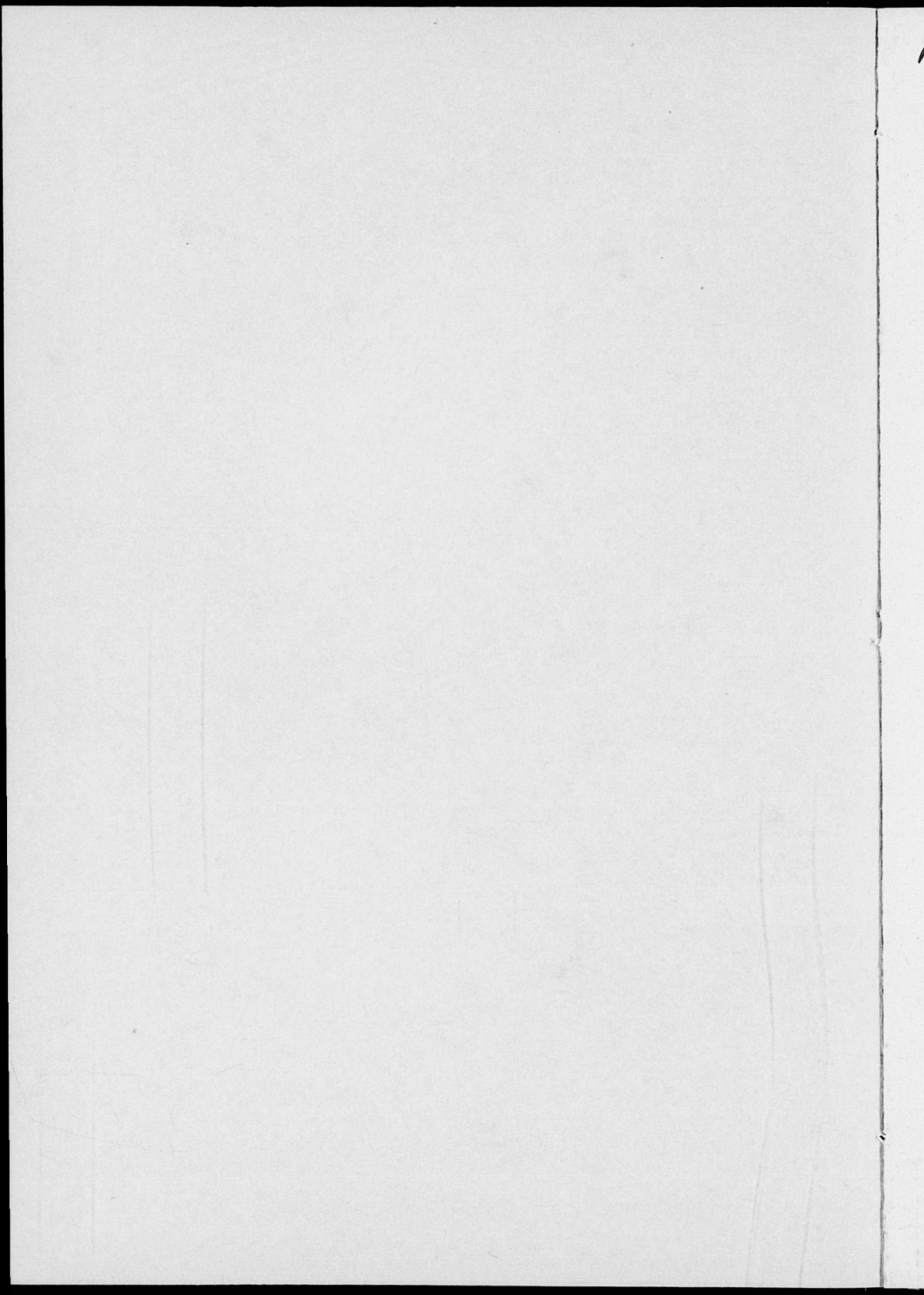


Br. 1887 IV, 34



B. 1887, IV, 34.

VEREENIGING VAN BURGERLIJKE INGENIEURS.

VERGOEDING

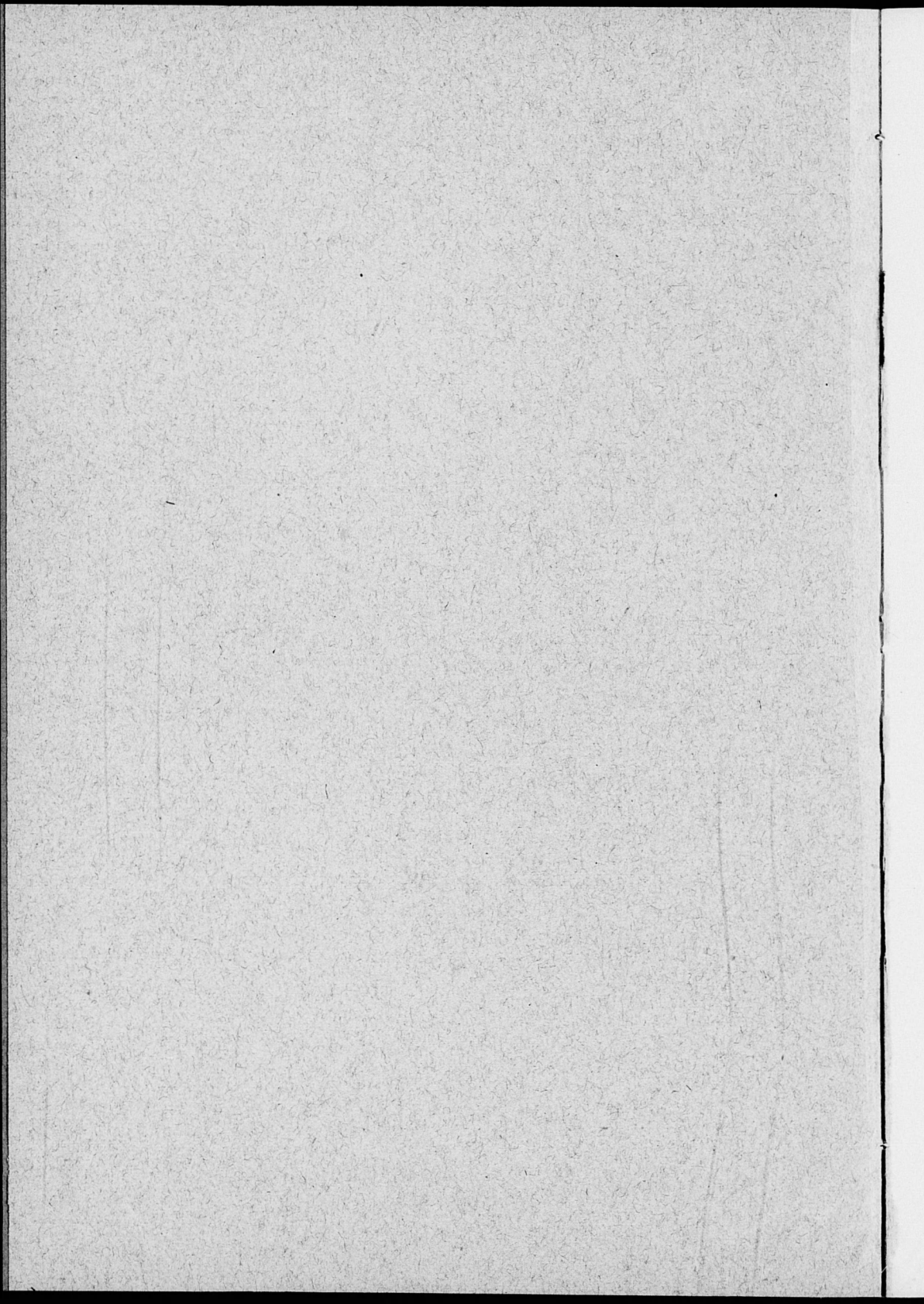
VOOR

REIS- EN VERBLIJFKOSTEN

TEN BEHOEVE VAN

TECHNICI.





AFSCHRIFT.

Aan
Zijne Excellentie den Minister van

Geeft met verschuldigden eerbied te kennen, het *Bestuur der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs*, opgericht 30 Maart 1853 en gevestigd te *Delft*;

dat, zooals algemeen erkend is, aan de regeling der vergoeding van reis- en verblijfkosten, welke van 1849 tot 1884 in werking is geweest, groote gebreken kleefden, waarvan de schadelijke werking zich meer deed gevoelen, naarmate de ontwikkeling der verkeermiddelen een toestand in het lever riep, geheel en al verschillende van dien, welke bij het ontwerpen dier regeling bestond en waarmede uit den aard der zaak bij hare samenstelling rekening was gehouden;

dat als natuurlijk gevolg hiervan steeds meer werd aangedrongen om deze verouderde regeling te vervangen door eene nieuwe, in beter overeenstemming met de gewijzigde omstandigheden;

dat ter voldoening hieraan bij Koninklijk besluit van 5 Januari 1884, N^o. 4, eene nieuwe regeling der vergoeding voor reis- en verblijfkosten tot stand kwam, waarbij men zich niet bepaald heeft, om de gebreken van het bestaande tarief weg te nemen en het in overeenstemming te brengen met de gewijzigde omstandigheden, maar waarbij geheel nieuwe grondslagen zijn aangenomen;

dat deze nieuwe regeling thans gedurende eenigen tijd in werking geweest zijnde, daarbij is gebleken, dat zij minstens even gebrekkig is als die, welke zij heeft vervangen en, zij het van anderen aard, tot even gegronde bedenkingen aanleiding geeft;

dat de bezwaren hieraan verbonden zich te meer doen gevoelen, omdat, bij gebreke eener andere regeling, het Rijks-tarief ook buiten den Rijksdienst algemeen gebruikt wordt;

dat dientengevolge, op grond van een besluit der Algemeene vergadering van de leden der vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs, gehouden te 's-Gravenhage in Augustus 1885, aan eene Commissie uit haar midden is opgedragen om eene, op rationeele grondslagen berustende regeling voor het geven van vergoeding van reis- en verblijfkosten te ontwerpen;

dat deze commissie hare taak heeft volbracht en haren arbeid bij de leden der vereeniging, die wegens hunnen werkkring bij een goede regeling dezer zaak groot belang hebben, algemeene instemming vond, zoodat aan het Bestuur is opgedragen op den geleverden grondslag een tarief vast te stellen, dat zoowel door bijzondere personen als door openbare instellingen kan worden gebruikt;

dat naar het oordeel onzer vereeniging een dergelijk tarief ook voor den Rijksdienst beter en billijker zou werken dan het thans bestaande.

Redenen waarom het Bestuur voornoemd de eer heeft — onder aanbieding van een exemplaar van het vastgestelde Tarief onzer vereeniging, vergezeld van eene Memorie van toelichting — zich, gelijk ook tot de andere Ministers, tot uwe Excellentie te wenden, met het eerbiedig verzoek, dat het Uwe Excellentie moge behagen, Uwe medewerking te verleen tot een voorstel aan Z. M. den Koning, om de in 1884 uitgevaardigde regeling weder in te trekken en te vervangen door eene andere, bij welker samenstelling het Bestuur zich vleit, dat de beginselen van het hierbij gevoegde tarief ten grondslag zullen mogen strekken.

Hetwelk doende,

Namens het Bestuur voornoemd,

(get.) A. M. K. W. Baron van ITTERSUM, Voorzitter.

„ C. F. M. H. SCHNEBBELIE, Secretaris.

Delft, den 31sten Mei 1887.

TARIEF voor reis- en verblijfkosten

TEN BEHOEVE VAN

TECHNICI,

OPGEMAAKT DOOR DE

Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs.

Art. 1. Voor de berekening van de vergoeding voor reis- en verblijfkosten worden de reizenden verdeeld in vier klassen.

De klasse, volgens welke wordt gedeclareerd, wordt bij overeenkomst tusschen den lasthebber en den lastgever bepaald.

Is hieromtrent niets bepaald, dan wordt de lasthebber geacht volgens de 2e klasse te kunnen declareren.

Art. 2. De vergoeding voor reiskosten bedraagt per kilometer:

		vol tarief	verlaagd tarief
voor de 1e klasse	f 0.05 ⁵		f 0.02
„ „ 2e	„ - 0.05 ⁵		- 0.02
„ „ 3e	„ - 0.04 ⁵		- 0.01 ⁵
„ „ 4e	„ - 0.03		- 0.01

Art. 3. De vergoeding wordt berekend volgens den officieelen afstandswijzer.

Bij reizen buitenslands en voor plaatsen, welke niet op den afstandswijzer voorkomen, worden de afstanden volgens beste weten opgegeven, zoo mogelijk met gebruikmaking van officieele gegevens.

Elke reis wordt gerekend aan te vangen en te eindigen in de woonplaats van den reizende.

Art. 4. De vergoeding wordt berekend volgens het volle tarief, wanneer de reizende heeft gebruik gemaakt van open-

bare middelen van vervoer, volgens de daarvoor algemeen geldende tarieven, of van vervoermiddelen, welke door hem zelf zijn verstrekt.

Zij wordt berekend volgens het verlaagd tarief:

- 1e. wanneer de reizende kosteloos is overgebracht met een openbaar vervoermiddel, of met een vervoermiddel, dat door den lastgever is verstrekt;
- 2e. wanneer de reis te voet is afgelegd.

Art. 5. Bij gebruikmaking van een bijzonder vervoermiddel worden de daarvoor gedane uitschotten den reizende teruggegeven.

Art. 6. De vergoeding voor verblijfkosten bedraagt:

		Binnenslands		Buitenslands	
		per dag	per nacht	per dag	per nacht
1e	klasse	f 6.00	f 4.00	f 10.00	f 5.00
2e	„	- 4.00	- 3.00	- 8.00	- 4.00
3e	„	- 2.50	- 2.00	- 6.00	- 3.00
4e	„	- 2.00	- 1.00	- 4.00	- 2.00

De reizende heeft aanspraak:

wanneer de heen- en terugreis op den zelfden dag plaats hebben op de vergoeding voor een geheelen verblijfdag;

wanneer het vertrek en de tehuiskomst op verschillende dagen vallen:

1e. op zoovele malen de vergoeding per dag als het aantal dagen bedraagt, dat hij buiten zijne woonplaats heeft vertoefd, met dien verstande, dat slechts voor de helft in rekening worden gebracht:

- a. de dag van uitreis, indien de woning later dan zes uur na den middag wordt verlaten;
- b. de dag van te huiskomst, indien de woning vóór des middags 12 uur bereikt wordt;

2e. op zooveel malen de vergoeding per nacht als hij geheele nachten buiten zijn woonplaats heeft doorgebracht.

In geen geval mag dezelfde dag meer dan eenmaal als verblijfdag in rekening worden gebracht.

Art. 7. De vergoeding voor nachtverblijf wordt slechts voor $\frac{3}{10}$ genoten:

1e. wanneer het nachtverblijf in een door den lastgever verstrekt gebouw of vaartuig is doorgebracht;

2e. wanneer de reizende gedurende meer dan 14 achtereenvolgende dagen verblijf op dezelfde plaats buiten zijn woonplaats heeft gehouden en hem bij den aanvang der reis is medegedeeld, dat dit verblijf minstens 14 dagen zou duren. Deze bepaling blijft van toepassing ook al heeft de belanghebbende zich gedurende het verblijf eens of meermalen gedurende minder dan 4 achtereenvolgende etmalen buiten die plaats opgehouden.

Art. 8. Dit tarief van vergoeding van reis- en verblijfkosten is niet van toepassing, indien de belanghebbende zich op geen grooteren afstand dan vijf kilometer, gemeten volgens hemelsbreedte, van zijne woning heeft behoeven te verwijderen.

In zoodanig geval heeft hij, indien de afstand minder dan $1\frac{1}{2}$ kilometer bedraagt, geen aanspraak op reis- of verblijfkosten, terwijl hij, indien die afstand van $1\frac{1}{2}$ tot en met 5 kilometer bedraagt, ontvangt voor elke reis in eens af:

1e klasse	f 1.00
2e „	- 1.00
3e „	- 0.50
4e „	- 0.50

De vergoeding wordt niet meer dan eenmaal per dag genoten; zij is niet verschuldigd, wanneer de belanghebbende voor een andere op denzelfden dag gedane reis, vergoeding van reis- en verblijfkosten geniet, of wanneer hij van bijzondere vervoermiddelen heeft gebruik gemaakt, waarvoor de uitschotten volgens artikel 5 worden teruggegeven.

Art. 9. De reizen worden in den regel gedaan met openbare middelen van vervoer en langs den kortsten weg, tenzij het tot bevordering van het doel der reis of wel tot hare bekorting raadzaam is van bijzondere middelen van vervoer gebruik te maken of een anderen weg te kiezen.

Reizenden behoorende tot de 3e en 4e klassen mogen niet van bijzondere vervoermiddelen gebruik maken zonder voorafgaande machtiging.

Art. 10. De betaling der vergoeding voor reis- en verblijfkosten geschiedt op eene declaratie, waarin wordt opgegeven:

- 1e. de klasse, waartoe de declarant behoort;
- 2e. de dagen, waarop de reizen hebben plaats gehad;
- 3e. de gevolgde weg, met de afgelegde afstanden, zooveel mogelijk berekend volgens den afstandswijzer en met afzonderlijke vermelding van de afstanden, waarvoor vol en verlaagd tarief wordt toegepast, alsmede de redenen daarvan;
- 4e. het aantal dagen van verblijf;
- 5e. het aantal nachtverblijven, met vermelding van de plaatsen, waar de nachten zijn doorgebracht.

Bij de declaratie worden de quitanties overgelegd van gedane voorschotten voor buitengewone middelen van vervoer.

Declaraties van ondergeschikten, welke door tusschenkomst van hunnen chef aan den lastgever worden ingezonden, moeten door den chef voor deugdelijk worden verklaard; wanneer door reizenden tot de derde of vierde klasse behorende, van bijzondere vervoermiddelen is gebruik gemaakt, moet door den chef verklaard worden, dat de in het vorig artikel bedoelde machtiging is verleend.

Art. 11. De lastgever kan binnen een maand na ontvangst der declaratie de uitspraak van scheidsmannen inroepen:

- 1e. ingeval hij het tarief onjuist acht toegepast;
- 2e. ingeval hij meent dat zonder noodzakelijkheid gebruik is gemaakt van bijzondere middelen van vervoer;
- 3e. ingeval hij meent, dat meer reis- of verblijfkosten in rekening zijn gebracht, dan tot het doel der reis noodig waren.

Van deze scheidslieden wordt de eene benoemd door den lastgever en de tweede door den lasthebber. Wanneer zij over het bedrag der toe te kennen vergoeding niet tot eenstemmigheid kunnen komen, wordt de Kantonrechter uitgenoodigd een derde scheidsman aan te wijzen. Wanneer ook deze drie

scheidslieden niet tot eenstemmigheid kunnen geraken, wordt voor de toe te kennen vergoeding aangenomen het gemiddelde van de beide bedragen die het minst van elkander verschillen.

Zoowel de lasthebber als de lastgever zijn gehouden zich aan de uitspraak der scheidslieden te onderwerpen.

Wanneer de lastgever na de ontvangst van de declaratie eene maand heeft laten verloopen zonder de uitspraak van scheidslieden in te roepen, wordt hij geacht de declaratie goed te keuren en is hij tot betaling daarvan gehouden.

Bijlage.

DECLARATIE van reis- en verblijfkosten verschuldigd aan den ondergeteekende, wonende te, behorende tot de klasse van het tarief, ten gebruike van technici, vastgesteld door de Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs, wegens reizen gedaan ten behoeve van

Maand en dag der reis.	Gereisd		Gebezigd vervoermidd.	Afgelegde afstanden		Aantal verblijfdagen.	Aantal nacht- verblijven.	Plaats van het nachtverblijf.	Aantal reizen volgens Art. 8 van het tarief.
	van	naar		vol tarief.	verlaagd tarief.				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)

NB. Kolom 4 in te vullen met O.V. (openbaar vervoermiddel)
B.V. (bijzonder vervoermiddel)
K.V. (kosteloos vervoermiddel)
T.V. (te voet)

Wanneer gebruik is gemaakt van een bijzonder vervoermiddel, blijven de kolommen 5 en 6 oningevuld.

De verblijfdagen welke volgens Art. 6 slechts voor de helft, en de nachtverblijven welke volgens art. 7 slechts voor $\frac{3}{10}$ in rekening mogen worden gebracht, in de kolommen 7 en 8 in te vullen met $\frac{1}{2}$ of $\frac{3}{10}$.

RECAPITULATIE.

. . . .	Kilometers (vol tarief)	ad f	f
. . . .	„ (verlaagd tarief)	„ „	„
. . . .	verblijfdagen	„ „	„
. . . .	nachtverblijven	„ „	„
. . . .	reizen volgens Art. 8	„ „	„
Bijzondere vervoermiddelen volgens quitantie No.			„

Te zamen

Aldus opgemaakt en ingezonden tot een bedrag van
den 18

MEMORIE VAN TOELICHTING
BEHOORENDE BIJ HET
TARIEF van REIS- en VERBLIJFKOSTEN
TEN BEHOEVE VAN
TECHNICI,
VASTGESTELD DOOR
het Bestuur der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs.

ALGEMEENE BESCHOUWINGEN.

Bij het ontwerpen van het door het bestuur der Vereeniging van Burgerlijke Ingenieurs opgemaakte tarief van reis- en verblijfkosten, ten behoeve van technici, is in de eerste plaats overwogen aan welke hoofdvereischten eene goede regeling moet voldoen.

Het bestuur is van oordeel dat bovenal moet worden gezorgd dat de reizenden de door hen gedane uitgaven ten volle vergoed krijgen. Dit volgt uit de eenvoudigste begrippen van billijkheid, maar is ook in het belang van het Rijk, van de provincie of van wie ook, die van diensten van technici gebruik maakt.

Wordt aan dezen eisch niet voldaan, dan wordt minder gereisd dan voor behoorlijk toezicht op de uitvoering en het onderhoud van werken of tot het doen van terrein-onderzoekingen noodig is, wat aan den lastgever eene beteekenende geldelijke schade kan veroorzaken.

Van den anderen kant mag de toe te kennen vergoeding niet zoo groot zijn, dat meer gereisd wordt dan in het belang

der werkzaamheden noodzakelijk is, met het doel om daardoor geldelijk voordeel te behalen.

Het tarief van 1884 zondigt tegen beide beginselen.

De 1e en 5e klasse kan men buiten beschouwing laten, omdat hiertoe slechts weinig personen behooren. Wat de overige betreft, kan men aannemen, dat de reizenden, die tot de tweede en vooral die, welke tot de derde klasse behooren, hunne uitschotten niet ten volle terug krijgen, terwijl die der vierde klasse, door de betrekkelijk hooge vergoeding van verblijfkosten, vooral wanneer zij meer dan twaalf uur afwezig zijn zonder buiten 's huis te overnachten, dikwijls te veel bekomen.

Het tarief van 1849 werkte even onregelmatig. Het was buitengewoon voordelig voor hen, die groote afstanden moesten afleggen, vooral wanneer zij bovendien op spoorwegen of stoombooten kosteloos werden vervoerd; voor verreweg het grootste deel der technische ambtenaren, die meestal slechts kleine afstanden hebben af te leggen, werd de te geringe vergoeding voor verblijfkosten, nauwelijks of niet opgewogen door de te ruim berekende reiskosten. Bij de vaststelling van het nieuwe tarief, schijnt men te zeer de eerste categorie in het oog te hebben gehouden en daarentegen de tweede en talrijkste te hebben over het hoofd gezien. Vandaar, dat het nieuwe tarief geheel anders werkt, dan men zich had voorgesteld en de groote besparing op de uitbetaalde reiskosten, die men daarvan verwachtte, is uitgebleven, terwijl de kosten van contrôle aanmerkelijk zijn gestegen.

De tweede eisch waaraan de gevraagde regeling moet voldoen, is dat de berekening der toe te kennen vergoeding op eenvoudige wijze geschiedt en dat alle opgaven, die aan die berekening ten grondslag liggen, voor contrôle vatbaar zijn.

De hoofdfout der regeling van 1884 is, dat dit in geen enkel opzicht in het oog is gehouden; vandaar de tallooze moeilijkheden, onaangenaamheden en verkeerdheden, waartoe dit tarief in de toepassing heeft geleid.

De contrôle, waaraan declaratiën van reis- en verblijfkosten

moeten worden onderworpen, is tweeledig. Eensdeels moet worden gezorgd, dat niet onnoodig wordt gereisd, dat reizen niet onnoodig worden gerekt en dat niet noodeloos gebruik wordt gemaakt van de dure bijzondere vervoermiddelen.

Deze contrôle kan voor ondergeschikte ambtenaren alleen worden uitgeoefend door hunne chefs, die alleen in staat zijn om de noodzakelijkheid der verrichte werkzaamheden en den daarvoor gevorderden tijd te beoordeelen.

Voor de chefs zelven kan deze onnoodig worden geacht, vooral wanneer het tarief zoodanig is ingericht, dat geen betekenend voordeel door noodeloos reizen kan worden behaald.

De tweede soort van contrôle bestaat daarin, dat onderzocht wordt of bij het opmaken der declaratiën niet van de bepalingen van het tarief is afgeweken.

Dit deel der contrôle behoort voor allen, die in 's Rijks dienst reizen, te geschieden bij het betrokken departement en bij de Algemeene Rekenkamer.

Nu is het tarief van 1884 zoodanig ingericht, dat een gering verschil in den duur der reis, dikwijls een zeer betekenend onderscheid ten gevolge heeft in de te declareeren verblijfkosten, en deze omstandigheid, gevoegd bij het feit, dat dikwijls de gedane uitschotten niet geheel worden terugontvangen, heeft uit den aard der zaak ten gevolge, dat bij sommige reizenden eene licht verklaarbare neiging bestaat om de reizen eenigszins te rekken, met het doel om meerdere verblijfkosten te mogen declareeren, en dat van den anderen kant de controleerende lichamen alle reizenden verdenken van met die neiging behebt te zijn en haar dus trachten tegen te gaan.

Men doet dit op tweeërlei wijze: eerstens door het vorderen van allerlei verklaringen, die voor oneerlijke lieden geen beletsel zijn, daar het, wanneer slechts bij het opmaken der declaratie een handig gebruik van den reisgids is gemaakt, toch niet is te controleeren of men op de opgegeven uren is op reis gegaan en thuis gekomen en het evenmin kan worden nagegaan of iemand, die volgens de 1ste of 2de klasse mag

declareeren, niet om voordeel te behalen, in eene lagere klasse heeft gereisd.

Voor de eerlijke lieden daarentegen zijn dergelijke verklaringen een ergernis.

In de tweede plaats wordt de contrôle op de noodzakelijkheid en den duur der reizen, die, zooals boven is gezegd, alleen door de chefs kan worden uitgeoefend, verplaatst naar het departement en naar de Rekenkamer, en de chefs zelf, die wegens den aard en het gewicht hunner betrekking boven zulke verdenking moesten verheven zijn, worden eveneens gerangschikt onder degenen, die er voortdurend op uit zijn, om zichzelf ten koste van het Rijk op onrechtmatige wijze te bevoordeelen.

Dat dit aanleiding geeft tot alleronaangenaamste correspondenties tusschen het departement en de Rekenkamer aan de eene, en zij, die voor den dienst moeten reizen, aan de andere zijde, tot groot oponthoud in de terugbetaling der voorgeschieden gelden en tot groote kosten van contrôle (men heeft zelfs bij het departement van waterstaat daarvoor een afzonderlijk bureau moeten inrichten) ligt voor de hand. Ja, een ieder, die van naderbij hiermede bekend is, zal toegeven, dat eene bloemlezing uit de gemaakte op- en aanmerkingen eene treffende gelijkenis zou vertoonen met de bekende Deutsche „Zollcuriosa”.

Deze bezwaren van contrôle maken de toepassing van elk stelsel, berustende op teruggave der gedane uitschotten, juist zooals zij zijn gedaan met inbegrip van de onvermijdelijke faux-frais, onmogelijk, hoe wenschelijk de toepassing van een dergelijk stelsel in abstracto ook moge zijn.

Het bestuur der V. v. B. I. heeft getracht een tarief te ontwerpen, waarin de opgenoemde fouten zooveel mogelijk zijn vermeden. Of het daarin is geslaagd, kan alleen de onderzinking uitmaken.

Het vleit zich, dat bij het gebruik van het voorgestelde tarief, niet meer en niet minder zal worden gereisd, dan in het belang der werken noodig is, en dat de berekening der

vergoeding zal plaats hebben op gemakkelijker en aangename wijze, dan thans het geval is.

Het heeft gemeend dit doel het best te kunnen bereiken, door de hoofddenkbeelden van het tarief van 1849 in overeenstemming te brengen met de geheel veranderde wijze van reizen van den tegenwoordigen tijd en daarbij gebruik te maken van de in het buitenland bestaande regelingen.

OPMERKINGEN OMTRENT DE ARTIKELEN.

ART. 1. Het ligt voor de hand om het aantal klassen, waarin de reizenden worden verdeeld, gelijk te maken aan dat hetwelk wordt gevonden bij het meest gebruikelijke middel van vervoer „de spoorwegen” en daarvan alleen in zooverre af te wijken, dat de hoogst geplaatste personen, op grond dat hunne betrekking medebrengt, dat zij met zekeren staat reizen, eenigszins hogere verblijfkosten bekomen. Om deze reden is ten hunnen behoeve eene 1e klasse ingesteld, welke echter wat de reiskosten betreft gelijk staat met de tweede.

ART. 2, 4 en 5. Bij de bepaling der vergoeding voor reiskosten is aangenomen dat de reizigers, behoorende tot de eerste en tweede klasse van het ontwerp-tarief, op den spoorweg zullen gebruik maken van de eerste klasse, die van de derde klasse van de tweede en die van de vierde klasse van de derde.

Nu is het gewone tarief van de spoorwegen per kilometer, in de eerste klasse hoogstens 5 cents, in de tweede klasse 4 cents en in de derde klasse 2½ cent. De tarieven der stoombooten zijn lager, die der omnibussen en tramwegen hooger dan deze cijfers.

Verder moeten in de toe te kennen vergoeding per kilometer begrepen zijn, de bijkomende kosten als voor omnibussen, vervoer van eigen bagage, trams in de steden en dergelijken.

Daarom wordt voorgesteld om toe te kennen, aan de eerste en tweede klasse $5\frac{1}{2}$ cent, aan de derde klasse $4\frac{1}{2}$ cent en aan de vierde klasse 3 cents per kilometer.

Bij deze berekening der reiskosten zal natuurlijk voor sommige reizen iets te veel en voor andere iets te weinig worden terugontvangen; door elkander echter zal de reizende waarschijnlijk, bij het gebruik maken van openbare middelen van vervoer, iets, doch zeer weinig meer terugkrijgen dan hij heeft uitgegeven en dit meerdere zal in geen geval genoeg bedragen om aanleiding te geven, dat uit winstbejag wordt gereisd.

De voorgestelde vergoeding bedraagt beteekenend minder dan hetgeen in Frankrijk, België en Duitschland wordt genoten.

Het tarief van 1849 hield wel rekening met het geval dat gebruik werd gemaakt van rijksvervoermiddelen, maar niet met het gebruik van vrijkaarten en juist dit is oorzaak geweest van groote onregelmatigheden.

Evenals in het buitenland, behoort bij het gebruik van vrijkaarten, eenige vergoeding van reiskosten te worden gegeven; dit niet te doen, zou onbillijk zijn, daar dan de onvermijdelijke bijkomende kosten niet zouden worden vergoed. Maar bovendien zou het nadeelig zijn voor den lastgever, daar de ondervinding leert dat, wanneer geen vergoeding wordt toegekend, de reizende van zijne vrijkaart geen gebruik maakt, zoodat de lastgever de volle reiskosten moet betalen. Ook voor het reizen te voet moet vergoeding worden gegeven; in de eerste plaats omdat het belang der werken en van technische onderzoekingen het reizen te voet in vele gevallen vordert, maar ook omdat het toekennen van zoodanige vergoeding het krachtigste middel is om te voorkomen, dat zonder noodzaak van rijtuigen wordt gebruik gemaakt.

Dat de reizende gebruik zou maken van eene vrijkaart en toch declareeren volgens vol tarief is weinig te vreezen; meestal is bekend welke ondernemingen vrijkaarten verleen en aan wien zij dit doen en desnoods zou hun jaarlijks eene opgave daarvan kunnen worden gevraagd.

Bij gebruik van buitengewone middelen van vervoer, is

het toekennen van vergoeding voor bijkomende kosten onnoodig en minder gewenscht.

Onnoodig, omdat de bijkomende kosten, als fooien, tollën, enz. op de quitantie behooren te mogen worden gebracht en het niet kan geconstateerd worden, of zij daarop al dan niet zijn gebracht, en minder gewenscht, omdat in het algemeen het gebruik maken van bijzondere vervoermiddelen niet moet worden aangemoedigd, en nu is er zeker geen sterker waarborg tegen het noodeloos gebruik van die vervoermiddelen, dan te zorgen dat dit tegen het geldelijk belang van den reiziger is.

Eindelijk behoort ook rekening te worden gehouden met het geval, dat de vervoermiddelen door den reizende worden verstrekt, zonder dat hij daarvoor gelden kan in rekening brengen, zooals bijvoorbeeld het geval kan zijn wanneer van een particulier rijtuig gebruik wordt gemaakt. In dit geval brengt de billijkheid mede dat het volle tarief wordt toegepast.

De vraag is nu nog welk stelsel voor de vergoeding van bijkomende kosten moet worden aangenomen; het Duitsche, dat daarvoor een supplement toestaat, of het Fransche, dat daarvoor volgens een verlaagd tarief per kilometer laat declareeren.

Het bestuur is van meening dat het laatste om der wille van de eenvoudigheid en van de gemakkelijke contrôle de voorkeur verdient en stelt dit verlaagde tarief op ongeveer $\frac{1}{3}$ van het volle.

Het stelsel der supplementen toch levert in de practijk groote bezwaren op, wanneer op denzelfden dag afwisselend met en zonder vrijkaart, te voet of met een openbaar middel van vervoer maar zonder vrijkaart wordt gereisd.

ART. 3. Het is duidelijk dat bij een kilometertarief, een afstandswijzer niet kan worden gemist. De bestaande afstandswijzer is verouderd en moet worden aangevuld met spoorwegen, tramwegen, sedert 1849 aangelegde wegen, enz.

Intusschen is de niet herziene afstandswijzer nog bruikbaar genoeg om voorloopig dienst te kunnen doen.

Wanneer het Rijk mocht besluiten om het tarief volgens de thans aangegeven beginselen te wijzigen, kan herziening van den afstandswijzer niet uitblijven.

De slotbepaling van dit artikel is noodig voor het geval dat de reizende zich bij den aanvang der reis niet in zijne woonplaats bevindt of zich bij het einde niet daarheen begeeft. Dit zal in het eene geval voordeel kunnen opleveren voor den lastgever, in het andere daarentegen voor den reizende. Het schijnt daarom het best als vaste regel aan te nemen, dat de reizen steeds gerekend worden te beginnen en te eindigen in de woonplaats van den reizende.

ART. 6. Het is algemeen erkend dat de vergoeding voor verblijfkosten volgens het tarief van 1849 veel te laag was. Bij het besluit van 1884 is dan ook die vergoeding aanmerkelijk verhoogd. Deze verhooging is echter gepaard gegaan met bepalingen, die haar ten deele illusoir maken en daarenboven eene contrôle eischen, die in de practijk onuitvoerbaar is en tot ongerijmdheden voert als boven zijn vermeld.

Omdat enkel voor de werkelijke reiskosten vergoeding wordt gegeven en niet voor de onvermijdelijke faux-frais, moeten deze op de verblijfkosten gevonden worden en worden deze daardoor niet onbelangrijk kleiner dan zij schijnen.

Wijders is het onbillijk, dat voor reizen, die minder dan zes uur duren, geen verblijfkosten worden genoten.

Wat de contrôle betreft, deze is geheel onuitvoerbaar, wat betreft de reizen welke omstreeks 6 of 12 uur duren.

Dit bezwaar kan alleen worden opgeheven door eene regeling waarbij het langer uitblijven van een of twee uur geen extra voordeelen geeft; welk doel het bestuur meent te bereiken, door afzonderlijk te laten declareeren voor dagverblijf en voor nachtverblijf. Dit stelsel is hier te lande gemakkelijk door te voeren, omdat bij gebrek aan nachttreinen in het algemeen des nachts niet wordt gereisd. Artikel 6 kent daarom

in verband met artikel 8, vergoeding voor een dagverblijf toe, voor elken dag, dat de reizende zich verder dan vijf kilometer van zijne woning heeft verwijderd, en stelt die vergoeding zoodanig, dat zij voor een halven dag wat ruim, maar voor een geheelen dag, bijvoorbeeld van 's morgens zes tot 's avonds elf uur (als wanneer het tegenwoordig tarief vergoeding voor een etmaal toekent) wat klein is.

Voor de meeste reizenden zal dan door elkander de genoten vergoeding niet veel van het werkelijk uitgegeven bedrag verschillen.

De contrôle is echter uiterst eenvoudig, daar het recht op de vergoeding afhangt van het gemakkelijk constateerbaar feit, dat dien dag meer dan tien kilometers is gereisd.

Evenzoo is het feit, dat een geheele nacht buitenshuis is doorgebracht in verband met de reis op den voorgaanden dag, wanneer de plaats van het nachtverblijf wordt opgegeven, gemakkelijk te constateeren en te controleeren.

Het is in zeer ernstige overweging genomen om nog een stap verder te gaan en om het etmaal te verdeelen in drie gedeelten, waarbij dan in het eerste gedeelte zou vallen het tweede ontbijt, in het tweede het middagmaal en in het derde nachtverblijf en ontbijt. Daarvan is echter afgezien, omdat men dan weder noodzakelijk vervalt in de opgaven der uren van vertrek en tehuiskomst en de zoo bezwarende contrôle van het tegenwoordig stelsel.

Het gezamenlijke bedrag voor de vergoeding voor een nacht- en een dagverblijf in de verschillende klassen, is volgens het opgemaakte tarief voor de eerste, derde en vierde klasse, voor het binnenland gelijk aan het tarief van 1884 en bedraagt voor de tweede klasse het gemiddelde van de tegenwoordige tweede en derde klasse. Voor reizen buitenslands, die trouwens weinig voorkomen, zijn voor het dagverblijf hogere cijfers aangenomen, omdat de ondervinding leert dat ook de verhoogde vergoeding volgens het tarief van 1884 nog onvoldoende is.

Wanneer de reis langer dan één dag duurt, wordt bij ver-

trek na zes uur 's avonds of bij tehuiskomst vóór twaalf uur 's middags slechts een halve dag verblijf toegekend, de contróle hierop is bij hooggeplaatste ambtenaren onnoodig en kan voor de mindere rangen gemakkelijk door de chefs worden uitgeoefend.

Voor reizen, die na middernacht eindigen en waarbij dus het overige van den nacht in de woning van den reizende wordt doorgebracht, mag volgens dit stelsel $1\frac{1}{2}$ dagverblijf, maar geen nachtverblijf worden gedeclareerd.

ART. 7. Dit artikel regelt de gevallen, waarin de reizende slechts aanspraak heeft op gedeeltelijke vergoeding van verblijfkosten.

De regeling is in hoofdzaak gelijk aan de bestaande, daar het bedrag van het dagverblijf, vermeerderd met $\frac{3}{10}$ van het nachtverblijf voor de vier klassen, vrij wel gelijk is aan $\frac{2}{3}$ van de thans gebruikelijke vergoeding per etmaal.

Alleen wordt bepaald, dat de mindere verblijfkosten voor een verblijf van meer dan veertien dagen op dezelfde plaats, alleen toepasselijk zijn, wanneer vooraf verwacht kon worden dat het verblijf dien duur zou hebben.

Alleen toch in dat geval heeft de reizende kunnen zorgen, dat werkelijk minder voor logies, enz. werd uitgegeven dan bij een verblijf van korteren duur.

ART. 8. Dit artikel is noodzakelijk wegens de moeilijkheid waartoe zeer kleine reizen dikwijls aanleiding geven.

In vele gevallen toch, vooral wanneer zulke reizen dikwijls voorkomen, zou het zeer onbillijk zijn, in het geheel geen vergoeding te verleen, terwijl het daarentegen weder te zeer ten nadeele van den lastgever zou strekken, om op die kleine reizen het gewone tarief toe te passen.

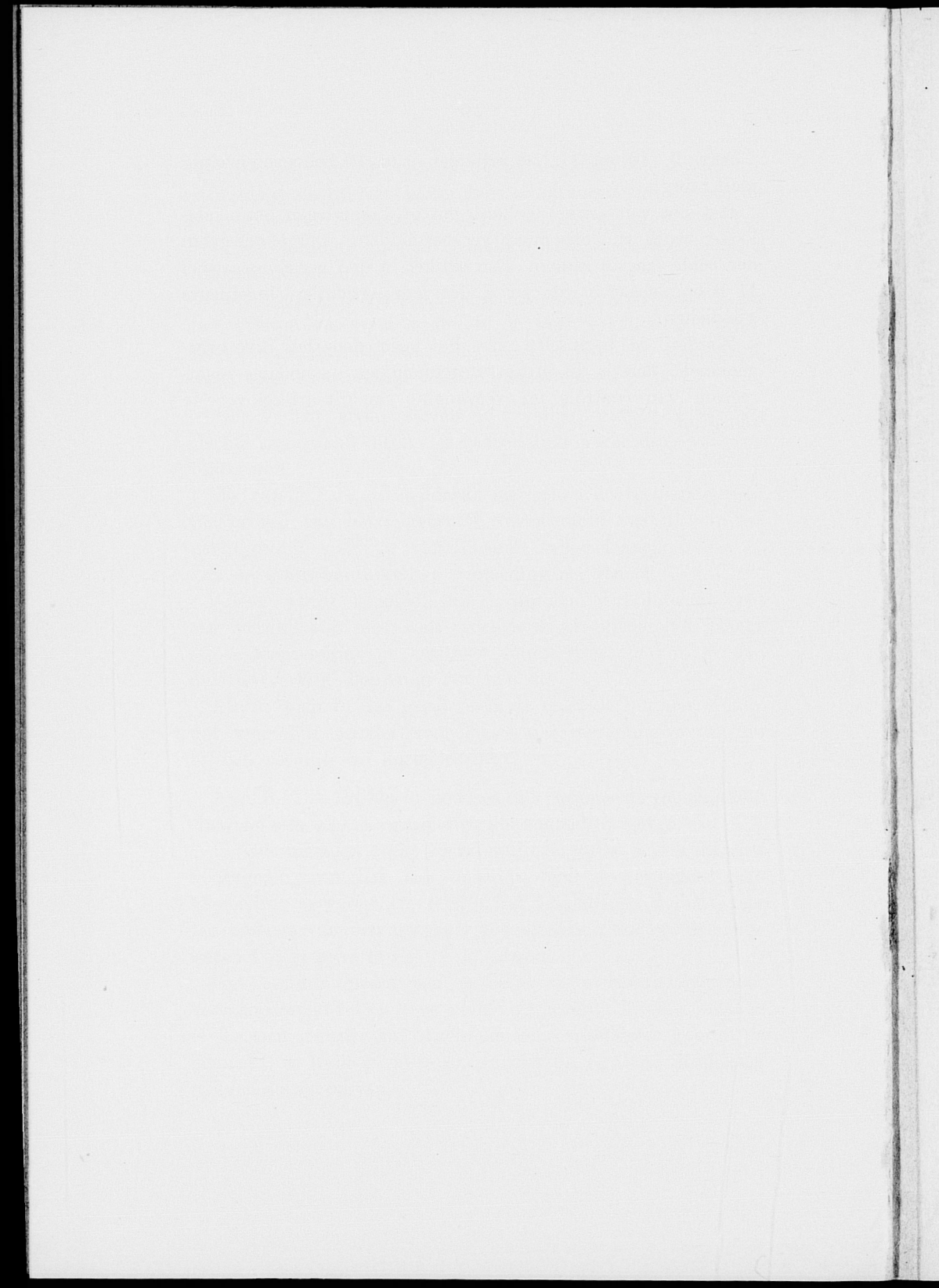
Het bestuur meent een middenweg te bewandelen, door voor zoodanige reizen eene kleine vergoeding in eens af toe te te kennen, tenzij van bijzondere vervoermiddelen gebruik is gemaakt, in welk geval volgens artikel 5, de gedane uitschotten worden teruggegeven.

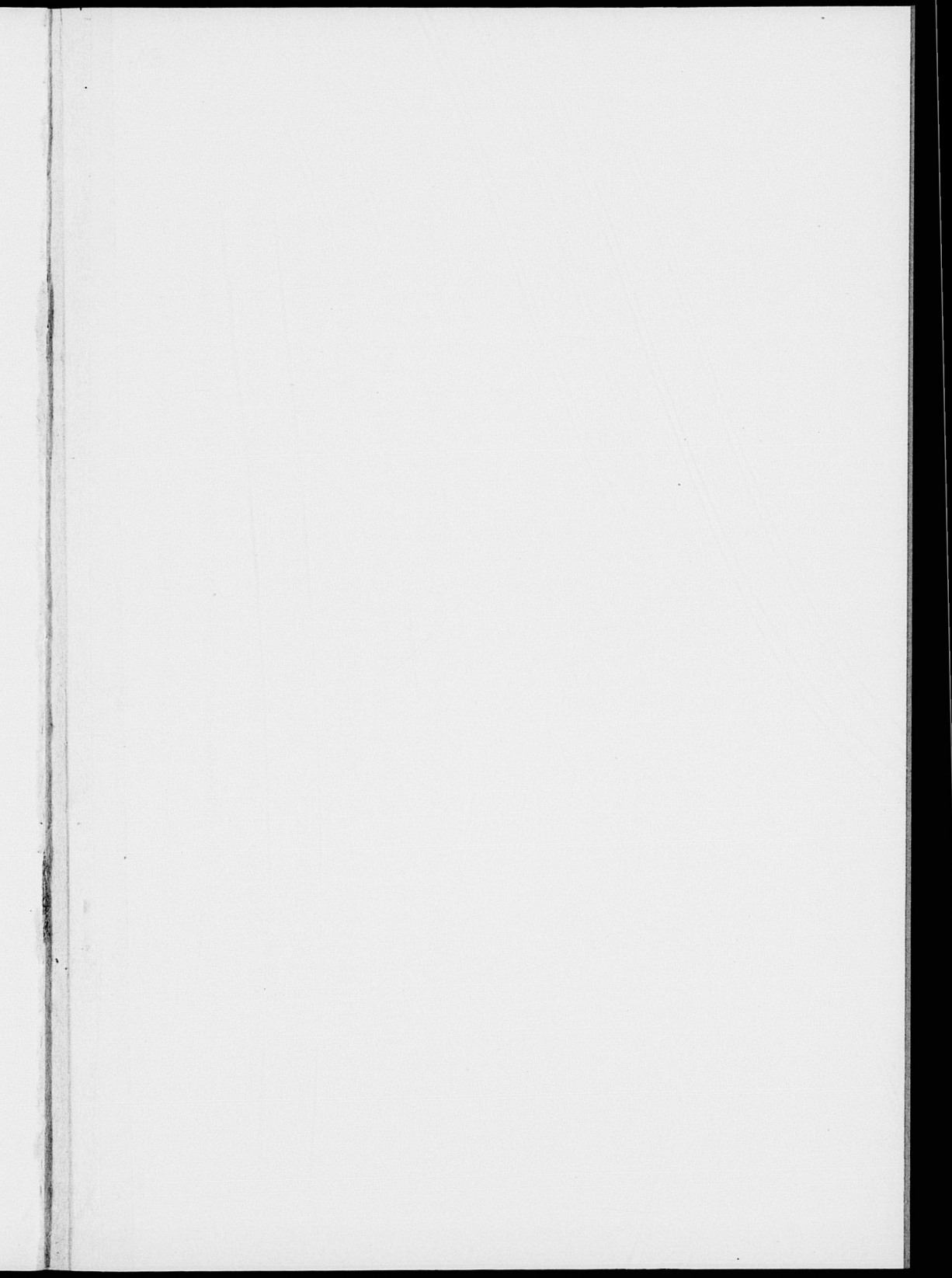
ART. 9, 10 en 11. De artikelen 9 en 10 behoeven weinig toelichting.

Het slot van artikel 9 dient, om te waken tegen het noodeloos gebruik van bijzondere vervoermiddelen door de reizenden der beide laagste klassen. Een artikel in den geest van artikel 11 is onmisbaar in een tarief, dat voor particuliere ingenieurs zal dienen.

Worden de beginselen van het tarief door het Rijk overgenomen, dan is dit in de gelegenheid om de noodige maatregelen van contrôle ter vervanging van dit artikel voor te schrijven.







Het Bestuur der VEREENIGING VAN BURGERLIJKE INGE
 te Delft, heeft, op uitnoodiging van de Leden, een **Tarief**
Verblijfkosten voor Technici vergezeld van eene
Toelichting opgemaakt en zich per adres gericht tot de Ho
 menten van Algemeen Bestuur, met het verzoek, dat moge v
 tot herziening van de thans bestaande regeling, volgens het
 van 5 Januari 1884, N^o. 4, waarbij de grondslagen van het d
 opgemaakt tarief van dienst zouden kunnen zijn.

Overtuigd van Uwe belangstelling in deze aangelegenheid,
 de vrijheid, U hierbij een afdruk van dat adres en van bijb
 aan te bieden.

Het Bestuur der Vereeniging van Burgerl

A. M. K. W. Baron VAN ITTERSUM
 C. F. M. H. SCHNEBBELIE, *Secretar*
 Jhr. O. J. A. REPELAER VAN DRI
 A. DÉKING DURA,
 Dr. E. F. VAN DISSEL,
 J. VAN HASSELT,
 J. M. TELDEERS,

Leden

den Heer *Van* Mr C. Tijnacker Horst
 Comm. des Konings

Juni 1887.

EURS, gevestigd
an Reis- en
emorie van
den der Departe-
rden overgegaan
oninklijk Besluit
r de Vereeniging

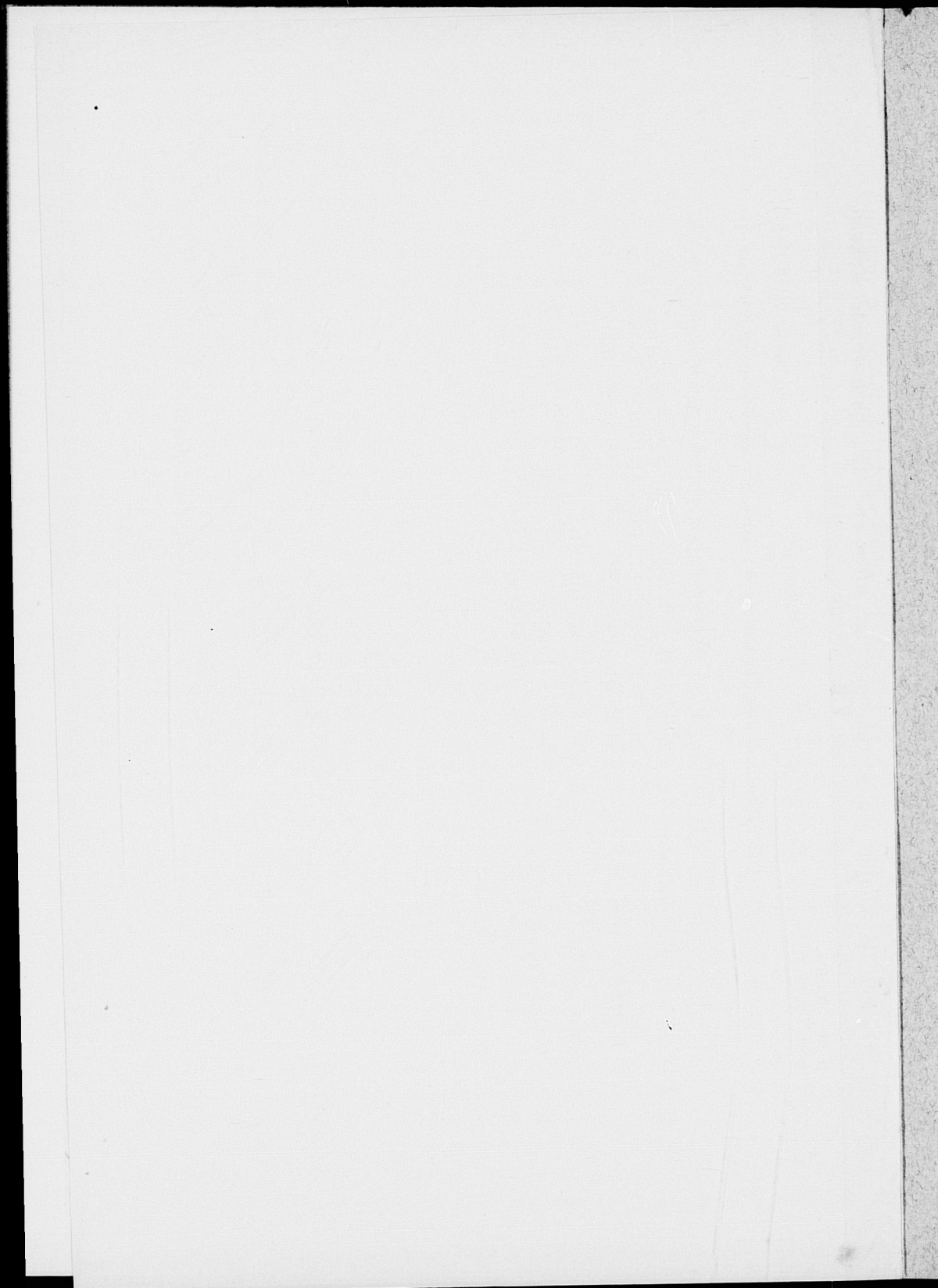
eemt het Bestuur
noorende stukken

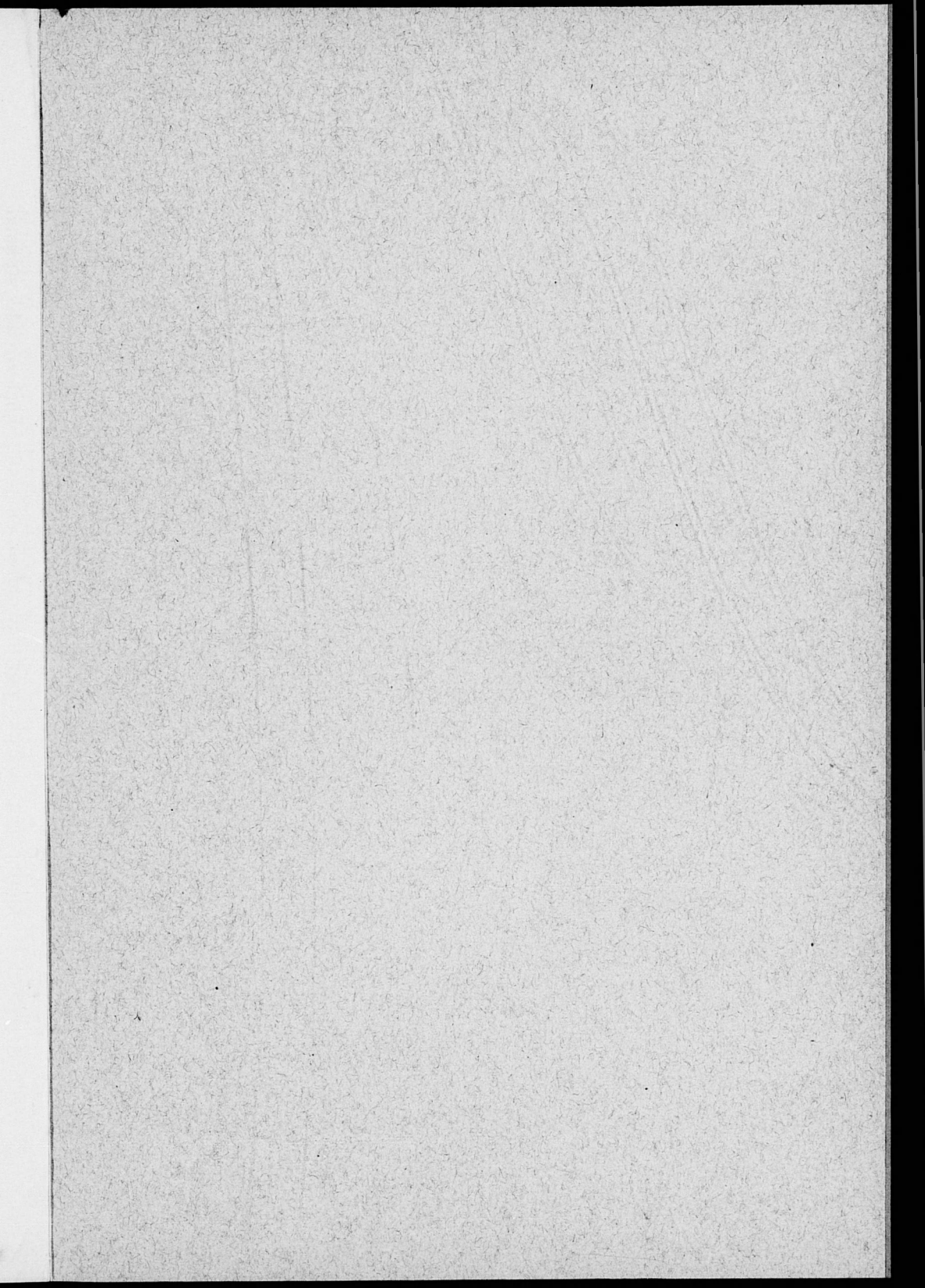
ke Ingenieurs,

Voorzitter.

L, Penningmeester.

lijf
in de pro.
Drenthe





Gedrukt bij GEBR. BELINFANTE, voorh.: A. D. SCHINKEL.

