

DE INVESTERINGSUITGAVEN IN

IN de loop van de vergaderingen die te Bordeaux (mei 1964) en te Parijs (december 1964) gehouden werden, hechte de Raad van Ministers van de E.C.M.V. (Europese Conferentie van Ministers van Verkeer) zijn goedkeuring aan verschillende verslagen. Twee van die verslagen zijn bijzonder belangwekkend, omdat ze een antwoord geven op verschillende vragen betreffende het volume van de investeringen in het binnenlands vervoer, hun structuur en hun verdeling. Ze werpen bovendien een schril licht op de moeilijkheden die de Regeringsinstanties ondervinden om de problemen van het stedelijk vervoer op te lossen.

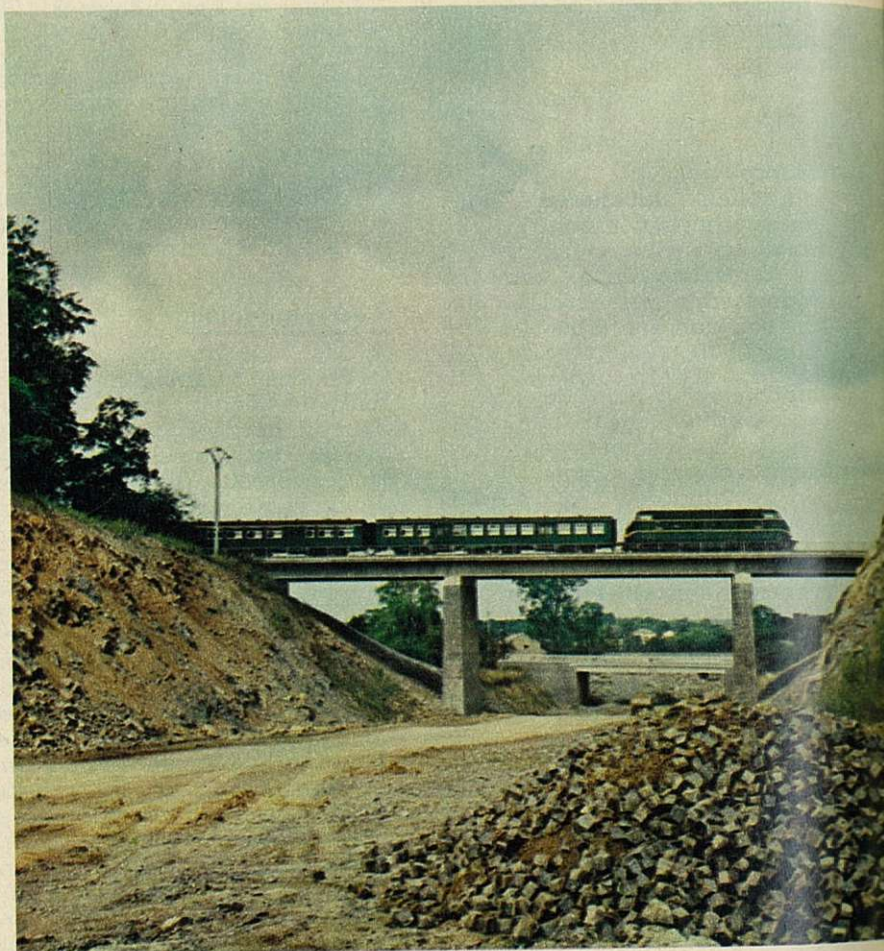
Het gaat hier om het verslag, voorgelegd door het Comité der Plaatsvervangers, aangaande de investeringen in het binnenlands vervoer en om het verslag over het stedelijk vervoer.

IN HET BINNENLANDS

VERVOER.

Het verslag van het Comité der Plaatsvervangers bevat, voor de periode van 1953 tot 1962, gedetailleerde statistieken over de bruto-investeringen in het vervoer. Onder bruto-investeringen verstaat men alle uitgaven die werkelijk werden besteed aan de aankoop en bouw van duurzame produktie-instrumenten voor binnenlands vervoer. Die uitgaven hebben betrekking op de uitbreiding, de vernieuwing of verbetering van de zo genoemde produktie-instrumenten. Zij worden ingedeeld in twee categorieën, die welke bestemd zijn voor het **beweegbaar materieel** (voertuigen) en die welke naar de **infrastructuur** (al de vaste installaties) gaan.

De aankopen van particuliere auto's en motorfietsen zijn bijgevolg begrepen in de uitgaven die gedaan worden in de groep van het « beweegbaar materieel ». Die aankopen kunnen in feite eveneens worden beschouwd als uitgaven die tot de sector van het verbruik behoren. Hoe dan ook, wanneer een particulier een auto koopt, beschouwt hij die operatie nooit als een gewone uitgave, maar als een gebruik van zijn spaargeld. Er bestaat dus geen enkel belangrijk bezwaar tegen de indeling van die bijzondere rubriek bij de investeringen.



DE INFRASTRUCTUUR DER SPOORWEGEN VRAAGT, VERGELIJKENDERWIJZE, HEEL WAT BESCHIEDENER KREDIETEN DAN DE INFRASTRUCTUUR DER WEGEN. MAAR INDIEN HET SPOOR, DAT EEN BELANGRIJKER BIJDRAGE LEVERT TOT DE PRODUKTIEVE ACTIVITEIT VAN DE NATIE, HET BEHEER EN DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN ZIJN INFRASTRUCTUUR DRAAGT, DAN HEBBEN DE WEGVERVOERDERS SLECHTS EEN GERING AANDEEL AAN DE KOSTEN VAN DE INFRASTRUCTUUR DIE DE REGERINGSINSTANTIES TE HUNNER BESCHIKKING STELLEN.

Het volume van de investeringen.

De gecijferde gegevens, die bij het verslag van het Comité der Plaatsvervangers zijn gevoegd, zijn veelbetekenend. Indien men de landen van de E.E.G. als voorbeeld neemt, stelt men vast dat, in 1962, het volume van de investeringen in het binnenlands vervoer **zesmaal** zoveel bedroeg als dat voor al de industrieën van kolen en staal samen

(10.259 miljoen dollar voor het vervoer, tegen 1.664 miljoen dollar in al de mijn-, kooks-, en ijzer- en staalbewerkingindustrieën samen).

De hierna volgende tabel I geeft zeer duidelijk het uitzonderlijk hoog bedrag weer van de investeringsuitgaven voor het vervoer. Zij toont inderdaad aan dat de investeringen in het binnenlands vervoer voor de vijf voornaamste landen van de EEG en voor Groot-Brittannië gemiddeld 20 % bereiken van de cijfers van de bruto vorming van vast kapitaal.

HET VERVOER

TABEL I

(in miljoen munteenheden van de beschouwde landen)

1962	Bruto vorming van vast kapitaal	Investerings in het binnenlands vervoer	In percentage
Duitsland	85.500	18.946	22,2 %
België	119.991	27.579	23 %
Frankrijk	69.360	11.994	17,3 %
Italië	5.846.000	1.117.970	19,1 %
Nederland	11.600	2.565	22,1 %
Groot-Brittannië	4.608	1.083	23,5 %

Zulks betekent, m.a.w., dat het vijfde van al de door een natie in de loop van een bepaald jaar gevormde kapitaalgoederen aan de vervoersector besteed wordt.

Deze sector, welke dus een echte veelvraat is, zou logischerwijze een

belangrijke bijdrage moeten leveren tot de produktieve activiteit van het land. Welnu, niets is minder waar. Inderdaad, zoals blijkt uit de hierna volgende tabel, is de bijdrage van de vervoersector in het bruto nationaal produkt betrekkelijk bescheiden (gemiddeld $\pm 6\%$).

TABEL II

Bijdrage van de vervoersector tot het bruto nationaal produkt (in miljoen munteenheden van de beschouwde landen)

1962	Bruto nationaal produkt	Bijdrage van de vervoersector tot het bruto nationaal produkt	In percentage
Duitsland	336.800	21.610	6,4 %
België	637.166	40.800	6,4 %
Frankrijk	353.560	18.140	5,1 %
Italië	24.693.000	1.518.000	6,2 %
Nederland	47.550	3.710	7,8 %
Groot-Brittannië	28.238	2.112	7,5 %

Men komt dus tot de paradoxale conclusie dat in elk land de gemeenschap $\pm 20\%$ van haar kapitaalvorming besteedt aan een sector die slechts $\pm 6\%$ vormt van de geproduceerde goederen en diensten.

De verdeling en de structuur van de investeringen.

Zoals blijkt uit de hierna volgende tabel, is de verdeling van de investeringen tussen de verschillende vervoerwijzen zeer ongelijk.

TABEL III

Verdeling in percentage van de investeringen tussen de vervoerwijzen

1962	Spoorwegen %	Wegvervoer %	Waterweg %	Secundaire en stads-spoorwegen %
Duitsland	15,3	80,8	2,4	1,5
België	14,1	76,1	9,2	0,6
Frankrijk	15,4	82,3	1,9	0,4
Italië	9,2	90,7	0,1	—
Nederland	6,6	81,2	11,9	0,3
Groot-Brittannië	10,5	88,7	—	0,8

In al de beschouwde landen is het aandeel van de investeringen bestemd voor het wegvervoer overwegend. Grosso modo, worden de investeringen verdeeld als volgt:

- het wegvervoer slurpt 76 % tot $\pm 90\%$ op van het totaal;
- het aandeel, bestemd voor de

**WAT DE STADSCENTRA BETREFT, DIE MET ZWARE VERKEERSMOEILIKHEDEN EN LUCHT-
BEZOEDILING BEDREIGD WORDEN, VERGEN DE UITGAVEN DIE NODIG ZIJN OM DE
INFRASTRUCTUUR DER WEGEN AAN TE
PASSEN AAN DE DICHTHEID VAN HET AUTO-
VERKEER, OM PARKEERTERREINEN AAN TE
LEGGEN, OM DE ONDERHOUDSWERKEN UIT
TE VOEREN, OM HET TOEZICHT OP HET
VERKEER EN DE BESCHERMING VAN DE
VOETGANGERS TE BEKOSTIGEN, AANZIEN-
LIJKE GELDMIDDELEN WAARVAN HET BE-
DRAG SLECHT GEKEND IS. DIE ONWETEND-
HEID, WELKE DE BELANGEN VAN BEPAALDE
GROEPEN DIEN, BENADEELT DE GEMEEN-
SCHAP DIE, DANK ZIJ AFFECTATIES DIE
VOOR HAAR VOORDELIGER ZIJN, ZOU MOE-
TEN KUNNEN BESCHIKKEN OVER OPENBARE
VERVOERMIDDELEN DIE WEINIG BELEMME-
REND ZIJN, COMFORTABEL EN GEZOND,
SNEL EN VEILIG, AANGEPAST AAN DE
EVOLUTIE DER DINGEN.**



spoorwegen varieert van 10 tot 15 %, behalve in Nederland (6,6 %);

— de binnenscheepvaart krijgt in de meeste landen een vrij gering aandeel toegemeten ($\pm 2\%$ in Frankrijk en Duitsland), behalve

in België ($\pm 9\%$) en Nederland ($\pm 12\%$).

De hierna volgende tabel IV geeft een beeld van de verdeling van de investeringen tussen de rubrieken « beweegbaar materieel » en « infrastructuur ».

TABEL IV

Verdeling van de investeringen volgens de categorieën « beweegbaar materieel » en « infrastructuur » (in percentage van het totaal)

1962	Duitsland %	België %	Frankrijk %	Italië %	Neder- land %	Groot- Britannië %
Beweegbaar materieel waarvan :	62,3	68,5	74,3	75	65,3	82,5
spoorwegen	6,1	6,9	5,7	2,3	2,9	5,8
wegvoertuigen	55,5	58,8	68,3	72,6	57,7	76,7
binnenscheepvaartmaterieel	0,7	2,7	0,3	0,1	4,7	—
Infrastructuur waarvan :	36,2	30,9	25,3	25	34,4	16,7
spoorwegen	9,2	7,1	9,7	6,9	3,7	4,7
wegen	25,3	17,3	14	18	23,5	12
waterwegen	1,7	6,5	1,6	0,1	7,2	—
Secundaire- en stadsspoorwegen (beweegbaar materieel + infrastructuur)	1,5	0,6	0,4	—	0,3	0,8

Het aandeel van de investeringen, bestemd voor het beweegbaar materieel is klaarblijkelijk overwegend. In alle in aanmerking genomen landen belopen de investeringen, belegd in de wegvoertuigen, alleen reeds meer dan 50 % van het totaal (ze overtreffen zelfs 70 % van het totaal in Frankrijk, in Italië en Groot-Brittannië). De reden van dat verschijnsel kan zo worden geraden (snelle uitbreiding van het park der wegvoertuigen).

De uitzonderlijke toeneming der wegvoertuigen verklaart eveneens de behoefte aan uitrustingen voor de infrastructuur der wegen. Hieruit vloeit voort dat de regeringsinstanties verplicht zijn nieuwe wegen aan te leggen en de bestaande netten te verbeteren. De daarmee overeenstemmende investeringsuitgaven houden, vanzelfsprekend, gelijke tred met de ondernomen werken. Zulks betekent natuurlijk dat de investeringsuitgaven voor de infrastructuur der wegen zeer hoog oplopen.

IN HET STADSERVOER.

De snelle uitbreiding van het park der particuliere auto's brengt een verzadiging teweeg van de wegen, inzonderheid op de topuren. Die verzadiging openbaart zich vooral in de grote agglomeraties.

Dit verschijnsel doet twee voorname problemen rijzen, te weten : — dat van de aanpassing van de infrastructuur der wegen in de steden aan de dichtheid van het autoverkeer, of omgekeerd ;

— de rol die zal worden gespeeld door het openbaar vervoer dat een zeer moeilijke tijd doormaakt in de grote agglomeraties wegens de afkeer van de cliënteel en de verkeersmoeilijkheden.

Wat het eerste der hierboven geciteerde problemen betreft, dat een alternatief inhoudt (ofwel de stedelijke infrastructuur uitbreiden, ofwel het autoverkeer in de steden ontmoedigen), moet er wel erkend worden dat de aanpassing aan de huidige noden van de infrastructuur der stadswegen, gelet op de aanzienlijke uitgaven die ze zou vergen, slechts zeer beperkte mogelijkheden biedt. Het is dan ook niet verwonderlijk dat men aanstuurt op maatregelen die van aard zijn om het gebruik van particuliere auto's in het centrum van de grote steden te ontmoedigen. Een der geschikste middelen om dat doel te bereiken is het parkeren op de openbare wegen wettelijk te regelen. De maatregelen kunnen erin bestaan het parkeren gewoon te verbieden, de duur ervan te beperken (invoeren van blauwe zones), ervoor te laten betalen (invoeren van parkeermeters). Dit zijn trouwens, volgens de

plaatsvervangers, de beste oplossingen.

De Plaatsvervangers hebben overigens erkend dat het openbaar vervoer eveneens een belangrijke rol te vervullen heeft in het kader van de inspanningen om het gebruik dat de particuliere auto's van de wegeninfrastructuur maken, te beperken.

Het blijkt, derhalve, volstrekt noodzakelijk het openbaar vervoer niet te laten achteruitgaan. De noodzakelijkheid het openbaar vervoer, zelfs ten koste van zeer hoge investeringen uit te breiden en te verbeteren wordt in verschillende grote agglomeraties erkend. Die investeringen blijken in heel wat opzichten een grotere rendabiliteit te vertonen op economisch en sociaal gebied, dan die welke in het particulier vervoer worden belegd.

BESLUITEN.

Het beschrijvend gedeelte gewijd aan de synthese van de twee verslagen van het Comité der Plaatsvervangers, vergt nadere toelichtingen. Ontegensprekelijk moeten wij ze in het teken van de paradox plaatsen !

Paradoxaal is inderdaad de wanverhouding tussen het volume der investeringen belegd in het binnenlands vervoer en hun aandeel in het nationaal produkt.

Even paradoxaal is de vaststelling dat de Regeringsinstanties slechts een vrij gering gedeelte van de totale investeringen controleren (de investeringen voor de infrastructuur).

Deze, grotendeels ongecontroleerde evolutie van de investeringen in de wegsector brengt met zich :

- 1) de noodzakelijkheid voor de Regeringsinstanties om de infrastructuur der wegen te verbeteren en uit te breiden, ten koste van aanzienlijke financiële inspanningen ;
- 2) de onmogelijkheid om het stadswegennet aan te passen aan de verkeersbehoeften in de grote centra's, een vaststelling die de Regeringsinstanties ertoe noopt verdedigingsmaatregelen te treffen, die het gebruik van particuliere auto's in de centra's der steden tegenwerken ;
- 3) de voortdurende achteruitgang van de financiële toestand van het openbaar vervoer in de grote agglomeraties ; de verbetering van die toestand zal slechts ten koste van uiterst belangrijke investeringen kunnen geschieden (bouwen van metro, semi-metro, aanleggen van een eigen baan voor de trams, enz...).

Waarom zouden wij ook geen gewag maken van de verkeersongevallen en de luchtbezoedeling die voor

de gemeenschap een ware gesel zijn.

Is de mens dan niet bij machte in de beschreven evolutie op rationele wijze in te grijpen? Beslist niet. Om op dit gebied tastbare resultaten te bereiken, zou er nochtans een gecoördonneerde investeringspolitiek voor het vervoer moeten worden vastgelegd. Die sector zou moeten worden onderworpen aan de regeling van de economie der middelen, om te beletten dat aanzienlijke fondsen onttrokken worden aan andere affectaties die voordeliger zijn voor de gemeenschap.

De keuze van de investeringen voor de infrastructuur zou moeten gebaseerd worden op het principe van rendabiliteit voor de gemeenschap. Opdat dit mogelijk zou wezen, dienen er twee voorwaarden te worden vervuld, namelijk :

— de schattingscriteriums bepalen van het economische belang van

een investering; de oplossingen van dat probleem bestaan reeds op het wetenschappelijk terrein;

— vervoerrekeningen van de natie instellen die al de uitgaven en ontvangsten in verband met het gebruik van de infrastructuur zouden doen uitkomen.

De kennis van de infrastructuurlasten zou het moeten mogelijk maken die lasten op een billijke wijze aan te rekenen aan de gebruikers van die infrastructuur. De economische en sociale kostprijs (1) zou aldus het basiselement worden van

(1) Onder economische en sociale kostprijs verstaat men de totale kostprijs van de vervoerder, d.w.z. die welke rekening houdt met de twee hierna volgende elementen :

- vaste en veranderlijke kosten van de vervoerder (afschrijving, lonen, brandstof, algemene onkosten, enz.);
- de lasten die betrekking hebben op het gebruik van de infrastructuur (bouwkosten, onderhoud, vernieuwing).

de concurrentie tussen de vervoerwijzen.

Het feit dat de gebruikers een billijk aandeel zouden moeten dragen in de infrastructuurkosten, zou een einde stellen aan de druk die thans door sommige groepen op de Regeringsinstanties wordt uitgeoefend om werken uit te voeren die geenszins stroken met het algemeen belang.

De infrastructuuruitgaven voor de instandhouding van het openbaar vervoer in de grote agglomeraties zouden bovendien beschouwd moeten worden als het gevolg van de verzadiging der wegen. In de gegeven omstandigheden zou het normaal zijn dat de auto de financiële terugslag draagt die voortspruit uit het feit dat hij het openbaar vervoer letterlijk van de wegen verjaagt om het naar een eigen baan of naar ondergrondse wegen te verwijzen.

E. MARNEF.



DE NOORD-ZUIDVERBINDING : EEN TYPISCH VOORBEELD VAN EEN INVESTERING IN DE OPENBARE VERVOEREN, DIE VOOR DE GEMEENSCHAP UITERST NUTTIG IS GEBLEKEN. GEMIDDELD 130.000 REIZIGERS STROMEN, TWEEMAAL PER DAG, DOOR DE VIJF STATIONS VAN DE VERBINDING. WAT EEN BELEMMERING VOOR HET VERKEER INDIEN DIE REIZIGERS PARTICULIERE VERVOERMIDDELEN Zouden MOETEN GEBUIKEN !