

357.812.5.078.2 (493)  
+656.2.073

De nieuwe wet betekent een stap vooruit naar een gecoördineerd vervoerbeleid,



maar er dienen nog andere hervormingen te worden bekomen, inzonderheid de gelijkstelling van de kosten met betrekking op de infrastructuur.

# Wet van 3-7-1964

De directie C houdt zich, voor het ogenblik, druk bezig met de hervorming van het tariefstelsel. Daarover zullen wij het in ons februari-nummer hebben. Maar weet u dat dit zeer gewichtige en langdurige werk zijn oorsprong vindt in een wet die in het begin van de vakantie werd aangenomen en die, ongetwijfeld daarom, niet de verdiende publiciteit heeft gekregen.

## Een anachronistische toestand.

In november 1958 (*Het Spoor* n° 27), heeft de h. Breugl-mans ons uiteengezet waarom men het vervoer diende te coördineren, d.w.z. de coëxistentie der verschillende vervoer-technieken te waarborgen, met behoud evenwel van een gezonde concurrentie, zodat elk transport door het meest gepaste vervoermiddel en tegen de laagste kostprijs voor de gemeenschap wordt verricht.

Om de lezer beter de noodzaak van die coördinatie te laten begrijpen, ging de auteur terug in het verleden, en meer bepaald tot die als het ware noodlottige datum van 25 augustus 1891.

Hoe stonden, in dat reeds verre verleden, de verschillende vervoermiddelen tegenover elkaar?

De spoorweg, in 1835 geboren, was sinds lang de kinderschoenen ontgroeid. Op zijn net van reeds 4.434 km (ongeacht de 838 km buurtspoorlijnen) kon hij voor die tijd onovertroffen voordelen bieden zowel wat de vervoerprijzen betrof, als onder oogpunt van snelheid, regelmatigheid en veiligheid van het verkeer. Tegenover die reus sloegen de andere vervoertakken een nogal schamel figuur: wegen en kanalen hadden nog de uitbreiding niet genomen die ze thans kennen.

Terecht kon men dan ook beweren dat de ongeëvenaarde voordelen door de spoorweg geboden, een dergelijke aantrekkingskracht op het publiek uitoefenden en hem een zo grote machtspositie verleenden, dat hij zonder twijfel kon bogen op een feitelijk monopolie voor het merendeel der transporten. « Het publiek, zei men, kan niet buiten de spoorweg en daar alle concurrentie onder de verschillende vervoertechnieken onderling uitgeschakeld is, moet het zich willens nillens plooiën naar alle eisen en voorwaarden van het spoor indien de wet geen beschermende hand uitsteekt. »

In die gedachtengang ontstond de wet van 25 augustus 1891, die aan de spoorweg volgende verplichtingen oplegde:

- Verplichting alle goederen ten vervoer aan te nemen;
- Verplichting alle tarieven die van kracht worden, in het *Staatsblad* te vermelden en de prijzen en voorwaarden ervan te publiceren;
- Verbod met de klanten bijzondere contracten af te sluiten die van de prijzen en voorwaarden der tarieven zouden afwijken;
- Verplichting de nodige wagens te leveren in de volgorde der aanvragen, binnen zeer beperkte termijnen — 2 of 4 dagen volgens het aantal — en de transporten te verrichten naar gelang ze aangeboden worden, zonder de minste voorrang voor de regelmatige clientèle.

De spoorweg was aldus genoopt zijn instellingen en materieel steeds te houden op het peil van het hoogste verkeer en zijn dagelijkse en toevallige klanten op gelijke voet te behandelen.

Sinds 1891 is er een grondige wijziging ingetreden in de structuur en de economie van het vervoer. De gebruikers hebben de keus tussen verschillende vervoermiddelen. Het feitelijk monopolie, dat de grondoorzaak was van de wet van 1891, is sedert lang voorbijgestreefd.

De Wetgevende Macht heeft zich dit jaar eindelijk met deze anachronistische toestand beziggehouden en een wet afgekondigd (wet van 3-7-64, *Staatsblad* van 24-7-64) die in het kader van een modern en rationeel opgevat algemeen vervoerbeleid, de verouderde wetteksten aanpast.

## Welke zijn de grondgedachten van deze nieuwe wet?

Op de eerste plaats wordt, wat de vervoerplicht betreft, aanvaard dat de spoorweg in beginsel de last van openbare

# wijziging van de wet van 1891

enst verder moet dragen met de beperking nochtans dat het vervoer moet kunnen geschieden met normaal vervoermaterieel en dat de spoorweg slechts aan de regelmatige diensten moet kunnen voldoen. Dit laatste begrip houdt in dat de spoorweg niet verplicht is een park van materieel te bezitten waarvan een gedeelte niet regelmatig nut wordt en bijgevolg economisch niet rendabel is.

Bovendien voorziet de nieuwe wet dat een Koninklijk Besluit de spoorweg kan machtigen om een vervoerdienst geheel of gedeeltelijk af te schaffen (niet verwarren met de afschaffing van lijnen). Hierdoor worden perspectieven geopend om, in het licht van de toekomstige evolutie van het spoorvervoer, de vervoerplicht verder te zien versoepelen voor zover de belangen van 's lands economie hierbij niet in het gedrang komen. Wat de tarieven betreft, is de grote innovatie het recht dat aan de spoorweg gegeven wordt om vervoercontracten af te sluiten waarvan de prijzen en voorwaarden niet in het *Staatsblad* dienen bekendgemaakt. Vereist is echter dat deze contracten de financiële toestand van de N.M.B.S. zouden verbeteren, wat betekent dat ten minste de kostprijs van het vervoer moet gedekt zijn, en dat ze niet in strijd zijn met de vervoerpolitiek van de Gemeenschappelijke Markt.

De nieuwe wet bevat verder een versoepeling van de voorwaarden van aanneming en verzending.

De goederen moeten niet meer verzonden worden in de volgorde waarin zij worden aangeboden en de wettelijke termijnen zijn afgeschaft waarin wagens moeten worden gesteld en zendingen vervoerd. Ten slotte wordt het (gelet o.a. op de invoering van de vijfdaagse week en de verdere evolutie op dit gebied) aan de spoorweg overgelaten de dagen vast te stellen waarop vervoerprestaties zullen worden uitgevoerd.

Door deze nieuwe maatregelen werd het industrieel karakter van de spoorwegexploitatie, gewild bij de oprichting van de N.M.B.S. in 1926, bevestigd: men heeft aan de spoorweg de middelen gegeven om zijn commerciële belangen beter te verdedigen en de rendabiliteit van de onderneming te garanderen.

Deze middelen betekenen op de huidige concurrentiële vervoermarkt niet meer en niet minder dan een gelijkgeschiktheid met de mogelijkheden waarover andere vervoermiddelen beschikken. De nieuwe wet betekent een stap vooruit naar een gecoördineerd vervoerbeleid.

## Wat nog moet verworven worden.

De normale coëxistentie van het spoor en de andere vervoerwijzen vereist nog andere hervormingen, inzonderheid:

- Gelijkstelling der verschillende vervoermiddelen onderling wat betreft de kosten van hun infrastructuur (indien de spoorweg de last hiervan moet blijven dragen dan behoren het wegvervoer — de zware vrachtauto's in het bijzonder — en het vervoer te water ook op hun beurt al de uitgaven te dekken die ze teweegbrengen);
- Toepassing op het wegvervoer van de verplichtingen op het stuk der tarieven, waarvan de spoorweg niet werd vrijgesteld;
- Afschaffing of vermindering van de voorrechten die het eigen vervoer geniet, niet alleen op fiscaal gebied maar ook door de mogelijkheid die de gebruiker steeds heeft om zijn transporten zelf te verrichten, wanneer deze oplossing voordelig uitkomt, doch tevens voor het overige een beroep te kunnen blijven doen op de openbare vervoermiddelen waarover hij op ieder ogenblik de gewaarborgde beschikking heeft;
- Toekenning aan de spoorweg van een billijke vergoeding — welke op generlei wijze als subsidie mag bestempeld worden — voor al de lasten en plichten die op hem blijven wegen;
- Coördinatie der investeringen op vervoergebied om te vermijden dat soms grandioze plannen voor de aanleg van wegen of kanalen ontworpen en uitgevoerd worden zonder met het bestaan van de spoorweg in voldoende mate rekening te houden.

## BERICHT AAN DE LIEFHEBBERS VAN FOTO'S EN ZEGELS

Het 8ste Nationaal Fotosalon van de Spoormannen en hun 3e Nationaal Filatelistisch Salon zullen worden gehouden te Charleroi, in de schouwburg van het vroegere Eden, boulevard J. Bertrand, van zaterdag 5 tot zondag 13 december.

\*

## Het Nationaal Toneel van de Spoormannen verwacht uw medewerking

De spoormannen die verlangen deel uit te maken van het gezelschap van het N. T. S. mogen hun aanvragen richten tot M. JOORIS, Geestesontspanning, Belliardstraat, 76, Brussel-4.

## SCHAKEN

Het « Benelux »-schaaktornooi voor spoormannen, dat op het einde van oktober II. te Brussel werd gespeeld, werd gewonnen door de Belgen (7 punten) vóór de Nederlanders (7 punten) en de Luxemburgers (4 punten).



R. VERLINDEN, kampioen  
van de Belgische spoormannen