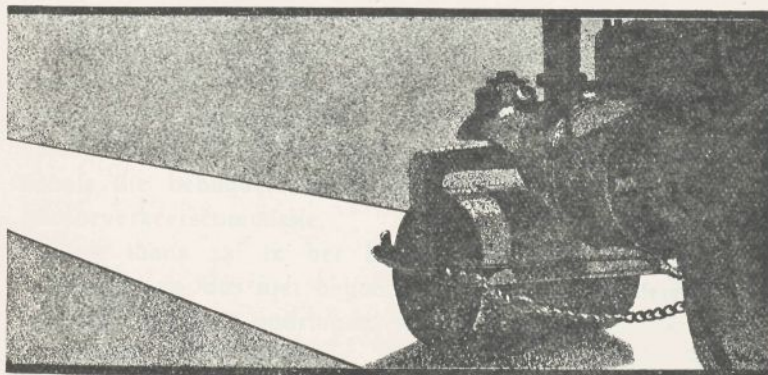


PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING



INZICHTEN OVER HET VERKEERSVRAAGSTUK IN EN NABIJ GROOTE STEDEN.

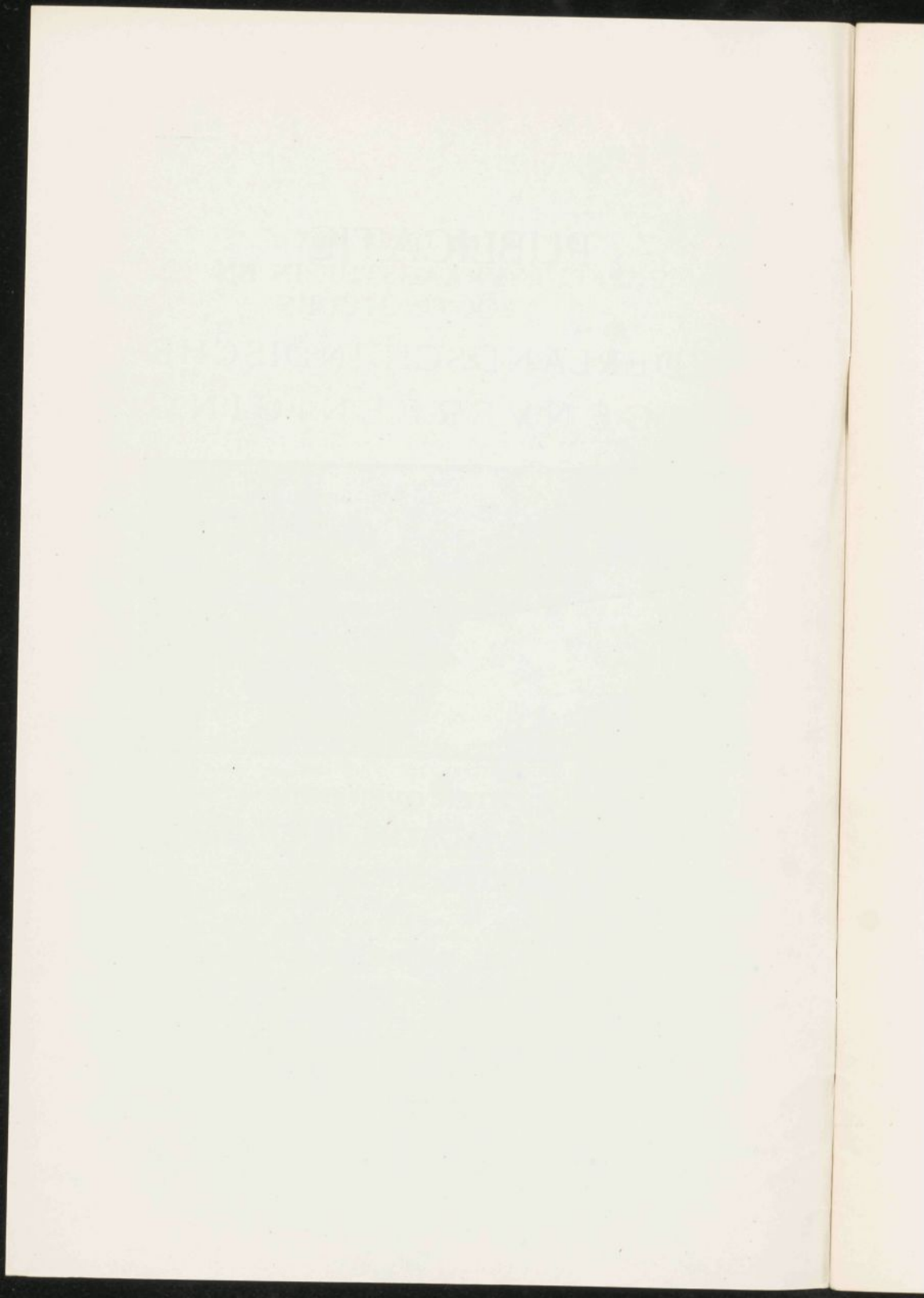
van

Ir. G. DIEPHUIS

Hoofdvertegenwoordiger der Semarang-Cheribon-, Semarang-
Joana-, Serajoedal- en Oost-Java-Stoomtrammaatschappij.

Voorgedragen ter 5de Alg. Vergadering
.. v/d N.I.W.V. op 24 Juni 1929. ..

Voor de beraadslaging over dit onderwerp zij verwezen naar Pu-
blicatie No. 82: „Notulen van de 5de Algemeene Vergadering”.



INZICHTEN OVER HET VERKEERSVRAAGSTUK IN EN NABIJ GROOTE STEDEN. *

Geachte Vergadering,

De Voorzitter onzer Vereeniging, Professor VAN BREEN, heeft mij uitgenoodigd om voor U een inleiding te komen houden over het autobusvraagstuk, en wel speciaal, zooals dit zich voordoet bij de vervoersverzorging in steden.

De naaste aanleiding tot deze uitnoodiging, die ik gaarne heb aanvaard, ligt hier, dat ik over dit onderwerp een jaar geleden iets gezegd heb in den Volksraad. Wat ik daar zeide, betrof de wettelijke grondslagen van het vraagstuk, zooals die behandeld zijn geworden in het Rapport van de Motorverkeerscommissie.

Ook thans zal ik het hebben over die zijde van het vraagstuk en dus niet behandelen allerlei onderwerpen van techniek, die zich opdringen, wanneer men stadsverkeer met autobussen gaat bedienen. Ik zal het hier dus niet hebben over het voor steden meest geschikte bustype en evenmin over de technische eischen, die de autobus stelt aan den weg-constructeur; dat laatste is trouwens een onderwerp, waarvan velen Uwer door den aard van studie en werkring een veel grootere ervaring hebben dan ikzelf.

Maar het openbare vervoer en dan bepaaldelijk met autobussen is met zoo'n snelheid gegroeid, dat de Wet, en zelfs de publieke opinie, die ten slotte in de Wet belichaming vindt, dien groei niet hebben kunnen bijhouden.

Ons Indisch Motorreglement laat ons in den steek, doordat het de toelaatbaarheid van motorvoertuigen in straten alleen afhankelijk heeft gesteld van overwegingen van verkeerstechniek en niet mede van verkeerseconomie. Wij zijn daardoor in Indië, net als vrijwel overal elders, gesteld

* Voor de beraadslaging over dit onderwerp zij verwezen naar publicatie No. 82: „Notulen van de 5de Alg. Vergadering”.

voor de vraag: moeten wij uit economische overwegingen ter zake van het busverkeer regelend optreden, en zoo ja, hoe moeten wij het dan doen?

En waar ik meen, dat deze vraag eene zeer belangrijke is, daar hoop ik, dat U kunt goedvinden, dat ik mij van technische beschouwingen onthoud en dat ik mij tot deze zijde van de zaak beperk.

Toen Professor VAN BREEN mij uitnoodigde om hier te komen spreken, gebruikte hij eigenlijk een andere omschrijving voor mijn onderwerp, dan ik zoo juist heb gebezigd. Hij schreef mij n.l., of ik wilde komen praten over den autobus, waar deze in concurrentie komt met stadstramwegen.

Dit is derhalve het onderwerp:

„autobus contra tram”,

wat we allemaal kennen als hoofdje van talrijke couranten- en tijdschrift-artikels.

Dat hoofdje, daar vraag ik even Uw aandacht voor. Dat hoofdje, dat drukt uit tegenstelling, en zonder eenigen twijfel is het de tegenstelling tusschen het oude en het nieuwe vervoermiddel geweest, die bij de verschijning van den autobus het meest de aandacht heeft getrokken.

Ik vind dat eigenlijk volkomen verklaarbaar, want voor menschen, tot wier dagelijksche taak het behoort om zich buiten hun standplaats te begeven, was de autobus in zeer vele gevallen een ware uitkomst.

Spoor- en tramwegen hebben nu eenmaal voor hunne treinen ruimte nodig, en dat maakt, dat hunne stations meestal niet gebouwd kunnen worden in het hart der steden. De man, die met den trein naar zijn werk ging, moest dus altijd eerst gaan naar een veelal tamelijk ver gelegen station en op de plaats van zijne bestemming had hij den omgekeerden tocht.

Prettig was dat niet, en als 't slecht weer was, of wanneer zoo'n man wat haast had, dan moest hij nog op beide plaatsen een vervoermiddel nemen ook. En op de plaatsen van bestemming en aankomst verloor hij altijd tijd op de stations en daar haalde hij zich nog wel eens een verkoudheid op den hals ook.

Mijne Heeren, ik kan mij levendig voorstellen, dat zoo'n man zegende de komst van den autobus, die hem in weinig tijd voor niet al te veel geld bracht van dicht bij zijn huis, tot dicht bij zijne bestemming, en dat bij hem de tegenstelling tusschen het oude en het nieuwe vervoermiddel wel bijzonder sterk heeft gesproken.

Nu waren er wel kleine ongemakken aan dat nieuwe vervoermiddel verbonden en CLINGE DOORENBOS heeft er in Holland een versje op gemaakt; dat begint aldus:

Des Maandags reed een autobus

Al in een boerensloot,

Een passagier werd licht gewond

Twée zwaar, een ging er dood.

En de dichter had natuurlijk ook wat voor de andere dagen van de week:

Op Dinsdag viel een autobus

Behoedzaam van een dijk,

U begrijpt natuurlijk al lang, dat het rijm meebrengt, dat van de passagiers er

een stikte in het slijk.

Ik zal den zanger maar niet langs alle dagen van de week volgen, want we moeten toch erkennen, dat de overlevenden dit toch allemaal accepteerden als kleine bezwaren en dat ze enthousiast bleven voor het nieuwe vervoermiddel. Ze bleven naar voren brengen de tegenstelling met het lokaal-tje van voorheen, en dat ze dit deden, dat kan ik me eigenlijk heel goed begrijpen.

Maar ze maakten met dat steeds wijzen op de tegenstelling één groote fout; ze gingen generaliseeren. Ze zeiden niet: „in dit of dat geval is de bus een veel prettiger vervoermiddel dan de tram”, maar ze zeiden: „spoor- en tramwegen zijn dingen, die uit den tijd zijn, en de bus is toch maar alles.”

Dat generaliseeren werd in de hand gewerkt door een andere omstandigheid. Op vele plaatsen, waar een busdienst geopend werd, kwam het belang van den ondernemer in conflict met dat van de ondernemers van gevestigde spoorwegen, landelijke tramwegen en stadstramwegen. Dit joeg

de menschen naar twee kampen : voor en tegen den autobus, waarbij de voorstanders altijd weer naar voren brachten, de argumenten, die ik daarnet heb aangehaald en die allemaal neerkomen op het meerdere gemak, dat die reiziger van daareven had, toen hij zijn locaaltje verwisselde voor den bus.

Maar dat meerdere gemak is eigenlijk lang niet altijd aanwezig, en wel het minst in steden. Daar bestaat op dit punt tusschen een bus en een tram eigenlijk geen wezenlijk verschil.

Als U met verlof in Den Haag zijt, en een ouden vriend wilt opzoeken, die een huis heeft gevonden ergens dicht bij de duinen, dan zal het voorkomen, dat die vriend U door de telefoon de volgende aanwijzing geeft : Je rijdt met lijn 3 naar het Valkenboschplein, en daar stap je over op lijn M.

En dan denkt die vriend, die al een poosje in Den Haag woont, er heelemaal niet meer aan, dat lijn 3 een electriche tramlijn is, en lijn M een autobuslijn, en U merkt het zelf ook maar nauwelijks. Want ze zijn allebei van de H.T.M. en ze bedienen U praktisch op dezelfde wijze.

U heb alleen kans, dat het verschil U wat pijnlijk opvalt, wanneer U gewoon zijt om wat bruusk op te staan. Want dan stoot U in den autobus van lijn M Uw hoofd onzacht tegen het plafond, terwijl U daar in lijn 3 heelemaal geen last van hebt gehad.

Maar dat is ten slotte een technisch verschilpunt, en ik heb al gezegd, dat ik het daar vandaag niet over zou hebben.

Ja, mijne Heeren, er zijn talrijke gevallen, waarin de reiziger minstens even goed gediend is door railtransport als door bustransport. En het eeuwige generaliseeren bij de bespreking der verschilpunten is er niet bevorderlijk aan geweest, dat die gevallen duidelijk werden onderkend.

En het generaliseeren heeft nog iets veel ergers gedaan dan dit : het heeft de aandacht afgeleid van het feit, dat bij de beoordeeling van het vraagstuk, nog andere overwegingen in het geding komen dan alleen het gemak van den reiziger. Het generaliseeren heeft de aandacht afgeleid van de vraag : wat kost in bepaalde gevallen de vervoers-

verzorging aan de gemeenschap. En dat dit werkelijk zoo is, dat die vraag werkelijk onvoldoende onder het oog wordt gezien, dat kon o.a. blijken uit het Rapport van de Motorverkeerscommissie.

En als ik nu daarvoor Uw aandacht vraag, dan hoop ik, dat men daarin niet ziet onwelwillende critiek. Er is in spoor- en tramwegkringen ongetwijfeld waardeering voor veel denkbeelden, zooals die in het Rapport zijn ontwikkeld; ik meen alleen, dat sommige van die denkbeelden aanvulling noodig hebben, en dat die aanvulling invloed heeft op de conclusies ter zake van de wetgeving.

Wat wij als een groote lijn in het Rapport aantreffen, dat is, dat daarin tot uitdrukking is gebracht het besef, dat de gemeenschap niet is gebaat bij een ongebreidelde concurrentie. Dit heeft de Commissie er toe gebracht om voor te stellen de oprichting van autodiensten afhankelijk te maken van overheidsvergunningen.

Maar we zien tevens, dat de Commissie de lijn niet heeft doorgetrokken, want het Rapport houdt deze suggestie in: Overheid, trek U bij het geven van die vergunningen maar niets aan van bestaande spoor- en tramwegen, want dat zijn voor den reiziger dingen van andere orde.

En hier ziet men nu den invloed van de twee omstandigheden, waarop ik zooeven wees.

In de eerste plaats heeft de Commissie, gelijk zoo vele anderen, weer gegeneraliseerd, waardoor zij niet heeft onderkend de gevallen, waarin tram en bus den reiziger precies hetzelfde bieden en dus heelemaal geen ongelijke dingen zijn, zooals in mijn voorbeeld van Den Haag daareven.

En in de tweede plaats is weer dat lang niet altijd voor komende directe gemak voor den reiziger als den beheers *L alles* schenden factor naar voren geschoven, wat, gelijk ik hiervoor reeds zeide, de aandacht afleidt van de vraag: wat kost de vervoersverzorging aan de gemeenschap.

Dat is nu niet zoo'n heel eenvoudige vraag en nog minder eenvoudig wordt de vraag, als we die aldus stellen: hoe

komen we met de minste offers aan een zoo doeltreffend mogelijk net van openbare verkeersmiddelen?

Ik zou die vraag aldus willen antwoorden: in de eerste plaats door aan voldoende technisch en economisch kundige menschen op te dragen daarvoor in hoofdlijnen een plan uit te werken, en in de tweede plaats door bepaalde overheidsorganen ervoor te doen zorgen, dat de groei der openbare verkeersmiddelen in de richting van dit plan wordt geleid.

Aan dit inzicht is in meer uitvoerigen vorm uitdrukking gegeven door den Heer GERLINGS.

U kent natuurlijk den heer GERLINGS als de kundige Voorzitter van de Vereeniging van Ned.-Ind. Spoor- en Tramweg-Maatschappijen, en vermoedelijk hebben meerderen Uwer den krassen ouden heer ontmoet, die hier tusschen October 1928 en Februari 1929 ondanks zijn 72 jaar onvermoeid over Java heeft gereisd.

De Heer GERLINGS heeft zijne inzichten op het einde van het vorige jaar neergelegd in eene tot den Gouverneur-Generaal gerichte nota. Hij heeft daarin het Departement van Gouvernementsbedrijven aangewezen als het Overheidsorgaan, dat belast zou kunnen worden met de behartiging der belangen, die ik daarnet in het kort omschreven heb, „voor zoover die belangen uitgaan boven de zuiver locale.”

Ik wil bij die laatste woorden even stilstaan.

De Heer GERLINGS heeft zich de Centrale Overheid vertegenwoordigd gedacht door het Departement van Gouvernementsbedrijven.

En nu zou het niet in harmonie zijn met de decentralisatiegedachte om in zuiver locale belangen die Centrale Overheid, en dus dit Departement, in sterkere mate te betrekken, dan noodig is voor de verzorging van de algemeene belangen, die daarbij betrokken zijn. Ten aanzien van de vervoersverzorging staat b.v. de nieuwe Spoor- en Tramwegwetgeving op dit standpunt.

Maar dat wil allemaal nog niet zeggen, dat de hoofd-

gedachte van de nota GERLINGS ook niet zou gelden voor de lokale vervoersverzorging. Het tegendeel is waar.

Laat ik, om dit aan te toonen eens even die hoofdgedachte een beetje mogen uitspinnen, in vergelijking met wat de Motorverkeerscommissie heeft voorgesteld.

De Motorverkeerscommissie heeft het initiatief in de vraag, welke buslijnen tot stand moeten komen, geheel in handen gelaten van den bedrijfsondernemer. Aan de Overheid heeft zij geen grootere ^{toegekend}, dan om te voorkomen, dat er een teveel ontstaat, en dan nog alleen in aanbod van busgelegenheid.

Staak

De Heer GERLINGS daarentegen kent aan de Overheid een veel ruimere taak toe. De strekking van zijn betoog is: Overheid, Gij moet U niet alleen beperken tot voorkoming van een teveel aan bussen, maar Gij moet bevorderen de totstandkoming van een economisch net van openbare transportmiddelen.

Mijne Heeren, toen de Hr. GERLINGS dit zoo uitsprak, toen zal hij wel niet de illusie hebben gehad, dat hij een splinternieuwe stelling opwierp. En ik, die U hier de stelling uit de tweede hand voordraag, ik ben er mij volkomen van bewust, dat ze althans voor U niet nieuw is, want ze is in verschillende toonaarden op talrijke plaatsen te vinden in de „Publicaties” der Wegenvereniging. Bovendien heeft de stelling nog kort geleden ondersteuning gevonden in het U vermoedelijk bekende geschrift van den Hr. STAARGAARD over een zelfstandig Staatsspoorbedrijf.

Maar ondanks dit alles is deze stelling nog lang geen algemeen goed geworden, wat o.a. uit het Rapport der Motorverkeerscommissie kan blijken.

Als ik de strekking van het betoog van den Hr. GERLINGS nog eens even mag herhalen, dan was die strekking: Overheid, Gij moet bevorderen de totstandkoming van een economisch net van openbare transportmiddelen.

Het is m.i. de verdienste van den Hr. GERLINGS dit bijzonder klaar en duidelijk te hebben gezegd en zijn helder

advies omtrent de Overheidstaak is m.i. van het grootste belang, ook voor stedelijke verhoudingen.

Want ook een stedelijke Overheid zal goed doen door de beantwoording van de vraag tusschen welke punten openbare vervoerslijnen tot stand moeten komen, niet uitsluitend te laten beheerschen door de inzichten van Jan, Piet en Klaas, doch door zich daarbij te laten leiden, door een weldoordacht en economisch plan.

Ik zal straks wel in de gelegenheid zijn om dit iets nader uit te werken, maar ik meen thans goed te doen, door hier eens eene vergelijking te treffen met een ander stadsbelang, dat zekere verwantschap vertoont met het hier besprokene. Het belang dat ik hier op het oog heb, is dat van de stadsuitbreiding.

Wij, en vooral de jongeren onder ons, vinden thans het bestaan van een gemeentelijk uitbreidingsplan de meest natuurlijke zaak van de wereld. Maar we vergeten wel eens, dat het besef, dat zoo'n plan in grootere steden niet kan worden gemist, eerst betrekkelijk kort geleden algemeen levendig is geworden. In de heele vorige eeuw was in ons land de stadsuitbreiding practisch overgelaten aan het inzicht van den bouwondernemer, en was de Overheid weinig meer dan lijdelijk.

En wat voor fraais daaruit is voortgekomen, dat weten we allemaal.

Als U zich eens een oogenblik voor oogen stelt den plattegrond van Amsterdam, dan vindt U daarin in het Zuid-Westen een stadsgedeelte uit de tweede helft van de vorige eeuw, waarin de richting van alle straten geen andere is, dan die van de vaarten en tochten en slooten van den vroegeren polder, die door het stadsgedeelte werd ingenomen.

Dat dit zoo is geworden spruit voort uit het feit, dat men het initiatief liet aan den particulieren ondernemer, in casu den bouwondernemer, en dat de Overheid ter zake van dit initiatief net zoo lijdelijk bleef als de Motorverkeerscommissie haar thans wil doen blijven op het punt van initiatief in de totstandkoming van autobuslijnen.

Door dit gebrek aan initiatief heeft de groei der steden kunnen plaats vinden op eene wijze, waarbij aan een stelselmatig plan, aan een plan, waarin eischen van verkeer een rol spelen, eenvoudig niet is gedacht. En toen die eischen heel erg begonnen te spreken, heeft men er in vele steden niet anders aan kunnen voldoen, dan door uitvoering van zeer kostbare werken, als demping van vaarwaters in de steden met aanleg van nieuwe er buiten, en het doorbreken van nieuwe verkeerswegen door bestaande huizencomplexen.

Ik zal mij hierover maar niet in voorbeelden uitputten. Elk rechtgeaard Indischman komt periodiek korter of langer in Den Haag en kent er de werken van deze soort, welke in die stad zijn uitgevoerd. En hij zal wel zonder bewijs willen aannemen, dat zulke werken enorme bedragen eischen.

En ondanks dit alles is de zoozeer noodige actieve deelneming van de gemeentelijke Overheid in planmatige stadsuitbreiding eerst verzekerd geweest, toen de Woningwet van 1901 daarvoor gaf de bindende aanwijzing en tevens den rechtsgrond.

En nu moge mijne vergelijking niet in alle opzichten opgaan, toch meen ik, dat ze wijst in de richting van de stelling, dat economie bij de oplossing van verkeersvraagstukken in steden alleen is te bereiken aan de hand van een weldoordacht plan, dat alleen kan ontstaan als het stadsbestuur aan de totstandkoming ervan actief deelneemt.

Verder meen ik, dat het voorbeeld aannemelijk maakt, dat die deelneming alleen verzekerd is, wanneer de Centrale Wetgeving daarvoor bevat den rechtsgrond, die hier thans ontbreekt, en niet alleen dien rechtsgrond, maar bovendien de bindende aanwijzing, dat het vraagstuk niet aan zijn beloop mag worden gelaten.

Maar helaas is er in de wetsvoorstellen van de Motorverkeerscommissie ter zake van dit laatste punt heelemaal niets te vinden.

En toch, Mijne Heeren, meen ik, dat het van zoo'n buitengewoon groot belang is, dat de Gemeenten tot het besef

worden gebracht, dat het vraagstuk van de verzorging van het openbare reizigersvervoer door haar in haar eigen belang grondig behoort te worden bestudeerd. Dat is m. i. te bereiken, door in de Centrale Wetgeving voorschriften op te nemen van de soort als zoo juist door mij aangegeven.

En worden daardoor de Gemeenten gebracht tot bestudeering van het vraagstuk, dan ben ik ervan overtuigd, dat zij daarmede tevens tot de erkenning zullen komen, welk een groot belang er voor de gemeenschap ligt in de aanwezigheid van een goed werkende stadstram, zoodat van haar mag worden verwacht, dat zij maatregelen nemen om de instandhouding daarvan te verzekeren.

Wat er kort geleden te Batavia gebeurd is, geeft al eenige hoop op het levendig worden van dat besef, maar het zij mij vergund er nog enkele motieven voor aan te dragen.

Ik heb daareven met dat voorbeeld van Den Haag al aangetoond, dat in steden een tram en een bus den reiziger practisch hetzelfde kunnen aanbieden, ze rijden allebei met dezelfde snelheid door de gemeentelijke straten en wegen.

En waar hier dus de verschillen voor den reiziger weinig spreken, daar zal eene Gemeente, die voor de keuze staat hare vervoersverzorging op te dragen aan een busbedrijf of aan een trambedrijf, zich bij die keuze moeten laten leiden door andere overwegingen.

Zoo'n Gemeente zal zich in de eerste plaats moeten afvragen: wat kost aan de gemeenschap de beschikbaarstelling van die straten en wegen aan elk dezer bedrijven. En hiermede ben ik aangeland aan een punt, dat vooral voor onze Wegenvereeniging interesse zal hebben:

een tram is een weinig eischende weggebruikster.

Deze stelling heeft nooit tot veel tegenspraak geleid, wanneer het ging om de gebruikmaking door trams van wegen, welker totaalbreedte grooter was dan die van de eigenlijk gezegde verkeersstrook. In de woonwijken van vele steden zijn zulke wegen ontstaan, niet uit verkeerseischen, doch uit een verlangen naar monumentaliteit en naar frissche lucht.

Bij gebruikmaking van dergelijke wegen door een tram heeft altijd tot vele menschen gesproken het feit, dat de tram geen aandeel voor zich opeischte in de dure wegverharding. Een kleinere, maar toch beteekenende groep van menschen begreep bovendien, dat zoo'n tram door hare groote vervoerscapaciteit het gewone wegverkeer ontlast, zoodat ze er toe bijdraagt om de onderhoudskosten van den weg te verlichten.

Als ik mijzelf hier even in de rede mag vallen, dan ligt hierin voor ontwerpers van stadsuitbreidingsplannen een krachtige aanwijzing, om nieuwe verkeerswegen zóódanig te ontwerpen, dat eventueel in de toekomst een tram er plaats kan vinden buiten de eigenlijke verkeersstrooken.

Maar wanneer ik op mijn onderwerp terugkom, dan moet ik opmerken, dat de stelling, dat een tram geen veeleischende weggebruikster is, intusschen veel minder algemeen aanvaard is geworden, wanneer het ging om toelating van trams in straten, waarvan de breedte niet grooter is, dan de som van de breedten der eigenlijke verkeersstrooken; en toch geldt de stelling ook daar.

Dat dringt nu allengs meer en meer tot het besef door, maar voorheen heeft men dit heel anders ingezien. In Londen b.v. heeft men destijds in trams zulke obstakels voor het verkeer gezien, zulke veeleischende weggebruiksters, dat men ze niet tot de binnenstad heeft toegelaten en haar werkingssfeer heeft beperkt tot wegen van de soort als ik hier zooeven heb aangeduid.

Maar men heeft er de autobussen voor in de plaats gekregen.

Mijne Heeren, ik zou groote neiging krijgen om te zeggen: „en toen zijn de verkeersmoeilijkheden pas goed begonnen.”

Maar als ik dat zóó zeg, zonder nader commentaar, dan loopen we de kans morgen in de kranten te lezen, dat er hier weer zoo'n echte tramwegman aan het woord is geweest, die uit puur eigenbelang zijn ouderwetsche tram hemelhoog heeft verheven boven den modernen autobus, en die de menschen heeft willen doen gelooven, dat de bus is de bron van alle kwaad.

Mijne Heeren, ik zal mij dus wat voorzichtiger moeten uitdrukken, en dan wil ik meteen van de gelegenheid profiteren om duidelijk te maken, dat wij, tramwegmensen, lang niet zoo afwijzend tegenover den bus staan, als wel eens van ons wordt verklaard. De Maatschappijen, die ik hier vertegenwoordig, hebben op dit oogenblik al meer dan 60 autobussen in exploitatie en dat aantal zal in den loop van dit jaar nog aanzienlijk stijgen.

Maar ik dwaal af van mijn onderwerp. Ik betoogde, dat, ook in het centrum der steden de tram is een weinig eischende, de bus daarentegen een veeleischende weggebruiker, en iedereen, die ertoe wordt gebracht om het vraagstuk in studie te nemen, komt allengs tot ditzelfde resultaat.

Ik noemde daar net Londen, waar men destijds gemeend heeft goed te doen door de trams uit de binnenstad te weren, en waar men — vooral na den oorlog — den groei van het autobuswezen heeft bevorderd, door het geven van vergunningen aan meerdere busondernemingen.

De ervaringen daarmee, ik zal mij nu voorzichtig uitdrukken, zijn zeer weinig bevredigend geweest.

De stad is zóó vol bussen, dat het verkeer er buitengewoon hinderlijk door wordt belemmerd, en niettegenstaande hun aantal, kunnen al die bussen te zamen slechts 40 % verzetten van de reizigers, die zich voor openbare vervoermiddelen aanmelden. De rest wordt per rail vervoerd.

Zeer sterk is in Londen dan ook gevoeld, wat een veel-eischende weggebruiker de bus is, en het Engelsche Verkeersministerie heeft dan ook op aansporing van den voor Groot-Londen ingestelden Verkeersraad maatregelen moeten be-ramen, die de bedoeling hebben om het veel ruimte eischende busverkeer te verminderen en het ter zake van ruimte veel bescheidener railverkeer te bevorderen.

Wie hier meer details van wil weten, dien beveel ik aan om te lezen het artikel van ERNST BASCHWITZ, die aan de hand van Engelsche mededeelingen dit onderwerp heeft behandeld in No. 36 van het tijdschrift „Verkehrs-technik” van 3 Sept. 1926.

Ik vond dat artikel pakkend geschreven en vermeld het daarom, maar U kunt mij tegenwerpen, dat het artikel al bijna 3 jaar oud is, en dat Londen Indië niet is. Welnu, mijne Heeren, leest het dan maar niet. U kunt het feit, dat de tram per eenheid van ingenomen wegoppervlak een veel grootere capaciteit heeft dan de bus, toch ook geconstateerd vinden in vrijwel elk technisch tijdschrift, dat U thans ter hand wilt nemen.

Dat kan b.v. blijken uit de door de Wegenvereeniging uitgegeven „Overzichten van de Vakliteratuur”. Ik vond, dat er op het feit zeer duidelijk werd gewezen in de Nos. 4, 51, 55, 56 en 73 en ik heb ze er niet eens allemaal op nageslagen.

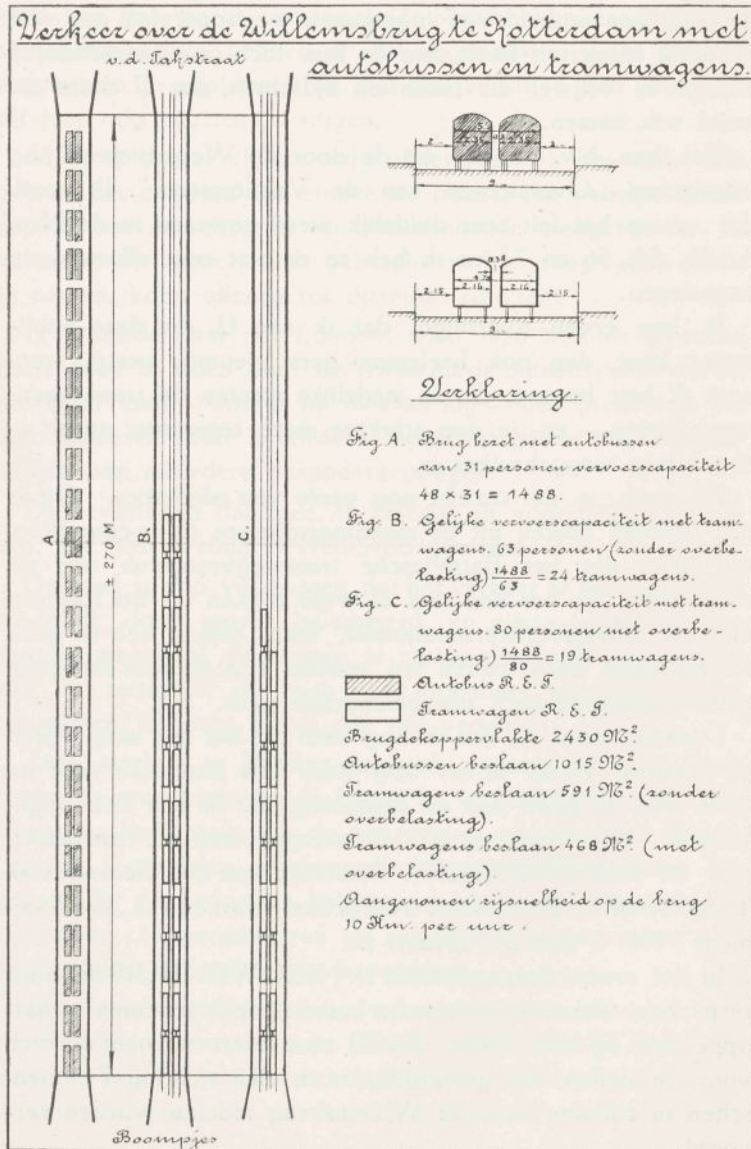
Ik ben ervan overtuigd, dat ik aan U, die deze publicaties kent, dan ook heelemaal geen nieuwtje vertel, wanneer ik hier betoog, dat in stedelijke straten de tram tegenover bussen — en in nog sterkere mate tegenover auto's — een zuinig weggebruiker is.

En toch is dat inzicht nog verre van algemeen. Dit is o.a. kunnen blijken uit de meningsuitingen in de couranten, ten tijde, dat het Bataviasche tramwegvraagstuk aan de orde was. En het kan ook al weer blijken uit het Rapport van de Motorverkeerscommissie, want daarin heb ik geen aanwijzingen aangetroffen ten aanzien van dit voor stedelijke gemeenschappen toch zoo belangrijke punt.

Daarom meen ik, dat ik nog eens op het feit mag wijzen en daarom vraag ik er nog eens Uw aandacht voor en zulks aan de hand van de teekening, die ik hier heb opgehangen. Die teekening heb ik overgenomen uit een artikel van Ir. NIEUWENHUIS, Directeur van het Gemeentelijk Trambedrijf te Rotterdam, welk artikel voorkomt in „*De Ingenieur*” No. 5 van 2 Februari j.l.

In dat artikel demonstreerde Ir. NIEUWENHUIS het door resp. een tramreiziger en een busreiziger ingenomen straatoppervlak op deze wijze, dat hij zijne lezers verzocht om zich voor te stellen, dat gelijktijdig er in elke richting 744 mensen in colonne over de Willemsbrug moeten worden vervoerd.

En wanneer U nu Uw aandacht wilt wijden aan deze teekening, dan laat de linksche figuur zien, dat wanneer zulks met bussen geschiedt, de heele Willemsbrug vol staat.



De middelste figuur geeft een beeld van hetzelfde vervoer in tramwagens, en U ziet, dat daarbij bijna de helft van de brug vrij is. Ten slotte geeft de rechtsche figuur het geval weer, dat men de tramwagens een klein beetje overbelast, wat bij tramrijtuigen volkomen toelaatbaar is, en bij bussen niet.

En de teekening laat zien, dat in dat geval hetzelfde vervoer, indien het met bussen wordt bewerkstelligd, ruim twee keer zooveel ruimte vraagt als wanneer men het doet met tramrijtuigen.

Mijne Heeren, ik meen dat deze teekening pakkender is, dan tal van beschouwingen over de verkeersopstoppen in Londen, Parijs, of waar ook. Ik hoop, dat U dit plaatje wilt overnemen in Uwe „Publicaties”, waarmee misschien kan worden bereikt, dat het onder de oogen komt ook van de leden van Indische Gemeente-besturen, die het niet op hun weg vinden liggen om kennis te nemen van den inhoud van meer zuiver technische tijdschriften.

En dan hoop ik, dat het plaatje ertoe bijdraagt om meer algemeen levendig te doen worden de juistheid der stelling, dat in steden de tram tegenover den bus een weinig eischend weggebruikster is.

Ik heb daarnet gezegd, dat dit een van de eerste punten is, waarvan een Gemeente zich rekenschap moet geven, wanneer ze wil komen tot eene economische oplossing van het vervoersvraagstuk. Maar het is natuurlijk niet het eenige punt.

Het tweede groote punt, dat onder het oog moet worden gezien is de vraag: wat zijn de bedrijfskosten bij vervoersvoorziening van een stad door trams en wat zijn ze bij gebruik van autobussen, en hoe beïnvloeden die kosten de tarieven, die kunnen worden aangeboden.

En dan meen ik goed te doen door hier al dadelijk het antwoord te geven:

bij voldoende vervoersomvang kan de stadstram lagere tarieven aanbieden dan de bus.

Ook dit is een onderwerp, dat men tegenwoordig in tal van tijdschriften besproken vindt. De meerderheid der schrij-

vers komt dan tot de erkenning van de juistheid der stelling, die ik daarnet uitsprak, maar er zijn er ook, die volkomen te goeder trouw tot het omgekeerde resultaat komen,

Wat is hiervan de oorzaak?

Wanneer men een indruk wil krijgen over de tarieven, die respectievelijk een tram en een bus kunnen aanbieden, dan moet men beginnen met zich rekenschap te geven van de bedrijfskosten van elk dezer vervoermiddelen.

De gewone weg daartoe is deze, dat men uit de bedrijfs-cijfers van bestaande ondernemingen afleidt de gemiddelde kosten per voertuig-km. van een tram en die van een bus. Die vergelijkt men dan onder inachtneming van het aantal plaatsen in elk van de beide vervoermiddelen.

Maar wie dat nu doet zonder nader commentaar, die maakt de fout van te vergelijken ongelijksoortige dingen.

Laat ik dat eens even mogen toelichten.

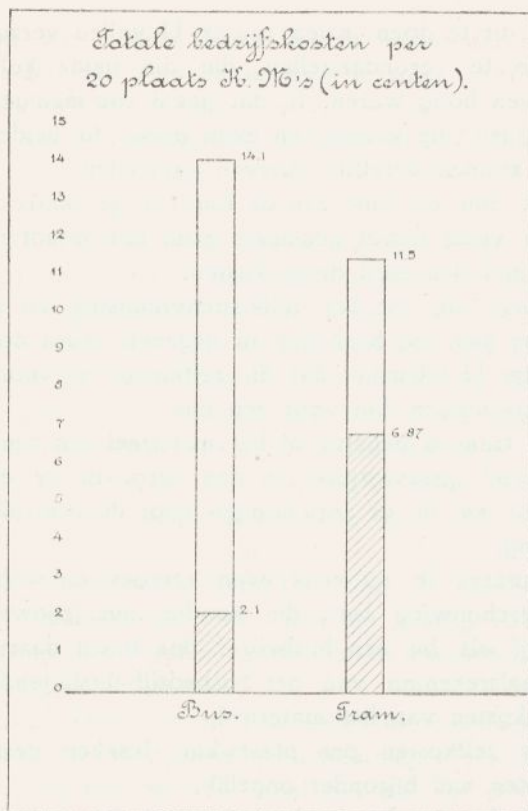
Bij ons bedrijf te Soerabaja komen wij voor de electriche tram tot totale bedrijfskosten per rijtuig-km. van 34,5 ct. Dat geldt dan voor rijtuigen, ingericht voor 60 plaatsen.

Voor onze bussen, die ingericht zijn voor 20 plaatsen, dat is dus precies $\frac{1}{3}$ van het aantal plaatsen in een tramrijtuig, dan komen wij bij den allerzuinigsten vorm van exploitatie, n.l. eenmanswagen, tot bedrijfskosten per bus-km. van 14,1 ct.

Deelen we nu bij de tram de kosten per rijtuig-km. door drie, dan krijgen wij derhalve bij beide vervoermiddelen de totale bedrijfskosten per 20 plaats-km.'s.

Ik heb dat zichtbaar gemaakt in dat tweede grafiekje, waarin U twee kolommen ziet. De totale hoogte van het rechtsche kolommetje drukt dus uit de kosten van de tram en van het linksche kolommetje die van den bus, alles per 20 plaats-km.'s.

Die kolommetjes wijzen erop, dat te Soerabaja de tram per gelijke eenheid goedkooper werkt dan de bus. Maar als ik daarvoor nu erg sterk Uw aandacht ging vragen, dan zou ik kans loopen op tegenspraak.



U zoudt tegen mij kunnen zeggen : Als gij in Soerabaja een beter bustype hadt, dan zouden mogelijk de uitkomsten wel anders zijn.

Daar zou ik nu wel wat op terug kunnen zeggen, want al moet ik erkennen, dat die omgekeerde uitkomst wel eens wordt verkregen bij vergelijking van een verouderde elektrische tram met een modernen bus, wij hebben nu eenmaal in Soerabaja een technisch zeer goede tram, en ik heb den indruk, dat er van een beter bustype geen belangrijke besparing is te verwachten.

Maar dit zou ons voeren naar een technisch debat, waarvoor het hier niet de plaats is, en bovendien zijn de totale bedrijfskosten per plaats-km. voor de beoordeeling van de tariefsmogelijkheden slechts van ondergeschikt belang.

Om U dit te doen inzien zou ik U willen verzoeken om eens even te veronderstellen, dat die beide kolommetjes precies even hoog waren. In dat geval zou men geneigd zijn om te zeggen: de kosten zijn even hoog, dus beide vervoermiddelen kunnen dezelfde tarieven aanbieden.

En dat zou nu juist zijn de foutieve gevolgtrekking, die door zoo velen wordt gemaakt, want dan houdt men geen rekening met den aard dezer kosten.

Dit voert mij tot het zelfkostenvraagstuk, en ik zal mij daar maar niet zoo heel diep in begeven, want ook zonder dat begrijpt U allemaal, dat die zelfkosten er voor een tram heel anders uitzien dan voor een bus.

Bij een tram is behalve in het materieel een zeer belangrijk kapitaal geïnvesteerd in den weg, in de electrische geleidingen en in de inrichtingen voor de centrale krachtvoorziening.

En wanneer ik nu eens even remises en werkplaatsen buiten beschouwing laat, die noodig zijn, zoowel bij een trambedrijf als bij een busbedrijf, dan bevat daartegenover de kapitaalsrekening van het busbedrijf uitsluitend de aanschaffingskosten van het materieel.

Op de zelfkosten per plaats-km. drukken derhalve de vaste kosten wel bijzonder ongelijk.

Ik heb dat in die beide kolommen tot uitdrukking gebracht, door alle vaste of nagenoeg vaste kosten — waaronder dus ook behoort het grootste deel van de kosten van algemeene leiding — donker te kleuren. De witte rechthoekjes, die daarboven zijn blijven staan, die stellen derhalve voor, de directe kosten van het bedrijf per 20 plaats-km.'s.

En nu ziet U onmiddellijk, dat dat vierkantje bij de tram veel kleiner is dan bij den bus.

Wat beteekent dat nu?

Dat beteekent, dat een bestaande tram, waarvan de opbrengsten juist zoo groot zijn, dat ze de bedrijfskosten dekken, reeds winst kan maken uit vervoersvermeerdering, wanneer de opbrengst dáárvan slechts de kosten van dat kleine vierkantje overtreft. Dat beteekent, dat de tram vervoersver-

meerdering kan zoeken tegen lage tarieven; dat beteekent, dat bij voldoende vervoersomvang de tram lagere tarieven kan aanbieden dan de bus.

En dat was de stelling, die ik wilde bewijzen.

Mijne Heeren, ik meen hier achtereenvolgens te hebben aangetoond: ten eerste, dat een stadstram is een weinig eischende weggebruikster en ten tweede, dat een stadstram is een vervoermiddel, dat bij voldoende verkeersomvang lage tarieven kan aanbieden. Als deze twee waarheden wat meer algemeen goed worden, dan heb ik alle hoop, dat—zooals ik hiervoor reeds zeide—de Gemeenten tot de erkenning zullen komen, welk een groot belang er voor de gemeenschap ligt in de aanwezigheid van een goed werkende stadstram.

Maar de droeve werkelijkheid is, dat die waarheden nog lang geen algemeen goed zijn, met het gevolg, dat de Gemeenten geen maatregelen nemen om de instandhouding van de stadstrams te verzekeren.

Vele harer laten op die stadstrams autoconcurrentie toe, en dan worden de goede stadstramwegen slechte stadstramwegen, die niet meer in staat zijn het vervoer bevredigend te bedienen. Dan wordt er in steeds meerdere mate geroepen om den bus, en, zooals ik zooeven al heb laten zien, dat kost de gemeenschap altijd geld.

Hebben dan in steden autobussen geen recht van bestaan? Wel natuurlijk hebben ze dat; ik kom daar straks op terug. Maar ze moeten alleen de stadstram het leven niet onmogelijk maken, *want die gaat al te gronde, wanneer men toelaat, dat de bus haar verkeer afroomt.*

En dat is nu alweer zoo'n stelling waarvan de waarheid nog niet algemeen is doorgedrongen.

Wat zegt hier de publieke opinie? Die zegt: ik heb de aandeelen van N. I. S., S. C. S., S. J. S. enz. leeren kennen als goede beleggingswaarden, en als het nu met de dividenden van de trams in Batavia en Soerabaja slecht gesteld is, dan ligt dat natuurlijk aan het beheer.

De dagbladen, die het oordeel van den gemiddelden gemeentenaar weergeven en die dat oordeel dikwijls vormen, hebben vaak onvriendelijke dingen aan ons als leiders van stadstramwegen gezegd. We waren ouderwetsch, we hadden geen gevoel voor de eischen van den tijd, en dat het ons nu slecht ging, dat hadden we ons zelf op den hals gehaald, door niet uit onze vroegere winsten onze netten tijdig uit te breiden. Enfin, ik zal U maar niet vergasten op eene bloemlezing.

Nu wilt U misschien wel van mij aannemen, dat ik niet dommer ben, wanneer ik optreed als vertegenwoordiger van een stadstrambedrijf, dan op de oogenblikken, dat ik het doe als vertegenwoordiger van een spoorwegbedrijf. En ik geef U de verzekering, dat, als het in Batavia en Soerabaja slecht is gegaan, dit volstrekt niet voortvloeit uit het feit, dat de leiders daar onvoldoende kundig zouden zijn. Want we zien overal hetzelfde verschijnsel, ook al staan de kundigste menschen aan het hoofd, zooals b. v. in Den Haag het geval was.

Daar stond aan het hoofd de Hr. WEYERMAN, dien U natuurlijk kent. En deze is het volkomen met mij eens, dat *van toelating van autobus-concurrentie op een stadstram het onafwijsbare gevolg is, dat de tram noodlijdend wordt.*

En wie daar nu iets vreemds in ziet, in vergelijking met de spoorwegbedrijven, die ik daar juist noemde, die heeft m.i. een onjuisten indruk omtrent de bronnen van de winstgevendheid van spoor- en tramwegen.

Ik wil probeeren dien indruk weg te nemen en dan zal ik het even moeten hebben over het zelfkosten-vraagstuk bij spoor- en tramwegen.

Dat is misschien een van de moeilijkste vraagstukken, die er zijn, en ik kan er hier niet diep op ingaan. Maar ik wil er U toch enkele mededeelingen over doen.

Vele jaren geleden, gaf de Hr. GERLINGS, dezelfde, dien ik daar net al heb genoemd, ten behoeve van de thans door mij vertegenwoordigde Mijen een handleiding uit, voor de berekening van de zelfkosten van het vervoer.

Die handleiding bevatte een handzaam stelsel, en al waren de resultaten misschien niet voor 100 % nauwkeurig, ze waren het toch ongeveer voor 99. Dat dit zoo is, dat is wel gebleken uit de goede diensten, die deze handleiding in Nederland heeft bewezen, bij de onderhandelingen tusschen de Regeering en de tramwegen over vergoeding van zelfkosten van het postvervoer.

Hier in Indië heeft men omstreeks het jaar '22 de behoefte gevoeld aan een voor alle spoor- en tramwegen gelijkvormig stelsel van zelfkosten-berekening, en toen is er een commissie benoemd uit vertegenwoordigers van de Staatsspoor en van de particuliere Mijen. Die commissie heeft voortgebouwd op het stelsel GERLINGS en dit vervolmaakt. Dat stelsel is toen weer toegepast op diverse bedrijven, en voor velen, die toen voor de eerste maal in dit vraagstuk werden betrokken, is de uitkomst daarvan nogal verrassend geweest.

Die uitkomst was n.l., dat bij de spoor- en tramwegen, die reizigersvervoer en goederenvervoer bedienen, *de opbrengsten van het reizigersvervoer de totale daarop vallende kosten niet ten volle dekken.*

De opbrengsten van het reizigersvervoer maken goed de directe kosten daarvan, en een kleine marge daarboven, maar de vaste lasten, voortvloeiende uit den aanleg van personenstations en andere inrichtingen voor den reiziger, worden gedragen door het goederenvervoer.

En dit is het geval bij al de zoo juist door mij genoemde bedrijven, wier aandeelen men als goede beleggingspapieren heeft leeren kennen. En de Staatsspoor maakt geen uitzondering op den regel.

Mijne Heeren, nu zult U mij misschien vragen: „wat bewijst dat nu ten aanzien van stadstrams?” Ik kan hierop antwoorden: „bewijzen doet dit inderdaad niets”.

Maar het kan m.i. toch wel meewerken om bij U levendig te doen worden het inzicht, dat reizigersvervoer geen bijzonder winstgevend bedrijf is.

En dan kunt U ook begrijpen, dat stadstramwegen, die geen compensatie vinden in goederenvervoer, alle werken —

en moeten werken — met uiterst kleine winstmarges. Zelfs bij goed rendeerende stadstrams is het zeer gewoon, dat het bedrijfsoverschot niet grooter is, dan — laat ik royaal zijn — 20 pct. van de opbrengst.

En dat beteekent dus, dat een stadstram al volkomen noodlijdend wordt, wanneer 20 pct. van haar opbrengst door autobussen wordt afgeroomd.

Ik meen nu zoo zoetjes aan het volgende te hebben duidelijk gemaakt: ten eerste, voor elke stad is de aanwezigheid van een stadstram, die in staat is het vervoer te bedienen, een groot belang; en ten tweede, als men op die tram concurrentie toelaat, wordt ze onrendabel en dan heeft ze niet meer de middelen om zich aan te passen aan de verkeersbehoefte. En dan moet meestal de gemeenschap met geld bijspringen, en in elk geval ondervindt ze van dien zwakken toestand van de stadstram nadeel.

Mijne Heeren, dit voert m.i. tot de uitkomst, dat het op den weg ligt van de Overheid, die de gemeenschap vertegenwoordigt, om daartegen maatregelen te nemen.

En wanneer men dan vraagt: „hoe kan dit geschieden?”, dan zou ik erop willen antwoorden: *door het schenken aan stadstramwegen van een voorkeursrecht in de verwerving van vergunningen voor locale busdiensten.*

Nu zult U mij misschien kunnen tegenwerpen, dat ik nu toch weer spreek over buslijnen in steden, waar ik juist heb betoogd, dat het voor een stedelijke gemeenschap voordeel biedt zijn massa-vervoer te laten bedienen door trams.

Hierin schuilt echter geen tegenspraak, al lijkt dit misschien een oogenblik zoo.

Ik heb zooeven betoogd met verwijzing naar dat grafiekje over de kosten per voertuig-km., dat een tram bij voldoende vervoersaanbod lagere tarieven kan aanbieden dan een bus. Maar als dat aanbod niet voldoende is, dan verandert de situatie. Dan drukken bij een tram de vaste lasten te zwaar per reiziger-km., en dan komt de bus in het voordeel, wat aangaat de mogelijkheid van het aanbieden van lage tarieven.

En gezien uit een oogpunt van het geldelijk belang der stedelijke gemeenschap is het derhalve voordeelig, om stadswijken met betrekkelijk zwak vervoer door autobussen te doen bedienen. Nu heb ik wel gezegd, dat bussen zooveel ruimte innamen, maar dit is natuurlijk in stadswijken met zwak vervoer geen bezwaar.

De conclusie is derhalve, dat het voor steden van belang is, indien stadswijken met zwak vervoer door autobuslijnen met het stadstramwegnet worden verbonden.

Bij aanvaarding dier conclusie worden derhalve de autobuslijnen aanvoerlijnen van de tram. Maar het is volkomen begrijpelijk, dat behalve de tramonderneming zelve geen enkele particuliere ondernemer betekenend winst kan hebben uit de exploitatie van aanvoerlijnen met zwak vervoer.

Wil men nu voorkomen, dat die buslijnen worden doorgetrokken langs de tramlijn, en dat ze daarmee in concurrentie komen, dan moet men bevorderen, dat de tramwegondernemer de buslijnen zelf exploiteert. Dit deed mij zeggen, dat aan de tram een voorkeursrecht daarvoor behoorde te worden toegekend.

Waar hoort de regeling van dat voorkeursrecht thuis? M.i. in de Centrale Wetgeving.

Ik heb hiervoor reeds betoogd, dat de Centrale Wetgeving zou moeten bevatten de opdracht aan de Gemeenten tot het opmaken van een verkeersplan. En ik geloof, dat daarbij plaats is voor de duidelijke aanwijzing, dat een eventueele stadstram een recht van voorkeur zal hebben voor de exploitatie van in dat plan voorkomende buslijnen.

Er zit in dit voorstel natuurlijk de gedachte, dat de Centrale Overheid beter in staat is om economische vraagstukken te overzien, dan de Locale Overheid. Dat dit zoo is, dat is b.v. ter zake van de oplossing van het vervoersprobleem wel gebleken te Batavia. De zaak kwam er niet tot oplossing, vóór het Dept. van Gouv. Bedrijven er medewerking verleende.

Te Semarang is het al precies zoo. Eene Raadscommissie heeft dezer dagen advies uitgebracht over de oplossing van

het vervoersvraagstuk en de Gemeenteraad heeft dat advies als onbruikbaar ter zijde gelegd. Het vraagstuk wordt nu opnieuw bekeken met medewerking van het Dept. van Gouv. Bedrijven.

En, mijne Heeren, ik geloof, dat die Gemeenteraden, en die leden van Raadscommissies, zich daarover heelemaal niet behoeven te geneeren. Want voor het ontwikkelen van juiste inzichten in tal van economische vraagstukken is de Centrale Overheid veel beter geëquipeerd dan de Locale.

Maar als dit zoo is, dan is het ook heelemaal niet in strijd met de decentralisatie-gedachte, wanneer de Centrale Overheid de richtlijnen geeft voor de oplossing van zulke vraagstukken, evenmin als dit het geval was, toen in Nederland de Woningwet dwingende bepalingen gaf omtrent het opmaken van uitbreidingsplannen.

Dit deed mij zeggen, dat de regeling van het door mij bedoelde voorkeursrecht thuis behoort in de Centrale Wetgeving.

Ik heb hier nu achtereenvolgens een aantal punten genoemd, die m.i. in de Centrale Wetgeving behooren te worden geregeld. Als ik ze nog eens even mag resumeeren, dan waren ze de volgende :

- 1e. de duidelijke uitspraak, dat Gemeenten het al dan niet toelaten van autobussen in hare straten niet alleen op technische maar ook op economische overwegingen mogen baseeren, zoodat de rechtsgrond wordt verkregen voor een gemeentelijk verkeersplan ;
- 2e. de opdracht aan Gemeenten van bepaalden omvang om zoo'n verkeersplan samen te stellen ; en
- 3e. de opdracht aan die Gemeenten om bij de uitvoering ervan een voorkeursrecht voor de exploitatie van buslijnen toe te kennen aan een eventueel aanwezige stads-tram.

Als we deze punten, en vooral het laatste, nog eens even in het oog nemen, dan kan men natuurlijk de opmerking

maken, dat ze niet ten volle verzekeren, dat in steden de tram- en buslijnen in één hand zullen zijn, gelijk ik daareven heb betoogd gewenscht te achten,

Dit is zoo, maar nu is er gelukkig naast de Centrale Overheid nog een tweede en wel de Locale, de Gemeentelijke Overheid. Die Gemeentelijke Overheid zal door wettelijke bepalingen van de door mij genoemde soort gedwongen worden om het vraagstuk ernstig in studie te nemen, en die derde bepaling, die bepaling omtrent het voorkeursrecht, zal daarbij op natuurlijke wijze doen ontstaan een contact tusschen de Gemeente en de stadstram.

En nu kan het wel zijn, dat U uit het voorafgaande den indruk zoudt hebben gekregen, dat ik Gemeentelijke Overheden voor niet erg capabel aanzie, maar dat zou toch veel verder gaan, dan ik bedoelde uit te drukken.

In Nederland zijn met de Woningwet van 1901 de Gemeenten ter zake van het uitbreidingsplan op het rechte spoor gebracht, en ze hebben getoond nadien de uitwerking ervan zelf zeer behoorlijk te kunnen regelen.

En ik heb alle hoop, dat het ook hier zoo zal gaan ten aanzien van de verkeersverzorging. Ik heb het volle vertrouwen, dat als Gemeenten door een stel bepalingen, als ik daarjuist aangaf, gedwongen worden het vraagstuk te bestudeeren en contact te zoeken met de stadstram, daaruit zal voortvloeien een *plan van samenwerking*, dat voor beide partijen voordeelen zal bieden.

Ik meen, dat wij dat veilig aan het beleid der Gemeentelijke Overheden mogen overlaten.

Mijne Heeren, ik ben zoo'n beetje aan het einde gekomen van mijn betoog over de zuiver locale tram- en buslijnen, maar ik moet er nog een klein staartje aan toevoegen.

Het Bestuur van de Wegenvereniging, heeft vorm gegeven aan het onderwerp waarover ik vandaag spreek en gemaakt, dat ik mij niet alleen kan beperken tot het verkeer in groote steden, doch dat ik ook even moet praten over het verkeer nabij zulke steden.

Wat in dit geval daarmee bedoeld is, dat is het voorstadsverkeer, en dan bepaaldelijk de invloed van dat voorstadsverkeer op de stadstram. En ook dat voert mij nog tot wenschen ter zake van de wetgeving.

Voorstadslijnen, aannemende dat zoo'n voorstadje ligt buiten de gemeentegrenzen, zijn interlocale lijnen.

Volgens de plannen van de Motorverkeerscommissie zullen de vergunningen voor zulke lijnen worden gegeven door de Gewestelijke of Provinciale Overheid, in elk geval door eene andere Overheid dan de Gemeentelijke.

Dit zou voor de Gemeenten geen consequenties meebrengen, indien men de interlocale lijnen kon laten eindigen bij de gemeentegrens. Maar dat zou tegenover den reiziger wel buitengewoon onbillijk zijn.

Want — ik heb het in het begin van mijn voordracht reeds gezegd — de aantrekkelijkheid van den interlocalen bus tegenover het locaaltje ligt hier, dat de bus den reiziger brengt van dicht bij zijn huis tot dicht bij zijne bestemming.

Wil men de interlocale bussen tot hun recht laten komen, dan moet men ze gelegenheid geven om tot het stadscentrum door te dringen.

Maar dan is het ook begrijpelijk, dat men met zulke bussen concurrentie kan aandoen aan de stadstram en dat men daarmee kan schaden de gemeentelijke belangen.

Die kans is het kleinste bij busondernemingen, die ingericht zijn voor het lange afstandsverkeer. Voor zulke ondernemingen is n.l. het verkeer op de korte afstanden niet voordeelig en zij doen als regel geen moeite om het tot zich te trekken. Maar anders wordt de zaak als het gaat om bussen, die met een groote stad verbinden plaatsjes, die even buiten de gemeentegrens liggen.

Bij dat zuivere voorstadsverkeer is de kans groot, dat de voorstadsbus concurrentie aandoet aan de stadstram ten nadeele van de stedelijke gemeenschap.

Daar moet dus iets op gevonden worden.

Nu zijn er verschillende middelen in gebruik, maar ze zijn niet erg doeltreffend.

De eerste is, dat men den voorstadsbus verbiedt om lokaal verkeer te bedienen. Dat middel lijkt wel erg mooi maar de contrôle erop is uiterst moeilijk. Te Soerabaja b. v., is de afstand vanaf de grens bij Wonokromo tot aan het stadscentrum zoo ongeveer 8 km. en men kan natuurlijk niet over dien afstand politie-agenten op een rijtje plaatsen. Zoo'n verbodsbepaling is dus niet te controleeren.

Dan is er als tweede middel, de aanwijzing aan den interlokalen bus van zoodanige route door de stad, dat ze de stadstram zoo weinig mogelijk hinder aandoet.

Dat middel wordt in Soerabaja al toegepast, maar de bussen houden zich niet trouw aan de gemeentelijke aanwijzing, omdat ze zich op het standpunt stellen, dat hier voor zoodanige aanwijzing de rechtsgrond ontbreekt. Ik wees daar al eerder op.

Maar zelfs als die rechtsgrond er wel was, dan nog is het middel niet afdoend, omdat er niet altijd een route is aan te wijzen, die niet geheel of gedeeltelijk behoort tot de invloedssfeer van de tram.

Er moet dus een andere maatregel worden gevonden ter bescherming van de stadstram tegen den voorstadsbus, en die kan m.i. alleen hier liggen, dat men bevordert, dat de onderneming, die de stadstram exploiteert, ook zooveel mogelijk de exploitante wordt van de zuivere voorstadsbussen.

En als men heeft leeren inzien, dat de belangen van een stadstram en van de betrokken Gemeente parallel gaan, dan zal men ook begrijpen, dat dit is een gemeentelijk belang.

Wat is dan wel de goede maatregel?

M. i. deze, door aan de groote Gemeenten, waar een stadstram werkt, in ruime mate een recht van medespreken te geven, in de uitgifte van vergunningen van op die Gemeenten gerichte interlocale diensten.

Zoo'n Gemeente, die de stadstram heeft leeren erkennen als een medestandster en die wellicht met die tram is gekomen tot een plan van samenwerking, kan dan bevorderen, dat de stadstramonderneming ook de vergunningen krijgt voor

interlocale diensten, met name voor de typische voorstadsbusdiensten.

De Motorverkeerscommissie heeft zoo iets gevoeld. Zij heeft voorzien, dat een buslijn zou kunnen loopen eenerzijds door ressort van een Gewest of Provincie en anderzijds door dat eener Gemeente. En zij heeft begrepen, dat die Gemeente dan zou moeten meespreken in de uitgifte der vergunning. Zij heeft daarom in art. 3 van het Motor-dienstenreglement de bepaling opgenomen, dat in zoo'n geval de vergunning wordt gegeven in overleg tusschen de betrokken Overheden.

Mijne Heeren, dat klinkt prachtig. Maar wat gebeurt er nu eigenlijk als die Overheden het eens niet eens worden, b.v. wanneer eene Gemeente meent, dat door de uitgifte van de vergunning van een voorstadslijn haar stadstram in het gedrang komt.

Wel, zegt dan hetzelfde artikel, dan geven die diverse Overheden ^{maar} ~~meer~~ vergunningen, elk voor zijn eigen ressort.

Waar dat in het besproken geval toe leidt zal U duidelijk zijn; dan krijgen we vergunningen voor voorstadsbussen tot aan de gemeentegrens. En zooals ik zooeven al zei, daar is geen sterfeling bij gebaat. Dan loopen we lijnrecht aan op een conflict, en de voorgestelde beroepsbepalingen geven geen weg ter oplossing daarvan.

Hier is dus in het belang van de Gemeenten eene nadere bepaling van wetgeving noodig, en dat zal de laatste zijn waarvoor ik Uw aandacht vraag.

Als een Gemeentelijke Overheid en de Overheid van het omliggende gebied, hetzij Gewest of Provincie het niet eens kunnen worden, dan moet de wet een autoriteit aanwijzen, die beslist.

De Bestuurderscommissie uit de Vereeniging van Ned. Ind. Spoor- en Tramweg-Mijen heeft aan de Regeering voorgesteld om in het Autodienstenreglement vast te leggen, dat in zoo'n geval het beslissingsrecht wordt gelegd in

handen van den Gouverneur-Generaal. Zij heeft dit gedaan in het vertrouwen, dat de G. G. te allen tijde bij het Dept. van Gouvernementsbedrijven zal kunnen beschikken over zaakkundige voorlichting ter zake van verkeers-economische vraagstukken. Mijne Heeren, zooals ik al zeide, deze laatste wensch is reeds door ons ter kennis van de Regeering gebracht; ik hoop alleen met het voorafgaande er nog enkele motieven voor te hebben aangedragen, en dan met name in het belang van de stadstrams.

En hiermede ben ik gekomen aan het einde van mijn verlanglijstje en aan het einde van mijn betoog.

Ik ben mij volkomen bewust, dat ik weinig nieuws heb verteld, want het veld is letterlijk afgegraasd.

Maar ondanks dit is nochtans niet algemeen levendig het besef, dat in een stad de belangen van gemeenschap en van de stadstram niet tegengesteld, maar integendeel gelijk gericht zijn.

Ik blijf de Wegenvereeniging dankbaar, dat zij mij in de gelegenheid heeft gesteld daarop nog eens de aandacht te vestigen, en U allen dank ik zeer voor de belangstelling, waar^{mede}~~naar~~ U mij wel hebt willen aanhooren.

Ik heb gezegd.

