 1000 t	w.v. met eigen beweegkracht × 1000 t in %		alle schepen × 1000 t	w.v. met eigen beweegkracht × 1000 t in %	
W.-Duitsland	3.459	896	26	4.806	2.268	47
Nederland	3.912	1.216	31	4.398	2.256	51
Frankrijk	3.781	1.237	33	3.568	1.799	50
België	2.781	1.271	53	2.581	1.927	75
Zwitserland	262	197	75	367	300	82
Totaal	13.801	4.817	35	15.720	8.550	54

Reeds in 1960 was derhalve 54% van de vloot van de Rijnoverstaten gemotoriseerd, waarbij er tevens op gelet moet worden, dat niet alleen de motorisering, maar ook het motorvermogen regelmatig toeneemt, hetgeen eveneens een capaciteitsverhogend effect

heeft. Daar de motoriseringsgraad van land tot land nogal uiteenloopt, zal voor de toekomst in het ene land de motorisering nog lang voort kunnen gaan, terwijl een land als Zwitserland nog slechts met een verhoging van het motorvermogen kan werken. In Keulen werd beweerd dat sleepscheepen vrijwel niet meer worden gebouwd: bij de huidige huurprijs van ± 15 ct. — met 3 man bemanning en een jaarlijks bedrag aan inkomsten van ± f 75.000,— voor een 1350-tons schip dat nieuw f 450.000,— kost — is een nieuw sleepschip nauwelijks meer economisch te gebruiken. Over deze motorisering — en in het algemeen over de technische voortgang in de binnenvaart — is in Keulen wel het een en ander gezegd. Gewezen werd op de noodzaak niet alleen met modern, gemotoriseerd materiaal te varen, doch tevens dubbele sluizen volgens moderne opvattingen te bouwen (die dan ook dag en nacht geopend moeten zijn), op het verlichten van de vaarwegen bij nacht (wat voor weg- en railvervoer als de gewoonste zaak wordt beschouwd), op het oprichten van radio- of relaisstations langs de voornaamste waterwegen, op het uitbreiden van de radarapparatuur etc. Dit alles betekent dat dus niet alleen naar een modernisering van de schepen moet worden gezocht, doch ook naar die van de vaaromstandigheden. De stoomsleepboten (1 kg kolen per p.k.) die thans nog varen, zullen snel door dieselsleepboten (180 gr. dieselolie per p.k.) worden vervangen, terwijl deze laatste reeds weer gesubstitueerd worden door het motorvrachtschip (gunstige bemanningsvoorschriften), het slepende motorvrachtschip (betere benutting van het motorvermogen) en het duwconvooi. Langzaam maar zeker worden deze schepen eveneens sterk genormaliseerd, zodat het ook voor kleine werven mogelijk wordt de bouw van kwalitatief goede en snelle schepen ter hand te nemen. Steeds meer verschijnen op het water de geheel gelaste romp, de omkeerbare schroef, de kleine hulpmotoren, de gelijkstroom-batterijen, de handroeren met drie bladen, het Voith-Schneider voortstuwingssysteem, de Schottel-navigator, etc. Het spreekt vanzelf dat de motorisering en alle overige maatregelen tot versnelling en verbetering van de vaart slechts zin hebben wanneer tegelijkertijd de wachttijden worden verkort: de 900 tons motorvrachtschepen van bijv. de CNFR varen slechts overdag en overschrijden nauwelijks een gemiddelde van 1800 vaaruren per jaar. De overige tijd wachten zij in havens en voor sluizen, terwijl de hoge kosten van hun dure motor, gecompliceerde apparatuur en dure bemanning voortgaan. Men kan een

daarmee de produktiviteit langs deze weg nog evenveel kunnen stijgen tot 1970 als in het afgelopen decennium het geval is geweest. Wellicht hadden deze en andere overwegingen wat verder kunnen worden uitgewerkt in de studie van het Centrum. Wanneer men daarin van een maximum en een minimum capaciteitsprognose voor 1970 was uitgegaan, had men op grond van o.a. de studies betreffende de „motorisering” kunnen aangeven of in 1970 de benodigde capaciteit wellicht dichterbij het maximum dan wel naar het minimum zal tenderen.

Uiteraard is deze „motorisering” slechts één van de factoren die het prestatievermogen van de binnenvaart beïnvloedt en daardoor van invloed is op de capaciteit die in 1970 benodigd is. Daarnaast zijn er — zoals gezegd — vele andere factoren aan de zijde van vraag en aanbod die deze produktiviteit en benodigde capaciteit beïnvloeden.

In een volgend artikel zullen wij daarvan bespreken: de mogelijkheden ter verkorting van de laad- en lostijden o.a. door maatregelen in de zeehavens, de ontwikkelingen in het olievervoer en die van het waterwegennet in Europa. Er zij nog eens opgemerkt dat hiermede zeker niet naar volledigheid wordt gestreefd, doch dat wordt getracht de belangrijkste grootheden de revue te laten passeren, die de binnenvaart beïnvloeden en die op het Rotterdamse en/of Keulse Congres aan de orde zijn geweest, teneinde op die manier de waardevolle studie van het Centrum nog wat aan te vullen.

SUMMARY

Spotlight on inland navigation (I)

Dr. H. H. Horsting

Inland navigation has been in the limelight several times this year: a report of the Transport Research Centre (Verkeerswetenschappelijk Centrum) on the fleet-capacity necessary in 1970 was published and a congress on inland navigation was held in Rotterdam, for which a number of preliminary reports has been written. And finally there was a big international congress on inland navigation in Cologne together with an exhibition in this field.

First the report mentioned above is discussed briefly. The authors found the fleet-capacity necessary in 1970 by extending rectilinearly up to 1970 the trend in the development of the demand for transport found in the period 1953 up to and including 1960. The same was done for the supply of transport by inland navigation, but here the figure found for 1970 was corrected in connection with structural developments such as the expansion of waterways, the changes in the energy sector together with the increasing significance of pipelines and the changes in transport legislation.

So it is assumed that either all other factors that influence the demand

for and the supply of transport in inland navigation, will show a similar development up to 1970 as was the case in the period 1953 up to and including 1960, or that possible changes have such effects that they compensate each other. The author of the article wonders whether this is correct and whether no factors can be mentioned which will cause the productivity of inland navigation in the period 1960-1970 to differ from the productivity that was found in the period 1953 up to and including 1960 and which was extended rectilinearly.

This productivity appeared to be also the centre of interest during the two congresses; the author discusses a number of subjects which strongly affect this productivity. These subjects are not talked about in the report, but they were discussed during the congresses: the physical-technical advantages of inland navigation, motorization and push transport.

In the second article tankshipment in seaports and inland ports, the networks of waterways and tankbarge transport will be discussed.

SOMMAIRE

La navigation intérieure dans le faisceau de lumière (I)

par Dr. H. H. Horsting

Plusieurs fois déjà au cours de cet an la navigation intérieure a été l'objet de l'intérêt général: il a paru en rapport établi par le Verkeerswetenschappelijk Centrum au sujet de la capacité navale intérieure requise en l'an 1970, et à Rotterdam il a été tenu un congrès pour la navigation intérieure pour lequel un certain nombre de notes introductives avaient été rédigées. Enfin un grand congrès international pour la navigation intérieure a eu lieu à Cologne en même qu'une exposition en cette matière.

On commence par une critique en raccourci du rapport pré-rappelé. La capacité navale intérieure requise en l'an 1970 en ressort comme le résultat d'une prolongation de la ligne de tendance du développement de la demande de transport pendant la période de 1953/1960. On a fait de même à l'égard de l'offre de services de transport de la navigation intérieure, tout en corrigeant le chiffre trouvé pour l'an 1970 en conformité avec l'évolution de la structure, telle que l'extension du réseau navigable, les changements qui interviendront dans le secteur d'énergie, pris ensemble avec la naissance des pipes-lines et les changements dans le régime du domaine de transport. On a donc supposé que tous les autres facteurs qui affecteront la demande et l'offre de services de transport dans la navigation intérieure présenteront jusqu'à l'an 1970 la même évolution que pendant la période 1953/1960, ou bien que des déviations éventuelles s'affecteront réciproquement de telle sorte à se neutraliser les unes les autres. L'auteur se demande si cette supposition est justifiable et si on ne peut pas trouver des facteurs qui causent une déviation de la production par unité de capacité en 1960/1970 (la productivité donc dans la navigation intérieure) de celle qui fut trouvée en la période de 1953/1960 et qui fut trouvée par extrapolation linéaire. Cette productivité a apparu attirer l'attention générale aussi aux deux congrès; l'auteur traite un certain nombre de sujets susceptibles à affecter fortement cette productivité qui — n'ayant pas été soulevés dans le rapport pré-rappelé — ont été traités pendant les congrès, à savoir les avantages phisico-techniques de la navigation intérieure, la motorisation et le poussage.

Dans un second article le transbordement dans les ports maritimes et intérieurs, le réseau navigable et la navigation à bateaux-citernes seront traités plus en détails.

NAAR EEN NIEUW SYSTEEM VAN ZEEVRACHTNOTERING?

Mr. A. M. van Dusseldorp

Een opmerkelijk voorstel tot wijziging van het systeem der zeevrachtnotering in de lijnvaart dat, indien doorgevoerd, belangrijke consequenties voor alle betrokken partijen met zich zou brengen, is uit rederskringen naar voren gekomen.

Het mag bekend worden verondersteld dat in de geregelde lijnvaart, anders dan in de trampvaart, de zeevracht voor het merendeel der verscheepte ladingsoorten is gebaseerd op de z.g. "liner terms", hetgeen inhoudt dat de vrachtprijs niet alleen het zeevervoer zelf dekt, doch eveneens hetzij de gehele, hetzij een gedeelte van de laad- en loskosten in de ruimste zin des woords, dus behalve de feitelijke laad- en loshandeling nog een complex van bijkomende handelingen op de wal. Welk gedeelte van die laad- en loskosten voor scheepsrekening zal zijn, wordt daarbij in principe bepaald door de "custom of the port", de plaatselijke gewoonten welke zich in iedere haven, vaak zeer uiteenlopend, en soms nog met differentiatie voor de verschillende bestemmingen, hebben ontwikkeld.

In de meeste havens komt het er echter op neer, dat de reders zo niet alle, dan toch het grootste gedeelte der laad- en loskosten voor hun rekening hebben te nemen.

Ook worden vaak binnen een bepaalde Conference afspraken gemaakt welke tot resultaat hebben dat de aangesloten lijnen in de havens van een "range" (b.v. de Hamburg/Antwerpen range) uniforme inladingskosten — hetzij in het geheel geen kosten — zullen berekenen, hetgeen dus een terzijdestelling van de "custom of the port" en een bevordering van het "port equalisation" principe (gelijkmaking van de kosten van het vortransport tot in de havens van een bepaalde range) betekent.

De lijnrederijen nemen echter met de laad- en loskosten een last op zich welke van dag tot dag hoger en onberekenbaarder wordt en waarop zij, vooral in andere dan hun thuishaven, geen invloed kunnen uitoefenen. Het is geen uitzondering meer indien op sommige trajecten 60 à 70% der vrachtinkomsten op liner terms aan

andere dan de zuivere vervoerskosten moet worden besteed. Er zijn gevallen bekend waarin het totaal der laad- en loskosten de lijnvracht overtreft, m.a.w. een negatieve vervoersbeloning overblijft.

Wanneer men dan bovendien nog bedenkt dat in het bestaande vrachtberekeningssysteem de reder commissies en rabatten betaalt over de zeevracht op "liner terms", m.a.w. ook over de zojuist genoemde 60 à 70% (een rabat van 10% betekent dus in feite 25 à 30% van de netto vervoersbeloning), dan blijkt wel hoe ongunstig de verhoudingen zijn geworden.

Afgezien hiervan zijn nog verschillende andere belangrijke consequenties te noemen. De eerste is wel deze, dat de totale vrachtprijs zich voor de verladers als een aanmerkelijk bedrag voordoet zonder dat daaruit blijkt welk gedeelte nu eigenlijk de feitelijke vervoersbeloning voor de reder voorstelt. De ervaring leert dat de verlader maar al te vaak geneigd is, de door hem te betalen vracht te vereenzelvigen met hoge inkomsten voor de reder, waarvoor vooral tegenwoordig geen enkele reden aanwezig is.

In de tweede plaats heeft door dit systeem de export- en importhandel in de havensteden zelf weinig belang bij het laag houden der omslagkosten; de reder neemt deze immers voor zijn rekening en moet maar zien dat hij deze door vrachtverhoging weer gedekt krijgt. Er zijn voorbeelden van havens waar de stuwadoorskosten in één klap met 50% verhoogd werden. Van enig protest der commerciële kringen aldaar is dan nauwelijks sprake. Voeren de rederijen een vrachtverhoging in om althans een gedeelte van de verliezen te compenseren, dan staat de handel op zijn achterste benen en zijn de rederijen er alleen maar op uit, de overzeese handel te belemmeren.

Het is geen wonder dat onder deze omstandigheden in rederskringen de idee geboren is om de "liner terms" zodanig te wijzigen dat in een grotere mate dan tot dusver de laad- en loskosten op afladers en ontvangers worden afgewenteld.

Op de theoretische merites hiervan werd o.a. in dit blad (1960, nr. 2) reeds ingegaan. Er werd toen reeds gewezen op de noodzaak, de zuivere vervoersprestatie, kostentechnisch gezien, los te maken van alle voor-, na- en nevenhandelingen.

„In feite moet laden en lossen worden gezien als een afzonderlijk vervoer, n.l. van opslagplaats tot in vervoermiddel, resp. omgekeerd. Voor dit vervoer wordt ook meestal een afzonderlijk

vervoermiddel (bv. kraan, forktruc enz.) ingeschakeld. Het betreft hier dus handelingen welke wel degelijk op hun eigen merites moeten worden bekeken; hen te vereenzelvigen met de vervoersprestatie waaraan zij voorafgaan, resp. waarop zij volgen, werkt slechts belemmerend op een juist inzicht in de kostenstructuur in het vervoer".

De Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging sprak deze gedachte uit in haar in 1960 verschenen rapport „Zeevrachten en Goederenprijzen”.

Op blz. 19 heet het:

„Er zijn tal van gevallen te noemen waarin, na aftrek van de kosten voor laden en lossen, een bedrag overblijft dat in geen enkele redelijke verhouding meer staat tot de verrichte vervoersprestatie. Welk gedeelte van laad- en loskosten onder „liner terms” voor scheepsrekening komt en welk bedrag eventueel onder de benamingen „inladingskosten en/of lossingskosten” aan aflader resp. ontvanger separaat in rekening kan worden gebracht, hangt mede af van de „customs of the port” en verschilt derhalve van haven tot haven, evenals de hoogte van de kosten voor deze werkzaamheden, terwijl ook conferenceafspraken hier van invloed kunnen zijn. Een juist inzicht in de werkelijke hoogten der zeevrachten wordt slechts verkregen indien men alle lijnvrachten op f.i.o.-basis berekent”.

In Franse rederskringen is thans eveneens geestdrift voor een gewijzigd systeem van vrachtnotering ontstaan. De Heer Chardon, Directeur van de „Compagnie Generale Transatlantique” richtte in 1962 aan een vijftigtal grote lijnrederijen een brief waarin hij, op grond van de vorenbeschreven overwegingen voorstelt om tarifair een scheiding te maken tussen de „handling charges” en het feitelijke zeevervoer. Onder „handling charges” worden daarbij door hem verstaan de kosten van handelingen tot aan, resp. vanaf „ship's tackle”, waarmee dus tevens bereikt zou worden dat het punt van kostenovergang gelijk zou worden aan het punt van aansprakelijkheidsovergang. De laatste fase, de eigenlijke inlading resp. lossing, blijft in het systeem Chardon dus voor rekening van het schip; alle andere handelingen vóórdát het goed aan de haak van de kraan is bevestigd, resp. na het losmaken daarvan, worden separaat in rekening gesteld, waarbij ernaar gestreefd zou moeten worden dat

de te berekenen handling charges „range”gewijs gelijkgetrokken worden, hetgeen door de Conferences, in samenwerking met de haveninstanties, zou moeten worden bewerkstelligd.

Deze voorstellen gaan dus minder ver dan de Nederlandse gedachte, welke de lijnvrachten op „free in and out” basis wil brengen, m.a.w. ook de kosten van het eigenlijke laden en lossen separaat in rekening wil stellen. Het Franse voorstel, ofschoon een stap in de goede richting, zal de kwaal dan ook slechts ten dele tegemoet kunnen komen. Immers, het mag dan zo zijn dat in vele havens met eigen scheepsgerei wordt geladen en gelost, deze werkzaamheden moeten dan toch vrijwel altijd geschieden door plaatselijke stuwadoors, zodat ook hiervoor de reder afhankelijk is van de plaatselijke voorschriften, lonen en toestanden.

Het behoeft nauwelijks betoog dat de consequenties van deze voorstellen hier en daar zeer diepgaand zijn en in feite het gehele terrein van Conference-politiek, van inland transport- en van havenpolitiek raken. Een gedetailleerde bespreking hiervan zou buiten het kader van dit artikel voeren.

Ook dient bedacht te worden dat de overzeese handel zich nu reeds een eeuw of meer op de „liner terms” heeft ingesteld waardoor het in elkaar grijpen en op elkaar afgestemd raken van leveringscondities (cif, fob enz.) en verschepingscondities (liner terms, free in- and out, enz.) een subtiele kwestie geworden is waarin niet dan met grote omzichtigheid ingegrepen kan worden.

Dat de reacties in de diverse betrokken kringen gemengd zijn, ligt voor de hand. Duidelijk is dit gebleken uit een enquête over het plan Chardon welke onlangs door de „Deutsche Verkehrszeitung” onder reders, cargadoors, stuwadoors en havenautoriteiten werd gehouden.

Zoals was te verwachten, verklaarden de ondervraagde rederijen zich voorstanders der voorstellen, zij het met diverse voorbehouden t.a.v. de praktische doorvoering, waarbij zij uiteraard de donkere wolken der oppositie door handel en havenautoriteiten reeds zien opdoemen.

Ook hadden de rederijen o.i. hier volledigheidshalve nog kunnen wijzen op het meer idiele streven van de Conferences, stabiliserend te werken op de transportprijzen ter zee, zulks ten gunste van de overzeese handel. Men kan zelfs stellen dat de erkenning van het Conference-wezen voor een belangrijk gedeelte hierop berust. Zou het geheel of een gedeelte van de handelingen in de zeehavens

buiten de sfeer van de liner-terms gebracht worden, dan zou de handel voor enkele schakels uit de transport-ketting geconfronteerd worden met het bruuske prijsverloop daarvan, waarmede het ideale streven van de Conferences zou worden ingekort.

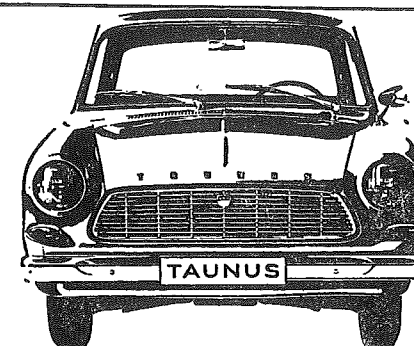
Van de zijde der Havenautoriteiten waren commentaren uit Hamburg en Rotterdam opgenomen. Kenmerkend voor het verschil in plaatselijke verhoudingen en inzichten — en illustratief voor de moeilijkheden welke hier nog te overwinnen zijn — was daarbij wel dat terwijl Hamburg de nadruk legde op zeehavensgewijze „Angleichung der allgemeinen Startbedingungen”, waarbij zelfs de harmoniseringspolitiek binnen de E.E.G., mede op het punt van belasting en sociale politiek, werd betrokken, van Rotterdamse zijde juist de vrees werd uitgesproken dat gelijktrekking der handling charges een “port equalisation” zou bevorderen waardoor de prikkel tot verdere modernisering en rationalisering van de havenomslag zou verminderen.¹⁾

Men heeft de huidige voorstellen „revolutionair” genoemd, hetgeen naar onze mening te kras is. Geheel nieuw en onbekend was het systeem tot dusver niet.

Er is een enkele trafiek waarin, als gevolg van de “custom of the port” in laad- en loshaven, in de praktijk reeds thans de liner terms op f.i.o. condities neerkomen. Ook zou gewezen kunnen worden op de in vele trades geldende conditie voor de verscheping van bepaalde goederen met lijnschepen “free of expenses to the ship by stevedores appointed by the ship”.

Een stevige dosis conservatisme zal, tegelijk met vele inderdaad serieuze praktische moeilijkheden, overwonnen moeten worden. Daar staat tegenover dat bij de huidige situatie in het lijnvervoer ter zee niets onbeproefd mag worden gelaten om een fundamentele verbetering te verkrijgen. Op dit gebied zijn de mogelijkheden niet zo bar groot. De naar voren gebrachte plannen zijn daarom een serieuze bestudering alleszins waard.

¹⁾ Geheel gegrond lijkt ons deze laatste opmerking niet. Zoals reeds eerder in dit artikel vermeld, streven ook onder de huidige omstandigheden reeds verscheidene conferences een zekere Port Equalisation na door range-gewijs aan de verladers een gelijke vergoeding voor de laad of loskosten te berekenen. Een feit is dat in zulke gevallen een eventuele goedkopere “handling” te Rotterdam voor de verlader geen merkbare factor meer is. Volgt men de zuivere “custom of the port”, dan heeft de verlader van stukgoed in Rotterdam zelfs een groter aandeel te betalen dan b.v. in Antwerpen.



FORD TAUNUS 12 M

W. Noordegraaf

Official Ford Dealer

HENGELO (O.)

Telefoon 4444*

SKODA 1963

Stabiel, zuinig en goedkoop f 5.250,—

Dealer voor:

Enschede - Hengelo - Oldenzaal - Ootmarsum - Denekamp - Lossler -
Overdinkel - Haaksbergen en omstreken

JANSSEN's AUTOMOBIELBEDRIJF

Burg. Jacobstraat 30 - Enschede - Tel. 3528 b.g.g. 9071

Firma J. PUTTERS

Automobielbedrijven

Hoeveneweg 92b - Tilburg



SIMCA PERSONENWAGENS — BESTELWAGENS

MERCEDES-BENZ PERSONENWAGENS

CALTEX SERVICE-STATION „DE POSTE”

HERMAN VAN DER VEEN

Goor - Holland

Rijksweg 44 — Tel. (05470) 28 26



voor WALCHEREN

Automobielbedrijf N.V. M. DE DREU & Co.

MIDDELBURG: Zusterstraat 34 - Tel. (01180) 2972-4261

VLISSINGEN : Singel 120 - Tel. (01184) 22 66



QUICK-SERVICE

Exploitant: J. H. RUYS - AMSTERDAM

1e Oosterparkstraat 147-151 - Telefoon (020) 51535
b.g.g. (020) 949573

Wassen — doorsmeren — olie verversen
Onze service is een begrip

Aanneming van BOUW- en BETONWERKEN

Aannemersbedrijf J. TER HORST

ALMELO — KOGELLAAN 3

Telefoon:
Kantoor (05490) 32 04
Privé (05490) 40 30

H. van Veenendaal — Autobekleiderij

UTRECHT

's-Gravensandestraat 25 - Tel. (030) 2 22 06

Inbouw rolschuifdaken merk „Golde”

Voor alle merken wagens- en autobekledingshoezen

KRONIEK

Binnenscheepvaart:

INFRASTRUCTUUR DER BINNENSCHIEPVAART

Bekend zijn geworden (zie het Bulletin van februari j.l. van de Union Internationale des Chemins de fer) de resultaten van een onderzoek van de spoorwegbedrijven naar de kosten van een aantal projecten voor nieuwe waterwegen. Vanzelfsprekend is dit onderzoek niet uit een academische belangstelling voortgesprongen. De spoorwegen zijn er niet onverschillig voor, dat in vrijwel geen enkel land de gebruikers van binnenscheepvaartwegen vaarwegkosten in rekening worden gebracht. Hierin zien zij een oorzaak van scheefgetrokken concurrentieverhoudingen. Dit is ook het geval in landen waar weliswaar rechten worden geheven, maar waar deze in geen verhouding staan tot de werkelijke kosten van de infrastructuur.

Dit verschijnsel treedt in nog sterkere mate op, als de bestaande waterwegennetten met nieuwe projecten worden uitgebreid.

Het onderzoek der spoorwegen had op een aantal van zulke nieuwe projecten betrekking. Men heeft daarvan willen vaststellen de totale kosten (voorzover toe te rekenen aan de scheepvaart) per tonkilometer op basis van de jaarlijkse vervoersprestaties welke op elk van deze geprojecteerde vaarwegen naar verwachting zal worden verricht. Hierbij dient opgemerkt, dat Nederland slechts in deze studie kon worden betrokken met de reeds bestaande 1350 tons vaarweg door Friesland en Groningen.

Voor de vaststelling van de jaarkosten van elke vaarweg werd gekozen een gemiddelde afschrijvingstermijn van 60 jaar, waarin dan het risico van economische veroudering begrepen werd geacht. De jaarkosten werden overigens berekend als constante annuïteiten met rentepercentages van 3,5% voor Zwitserland, 4,5% voor Nederland en 6% voor de overige landen. De jaarlijkse onderhoudskosten werden zoveel mogelijk aan de hand van gepubliceerde gegevens vastgesteld. Voor de toerekening aan de scheepvaart werd onderscheid gemaakt tussen annuïteiten en de onderhoudskosten. Zo werden de scheepvaartkosten van de Nederlandse vaarweg geraamd op 50% van de annuïteit en 100% van de onderhoudskosten.

In het volgende staatje zijn de onderzochte gevallen en hun kosten per 100 tonkilometer vermeld:

Vaarwegen	Kosten per 100 tonkm.	
	eigen valuta	Zw.frs.
a. Rijn-Main-Donau kanaalpand tussen Bamberg en Neurenberg	DM 15,20	16,57
b. Belgisch waterwegenprogramma betrekking hebbend op 379 km vaarwegen	B.frs. 29,20	2,53
c. Rijn-Rhône kanaal in Frankrijk	F.frs. 4,29	3,80
d. Italiaans plan voor aanleg van een verbinding van Venetië met Lago Maggiore	Lire 283	1,97
e. Vaarweg door Groningen en Friesland	H.fl. 0,64	0,77
f. Kanalisatie van de Rijn tussen Konstanz en Rheinfelden	Zw.frs. 4,87	4,87

De kosten per vervoersprestatie van deze infrastructuurprojecten blijken sterk uiteen te lopen. Naar verhouding opvallend duur is het Duitse project. De Nederlandse infrastructuur op dit gebied bleek verreweg het minst kostbaar.

Belangwekkender dan een vergelijking van deze cijfers onderling is een vergelijking met de niveaus van de spoorwegvrachten (wagenladingvervoer) in de desbetreffende landen. Men heeft deze vergelijking niet zodanig kunnen verfijnen, dat de kosten der waterwegen werden vergeleken met spoorwegvrachten in parallel-verbindingen en alleen voor die goederen, waarbij spoorwegen en scheepvaart feitelijk met elkaar in concurrentie staan. Volstaan moest worden met gemiddelden van het landelijk wagenladingvervoer. Het resultaat toont het volgende staatje:

Projecten in:	Infrastructuurkosten van de bestudeerde projecten (per 100 t.km.) (1)	Spoorwegontvangsten per 100 t.km in wagenladingvervoer (2)	Kolom 1 in % van kolom 2
Duitsland	DM. 15,20	DM. 7,00	217
België	B.frs. 29,20	B.frs. 83,10	35
Frankrijk	F.frs. 4,29	F.frs. 5,96	72
Italië	Lire 283	Lire 771	37
Nederland	H.fl. 0,64	H.fl. 5,71 *)	11
Zwitserland	Z.frs. 4,87	Z.frs. 10,90 (CFF)	45
	DM. 4,47	DM. 7,00 (DB)	64

*) Totale goederenvervoer, inclusief stukgoed.

Deze cijfers geven een indicatie van de concurrentiële druk, die gratis ter beschikking gestelde vaarwegen kunnen uitoefenen op andere vervoerstakken. In aanmerking nemend, dat in sommige landen enige scheepvaartrechten worden geheven en dat bedrijfseconomische tekorten in zoverre geen volledig beeld geven, dat geleden verliezen in deze cijfers niet tot uiting komen, kan uit de percentages toch wel worden afgeleid, dat het niet of niet geheel betalen van infrastructuurkosten door de scheepvaart aanzienlijke scheefftrekkingen in concurrentie-verhoudingen veroorzaakt. Zouden de gebruikers van zulke (nieuwe) scheepvaartwegen worden geconfronteerd met de infrastructuurkosten, dan zouden de inkomsten van de spoorwegen daardoor gunstig worden beïnvloed. Maar ook los daarvan blijkt er reden te zijn nieuwe projecten voor verbetering of uitbreiding van de infrastructuur voor het verkeer ook vooraf op hun economische mérites te beoordelen.

E.E.G. VERVOERPOLITIEK

In het bijzonder in Nederland is in de verstreken maanden grote beroering ontstaan over een aantal voorstellen, welke de Commissie op 10 mei j.l. heeft gedaan. Het gaat hierbij speciaal om twee concept-verordeningen, te weten:

1. betreffende de vorming en de wijze van toepassing van een communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg binnen de Gemeenschap;

2. betreffende de invoering van een stelsel van margetarieven voor het goederenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

ad 1. Het systeem, dat de Commissie voor ogen staat komt erop neer, dat de toelating tot de internationale vervoermarkt — tot dusverre hoofdzakelijk bilateraal geregeld — zal worden geregeld op Gemeenschapsniveau en voor alle internationale vervoerders van de Gemeenschap. Een vervoerder in het bezit van een dergelijke Gemeenschaps-vergunning heeft dan het recht vervoer tussen en vervoer binnen lid-staten te verrichten.

De toelating tot de internationale wervervoermarkt blijft dus gereguleerd.

Het is hoogst merkwaardig, dat deze gereglementeerde toelating uitsluitend is gedacht voor het wegvervoer en niet voor de binnenscheepvaart. Des te merkwaardiger, omdat de Commissie van oordeel is „dat in het vervoer in het algemeen... het prijsmechanisme alleen niet in staat is de markt op bevredigende wijze te doen functioneren”.

Met dit uitgangspunt is haar politiek ten aanzien van de binnenscheepvaart strijdig. De feiten wijzen bovendien uit, dat de verschillen in gedragspatroon tussen binnenscheepvaartondernemers en wegvervoerondernemers niet dermate verschillend zijn, dat speciaal voor het wegvervoer de toelating moet worden gereglementeerd. Uitvoerig hebben wij overigens in dit tijdschrift betoogd, dat in het kader van de huidige economische groei vergunningen overbodige en niet-functionerende instrumenten van economische politiek zijn. Dit geldt ook voor het door de Commissie voorgestelde systeem.

Bij eerste kennisneming rijzen daarenboven de navolgende bezwaren:

- a. De principes welke zullen worden gehanteerd bij de vaststelling van het totale niveau van de vergunningen, zijn uiterst vaag. Een eventuele protectie van andere vervoertakken ten koste van het wegvervoer is derhalve niet uitgesloten.
- b. De criteria, welke zullen worden gehanteerd bij de verdeling van contingenten over de diverse landen, zijn volstrekt in het vage gelaten. Dit feit, gecombineerd met de invoering van een marge-tarief impliceert, dat mededinging tussen internationale vervoerondernemingen goeddeels wordt geëlimineerd.

ad 2. Het is de bedoeling van de Commissie, dat deze tarieven zowel voor het nationale als voor het internationale vervoer worden vastgesteld. Wat het wegvervoer betreft, is deze tarifiering volstrekt overbodig, gezien het voorgestane stelsel van communautaire reglementering, aangezien — in de filosofie van de Commissie — deze vergunningen juist ten doel hebben zowel een overschot als een tekort te voorkomen. Ten aanzien van de tarieven voor de binnenscheepvaart wrekt zich — politiek gesproken — de omstandigheid, dat elk land — Nederland niet uitgezonderd — de nationale binnenscheepvaart aan tarifiering heeft onderworpen. Economisch gezien zijn er dan weinig steekhoudende argumenten om de internationale binnenscheepvaart vrij te laten.

Het lijkt overigens naar onze mening geen twijfel, dat in het huidige klimaat van economische groei de tot dusverre gevolgde reglementering t.a.v. toelating en prijsvorming van de nationale binnenscheepvaart niet past. Geleidelijke afschaffing zou derhalve de voorkeur hebben verdiend.

Al met al zijn de voorstellen van de Commissie in hoge mate teleurstellend voor al diegenen, die gehoopt hadden op een economisch vervoerregime, dat soepeler toelating tot de vervoermarkt en grotere speelruimte in de prijsvorming zou omvatten. Des te meer reden om de door de Raad van Ministers aan de Adviescommissie en het Parlement gevraagde adviezen met belangstelling tegemoet te zien.

POSTACADEMIALE CURSUS WEGVERKEERSKUNDE

1963 — 1964

De stormachtige ontwikkeling van het wegverkeer sinds het einde van de oorlog doet verwachten, dat de periode, waarin met relatief eenvoudige middelen en zonder zich teveel te verdiepen in het hoe en waarom aanvaardbare oplossingen konden worden gevonden voor de verkeersvraagstukken, spoedig geheel achter ons zal liggen. Vooral in de steden zullen de voorzieningen t.b.v. het wegverkeer vaak grote kapitalen gaan vergen en sterk ingrijpen in de bestaande ruimtelijke structuur. Een steeds grotere kennis van zaken wordt daarom geëist van degenen, die uit hoofde van hun functie bij overheid of raadgevende bureaus, geroepen zijn om de bestuurders van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in deze bij te staan en van advies te dienen.

De behoefte aan technici, die zich in de wegverkeerskunde hebben bekwamd, is tot voor enkele jaren weinig naar voren gekomen. Tezeldertijd stond de wegverkeerskunde nog in haar kinderschoenen — O. K. Normann publiceerde zijn baanbrekende artikelen over de capaciteiten van wegen en straten pas in 1946! — en het behoeft dus geen verwondering te wekken, dat aan de daarvoor in aanmerking komende opleidingsinstituten in ons land tot nu toe aan deze tak van toegepaste wetenschap minder aandacht is besteed, dan thans blijkt wenselijk te zijn geweest. Degenen, die nu en in de komende jaren de leiding zullen hebben bij het zoeken naar oplossingen van de verkeersvraagstukken buiten, maar vooral ook binnen de stedelijke agglomeraties, hebben hun vorming genoten, toen het begrip „verkeerskunde” (traffic engineering) nog nauwelijks leefde. Praktisch zijn zij dus niet in de gelegenheid geweest zich tijdens hun studie in deze snel ontwikkelende wetenschap te bekwamen.

Om in deze lacune enigermate te voorzien, is in overleg tussen het Koninklijk Instituut van Ingenieurs en de Technische Hogeschool te Delft een post-academiale cursus voor Wegverkeerskunde georganiseerd, met de bedoeling aan academisch gevormden de gelegenheid te geven hun kennis op dit gebied aan te vullen of te verbeteren. Niet-academisch gevormden, die een verantwoordelijke functie bekleden en in hun werkkring regelmatig met verkeersproblemen hebben te maken, kunnen, met instemming van het bestuur, tot het volgen van de cursus worden toegelaten.

In het academische jaar 1961-1962 voor het eerst gehouden werd deze cursus in het jaar 1962-1963 herhaald.

Gezien de grote belangstelling, die ervoor bestond, heeft het bestuur besloten thans een derde cursus te organiseren. Deze zal aanvangen op maandag 21 oktober a.s.

Deze leergang wordt gehouden in de gebouwen van de Technische Hogeschool te Delft. Zij omvat 75 lessen van één uur, verdeeld over 15 achterevolgende maandagen en te geven door een 20-tal docenten.

Het cursusgeld bedraagt f 350,—, gelijk aan dat voor de post-academiale cursus voor Gezondheidstechniek.

De leiding van de cursus berust bij een bestuur bestaande uit Prof. Ir. J. Volmuller, voorzitter, Ir. M. P. Blaauw, Ir. M. le Cosquino de Bussy, Prof. Ir. J. L. A. Cuperus, Prof. Ir. J. L. Klein en Ir. C. A. Kuysten.

Nadere inlichtingen worden verstrekt door de secretaris-cursusleider Ir. J. L. N. Spangenberg, Oostplantsoen 25, Delft, telefoon (01730) 2 18 34, toestel 15, aan wie ook de schriftelijke aanmelding voor deelname — uitsluitend door middel van het daarvoor bestemde en eveneens in het prospectus inliggende intekenformulier — vóór 7 oktober a.s. moet worden toegezonden. Deze prospectus kan bij de secretaris-cursusleider worden aangevraagd.

POST-DOCTORALE LEERGANG „VERVOER” 1964

Aan belangstellenden wordt medegedeeld, dat in 1964 door de Rijksuniversiteit te Utrecht een post-doctorale leergang voor afgestudeerden over de Europese vervoersintegratie zal worden georganiseerd. De cursus zal bestaan uit acht bijeenkomsten, die tussen 18 januari en 9 mei 1964 met tussenpozen van twee à drie weken des zaterdags zullen worden gehouden. Tijdens de morgenzitting zal een inleiding worden gegeven van circa twee uren. Na een gemeenschappelijke lunch zal tijdens de middag een discussie over het behandelde onderwerp plaats vinden. Dank zij de steun van de Universiteit zal het inschrijfgeld slechts f 25,— bedragen.

Als onderwerpen zullen worden behandeld:

1. De Europese integratie en het vervoer.
2. De structuur van het Europese vervoer.
3. Algemene problemen van nationaal en Europees vervoerbeleid.
4. Juridische aspecten van de vervoersintegratie.
5. De positie van de zeescheepvaart, de havens en de binnenvaart in de Europese Gemeenschappen.
6. Het gemeenschappelijk vervoerbeleid (1): Tarieven.
7. Het gemeenschappelijk vervoerbeleid (2): Capaciteitsregelingen en de liberalisatie in wegvervoer en binnenscheepvaart.
8. Nederland te midden van de Europese ontwikkelingen op vervoergebied.

Als sprekers zullen vooraanstaande deskundigen op het vervoergebied uit de kringen van wetenschap, overheid, Europese Gemeenschappen en verschillende takken van vervoer hun medewerking verlenen.

Aanmeldingen voor deelname aan de cursus kunnen geschieden bij het Economisch Instituut der Rijksuniversiteit te Utrecht, Maliesingel 41, telefoon (030) 2 26 96.

Aan deelnemers en belangstellenden zal te zijner tijd een programma van de leergang worden toegezonden.

AANTEKENING

Een speciaal hoofdstuk uit de vervoerpolitiek der E.E.G.

In de uitvoerige discussies, welke over het gemeenschappelijke vervoerbeleid binnen de E.E.G. gaande zijn, vormt de plaats van het Rijnvaartregime binnen deze vervoerpolitiek, en met name de relatie tussen de Acte van Mannheim en art. 234 van het E.E.G.-Verdrag, een onderwerp, dat speciale aandacht verdient.

Terwijl men vroeger in Brussel het standpunt innam, dat zich wel geen bijzondere conflicten zouden voordoen tussen enerzijds het krachtens de Acte van Mannheim vrije Rijnvaartregime en anderzijds de E.E.G.-vervoerpolitiek, omdat toch beide Verdragen uitgaan van dezelfde principes (met name een niet door nationale grenzen beperkte bewegingsvrijheid van het bedrijfsleven), heeft de Europese Commissie onlangs als haar mening geformuleerd, dat het E.E.G.-Verdrag en de Verordeningen, welke op dit Verdrag zijn gebaseerd, zonder meer voorrang zouden hebben, voor wat de betrekkingen tussen de Lid-Staten betreft, boven de Acte van Mannheim als vroeger gesloten Verdrag. De Europese Commissie was ook wel genoodzaakt, t.a.v. dit vraagstuk haar positie duidelijker te bepalen, omdat betwist werd, dat haar Verordening nr. 11 (die op vervoersgebied discriminaties bestrijdt) zonder meer op de Rijnvaart van toepassing zou zijn, terwijl bovendien door de Commissie een aantal vervoerpolitieke voorstellen werden ingediend o.m. ter invoering van margetarieven voor het gehele goederenvervoer per spoor, weg en binnenvaart.

Hoe werd deze jongste mening der Europese Commissie gemotiveerd, en is zij juist?

Als motivering diende een beroep op een d.d. 27 februari 1962 door het Hof der Europese Gemeenschappen gewezen arrest, waarbij een bepaalde, hierna te bespreken uitlegging gegeven werd aan art. 234 van het E.E.G.-Verdrag. Het eerste lid van dit artikel bepaalt, dat de rechten en verplichtingen uit overeenkomsten, die vóór het inwerkingtreden van het E.E.G.-Verdrag werden gesloten tussen een of meer Lid-Staten en een of meer derde Staten, door het E.E.G.-Verdrag „niet worden aangetast”.¹⁾

Het geval, dat in deze voor het Hof aanhangig gemaakte zaak moest worden beoordeeld, lag als volgt. Na een tariefconferentie van begin 1956 tussen de aan de „Algemene Overeenkomst betreffende tarieven en handel” (G.A.T.T.) deelnemende partijen gold in Italië voor radiolampen en -buizen een invoerrecht, dat ofwel 35% bedroeg, of 30% met een minimum van 150 Lires per stuk; in elk concreet geval werd het meest gunstige van beide tarieven toegepast. Begin 1958 bepaalde het Italiaanse Directoraat Douane,

¹⁾ De volledige tekst van art. 234 van het E.E.G.-Verdrag luidt als volgt:

„De rechten en verplichtingen voortvloeiende uit overeenkomsten vóór de inwerking-treding van dit Verdrag gesloten tussen een of meer Lid-Staten enerzijds en een of meer derde Staten anderzijds, worden door de bepalingen van dit Verdrag niet aangetast. Voor zover deze overeenkomsten niet verenigbaar zijn met dit Verdrag maken de betrokken Lid-Staat of Lid-Staten gebruik van alle passende middelen om de vastgestelde onverenigbaarheid op te heffen. Indien nodig verlenen de Lid-Staten elkaar bijstand ten einde dat doel te bereiken en volgen in voorkomende gevallen een gemeenschappelijke gedragslijn.

Bij de toepassing van de overeenkomsten, bedoeld in de eerste alinea, houden de Lid-Staten rekening met het feit dat de voordelen door elke Lid-Staat in dit Verdrag toegestaan, een wezenlijk bestanddeel uitmaken van de totstandkoming van de Gemeenschap en dientengevolge onverbreekelijk verbonden zijn met de oprichting van gemeenschappelijke instellingen, met het toekennen van bevoegdheden aan die instellingen en met het verlenen van dezelfde voordelen door de overige Lid-Staten.”

dat voortaan uitsluitend het recht van 30% met een minimum van 150 Lires zou gelden; hierdoor verviel de keuze van het 35% invoerrecht, waar dit voordeliger was, en verhoogde dus Italië in feite zijn tarief. Daarmee kwam het, naar de opvatting van de Europese Commissie, in strijd met de in art. 12 van het E.E.G.-Verdrag neergelegde verplichting, waarbij de Lid-Staten zich verbonden hadden, onderling geen tariefverhogingen toe te passen.

In de procedure voor het Hof had nu de Europese Commissie gesteld: „dat de woorden 'rechten en verplichtingen' in art. 234, wat de rechten betreft, doelen op de rechten van derde landen en, wat de verplichtingen aangaat, op de verplichtingen der Lid-Staten; dat krachtens de beginselen van het Volkenrecht een Staat door de enkele aanvaarding van een nieuwe verplichting, strijdig met hem uit een eerder Verdrag toekomende rechten, afstand doet van die rechten, voor zover althans zulks voor de nakoming van zijn nieuwe verplichtingen noodzakelijk is.”

Het Europese Gerechtshof heeft in het deze zaak betreffende arrest de bedoelde interpretatie als juist aanvaard. Door de Europese Commissie wordt nu deze uitlegging van art. 234 opnieuw aangevoerd in verband met de vraag der toepasselijkheid van haar vervoerpolitieke verordeningen en voorstellen op de Rijnvaart. Praktisch zou deze interpretatie betekenen, dat de Acte van Mannheim alleen in zoverre een probleem voor de vervoerpolitieke plannen der Commissie vormt, dat nog bepaalde onderhandelingen met derde landen noodzakelijk zouden zijn.

Hierbij kan het volgende worden aangetekend:

A. Indien art. 234 spreekt van „rechten en verplichtingen”, die onder bepaalde omstandigheden niet worden aangetast, is er taalkundig-interpretatief geen enkele aanleiding tot een splitsing van deze samengevoegde begrippen, zoals de Commissie voorstaat. De tekst maakt geen enkel onderscheid tussen „rechten” en „verplichtingen”; beide blijven onaantast. Indien men bij de opstelling van het Verdrag met „rechten” zou hebben bedoeld: alleen die van derde Staten, en met „verplichtingen”: alleen die van Lid-Staten, had men dit in de tekst tot uitdrukking kunnen brengen.

B. Niet alleen textueel, maar ook naar eenvoudige logica is de interpretatie, zoals die door Europese Commissie en Hof wordt gegeven, niet houdbaar, immers:

1° Beschouwt men de positie van derde Staten, dan is er geen enkele aanleiding, te veronderstellen, dat het E.E.G.-Verdrag wél iets ten aanzien van hun rechten, maar niets ten aanzien van hun verplichtingen zou hebben willen vastleggen. Het is veeleer zo, dat het E.E.G.-Verdrag ten aanzien van de rechten *en* verplichtingen van derde Staten in verband met vroegere Verdragen niets voor te schrijven heeft (het E.E.G.-Verdrag is voor derde Staten een „res inter alios”), en dat art. 234 geacht moet worden, het complex van rechten *en* verplichtingen *der Lid-Staten* ingeval van anterieure Verdragen, welke niet verenigbaar zijn met het E.E.G.-Verdrag en waarbij ook derde Staten partij zijn, te behandelen. De in de aanhef van art. 234 genoemde „rechten en verplichtingen” kunnen dus slechts de rechten *en* verplichtingen der Lid-Staten zijn.

2° De Europese Commissie voegt aan haar ingenieuze splitsing tussen rechten enerzijds en verplichtingen anderzijds nog de overweging toe, dat volgens „de beginselen van het Volkenrecht” een Staat door de aanvaarding van een nieuwe verplichting, strijdig met hem uit een eerder Verdrag toekomende rechten, afstand van die rechten doet. Het Hof heeft zich ook aan deze overweging geconformeerd.

Voor zover het de situatie betreft, waarin een „nieuw” en een „oud” Verdrag tussen *dezelfde* Staten zijn afgesloten, is op deze stelling weinig aan te merken. Maar „de beginselen van het Volkenrecht” zullen zich er toch wel niet tegen verzetten, dat aan de situatie, waarin bij het „oude” Verdrag mede andere Staten betrokken zijn als bij het „nieuwe”, speciale aandacht wordt geschonken, en dat voor dit geval tussen de Staten, die bij het nieuwe Verdrag partij zijn, bijzondere regelen worden vastgesteld en procedures worden voorzien. Dit is nu juist, wat gebeurd is in art. 234. Het gaat er dan ook i.c. niet om, „de beginselen van het Volkenrecht” toe te passen maar de overeengekomen tekst van art. 234, die uitdrukkelijk op de voorgrond stelt, dat rechten en verplichtingen uit het anterieure Verdrag door het nieuwe „niet worden aangetast”.

3° Het is overigens duidelijk, dat bij een overeenkomst of Tractaat tussen twee of meer partijen hun rechten en verplichtingen op een dergelijke wijze onderling verbonden zijn en samenhangen, dat een splitsing daarvan slechts tot willekeur en onaanvaardbare gevolgen kan leiden. Dat dit zo is, wordt n.b. in hetzelfde art. 234 erkend, waar het bepaalt

in zijn eerste lid: dat de rechten en verplichtingen uit anterieure Verdragen bij ondertekening van het E.E.G.-Verdrag *niet* automatisch zijn vervallen;

in zijn tweede lid: dat een gemeenschappelijke gedragslijn moet worden gezocht om eventuele conflict-situaties tot een oplossing te brengen;

en in zijn derde lid: dat daarbij een afweging geboden is van „de voordelen, door elke Lid-Staat in dit Verdrag toegestaan”, de concessies, welke bij de instelling der E.E.G. zijn gedaan, en „het verlenen van dezelfde voordelen door de overige Lid-Staten”.

Uit een en ander volgt, dat men juist *zonder* een automatisch teniet-doen van anterieure rechten en verplichtingen, de nieuwe situatie gezamenlijk onder ogen heeft willen zien.

C. De bovenstaande beschouwingen betroffen de algemene strekking van art. 234 van het E.E.G.-Verdrag. Afgezien van de onder A en B weergegeven bezwaren tegen de door Europese Commissie en Hof gegeven interpretatie dient nu te worden nagegaan, in hoeverre de overwegingen, die in het geciteerde arrest waren gericht op art. 234 en het G.A.T.T., in redelijkheid kunnen worden overgebracht op de relatie tussen art. 234 en de *Acte van Mannheim*. In het bijzonder hier zal blijken, in hoe sterke mate bij de Commissie de wens de vader is geweest van de gedachte.

1° Indien men al op het Rijnvaartregime de theorie van de splitsing tussen „rechten” (van de derde Staten) en „verplichtingen” (van de Lid-Staten) zou willen toepassen, dan komen allereerst de volgende vragen op. Wat zijn, in het geval van de *Acte van Mannheim*, voor de Regeringen der betrokken Staten „rechten” en wat „verplichtingen”? Is er een „recht” van een Lid-Staat, om ten behoeve van zijn onderdanen de vrije Rijnvaart in andere Staten op te eisen? Is er een „verplichting” van de Lid-Staten, om deze vrije vaart van anderen dan de eigen onderdanen toe te laten? Is er soms een dergelijk recht op vrije vaart krachtens de *Acte van Mannheim* ontstaan voor de *onderdanen* der Lid-Staten en voor die van derde landen? Dit zijn alles vragen, die een duidelijk antwoord zouden moeten vinden, vóórdat men de conclusie zou mogen trekken, waartoe de Europese Commissie geneigd schijnt.

2° Bij het aangehaalde arrest ging het om de zeer concrete, zonder meer

duidelijke en geen enkele uitwerking vereisende bepaling van art. 12 van het E.E.G.-Verdrag, dat de Lid-Staten „zich ervan onthouden, de rechten en heffingen te verhogen, welke zij in hun onderlinge handelsbetrekkingen toepassen”; één der Lid-Staten was, zich daarbij beroepend op de eerder gesloten G.A.T.T.-overeenkomst, van deze duidelijke bepaling afgeweken.

Hoe ligt nu de situatie ten aanzien van de *Acte van Mannheim*? Kunnen de het E.E.G.-Verdrag ondertekenende Staten, door op zich te nemen „een gemeenschappelijk vervoerbeleid” (art. 74) in te stellen, geacht worden, daarmee afstand te hebben gedaan van de bepalingen der eerder gesloten *Acte van Mannheim* en daarmee van een tussen hen en derde Staten reeds lang geldend rechtsregime? Is er hier de situatie van een eigen aanvaarding door de Staten van een duidelijke contraire verplichting, waardoor vroegere rechten worden verwerkt, zoals in het geval van het G.A.T.T.-arrest? En hoe waren de officiële opvattingen omtrent het Rijnvaart-regime ten tijde van het sluiten van het E.E.G.-Verdrag?

Voor wat deze laatste vraag betreft is er toevallig een goede vindplaats aanwezig voor de officiële mening, die ten tijde van het sluiten van het Verdrag van Rome heerste. De Hoge Autoriteit van de K.S.G. heeft zich namelijk van de aanvang van haar bemoeiingen met het vervoer af geïnteresseerd voor het feit, dat de vrachtvorming in de internationale binnenvaart op een andere basis — nl. in vrije concurrentie — plaatsvindt dan voor de nationale transporten, waarvoor in de verschillende landen Overheidsregelingen gelden. Men vreesde als gevolg daarvan verstoringen voor de kolen- en staalmarkt. Na langdurige onderhandelingen is over dit onderwerp het zgn. „Petersberg-accoord” afgesloten, waarbij België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg en Nederland partij waren, en waarmee een aanpassing van de nationale vrachten op de Rijn aan de vrij tot stand gekomen internationale vrachten werd beoogd. In de considerans van dit Accoord, dat dus door de gezamenlijke E.E.G.-partners werd ondertekend, wordt overwogen, „dat een *regeling* door de Regeringen voor *vrachtprijsvorming in het grensoverschrijdende verkeer* op de trajecten vallende onder art. 1 van de *Herziene Rijnvaartacte naar de mening van alle belanghebbende Regeringen onmogelijk is.*”

In dit verband zijn de volgende data van belang. Het E.E.G.-Verdrag is op 25 maart 1957 te Rome ondertekend en op 1 januari 1958 in werking getreden. Het Petersberg-accoord is, na jarenlange besprekingen van het probleem tussen Hoge Autoriteit en K.S.G.-Staten, op 9 juli 1957 gesloten en op 1 mei 1958 in werking getreden. Onderhandelingen over de toetreding van Zwitserland hebben nog enige tijd in beslag genomen, doch de aanvullende overeenkomst tussen dit land, de 6 K.S.G.- (E.E.G.-) Staten en de Hoge Autoriteit kwam op 24 juli 1959 tot stand. De conclusie is hier gewettigd, dat ten tijde van het sluiten van het E.E.G.-Verdrag en ook in de daarop volgende jaren naar de *algemene* opvatting bij de betrokken Regeringen de principes van de *Acte van Mannheim* als onveranderd geldend voor de internationale vaart op de Rijn werden beschouwd. Voor enige interpretatie, volgens welke de E.E.G.-Staten door de ondertekening van het Verdrag van Rome in 1957 van het Rijnvaartregime afstand zouden hebben gedaan, is geen plaats.

Voor wat betreft de vrijheid van vrachtvorming in de internationale Rijnvaart kan aan het bovenstaande nog worden toegevoegd, dat nog op 5 april 1962 de Centrale Rijnvaart Commissie (waarvan de leden mede door de Rijn-oeverstaten en België worden benoemd) in een nota naar aanleiding van het memorandum der Europese Commissie betreffende het gemeenschappelijk vervoerbeleid als haar mening uitsprak, dat „une fixation des frets ou autre

intervention de cet ordre des Gouvernements soulève des difficultés eu égard aux principes et à la pratique actuelle de la navigation internationale sur le Rhin".

3° De bovenstaande overwegingen betroffen meer speciaal de plannen der Europese Commissie tot invoering van een margetarifstelsel, dat ook op de Rijnvaart zou worden toegepast. Met betrekking tot de non-discriminatie-Verordening (nr. 11) der E.E.G. geldt in grote lijnen hetzelfde.

Ook hier kan men de vraag stellen, of de Staten, die met de ondertekening van het E.E.G.-Verdrag de verplichting op zich namen tot opheffing van discriminaties in de vrachtprijzen „naar gelang van het land van herkomst of bestemming van de vervoerde waren" (art. 79), daarmee ook maar enigszins geacht kunnen worden, afstand te hebben gedaan van de bepalingen der eerder afgesloten Acte van Mannheim. Er zal hier op deze vraag niet uitvoerig meer worden ingegaan, omdat zij — vergeleken bij het hierboven sub 1° en 2° besproken probleem — van zeer ondergeschikt belang is, aangezien men op een vrije markt als die der Rijnvrachten niet de kans krijgt om (indien men dit al zou willen) te „discrimineren". Een Rijnvaartonderoening, die (vanwege de nationaliteit van het te vervoeren goed of om welke reden dan ook) aan een bepaalde verlader een van de marktprijzen afwijkende vracht zou willen noteren, zou vele collega's-concurrenten op zijn weg vinden, die bereid zijn, het transport voor de marktvracht af te sluiten.

Men had dan ook, reeds om praktische redenen, de Rijnvaart evengoed kunnen vrijstellen van de aan Verordening nr. 11 verbonden administratieve besommingen.

4° De Europese Commissie schijnt bij het laatstelijk door haar ingenomen standpunt over het hoofd te zien, dat de Acte van Mannheim alleen „d'un commun accord" kan worden gewijzigd. Reeds art. 116 van de Wener Slotacte vermeldde, dat het op te stellen „règlement commun" slechts „sur consentement de tous les Etats riverains du Rhin" gewijzigd zou kunnen worden.

De artikelen 43 e.v. van de Acte wijzen de Centrale Rijnvaart Commissie aan voor „conférences communes sur les affaires de la navigation du Rhin". Derde landen in de zin van het E.E.G.-Verdrag hebben dan ook het recht te verlangen, dat alle aangelegenheden, die op de Rijnvaart betrekking hebben, in de Centrale Commissie worden besproken; anderzijds hebben de ondertekenaars van het E.E.G.-Verdrag de plicht, de Rijnvaartzaken in Straatsburg te behandelen.

D. Uit de bovenstaande beschouwingen volgt, dat een interpretatie, volgens welke de Acte van Mannheim voor de E.E.G.-partners haar betekenis feitelijk reeds zou hebben verloren, en nog slechts bepaalde problemen met derde Staten te regelen zouden zijn, niet houdbaar is.

In haar „Programma van activiteiten op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid" van mei 1962 constateerde de Europese Commissie ten aanzien van de Acte van Mannheim terecht (pag. 66): „Hier moet met alle betrokken Staten een gezamenlijke oplossing worden gevonden". Het hier zo uitvoerig besproken art. 234 van het E.E.G.-Verdrag beveelt in het tweede lid „het gebruik van alle passende middelen" aan om eventuele conflictsituaties tot een oplossing te brengen. In het onderhavige geval kan het „passende middel" worden gevonden door bespreking van het vraagstuk in de Centrale Rijnvaart Commissie.

Mr. W. JONKER

HAARLEM Garage MEINDERT BAKKER

Rozenstraat 49-51

Telefoon (02500) 2 12 75 - 1 29 79

TRABANT

Firma J. PUTTERS

Automobielbedrijven

Stationsweg 1 • 's-Hertogenbosch



MERCEDES-BENZ Personenwagens

SIMCA personenwagens - bestelwagens



Service-Station WILDENBORG

Eibergseweg - Haaksbergen - Tel. (05427) 717

Afd. garage: Eibergseweg 73 - Tel. (05427) 298

SNELLE BEDIENING — PRIMA SERVICE

Voor vakkundige reparatie — stalling

Levering van alle merken auto's



MARI voor Accu's

Import - Groothandel - Reparaties

Apeldoorn — Hofstraat 95

Telefoon (06760) 1 67 95

INTERNATIONALE TRANSPORTEN

(ook onder Carnet T.I.R.)

Speciaal ingericht voor zwaar vervoer
Machinetrailers en aanhangwagens
laadvermogens van 5—160 ton per eenheid

MEUBELTRANSPORTEN
BERGPLAATSEN VOOR INBOEDELS

MOBIELE KRANEN
hefvermogens tot 72 ton — hijshoogten tot 70 meter

N.V. v/h Fa. WILLEM VAN TWIST

's-Gravendeelsedijk 57 — DORDRECHT
Telefoon (01850) 32 41 (4 lijnen)



Uw bril een sieraad!

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

EIKENDAL

Bergstraat 12, Wageningen
Tel. (08370) 20 38

Prins Bernhardlaan 4, Veenendaal
Tel. (08385) 37 84

Rijksgedipl. opticien

depot: Carl Zeiss

STATISTISCHE KANTTEKENING

Het personenvervoer van 1957-1961 in, naar en uit Nederland

Het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft in de „Statistiek van het Personenvervoer 1961”¹⁾ de cijfers over dat jaar gepubliceerd van het vervoer van personen per bus, tram, trein, zeeschip en vliegtuig. Zoals de laatste tijd gelukkig steeds meer valt te constateren, beperkt het C.B.S. zich in zijn publicaties niet tot de cijfers over het in beschouwing zijnde jaar, doch in de inleidingen tot de verschillende verkeers- en vervoersstatistieken worden cijfers over een reeks van jaren gegeven, waardoor de gegevens van het laatste jaar in een duidelijker kader worden geplaatst. Zo ook in deze statistiek van het personenvervoer 1961: naast de gedetailleerde cijfers met betrekking tot het jaar 1961 wil deze publicatie een overzicht verschaffen van de ontwikkeling van het personenvervoer in enige daaraan voorafgaande jaren.

Licht stijgende tendens in het personenvervoer

Teneinde een duidelijk beeld te krijgen van het vervoer van personen in de periode 1957 — 1961, is onderscheid gemaakt naar het vervoermiddel (bus, tram, trein, zeeschip en vliegtuig) en naar arbeidsterrein (vervoer te land, ter zee en door de lucht), en is voorts een economisch-geografische scheiding in lokaal, interlokaal en internationaal vervoer doorgevoerd. Wat het vervoer te land betreft, het volgende: het aantal reizigers per bus, tram en trein wordt in de periode 1957 — 1961 in zijn totaliteit gekenmerkt door een vrij stabiel verloop met een lichte tendentie tot stijgen. De ontwikkeling is echter voor de verschillende vervoerstechnieken niet identiek: het aantal reizigers per trein is vrij stabiel, doch de tram laat een vrijwel voortdurende vervoersdaling zien, die echter meer dan gecompenseerd wordt door de toeneming in het autobusvervoer.

Ook bij de geografische scheiding doen zich verschillen voor: het lokale vervoer vertoont een grote stabiliteit, terwijl het interlokale en internationale vervoer een vrij aanzienlijke stijging te zien geven.

Bij deze ontwikkeling mogen echter twee dingen niet uit het oog worden verloren: in de eerste plaats is in die jaren de bevolking niet onaanzienlijk toegenomen, terwijl als tweede — doch tegengesteld werkende — factor van belang de sterke stijging van de particuliere, individuele vervoermiddelen in acht moet worden genomen. Onderstaande cijfers werpen op deze ontwikkelingen enig licht:

VERVOER PER TREIN, TRAM EN BUS

groei 1957 — 1961

Totaal aantal reizigers	+ 5%	Totaal aantal reizigerskm ..	+ 9%
Trein	+ 5%	Trein	+ 3%
Tram en bus	+ 5%	Tram en bus	+ 14%

¹⁾ Centraal Bureau voor de Statistiek „Statistiek van het Personenvervoer 1961”, W. de Haan N.V., Zeist, 1963, f 6,—.

Tram	- 15%	Tram	- 11%
Bus	+ 16%	Bus	+ 20%
Lokaal vervoer	+ 1%	Lokaal vervoer	+ 1%
Interlokaal vervoer	+ 8%	Interlokaal vervoer	+ 10%
Internationaal vervoer	+ 17%	Internationaal vervoer	+ 23%

Aantal personenauto's	+ 60%
Aantal motorrijwielen en scooters	+ 1%
Aantal bromfietsen	+ 60%
bevolking	+ 5%

Het blijkt dat het beeld van de reizigerskilometers geheel anders is dan dat van de aantallen reizigers, doordat bij het eerste tevens met de afgelegde afstanden rekening wordt gehouden. Wat reizigerskilometers betreft ging in 1961 het internationale vervoer het lokale vervoer overtreffen, terwijl eerstgenoemd vervoer naar aantal reizigers gemeten nog geen 3% is van het lokale vervoer.

Eveneens is duidelijk dat in de onderhavige periode het aantal reizigerskilometers sterker is gestegen dan het aantal reizigers, met andere woorden de gemiddelde reislengte is in deze jaren groter geworden. Dit komt vooral door de sterke groei van het interlokale en internationale vervoer.

Lokaal vervoer

Wanneer het lokale vervoer nader wordt gezien, blijken de rollen van de tram en de bus langzamerhand te zijn omgedraaid: was vroeger de tram in het lokale vervoer het belangrijkste, thans is dat de bus, waarbij onder busvervoer de publieke diensten en de tussenvorm „groepsvervoer” moeten worden verstaan. Het lokale tramvervoer heeft nog slechts betrekking op de steden Amsterdam, Den Haag en Rotterdam (Leiden is in 1960 afgefallen). Voegt men aan de cijfers voor de tram die van de bus toe, dan blijkt het openbare vervoer in deze 3 (4) steden een dalende tendentie te vertonen, hetgeen wonderlijk genoeg in hoofdzaak door de vervoersvermindering in Den Haag wordt veroorzaakt. De sleutel tot verklaring van dit verschijnsel zou men in de groei van het aantal personenauto's kunnen zoeken, doch dit biedt geen voldoende aanknopingspunten:

	1957 — 1961			toeneming aantal personenauto's
	veranderingen in het vervoer per bus	tram	totaal	
Amsterdam	+ 8,2	- 10	- 1,8	+ 44%
Leiden	+ 4,7	- 3,5	+ 1,2	+ 71%
Den Haag	+ 5,4	- 17,8	- 12,4	+ 57%
Rotterdam	+ 7,9	- 8,7	- 0,8	+ 45%

Laat Den Haag derhalve bij een groei van het aantal personenauto's een sterke daling van het aantal reizigers per openbaar middel van vervoer zien, te zelfdertijd vertoont Leiden een stijging van beide grootheden, hetgeen dus kennelijk mogelijk is. De relatief snellere toeneming van de bevolking van Leiden boven die van Den Haag kan hiervan wellicht een verklaring geven. Jammer genoeg is niet nader onderzocht waarom de cijfers voor het openbaar vervoer in Den Haag zulk een ongunstig beeld geven.

Bij het lokaal groepsvervoer per autobus is Rotterdam de gemeente met het grootste groepsvervoer: in 1961 31% van het totaal. Per jaar komen hier

echter grote schommelingen voor: stelt men 1957 op 100, dan zijn de cijfers voor Rotterdam van 1957 — 1961 resp. 100, 64, 118, 75 en 115.

Interlokaal vervoer

In de betreffende 5 jaren is het interlokale vervoer naar aantal reizigers met 8% en naar aantal reizigerskilometers met 10% toegenomen. Bij beide grootheden is deze groei voornamelijk te danken aan de toeneming van het autobusvervoer, waarin het stijgend ongeregeld vervoer een belangrijke plaats inneemt.

Bij het personenvervoer per trein valt te constateren, dat het vervoer in de Randstad Holland is gedaald van 60% tot 57% van het totaal, terwijl het buiten de Randstad steeg van 40% tot 43% van het totaal. Zowel absoluut als relatief is het vervoer buiten de Randstad meer gestegen dan daarbinnen, een verschijnsel dat ook bij de interlokale publieke busdiensten valt te constateren. Buiten de Randstad doen zich echter weer grote verschillen voor: Eindhoven + 44%, Deventer — 4%.

Het interlokaal geregeld groepsvervoer per bus wordt vooral gekenmerkt door de eenzijdigheid van de vervoersstromen naar belangrijke centra (Rotterdam, Amsterdam, Maastricht, Eindhoven) en uit andere centra (Breda, Venlo, Alkmaar, Den Bosch). Het interlokaal ongeregeld busvervoer is van alle binnenlandse vervoersvormen het sterkst gestegen, n.l. met 23%.

Internationaal vervoer te land

Het internationaal vervoer (naar aantal reizigers) vertoont in de periode 1957 — 1961 sterke schommelingen, doch van 1959 op 1961 is de toeneming maar liefst 30% (en voor het autobusvervoer zelfs 48%). De extra treinreizigers in het internationale vervoer moeten vooral in de eerste klasse worden gezocht: de toeneming van het aantal eerste klas reizigers bedroeg 43% ten opzichte van 4% bij de tweede klasse. Voor de reizigerskilometers zijn deze percentages resp. + 27% en — 5%. De toenemende welvaart manifesteert zich hier wel duidelijk.

Tot welke verschillen de meting van het vervoer in aantallen reizigers of in reizigerskilometers aanleiding geeft, blijkt het best uit de gegevens van het internationaal autobusvervoer:

	reizigers	reizigers- kilometers
Groepsvervoer	83%	28%
Toerwageningen	13%	66%
Ongeregeld vervoer	4%	6%
Totaal autobusvervoer	100%	100%

Bij het internationale groepsvervoer naar en van België en Duitsland valt tussen 1957 en 1961 een merkwaardige ontwikkeling te vermelden: de vervoersstroom uit België naar Nederland nam toe met 75% en die in tegen-gestelde richting nam af met 49%. Voor Duitsland zijn deze percentages: toeneming vervoer naar West-Duitsland met 282%, daling van het vervoer uit West-Duitsland met 71%. Daar het groepsvervoer vooral vervoer van arbeiders betreft, wordt met deze cijfers een duidelijke relatieve ontwikkeling geïllustreerd in de werkgelegenheid en de arbeidsbeloning.

Het vervoer ter zee en door de lucht

De toeneming van het aantal per zeeschip vertrokken + aangekomen passagiers bedroeg van 1958 — 1961 5%. Merkwaardig hierbij is, dat sinds

kort ieder jaar meer passagiers per zeeschip aankomen dan er vertrekken: zo vertrokken tot 1960 jaarlijks 9.000 tot 3.000 personen meer naar Noord-Amerika dan er aankwamen, doch in 1961 was er een aankomstoverschot van 4.000 personen.

De Britse vlag bleef met een aandeel van 51% van het vervoer in 1961 de belangrijkste (Hoek van Holland — Harwich!), gevolgd door de Nederlandse met 43%. De snelle groei van de luchtvaart heeft vooral de Nederlandse luchthavens niet onberoerd gelaten: het reizigersvervoer nam in genoemde periode met niet minder dan 72% toe. In 1961 nam Schiphol 90% van het totaal aantal reizigers voor zijn rekening, terwijl dat percentage in 1957 nog 95% was. Vooral de groei in het intercontinentale verkeer is hierbij sterk geweest, zodat het thans $\pm \frac{1}{5}$ van het totaal uitmaakt. Het vliegveld Zestienhoven trekt de aandacht door de snelle groei: een stijging met 460% tussen 1957 en 1961. Het heliportvervoer daarentegen laat een teleurstellende ontwikkeling zien: de dalende tendens in het aantal reizigers via de helihavens van Rotterdam, Eindhoven en Maastricht zet zich voort.

Met vermelding van het bovenstaande dient hier te worden volstaan, waarbij echter niet alles dat deze interessante statistiek biedt vermeld kon worden. Wij willen slechts nog wijzen op enige hier niet vermelde gegevens zoals het aantal ondernemingen, het aantal diensten en de trajectlengte van de interlocale groepsvervoerdiensten, het aantal ondernemingen en autobussen per vorm van vervoer en de gemiddelde vervoersafstanden voor trein, bus en tramreizigers.

Drs. H. H. HORSTING

BOEKBESPREKING

Karl-Heinz Grosse, *Der Aussertarifliche Wettbewerb der Unternehmen des Personen- und Güterverkehrs*, Tübingen 1963 (Veröffentlichungen der Akademie für Wirtschaft und Politik Hamburg), 124 blz.

Het doel van dit boekje is een onderzoek naar de instrumenten, die de vervoerondernemingen bij hun streven naar vergroting van de afzet van hun diensten ter beschikking staan. Tevens wil de schrijver doen zien welke problemen aan de afzetstimulering van diensten, in onderscheid van die van goederen, verbonden zijn. Naar zijn mening krijgen n.l. de diensten in de afzetliteratuur tot dusverre te weinig de aandacht.

Daarbij constateert de schrijver, dat in de algemeen-economische theorie in toenemende mate de betekenis van verschillende elementen van het produkt, zoals kwaliteit, assortiment, condities e.d., als concurrentie- en verkoopmiddel naast de prijs, wordt erkend, terwijl hiervan in de vervoerswetenschappelijke literatuur nog nauwelijks blijkt. Dit is te meer onbevredigend, omdat in de meeste gevallen prijspolitiek door de vervoer-ondernemingen niet kan worden gevoerd, daar zowel in het binnenlandse als in het internationale vervoer voorgeschreven prijzen meer regel dan uitzondering zijn. Op dit punt is dus aanvulling van de gangbare beschouwingen nodig. De verschijning van een publikatie, waarin wordt gepoogd dit gedeelte aan de nieuwere theorie aan de hand van het gebeuren op de vervoersmarkt concrete inhoud te geven, is inderdaad vrij zeldzaam, en rechtvaardigt daarom de aandacht.

Na eerst, vanuit bedrijfs-economisch gezichtspunt, enige kenmerken van het vervoerbedrijf en de vervoersdiensten te hebben aangegeven, somt de schrijver de verschillende instrumenten van afzetpolitiek op, om vervolgens de toepassing die ze vinden na te gaan. De prijspolitiek wordt evenwel uitdrukkelijk buiten beschouwing gelaten, om de reeds vermelde reden dat dit middel als regel niet zal kunnen worden gebruikt.

De overige instrumenten van afzetpolitiek worden in drie categorieën ondergebracht, namelijk:

- a. prestatievariëring, zowel wat betreft de aard als de kwaliteit van het vervoer, en prestatiecombinering, d.w.z. combinatie van vervoer met andere diensten, zoals opslag of verzekering;
- b. reclame en voorlichting;
- c. afzetmethode, d.w.z. de keuze van de middelen waarmee het contact met de afnemers wordt tot stand gebracht. Hierbij wordt onderscheiden in directe afzet, waarbij de vervoerder rechtstreeks met de klanten contact zoekt, (door plaatselijke vestigingen of rondreizende acquisiteurs), en indirecte afzet, (agenten, expediteurs, makelaars), waarbij het contact via tussenpersonen of organisaties, (coöperaties, bevrachtingsbureaus) tot stand wordt gebracht.

Wat de eerste categorie van verkoopbevorderende maatregelen betreft, wordt als voorbeeld van aanpassing van de aard van de vervoersprestatie aan het te vervoeren goed vermeld, hoe bepaalde vervoerders er in konden slagen bij het vervoer van cement een gunstige positie te verkrijgen, en wel

doordat zij door het aanbrengen van bepaalde voorzieningen in staat bleken cement los inplaats van verpakt te vervoeren.

Als voorbeeld van opvoering van de kwaliteit van het vervoer (snelheid, stiptheid, veiligheid, comfort, frequentie) wordt onder meer genoemd de bereikte verkorting van de transportduur in de binnenvaart als gevolg van de plaatsgevonden motorisering van de binnenvloot. Of dit voorbeeld juist is, valt evenwel te betwijfelen; er is meer voor te zeggen de motorisering in de eerste plaats te zien als ondernomen voor opvoering van de produktiviteit, door vergroting van de vervoerscapaciteit der schepen.

Als voorbeeld van de mogelijkheden van combinering van het vervoer met andere prestaties wijst de schrijver o.m. op de betekenis van aanwezigheid van laad- en losgerei op het vervoermiddel en op die van combinering van transport met het gebruik van eigen opslagrichtingen.

Bij de behandeling van de reclame wijst de schrijver op de fundamentele beperking waaraan dit middel in het vervoer, vooral het goederenvervoer onderhevig is, als gevolg van de hier bestaande afgeleide vraag. De uiteenzettingen van de verschillende toepassingen en middelen van reclame en voorlichting worden besloten met een korte beschouwing over de mogelijkheden voor reclame bij verschillende marktvormen. Mogelijkheden voor reclame worden zowel bij monopolie — als bij oligopolie — en polypolie-situaties aanwezig geacht. Indien in de beide laatste gevallen evenwel een „volkomen markt” zou worden benaderd is voor de individuele ondernemer alleen deelneming aan collectieve reclame verantwoord.

Ook de verschillende afzetmethoden worden in het kort geanalyseerd, waarbij de schrijver vaststelt, dat het feit dat de afwikkeling van een transport veelal rechtstreeks contact tussen vervoerder en verlader noodzakelijk maakt, voor een groot deel reeds inhoudt, dat het directe verkoopcontact voor het vervoerbedrijf het meest aangewezen middel is, doch dat, waar juist in het vervoer de organisatie van een eigen acquisitie zeer kostbaar is, niettemin het contact via tussenpersonen e.d. zich sterk heeft kunnen ontwikkelen.

Ondanks de grote helderheid waarmee de stof wordt behandeld, stelt de lezing van dit in vele opzichten instructieve boekje enigermate teleur. De vraag komt daarbij op, of de schrijver niet veel meer had kunnen geven, als hij ook de vervoersprijs in zijn beschouwingen had betrokken, in plaats van de prijspolitiek uitdrukkelijk buiten beschouwing te laten.

Het is waar dat, al zijn de prijzen door overheidsmaatregelen of onderlinge afspraken voor korter of langer tijd gebonden, de concurrentie doorgaat. In een statische situatie zal “non-price competition” wellicht ook voldoende effectief kunnen zijn. Het valt echter te betwijfelen, of de andere mogelijkheden van afzetbevordering en concurrentie op langere termijn tot bevredigende ontplooiing zullen kunnen komen, indien er voor de prijzen geen bewegingsmogelijkheid is afgezien van mogelijke andere ongunstige gevolgen.

Daarbij komt dat een groot deel van de afzetstimulering door de vervoer-ondernemingen zal moeten opgaan in het zich instellen op de behoeften en verlangens van de individuele afnemer. Dit leidt onvermijdelijk tot een grotere verscheidenheid in het vervoersassortiment, die slechts bestaanbaar is bij een mogelijkheid van differentiatie in de vervoersprijzen.

Drs. L. VAN DIE

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

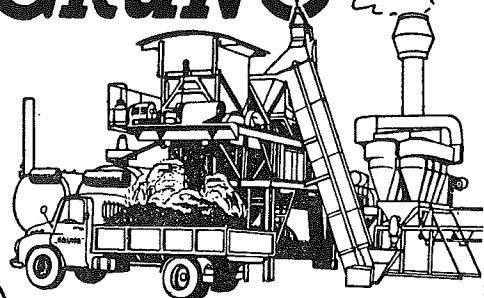
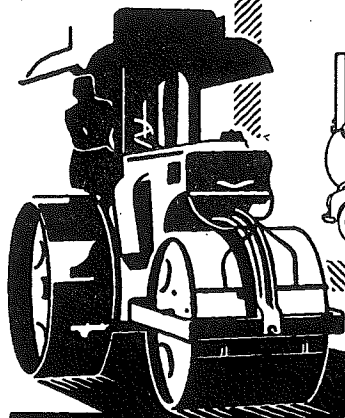
LAAT HET EEN
SPECIALIST DOEN

Van Gend & Loos

TRANSPORTSPECIALISTEN SEDERT 1796

N.V. AANN.- & WEGENBOUWMIJ.

„GRUNO“



Aanleg, verbetering en onderhoud
van alle soorten wegconstructies

Verhuur van
wegbouwmachines

NWE BOTERINGESTRAAT 114 - GRONINGEN - TEL. 2 45 08