

# VERVOERSTATISTIEKEN



Beschrijving en methodologie  
van de Belgische vervoerstatistieken

**1975**

JANUARI Nr. 1

**NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE STATISTIEK**

KONINKRIJK BELGIË

MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN



# VERVOERSTATISTIEKEN

# 1975

## MAANDSCHRIFT :

Abonnement : België : 390 F per jaar  
Buitenland : 470 F per jaar

Dit nummer : België : 45 F  
Buitenland : 55 F

JANUARI, Nr. 1

8<sup>ste</sup> JAARGANG

Dit maandschrift is verkrijgbaar bij het **NATIONAAL INSTITUUT VOOR DE STATISTIEK**  
Leuvenseweg 44 - 1000 Brussel  
Rekening nr 000 - 0082826 - 85

## INHOUDSOPGAVE

1. STATISTIEKEN DIE DE ONTWIKKELING OP LANGE TERMIJN BELICHTEN.	
1.1. <i>De tienjaarlijkse algemene bedrijfstellingen.....</i>	1
1.2. <i>De tellingen van het wegverkeer.....</i>	2
1.3. <i>Infrastructuurgegevens.....</i>	4
1.4. <i>Statistieken over de vervoermiddelen</i>	4
2. STATISTIEKEN OVER DE VERVOERPRESTATIES	
2.1. <i>Vervoer over de weg.....</i>	7
2.2. <i>Spoorwegvervoer.....</i>	10
2.3. <i>Binnenscheepvaart.....</i>	10
2.4. <i>Zeevaart</i>	
<i>de statistiek van de beweging der zeeschepen.....</i>	11
<i>de statistiek van de internationale trafiek van de</i>	
<i>zeehavens.....</i>	12
2.5. <i>Luchtvaart.....</i>	13
2.6. <i>Vervoer bij middel van pijpleidingen.....</i>	15
2.7. <i>Berekening van de toegevoegde waarde.....</i>	15
3. CONJUNCTUURSTATISTIEKEN .....	20
4. STATISTIEKEN OVER DE INVESTERINGEN.....	21
5. DIVERSE STATISTIEKEN OVER HET VERVOER EN VERKEER	
5.1. <i>Statistiek van de verkeersongevallen .....</i>	22
5.2. <i>Aantallen radio- en televisietoestellen, telefoonabonnementen,</i>	
<i>telefoongesprekken en poststukken.....</i>	23

## 1. STATISTIEKEN DIE DE ONTWIKKELING OP LANGE TERMIJN BELICHTEN.

### 1.1. De tienjaarlijkse handels- en nijverheidstellingen.

In België wordt, in principe, om de tien jaar een algemene bedrijfstelling gehouden. Ofschoon deze officieel "Handels- en Nijverheidstelling" heet, omvat zij alle bedrijfshuishoudingen en bijgevolg ook deze die behoren tot de sector van het vervoer.

Bedoelde tienjaarlijkse tellingen vormen in feite de enige exhaustieve telling van de vervoer- en aanverwante bedrijven. Zij geven een globaal overzicht van de structuur van de vervoersector en door vergelijking van de resultaten van opeenvolgende tellingen laten ze toe de meest opvallende wijzigingen te kennen, in het bijzonder wat de aard van de activiteit en de grootte der bedrijven betreft.

De resultaten van de algemene bedrijfstelling op 31 december 1961 werden opgesteld volgens de Internationale Typeclassificatie van alle economische activiteiten (I.S.I.C.), van de Verenigde Naties. Voor de algemene telling op 31 december 1970 werd de N.A.C.E.-bedrijfsindeling van de Europese Gemeenschap gebruikt. Deze laatste kan in de I.S.I.C.-naamlijst getransponeerd worden. Beide bedrijfsindelingen maken internationale vergelijking mogelijk.

Hierna volgt de N.A.C.E.-bedrijfsindeling i.v.m. het vervoer. Voor de omschrijving van de rubrieken wordt verwezen naar de "Algemene systematische bedrijfsindeling in de Europese Gemeenschappen" uitgegeven in 1970 door het Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen.

### 7. Vervoer en Communicatie

#### 71. Spoorwegen

#### 72. Overig vervoer te land

721. Stadsspoorwegen, tram- en autobusdiensten

722. Personenvervoer over de weg, exclusief autobusdiensten

723. Goederenvervoer over de weg

724. Vervoer via pijpleidingen

725. Vervoer te land n.e.g.

#### 73. Binnenvaart

#### 74. Zee- en kustvaart

#### 75. Luchtvaart

#### 76. Aan het vervoer verwante activiteiten

761. Aan het vervoer te land verwante activiteiten

762. Aan de binnenvaart verwante activiteiten (exploitatie van binnenwaterwegen, binnenhavens en binnenhaveninrichtingen)

763. Aan de zee- en kustvaart verwante activiteiten (zeehavens en haveninrichtingen)

764. Aan de luchtvaart verwante activiteiten (luchthavens en vliegvelden)

77. Hulpbedrijven van het vervoer

771. Reisbureaus

772. Tussenpersonen op het gebied van het vervoer

773. Opslag

79. Communicatiebedrijven.

De eenheid van de telling was de vestiging, gedefinieerd als zijnde elk afzonderlijk gelegen lokaal of complex van lokalen, zoals een fabriek, een werkplaats, een winkel of kantoor waarin één of meer handels- of nijverheidsbedrijvigheden uitgeoefend worden voor rekening van eenzelfde leidend gezag, patroon of vennootschap.

Wanneer verschillende soorten activiteiten in de vestiging voorkwamen dienden zij afzonderlijk en in volgorde van dalende belangrijkheid opgegeven. Het criterium voor het bepalen van deze belangrijkheid was de waarde van de omzet voor de verschillende activiteiten of zo zulks moeilijk te bepalen was het aantal werknemers in elke activiteit.

Voor de in het bedrijf werkzame personen werd qua sociale status, volgend onderscheid gemaakt:

- zelfstandige, bedrijfs- of ondernemingshoofd, niet in dienstverband, d.w.z. de voor eigen rekening werkende eigenaar of medeigenaar of elk ander persoon niet in dienstverband die belast is met het dagelijks beheer van de vestiging;
- bedrijfs- of ondernemingshoofd in dienstverband, d.i. de persoon die, in dienstverband, belast is met het dagelijks beheer van de vestiging, b.v. als directeur, gerant of filiaalhouder;
- bediende of weddetrekkende, d.i. de werknemer onderworpen aan de sociale zekerheid voor bedienden, exclusief degene hiervoor gerangschikt;
- werkmans of loontrekkende, d.i. de werknemer onderworpen aan de sociale zekerheid voor werklieden, exclusief degene gerangschikt onder de tweede rubriek;
- leerjongen of leermeisje met officieel aanvaard leercontract;
- helper, d.i. een lid van het gezin van het bedrijfshoofd, dat deze laatste helpt bij de uitoefening van zijn beroep, ongeacht of hij hiervoor al dan niet bezoldiging ontvangt.

1.2. De tellingen van het wegverkeer.

Om de vijf jaar wordt door het Ministerie van Openbare Werken een telling van het wegverkeer gehouden. Het N.I.S. staat telkens in voor de verwerking en de publikatie van de desbetreffende resultaten. Deze tellingen grijpen gelijktijdig en volgens dezelfde modaliteiten plaats in alle Europese landen; dit in overeenstemming met de aanbevelingen van het Comité voor Vervoer te Land van de Economische Commissie voor Europa te Genève, orgaan afhankelijk van de Verenigde Naties.

Er had een telling plaats in 1970. Vroeger waren er verkeerstellingen in 1949, 1952, 1955, 1960 en 1965.

De waarnemingen zijn gespreid over het ganse jaar en gebeuren op een aantal teldagen die representatief geacht worden voor het jaar. Tot en met 1965 werd geteld op 14 dagen van het jaar. Deze dagen waren dezelfde voor alle waarnemingspunten van het land. In 1970 werden twee verschillende kalenders van 14 teldagen en daarnaast drie verschillende kalenders van 7 teldagen gehanteerd. Op de plaatsen waar ook 's nachts geteld werd, gebeurde dit op data die voor alle nachttelposten dezelfde waren.

De Belgische voorbijrijdende voertuigen worden geteld op een groot aantal punten van het wegennet; de vreemde voertuigen worden genoteerd op de verkeerswegen van internationaal belang. Er zijn waarnemingspunten waar zowel 's nachts als gedurende de dag geteld wordt. Op de meeste waarnemingspunten wordt echter alleen geteld van 6 uur in de morgen tot 22 uur 's avonds.

In 1970 waren er 822 waarnemingspunten, gespreid over het geheel van het autosnelwegen- en het rijkswegennet. Op wegsecties die de grote stedelijke agglomeraties doorkruisen werd niet geteld.

Daarnaast werd voor 274 punten van het wegennet een raming van de verkeersintensiteit uitgevoerd, op grond van de resultaten der telverrichtingen op een nabijgelegen telpost. Dit gebeurde op grond van volgende regressieformule :

$$Q_A = a Q_B^b$$

waarin  $Q_A$  = geraamde verkeersintensiteit op het punt A

$Q_B$  = verkeersintensiteit op het telpunt B waar effectief geteld werd

a en b = parameters, afgeleid uit de resultaten van vorige tellingen, toen op beide punten effectief geteld werd.

De statistische resultaten bestaan in de eerste plaats uit een staat met het daggemiddelde der verkeersintensiteit op elk van de telpunten. Voor de telposten met 14 teldagen werd dit daggemiddelde bekomen door als volgt een gewogen gemiddelde te berekenen :

$$1/28 (A + C + E + I + K + L) + 1/14 (D + G + F + H + J) + 1/7 (B + M + N)$$

waarin : A, C, E, I, K, L : zes zondagen of zaterdagen gedurende dewelke geteld werd;

D, G, F, H, J : vijf werkdagen tijdens de zomermaanden gedurende dewelke geteld werd;

B, M, N : drie werkdagen tijdens de wintermaanden gedurende dewelke geteld werd.

Voor de telposten met slechts 7 teldagen was het daggemiddelde een ongewogen gemiddelde. Hetzelfde geldt voor de nachttellingen waar slechts gedurende zes nachten geteld werd.

Daarnaast zijn statistische tabellen beschikbaar met de resultaten per telpost voor de verschillende teldagen met de uurfrequenties van het verkeer, de nationaliteit der voertuigen en de bedrijfsvoertuigen volgens hun silhouet.

Naast de vijfjaarlijkse tellingen organiseert het Ministerie van Openbare Werken (Bestuur der Wegen, Verkeertechnische Dienst) ook doorlopende tellingen van de verkeersvolumes door middel van automatische telapparaten. Dit Ministerie publiceert de resultaten ervan in speciale brochures.

### 1.3. Infrastructuurgegevens.

De statistieken over de infrastructuur van het vervoer worden opgemaakt door de bevoegde administratieve diensten. Voor wat de wegenis betreft is dit het Bestuur der Wegen van het Ministerie van Openbare Werken. De wegen worden hierbij ingedeeld in autosnelwegen, rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen. Voorts zijn gegevens beschikbaar i.v.m. het soort wegdek, het aantal rijstroken, de breedte en de verkeersdichtheid.

Gegevens over het binnenvaartnet worden opgemaakt door het Bestuur der Waterwegen van genoemd departement. De waterwegen worden ingedeeld naar : 1) het laadvermogen van de schepen die er gebruik van kunnen maken; 2) de soort : natuurlijke en kunstmatige; 3) de verkeersdichtheid.

Over het spoorwegennet worden natuurlijk inlichtingen samengesteld door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. De inlichtingen slaan op : 1) het tractiesysteem (geëlectriceerd of niet); 2) het aantal lijnen (dubbelsporige eventueel meersporige en enkelsporige lijnen).

De Algemene Directie voor de Energie van het Ministerie van Economische Zaken verstrekt gegevens over het pijpleidingennet en maakt hierbij onderscheid tussen pijpleidingen van ruwe aardolie en pijpleidingen voor afgewerkte aardolieproducten.

### 1.4. Statistiek over de vervoermiddelen.

#### 1.4.1. Wegvervoer.

##### - Jaarlijkse statistiek van het autovoertuigenpark.

Tot 1951 wordt deze statistiek opgemaakt door het Ministerie van Financiën en dit telkens op 15 december. Zij had betrekking op de voertuigen aangegeven in de verkeersbelasting.



Het koninklijk besluit van 10 november 1950 (Belgisch Staatsblad van 15 november 1950) voorziet dat vanaf 1 januari 1952 de statistiek zal opgemaakt worden door het N.I.S., nog steeds steunende op de copies der fiscale kentekens, afgeleverd door het Bestuur der Directe Belastingen. In 1956 wordt de datum van 15 december vervangen door 1 augustus.

Tot en met 1964 wordt de statistiek van het autovoertuigenpark opgemaakt met de documentatie van het Ministerie van Financiën, wat tot gevolg heeft dat een aantal voertuigen niet in de statistiek opgenomen worden, nl. de voertuigen welke van verkeersbelasting vrijgesteld zijn, zoals ambulantiëwagens, voertuigen van de postrijen of de N.M.B.S. en voertuigen uitsluitend gebruikt in de landbouw. Vanaf 1 augustus 1966 evenwel wordt de statistiek opgemaakt op grond van het voertuigenbestand van het Ministerie van Verkeerswezen dat alle geïmmatriculeerde voertuigen bevat. Het N.I.S. ontvangt van laatstgenoemd departement magneetbanden met volgende inlichtingen per voertuig :

- soort voertuig (personenwagen, bestelwagen, autobus, vrachtwagen, enz.)
- merk en type
- soort brandstof (enkel voor de voertuigen die na 1 juli 1963 geïmmatriculeerd werden)
- verzekeringsregime
- datum van eerste ingebruikname
- datum van eerste immatriculatie
- datum van laatste immatriculatie (indien het voertuig twee of meer eigenaars gehad heeft)
- gemeente
- cilinderinhoud voor de personenwagens, autobussen, autocars en motorrijwielen; geen aanduiding omtrent de kracht van de vrachtwagens.

Qua informatie kan men zeggen dat de inlichtingen betreffende de immatriculaties meer voldoening geven dan deze ontleend aan de vroegere fiscale kentekens. Een verliespunt is evenwel dat voor de vrachtwagens geen aanduiding over hun gewicht of laadvermogen wordt gegeven. In verband met de volledigheid van de nieuwe statistiek dient gewezen op het feit dat vanaf 1966 ook de wagens, vrijgesteld van verkeersbelasting, opgenomen zijn; aangezien echter een gedeelte van laatstbedoelde voertuigen niet meer kunnen bestaan of tijdelijk uit het verkeer genomen zijn, bestaat de kans dat de statistiek een zekere overschatting geeft. Opleggers en aanhangwagens komen in de N.I.S.-statistiek evenwel niet voor.

- Statistiek van de nieuwe en tweedehandse tot het verkeer toegelaten voertuigen.

Sedert 1 maart 1955 worden maandelijks en jaarlijkse statistieken opgemaakt van de immatriculaties van de nieuwe en tweedehandse tot het verkeer toegelaten voertuigen. De basisdocumentatie wordt aan het N.I.S. geleverd door het Ministerie van Verkeerswezen onder de vorm van een maandelijks magneetband. Deze bevat volgende inlichtingen :

- soort voertuig (personenwagens, vrachtwagens, trekkers, landbouw-trekkers, autobussen en autocars, zelfbewegende werktuigmachines)
- merk en type
- land van herkomst
- gemeente
- vermelding of voor de betrokken wagen een nieuw of een reeds bestaand plaatnummer afgeleverd werd.

Naast bovenvermelde autovoertuigenstatistiek, wordt door het Ministerie van Verkeerswezen jaarlijks een statistiek opgemaakt en gepubliceerd op grond van het steekkaartenstelsel van de Automobielininspectie. Voor de voertuigen voor goederenvervoer zijn in deze statistiek volgende indelingen voorzien :

- soort voertuig (vrachtwagens, aanhangwagens en opleggers)
- laadvermogen
- vervoer voor eigen rekening en vervoer voor rekening van derden.

Ook bevat de statistiek van het Ministerie van Verkeerswezen gegevens over andere voertuigen, zoals taxivoertuigen en autobussen en autocars. Voor deze laatste wordt een indeling gegeven naar het aantal zitplaatsen. Hetzelfde departement verstrekt ook inlichtingen over de autobussen van de verschillende maatschappijen voor openbaar vervoer; ze worden gepubliceerd in het Statistisch Jaarboek uitgegeven door het N.I.S.

#### 1.4.2. Spoorwegmaterieel.

De statistiek van het rollend materieel van de N.M.B.S. wordt natuurlijk opgemaakt door deze maatschappij. Zij bevat het aantal locomotieven (electrische en diesellocomotieven), het aantal electrische motorstellen, het aantal motorwagens, goederenwagens en rijtuigen.

Voor de locomotieven, electrische motorstellen en motorwagens is de totale trekkraft aangegeven in PK. Men geeft ook het totaal aantal zitplaatsen voor de electrische motorstellen, motorwagens en rijtuigen evenals het laadvermogen voor de goederenwagens.

Ook voor het rollend spoorwegmaterieel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer in de stedelijke agglomeraties, zijn cijfers beschikbaar.

#### 1.4.3. Binnenschepen.

Deze statistiek wordt opgesteld door het Bestuur van het Zee- wezen en van de Binnenvaart van het Ministerie van Verkeerswezen.

Volgende karakteristieken der vaartuigen zijn opgenomen : het laadvermogen of machinevermogen, de aard van het schip (motorvrachtschip, motortankschip, lichter, duwbak, sleepboot, duwboot), het bouwjaar en de soort eigenaar (schipper of reder).

#### 1.4.4. Zeeschepen.

Cijfers hieromtrent vindt men elk jaar in de "Officiële lijst der Belgische Zeeschepen", gepubliceerd door het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart van het Ministerie van Verkeerswezen.

De zeeschepen zijn er ingedeeld naar hun soort : bulk-carriers, gewone goederenschepen, containerschepen, verkoelde schepen, goederenschepen voor gecombineerd vervoer, polyvalente schepen, tankschepen voor petroleumprodukten, ertsschepen, vracht-passagiersschepen, zeelichters, schepen voor vervoer van afval, pakketboten, car-ferries.

Voorts wordt het totale laadvermogen, in metrieke ton, vermeld, evenals de inhoud van het schip, in bruto registerton (afgekort BRT, waarbij 1 BRT = 2,83 m<sup>3</sup>).

#### 1.4.5. Vliegtuigen.

Een indeling van het vliegend materieel per type wordt opgemaakt door het Ministerie van Verkeerswezen.

## 2. STATISTIEKEN OVER DE VERVOERPRESTATIES

### 2.1. Vervoer over de weg.

Sedert 1962 wordt jaarlijks een steekproefonderzoek uitgevoerd naar de vervoers- en verkeersprestaties van alle in België geïmmatriculeerde voertuigen voor goederenvervoer met een laadvermogen van minstens 1 ton.

Het aantal in de steekproef opgenomen voertuigen varieert naar de aard van het vervoer (beroepsvervoer en vervoer voor eigen rekening), het soort voertuig (gewone vrachtwagens, aanhangwagens, opleggers of voertuigen met speciaal koetswerk) en het nuttig laadvermogen van het voertuig.

De opgenomen voertuigen worden aangeduid door toevallige trekking. De aldus samengestelde groep wordt vervolgens in 12 gelijke subgroepen verdeeld, die elk voor de duur van één week van het jaar in onderzoek opgenomen worden. De enquêteweken zijn zodanig gekozen dat elke subgroep in de loop van een verschillende maand aan de beurt komt.

Van de circa 170.000 voertuigen voor goederenvervoer met een laadvermogen van minstens één ton, die ons land telt, worden er circa 60.000 in de steekproef opgenomen. Hierna volgt een opsomming van de steekproefverhoudingen voor de onderscheiden vervoermiddelen.

#### Vrachtwagens.

Laadvermogen in ton	Vervoer voor eigen rekening	Vervoer voor rekening van derden
1 - < 3 t	1/60	1/8
3 - < 4 t	1/30	1/3
4 - < 5 t	3/20	1/3
5 - < 6 t	1/4	1/2
6 - < 7 t	3/8	2/3
7 - < 10 t	3/8	2/3
≥ 10 t	1/1	1/1

#### Aanhangwagens.

Er worden 4 grootteklassen onderscheiden : aanhangwagens met laadvermogen van 1 - < 4 ton, van 4 - < 7 ton, 7 - < 10 ton en meer dan tien ton en dit zowel voor de voertuigen welke rijden voor eigen rekening als voor rekening van derden. Telkens is het onderzoek exhaustief, d.w.z. dat alle eenheden opgenomen worden.

#### Opleggers.

Hier worden 3 grootteklassen onderscheiden : opleggers van 1 - < 7 ton, van 7 - < 10 ton en van 10 ton en meer, en dit zowel voor de voertuigen welke rijden voor eigen rekening, als voor rekening van derden. Ook voor de opleggers is het onderzoek exhaustief.

De resultaten worden geëxtrapoleerd tot het gehele jaar door vermenigvuldiging der gevonden cijfers met 52. Daarna wordt een extrapolatie doorgevoerd tot het gehele voertuigenpark. Daartoe worden de resultaten der verschillende strata met volgende coëfficiënt vermenigvuldigd :

$$\frac{N_{t-1} + N_t}{2M_t}$$

waarin :  $N_{t-1}$  = populatie van het stratum op 31 december van het jaar dat de enquête voorafgaat

$N_t$  = populatie van het stratum op 31 december van het enquêtejaar

$M_t$  = aantal bruikbare antwoorden in het stratum in het enquêtejaar

De beschreven werkzaamheden laten toe ieder jaar volgende inlichtingen te bekomen :

- het vervoer in ton en in ton-kilometer voor eigen rekening enerzijds en voor rekening van derden anderzijds, volgens de aard van het vervoer (gewoon vervoer, ophalingen en afleveringen, pendelreizen), het soort voertuig (vrachtwagens, opleggers, aanhangwagens) en het nuttig laadvermogen;
- de transporten in ton en in ton-kilometer volgens enkele van de hierboven vermelde indelingscriteria en de aard der vervoerde goederen;
- de transporten in ton en in ton-kilometer volgens de afgelegde afstand, de klassen van laadvermogen en de aard der vervoerde goederen;
- de bezettingsgraad van de verschillende voertuigklassen bij binnenlands en bij internationaal vervoer;
- het vervoer tussen provincies en arrondissementen volgens de aard der goederen en het soort vervoer (beroepsvervoer en vervoer voor eigen rekening );
- het gebruik van de Belgische en buitenlandse weginfrastructuur door Belgische vrachtwagens volgens het soort voertuig en het nuttig laadvermogen.

Naast bovenvermelde statistiek, beschikt het N.I.S. nog over inlichtingen inzake het internationaal goederenvervoer over de weg, afgeleid uit de douanedocumenten. Deze documenten bevatten, naast de inlichtingen ten behoeve van de statistiek van de buitenlandse handel, ook nog inlichtingen over het gebruikte vervoermiddel bij het overschrijden van de grens.

In domeinen waar de specifieke vervoerstatistieken leemten vertonen, kan de statistiek van het gebruikte vervoermiddel bij invoer, uitvoer en doorvoer dan ook goede diensten bewijzen. Dit is het geval voor het internationaal wegvervoer; de douanedocumenten zijn de enige bescheiden die toelaten een exhaustieve statistiek van dit vervoer op te maken, met inbegrip van het vervoer met vreemde vrachtwagens.

Codering en mechanografische verwerking van deze statistiek gebeuren samen met deze van de buitenlandse handel.

Volgende statistische informatie komt beschikbaar, per maand en per jaar :

- 1) in gewicht uitgedrukte hoeveelheden bij invoer, bij uitvoer en bij doorvoer, voor de grensoverschrijdingen met vrachtwagens. Bij de doorvoer maakt men daarbij een onderscheid tussen doorvoer met een overlading ergens in de B.L.E.U. en doorvoer zonder overlading. Bij de doorvoer met overlading komen in de meeste gevallen twee verschillende vervoerwijzen in aanmerking. Daarom worden van deze goederenbewegingen twee tabellen opgemaakt : een voor de ingaande en een voor de uitgaande doorvoer.

- 2) invoer, ingaande doorvoer met overlading en ingaande doorvoer zonder overlading volgens het land van herkomst, het gebruikte vervoermiddel en de aard der goederen (de tien hoofdstukken van de goederennaamlijst van de vervoerstatistieken van de Europese Gemeenschap (N.S.T.)) .
- 3) uitvoer, uitgaande doorvoer met overlading en uitgaande doorvoer **zonder overlading** volgens het land van bestemming, het gebruikte vervoermiddel en de aard der goederen (de tien hoofdstukken van de goederennaamlijst N.S.T.).

## 2.2. Spoorwegvervoer.

Het N.I.S. ontvangt van de N.M.B.S. volgende gegevens die het publiceert in het Statistisch Jaarboek van België en het maandschrift "Vervoerstatistieken" :

- het aantal vervoerde reizigers en reizigers-kilometer, volgens het toegepaste tarief (volledige prijs, biljet tegen verminderde prijs, gewone abonnementen, schoolabonnementen, werkabonnementen.);
- de hoeveelheid vervoerde goederen en goederen-kilometer ingedeeld in volledige wagonladingen en stukgoederen. Van de volledige wagonladingen ontvangt het N.I.S. een onderverdeling naar de aard der goederen en het soort vervoer (invoer, uitvoer, doorvoer of binnenlands vervoer);
- het aantal geladen wagons voor het goederenvervoer.

De N.M.B.S. zelf publiceert een statistisch jaarboek met een grote hoeveelheid gegevens.

Voor de N.M.V.B. en de stedelijke trammaatschappijen (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent, Luik, Verviers) zijn eveneens een aantal inlichtingen beschikbaar. Het N.I.S. neemt in zijn Statistisch Jaarboek het aantal reizigers op dat deze maatschappijen vervoerd hebben.

Tenslotte beschikt het N.I.S. nog over inlichtingen inzake het internationaal goederenvervoer per spoor, afgeleid uit de douane-documenten. De methode tot het bekomen van deze gegevens en de aard der inlichtingen, zijn dezelfde als deze welke bekomen worden voor het internationaal wegvervoer. Zij werden beschreven in de voorgaande paragraaf.

## 2.3. De binnenscheepvaart.

De statistiek van de binnenscheepvaart wordt door het N.I.S. opgemaakt aan de hand van inlichtingen verstrekt door de verschillende openbare of semi-openbare instellingen die gelast zijn met de uitbating en het onderhoud van de waterwegen. Genoemde instellingen nemen de basisinlichtingen in ter gelegenheid van het innen van de scheepvaartrechten, in kantoren, gelegen aan de sluizen.

Op de Zeeschelde tussen Antwerpen en de Nederlandse grens zijn geen vaartrechten te betalen, wat meebrengt dat de binnenvaart er niet kan geregistreerd worden volgens bovenvermeld systeem. Dank zij de medewerking van het Bestuur van de Douanen en Accijnzen kan echter in deze leemte voorzien worden.

De documenten die het N.I.S. ontvangt, bevatten volgende gegevens :

- inlichtingen over het schip : soort schip, laadvermogen, nationaliteit;
- inlichtingen over de goederen : soort en hoeveelheid;
- plaatsen van lading en lossing;
- soort verplaatsing : geladen of leeg.

Voor eenzelfde reis kunnen meerdere documenten afgeleverd zijn, indien het schip zich bewogen heeft op gebieden van twee of meer beherende instellingen. In dit geval zullen de documenten van eenzelfde reis op het N.I.S., door middel van eenzelfde identificatienummer, samengebracht worden.

Uit de zoëven genoemde basis-gegevens wordt een groot aantal tabellen afgeleid, welke toelaten de beweging in de havens, op de waterwegen en aan de grens te volgen en ingelicht te zijn over de vervoerde hoeveelheden, de gepresteerde ton-km., de soort goederen en de nationaliteit en het laadvermogen der schepen.

Verder beschikt het N.I.S. nog over inlichtingen betreffende het internationaal goederenvervoer per binnenschip, afgeleid uit de douane-documenten. Evenals voor de andere vervoerwijzen zijn de methode en de aard der inlichtingen dezelfde als deze besproken in de paragraaf over het wegvervoer.

#### 2.4. Zeevaart.

De zeevaartstatistiek worden bekomen uit twee verschillende bronnen. Enerzijds heeft men een statistiek welke alleen informatie geeft over de zeeschepen, dus zonder gegevens over de vervoerde goederen, en anderzijds een zeehavenstatistiek over ladingen en lossingen naar goederensoort en vervoerwijze van de aan- en afgevoerde goederen.

##### Statistiek van de beweging der zeeschepen.

Deze statistiek wordt opgemaakt op grond van tabellen die de verschillende havenbesturen om de maand of om het kwartaal naar het N.I.S. sturen. Ze laten toe om de drie maanden een brochure te publiceren, waarin voor elke zeehaven overzichten van het aantal binnengevaren en uitgevaren zeeschepen voorkomen, met onderverdelingen volgens: de vlag van het schip, de tonnenmaat, de Belgische zeehaven van aankomst of vertrek, het land van herkomst of vertrek, geladen of ledig.

Wat de tonnenmaat betreft zijn verschillende noties gangbaar. Naast de reeds vroeger genoemde brutotonnenmaat of brutoregister-ton (BRT) heeft men de nettotonnenmaat of nettoregister-ton (NRT), d.i. de brutotonnenmaat verminderd met de ruimten die ongeschikt zijn voor het vervoer van goederen of passagiers. Er kunnen verschillende methoden gevolgd worden om de nettotonnenmaat te berekenen. Volgens de zgn. internationale meetwijze wordt de NRT berekend door de brutotonnenmaat met 32 % te verminderen, indien de machinezaal 13 tot 20 % van de ruimte in beslag neemt; bij een machinezaal die minder dan 13 % van de ruimte nodig heeft, wordt het globaal af te trekken percentage verhoudingswijze verminderd. In België wordt de nettotonnenmaat berekend door de werkelijk beschikbare ruimten te meten. De bij dit

meetsysteem gebruikte afkorting is BNT. De statistische resultaten worden gepubliceerd in BNT; ze worden echter ook opgesteld in NRT, ten einde de vergelijkbaarheid in Beneluxverband toe te laten.

In deze statistiek zijn de landen van herkomst of van bestemming als volgt gedefinieerd. Bij de regelmatige lijnvaart is het land van herkomst van een geladen of ledig schip het land waartoe de haven behoort die aan het beginpunt van de lijn ligt; het land van bestemming is het land waartoe de haven behoort die door de betrokken lijn het laatst aangedaan wordt vanuit de Belgische haven van vertrek gezien. Bij de vrije vaart is het land van herkomst van een geladen schip het land van de buitenlandse haven waar het schip zijn eerste lading met bestemming naar de B.L.E.U. opgenomen heeft; het land van bestemming is dat waar de laatste lossing van goederen uit de B.L.E.U. moet plaats grijpen. Voor ledige schepen in vrije vaart is het land van herkomst dat van de haven die het laatst werd aangedaan en het land van bestemming is dat van de haven die het schip het eerst zal aandoen.

In het kader van de Benelux Economische Unie werd besloten de zeevaartstatistieken in België en Nederland met elkaar te harmoniseren. Als grondmateriaal zal men in de toekomst de Generale Verklaring (voor binnenvarende schepen) en de Akte van Uitklaring (voor uitvarende schepen) gebruiken. Beide documenten worden opgemaakt door de zeekapitein en ter beschikking gesteld van de toldiensten.

De verwerking van deze documenten zal toelaten nieuwe elementen aan de statistische informatie toe te voegen, o.a. in verband met de aard van de verpakking en wijze van laden en lossen (b.v. container, flats, roll on- roll off).

#### Internationale trafiek van de zeehavens : statistiek van de vervoerprestaties.

Het feit dat deze statistiek uitvoerig besproken wordt in de paragraaf "Zeevaart" betekent niet dat zij alleen betrekking heeft op goederenvervoer met zeeschepen. Het is een statistiek die de zeehavenactiviteiten belicht en als dusdanig omvat zij alle internationale goederenbewegingen naar of vanuit de Belgische zeehavens.

De statistiek wordt opgemaakt op grond van de douanedocumenten en kan daarom beschouwd worden als een bijproduct van de statistiek van de buitenlandse handel. De douanedocumenten bevatten, benevens de inlichtingen over de verhandelde goederen en de Belgische zeehaven van lossing, lading of overlading, ook enkele gegevens over de wijze van vervoer, met name: het gebruikte vervoermiddel en de nationaliteit van dit vervoermiddel, indien het een zeeschip is.

Alle transacties waarvoor een Belgische zeehaven vermeld staat als plaats van lossing, lading of overlading, worden bij de verwerking afzonderlijk behandeld met het oog op het verkrijgen van informatie over de activiteiten van de Belgische zeehavens.



Uit wat voorafgaat kan men afleiden dat de statistiek van de internationale trafiek der zeehavens volgende goederenbewegingen registreert :

- de invoer van goederen in de B.L.E.U., indien deze via een zeehaven plaatsgrijpt. Voor elke zeehaven wordt deze invoer uitgesplitst volgens de vervoerwijze van aanvoer (zee, binnenwateren, spoor of weg). Uiteraard zal de aanvoerwijze "zee" verreweg de hoogste cijfers opleveren.
- de uitvoer van goederen uit de B.L.E.U., indien deze via een zeehaven plaatsgrijpt. Daarbij gelden dezelfde opmerkingen als voor de invoer.
- de doorvoer van goederen door het gebied van de B.L.E.U., voor zover een overlading plaats gehad heeft in een Belgische zeehaven. Deze laatste trafiek komt in de cijfers zelfs tweemaal voor : eenmaal als lossing onder de vervoerwijze waarmee het goed het land binnenkwam en eenmaal als lading onder de vervoerwijze waarmee het goed het land weer uitging.

Men zal opmerken dat het vervoer tussen Belgische zeehavens niet in de statistiek voorkomt.

Er worden afzonderlijke tabellen opgemaakt voor de lossingen en voor de ladingen. Bij de lossingen wordt een onderscheid gemaakt tussen volgende rubrieken : gewone invoer, invoer op entrepot, invoer met het oog op doorvoer. Bij de ladingen wordt een analoog onderscheid gemaakt : gewone uitvoer, doorvoer via entrepot, rechtstreekse doorvoer.

De in de statistiek vermelde landen van bestemming zijn de landen waar de goederen voor bestemd zijn, niet de landen waar zij het eerst zullen gelost worden. Als land van herkomst geldt het land dat de goederen uitgevoerd heeft, niet het land waar de verscheping gebeurde.

- De statistiek van de internationale trafiek der zeehavens geeft :
- de ladingen en lossingen per goederensoort (volgens de naamlijst voor vervoerstatistieken van de Europese Economische Gemeenschap, N.S.T.);
  - de ladingen en lossingen volgens de landen van bestemming of herkomst;
  - de ladingen en lossingen der goederen volgens de N.S.T.-naamlijst voor elk van de voornaamste landen van bestemming of herkomst;
  - de ladingen en lossingen volgens de aard der goederen voor de voornaamste vlaggen.

## 2.5. Luchtvaart.

De statistiek van het luchtvaartverkeer wordt opgemaakt aan de hand van de zogenaamde "Opgave van de luchtvaartbewegingen". Dit document wordt elke dag ingevuld in elke Belgische luchthaven door de Regie der Luchtwegen.

Het geeft in tabelvorm, de opsomming van alle vliegtuigen welke op de beschouwde dag opgestegen en geland zijn, met aanduiding van volgende statistische inlichtingen over het vliegtuig, de vlucht en de lading.

Inlichtingen over het vliegtuig :

- de immatriculatie van het vliegtuig (hierin begrepen de nationaliteit);
- het type van het vliegtuig;
- het gewicht;
- de aard van de aandrijving;
- de eigenaar;
- de uitbater.

Inlichtingen over de vlucht :

- aard van de vlucht : vóór 1968 was het onderscheid volgens de aard van de vlucht tot volgende groepen beperkt : regelmatige handelsvluchten, onregelmatige handelsvluchten en andere dan handelsvluchten; van 1968 af worden binnen deze categorieën nog verdere onderverdelingen gemaakt ;
- luchthavens van herkomst of bestemming : alle luchthavens die het vliegtuig op zijn vlucht heeft aangedaan of zal aandoen worden opgesomd;
- uur van vertrek resp. aankomst;
- richting van de vlucht : aankomst, vertrek, lokale vlucht of onverwachte terugkeer naar het vliegveld;
- werelddeel van herkomst of bestemming;
- aantal landingen bij de achtereenvolgende lokale vluchten van hetzelfde vliegtuig.

Inlichtingen over de lading :

- de passagiers;
- de vracht;
- de bagage;
- de post.

Er is voor passagiers, vracht, bagage en post telkens een splitsing voorzien naargelang het gaat om een doorreis (rechtstreekse transitie zonder verandering van vliegtuig) of een andere reis.

Inlichtingen over plaats en duur van stationneren:

- aard van de bevoering;
- plaatsen waar het vliegtuig gestationneerd heeft om passagiers op te nemen, goederen te laden of te lossen of waar het voor een langere duur op het vliegveld gebleven is;
- duur van het stationneren.

Op grond van deze basis-gegevens worden maand- en jaartabellen opgesteld, welke overgemaakt worden aan de Regie der Luchtwegen. In de publicaties van het N.I.S. zelf worden voor iedere Belgische luchthaven alleen de inlichtingen van meer algemeen belang opgenomen zoals de commerciële luchtvaartbewegingen, met uitsplitsingen : 1) in regelmatige en onregelmatige vluchten van Belgische resp. vreemde vliegtuigen; 2) naar de landen waar de passagiers of goederen worden ingescheept of ontscheept; 3) de nationaliteit van de vliegtuigen. Voor de niet commerciële vluchten wordt een onderverdeling gegeven naar de aard van deze vluchten.

Tenslotte beschikt het N.I.S. nog over inlichtingen inzake het internationaal goederenvervoer door de lucht, afgeleid uit de douane-documenten. Evenals voor de andere vervoerwijzen zijn de methode en de aard der inlichtingen dezelfde als deze besproken in de paragraaf over het wegvervoer. Deze statistiek geeft geen volledig beeld van het goederenvervoer door de lucht, omdat verzendingen waarvan de waarde 5.000 B F niet overschrijdt (1.000 B F voor de voedingswaren) niet opgenomen zijn. Ook ontbreken in de doorvoer alle vrachten van minder dan 1.000 kg.

## 2.6. Vervoer door middel van pijpleidingen.

De Administratie van de Energie (Ministerie van Economische Zaken) bezorgt het N.I.S. de cijfers over de vervoerde hoeveelheid petroleumprodukten per pijpleiding.

## 2.7. Berekening van de toegevoegde waarde.

### 2.7.1. De thans gevolgde methode.

Voor de sector van het vervoer ontbreken tot hertoe statistische gegevens verstrekt door de bedrijven, over hun input en output. Daarom dient men voor de berekening van de toegevoegde waarde vooral nog te steunen op een vrij beperkte informatie. De daarbij gevolgde methodes worden hierna beschreven.

Voor de jaren 1959 en 1965 werd de toegevoegde waarde geraamd als verschil tussen de output en de input, welke werden bepaald in het kader van de input-outputtabellen die voor deze jaren werden opgesteld. Voor de andere jaren werd de toegevoegde waarde in werkelijke prijzen doorgaans bekomen door gebruik te maken van een hoeveelheds- en een prijsindexcijfer ofwel een waarde-indexcijfer. Het betreft hier dikwijls indexcijfers die slaan op de produktie van de beschouwde vervoerbranche, wat de veronderstelling inhoudt dat de toegevoegde waarde dezelfde ontwikkeling kent als de output.

Om van de ramingen tegen marktprijzen over te gaan naar ramingen tegen factorkosten, heeft het N.I.S. een schatting gemaakt van de indirecte belastingen (minus subsidies) betaald door de desbetreffende voertakken.

Het N.I.S. heeft eveneens de ramingen in constante marktprijzen uitgevoerd door ofwel de cijfers in werkelijke prijzen van het basisjaar (thans 1970) te vermenigvuldigen met hoeveelhedsindexcijfers die de evolutie van de produktie en/of het intermediair verbruik zo goed mogelijk weergeven, ofwel de cijfers in werkelijke prijzen van ieder jaar te delen door gepaste prijsindices.

Hieronder volgt een detailbeschrijving van bovenvermelde berekeningen voor de verschillende vervoerbranches.

### Wegvervoer.

De toegevoegde waarde van het wegvervoer wordt berekend door samentelling van de toegevoegde waarde van :

- het wegvervoer van reizigers (vervangingsautobussen N.M.B.S. en N.M.V.B., aanvullende autobussen N.M.B.S. en N.M.V.B., autobussen geëxploiteerd door de intercommunale vervoermaatschappijen, autobussen geëxploiteerd door de particulieren en speciale autobusdiensten, taxis en autocars);
- het goederenvervoer over de weg.

Voor het jaar 1959 werd voor iedere subsector van de bedrijfstak wegvervoer een gedetailleerde berekening gemaakt, door verschil tussen output en input.

De input, de output en de toegevoegde waarde van het wegvervoer van goederen zijn berekend aan de hand van kostprijsschema's per t-km, die door de administratie van het vervoer werden opgesteld voor een reeks vrachtwagens gerangschikt per categorie van nuttig laadvermogen, en van het aantal t-km door elke categorie van vrachtwagens gepresteerd.

De elementen van de toegevoegde waarde in verband met het reizigersvervoer verricht door de autobusdiensten van de N.M.B.S. en de N.M.V.B. zijn geraamd door middel van de gegevens die door de maatschappijen voornoemd ter beschikking werden gesteld. De aldus bekomen gegevens zijn geëxtrapoleerd tot het geheel van de autobusdiensten (openbare en private sector samen).

De output van de autocars wordt medegedeeld door het Ministerie van Verkeerswezen, terwijl deze van de taxis geraamd is in het kader van de private consumptie. De input van de autocars en de taxis wordt afgeleid uit een verslag gepubliceerd door een beroepsvereniging ofwel forfaitair geraamd.

Om de toegevoegde waarde van de andere jaren te berekenen werd gebruik gemaakt van hoeveelheids-, prijs- en waarde-indexcijfers.

Voor het goederenvervoer zijn het de hoeveelheidsindexcijfers van het aantal gepresteerde t-km en een prijsindex van de minimumlonen van de vrachtwagenvoerders zoals ze vastgesteld worden door de paritaire comités.

Voor het reizigersvervoer verricht door de openbare ondernemingen, is de gebruikte waarde-index gesteund op de ontvangsten van deze maatschappijen, terwijl de toegepaste prijsindex steunt op de evolutie van de tarieven.

Voor de autobussen geëxploiteerd door particulieren werd de prijsindex van het totaal van de openbare ondernemingen gebruikt; de hier gebruikte hoeveelheidsindex is het aantal autobussen in dienst.

Voor de taxis werden waarde- en hoeveelheidsindexcijfers afgeleid uit de ramingen van de uitgaven voor private consumptie in verband met het vervoer per taxi uitgedrukt in werkelijke en in constante prijzen.

Voor de autocars werd voor wat betreft de ontwikkeling gesteund op de indicaties van de bedrijfsfederatie.

Voor alle jaren is eveneens rekening gehouden met de resultaten van de input-outputtabellen voor 1965 en 1959.

De toegevoegde waarde in constante prijzen van het goederenvervoer over de weg wordt verkregen door middel van het indexcijfer van het aantal gepresteerde ton-km. Voor het reizigersvervoer verricht door overheidsbedrijven (vervangingsautobussen NMBS, vervangingsautobussen NMVB, aanvullende autobussen NMBS en NMVB en de autobussen geëxploiteerd door intercommunale vervoermaatschappijen) wordt de toegevoegde waarde in constante prijzen bekomen door deling van de toegevoegde waarde in werkelijke prijzen door een prijsindexcijfer gebaseerd op de evolutie van de tarieven. De berekening in constante prijzen voor de speciale autobusdiensten en de autobussen geëxploiteerd door particulieren en door de taxis wordt verkregen door toepassing respectievelijk van het aantal autobussen in dienst en van een hoeveelheidsindexcijfer afgeleid uit de finale gezinsuitgaven (private consumptie) voor taxis. Wat de autocars betreft wordt voor de constante prijzen gewerkt met een evolutie afgeleid uit indicaties nopens het aantal excursies.

#### Spoorwegvervoer.

Deze bedrijfstak omvat de N.M.B.S. (inclusief de arsenalen), de N.M.V.B. en de trammaatschappijen. Op te merken valt dat de toegevoegde waarde die verband houdt met het vervoer per autobus dat door deze maatschappijen verricht wordt, niet hier maar onder de rubriek wegvervoer in aanmerking wordt genomen.

De output van de NMBS en de NMVB is gebaseerd op de exploitatieresultaten van deze instellingen. Voor de trammaatschappijen wordt rekening gehouden met de ontvangsten voor spoorvervoer.

Voor de NMBS en de NMVB wordt de toegevoegde waarde in werkelijke prijzen berekend volgens de indirecte methode, d.i. door optelling van volgende componenten : lonen, wedden en sociale lasten, winst of verlies, betaalde intresten, afschrijvingen, ...

De toegevoegde waarde van de trammaatschappijen wordt gesteld op een bepaald percentage van de output.

De input van het spoorwegvervoer wordt bekomen door het verschil te maken tussen de output en de toegevoegde waarde.

De toegevoegde waarde in constante prijzen van het spoorwegvervoer wordt geraamd door toepassing van een gewogen hoeveelheidsindexcijfer van de door de spoorweg en de buurtspoorweg gepresteerde reizigers-km en ton-km, het aantal reizigers vervoerd door trams en de met eigen arbeidskrachten voortgebrachte werken van burgerlijke bouwkunde.

#### Zeevervoer.

De toegevoegde waarde in werkelijke prijzen wordt voor ieder jaar, berekend volgens de indirecte methode. Hiertoe worden de elementen lonen en winsten, samengeteld. Voor de raming van de lonen worden de R.M.Z.-

gegevens gebruikt en ook de rekeningen van de pakketboten Oostende-Dover. De winsten en de afschrijvingen worden geraamd door extrapolatie van het brutoresultaat van de Compagnie Maritime Belge en van de rekening van de dienst Oostende-Dover. De intresten op het ontleende kapitaal zijn gesteund op inlichtingen van het "Fonds voor het intreden en het aanbouwen van zeeschepen".

De output in werkelijke prijzen werd voor 1965 en 1959 berekend in het kader van de input-outputtabellen van deze jaren. Voor de andere jaren wordt de output verkregen door middel van een hoeveelheids- en prijsindexcijfer. Het hoeveelheidsindexcijfer is gebaseerd op de lossingen en ladingen van schepen onder Belgische vlag in de havens van Antwerpen en Gent terwijl het prijsindexcijfer wordt afgeleid uit indicaties nopens de ontwikkeling van de vrachtprijzen. De input in werkelijke prijzen wordt verkregen door verschil tussen output en toegevoegde waarde.

Voor de berekening in constante prijzen wordt de output in werkelijke prijzen gedeflateerd met het hierboven geciteerde prijsindexcijfer. Voor de input wordt een samengesteld prijsindexcijfer, gebaseerd op de groothandelsprijzen van een aantal produkten die in de bedrijfstak worden gebruikt, toegepast.

#### Binnenscheepvaart.

Voor 1959 werd de toegevoegde waarde in detail berekend. Achtereenvolgens werd de output der binnenschepen, de riviersleepboten, de pleziervaartuigen en van de rivierbevrachting geraamd. De ramingen steunen vooral op gegevens van de Dienst voor Regeling van de Binnenscheepvaart en op aanduidingen verstrekt door specialisten.

De vaste inpulementen, zoals onderhoud en verzekering, werden geraamd op een bepaald percent van de totale waarde der binnenschepen.

Voor de variabele inpulementen, zoals o.m. gas-oil, smeeroilie, sleepkosten en commissielonen op de bekomen vrachten, is het aantal afgelegde km vermenigvuldigd met een geraamd gemiddeld bedrag per km.

Voor alle andere jaren wordt de output in werkelijke prijzen bekomen door extrapolatie met een hoeveelheids- en een prijsindexcijfer. Als hoeveelheidsindexcijfer gebruikt men de index van het aantal over de binnenwateren vervoerde ton-km en als prijsindex de index van de tarieven van de Dienst voor Regeling van de Binnenscheepvaart. De input wordt eveneens geëxtrapoleerd met een hoeveelheids- en een prijsindexcijfer. Het prijsindexcijfer is hier een gewogen indexcijfer gebaseerd op indices van de groothandelsprijzen en het hoeveelheidsindexcijfer is hetzelfde als voor de output. De verkregen toegevoegde waarden worden vervolgens aangepast op grond van de gegevens van de input-outputtabellen voor 1965 en 1959.

Voor de ramingen in constante prijzen wordt gebruik gemaakt van het indexcijfer van het aantal ton-km vervoerd over de binnenwateren.

#### Luchtvervoer.

Voor deze branche wordt de toegevoegde waarde in werkelijke prijzen bekomen door het verschil te maken tussen output en input, op grond van gegevens verstrekt door de Sabena, die geëxtrapoleerd worden tot de gehele bedrijfstak.

De output in constante prijzen resulteert uit de toepassing van de ontwikkeling van het aantal vervoerde ton.km (reizigers, goederen en poststukken). Voor de input in constante prijzen wordt het gemiddelde van de evolutie van de input volgens het indexcijfer van het aantal vervoerde ton.km enerzijds en het indexcijfer van het aantal aangeboden ton.km anderzijds in aanmerking genomen.

### Havens.

Sommige outputelementen zoals de ontvangsten uit loodsdiensden, sleepdiensden in de dokken te Antwerpen en de havenrechten werden voor 1959 verstrekt door de havendiensden of door de Administratie van het Zeewezen. Andere outputelementen, inzonderheid de kosten verbonden aan het lossen en het laden der goederen (stouwen en andere goederenbehandeling door stouwers en veembedrijven) werden bekomen door, per goederencategorie, de behandelde hoeveelheden te vermenigvuldigen met officiële of geraamde tarieven. De input van de haven van Antwerpen werd medegedeeld door de havenadministratie; deze gegevens werden geëxtrapoleerd tot de andere havens.

De berekening van de bruto toegevoegde waarde voor de andere jaren, gebeurt door afzonderlijke extrapolatie van de output en van de input voor het jaar 1959. Het hoeveelheidsindexcijfer, zowel voor output als voor input, steunt op de lossingen en de ladingen in alle Belgische havens. Het prijsindexcijfer van de output wordt berekend op basis van de lonen van de havenarbeiders; dit van de input weerspiegelt de evolutie van de groothandelsprijzen.

Er is eveneens rekening gehouden voor alle jaren met de resultaten van de input-outputtabellen 1965 en 1959.

Zoals blijkt uit bovenstaande tekst geschiedt de berekening in constante prijzen door middel van een hoeveelheidsindexcijfer van de lossingen en ladingen in de Belgische havens.

### 2.7.2. Geplande verbeteringen.

Om de toegevoegde waarde nauwkeuriger te kunnen berekenen dient men te beschikken over gepaste statistische informatie vanwege de betrokken bedrijven. Deze informatie moet de nodige output- en inputgegevens bevatten, waaruit dan door verschil de toegevoegde waarde afgeleid wordt.

Het N.I.S. stelt zich tot doel in de toekomst statistieken van dit type tot stand te brengen. Deze worden hierna bondig beschreven.

In de eerste plaats is het de bedoeling een jaarstatistiek van het wegvervoer van goederen en personen voor rekening van derden op te maken. Met deze statistiek beoogt het N.I.S., bij wijze van steekproef, de vestigingen voor beroepswegvervoer te ondervragen nopens hun tewerkgesteld personeel, hun personeelsuitgaven en de componenten van hun uitgaven en ontvangsten. De bekomen resultaten zullen, na extrapolatie tot het geheel van de sector, toelaten de toegevoegde waarde ervan te bepalen.

Tot het opmaken van deze statistiek werd door een koninklijk besluit van 29 maart 1974 reeds de nodige juridische basis gevestigd.

Voor de ondernemingen voor zeevervoer wil men nadien dezelfde gegevens bekomen als voor de ondernemingen voor wegvervoer. Hetzelfde geldt voor de ondernemingen die zelf geen vervoer verrichten doch een activiteit uitoefenen welke het vervoer mogelijk maken : de exploitatie van havens en kaden, het slepen en het loodsen van schepen, het laden en lossen van schepen, de parkingbedrijven, reisbureau's, expeditiebedrijven, tolagentschappen, vervoermakelaars, enz...

Voor het spoorvervoer, het lichtvervoer en het vervoer door pijpleidingen, wordt het mogelijk geacht de input- en outputelementen te bekomen van de desbetreffende ondernemingen zonder dat daarvoor een juridische basis dient te worden gecreëerd.

Voor de binnenscheepvaart lijkt het niet wenselijk de betrokken ondernemingen aan een statistische aangifte te onderwerpen. De kleine schippersbedrijven hebben geen vast adres en beschikken bovendien niet steeds over de nodige boekhoudkundige gegevens.

### 3. CONJUNCTUURSTATISTIEKEN.

De basisgegevens en de methode van verwerking van de informatie nuttig voor de beoordeling van de conjunctuur, in de hier beschouwde sector, zijn dezelfde als voor de hoger besproken jaarstatistieken. We kunnen dan ook volstaan met een bondige opsomming van de voornaamste gegevens welke maandelijks beschikbaar worden gesteld.

- De immatriculaties van nieuwe tot het verkeer toegelaten motorvoertuigen en van tweedehandse voertuigen. Alleen de globale gegevens worden gepubliceerd.
- De vervoer- en verkeersprestaties in de binnenscheepvaart. Aantal reizen, afgelegde km, vervoerde hoeveelheden naar soort en afgelegde t-km worden per maand berekend. Ook wordt, per waterweg, het verkeer in t en t-km evenals de aard van het verkeer (uitvoer, invoer, doorvoer zonder overlading, binnenlands vervoer) gegeven.
- De luchtvaart. De maandelijks inlichtingen zijn nagenoeg even uitgebreid als de jaarlijkse. Gepubliceerd worden evenwel alleen de globale gegevens : aantal vluchten, aantal passagiers, vracht, bagage en poststukken. De meer gedetailleerde gegevens zijn op het N.I.S. ter beschikking van de gebruikers.
- De zeevaartstatistieken. De beweging der zeeschepen wordt per kwartaal gepubliceerd in een speciale uitgave. Wat de goederenbewegingen betreft, wordt elke maand een brochure uitgegeven. In beide gevallen zijn de gegevens dezelfde als voor het jaar.
- Het spoorwegvervoer. De NMBS bezorgt aan het N.I.S. volgende maandcijfers, welke gepubliceerd worden in de reeks "Vervoerstatistieken" :



Reizigersverkeer : aantal reizigers; aantal reizigers-kilometer;  
aantal trein-kilometer; ontvangsten.

Goederenvervoer : hoeveelheid (naar goederensoort); aantal ton-kilometer  
(naar goederensoort); aantal trein-kilometer; aantal geladen  
wagons; ontvangsten.

#### 4. STATISTIEKEN OVER DE INVESTERINGEN.

De investeringen in het vervoer, vermeld in de Belgische nationale rekeningen, hebben niet alleen betrekking op het vervoermaterieel en de gebouwen van de betrokken private en openbare bedrijven, maar omvatten eveneens de infrastructuurwerken inzake havens, luchthavens, waterwegen en spoorwegen. De investeringen in wegen worden echter niet onder de rubriek "vervoer" geboekt, maar opgenomen bij de overheidsdiensten.

De cijfers betreffende de investeringen in verband met spoorwegvervoer, zeevervoer, binnenscheepvaart, waterwegen, havens en luchtvervoer worden rechtstreeks meegedeeld door de betrokken maatschappijen en administraties.

Om de investeringen in vrachtwagens van de bedrijfstak "wegvervoer" te ramen, wordt aangenomen dat nagenoeg één derde van de aankopen van vrachtwagens van twee ton en meer verricht wordt door deze bedrijfstak (de resterende twee derde komt in hoofdzaak op rekening van de investeringen in handel en nijverheid). Wat de autobussen en autocars betreft, wordt de waarde van de investeringen verkregen door het aantal tijdens het jaar tot het verkeer toegelaten autobussen en autocars te vermenigvuldigen met de overeenkomstige gemiddelde prijs. De investeringen in taxi's worden forfaitair geraamd, rekening houdend met het aantal taxi's in het verkeer. Een nieuwe informatiebron betreffende de investeringen in het vervoer is ontstaan bij koninklijk besluit van 14 april 1972, waardoor een jaarstatistiek wordt opgelegd van de investeringen van de ondernemingen voor personen- en/of goederenvervoer voor rekening van derden, die 10 of meer personen in dienst hebben. Eenmaal dat de resultaten van deze nieuwe statistiek beschikbaar zullen zijn voor verwerking in de nationale rekeningen, zullen de ramingen van de investeringen op een meer betrouwbare en meer gedetailleerde basis kunnen geschieden.

Aan deze statistiek zijn onderworpen de ondernemingen met genoemde hoofdactiviteit die in het beschouwde jaar tenminste tien personen hebben tewerkgesteld. De statistiek wordt dus opgemaakt per onderneming en niet per vestiging. Wel wordt in het formulier gevraagd naar de provincies (en voor Brabant naar de arrondissementen) waar de investeringen gebeurden, ten einde resultaten per taalstreek en provincie te kunnen opmaken. Ondernemingen welke een nevenactiviteit van het vervoer uitoefenen (b.v. parkeerplaatsen, reisbureaus, expediteurs, scheepsagenten, douaneagentschappen) zijn niet aan de genoemde statistiek onderworpen.

Naar hun aard worden de investeringen ingedeeld in :

- Vervoermiddelen (met een indeling per soort vervoermiddel);
- Hijs-, laad- en lostoestellen, containers, pallets en ander hulpmaterieel voor het vervoer ;
- Verbetering en ~~omvorming~~ van gebruikt materieel;
- Meubelen;
- Constructie van gebouwen en kaden evenals grondverbeteringen;
- Onbebouwde terreinen;
- Bestaande gebouwen en constructies evenals bebouwde terreinen;
- Investerings voor sociale doeleinden.

Volgens dezelfde indeling wordt ook de waarde van de vermindering van het geïnvesteerd kapitaal (verkopen, afbraken, vernietigingen en buitengebruikstellingen) gevraagd.

Door het verschil te maken tussen de vermeerdering en de vermindering van het geïnvesteerd kapitaal verkrijgt men de waarde van de bruto aangroei van de investeringsgoederen. De netto-investeringen worden bekomen door van de bruto-investeringen de afschrijvingen af te trekken. In het formulier worden daarom ook de afschrijvingen gevraagd (het bedrag van de afschrijvingen welke aan de administratie van de directe belastingen werden of zullen worden voorgesteld).

Ten slotte wordt ook geïnformeerd naar de financieringswijze van de investeringen : financiering met eigen ofwel met vreemde middelen. Onder financiering met eigen middelen wordt verstaan de financiering uit reserves, afschrijvingsfonds, verkoop van investeringsgoederen, e.d.; de financiering met vreemde middelen omvat de financiering door middel van kapitaalsverhogingen, volstortingen van aandelen, ingebrachte kapitalen, obligatieleningen, leningen, kredieten, voorschotten en verzekeringsvergoedingen.

## 5. DIVERSE STATISTIEKEN OVER HET VERVOER EN VERKEER.

### 5.1. Statistiek van de verkeersongevallen.

Deze statistiek wordt opgemaakt op grond van vragenformulieren die door de politie of de rijkswacht worden ingevuld bij elk ongeval, met doden of gekwetsten, dat hen ter kennis wordt gebracht.

In de loop van elke maand worden de formulieren, welke betrekking hebben op ongevallen van de voorafgaande maand, naar het N.I.S. opgestuurd. Ze bevatten inlichtingen over de juiste plaats en het tijdstip van het ongeval, de kenmerken (toestand, bestrating) en het type van de weg, de plaatselijke reglementering, de weersomstandigheden en de lichtgesteldheid op het ogenblik van het ongeval.

Verder wordt gevraagd of er vluchtmisdrijf is, of er invloed van de drank vastgesteld werd en welke de mogelijke oorzaken en gevolgen zijn van het ongeval.

Ten slotte worden over de weggebruikers en de slachtoffers nog bijzonderheden verstrekt, zoals de leeftijd, het geslacht, in welke hoedanigheid zij aan het verkeer deelnemen (bestuurder, passagier, voetganger) en de ernst van hun verwondingen.

De gegevens aangaande de personen die ingevolge een verkeersongeval werden gedood, hebben uitsluitend betrekking op de gedoden ter plaatse, zodat de slachtoffers die later stierven, niet in de statistiek zijn opgenomen. Volgens een internationaal vastgelegde definitie gelden als "dodelijk slachtoffer" alle personen die ingevolge een verkeersongeval de dood vinden binnen de 30 dagen die erop volgen. Om alle overlijdens binnen de 30 dagen te achterhalen werd een aangifte voorzien welke door de parketten moet worden ingevuld.

De statistiek van de verkeersongevallen wordt elke maand in de reeks "Vervoerstatistieken" gepubliceerd. Een samenvatting hiervan wordt eveneens opgenomen in het "Statistisch Tijdschrift". Bovendien wordt een jaarlijks overzicht uitgegeven getiteld "Verkeersongevallen op de Openbare Weg".

Samen met de statistiek van de verkeersongevallen wordt ook een statistiek van de bloedaftappingen bij verkeersongevallen en de uitslagen ervan opgemaakt sedert 1963. Dit op verzoek van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin.

De experten werkzaam in de laboratoria die erkend werden om tot bloedontledingen over te gaan, dienen een statistisch formulier in te vullen telkens zij een bloedontleding met betrekking tot verkeersongevallen verrichten. Deze formulieren worden samen met een deskundig verslag, via het vorderend parket of de onderzoeksrechter, overgemaakt aan het N.I.S., dat de inlichtingen opneemt aangaande de plaats, de datum en het uur van het ongeval, de dag en het uur van de bloedaftapping, het geslacht en de leeftijd van de persoon op wie de bloedaftapping is gedaan, het alcoholgehalte op het ogenblik der feiten en de voornaamste klinische gegevens.

## 5.2. Aantallen radio- en televisietoestellen, telefoonabonnementen, telefoongesprekken en poststukken.

Het N.I.S. ontvangt elk jaar de desbetreffende gegevens van de Regie van Telegraaf en Telefoon.

De radio's zijn onderverdeeld in gewone radio's, draagbare radio's, radiodistributie, vaste autoradio's; voor de televisie heeft men enerzijds zwart-wit en anderzijds kleurentoestellen. Deze gegevens worden gepubliceerd per gemeente.

Wat de telefoon betreft worden het aantal abonnees per zone en per sector en het aantal lokale, interregionale en het aantal uitgaande internationale gesprekken verstrekt.

Het Bestuur der Posterijen van zijn kant deelt elk jaar gegevens mee over het aantal verzonden stukken, verdeeld naar hun aard : brieven, postkaarten, naamkaartjes, enz...

