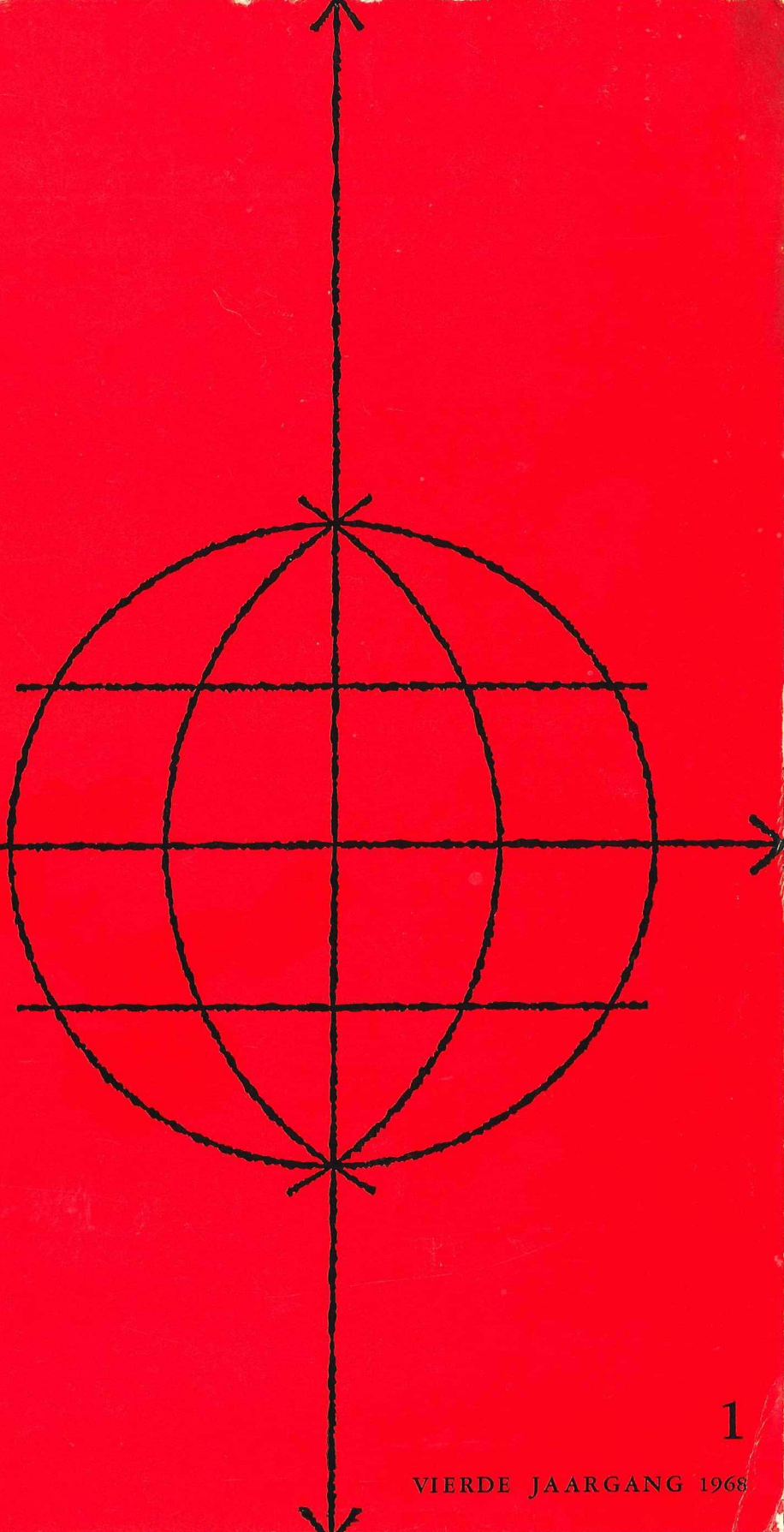


TJDSCHRIJT VOOR VEROERSWETENSCHAP



VIERDE JAARGANG 1968

1

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

(Magazine for Transport Science)
(Revue pour l'étude scientifique des transports)

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. F. L. F. Aarens - Drs. J. A. Bourdrez -
Mr. A. M. van Dusseldorp - Mr. G. W. van Hasselt - Drs. H. H. Horsting -
Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman - Drs. C. G. van Leeuwen -
Drs. H. J. Noortman - Drs. H. Plasse - Prof. Dr. J. P. B. Tissot van Patot -
Prof. Ir. J. Volmuller - Prof. Mr. K. Vonk. België: Prof. R. Jacobs, Antwerpen -
Prof. Dr. R. d'Hoine, Antwerpen.

Redactie-secretaris: Drs. H. H. Horsting.

Vaste medewerkers:

Drs. Marjorie Mos
Drs. J. D. Goslinga
Drs. H. H. de Vries

VIERDE JAARGANG

1968 - Nr. 1

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
KONINGIN EMMAPLEIN 6, ROTTERDAM-2

INHOUD

ARTIKELEN

Prof. Dr. J. P. B. Tissot van Patot:

Enige critische kanttekeningen bij het Westduitse vervoerpolitieke programma 1968-1972 5

Dr. Ulrich Klimke:

Die Auswirkungen des verkehrspolitischen Programms der Deutschen Bundesregierung auf die Verkehrsfunktion der Rheinmündungshäfen 30

Drs. R. den Besten:

De Wet Autovervoer Personen en het openbaar vervoer in de agglomeraties 44

EURORUBRIEK 55

KRONIEK 57

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

Drs. F. M. Stulemeijer:

Het bezit en gebruik van personenauto's in 1965 63

Drs. L. van Die:

De plaats van Nederland in het internationale vervoer en de betekenis van de Nederlandse vervoersbedrijven 68

Publicaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek 70

BOEKBESPREKINGEN

E. Gleissner:

Die Zusammenhänge zwischen Wirtschaft und Güterverkehr (Drs. Jac. König) 72

R. B. Oram:

Cargo handling and the modern port (Drs. R. Restiau) 73

K. Hulsman:

Probleme des Wachstums der Schiffsgrößen (Mr. A. M. van Dusseldorp) 74

J. Bes:

Despatch of Tramships (Drs. Jac. König) 75

<i>A. Schmitz:</i>	
Beschränkung des Werkfernverkehrs? (Drs. Jac. König)	75
<i>P. Koessler:</i>	
Technische Grundlagen zur Reform der Kraftfahrzeugsteuer (Drs. Jac. König)	76
<i>G Krömmelbein:</i>	
Leistungsverbundenheit im Verkehrsbetrieb (Prof. Dr. H. C. Kuiler)	79
<i>G. Snoek:</i>	
Wettbewerbs- und Wachstumsprobleme im internationalen Luft- vrachtverkehr (Prof. Dr. H. C. Kuiler)	80
BOEKAANKONDIGINGEN	84
BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN	90
ALGEMENE MEDEDELINGEN	91
MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT	93
BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK	95

De verantwoordelijkheid voor de Inhoud der artikelen berust bij de schrijvers.
Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan slechts toegestaan met
schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor advertenties wende men zich tot Born N.V.

Uitgever: Born N.V. Uitgeversmaatschappij, Assen, Postbus 22.

Betalingen abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk In-
stituut, Koningin Emmaplein 6, Rotterdam-2 Postrekening nr. 2055.

Abonnementsprijs f 15,— per jaar (buitenland f 16,—). Studenten-abonnement
f 7,50. Losse nummers f 4,25.

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

(Magazine for Transport Science)
(Revue pour l'étude scientifique des transports)

COMMISSIE VAN REDACTIE:
EIND 1967

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. F. L. F. Aarens - Drs. J. A. Bourdrez -
Mr. A. M. van Dusseldorp - Mr. G. W. van Hasselt - Drs. H. H. Horsting -
Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman - Drs. C. G. van Leeuwen -
Drs. H. J. Noortman - Drs. H. Plasse - Prof. Dr. J. P. B. Tissot van Patot -
Prof. Ir. J. Volmuller - Prof. Mr. K. Vonk. België: Prof. R. Jacobs, Antwerpen.

Redactie-secretaris: Drs. H. H. Horsting.

Vaste medewerkers:
Drs. Marjorie Mos
Drs. J. D. Goslinga
Drs. H. H. de Vries

DERDE JAARGANG
1967

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
KONINGIN EMMAPLEIN 6, ROTTERDAM-2

INHOUD

ARTIKELEN

	blz.
<i>Dekker, Ir A. en Heeger, Drs H. Ph.:</i> Toenemende mobiliteit en ruimtelijk beleid	133
<i>Haan, Dr. J. D. de:</i> De organisatie van het wegvervoerbedrijf	176
<i>Kasbergen, Drs. J.:</i> Het Nederlandse Zeehavenbeleid	16
<i>Kuiler, Prof. Dr. H. C.:</i> Deltahavens, polen in een krachtveld	312
<i>Leenman, Drs. Ph.:</i> Financieringsproblemen van de P.T.T.	168
<i>Lose, Dipl. Ing. Dr. rer. pol. H.:</i> Die Konzeption eines grossräumigen Verkehrsplanes - Dargestellt am Beispiel der Generalverkehrsplans Nordrhein - Westfalen	239
<i>Molenaar, Dr. H J.:</i> Basic economics of containerization and unitization in ocean shipping	213
<i>Parke, E. G.:</i> Pipelines and tankers: two complementary forms of oil transportation	297
<i>Perkins D.:</i> The Container Revolution - The role of the Port Authority in the container age	5
<i>Scholtmeijer, Drs. H. J.:</i> Operations Research	42
<i>Waele, Dr. A. de:</i> Openbaar vervoer in de Belgische steden	158

AANTEKENINGEN

<i>Dorsser, F. C. van:</i> Transportation Course	85
<i>Kasbergen, Drs. J.:</i> De Zeehavennota	77
<i>Polak, Drs. J. B.:</i> In margine bij een vroege visie op de Scheldekwestie	83
<i>Senkowski, H.:</i> Der Hafen in Gdynia	330
Verslag van de studiedagen voor Spoorwegproblemen	66

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

<i>Goslinga, Drs. J. D.:</i> Schiphol 1967, fase in een groeiproces	266
Het Nederlandse motorrijtuigenpark op 1 augustus 1966	268
<i>Postema, J. W. J.:</i> De wegenbouw en zijn „concurrenten”	261
<i>Visser, Mr. K.:</i> De goederenoverslag in enige continentale Noordzeehavens in de jaren 1960 t/m 1965	98
<i>Woude, Drs. N. H. van der:</i> De rentabiliteit in het grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg gedurende de jaren 1963 t/m 1965 . . .	270

BOEKBESPREKINGEN

	blz.
<i>Barry, W.S.: Airline management (Mr. G. W. van Hasselt)</i>	355
<i>Beth, H. L.: Ökonomische Grundlagen der Planung von Strassen</i> (Prof. Ir. J. Volmuller)	111
<i>Bird, J.: The major seaports of the United Kingdom (Drs. R. Restiau)</i> . .	350
<i>Corbett, D.: Politics and airlines (W. F. Braunstahl)</i>	356
<i>Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon (Mej. Drs. A. de Hoest)</i>	351
<i>l'Huillier, D.: Le coût de transport, l'analyse économique et l'entreprise</i> <i>grâce aux mouvements de marchandises (Prof. Dr. H. C. Kuiler en</i> <i>Drs. N. Smit-Kroes)</i>	275
<i>Kienbaum, G.: Oekonomische Probleme des modernen Stadtverkehrs</i> (Drs. C. G. van Leeuwen)	107
<i>Krafft, D.: Der Einfluss eines Hafens auf die Wirtschaftskraft seiner</i> <i>Hafenstadt (Drs. Jac. König)</i>	114
<i>Precht, G. M.: Die Interstate Commerce Commission im Verfassungs- und</i> <i>Wettbewerbkonzept der USA (Prof. Dr. J. P. B. Tissot van Patot)</i> . .	277
<i>Prigge, E.: Determinanten der Nachfrage und Ordnungsmöglichkeiten in</i> <i>Personennahverkehr (Drs. C. G. van Leeuwen)</i>	318
<i>Riemens, D.: Luchthavenexploitatie (Prof. Dr. H. C. Kuiler)</i>	357
<i>Sandhäger, H.: Referenztarife - ein Beitrag zur Europäischen Verkehrs-</i> <i>ordnung? (Prof. Dr. H. C. Kuiler)</i>	109
<i>Sanmann, H.: Seeverkehrsmärkte, Grundlegung einer Oekonomie des</i> <i>Seeverkehrs (Prof. Dr. H. C. Kuiler)</i>	274
<i>Schmitz, A.: Als-ob Tarife und optimale Verkehrskoordination</i> (Drs. Marjorie Mos)	276
<i>Schmitz, H.: Die Kostenrechnung der öffentlichen Binnenhäfen und die</i> <i>Möglichkeit eines kostenorientierten Preissystems (Drs. Jac. König)</i>	197
<i>Sjöberg, A.: Rentabele Eisenbahnen - eine Utopie? (Drs. H. Polhuys)</i> . .	279
<i>Steiner, A.: Interregionale Verkehrsprognosen (Prof. Ir. J. Volmuller)</i> . .	196
<i>Verburg, M. C.: Nederland in de Europese ruimte (Drs. N. Smit-Kroes)</i>	195
<i>Verburgh, C.: Ontwikkeling en vooruitsigte van die Suid-Afrikaanse</i> <i>handelskeepvaart (Mr. A. M. van Dusseldorp)</i>	347
<i>Waal, A. de: De vraag naar telefoonaansluitingen, een kwantitatief econo-</i> <i>misch onderzoek (Drs. H. J. Scholtmeijer)</i>	353

DIVERSEN

<i>Belangrijkste aanwinsten van de bibliotheek</i>	120, 201, 287, 364
<i>Boekaankondigingen</i>	113, 199, 282, 359
<i>Buitenlandse tijdschriften</i>	360
<i>Euro-rubriek</i>	87, 186, 253, 339
<i>Mededelingen van het Instituut</i>	115, 200, 283, 362

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT

(Netherlands Institute of Transport)

(Institut néerlandais des transports)

Opgericht in 1946 onder de naam Nederlands Verkeersinstituut.

Stelt zich ten doel de bevordering van het wetenschappelijk onderzoek van vervoersvraagstukken in de ruimste zin van het woord.

Het tracht dit doel o.a. te bereiken door:

- het onderzoeken, ook in internationaal verband, van vraagstukken op het gebied van het vervoer;
- het onderhouden van nauwe betrekkingen met lichamen met verwante doelstelling;
- het publiceren van vervoerswetenschappelijke studies, zowel in een eigen orgaan als in afzonderlijke uitgaven;
- het stichten en tot ontwikkeling brengen van een openbare vervoerswetenschappelijke bibliotheek, alsmede het verzorgen van een documentatie op vervoerswetenschappelijk gebied;
- het beleggen van bijeenkomsten, het doen houden van lezingen en het geven van cursussen, alsmede het organiseren van bezoeken en excursies op het terrein van zijn werkzaamheid;
- het bevorderen van wetenschappelijk onderwijs in de vervoerswetenschappen.

Veel instellingen en bedrijven steunen het Instituut als begunstiger; daarnaast ontvangt het de steun van een groot aantal persoonlijke leden, die als contribuant zijn toegetreden.

De minimum-subsidie voor begunstigers is f 100,— per jaar; de persoonlijke contributie bedraagt thans minimaal f 25,— per jaar.

Dagelijks bestuur: Drs. D. J. Wansink, voorzitter; Mr. F. E. Spat, onder-voorzitter; E. van Donkelaar, secretaris; Dr. A. D. J. Brantenaar, 2e secretaris; Mr. W. G. A. de Meester, penningmeester; J. J. Dassel, Mr. W. Jonker, Mr. P. R. Leopold, W. Rehbock, commissarissen.

Directeur: Drs. H. J. Noortman.

ENIGE CRITISCHE KANTTEKENINGEN BIJ HET WESTDUITSE VERVOERPOLITIEKE PROGRAMMA 1968-1972*)

door Prof. Dr. J. P. B. Tissot van Patot

I. Inleiding.

De Duitse Bundesminister für Verkehr Leber heeft een veelomvattend programma voor de sanering van het Westduitse vervoerwezen opgesteld¹⁾, dat niet alleen in Westduitsland, maar ook in Lid-Staten der Europese Economische Gemeenschap en in het bijzonder ook in Nederland onderwerp is van critische beschouwingen.

Zij komen van verschillende zijden: er zijn belanghebbende vervoertakken, die zich bedreigd gevoelen²⁾ en die vrij fel en soms niet geheel vrij van emoties reageren; er zijn Overheden, die nationale belangen gevaar zien lopen en deze met politieke middelen en vertogen trachten te verdedigen³⁾, er zijn "Europeanen", die het zelfstandig nationale optreden van nature tegen de borst stuit en een volledige stillegging van de zich overigens met slakkengang voortbewegende Europese vervoerpolitiek duchten⁴⁾. Al deze stemmen concentreren zich op de bedrijfseconomische, sociaal-economische en vervoerspolitieke gevolgen van het nieuwe programma.

Weinig aandacht is echter geschonken aan de innerlijke waarde van het plan⁵⁾ dat niet geheel juist maar gemakshalve plan-Leber wordt

*) Dit artikel werd begin februari 1968 ter beschikking van de Redactie gesteld, zodat de schrijver aan de jongste ontwikkelingen inzake het plan-Leber geen aandacht kon schenken.

1) De grote lijnen heeft hij geschetst in een rede op een persconferentie, 22 sept. j.l. gehouden en gepubliceerd in een brochure: „Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens". De details zijn te vinden in Drucksache 576/67 des Bundesrats, de titel dragende van „Verkehrspolitisches Programm für die Jahre 1968 bis 1972 von der Bundesregierung beschlossen am 8. November 1967. Dit geeft eerst de tekst van het programma en daarna die van 4 wetsontwerpen.

2) Vb: Nota van het Contactorgaan Nederlands Vervoers Overleg betreffende het „Verkehrspolitisches Programm 1968-1972" van de regering van de B.R. Duitsland, gericht aan de Nederlandse Staatssecretaris M. J. Keyzer.

3) Vb: de redevoeringen van Staatssecretaris M. J. Keyzer, gehouden op de Rotterdamse Internationale Havendag op 29 september 1967 en de conferentie van het Comité van Vervoervakbonden in de EEG (I.T.F.), d.d. 30 november 1967 en verslagen in de Handels- en Transportcourant van 30 september, resp. 1 december 1967.

4) Vb: Het artikel van S. A. Posthumus: „Wahrheit und Dichtung" in Econ.-Stat. Berichten van 17 januari 1968.

5) Ook van Duitse zijde is door hem, die de wetenschap der vervoerpolitiek beoefenen, nog weinig fundamentele critiek naar voren gebracht. Mij is slechts één artikel bekend, nl. van Prof. Dr. W. Hamm in de Frankfurter Allgemeine Zeitung van 1 november 1967.

genoemd, met name zijn onvoldoend vragen aan de orde gesteld van meer methodisch-analytische aard als:

- berust het programma op een nauwkeurige waarneming en doelmatige analyse van de werkelijkheid;
- zijn de gestelde doeleinden met elkander verenigbaar;
- zijn de voorgestelde middelen doelmatig, d.w.z. zullen zij naar verwachting het gestelde doel doen bereiken?

Dit soort vragen heeft niet slechts academische betekenis. Zij zijn ook van praktisch belang. Zouden analyse, doeleinden en middelen geen samenhangend en sluitend geheel vormen, dan zou de uitvoering van het programma telkens opnieuw vragen aan de orde stellen en zou geen zekerheid bestaan omtrent het effect der maatregelen en de toestand waarin het Westduitse vervoerwezen na beëindiging van het programma zou verkeren. Deze onzekerheid zou de overheden van de overige Lid-Staten der Gemeenschap voor bijzondere moeilijkheden plaatsen, niet alleen bij de beoordeling ex ante van het plan, maar ook bij de vaststelling van eigen nationaal beleid. Ook de voortgang van het vervoerbeleid in de Gemeenschap zou voor enige jaren in de mist worden geplaatst.

Een volledige behandeling van deze vragen zou meer ruimte vragen dan dit tijdschrift ter beschikking kan stellen. Volstaan wordt daarom met enige kanttekeningen, die niettemin een aanwijzing kunnen vormen van het resultaat dat een uitvoeriger studie aan het licht zou kunnen brengen. Deze kanttekeningen zullen zich strikt tot bovenstaande vragen beperken. Onderwerpen als het effect van het programma op het Nederlandse vervoerwezen en de verenigbaarheid met de Europese vervoerpolitiek zullen blijven rusten.

II. *De waarneming en analyse van de werkelijkheid.*

Volgens de toelichting tot het programma⁶⁾ is de grond voor het opstellen van het plan geweest de benauwde economische en financiële toestand waarin vele sectoren van het Westduitse vervoerwezen op het ogenblik verkeren dan wel dreigen te gaan verkeren. Ter adstructie wijst de toelichting op het volgende.

De Deutsche Bundesbahn speelde in 1960 ongeveer quitte. In 1966 had zij een tekort van 2,4 mrd DM bij een omzet van 8,9 mrd DM (27%; voor Nederland is het overeenkomstig percentage 20%). Voor 1972 wordt het verlies geschat op 5 mrd DM.

Het wegverkeer groeit zeer snel: in 1960 reden er 4 mln personenauto's, in 1966 10 mln; in 1970 zullen het er 13,5 mln zijn. Het aantal vrachtauto's voor goederenvervoer over lange afstand (Güterfernverkehr) steeg in het beroepsvervoer van 21.000 in 1956 tot 25.000 in 1966,

⁶⁾ Drucksache 576/67, blz. VI-VII; Programm, blz. 6-12.

in het eigen vervoer van 43.000 tot 77.000. De onveiligheid neemt snel toe; in 1966 verloren 17.000 mensen het leven (46/dag); materiële schade 7 mrd DM. De wegenbouw kan deze snelle ontwikkeling van het verkeer niet bijhouden; men zou in 4 à 5 jaar alle hoofdwegen moeten verdubbelen.

In de binnenscheepvaart zijn de laatste jaren de vrachten voortdurend gedaald, met het gevolg, dat 95% der schippers, zijnde de particulieren, die 44% van de vloot bezitten, het uitermate moeilijk hebben en op grote schaal gedwongen zijn hun schepen te verkopen. Het lage vrachtenpeil wordt mede veroorzaakt door de wisselende waterstanden, die de beladingsgraad beïnvloeden, de sterke concentratie van de vragers en de scherpe internationale concurrentie. Onder dit lage vrachtenpeil lijdt ook de Deutsche Bundesbahn.

De Duitse zeehavens staan in een harde concurrentiestrijd met de Benelux zeehavens. De natuurlijke omstandigheden zijn voor de Duitse havens ongunstiger, omdat het Rijn-Ruhrgebied met de Rijnmonding via natuurlijke, met de Duitse zeehavens via kunstmatige vaarwegen verbonden is. Daarbij komt - aldus de toelichting -

- dat de buurlanden een politiek voeren van protectie van de binnenscheepvaart;
- dat Nederland als expediteur van Europa fiscaal het wegvervoer bevestigt: een liter dieselolie kost in Duitsland 53 pfennig, in Nederland 21 pfennig. Daardoor is het goedkoper om van Bielefeld naar Rotterdam te rijden, gebruik makend van goedkope Nederlandse olie, dan naar Hamburg, gebruik makend van dure Duitse olie.

Bovendien staan de Duitse zeehavens voor de modernisering van overslaginrichtingen in verband met de aan-/afvoer van containers, terwijl de Duitse zeevaart op korte termijn containerschepen in de vaart moet brengen wil zij haar positie ten opzichte van de andere vlaggen handhaven.

Men kan deze situatie in economische termen als volgt samenvatten: het Westduitse vervoerwezen is economisch ongezond: enerzijds is er overcapaciteit (bij rail en binnenvaart) anderzijds is er overbezetting (bij de weg). Gevolg: bij geen der vervoertakken worden aangewende productiemiddelen voldoende beloond, maar treden verliezen op, hetzij bedrijfseconomisch (rail en binnenvaart), hetzij sociaal-economisch (weg).

Deze beschrijving van de situatie doet het motief tot het opstellen van een programma aan het licht treden. Het wordt niet, zoals men zou mogen verwachten, uitdrukkelijk genoemd, maar het laat zich uit de descriptie afleiden als een economisch motief: de optimale aanwending van productiefactoren, in concreto drijvende naar een economisch optimale vervoersvoorziening.

De vraag, die naar aanleiding van deze beschrijving van de toestand,

waarin het Westduitse vervoerwezen verkeert, rijst is of zij berust op een nauwkeurige waarneming der verschijnselen en op een doelmatige analyse daarvan. Dit is van bijzonder belang voor de beantwoording van twee vragen. De eerste is: wordt de aard van de moeilijkheden juist onderkend wat van gewicht is voor de aard der te kiezen middelen. De tweede is of de middelen wel doelmatig zijn in die zin, dat zij een snering bewerkstelligen van de verschijnselen, zoals die aan de oppervlakte treden, het z.g. Kurieren am Symptom, of dat zij een gezondmaking bewerken door de oorzaken van de verschijnselen weg te nemen.

Raadpleging van de toelichting stelt voor de beantwoording van deze vraag teleur. Zij geeft feiten weer, maar analyseert die niet in deze zin, dat de toestand in zijn onderdelen ontleed wordt, de diepere oorzaken der verschijnselen worden opgespoord, samenhangen aan het licht worden gebracht, en de gevolgen der oorzaken kwalitatief en kwantitatief worden aangegeven.

Weliswaar worden genoemd de wijziging in de energievoorziening, de opkomst van de oliepijpleiding, de afnemende betekenis van het massavervoer, en wordt ook gewezen op de ongelijke doorbelasting der infrastructuurkosten en op de scherpere concurrentie van buitenlandse wegen en watervervoerders, maar ook dit zijn slechts algemene aanduidingen, die aan de oppervlakte van het ontwikkelingsgebeuren blijven.

Het is natuurlijk mogelijk, dat de opsteller van het programma in de negen maanden, die hij na zijn optreden heeft laten voorbijgaan, de toestand diepgaand heeft ontleed, maar het valt dan te betreuren, dat deze grondige analyse niet aan de openbaarheid is toevertrouwd, zoals bijvoorbeeld het zogenaamde Brand-bericht uit 1960 (Drucksache 1602). Gezien het ruime veld, dat het programma bestrijkt en de draagwijdte der daarin vervatte maatregelen zou een publicatie niet misplaatst zijn geweest.

Nu ontbreekt de vervoerseconoomist de gelegenheid zich uit de toelichting een gedetailleerd en samenhangend beeld van de toestand van het Westduitse vervoerwezen te vormen en de doelmatigheid der middelen aan deze analyse te toetsen. Hij stuit nu op ettelijke leemten in de beschrijving, die bij afwezigheid haar tot een doelmatige analyse zouden hebben verheven.

De beschrijving van het verlies der Deutsche Bundesbahn schiet tekort naar twee zijden: zij geeft niet aan *waar* het verlies geleden wordt en *waaraan* het moet worden toegeschreven. Het is voor de keuze der middelen van uitermate groot belang te weten of het verlies geleden wordt in het reizigersvervoer of in het goederenvervoer en in welke onderdelen van deze twee componenten. Zou het verlies zich in de reizigersvervoerssector voordoen, dan zou men de maatregelen daarop moeten richten. Het zou ondoelmatig zijn verliezen in de reizigerssector op te van-

gen door maatregelen met betrekking tot het goederenvervoer: de oorzaak zou niet worden weggenomen.

Ook is van belang te weten of en in hoeverre het verlies in een of meer van deze onderdelen het gevolg is van conjuncturele dan wel van structurele ontwikkelingen. Voor de te kiezen middelen is dit van belang: kan men volstaan met tijdelijke steun of moet men in de opbouw en de omvang van het spoorwegapparaat ingrijpen?

Andere relevante vraag: zijn de verliezen gevolg van eenmalige ongunstige kostenontwikkelingen ten opzichte van die der concurrenten, of moet men een doorgaande relatief ongunstige ontwikkeling aannemen. Is het laatste het geval, dan zou men veel harder moeten ingrijpen dan in het eerste. Of moet de oorzaak van het verlies worden gezocht aan de opbrengstenzijde? Zijn de opbrengsten onvoldoende omdat de andere vervoertakken te lage vrachten in rekening brengen of omdat het spoorwegbedrijf in zijn prijspolitiek door Overheidsregels gebonden wordt?

Een vraag, die eveneens van belang is: in hoeverre zijn de verliezen een gevolg van lasten, die de Overheid aan het spoorwegbedrijf oplegt of omgekeerd van subsidies, die de Overheid direct of indirect aan concurrerende vervoertakken verleent. Het beleid zou zich dan moeten richten op een neutralisatie van de Overheid als partij in het marktspel, door gelijkmaking of wegnemen dier lasten of subsidies.

Op deze sleutelvragen met betrekking tot waar en hoe een sanering van de Deutsche Bundesbahn moet plaats vinden, geeft de toelichting nauwelijks antwoord, zeker niet kwantitatief. Soortgelijke vragen kan men ook stellen met betrekking tot de vermelde groei van het Güterfernverkehr, zowel van het beroepsvervoer als van het eigen vervoer. Moet hij worden toegeschreven aan:

- een toeneming van het nationaal inkomen,
- een wijziging van het vervoerpakket, voortvloeiend uit een verandering in de aard der grondstoffen, die de industrie verwerkt,
- een wijziging in de localisatie van industrieën of van de spreiding van de verschillende fasen van het productieproces over uiteenliggende plaatsen,
- verbetering van de kwaliteit van de wegvervoerdienst, vergeleken met die van andere vervoertakken,
- verlaging der kosten door verbetering van de productiviteit van het vrachtautovervoer?

Spelen deze factoren een overwegende rol, dan zal men het beleid anders moeten voeren dan wanneer de groei toe te schrijven is aan onjuiste prijspolitiek of aan onvoldoende doorbelasting van infrastructuurkosten.

Met betrekking tot het in de toelichting sterk beklemtoonde element

van de onveiligheid van de weg kan men vragen of zij toe te schrijven is aan:

- de toeneming van het aantal grote en lange vrachtauto's of aan de toeneming van het aantal personenauto's,
- de groei van het laadvermogen en de lengte der vrachtauto's,
- de toenemende lengten van de „autotreinen” die tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres verleiden.

Indien hierin de oorzaken moeten worden gezocht, zijn andere maatregelen ter zake dan wanneer de onveiligheid toegeschreven moet worden aan een onvoldoende verbetering en uitbreiding van het wegnnet of van te lange werktijden van de beroepschauffeurs.

Wat de binnenscheepvaart betreft, mist men een antwoord op de vraag of en in welke mate de teruggang van de bedrijfsresultaten conjunctureel dan wel structureel van aard is. Indien het laatste het geval is, is het voor de sanerende maatregelen van belang of de oorzaak ligt in de wijziging van het goederenpakket, dan wel in de blijvende versterking van de positie der concurrenten, hetzij op grond van de kwaliteit, hetzij op basis van de kosten van de vervoerdienst. Of ligt de oorzaak mede of uitsluitend in onjuiste investeringsbeslissingen als gevolg van een slechte organisatie van de markt of van traditioneel gedrag der producenten. Afhankelijk van aard en omvang van deze oorzaken zullen de doelmatige middelen moeten worden gekozen.

Van bijzonder belang zou ook zijn geweest indien aan de orde zou zijn gesteld de vraag of en zo ja in welke mate de onhoudbare toestand van het Duitse vervoerwezen een gevolg is van de tot nu toe gevoerde Westduitse vervoerpolitiek. Bij dit zelfonderzoek der Overheid zouden moeten zijn gezien zowel de doelstelling van dat beleid als de middelen die tot nu toe zijn aangewend. Het is in het kader van dit artikel niet op zijn plaats deze politiek uitvoerig te ontleden. Volstaan moet worden met enkele notities om het belang der zaak aan te duiden, t.w.

- het Duitse vervoerapparaat is vanouds een middel geweest van de Overheden om bepaalde doeleinden van staatkundige en economische politiek te bereiken, met name een hecht aaneengesloten staatkundige gemeenschap, een deconcentratie van de industrie en de ontwikkeling der Duitse havens. Op grond van deze „gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung” zijn eisen gesteld aan aard, richting en omvang van de infrastructuur, van de vervoersafwikkeling en van de prijsvorming.
- de Westduitse vervoerpolitiek is steeds een coördinatiepolitiek geweest: zij heeft steeds gepoogd niet alleen evenwichten te scheppen binnen een vervoertak maar ook tussen vervoertakken.
- deze evenwichten heeft de Overheid niet tot stand laten komen langs

„natuurlijke” weg, via het prijsmechanisme, maar zij heeft om het voortbestaan der Deutsche Bundesbahn als instrument voor sociale en economische politiek te waarborgen een aantal kunstmatige evenwichten geschapen zowel binnen elke vervoertak als tussen de vervoertakken.

Voorbeelden daarvan zijn in de binnenvaart: de bij afspraak tot stand komende verdeling van het vervoer tussen in dwangorganisaties ondergebrachte particuliere schippers en rederijen, die een naar de mening van de Overheid redelijk aandeel in het vervoer aan de eerstgenoemden behoren te verzekeren. Tussen binnenvaart en spoorwegen zijn kunstmatige evenwichten tot stand gekomen door middel van de goedkeuring van de beiderzijdse tarieven door de Overheid, waarbij de effecten van vrachtprijsveranderingen van de ene op de andere vervoertak in de beschouwing worden betrokken. Daarnaast bestaan speciale spoorwegtarieven van/naar droge plaatsen naar/van binnenhavens (Zu- und Ablauftarife), overheveling door de binnenschippersorganisaties van inkomsten uit relaties, waar de schippers sterk staan, naar relaties waarin zij ten opzichte van de spoorwegen zwak staan (Anreizzuschläge) en toeslagen op spoorwegtarieven, indien op de scheepsvrachten toeslagen worden gelegd op grond van lage waterstand.

Binnen het wegvervoer bestaan kunstmatige evenwichten tussen beroepsvervoer en eigen vervoer op lange afstand, geschapen door een bijzondere vervoerbelasting van 3 pf/tkm. Deze belasting is ook van invloed op de marktverdeling tussen de vrachtauto in eigen vervoer en de Deutsche Bundesbahn. Bovendien ondergaat de prijsvorming van het beroepsgoederenvervoer over de weg nog steeds de invloed van de binding tot in het jonge verleden van het vrachtautotarief aan het spoorwegtarief.

Ook binnen de Deutsche Bundesbahn bestaan verschillende kunstmatige evenwichten, zowel tussen reizigers- en goederenvervoer als binnen elk van deze sectoren tussen bepaalde onderdelen. De omvang en de opbrengsten van het reizigersvervoer worden mede bepaald door de verplichting onrendabele diensten en lijnen te exploiteren en relatief lage tarieven toe te passen voor bepaalde sociale groepen. De omvang van het goederenvervoer wordt mede beïnvloed door de zojuist genoemde maatregelen ten aanzien van de taakverdeling tussen de andere vervoertakken en de D.B.

Het resultaat van deze maatregelen is een kunstmatige structuur van het vervoerwezen, dat gekenschetst kan worden als een balanceerstelsel van kunstmatige evenwichten. Steeds optredende conjuncturele en structurele wijzigingen leiden via het prijsmechanisme niet automatisch tot nieuwe evenwichten, maar eisen voortdurend aanpassingen op het

institutionele vlak, waarbij door middel van vervoerpolitieke maatregelen wordt bijgestuurd. Daarbij ontstaan dan de gevaren, dat de bijsturing te langzaam gaat, onvoldoende is en bloot staat aan invloeden van politieke en bedrijfsgroeperingen. De Duitse verkeersministers en de leiders van de vervoertakken vormen een Laocongroep, die voortdurend worstelen met de dynamiek der externe ontwikkelingen en de starheid der gecreëerde instituties.

Vruchtbaar voor een juist inzicht in de ongezonde toestand van het Westduitse vervoerwezen zou de beantwoording van de vraag zijn geweest of deze situatie niet in belangrijke mate voortkomt uit dit kunstmatig gevormd geheel van deelevelenwichten. Daaruit zouden hebben kunnen voortvloeien een duidelijke doelstelling voor het toekomstig vervoerbeleid en een overwogen keus van doelmatige middelen. Het geheel van deze opmerkingen overziende, moet men vaststellen, dat de motivering van het ingrijpen in de toelichting van het Programm wel voldoende is om de natuur van de moeilijkheden vast te stellen, nl. dat zij van economische aard zijn, maar dat zij belangrijk tekort schiet om zich een scherp beeld van de situatie te vormen en de oorzaken van de moeilijkheden en hun uitwerking vast te stellen. Daarmede is een belangrijke grondslag ontvallen voor de beoordeling van de doelmatigheid van de gekozen middelen om deze moeilijkheden te boven te komen.

III. De doelstellingen

De doelstellingen zijn volgens Drucksache 576/67, blz. VIII de volgende:

- a) bevrediging van de vraag van bevolking en van verladers naar vervoerdiensten tegen redelijke voorwaarden;
- b) zodanige verbetering van de positie der drie vervoertakken, dat zij voortaan op eigen benen kunnen staan door middel van
 - aanpassing van de vervoerscapaciteit aan de structuurwijzigingen van de vraag naar vervoer
 - verdere gelijkmaking van de concurrentievoorwaarden
- c) een economisch optimale taakverdeling in het goederenvervoer, in de eerste plaats via de werking van het marktmechanisme;
- d) een moderne regionale vervoervoorziening;
- e) bevordering van de samenwerking van vervoermiddelen in gecombineerd vervoer;
- f) schepping van een verkeerswegennet, dat in de behoeften voorziet;
- g) handhaving van de verkeersveiligheid door pedagogische, technische, juridische en administratieve maatregelen.

De belangrijkste doelstelling is die genoemd sub c. Deze is in het Pro-

gramm blz. 12/13 iets meer uitgewerkt in de formulering: „Wij moeten in vrije concurrentie van de afzonderlijke vervoertakken met elkander komen tot een taakverdeling tussen binnenvaart, rail en weg..., die overeenstemt met hun natuurlijke voorwaarden en hun geschiktheid tot productie.”

Zij is daarom de meest belangrijke, omdat om haar de andere doelstellingen zich geschikt laten groeperen. Men komt dan gestyleerd tot de volgende formulering: doelstelling van het nieuwe ingrijpen is een economisch optimaal functionerend vervoerwezen, dat beantwoordt aan de eis van de bedrijfseconomische evenwichten tussen:

— vraag en aanbod van het vervoerwezen in totaal (zie a en c)

— vraag en aanbod van elk der vervoertakken (zie b)

— vervoerdiensten en infrastructuur (zie f),

te bereiken bij vrije mededinging en vrije werking van het prijsmechanisme.

Deze doelstelling op zich zelf geeft de econoom geen grond voor critiek. Zij moet hem van nature aanspreken, omdat zij erkent, dat de aard van de moeilijkheden een economische is en dat zij alleen kunnen worden opgelost door het doen functioneren van het economische principe. Geschiedt dit, dan zullen de verschijnselen van overcapaciteit ter ene en overbezetting ter andere zijde verdwijnen en zullen partiële en totale evenwichten ontstaan, die zullen bijdragen tot een duurzame en economische vervoervoorziening.

Dit neemt niet weg, dat op enkele punten moet worden gewezen. Zo is opmerkelijk, dat als doelstelling niet is genoemd de bekende z.g. „gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung”. Men zou hier uit kunnen afleiden, dat deze doelstelling der Westduitse vervoerpolitiek niet meer zou gelden. De werkelijkheid is anders: zij blijft gehandhaafd, maar haar gevolgen van concurrentieverstorende factor worden voor de D.B. teniet gedaan: de Overheid is verplicht een vergoeding te geven voor de bedrijfseconomisch ongunstige gevolgen van haar ingrijpen ten dienste van sociale en economisch-politieke doeleinden. Het effect van deze maatregel zal veel afhangen van de vraag of de vergoeding wordt bepaald door het totale verlies of door het verlies op de belaste activiteit.

Opvallend is ook, dat in de gespecificeerde doelstellingen geen enkele opgenomen is, welke de Duitse zeehavens betreft, hoewel zowel in de situatieschildering als bij de middelen vrij veel aandacht is gegeven aan hun vermeende ongelijke concurrentiepositie ten opzichte van de Benelux-havens. Betekent dit, dat er geen doelstelling ten aanzien van de havenpolitiek zou bestaan of mag men aannemen dat zij stilzwijgend valt onder de algemene stelregels?

Vragen rijzen ook met betrekking tot de doelstellingen sub d) en e),

die niet in de door ons opgestelde evenwichtsformulering zijn opgenomen. Een moderne regionale vervoersvoorziening is een toepassing van de evenwichtsdoelstelling op een bepaald terrein en vormt dan meer een organisatorisch middel dan een doelstelling. Aangaande de doelstelling van de bevordering van de samenwerking van vervoermiddelen tot gecombineerd vervoer kan men hetzelfde opmerken. De afzonderlijke vermeldingen doen echter duchten, dat zij bedoeld zijn als afwijkingen van de algemene evenwichtsregels, samengevat in de andere genoemde doelstellingen. De toepassing in de praktijk zal hier het uitsluitsel moeten geven.

Een belangrijke vraag is of deze doelstellingen verenigbaar zijn dan wel of zij elkaar tegenspreken. Bij de door ons gegeven gestyleerde samenvatting, moet men tot de slotsom komen dat de bedrijfseconomische doelstelling van het partiële en van het totale evenwicht met elkander verenigbaar zijn, zelfs elkanders complement vormen. Vragen omtrent de verenigbaarheid kunnen evenwel rijzen indien men niet de samenvatting, maar de gespecificeerde doelstellingen van de Drucksache beziet. Zo is niet geheel duidelijk wat bedoeld is met: de redelijke voorwaarden sub a genoemd. Indien men hiermede zou bedoelen een evenwichtsprijs, tot stand gekomen via een markt-conform prijsmechanisme, dan laat zij zich wel met de andere doelstellingen verenigen. Bedoelt zij echter een lagere dan de evenwichtsprijs, zodat meer het behoeftendekkingsprincipe zou voorzitten, waaruit een deficit zou voortvloeien, dan zou zij daarmede onverenigbaar zijn.

De geconstateerde verenigbaarheid der doelstellingen is van bijzonder belang omdat uit dien hoofde geen dubbelzinnige vervoerpolitiek behoeft te worden gevreesd.

Tenslotte dient gewezen te worden op een belangrijk element in de doelstelling. De bewerkte evenwichten zullen bedrijfseconomische evenwichten zijn, tot stand gekomen via het prijsmechanisme onder vrije mededinging. Vergelijkt men deze voorwaarde met het tot nu toe gevoerde beleid, dan treedt hier een belangrijk verschil aan de dag. Tot nu toe maakte het beleid gebruik van vele kunstmatige, door institutionele middelen in het leven geroepen evenwichten. Plaatst men daartegenover een vervoerpolitiek, die gebaseerd is op via marktprijzen verkregen evenwichten, dan betekent dit niet minder dan een revolutionaire ommekeer. Aan deze evenwichten in het programma is elders, in het strijdgewoel van de discussie over de maatregelen, naar ik meen, ten onrechte nog te weinig aandacht en waardering geschonken.

Vat men de opmerkingen met betrekking tot de doelstelling samen, dan moet gesteld worden, dat zij de aard van de moeilijkheden juist erkent en wegen opent naar een verbetering der situatie. De aan de doelstelling gegeven specificaties zijn onderling in harmonie, mits de

hoofddoelstelling strikt wordt in acht genomen. Veel waardering verdient, dat de sanering van het vervoerwezen tot doel heeft het doen functioneren van bedrijfseconomische evenwichten, zulks in tegenstelling tot het werken met kunstmatige evenwichten, als tot nu toe gebruikelijk.

IV. De middelen.

1. De in het programma opgenomen maatregelen vormen de middelen, die in de periode 1968-1972 zullen worden aangewend om het gestelde doel zo niet te bereiken, dan toch te benaderen. Deze termijn is willekeurig gesteld: zij werd bepaald door en valt samen met de looptijd van het Westduitse financiële plan, waarin de financiële gevolgen van het vervoerpolitieke programma hun neerslag hebben gevonden.

De maatregelen zijn in bijgaand schema samengevat en gegroepeerd naar de doelstellingen, zoals het programma die aangeeft, nl. sanering van de capaciteit, stimulering van de groei, gelijkmaking van concurrentievoorwaarden, evenwichtige prijsvorming en veiligheid.

Het lijkt na al hetgeen er over deze maatregelen reeds geschreven is, niet noodzakelijk hen toe te lichten. Aangenomen wordt, dat de korte samenvatting duidelijk genoeg is om de aan deze middelen te wijden beschouwingen te kunnen volgen.

De belangrijkste vraag voor de vervoerseconomist ten aanzien van de vervoerpolitieke middelen is of zij doelmatig zijn, dus of men mag verwachten, dat zij de gestelde doeleinden zullen doen bereiken. Daarbij voegt zich in dit geval nog de vraag of de middelen op korte termijn passen bij de naderhand op lange termijn toe te passen maatregelen.

Deze vraagstelling vergt derhalve een onderzoek naar het te verwachten effect der middelen. Dit gevolg zal hieronder, om nog nader te noemen redenen, niet scherp kunnen worden gedefinieerd, maar alleen worden aangeduid, eerst voor elk der vervoertakken afzonderlijk, daarna voor het vervoerwezen in zijn geheel.

2. Het effect voor de *binnenscheepvaart* is moeilijk te bepalen en wel om twee redenen:

— de analyse, die het programma in zijn toelichting geeft, laat nogal te wensen over (zie sub II). Met name de vraag in hoeverre hier conjuncturele dan wel structurele oorzaken tot de toestand hebben bijgedragen, vindt men niet beantwoord. Ook niet in hoeverre mededinging op on-economische basis en onjuiste investeringsbeslissingen een rol spelen; — het programma geeft alleen de aard der maatregelen aan, maar werkt die niet zodanig uit, dat het effect scherp omlijnd vaststaat. Men moet daarom spreken in termen van waarschijnlijkheid.

Men kan dan wijzen op het volgende:

— een stillegregeling, een sloopregeling en een regeling ten aanzien van de nieuwbouw, zijn in het algemeen maatregelen, die overcapaciteit inperken. Een continue fijne aanpassing wordt er echter niet door bereikt, omdat men rekening moet houden met wisselende waterstanden en daartoe een zekere reserve-capaciteit in het leven moet houden. Daar de stillegregeling wordt gefinancierd door vereveningsfondsen, die gevoed worden door het bedrijfsleven, zullen de kosten en daarmee de vrachtprijzen van de varende schippers omhoog gaan. Ook een scherpere controle op de vrachtprijzen, die onderbieding tegengaat heeft het effect van vrachtverhoging. De doorbelasting van de infrastructuurkosten zal eveneens de vrachten doen stijgen.

Men mag dus verwachten, dat de vrachten in de binnenvaart zullen aantrekken. De vraag is: hoe zullen de reacties zijn van de verladers en van de concurrenten, met name van de D.B. Niet uitgesloten moet worden geacht, dat het hogere tarievenpeil een kleinere vervoersomvang ten gevolge zal hebben en dat vervoer naar spoorwegen eventueel naar wegvervoer zal overgaan.

— de toepassing van het „Territorialprinzip” in de binnenscheepvaart zal de mededinging van buitenlanders verzachten. Het effect is echter onzeker indien strijd aanwezig zou zijn met de Akte van Mannheim en omdat buitenlandse ondernemingen moeilijk gecontroleerd kunnen worden.

— tegenover de vrachtprijsverhogingen staat, dat de samenvoeging van kleinere ondernemers tot grotere onderhandelingsseenheden meer macht tegenover de grote verladers zal geven. Deze krijgen echter een steviger positie in de vrachtcommissies. De vraag in welke mate zij zich dan van de binnenvaart zullen afwenden, is niet te beantwoorden. Hoe dit ook zij, het is waarschijnlijk, dat een kleinere, maar rendabeler en gemoderniseerde binnenvaart zal ontstaan.

Het geheel van maatregelen moet in principe derhalve doelmatig worden geacht voor een bedrijfseconomisch evenwicht tussen vraag en aanbod. Of zij ook een evenwicht tussen prijzen en kosten zullen bewerken, staat nog te bezien. Dit geldt zowel voor de korte als voor de lange termijn. Op grond van de grotere stabiliteit heeft de Westduitse binnenscheepvaart het programma over het algemeen gunstig ontvangen⁷⁾.

3. De effecten van de maatregelen ten aanzien van het *eigen vervoer over de weg* zullen waarschijnlijk de volgende zijn:

— de verhoging der fiscale heffingen zal de kosten van het eigen vervoer doen toenemen. Dit zal tot gevolg hebben, dat de eigen vervoerder

⁷⁾ Zie bijvoorbeeld: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, 1967, blz. 326 e.v.

de neiging zal hebben de verdeling van het vervoer van zijn producten over eigen- en beroepsvervoer te herzien. Daarbij zal hij niet alleen de kosten maar ook de kwaliteit der vervoerdiensten in zijn beschouwing betrekken. Bekend is uit onderzoekingen, dat de verlader ten aanzien van het eigen vervoer niet scherp de kosten calculeert, maar wel zijn dienstverlening hoog aanslaat. Er bestaat derhalve twijfel of het onmiddellijk doel van de belasting, nl. de ontlasting van de wegen, zal worden bereikt. Dit zal zeker niet in belangrijke mate het geval zijn indien het eigen vervoer per auto overgaat naar het beroepsvervoer over de weg. Veelzeggend is ook, dat de D.B. geen wonderen van deze maatregel verwacht ⁸⁾).

— de oplegging der vervoerverboden over de weg van massagoederen over lange afstand zal ongetwijfeld tot effect hebben, dat water en rail meer vervoer zullen verkrijgen. Het onmiddellijk doel van de ontlasting van de weg zal echter niet bereikt worden in zoverre op begin en eindpunten daarop aansluitend wegvervoer moet plaats vinden. Wel zullen de autobanen worden ontlast, maar de overige wegen zullen meer belast worden.

Belangrijker is echter de vraag of deze middelen doelmatig zijn in die zin, dat zij het gestelde einddoel doen bereiken, nl. bedrijfseconomische en via mededinging en prijsvorming te verkrijgen evenwichten in het kader van een optimale vervoervoorziening. Het antwoord moet ontkennend luiden. Indien de fiscale maatregel een vergoeding zou betekenen voor de veroorzaakte infrastructuurkosten, zou het doel van een meer optimale vervoervoorziening worden benaderd. Dit doel heeft hij echter niet, want dan zou het eigen vervoer niet met belastingen worden getroffen van 3-5 pf/tkm en het beroepsvervoer van 1 pf/tkm. Nu hij blijkt een kunstmatige verschuiving te beogen, is hij niet alleen niet doelmatig, maar zelfs in strijd met een optimale bedrijfseconomische taakverdeling tussen de vervoertakken. Hetzelfde moet geconstateerd worden met betrekking tot de vervoerverboden. Ook deze zijn - en dat wordt in de toelichting uitdrukkelijk erkend - niet marktconforme maatregelen en daardoor in strijd met de begeerde optimale vervoervoorziening. Beide maatregelen betekenen het toevoegen aan bestaande kunstmatige evenwichten langs institutionele weg van een aantal nieuwe dergelijke evenwichten, nl. tussen eigen- en beroepsvervoer en tussen de vervoertakken onderling.

De karakterisering, dat zij kunstmatige evenwichten scheppen, houdt tevens in, dat zij niet alleen op korte termijn maar ook op lange termijn ondoelmatig moeten worden geacht. De toelichting in het programma meent⁹⁾ dat zij kunnen worden afgeschaft, zodra zij op korte termijn

⁸⁾ H. M. Oeftering: Die Bundesbahn und der Leber-Plan, in: „Die Bundesbahn”, nr. 21, 1967, blz. 796.

⁹⁾ Drucksache 576/67, blz. IX.

hun ordenende functie hebben vervuld. Deze gedachte moet worden verworpen. De ordenende functie, die zij hebben, is een kunstmatige en kan niet overgaan in een natuurlijke. Zodra zij worden opgeheven keert de huidige situatie terug, met dit gevolg, dat opnieuw voor verladers en vervoerders kosten voor nieuwe inrichtingen en voor reorganisatie van transportdiensten zullen optreden.

Men vraagt zich af waarom de Westduitse Overheid naar dit soort middelen grijpt als zij in het algemeen marktconforme maatregelen wil toepassen. Bij economen althans zou meer aangeslagen zijn een heffingenstelsel voor het gebruik van de infrastructuur, dat, meer dan tot nu toe, een redelijke verhouding tussen de belasting van de lichte en de zware vrachtauto zou hebben geschapen. Niet op willekeurige gronden, maar op basis van een verantwoord onderzoek naar de mate van veroorzaking der kosten. Deze weg wordt thans bewandeld door de Franse Overheid en is niet alleen eleganter, maar ook doelmatiger, d.w.z. conform de doelstelling van een optimale vervoervoorziening met marktconforme middelen.

4. Het effect van de maatregelen ten aanzien van het *beroepsvervoer over de weg over lange afstand* is niet eenvoudig te peilen. De vervoerverboden zullen zijn arbeidsveld verkleinen. Daartegenover kan staan meer vervoer als gevolg van de zwaardere belasting van het eigen vervoer. Het is de vraag of uitbreiding op ander terrein - optreden waar spoorlijnen worden gesloten en deelneming aan het „Huckepack”vervoer - voor een saldo van achteruitgang voldoende compensatie biedt. De resultante van deze veranderingen is moeilijk te berekenen. Wel staat vast dat verschuiving van arbeidsvelden initiale kosten doet optreden omdat de ondernemer zich op nieuwe markten moet oriënteren en zich daarvoor moet inrichten.

De vraag naar de doelmatigheid der middelen in de zin van of zij bijdragen tot een meer evenwichtige situatie in de vervoertak, moet ontkennend beantwoord worden. Er bestond binnen de vervoertak geen onevenwichtigheid, omdat het vergunningstelsel daartoe niet de gelegenheid bood.

De vraag of de maatregelen doelmatig zijn in die zin, dat zij bijdragen tot een evenwichtige taakverdeling tussen de vervoertakken in het kader van een optimale vervoervoorziening moet bepaald ontkennend worden beantwoord. Er is - sub II - reeds op gewezen, dat de beschrijving van de situatie in de toelichting op het programma belangrijk te kort schiet in zoverre zij verzuimt aan te geven waaraan de groei van het wegvervoer moet worden toegeschreven. Het ligt voor de hand, dat economische groei en structuurwijziging der verladende bedrijven er in de eerste plaats toe hebben geleid. Een daarop corrigerend ingrijpen gaat tegen een natuurlijke ontwikkeling in. Het via institutionele vervoerverboden

dwingend wijzigen van een verdeling van het vervoer gaat bovendien in tegen een optimale vervoervoorziening: uiteindelijk doel der sanering van het vervoerwezen in totaal. Evenals voor de maatregelen betreffende het eigen vervoer over de weg geldt, dat dergelijke kunstmatigheden niets oplossen, dat bij opheffing daarvan, de huidige toestand terugkeert en dat zij de oplossing op lange termijn alleen maar bemoeilijken: de voorgestelde maatregelen moeten door andere worden vervangen, die niet in hun verlengde liggen en dus schoksgewijze ontwikkelingen teweeg brengen, die in strijd zijn met de continue evenwichtsgedachte.

Minder kritisch behoeft men te staan tegenover sommige andere maatregelen. De zwaardere eisen aan de motor gesteld en een op langere termijn in het vooruitzicht gestelde verhoogde belasting voor het gebruik der infrastructuur zullen weliswaar de bedrijfseconomische kosten doen stijgen, maar beter dan tot nu toe de sociaal-economische kosten van het vervoer tot uitdrukking brengen en daardoor bijdragen tot een meer optimale vervoervoorziening.

5. Het effect van de verschillende maatregelen voor de *spoorwegen* zal zijn:

- verlaging der totale exploitatiekosten door vermindering van personeel en verkorting van het net;
- een verlaging der gemiddelde kosten enerzijds als gevolg van de modernisering van de installaties en anderzijds door de toeneming van het vervoer als gevolg van de overgang van vrachtauto en binnenscheepvaart door vervoerverboden en saneringsmaatregelen in de binnenvaart;
- een verhoging van de kosten door opheffing van de fiscale vrijstellingen.

Deze maatregelen zullen op zichzelf bijdragen tot afstoting van onrendabele activiteiten en leiden tot een meer optimale vervoersvoorziening. Een uitzondering moet echter gemaakt worden voor zover de toeneming van het vervoer een gevolg is van vervoerverboden en indien het aantrekkelijk maken van het vervoer van containers over de rail niet op bedrijfseconomische basis geschiedt.

Men kan zich ook afvragen of de maatregelen voldoende zijn om de verliessituatie tot het verleden te doen behoren. Het antwoord op deze vraag door de directie van de D.B. is duidelijk. Zij stelt¹⁰⁾, dat het programma geen eenzijdig saneringsplan van de spoorwegen is omdat het bepaalde problemen uit de weg gaat, nl. dat van de kosten van de weg, van de vervoerplicht, van de sociale tarieven (arbeiders en scholieren-

¹⁰⁾ H. M. Oeftering: Die Bundesbahn und der Leber-Plan, in „Die Bundesbahn“ 1967, blz. 791.

kaarten), van de financiële structuur van de D.B. en van de leiding van de onderneming.

Daaraan zou moeten worden toegevoegd, dat de onvoldoende analyse van waar en waardoor de verliezen van de D.B. ontstaan twijfels oproept of de maatregelen wel doelmatig zijn. Als de verliezen ontstaan in de reizigerssector - waarom niet - komt geen optimale vervoersvoorziening tot stand door de goederensector meer vervoer toe te brengen. Er ontstaat dan een kunstmatige verhoging der goederenvrachten, die niet leidt tot een optimale verdeling van het goederenvervoer over de verschillende vervoertakken. Als langs omwegen vervoerverboden en fiscale lasten moeten dienen om de D.B. instrument te doen zijn voor herverdeling van het nationaal inkomen via sociale tarieven, dan is niet alleen alle duidelijkheid in de vervoerpolitiek verdwenen, maar blijft een samenspinsel van ingewikkelde verhoudingen groeien, dat geen enkele garantie meer biedt voor een economische vervoersvoorziening.

Twijfel omtrent de doelmatigheid der maatregelen rijst ook indien men zich de vraag stelt of het verlies een gevolg is van een tijdelijke, conjuncturele inzinking dan wel van een structurele permanente wijziging. Is het eerste het geval dan zou de mogelijkheid niet mogen worden uitgesloten dat de D.B. na 5 jaar reorganisatie het evenwichtspunt vindt, maar ook dit is niet zeker: de bezuinigingen belopen waarschijnlijk niet meer dan 4% 's jaars, wat net voldoende is om de normale stijging van de loonvoet op te vangen. Doen zich echter structurele wijzigingen voor van permanent karakter, dan is het niet onmogelijk dat geen natuurlijk financieel evenwicht tot stand komt en dat daarom de vervoerverboden geen tijdelijk, maar een permanent karakter zullen moeten krijgen. De optimale vervoersvoorziening wijkt dan nog verder in het verschiet.

Deze overwegingen maken, dat het moeilijk is om een vaststaand oordeel uit te spreken over de doelmatigheid der middelen. De onvoldoende analyse is daaraan schuldig.

6. De positie van de *Westduitse zeehavens* ten opzichte van de *Beneluxhavens* zal door de verschillende maatregelen - verbetering van infrastructuur, beperking van vrije invoer van brandstof in tanks en belasting op het grensoverschrijdend „Nahverkehr” - sterker worden: het beoogde onmiddellijke doel zal wel worden bereikt, al moet men het effect niet overschatten. De keus van de haven wordt niet alleen door deze elementen bepaald, maar ook door het assortiment en de frequentie van afvaarten en door de overslagkosten.

De vraag is echter in hoeverre met deze maatregelen het einddoel geïndiend wordt van de optimale vervoersvoorziening. Indien door uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor de Duitse zeehavens getracht wordt natuurlijke voordelen van de aan- en afvoer over de infrastruc-

tuur der Beneluxhavens te evenaren, dan is dit verspilling van economische krachten en leidt dit niet tot een optimale vervoervoorziening, waarbij niet in de eerste plaats aan de vervoervoorziening in de Europese, maar aan die in de Westduitse huishouding wordt gedacht. De gedachte van een taakverdeling tussen mededingers via marktconforme middelen en vrije mededinging wordt dan bepaald niet gevolgd.

7. Het effect van het totaal der maatregelen voor het *Westduitse* vervoerwezen in zijn geheel is niet eenvoudig te bepalen. Er zullen belangrijke verschuivingen van het vervoer tussen de vervoertakken plaats vinden. De binnenscheepvaart zal waarschijnlijk vervoer verliezen aan de spoorwegen, maar waarschijnlijk vervoer winnen van het wegvervoer. Het wegvervoer in totaliteit zal bepaalde delen moeten afstaan aan spoorwegen en binnenvaart, maar zal vervoer verkrijgen van de spoorwegen. De spoorwegen zullen door het sluiten van 20% van hun net, eveneens vervoer afstaan aan binnenvaart en wegvervoer, maar vervoer winnen als gevolg van de vervoerverboden. Hoe het saldo voor de spoorwegen er uit zal zien, is wel duidelijk. Niet duidelijk is het voor het wegvervoer in totaliteit en de binnenvaart.

De eerste vraag is of het samenstel van maatregelen het gewenste effect van sanering van de afzonderlijke vervoertakken zal bewerken. De binnenvaart maakt een goede kans althans naar capaciteit gesaneerd te worden; of de verhouding tussen kosten en prijzen bij de vastgestelde tariefvoeten verzekerd is, blijft een open vraag. Het wegvervoer behoeft geen sanering. De spoorwegen worden evenmin gezond gemaakt.

Bijdrage daartoe levert alleen de sluiting van lijnen; de vervoersaanwas is zo kunstmatig, dat zij niet als bijdrage tot sanering, wel tot beperking van het verlies kan worden aangemerkt.

Overziet men dit geheel van effecten ter beantwoording van de vraag of de middelen doelmatig moeten worden geacht in die zin dat verwacht mag worden, dat zij het beoogde doel van een optimale vervoervoorziening via een stelsel van bedrijfseconomische evenwichten zullen bereiken, dan geldt de doelmatigheid slechts voor een deel van de maatregelen. Voor de rest moet men constateren, dat zij kunstmatige situaties op de vervoermarkt oproepen, die niet bijdragen tot het beoogde doel.

Het is teleurstellend, dat bij het streven naar een meer economische vervoervoorziening niet begonnen is met het aantasten van reeds aanwezige onnatuurlijke evenwichten, waarvan er zovele in de huidige constellatie bestaan. Oplossing daarvan is zelfs niet in het vooruitzicht gesteld: men zoekt tevergeefs naar een hervorming van de verhouding tussen binnenscheepvaart en spoorwegen, naar een opheffing van de gekunstelde relatie tussen eigen en beroepsvervoer over de weg, naar een verduidelijking van de verhouding tussen de inkomsten en de offers

voor het reizigersvervoer en voor het goederenvervoer van de D.B. Men slaat juist de tegengestelde weg in en vermeerdert het aantal Gordiaanse knopen met enkele nieuwe.

V. Slotbeschouwing.

Men kan op grond van het voorafgaande tot de volgende waardering van het vervoerpolitieke programma komen.

Het motief van het nieuwe ingrijpen - het economisch motief van een optimale aanwending van productiefactoren - wordt niet expliciet gesteld maar is wel uit de gestelde beschrijving der situatie af te leiden. Deze beschrijving is echter zo oppervlakkig gehouden dat men daaruit niet kan verifiëren of waarneming en ontleding van de werkelijkheid juist is. Men stuit op verschillende leemten, die met name verhinderen een inzicht te verkrijgen in de feiten en in de verbanden tussen oorzaken en gevolgen zowel kwalitatief als kwantitatief. Met name mist men node zelfs maar een aanduiding in hoeverre de tot nu toe gevoerde politiek heeft bijgedragen aan de ongezonde situatie, zowel in haar doelstelling als in de aangewende middelen der kunstmatige evenwichten. Deze leemten in de analyse vormen een ernstige belemmering voor de beoordeling der middelen om de gesignaleerde moeilijkheden te overwinnen.

De doelstelling van het ingrijpen kan gestyleerd worden geformuleerd als een optimaal functionerend vervoerwezen, dat aan de eisen beantwoordt van bedrijfseconomische deelevenwichten en totale evenwicht tussen vraag en aanbod, te bereiken via prijsmechanisme en vrije mededinging. Gebleken is, dat de gespecificeerde doelstellingen met elkander verenigbaar zijn, mits aan de eis van bedrijfseconomische evenwichten de hand wordt gehouden, zodat uit dien hoofde geen tweeslachtigheid in de toekomstige vervoerpolitiek behoeft te worden gevreesd. Ook is gebleken, dat motief en doelstelling in één lijn liggen, zodat ook uit dien hoofde een consistente vervoerpolitiek mogelijk is. Van bijzonder belang is, dat de doelstelling, die uitdrukkelijk bedrijfseconomische evenwichten als eis stelt, op dit punt tegengesteld is aan de oude vervoerpolitiek, die met kunstmatige evenwichten werkte en waaruit geen optimale economische vervoervoorziening is te voorschijn getreden.

Het programma stelt bepaald teleur inzake de middelen, die het denkt te gebruiken om het aangeduide doel te bereiken. Van vele middelen kan men de doeltreffendheid niet vaststellen omdat de analyse onvoldoende inzicht geeft in de situatie: men krijgt daardoor de indruk dat vele maatregelen meer Kurieren am Symptom betekenen dan het wegnemen van de oorzaken der verschijnselen. Andere middelen blijken tegenstrijdig aan het doel te zijn.

Sanering mag alleen worden verwacht in de binnenscheepvaart, voor wat de verhouding tussen aangevraagde en aangeboden capaciteit betreft, niet voor de verhouding tussen kosten en prijzen. Voor de spoorwegen brengt het programma geen sanering, wel inkomstenverhoging. Voor het wegvervoer is de noodzaak van sanering niet gebleken.

De vraag of de aan te wenden middelen zullen leiden tot het einddoel van een optimale vervoervoorziening bij bedrijfseconomische bepaalde deelevenwichten en totaal-economisch moet ontkennend worden beantwoord. Dit geldt met name de ongelijke belasting van beroepsvervoer en eigen vervoer over de weg en de vervoerverboden zowel voor eigen als voor beroepsvervoer. Zij verdelen in wezen het vervoer niet op economische basis, maar beslissen op arbitraire wijze over de werkverdeling tussen de vervoertakken. Zij voegen nieuwe kunstmatige evenwichten aan de bestaande reeks toe en verhinderen een optimale vervoervoorziening zowel op korte als op lange termijn.

Kort samengevat moet het oordeel over het programma luiden, dat het economisch motief waardering verdient, dat de analyse van de te saneren situatie onvoldoende is om de juistheid der maatregelen te toetsen, dat de doelstelling een belangrijke verbetering is vergeleken met die van de bestaande politiek, dat - tenslotte - op vele punten een zodanige kloof bestaat tussen middelen en doelstelling, dat verwacht moet worden dat op korte en zeker niet op lange termijn het doel van een optimale vervoervoorziening niet zal worden bereikt.

Beziet men het programma uit wetenschappelijk oogpunt, dan stelt het zowel in inhoud als in presentatie daarvan ernstig teleur, met name in de analyse der situatie en in de confrontatie van doel en middelen.

Voor de vervoerpolitici in die landen, welke de invloed van de maatregelen ondergaan, is het evenwel van meer belang, dat de kloof tussen doel en vele essentiële middelen gerechte twijfel moet doen rijzen aan de hechtheid der toekomstige Westduitse vervoerpolitiek en aan de doelmatigheid harer middelen. De vrees is gegrond dat het gestelde doel niet zal worden bereikt. Dit is te ernstiger, omdat het programma ook na 1972 geen gesaneerd Westduits vervoerwezen in uitzicht stelt.

Dit perspectief is niet aantrekkelijk. Het kan - gelet op de politieke situatie in Westduitsland - waarschijnlijk op korte termijn niet worden gekeerd. De enige mogelijkheid is, dat de EEG spoed maakt met de concretisering van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek. Deze zal, naar men mag verwachten, dezelfde doelstelling hebben als die van het Programm en haar ook trachten te bereiken via marktmechanisme en zo vrij mogelijke concurrentie. Bij de discussie over de daartoe aan te wenden middelen wordt de gelegenheid geboden aan de Westduitse vervoerpolitici alternatieven te tonen in de vorm van maatregelen, die wel marktconform en wel doelmatig zijn.

MAATREGELEN, VOORGESTELD IN HET WESTDUITSE VERKEHRSPOLITISCHES PROGRAMM 1968-1972

Aangegeven doel der maatregelen	Spoorwegen	Binnenscheepvaart	Wegvervoer	Zeescheepvaart/havens
Sanering van de capaciteit	— reorganisatie van het beheer — vermindering personeel met 82.000 man (thans 410.000) — opheffing 6500 km spoorweg (thans 30.300 km)	Samen met andere landen: — stillegregeling op korte termijn — regeling van nieuwbouw van schepen — sloopregeling van overtollige capaciteit	— geen uitbreiding van contingent voor beroeps-Güterfernverkehr — vervanging van grote voertuigen door kleinere	
Stimulering van de groei	— uitbreiding van het aantal spooraansluitingen in het bijzonder bij lucht- en zeehavens — uitbreiding van het knooppuntvervoer over grote afstanden — concentratie van het containervervoer op de spoorweg, door middel van — moderne overslag inrichtingen — aankoop van speciale voertuigen voor grote containers — snelle bediening — bevordering van het „Huckepackverkehr”, (vrachtauto-opleggers, vervoerd op platte	— modernisering van de vloot — samenvoeging van kleinere ondernemingen tot quasiredereien	— waar spoorlijnen worden opgeheven dispensatie van de vervoerverboden — deelneming Werkfernverkehr aan het „Huckepackverkehr”	— verdere ontsluiting van de zeehavens d.m.v. aanleg spoorwegen, auto-wegen en vaarwegen. — verbetering van de concurrentiemogelijkheid van de Duitse zeehavens, o.m. door: — Vervoer van im- en exportgoederen van/naar Duitse zeehavens per vrachtauto: 170 km be-

	— spoorwagens) door — afzonderlijke snelle treinen — speciale tarieven — fiscale faciliteiten — Modernisering van het wagenpark en de overlaadinrichtingen — Investeringsplan 1968-1972 ad 12,5 mld DM			— lastingvrij — Steun aan Duitse rederijen voor bouw en uitrusting container-schepen
Gelijkmaking van concurrentievoorwaarden	— opheffing van fiscale uitzonderingspositie; moet betalen: vennootschapsbelasting, grondbelasting enz. — ontlasting met $\frac{1}{2}$ van de kosten van kruisingen van spoor- en autowegen	— snelle Europese oplossing van het probleem van dekking der infrastructuurkosten — verhoging der heffingen op de scheepvaart met 15%	— snelle Europese oplossing van het probleem van de dekking der infrastructuurkosten	— beperking van vrije invoer van brandstof in tanks tot 50 l — voor grensoverschrijdend Nahverkehr gelden dezelfde belastingen als voor binnenlands vervoer op lange afstand
Evenwichtige prijsvorming		— tarieven worden gevormd door vrachtencommissies, waarin schippers en verladers gelijkberechtigd zijn — betere controle op naleving van de tariefvoorschriften — toepassing van binnenlands tarief	— tarieven worden gevormd door vrachtencommissies, waarin vervoerders en verladers gelijkberechtigd zijn.	

Aangegeven doel der maatregelen	Spoorwegen	Binnenscheepvaart	Wegvervoer	Zeescheepvaart/havens
(vervolg) Evenwichtige prijsvorming		op buitenlandse ondernemers, het z.g. Territorial-prinzip		
Veiligheid			— vervoersbelasting van Werkfernverkehr < 4 ton draagv.: 0 pf/tkm < 4 ton + aanh.: 3 pf/tkm $> 4 < 6$ t draagv.: 4 pf/tkm > 6 t draagv.: 5 pf/tkm — gewerblicher Fernverkehr 1 pf/tkm — verbod van vervoer van 28 soorten massagoederen over lange afstand ing. 1 juli 1970 — verhoging van minimummotorvermogen van 6 tot 8 pk/t ingaande 1 januari 1971	

SUMMARY

The article contains a methodical analysis of the recent West German transport political program for the years 1968-1972 the so-called Leber Plan. The questions opened up are:

- Is the program based on an accurate and efficient analysis of the reality
- Are the goals set compatible;
- Are the means proposed efficient.

The answer to these questions is that

- the description of the situation in which the West German transport system is placed is so superficial that neither in quality nor in quantity an insight is given into the forces having produced this situation. The influence of the present transport policy, which is characterized by artificial balances as well within as between the transport branches, is also fully left out of consideration. This superficial description impedes testing the measures proposed to their suitability
- the goals specified in the program are compatible and in harmony with the general ultimate object of an optimal transport provision, meeting the exigencies of business economic balances and attainable via market mechanism and open competition. The new goal marks an important improvement in comparison with the former one which was working with artificial balances
- the effect of the means is not exactly to be indicated in view of the insufficient analysis of the situation and the rough indication of the measures. An economic reconstruction of the inland navigation will probably only be attained in the field of capacity. For the railways a permanent return to economic health may not be expected, at best within a short time a financial improvement. The unequal taxation of the road transport on own account and of the professional road transport as well as the transport prohibitions are at variance with an optimal transport provision.

From a scientific point of view the program is disappointing, as well with regard to its contents as to its presentation. The program is disappointing from a transport political point of view because it does not guarantee that the West German transport system will be put in sound conditions before 1972 and even not after 1972.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Artikel enthält eine methodische Analyse des rezenten verkehrspolitischen Programms, das die Bundesrepublik Deutschland für die Jahre 1968-1972 aufgestellt hat, der sogenannte Leber-Plan. Die Fragen die zur Diskussion gestellt werden, sind:

- Stützt sich das Programm auf eine genaue und zweckmässige Analyse der Wirklichkeit;
- Sind die gesetzten Ziele miteinander vereinbar;
- Sind die vorgeschlagenen Mittel zweckmässig.

Die Antwort auf diese Fragen lautet:

- Die Beschreibung der Lage, worin sich das Beförderungswesen in der Bundesrepublik befindet, bleibt derart oberflächlich, dass man weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht zu der Einsicht gelangt, welche Kräfte diese Lage hervorgerufen haben. Der Einfluss der heutigen Verkehrspolitik, die sich sowohl innerhalb als zwischen den Verkehrszweigen durch künstliche Gleichgewichte kennzeichnet, bleibt auch völlig ausser Betracht. Diese oberflächliche Beschreibung behindert eine Prüfung der vorgeschlagenen Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit.
- Die im Programm spezifizierten Ziele sind miteinander vereinbar und harmonisieren mit der allgemeinen Zielsetzung einer optimalen Verkehrsbedienun- gung, die den Anforderungen betriebswirtschaftlicher Gleichgewichte entspricht und wozu man mittels Marktmechanismus und freien Wettbewerbs gelangen kann. Die neue Zielsetzung beinhaltet eine bedeutende Verbesserung der ältere, die mit künstlichen Gleichgewichten arbeitete.
- Der Effekt der Mittel kann infolge der ungenügenden Analyse der Lage und der rohen Andeutung der Massnahmen nicht genau angegeben werden. Eine Gesundmachung der Binnenschifffahrt wird wahrscheinlich nur in der Hinsicht des Kapazitäts verwirklicht werden. Für die Eisenbahnen darf man keine bleibende Gesundmachung erwarten, bestenfalls eine kurz- fristige finanzielle Verbesserung. Die ungleiche Steuererhebung des Werk- und des gewerblichen Verkehrs verstossen gegen eine optimale Verkehrs- bedienung.

Aus wissenschaftlichem Gesichtspunkt enttäuscht das Programm sowohl was den Inhalt als die Darstellung betrifft. Aus verkehrspolitischem Gesichtspunkt enttäuscht das Programm weil es nicht sicherstellt, dass das Verkehrswesen in der Bundesrepublik vor und sogar auch nicht nach 1972 gesund gemacht sein wird.

RESUME

L'article contient une analyse méthodique du programme que la République Fédérale d'Allemagne vient de lancer en matière de la politique des transports pour les années 1968-1972, dit le Plan Leber. Les questions mises en discus- sion sont:

- Est-ce que le programme s'appuie sur une analyse exacte et efficace de la réalité?
- Les buts posés, sont-ils compatibles?
- Les moyens proposés, sont-ils adéquats?

Les réponses à ces questions sont:

- La description de la situation des transports est superficielle à tel point qu'aussi bien au point de vue qualitatif que quantitatif une vue claire dans les forces ayant mené à cette situation ne peut être obtenu. L'influence de la politique des transports actuelle que se caractérise aussi bien ou dedans qu'entre les branches de transport par des équilibres artificiels est également laissée de côté. Cette description superficielle entrave une comparaison des mesures proposées à leur utilité.

- Les buts spécifiés dans le programme sont compatibles et s'harmonisent avec l'objectif final général d'un système optimum de transport remplissant les conditions imposées par des équilibres d'économie industrielle, réalisable par le mécanisme du marché et une compétition libre. Le nouveau objectif représente une amélioration en comparaison de l'ancien, opérant avec des équilibres artificiels.
- En vue de l'analyse insatisfaisante de la situation, ainsi que de l'indication ébauchée des mesures, l'effet des moyens ne peut être exactement indiqué. Un assainissement de la navigation intérieure ne sera réalisé probablement que dans le domaine de la capacité. Pour les chemins de fer on ne peut compter sur un assainissement permanent, au mieux sur une amélioration financière de courte durée. La charge inégale des impôts des transports routiers pour compte propre et professionnels, ainsi que les interdictions de transport, sont en opposition avec un système optimum de transport.

Du point de vue scientifique le programme est décevant aussi bien en ce qui concerne son contenu que sa présentation. Du point de vue de la politique des transports le programme est également décevant parce qu'il n'offre pas la garantie que le système de transport dans la République Fédérale sera assaini avant et même pas après 1972.

JAARBANDEN

Voor het inbinden van de jaargang 1967 kan een linnen band met opschrift geleverd worden.

Toezending geschiedt na ontvangst van f 4,- op postrekening 2055 t.n.v. Stichting Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut te Rotterdam.

Banden van vorige jaargangen zijn nog beperkt voorradig.

DIE AUSWIRKUNGEN DES VERKEHRSPOLITISCHEN PROGRAMMS DER DEUTSCHEN BUNDESREGIERUNG AUF DIE VERKEHRSFUNK- TION DER RHEINMÜNDUNGSHAFEN

von Dr. Ulrich Klimke

I. Einleitung

Der deutsche Bundesverkehrsminister Leber hat in seinem Plan, der inzwischen zum Regierungsprogramm wurde, ausgesprochen, was Verkehrswissenschaft und sachverständige Verkehrspraktiker bereits seit geraumer Zeit betonen: Das Verkehrswesen in der Bundesrepublik Deutschland steckt in einer tiefgreifenden Krise.

Im Mittelpunkt dieser Krise, die nicht den technisch optimalen Wirkungsgrad der Verkehrsmittel zum Gegenstand hat, sondern die rationale Ordnung des Verkehrs im Hinblick auf seine Wirtschaftlichkeit, steht das zu bedeutenden Grössenordnungen angeschwollene und weiter wachsende Finanzdefizit der Deutschen Bundesbahn. Das Ministerium befürchtet, dass sich die Zahlungen des Bundes an die DB von 2,5 Milliarden DM im Jahre 1967 bis 1972 auf rd. 5 Milliarden DM erhöhen könnten, wenn keine einschneidenden Massnahmen getroffen werden.

Der Abbau dieses Defizits der DB im Zuge einer grundlegenden Sanierung der Bahn ist bereits für die innerdeutsche Verkehrspolitik kein isolierbares Problem, da die Gesundung der Bahn nur im Gesamtzusammenhang des Verkehrssystems erfolgen kann. Um so weniger kann die Finanzmisere der Bahn ursächlicher Anlass sein, Massnahmen zu ergreifen, die über den nationalen Bereich hinauswirken.

Zur Durchleuchtung der vorliegenden Thematik scheint es daher geboten, zunächst kurz die Hintergründe der deutschen Verkehrsmisere zu beleuchten, da nur ihre Kenntnis den Blick schärfte für eine Analyse der Massnahmen des Verkehrsprogramms bis 1972.

II. Hintergründe

Die Vorstellungen über Struktur, Leistungsfähigkeit und Ordnung der deutschen Transportwirtschaft werden bestimmt durch die Verkehrsbedürfnisse der Nachfrager, durch die technischen Möglichkeiten der Raumüberwindung sowie durch die Zielsetzung, im Verkehr eine opti-

male Wirtschaftlichkeit zur Geltung zu bringen.¹⁾ Diese Interdependenzen sind international. Unter der Voraussetzung einer auch ferner gegebenen freien Transportwahl der Nachfrager und eines schnell fortschreitenden technischen Fortschritts haben sich die Bedürfnisse nach Raumüberwindung in den letzten Jahren stark gewandelt. Die Verkehrsträger Eisenbahn, Strassenkraftverkehr und Binnenschifffahrt sehen sich heute dem gesteigerten Wunsch der Nachfrager ausgesetzt, die Transportvorgänge zu spezialisieren, zu vereinfachen und zu beschleunigen. Diese Entwicklung, so stürmisch sie verläuft, setzte nun aber nicht ad hoc ein, sondern sie hat sich bisher in deutlich erkennbaren Trends vollzogen. Die Verkehrsträger haben somit durchaus die Möglichkeit gehabt, sich hierauf einzustellen. Dies aber ist in Deutschland im wesentlichen nur im privat-wirtschaftlichen Bereich des Verkehrswesens geschehen.

Fehleinschätzungen, Versäumnisse und administrative Unbeweglichkeiten sowohl in der Bestimmung des Betriebszweckes als auch in der Ausgestaltung und Ausnutzung ihres Handlungsspielraumes kennzeichnen die Wirtschaftsentwicklung der deutschen Eisenbahnen besonders gegenüber dem Konkurrenten Kraftwagen schon seit Jahrzehnten²⁾.

An den hier sichtbar werdenden Versäumnissen, die Betriebsausrichtung, Tarifgestaltung und Investitionsplanung der DB den gewandelten Bedürfnissen der Wirtschaft und dem zunehmenden Wettbewerb des Kraftwagens anzupassen, ist der Staat durch seine politische Einflussnahme auf die Bahn nun nicht schuldlos. Seine in den dreissiger Jahren bereits begonnene und bis in die sechziger Jahre fortgesetzte Abschirmung der Bahn vom Wettbewerb hat wesentlich dazu beigetragen, der Bahn weitgehend die „schlechten Risiken“ zu belassen, während der Kraftwagen substitutiv tätig sein konnte und kräftig expandierte.

Durch die Reform der Verkehrsgesetze in der Bundesrepublik von 1961 sollte deshalb versucht werden, die Aufgabenteilung und das Zusammenspiel im Verkehrsleistungsangebot nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen und bei verstärktem Wettbewerb auch über arteigene Tarife neu zu ordnen.

Die Frage ist daher durchaus berechtigt, weshalb ein „Leber-Plan“ nunmehr überhaupt notwendig wurde, wo doch schon seit 1961, gesetzlich abgesichert, die Voraussetzungen für eine mehr wettbewerbsorientierte Verkehrspolitik geschaffen wurden.

Tatsächlich aber und hier hat die Kritik anzusetzen, ist der Gesetzes-

¹⁾ Vgl. Seidenfus, H. St., Das Verkehrsbild der Zukunft aus der Sicht der Betriebs- und Volkswirtschaft, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, 19. Jahrg. (1967), Heft 8, S. 249.

²⁾ Vgl. Willeke, R., Verkehrspolitik vor der Wende? in: Wirtschaftsdienst, 47. Jg. (1967), Heft 11, S. 547.

auftrag von 1961, d.h. dem Verkehrsträger den Transport zukommen zu lassen, der auf Grund seiner Kosten und seiner leistungsbezogenen Spezialisierung dafür prädestiniert ist, nicht erfüllt worden. Seit 1961 kam es weder zu einer durchgreifenden Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen auf nationalen und internationalen Verkehrsmärkten noch gelang es, eine funktionsfähige Preisbildung zu entwickeln.

Die strukturellen Verlagerungseffekte in der Wirtschaft - so beispielsweise im Bereich der Primärenergie, bei den Seeschiffsgrößen und in der Umschlagtechnik (Container) — haben aber seit 1961 ihren Einfluss auf die Verkehrsgestaltung wesentlich verstärkt, wobei die dynamische Mitwirkung der Rheinmündungshäfen besonders hervorzuheben ist. Die sich seit 1961 somit verschärfende Verkehrskrise in der Bundesrepublik erklärt deshalb im Zusammenhang mit der Bildung der grossen Koalition zwischen CDU und SPD Ende 1966 im wesentlichen den neuerlichen verkehrspolitischen Vorstoss.

III. Nahziele

Die Akzente des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung wurden bereits angedeutet. Die Sanierung der Deutschen Bundesbahn und eine Hebung der Verkehrssicherheit durch eine Entlastung der Strassen besonders vom ständig zunehmenden Schwerlastverkehr sind die konkreten Nahziele. Nach weitgehender Annäherung an diese Vorstellungen wird langfristig (nach 1972) unter Aufhebung der für den Übergang bestimmten nichtmarktkonformen Massnahmen, eine primär marktwirtschaftlich orientierte Güterverkehrspolitik angestrebt.

Über eine steuerliche Sonderbelastung des Strassengüterfernverkehrs, die beim Werkfernverkehr eindeutig prohibitive Züge annimmt sowie über partielle Verbotsmassnahmen, bestimmte Güter ab 1970 über die Strasse zu befördern, glaubt man eine Verkehrsverlagerung zur DB und damit den Beginn ihrer finanziellen Gesundung zu erreichen. Zugleich sollen die Strassen vom Fernverkehr fühlbar entlastet werden.

Darüber, dass der Erfolg dieser Massnahmen in Hinblick auf die anvisierte Zielsetzung für den innerdeutschen Verkehr als äusserst gering angesehen werden muss, besteht in weiten Teilen der Verkehrswissenschaft und der Verkehrswirtschaft eine beachtliche Übereinstimmung. Im Interesse eines möglichst optimalen Einsatzes knapper Produktivkräfte führen damit von der Verkehrspolitik bewusst einkalkulierte Verschlechterungen in der Disposition über den Verkehrsmittelapparat (Verbote, zusätzliche Kosten) gleichsam zu einer doppelten Unwirtschaftlichkeit, wenn sich die vorgesehenen Wirkungen der staatlichen Massnahmen nicht oder nur sehr unvollständig realisieren lassen.

IV. Änderungen.

Die Gefahr, die von den geplanten Massnahmen des Verkehrsprogramms auf die Kosten im Verkehrsbereich und damit die gesamtwirtschaftliche Wachstumsintensität ausgeht, erfasst ohne Zweifel auch die Rheinmündungshäfen, deren Hafenumschlag eine deutliche Affinität zu deutschen Versand- und Empfangsplätzen aufweist.

Fragt man indes nach den für diese Häfen speziell interessierenden Auswirkungen des Programms, so muss man wohl gezielt auf die Änderungen zum ursprünglichen Leber-Plan verweisen, die hier bedeutungsvolle Akzente setzen. Ausgehend von der Tatsache, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen - vornehmlich der Nordseehäfen - zu stärken, sehen die Änderungen folgendes vor:

1. Bei der Beförderung von Gütern über die deutschen Seehäfen mit Güterfernverkehrsfahrzeugen (gewerblicher Verkehr und Werkverkehr) sind die ersten 170 km von der Beförderungssteuer befreit. Diese Entfernung entspricht in etwa der Strecke von der deutschen Grenze zu den Rheinmündungshäfen.
2. Der grenzüberschreitende Nahverkehr wird mit seinem deutschen Streckenanteil in die Besteuerung einbezogen.
3. Der kombinierte Verkehr, der auch für den Verkehr über die Seehäfen zunehmend an Bedeutung gewinnt, ist von der Beförderungssteuer befreit, sofern eine Teilstrecke mit der Eisenbahn zurückgelegt wird.
4. Hinsichtlich der Verbotsliste für den Strassenverkehr - ab 1970 - sind in besonderen Fällen Ausnahmen zugunsten des seewärtigen Verkehrs möglich.
5. Bei der beabsichtigten Erhöhung der Kanalabgaben auf Bundeswasserstrassen um 15% soll der besonderen Lage der deutschen Häfen Rechnung getragen werden, da der Rhein als Konkurrenzweg abgabenfrei ist.

Die genannten fünf Massnahmen stellen im Gesamtkonzept der Bundesregierung für den Verkehr nur einen, wenn auch wichtigen Teilaspekt dar. Der intensive nordwesteuropäische Seehafenwettbewerb dürfte die im ursprünglichen Leber-Plan noch nicht enthaltenen Aktionen für die Rheinmündungshäfen jedoch zum dominierenden Faktum des gesamten Planes werden lassen.

V. Verflechtung der Häfen

Auch bei den kontinentaleuropäischen Nordseehäfen Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen sind im wirtschaftlichen Wachstumsprozess Erweiterungen und Differenzierungen der ökonomi-

schen Funktionen wirksam, die bisher nur zögernd durch eine arbeitsteilige Spezialisierung zwischen den Hafenstädten ergänzt wird. Diese Häfen haben sich von den ursprünglich dominierenden Handels- und Verkehrszentren der Seewirtschaft zu funktional und damit auch strukturell sehr differenzierten und vielgestaltigen Wirtschaftszentren entwickelt³⁾.

Charakteristisch ist die zunehmende wirtschaftliche Verflechtung dieser Häfen als Industrieregionen beispielsweise im Erz- und Rohölverkehr mit den binnenländischen Ballungszentren, so mit dem deutschen Rhein-Ruhr-Gebiet. Aufgrund dieser engen wirtschaftlichen Bindungen wächst zwangsläufig ihre "Reizschwelle" hinsichtlich einzelstaatlicher verkehrs- und ordnungspolitischer Eingriffe. Diese, bezogen auf partielle Hafenbereiche empirisch-statistisch zu analysieren, wird zweifellos dadurch erschwert, dass zwischen den Hafenzentren an der Rheinmündung aber auch im deutschen Nordseebereich und den binnenländischen Empfangs- und Versandplätzen heute nicht nur ein Strom von reinem Zu- und Ablaufverkehr fließt, sondern dass dieser traditionelle Verkehr mehr und mehr von einem interregionalen Güterstrom zwischen den Produktions- und Verbrauchszentren der Hafenregionen und den binnenländischen Wirtschaftsregionen überlagert wird.

In den weiteren Betrachtungen sollen beide Verkehrskategorien der Rheinmündungshäfen Berücksichtigung finden, da sie im grenzüberschreitenden Verkehr ausnahmslos von den Verkehrsmassnahmen tangiert werden.

Für ihre Analyse ist es wesentlich, die Umschlag der Rheinmündungshäfen und zum Vergleich der deutschen Häfen Hamburg und Bremen zu verdeutlichen.

Tabelle 1: Absoluter Güterumschlag 1966 in Mio. t

	Massengut	Stückgut	Insgesamt
Rotterdam	110,6	19,6	130,4
Antwerpen	40,8	17,9	58,7
Hamburg	25,4	12,1	37,5
Bremen	8,1	9,2	17,3
Amsterdam	10,3	4,2	14,5

³⁾ Vgl. Rommel, A., Die Anpassung des Verkehrswegenetzes an den Funktionswandel der kontinentaleuropäischen Seehäfen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), Heft. 1, S.26.

*Massengut und Stückgut im Verhältnis zum Gesamtumschlag 1966
in Prozent*

	Massengut	Stückgut
Rotterdam	84,9	15,1
Antwerpen	69,5	30,5
Hamburg	67,8	32,2
Bremen	47,2	52,8
Amsterdam	70,9	29,1

Für die weiteren Erörterungen verdient hieraus folgendes festgehalten zu werden:

1. Die dominierende Stellung Rotterdams im Gesamtumschlag ist offensichtlich. Die Auswirkungen des deutschen Verkehrsprogramms sind daher gerade für diesen Hafen von primärem Interesse.

2. Rotterdam als der nach seinem Gesamtumschlag grösste Hafen hat mit 15,1% den geringsten relativen Stückgutanteil. Der sehr gravierende Anteil im Massengutumschlag (84,9%), dessen binnenländische Zu- und Abfuhr in die Bundesrepublik sich weitgehend über die Binnenschifffahrt (Rheinrelationen) abwickelt, weist auf das vornehmliche Interesse an den Massnahmen des Programms für diesen Verkehrszweig hin.

3. Beim binnenländischen Zu- und Ablaufverkehr des Stückgutes in die BRD via Rheinmündungshäfen ist naturgemäss der Strassenkraftverkehr sehr dominierend beteiligt. In den Massnahmen des Regierungsprogramms für den Güterkraftverkehr spiegelt sich, wenn man den hohen Anteil des Stückgutumschlags in den deutschen Häfen berücksichtigt (Bremen 52,8%, Hamburg 32,2%), denn auch die ganze Wettbewerbsintensität zwischen beiden Hafengruppen wider.

Daraus resultieren auch die Befürchtungen der deutschen Häfen, die Regierungsmassnahmen könnten die Reagibilität der Binnenverkehrsträger im jeweiligen Zu- und Ablaufverkehr bedeutend schwächen. Zahlen aus dem Statistischen Landesamt Hamburg zeigen beispielsweise, dass der Zu- und Ablaufverkehr mit Lastkraftwagen (Stückgut) der BRD via Rotterdam und Amsterdam von 1962-1965 um 46% auf 1.005.000 t angestiegen ist, während der Zu- und Ablaufverkehr Hamburgs (Stückgut) zu Seehafentarifen — die hier fast ausschliessliche Bedeutung haben — nur um 13,7% auf 1.059.600 t gesteigert werden konnte.

VI. Auswirkungen

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass vor allem die oben genannten fünf Massnahmen des Verkehrsprogramms eine starke Effizienz auf die Rheinmündungshäfen ausüben werden. Dies soll im Einzelnen nun näher untersucht werden.

1. Bei der Beförderung von Aus- und Einfuhrgütern zu oder von den deutschen Seehäfen im Strassengüterfernverkehr soll bei der Berechnung der Beförderungssteuer nur die 170 km übersteigende Tarifenfernung zugrunde gelegt werden.

Diese geplante Massnahme muss vor dem Hintergrund der von den deutschen Seehäfen stets betonten Wettbewerbsverzerrungen zugunsten der Rheinmündungshäfen gesehen werden, die sich auf die divergierende Höhe der Mineralölabgabe für Dieselmotorkraftstoff, den Preisen für Treibstoff sowie der abgabenfreien Einfuhr von Treibstoff bei der Einfahrt in die BRD bezieht. Auf diese Unterschiede soll hier nicht näher eingegangen werden, da die Meinungsunterschiede zwischen der deutschen und niederländischen Seite bezüglich der Reduzierung der Treibstoff-Freimenge beim Grenzübertritt von 100 auf 50 l sowie die Aufhebung der Rückvergütung bei der Kfz-Steuer, die von der deutschen Seite als notwendige Schritte zur Wettbewerbsangleichung zwischen beiden Seehafengruppen gesehen werden, als bekannt vorausgesetzt werden können.

Die kilometermässig limitierte Steuerfreiheit beim Seehafentransport über deutsche Häfen soll nun nach Meinung des deutschen Verkehrsministeriums den steuerlichen Vorteil des grenzüberschreitenden Strassengüterverkehrs zu den Rheinmündungshäfen neutralisieren, der dadurch entsteht, dass dieser nur für den deutschen, nicht aber für den ausländischen (holländischen bzw. belgischen) Streckenanteil mit der im Programm vorgesehenen Zusatzsteuer von 1 Pf/tkm im gewerblichen Verkehr und von 3-5 Pf/tkm im Werkverkehr belastet wird. Unter der Prämisse, dass man nichtmarktkonforme Eingriffe in den Verkehrsablauf wenigstens annähernd wettbewerbsneutral gestalten sollte, ist diese Massnahme aus der Sicht der deutschen Häfen verständlich.

Für die Rheinmündungshäfen dürfte diese „170 km-Steuerfreiheit“ zu keiner zusätzlichen Verteuerung der Transporte nach bzw. von deutschen Empfangs- und Versandplätzen führen, wenn hier einmal von den bereits angedeuteten kostenmässigen Mehrbelastungen abgesehen wird, die sich generell durch die erhöhte Beförderungssteuer für den innerdeutschen Streckenanteil aller ausländischen Transporte ergeben. Eine Wettbewerbseinengung kann von diesem Schritt daher wohl kaum abgeleitet werden.

2. Die Einbeziehung des gesamten grenzüberschreitenden Güternahver-

kehrs in die geplante zusätzliche Besteuerung dürfte die Interessenlage von Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen weit stärker treffen. Als Begründung für diesen Schritt wird die Tatsache angeführt, dass in vielen Fällen deutsche Nahverkehrsunternehmer durch ihren günstigen grenznahen Standort mit den Rhein-Schelde-Seehäfen praktisch Fernverkehr betreiben.

Ordnungspolitisch betrachtet wird hier die ganze Problematik eines den heutigen wirtschaftlichen Erfordernissen nicht mehr entsprechenden Systems der deutschen Marktzugangsbeschränkung einschliesslich des damit verbundenen Preisbildungs- und Überwachungsverfahrens im Strassengüterfernverkehr deutlich.

Nicht marktnah bemessene Kontingente im innerdeutschen Fernverkehr — welche objektiven Kriterien allein sollten hier auch wirklich eindeutige Daten ermöglichen — haben den Nahverkehr auch im grenzüberschreitenden Bereich zu einem wirksamen Marktregulativ via ARA-Häfen werden lassen. Wegen unzureichender statistischer Erfassung ist eine eindeutige quantitative Aussage über die Auswirkungen nur annähernd möglich.

Tabelle 2: *Grenzüberschreitender Strassengüterverkehr Deutschland-Niederlande 1966 in Mio. t*

	Gesamtverkehr	Fernverkehr	Nahverkehr
Versand	4,9	2,9	2,0
Empfang	5,1	2,1	3,0
insgesamt	10,1	5,0	5,0

Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Köln.

Die Statistik zeigt beim Gesamtverkehr einen Anteil des Nahverkehrs (Werk- und gewerblicher Verkehr) von 50%. Berücksichtigt man zudem die Nationalität der Fahrzeuge beim gesamten grenzüberschreitenden Strassenverkehr mit den Niederlanden, so wurden 1966 von den 4,9 Mio t im Versand ca. 3,1 Mio. t und von den 5,1 Mio. t im Empfang ca. 3,5 Mio. t mit niederländischen Fahrzeugen befördert.

Es steht zu erwarten, dass die oben ausgewiesene fühlbare Dominanz des Nahverkehrs prozentual auch für den spezielleren Bereich des deutsch-niederländischen Seehafenverkehrs zutrifft. Damit aber ergibt sich bei Durchführung der geplanten steuerlichen Massnahmen für den grenzüberschreitenden Nahverkehr als Konsequenz eine fühlbare Kos-

tenmehrbelastung. Die exakte statischer Erfassung dieses Verkehrs kann zeigen, auf welche Summe sich die Kostenbelastung stellt, die die Rheinmündungshäfen voll trifft.

Die Präferenzen, die die „West-Häfen“ in den Augen der (west)-deutschen Verlader und Empfänger dank ihrer Infrastrukturausstattung, ihrer Lagevorteile, sowie ihrer vom Verlader zum Empfänger durchgehenden „integrated processes“ geniessen, dürften aber ausreichen, dass es aus Anlass der Kostensteigerungen in Zu- und Ablaufverkehr zu keinen wirklich fühlbaren Ladungsabwanderungen auf andere Häfen kommt. Wohl sind verkehrsmittelinterne Umschichtungen im binnenländischen Zu- und Ablaufverkehr denkbar.

Sollte es dem Güternahverkehr nicht gelingen, die entstehenden Mehrkosten (durch die Steuer) aufzufangen — dies dürfte vor allem eine Frage des internen Wettbewerbsdruckes sein, so werden seine individuellen Marktbindungen zu den Verladern darüber entscheiden, ob es — bedingt durch Tarifierhebungen — evtl. zu Abwanderungen auf andere Verkehrsarten (Strassenfernverkehr) oder auf andere Verkehrsträger (Eisenbahn) kommt.

3. Das Bemühen der deutschen Bundesregierung, die DB an dem stark expandierenden kombinierten Verkehr — vor allem dem Containerverkehr — stärker zu beteiligen, zeigt sich in der Massnahme, den kombinierten Verkehr auf der gesamten Strecke von der Beförderungssteuer freizustellen, wenn er abschnittsweise über die Schiene geführt wird. Solange offiziell noch keine näheren Erläuterungen über die Intensität der anteiligen Schienenbeförderung vorliegen, ist zunächst nur eine allgemeine Beurteilung möglich. Eine engere Zusammenarbeit (Kooperation) zwischen Eisenbahn und Strassengüterverkehr ist im Sinne einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes auch gesamtwirtschaftlich erwünscht und anzustreben, da die durch unternehmerische Zusammenarbeit erzielten Produktivitätsfortschritte durch eine entsprechende Marktorganisation dann an die Nachfrager weitergegeben werden können.

Betrachtet man den gegenwärtigen „status quo“ im binnenländischen Zu- und Ablaufverkehr sowohl der deutschen als auch der Rheinmündungshäfen, so dominiert nicht zuletzt aufgrund günstiger finanzieller Konditionen überseeischer Reedereien (z.B. der Sea-Land) noch weitgehend der Strassentransport. Negative Auswirkungen auf die Rheinmündungshäfen können daher ursächlich von der Massnahme, den gesamten Verkehrsvorgang auch fiskalisch als Einheit anzusehen und daher einen Teil — den Zwischentransport mit Lastkraftwagen — von der Steuer auszunehmen, wohl nicht abgeleitet werden. Die arbeitsrechtlichen Vorteile eines leistungsfähigen Knotenpunktverkehrs der Eisenbahn zwischen Container-Terminals bei voller Funktionskoordinierung mit

dem Güterkraftverkehr und der Spedition dürfte ex ante auch die Anpassungsfähigkeit der Benelux-Seehäfen an sich wandelnde Umschlagsverfahren beträchtlich erleichtern. Auch diese Seehäfen befinden sich in einer Abhängigkeitsposition gegenüber den internationalen Seereedereien wenn es darum geht, transcontinentale Containerdienste über „ihren“ Hafen zu leiten. Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen wären deshalb sicherlich gut beraten, sich intensiv um eine Kooperation mit der NS bzw. DB im grenzüberschreitenden Containerverkehr in die Bundesrepublik zu bemühen.

4. Durch Rechtsverordnung kann das Bundesverkehrsministerium hinsichtlich der ab 1970 geplanten Verbotsgesetzgebung bei einzelnen Güterarten zugunsten der deutschen Seehäfen Ausnahmen zulassen. Gegen diese Verkehrsverbote insgesamt sind bereits zahlreiche rechtliche, raumwirtschaftliche und mittelstandspolitische Argumente vorgetragen worden. Es ist einleuchtend, dass diese Verbote direkt in die nationalen und internationalen Verkehrsbeziehungen eingreifen und daher auch die Rheinhäfen wirtschaftlich nicht unwesentlich berühren. Die Grössenordnung des betroffenen Fernverkehrs deutscher und ausländischer Fahrzeuge gibt das Ministerium mit ca. 38 Mio. t = 27,9% des gesamten Strassengüterfernverkehrs an. Analysiert man die Liste der Verbots-güter etwas genauer, so ist festzuhalten, dass 65% dieser Güter, die der gewerbliche Fernverkehr und 56% die der Werkfernverkehr 1966 insgesamt beförderten, Bims, Kies oder andere mineralische Erzeugnisse waren.

Die ARA-Häfen dürften von diesem Verkehr — soweit er grenzüberschreitend ist — kaum nennenswert betroffen werden, da er zum grossen Teil nur über Entfernungen von ca. 150 km geht. Es bleibt indes der Teil der Massengüter (u.a. Eisen- und Stahlhalbezeug, Getreide, Holz), der diese Häfen durchaus tangiert und der zudem im Widerstreit des Wettbewerbs zu den deutschen Seehäfen steht.

Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung gehen immerhin von den Massengütern, die von dem Beförderungsverbot betroffen werden sollen, 28,5vH. oder 12 Mio. t über 250 km, bzw. 6,3vH. oder 2,7 Mio. t über 500 km. Diese Mengen- und Entfernungsdaten dürften auch die globale „Manövriermasse“ für die Ausnahmeregelungen zugunsten der deutschen Seehäfen abgeben.

Hier liegen nunmehr durchaus Ansatzpunkte für eine einseitige Einschränkung der Transportwahl deutscher Verlader, so z.B. über die Seehäfen des Rheins umzuschlagen. Ausnahmeregelungen für deutsche Häfen könnten bedeuten, dass dann beispielsweise Getreide oder Holztransporte im seewärts eingehenden Verkehr für deutsche Empfänger ihren Weg ausschliesslich über deutsche Seehäfen nehmen würden. Dass Ausnahmeregelungen für notwendig erachtet werden, zeigt, dass

die Verkehrsverbote den Kreis tatsächlich bestehender Wahlmöglichkeiten in der Nutzung des bestehenden Verkehrsleistungsangebots künstlich einschränken und damit zusätzliche Verzerrungen in den Wettbewerb der Verkehrsmittel zu Lasten der Gesamtwirtschaft tragen, die dann partiell durch neuerliche Eingriffe zugunsten bestimmter Gruppen wieder abgemildert werden sollen.

5. Die Bedeutung der Bestimmungen des Regierungsprogramms im Bereich der Binnenschifffahrt wurde für den Rhein-See-Verkehr bereits betont. Der Detailschritt einer 15%igen Erhöhung der Kanalabgaben auf deutschen Binnenwasserstrassen muss jedoch im Gesamtzusammenhang mit den übrigen und in ihren Auswirkungen wesentlich einschneidenderen Binnenschifffahrtsmassnahmen gesehen werden.

Zu nennen sind hier die vorgesehene Anwendung des Territorialitätsprinzips in der grenzüberschreitenden Frachtengestaltung und seine Einhaltung durch einen Kontrollapparat, der dem für den gewerblichen Güterfernverkehr weitgehend entspricht.

Sollte das Territorialitätsprinzip wirksam werden — seiner Realisierung dürften erhebliche praktische und rechtliche Hemmnisse entgegenstehen — dann würde die bislang freie Frachtenaushandlung im grenzüberschreitenden Rhein-See-Verkehr ihr unteres Limit im festgesetzten Entgelt für die deutsche Strecke finden. Gemessen an der bisherigen Frachtenlage dürfte es unter diesen Umständen zu spürbaren Frachterhöhungen kommen, die um so bedeutender sein würden, je länger der deutsche Streckenanteil an der Gesamtbeförderung ist. Der Verkehr beispielsweise zwischen Rotterdam und Mittel — bzw. Ober-rheinstationen ist hier primär angesprochen.

Als Konsequenz dieser Massnahme, die sich bei den Nachfragern nach Binnenschifffahrtsleistungen in höheren Transportkosten niederschlagen müssten, wäre bei besonders transportkostenempfindlichen Massengütern eine Neuorientierung in der Wahl des Verkehrsweges und/oder des Verkehrsmittels nicht ausgeschlossen. Die deutschen Seehäfen aber auch die Eisenbahnen sind durchaus willens und fähig hier substitutiv tätig zu werden.

Für die Rheinmündungshäfen ist diese mögliche Entwicklung im Interesse einer Sicherung ihrer optimalen Beschäftigungspolitik bei weiter expansiver Investitionspolitik dieser Häfen daher sorgfältig zu verfolgen.

Von der in Rede stehenden Erhöhung der Schifffahrtsabgaben auf deutschen Wasserstrassen können angesichts der Abgabefreiheit des Rheins für dessen Seehäfen keine negativen Auswirkungen angenommen werden. Hier wäre eher das Gegenteil wahrscheinlich. Die Berücksichtigung deutscher Seehafeninteressen bei diesen Erhöhungen ist somit verständlich. Darüber hinaus bleibt festzustellen, dass im Zuge einer

Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Bereich der Wegekosten des Verkehrs innerhalb der Europäischen Gemeinschaft eine schrittweise Einführung oder Anhebung von Schifffahrtsabgaben in den übrigen Ländern der Gemeinschaft notwendig wird.

VII. Schlussbetrachtung.

Die skizzierten Wirkungen betont national ausgerichteter Ordnungsmassnahmen für den Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland und ihre bilateralen Effekte — hier erläutert am Beispiel der Rheinmündungshäfen — weisen auf die Dringlichkeit hin, der Integration des Verkehrs im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft endlich mehr konstruktive Bereitschaft seitens der Mitgliedstaaten zu widmen. Die bisher sichtbar gewordenen Verzögerungen oder direkten Ablehnungen von durchaus konstruktiven Vorschlägen zu Preis-, Kapazitäts- und Wettbewerbsfragen des Verkehrs führen bei der Dringlichkeit der Probleme notwendigerweise zu separaten nationalstaatlichen Lösungsversuchen.

Es muss daher immer erneut betont werden, dass die Verkehrspolitik ein integrierender Bestandteil der allgemeinen Wirtschaftspolitik ist, und dass demzufolge die Leistungsfähigkeit und Preiswürdigkeit der Verkehrsmittel die Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtwirtschaft sowohl national wie im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft direkt beeinflusst.

Von der Würdigung dieser Tatsachen ausgehend, entzündet sich deshalb auch im deutschen Bereich die Kritik am verkehrspolitischen Programm der Regierung. Dabei wird durchaus anerkannt, dass das Programm die Verkehrsordnungskrise in der BRD mit ihrem Zustand grosser Unwirtschaftlichkeit und Fehlsteuerungen beim Einsatz knapper Produktivkräfte offen ausspricht.

Kritik aber erfordern diejenigen Massnahmen, bei denen zugunsten kurzfristiger Verlagerungstendenzen — von der Strasse zur Schiene — Verschlechterungen in der Wahl der Verkehrsmittel und damit reale Kostensteigerungen beim Verkehrsnachfrager eintreten. Die jüngst zurückliegende wirtschaftliche Rezession in der Bundesrepublik hat gezeigt wie wichtig es ist, auch und besonders alle bestehenden und neu hinzukommenden Möglichkeiten der Verkehrstechnik und der Kooperation im Verkehr zur Erhöhung der gesamtwirtschaftlichen Wachstumsintensität zu nutzen.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Verkehrspolitische Programm der deutschen Bundesregierung bis zum Jahre 1972 verfolgt als Nahziel eine Sanierung der DB und eine Hebung der Verkehrssicherheit durch eine Entlastung der Strassen vom Schwerlastverkehr. Nach weitgehender Annäherung an diese Vorstellungen soll nach 1972 unter Aufhebung der für den Übergang bestimmten nicht marktkonformen Massnahmen, eine primär marktwirtschaftlich orientierte Güterverkehrspolitik angestrebt werden. Durch die starke Verkehrsintensität der Rheinmündungshäfen zu deutschen Versand- und Empfangshäfen werden diese von den geplanten verkehrslenkenden Massnahmen direkt berührt.

Zugunsten der deutschen Nordseehäfen sieht das deutsche Verkehrsprogramm zudem eine Reihe von Sonderregelungen vor, die durch den Wettbewerb zwischen diesen Häfen und den Rheinmündungshäfen ein erhöhtes Interesse beanspruchen:

1. Die kilometermässig limitierte Steuerfreiheit beim Seehafentransport über deutsche Häfen (170 km) dürfte zu keiner *zusätzlichen* Verteuerung der Transporte nach bzw. von deutschen Empfangs- und Versandplätzen via Rhein-Schelde-Häfen führen.
2. Die Einbeziehung des gesamten grenzüberschreitenden Güternahverkehrs in die geplante zusätzliche Besteuerung kann zu Kostensteigerungen führen, die, wenn sie auf die Verkehrskunden überwälzt werden sollten, die Attraktivität des Umschlags über die Rhein-See-Häfen beeinflussen.
3. Aus der Förderung des kombinierten Verkehrs (u.a. des Container-Verkehrs) durch die Bundesregierung in Form von Steuerbefreiungen für den Gesamtweg, wenn nur ein Teilweg über die Schiene läuft, können ursächlich keine negativen Auswirkungen auf das Verkehrsvolumen der ARA-Häfen abgeleitet werden. Auch sie profitieren von einer leistungsfähigen Kooperation zwischen Schiene und Strasse.
4. Die geplanten Ausnahmen von der Verbotsgesetzgebung zugunsten deutscher Seehäfen können zu einer einseitigen Einschränkung der Transportwahl deutscher Verlader in der Weise führen, dass sie bestimmte Güter, die unter das Verbot fallen, künftig nicht mehr über die Seehäfen des Rheins umschlagen.
5. Von den Massnahmen im Bereich der Binnenschifffahrt könnte vor allem ein Wirksamwerden des sog. Territorialitätsprinzips zu spürbaren Frachterhöhungen im grenzüberschreitenden Schiffsverkehr auf dem Rhein führen. Besonders betroffen wäre hier u.a. der kostenempfindliche Massengutverkehr z.B. über Rotterdam nach Mittel- bzw. Oberrheinstationen.

SAMENVATTING

Het verkeerspolitieke programma, van de Duitse Bondsregering, tot 1972 stelt zich ten doel op korte termijn een sanering van de Duitse spoorwegen te bereiken en de verkeersveiligheid te bevorderen d.m.v. een ontlasting van de wegen voor wat betreft het zware vrachtvervoer. Na een zo ver mogelijke benadering van deze plannen moet na 1972, onder opheffing van de voor de overgang bestemde maatregelen, die niet met de eisen van de vrije markt overeenstemmen, gestreefd worden naar een beleid voor het goederenvervoer dat zich primair orientiert op de eisen van de vrije markt. Door de hoge verkeersintensiteit tussen de havens van het Rijn-Schelde-gebied en de Duitse verzendings- en bestemmingshavens worden deze direct getroffen door de voorgenomen maatregelen ter ordening van het verkeer.

Bovendien voorziet het Duitse verkeersprogramma ten gunste van de Duitse havens aan de Noordzee in een aantal bijzondere maatregelen die op grond van de concurrentie tussen deze havens en de Rijn-Schelde-havens een verhoogde belangstelling vereisen.

1. De naar kilometers beperkte belastingvrijstelling bij zeehaven-vervoer via Duitse havens (170 km) zou de transporten naar resp. van Duitse plaatsen van bestemming en verzending via Rijn-Schelde-havens niet *extra* duurder mogen maken.
2. Het in de voorziene extra belasting opnemen van het gehele grensoverschrijdende goederenverkeer over de korte afstand kan tot kostenstijgingen leiden, die, wanneer zij op de klanten zouden worden afgewenteld, de aantrekkelijkheid van overslag via de Rijn-Schelde-havens beïnvloeden.
3. Uit de bevordering van het gecombineerde vervoer (o.a. het containervervoer) door de Bondsregering in de vorm van vrijdom van belasting voor de gehele afstand, indien slechts een gedeelte van de afstand per spoor wordt afgelegd, kunnen uit de aard der zaak geen negatieve gevolgen voor het vervoersvolume van de ARA-havens worden afgeleid. Ook zij profiteren van een productieve samenwerking tussen spoor- en wegverkeer.
4. De voorziene uitzonderingen van de verbodswetgeving ten gunste van de Duitse zeehavens kunnen bij Duitse verladers een eenzijdige beperking in de keuze van vervoer tot gevolg hebben, in die zin, dat zij bepaalde goederen, die onder het verbod vallen, in de toekomst niet meer zullen overslaan via de zeehavens van de Rijn.
5. Onder de maatregelen m.b.t. de binnenvaart zou vooral de werking van het zg. territoriale beginsel merkbare vrachtprijsverhogingen in het grensoverschrijdende scheepvaartverkeer op de Rijn tot gevolg kunnen hebben. Hierdoor zou in het bijzonder getroffen worden het sterk op kosten reagerende vervoer van massagoederen b.v. via Rotterdam naar bestemmingen aan de Midden- resp. Bovenrijn.

DE WET AUTOVERVOER PERSONEN EN HET OPENBAAR VERVOER IN DE AGGLOMERATIES.

door Drs. R. den Besten

I. Inleiding.

De problematiek van de bestuurlijke organisatie van het openbaar vervoer in de agglomeratie staat niet los van de belangrijke wijzingen, welke zich hebben voltrokken in de ruimtelijke ontwikkeling enerzijds en de positie van het openbaar vervoer ten opzichte van het overige verkeer anderzijds. De structuurveranderingen op ruimtelijk gebied, in casu de ontwikkeling van nieuwe steden, manifesteren zich in het bestuurlijke vlak door een uitgroeien van de oude stedelijke centra over de bestaande gemeentegrenzen heen. Hierdoor dreigt het gevaar dat het voorzieningsniveau op het gebied van het openbaar vervoer te zeer afhankelijk wordt van bestaande grenzen en te weinig rekening houdt met de feitelijke vervoersbehoefte.

De vraag rijst dan ook of de bestaande wettelijke regelingen ten aanzien van dit vervoer, en dan in het bijzonder de Wet Autovervoer Personen met het daarin vervatte vergunningstelsel, een zo doeltreffend mogelijke ontplooiing van het openbaar vervoer in de agglomeratie niet in de weg staan. Welhaast vanzelfsprekend wordt deze vraag het sterkst naar voren gebracht in die delen van ons land, waar de agglomeratievorming het sterkst is voortgeschreden en agglomeratiebesturen met wettelijke bevoegdheden ingesteld (Openbaar Lichaam Rijnmond) of in voorbereiding zijn (Groot-Amsterdam).

De gewijzigde relatie van het openbaar vervoer ten opzichte van het overige wegverkeer en de veranderingen welke zich binnen het openbaar vervoer zelf voltrekken, dienen eveneens in de beschouwing te worden betrokken. De toenemende vervoersbehoeften binnen de agglomeratie en de wens om het beeld van de Nederlandse binnensteden niet ingrijpend te veranderen, tenderen beide in een vergroting van het aandeel van het openbaar vervoer in de totale verkeersafwikkeling.

Nog afgezien van de verkeerstechnische problematiek en de veranderingen, welke zich binnen het openbaar vervoer zelf voltrokken als gevolg van de gewijzigde functie van dit vervoer, waarop in het hiernavolgende nader wordt ingegaan; vormt ook de financiële positie van met name de stedelijke vervoerbedrijven een element waaraan niet mag worden voorbijgegaan.

Evenals dit in de Tweede Nota inzake de ruimtelijke Ordening in Ne-

derland is geschied, is het zinvol het onderscheid voor ogen te houden tussen de agglomeraties onderling, waar deze qua omvang, bevolking en vervoersstructuur belangrijke verschillen vertonen. Op vervoersgebied komt dit onderscheid tot uitdrukking in het feit, dat slechts in een drietal gevallen, te weten Amsterdam, Rijnmond en 's-Gravenhage, sprake is van een openbaar vervoersnet bestaande uit railverbindingen en autobuslijnen. De discussie over de Wet Autovervoer Personen mag niet los staan van het feit, dat de metro- en tramlijnen de basis vormen van deze stedelijke openbaar vervoersnetten en de afstemming van de autobussen op de railverbindingen mede pleiten voor de heroriëntatie in de afbakening van regelende bevoegdheden.

II. De Wet Autovervoer Personen.

De Wet Autovervoer Personen maakt ten aanzien van het openbaar autobusvervoer een onderscheid tussen lokaal en interlokaal vervoer.

Ten aanzien van het lokale autobusvervoer wordt het vergunningverlenend gezag, zij het met enige beperkingen, uitgeoefend door het College van Burgemeester en Wethouders der gemeente. De Commissie Vervoervergunningen is belast met de regeling van het interlokale autobusvervoer. Dit onderscheid is niet toevallig. Hiermede wordt immers tot uitdrukking gebracht, dat de stedelijke vervoersstructuur een zodanig eigen karakter heeft, dat regeling daarvan door de lokale overheid is gerechtvaardigd.

Tegen de achtergrond van de in 1935 — de datum van de z.g. Bezuiningswet, die machtiging behelsde om bij algemene maatregel van bestuur een vergunningstelsel in te voeren voor het exploiteren van autobussen — vooral ten plattelande bestaande onoverzichtelijke situatie was het scheppen van een nationale instantie voor de regeling van het autobusvervoer aldaar, eveneens een logische stap. Het valt dan ook niet te verwonderen, dat bij K.B. van 12 januari 1937 het Reglement Autovervoer Personen (R.A.P.) tot stand kwam, dat het stelsel invoerde, dat in 1939 werd overgenomen in de Wet Autovervoer Personen. Het gevolgde systeem van gescheiden verantwoordelijkheden heeft in de praktijk zijn waarde ten volle bewezen. Hierbij dient echter te worden aangetekend dat enerzijds van een uitgroeien van de stedelijke gemeenschappen over hun grenzen en anderzijds van het bestaan van structurele verliesposities van het openbaar vervoer, tot de jaren vijftig niet of nauwelijks sprake was.

III. Structuurveranderingen.

Gedurende de laatste tien à vijftien jaar valt er een duidelijke wijziging waar te nemen in de relatie van het openbaar vervoer tot de ruim-

telijke ontwikkeling en in de positie van het openbaar vervoer ten opzichte van de overige vervoerssoorten.

De krachtige economische groei, welke zich in ons land heeft gemanifesteerd, schept in toenemende mate een behoefte aan nieuwe woongebieden voor de groeiende bevolking. Deze behoefte laat zich niet realiseren binnen de stadsgrenzen, te minder waar een ruimere aanleg van stadsuitbreidingen uit ruimtelijk oogpunt wenselijk is. Een deconcentreerende tendens ontstaat. Deze valt, in het bijzonder in Groot-Amsterdam en Rijnmond, duidelijk waar te nemen. Dit heeft ertoe geleid, dat het begrip „stad” in het geheel van grotere centra met omringende kleinere kernen langzaam maar zeker vervaagt.

De behoefte aan nieuwe woongebieden is bovendien zo groot, dat een gespreide uitbouw van de bestaande stedelijke kernen niet meer mogelijk is van wege het ruimtegebrek. De oplossing moet worden gezocht in bundeling van de deconcentreerende tendentie in satelietsteden (Spijkenisse, Hellevoetsluis, Purmerend, Amstelveen, Zoetermeer) op grotere afstand van de bestaande centra, doch met een duidelijke oriëntatie op en in de invloedssfeer van de grotere steden. Deze wijziging in de ruimtelijke situatie heeft drie belangrijke gevolgen voor het openbaar vervoer.

- a. Ervan uitgaande, dat men de verkeersafwikkeling tussen city en satelietstad zoveel mogelijk door middel van openbaar vervoer wil laten plaats vinden, zullen goede openbaar vervoersvoorzieningen moeten vooruitlopen op de ruimtelijke ontwikkeling. Het openbaar vervoer zal de ruimtelijke ontwikkeling, zoals men zich deze wenst, moeten stimuleren. Dit betekent, dat er openbaar vervoer moet komen dat zeker in de aanvangsperiode van de stedelijke expansie onrendabel is.
- b. Het onder (a) bedoelde openbaar vervoer zal een veel intensiever karakter hebben en ten dele ook anders gericht zijn dan het huidige streekvervoer. Men moet hierbij denken aan een vorm van openbaar vervoer, welke in kwaliteit gelijk staat met stadsvervoer.
- c. Binnen een agglomeratie, welke aldus is opgebouwd, heeft een onderscheid tussen lokaal en interlokaal vervoer geen enkele praktische betekenis meer. Het mag voor het voorzieningsniveau geen verschil maken, dat de ene voorstad tot het grondgebied van de centrumstad behoort, terwijl de andere een afzonderlijke gemeente vormt. Men vergelijkte in dit verband Buitenveldert en Amstelveen, Hoogvliet en Spijkenisse, Den Haag Zuid-West en Zoetermeer.

Behalve de eisen, die de ruimtelijke ontwikkeling aan het openbaar vervoer stelt, is dit vervoer zelf eveneens aan veranderingen onderhe-

vig. Deze veranderingen manifesteren zich in hoofdzaak op de volgende terreinen:

1. Het accent bij het stedelijk openbaar vervoer is duidelijk komen te liggen bij de afwikkeling van zware verkeersstromen in de spitsuren.
2. Het stedelijk openbaar vervoer raakt in toenemende mate verstrikt in verkeerscongesties, waarvoor de oplossing moet worden gezocht in het creëren van kostbare infrastructurele voorzieningen.
3. De positie van het openbaar vervoer ten opzichte van het overige wegverkeer draagt een complementair karakter. Een goede onderlinge samenhang, tot uitdrukking komend in een zekere mate van „taakverdeling” is van essentieële betekenis voor het bereiken van een optimale verkeersafwikkeling.

De conclusie, welke uit het bovenstaande moet worden getrokken is tweeledig. De ruimtelijke situatie vereist een krachtige stimulans om de positie van het openbare vervoer te versterken en haar aandeel in de totale verkeersafwikkeling te vergroten. De eisen, welke aan het stedelijk openbaar vervoer worden gesteld brengen dat vervoer in een structureel verliesgevende positie. Hoever men ten aanzien van deze verliezen wil gaan, zal afhangen van de waardering welke men uit maatschappelijk oogpunt voor een goed openbaar vervoer heeft. In de structureel verliesgevende positie van het stedelijk vervoer is slechts verandering te brengen door het dienstbetoon te verminderen en hoge vervoersprijzen te bedingen, hetgeen onmogelijk is.

Een andere situatie ontstaat, wanneer men het particuliere wegverkeer door middel van het prijsmechanisme wil gaan regelen door hen bijvoorbeeld de werkelijke marginale kosten (inclusief congestiekosten) in rekening te brengen. Dit zou kunnen geschieden door een systeem van gedifferentieerde heffingen op het weggebruik. Een ander alternatief vormt het hanteren van de parkeertarieven om door middel daarvan een optimale benutting van de schaarse ruimte in het stadscentrum te bewerkstelligen. In beide gevallen zou een verschuiving van de reiziger naar het openbaar vervoer kunnen plaatsvinden. Deze verschuiving zou gepaard kunnen gaan met een zodanige wijziging van de tarieven dat, evenals de particuliere weggebruiker, ook de gebruiker van het openbaar vervoer de werkelijke kosten in grotere mate dan thans of zelfs geheel gaat betalen.

IV. De Wet Autovervoer Personen in het licht van de structuurveranderingen.

In het licht van de structuurveranderingen van het openbaar vervoer rijzen verschillende bezwaren tegen het huidige stelsel van gesplitste verantwoordelijkheid voor het lokale en interlokale vervoer in de agglomeratie.

1. Waar de agglomeraties als eenheden uit vervoers oogpunt te beschouwen zijn, is het een merkwaardige zaak, dat het regionale interlokale autobusvervoer als het ware uit de eenheid van metro-, tram- en buslijnen wordt gelicht en afzonderlijk wordt geregeld. Dit heeft tot gevolg, dat, behalve daar waar de stadsvervoerder het interlokale autobusvervoer verzorgt, de coördinatie tussen lokaal en interlokaal vervoer niet verder gaat dan de financiële positie van de streekvervoerder toelaat. Zeker wanneer de plannen van gemeenten als Amsterdam en Rotterdam voor agglomeratie-railstelsels worden geëffecteerd, zal het aanvullend busvervoer hierop moeten worden afgestemd.
2. Het onderscheid tussen lokaal en interlokaal vervoer heeft binnen de agglomeratie tot een verschillende behandeling van overigens gelijke delen geleid. De gemeentelijke overheden blijken immers bereid om verliezen bij de stedelijke vervoerbedrijven te aanvaarden, mede omdat zij rekening houden met de vele maatschappelijke voordelen, welke een goed openbaar vervoer biedt. Dit leidt ertoe, dat die delen van de agglomeratie die tot het territoire van de stadsvervoerder behoren een kwalitatief veel betere vervoersvoorziening kennen. Voor de bevolking van de agglomeratie is dit een onaanvaardbare situatie.
3. Het vooruitlopen van het openbaar vervoer op de ruimtelijke ontwikkeling vereist eveneens een bereidheid om de daaruit voortvloeiende verliezen van het openbaar vervoer te dragen. Ook dit blijkt slechts op gemeentelijk niveau mogelijk. Waar een „satellietstad” slechts gedeeltelijk op het grondgebied van de centrumstad wordt gebouwd, komt dit principe slechts voor dat deel van de bevolking tot zijn recht, dat juridisch tot de centrumgemeente behoort.
4. Het systeem van het streekvervoer, dat wil zeggen de voorziening van het platteland met de grote steden als hoekpunten van de vervoersgebieden, voldoet niet meer aan de eisen, welke de vervoersbehoefte binnen de agglomeratie stelt. Deze vervoersbehoefte wordt bepaald door de spreiding tussen woon- en werkgebieden en de oriëntatie van beide op de city.

5. Het zou onjuist zijn om de kwestie van de vervoerverboden in dit verband op de voorgrond te plaatsen. Ook niet, waar de Commissie Vervoervergunningen er met succes naar streeft deze op te heffen. De tijd, welke hiermede gemoeid is, beantwoordt immers bepaald niet aan het vereiste van een slagvaardig vervoersbeleid, wat voor het openbaar vervoer in de agglomeratie een levensvoorwaarde is.

V. Overdracht van regelende bevoegdheden aan de agglomeratiebesturen.

Nagegaan moet worden in hoeverre een wijziging van de Wet Autovervoer Personen in die zin, dat de agglomeratiebesturen de regelende bevoegdheid voor het openbaar autobusvervoer binnen hun gebied verkrijgen, kan bijdragen tot een verbetering van de vervoerssituatie. In de praktijk moet men zich een dergelijke overdracht zo voorstellen, dat de agglomeratie in de zin van de W.A.P. als één gemeente wordt beschouwd, waardoor ten aanzien van hun gebied zowel de Commissie Vervoervergunningen als de gemeentebesturen geen directe invloed op het vervoerbeleid meer kunnen uitoefenen. Dit impliceert, dat het aantal grenzen tussen vervoergebieden drastisch wordt verminderd, doordat de gemeentegrenzen binnen de agglomeratie niet meer bestaan.

Aangezien de metro wettelijk nog niet geregeld is en interlokale tramlijnen slechts in één geval (Den Haag - Delft) voorkomen, kan het regionale railstelsel als gegeven worden aanvaard. De volgende voordelen van een regeling van het autobusvervoer in de agglomeratie door de agglomeratiebesturen springen in het oog:

- a. Bijvoorbeeld de Wet openbaar lichaam Rijnmond, kent eerder primair aan het agglomeratiebestuur de taak toe om richting en leiding te geven aan de ruimtelijke ontwikkeling in hun gebied. Aan de ruimtelijke planning dient een verkeers- en vervoersplan ten grondslag te liggen. Ligt het dan niet tevens voor de hand om de planning en regeling op vervoersgebied aan deze agglomeratiebesturen op te dragen? Daarmede schept men immers de voorwaarde, dat ruimtelijke planning en verkeersplanning volledig op elkaar afgestemd worden en dat ook de verwezenlijking van deze plannen wordt gegarandeerd.
- b. Het agglomeratiebestuur zal er, met de eenheid van de agglomeratie uit vervoersoogpunt als basis, voor kunnen zorg dragen, dat de onderscheiden delen van de agglomeratie niet langer naar verschillende normen door het openbaar vervoer worden bediend, waardoor de aantrekkelijkheid als woongebied voor de diverse ontwikkelingskernen wordt verhoogd.

- c. Evenals dit binnen de gemeente het geval is, zal het agglomeratiebestuur een vervoersbeleid kunnen voeren, dat rekening houdt met alle andere relevante maatschappelijke factoren. Ook ten aanzien van die gebieden, welke door het streekvervoer worden bediend, en uiteraard door hen bediend kunnen blijven, zullen de verliezen kunnen worden geplaatst tegenover het maatschappelijk rendement.
- d. De vervoersbehoefte binnen de agglomeratie, welke voor een deel anders gericht is dan op de stadscentra, zal in het vervoerbeleid ten volle tot uitdrukking kunnen komen, ook al omdat er binnen de agglomeratie geen afzonderlijke, zelfstandige vervoersgebieden meer bestaan. Het vervoersbeleid vindt zijn basis in de vervoersplannen voor de agglomeratie.

Een optimale integratie van het openbaar vervoer binnen de agglomeratie is eerst ten volle mogelijk, wanneer de regeling van het rail- en het autobusvervoer bij dezelfde instantie berust, welke tevens aan de ruimtelijke ontwikkeling leiding geeft. Ten aanzien van het regionale railvervoer (uiteraard met uitzondering van de Nederlandse Spoorwegen) zijn geen bijzondere problemen van juridische aard te verwachten. Een wijziging van de Wet Autovervoer Personen als hierboven bepleit zal het wettelijk kader moeten scheppen, waarbinnen het openbaar autobusvervoer in de agglomeratie zich ten volle kan ontplooiën en dat het de agglomeratiebesturen mogelijk maakt een slagvaardig vervoersbeleid te ontwikkelen.

VI. Conclusie.

In het bovenstaande is uiteengezet, waarom het op ruime schaal betrekken van de agglomeratiebesturen bij de regeling van het openbaar vervoer belangrijke voordelen biedt. Er wordt wel beweerd, dat een dergelijke overdracht van bevoegdheden aan de agglomeratiebesturen een nationaal vervoersbeleid zal doorkruisen. Dit gevaar is echter denkbeeldig, omdat de agglomeratie geen enkele zeggenschap krijgt over het vervoer, dat haar grenzen overschrijdt. In dit verband moet tevens worden opgemerkt, dat, had men in de plaats van de vorming van agglomeratiebesturen gekozen voor de weg van samenvoeging van gemeenten, deze "super-gemeenten" automatisch de bevoegdheid hadden verkregen het openbaar vervoer in hun gebied te regelen. Het leggen van de vergunningverlenende bevoegdheid bij de agglomeratie past geheel in de opzet, die bij de instelling van de W.A.P. is gevolgd, namelijk het afzonderlijk behandelen van de stedelijke centra.

Men kan opmerken, dat overdracht van wettelijke bevoegdheden aan

de agglomeratie de financiële en verkeerstechnische problematiek van het openbaar vervoer niet oplost. Het gaat er echter slechts om het vinden van oplossingen te vergemakkelijken. In het bijzonder de gemeentebesturen worstelen thans met deze problematiek, welke in wezen boven het gemeentelijk niveau uitgaat. Het verdient dan ook de voorkeur dit probleem centraal vanuit de vervoerseenheid te benaderen.

De vraag rijst of een oplossing in de vorm van samenwerking zoals thans in Den Haag en Utrecht plaats vindt, geen alternatief vormt. Bij de beantwoording van deze vraag kan niet worden voorbij gegaan aan het feit, dat de ontwikkeling van bijvoorbeeld de agglomeraties Rijnmond en Groot-Amsterdam zich in een zodanig tempo voltrekt, dat een samenwerkingsvorm gebaseerd op een veel statischer situatie hier geen oplossing op lange termijn kan bieden en ook elders wellicht meer als een overgangssituatie moet worden gezien.

Tot slot een enkele opmerking over de streekvervoerbedrijven. De vrees bestaat wel, dat het inschakelen van de agglomeratiebesturen in feite zou betekenen het terugdringen van hun vervoersgebieden ten bate van de stadsvervoerder. Het tegendeel is waar. Het is immers irrelevant, welke vervoerder een bepaald traject berijdt, als het maar bereden wordt en het aanbod van vervoerscapaciteit op kwalitatief hoog niveau staat. Zo de streekvervoermaatschappijen lijnen exploiteren, welke geheel binnen het gebied van de agglomeratie blijven, mogen zij niet alleen verwachten, dat hun aandeel in het totale vervoer zal worden uitgebreid, maar ook dat zij in een vroegtijdig stadium kunnen worden betrokken bij de gehele verkeers- en vervoersplanning. De grondgedachte van het vervoersbeleid zal immers moeten zijn een uitbreiding van de vervoersmogelijkheden.

SUMMARY

The Passenger Motor Transport Act puts the licensing authority as to intercommunal and local bus transport in the hands of, respectively, the Committee Transport Licenses and of the Municipality. This system of divided responsibilities, based among other things on the difference between district and city transport, is to an increasing degree meeting with objections within the agglomeration. The changes that are coming about in the field of public transport call for a legal frame allowing public transport to develop as efficiently as possible and leaving scope for a flexible and adaptable transport policy.

Good public transport is of decisive importance to the policy of territorial development. Public transport must be called upon to help realize such territorial developments as seem desirable. Precisely the authorities governing agglomerations in our country very often have a task to fulfill with respect to territorial planning and consequently with respect to traffic planning. Since territorial problems and transport problems are closely related, it seems indicated to let one authority decide on both, the more so as changes in territorial structure, particularly the growing of old urban centres beyond municipal borders and the building of satellite towns, are now tending to wipe out the difference between intercommunal transport and local transport within the agglomeration.

The relation between public transport and other forms of traffic has also changed considerably during the last decade. The present situation is characterized by the complementary function of public transport: its main task has now become to deal with rush hour traffic. Consequently, it is no longer possible to look upon public transport as a separate entity, and its problems should now be considered within the framework of traffic as a whole.

The difference between the financial positions of municipal transport companies (public enterprise) and district transport companies (private enterprise) has led to intolerably different levels in transport provisions for similar parts of one agglomeration, depending on whether or not such parts happen to belong to the municipal area of the central town. In actual practice, it is only the municipalities running their own transport that seem prepared to give financial support to such transport, since to them structural losses incurred by public transport are acceptable if balanced by social benefits.

The disadvantages inherent to the present legal situation could be eliminated to a great extent if there were one transport authority responsible for all public transport within the agglomeration. Where such agglomerations are governed by bodies with authority in the field of territorial development, it would be logical to allot to such bodies the task of organizing public transport within their area. The transport policy of such governing bodies should be based upon sound plans for traffic and transport, and would thus be to the benefit of both the travelling public and the various transport companies.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Gesetz zur Personenbeförderung in Kraftfahrzeugen (Autovervoer Personen) übergibt die Vollmacht zur Erteilung von Konzessionen im Orts- und Fern- Autobusverkehr dem Ausschuss für Verkehrskonzessionen und der Kommunalverwaltung. Dieses System getrennter Verantwortungsbereiche, das u.a. auf dem Unterschied zwischen Stadt- und Regionalverkehr basiert, stösst zur Zeit innerhalb der Agglomeration in zunehmenden Masse auf Einwände. Die Veränderungen, die sich im Bereich des öffentlichen Verkehrs vollziehen, erfordern einen gesetzlichen Rahmen, innerhalb dessen der öffentliche Verkehr sich möglichst zweckmässig entfalten kann und der eine schlagfertige Verkehrspolitik ermöglicht.

Ein guter öffentlicher Verkehr ist für die Raumordnungspolitik von entscheidender Bedeutung. Daher muss der öffentliche Verkehr eingeschaltet werden, um die erwünschte räumliche Entwicklung zu verwirklichen. Gerade die Agglomerationsverwaltungen in den Niederlanden haben häufig eine Aufgabe im Sektor der Raumplanung und damit in dem der Verkehrsplanung. Der Zusammenhang zwischen Raum- und Verkehrsproblematik lässt es wünschenswert erscheinen, die Politik hinsichtlich beider Sektoren in einer Hand zu vereinigen. Ein weiterer Faktor ist, dass die Strukturveränderungen im Raum, besonders aber das Wachstum der Vorstadtzentren über die Stadtgrenzen hinaus und die Entstehung von Satellitenstädten, den Unterschied zwischen Orts- und Regionalverkehr innerhalb der Agglomeration verwischen.

Auch die Beziehung zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem übrigen Verkehr hat sich im vergangenen Jahrzehnt erheblich gewandelt. Kennzeichnend für die heutige Lage ist der komplementäre Charakter des öffentlichen Verkehrs; damit hängt eine Akzentverlagerung zusammen, durch die der öffentliche Verkehr seine grösste Bedeutung bei der Abwicklung des Spitzenverkehrs bekommt. Daraus ergibt sich, dass der öffentliche Verkehr nicht mehr gesondert zu betrachten ist; seine Probleme müssen im Rahmen der gesamten Verkehrsabwicklung beurteilt werden.

Der Unterschied in der finanziellen Lage zwischen den städtischen Verkehrsbetrieben (Kommunalbetrieben) und den regionalen Verkehrsbetrieben (privaten Unternehmen) hat dazu geführt, dass zwischen gleichartigen Teilen der Agglomeration unannehmbar grosse Differenzen im Versorgungsniveau entstanden sind, und zwar je nach dem Umstand, ob diese Teile zum Territorium der Zentrumsstadt gehören oder nicht. Allein die Kommunalverwaltung, die über einen eigenen Verkehrsbetrieb verfügt, hat sich in der Praxis bereit erwiesen, diesen Verkehr finanziell zu unterstützen, wobei sie von der Erwägung ausgeht, dass eine strukturell bedingte Verlustposition des öffentlichen Verkehrs akzeptabel ist, wenn dem andere soziale Vorteile gegenüber stehen.

Die Nachteile, die mit der heutigen gesetzlichen Situation verbunden sind, können zu einem bedeutenden Teile ausgeglichen werden, wenn eine einzige Verkehrsbehörde die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Verkehr innerhalb der Agglomeration trägt. Wo Agglomerationsverwaltungen mit Befugnissen im räumlichen Sektor vorhanden sind, liegt es auf der Hand, dass ihnen die Regelung des öffentlichen Verkehrs innerhalb ihres Gebiets übertragen wird. Die Verkehrspolitik wird dabei von zweckmässigen Verkehrs- und Beförderungsplänen ausgehen müssen, was sowohl den Fahrgästen als auch den einzelnen Verkehrsbetrieben zugute kommen wird.

RESUME

La loi relative au transport automobile de personnes confie l'octroi des concessions pour le transport interlocal et local par autocars respectivement à la Commission des Concessions de Transport et à l'Autorité communale. Ce système de responsabilité devisée basé entre autres sur la distinction entre le transport régional et le transport communal, se heurte à l'heure actuelle à l'intérieur de l'agglomération à des objections croissantes. Les changements intervenus dans le domaine du transport public exigent un cadre légal dans lequel le transport public peut se développer de la façon la plus efficace possible et dans lequel une politique des transports courageuse peut être menée.

Un bon transport public constitue un facteur déterminant pour l'aménagement du territoire. Par conséquent il devra être conçu de façon à permettre un aménagement du territoire désiré. Précisément dans notre pays, ce sont très souvent les autorités des agglomérations qui ont une tâche à accomplir dans ce dernier domaine et par conséquent dans celui de la planification de transport. Ce dernier domaine et par conséquent dans celui de la planification des transports rend souhaitable leur concentration en une seule main. Il s'y ajoute que les changements de structure territoriales, notamment l'extension des centres urbains au-delà des frontières communales et la naissance de villes-satellites, font disparaître la différence entre le transport local et interlocal à l'intérieur des agglomérations.

La relation entre le transport public et les autres branches de transport a, elle aussi, fortement évolué les dix dernières années. Le caractère complémentaire du transport public et, en rapport avec cela, un glissement de l'accent par lequel le transport public obtient sa plus grande signification aux heures de pointe est caractéristique pour la situation actuelle. Il en résulte que le transport public ne peut plus être considéré indépendamment, mais que ses problèmes doivent être examinés dans le cadre du transport en général.

La position financière différente des entreprises de transport urbain d'une part (entreprises publiques) et des entreprises de transport régional d'autre part (entreprises privées) a engendré des disparités inadmissibles en ce qui concerne la qualité des soins et des services entre des parties similaires de l'agglomération, selon que ces parties appartiennent ou non au territoire de la commune centrale. En pratique ce n'est que l'administration communale qui dispose d'une propre entreprise de transport qui semble disposée à offrir un appui financier à ce transport, considérant qu'une position déficitaire structurelle du transport public est admissible, lorsqu'elle est compensée par d'autres avantages sociaux.

Il est possible de rencontrer dans une large mesure les objections qui peuvent être formulées à l'égard de la situation légale actuelle, en confiant à une seule autorité des transports la responsabilité de l'ensemble du transport public à l'intérieur de l'agglomération. Là où il existe des autorités d'agglomérations ayant des compétences territoriales, il est indiqué de leur confier l'organisation du transport public sur leur territoire. La politique des transports des autorités des agglomérations devra dans ce cas être basée sur une planification adéquate du trafic et du transport. Le public voyageant ainsi que les différentes entreprises de transport en profiteront.

EURO-RUBRIEK

Op de op 30 november 1967 te Rotterdam gehouden vervoersconferentie van het Comité van Vervoersvakverenigingen in de Gemeenschap (I.T.F.) werd o.m. het woord gevoerd door het Commissielid belast met vervoeraangelegenheden, de heer V. Bodson. Zijn rede: „Het gemeenschappelijk vervoerbeleid, element van de economische unie?“, beoogde een uiteenzetting te geven van de opvattingen van de nieuwe Europese Commissie over het gemeenschappelijk vervoerbeleid. In het licht van de besprekingen van die dag, wijdde hij ook enige aandacht aan het *plan-Leber*.

De vorige Euro-rubriek werd besloten met de opmerking, dat de Commissie nog geen reactie had geleverd op dit plan. Daarom citeren wij: „Ik wil hierbij stellen, dat dit plan voor Duitsland een uitstekende algehele visie op de problemen behelst, alsmede een aantal oplossingen die in de richting gaan welke door de Commissie wordt gevolgd. Ik ben tevens van mening, dat de problemen die men met het plan-Leber wil oplossen, ook in meer of minder sterke mate in alle lidstaten bestaan. Daarom prijs ik mij gelukkig, dat het overleg dat over het plan-Leber zal plaatsvinden, de gelegenheid zal bieden om alle maatregelen de revue te laten passeren, die voor de uitvoering van het gemeenschappelijk vervoerbeleid vereist zijn“. De heer Bodson gaf niet verder aan, welke oplossingen hem als juist voorkwamen. Wellicht is hier sprake van het uitwisselen van beleefdheden (minister Leber was zelf aanwezig), want zijn woorden werden duidelijk afgezwakt toen hij stelde, dat de bij de Commissie in voorbereiding zijnde maatregelen zoals de harmonisatiebeschikking en de voorstellen met betrekking tot de regeling van de toegang tot de markt van het vervoer over de weg en de binnenwateren¹⁾, maatregelen zijn welke in ruime mate kunnen bijdragen tot het tot stand brengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid, dat een fundamentele functie in de economische unie vervult. Verheugend is het feit, dat de heer Bodson een grotere frequentie van de vergaderingen van de ministers van verkeer voorstaat.

Aan het slot van zijn rede sprak de spreker over de samenhang tussen het vervoerbeleid en het regionale beleid. Hij releveerde daarbij aan het *rapport Seifriz*: Interimverslag namens de Commissie voor het Vervoer nopens het gemeenschappelijk zeehavenvervoerbeleid.²⁾

Aangezien met het voortschrijden der gemeenschappelijke markt de noodzaak van een zeehavenbeleid van steeds grotere importantie wordt, willen wij de *voornaamste* conclusies waartoe het Europese Parlement op grond van het rapport komt, integraal weergeven:

Het Europese Parlement,

1. is van mening dat een gemeenschappelijk zeehavenvervoerbeleid een essentieel onderdeel is van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en daarom reeds thans en niet pas later moet worden uitgewerkt, aangezien elke maatregel met betrekking tot het algemene vervoerbeleid voor de spoorwegen, de binnenvaart en het wegvervoer ook belangrijke gevolgen voor de concurrentie tussen de zeehavens kan hebben;

¹⁾ Voorstel voor verordening van de Raad betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren - document COM (67) 720 van 23 november 1967.

²⁾ Zittingsdocument 1967-68 Europese Parlement No. 140 van 24 november 1967.

2/3. spreekt de wens uit, dat de Commissie het Bureau voor de Statistiek opdraagt voor vergelijkbare zeehavenstatistieken zorg te dragen (o.a. om inzicht te verkrijgen in de financiering van haveninvesteringen) en dat deze gegevens openbaar worden gemaakt;

4. is van mening dat de Commissie van de volgende gezichtspunten dient uit te gaan:

- a. de Europese havens dienen zich aan de concurrentie te onderwerpen
- b. de tarieven van het inland transport van en naar de havens dienen meer dan tot dusver als concurrerende tarieven te worden vastgesteld
- c. de haventarieven zelf dienen meer dan tot nu toe aan de hand van mededingingscriteria te worden vastgesteld
- d. het havenbeleid is niet uitsluitend een aangelegenheid van particuliere bedrijven, doch in de meeste havens een zaak die de overheid aangaat. Deze overheid kan zich niet uit de havens terugtrekken, zelfs niet bij een grote mate van onafhankelijkheid van de havenbeheerders
- e. het gemeenschappelijk zeehavenbeleid dient de onderlinge mededinging tussen de havens als een instrument van het economisch beleid, met name van het buitenlandse handelsbeleid van de Gemeenschap, te stimuleren
- f. in het kader van de Kennedy-ronde zal een stijging van de buitenlandse handel gepaard gaan met een toenemende betekenis van de zeehavens der Europese Gemeenschap
- g. de zeehavens moeten grote technische vernieuwingen aanbrengen (verdieping van vaargeulen, aanleg van nieuwe havenbekkens, nieuwe overslag- en vervoermethoden verwerken)
- h. alle belangrijke Europese zeehavens moeten doelmatig met het achterland zijn verbonden
- i. havens in ontwikkelingsgebieden van de Gemeenschap dienen in het kader van het regionale beleid bijzondere aandacht te verkrijgen.

Het rapport geeft een overzicht van de vraagstukken in verband met het zeehavenvervoerbeleid en van de huidige positie van de zeehavens in de EEG. Het overzicht is evenwel slechts voorlopig, omdat de statistieken en andere door de havens verstrekte gegevens onderling niet vergelijkbaar zijn. Derhalve moet dit interimverslag gezien worden als een eerste voorbereidende stap om te komen tot de opstelling van een gemeenschappelijk zeehavenvervoerbeleid. De Commissie voor het Vervoer van het Europese Parlement is tevens van mening, dat tot dit zeehavenvervoerbeleid ook delen van het zeevaartbeleid behoren — dat door art. 84 tijdelijk van het werkterrein van de EEG is uitgesloten — en bereidt daarom eveneens een verslag voor over de zeevaart.

Aan het geciteerde voorstel van de Europese Commissie betreffende de regeling van de capaciteit van het vervoer over de binnenwateren, zal in de volgende Euro-rubriek aandacht worden geschonken.

Drs. Marjorie Mos

KRONIEK

Over de economische aspecten van de luchtvaart in de komende 10-15 jaar hield Drs. A. Kruytzer, Hoofd Centraal Planbureau K.L.M., een toespraak tijdens een lunchbijeenkomst van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut op 22 november 1967. Spreker schetste de te verwachten ontwikkelingen op technisch gebied als volgt:

„Tot 1970 zal de burgerluchtvaart een intensief gebruik blijven maken van de huidige straalvliegtuigen, waarbij als exponenten mogen gelden het aan 150 personen plaats biedende straalvliegtuig voor de lange trajecten, zoals de DC-8 en de 100-zitter bestemd voor de korte tot middellange afstanden zoals de DC-9.

Daarnaast zullen in deze periode een aantal maatschappijen, waaronder de KLM op de intercontinentale routes de verlengde DC-8 in dienst stellen. Dit vliegtuig, waarin circa 230 personen vervoerd kunnen worden, moet u beschouwen als een soort aanloopje tot de grote zogenaamde jumbo-vliegtuigen, die we na 1969 mogen verwachten en die om te beginnen een capaciteit hebben van 400 à 450 passagiers. Verwacht wordt dat deze jumbo-vliegtuigen vóór 1980 zullen uitgroeien tot een soort super-jumbo, voor ca. 1000 passagiers.

Voor de kortere afstanden zullen we tussen 1970 en 1975 kennis kunnen maken met de zogenaamde Airbus, plaatsbiedend aan circa 300 mensen. Dit aantal, alsmede het woord "bus" wekt waarschijnlijk associaties bij u op van een overvolle stadsbus tijdens de piekuren. Niets is minder waar. De passagiers zullen in deze vliegtuigen een comfort aantreffen, dat zelfs ver uitsteekt boven dat van de huidige vliegtuigen.

Naast de ontwikkeling op subsoongebied, die gekenmerkt wordt door de komst van steeds grotere vliegtuigen zullen we na 1970 geconfronteerd worden met de supersone techniek. Hierbij is niet de grootte maar vooral de snelheid dé belangrijkste factor. Voorop in de supersonerace loopt de Brits-Franse Concorde. Een vliegtuig, dat kleiner zal zijn dan de huidige DC-8 maar tweemaal zo snel.

Rond 1975 verwachten we dan het Amerikaanse supersone vliegtuig, de Boeing-SST oftewel supersonic transport, die met een capaciteit van 300 passagiers Mach 2.9 zal vliegen, met andere woorden bijna 3x zo snel als het geluid.

Daarmee zullen we dan een eerste bescheiden stap hebben gezet op de weg naar een ontwikkeling van de vliegtechniek voor civiel gebruik, die ons zal voeren naar snelheden, waarbij het mogelijk wordt in dezelfde tijd, dat wij hier bijeen zijn, uw reis Amsterdam-New York v.v. te maken inclusief een quick-lunch met uw zakenrelatie aldaar.

Ten aanzien van de technische ontwikkeling kan derhalve gesteld worden, dat enerzijds supersone vliegtuigen met grote snelheid, zullen worden ontwikkeld, maar met relatief lage passagierscapaciteit, en anderzijds vliegtuigen met een zeer grote stoelencapaciteit doch met dezelfde snelheid als de huidige. De grote vraag, waarvoor de luchtvaart zich gesteld ziet, is of deze beide technieken na 1975 economisch naast elkaar kunnen worden gebruikt."

De heer Kruytzer wijdde vervolgens o.a. aandacht aan de tarieven- en kostenontwikkeling, de grote vraag van het vervoer, de noodzaak tot aanleg van

nieuwe luchthavens en de keuze van vliegtuigtypes. Hij ging bij dit laatste onderwerp uitvoerig in op de jumbo-vliegtuigen.

„Indien we de kosten van de jumbo's gaan vergelijken met de vliegtuigen, die tussen nu en 1970 op de markt komen en daar bedoel ik de verlengde DC-8 vliegtuigen mee, dan is van een kostenverschil ten gunste van de jumbo-vliegtuigen nauwelijks sprake. Dit geldt speciaal voor de KLM, die inmiddels twee super DC-8 vliegtuigen in dienst heeft genomen en nog vijf in bestelling heeft.

U zult zich afvragen, waarom de KLM dan toch deze jumbo's heeft besteld, als de verlengde versies van de huidige vliegtuigen dezelfde kosten hebben.

Waarom bovendien al deze extra moeite, waarom deze geweldige investeringen in een vliegtuig, dat door zijn grootte slechts op een beperkt aantal routes kan worden ingezet en daardoor in gebruiksmogelijkheden minder flexibel is?

De voornaamste redenen zijn de volgende geweest:

ten eerste: het grote verschil in comfort tussen de Boeing 747 en de huidige vliegtuigen, daarbij inbegrepen de verlengde straalvliegtuigen.

ten tweede: het niet aankopen van deze 400-zitter zou inhouden, dat in een latere fase het zeer moeilijk zou zijn de sprong te maken naar de nog grotere eenheden met 700 à 1000 stoelen. Met andere woorden door het kopen van grote tot zeer grote vliegtuigen gaat men bewust mee met een ontwikkeling in de luchtvaart, waarbij vervoer van grote massa's speciaal in de vorm van grote groepen sterk zal toenemen.

ten derde: de jumbo-vliegtuigen betekenen een geweldige verbetering voor het steeds nijpender probleem van de verkeerscongestie op de grote vliegvelden. Een voorbeeld moge dit verduidelijken. Indien de KLM in 1971 nog met de huidige DC-8 vliegtuigen op de Amsterdam-New York route zou vliegen, zou het aantal frequenties in de zomertop 10x per dag moeten zijn.

Gezien de vereiste aansluitingstijden in Amsterdam en New York zou dit betekenen, dat we op Schiphol 's morgens om elf uur 2, om één uur 5 en om vijf uur 3 vertrekken zouden hebben; u kunt zich voorstellen, dat hierbij veel grotere problemen op vlieg- en verkeerstechnisch gebied ontstaan dan bij de situatie zoals die voor de Amsterdam-New York diensten in de zomer 1971 bij het in gebruik nemen van de jumbo is gepland, namelijk:

- 1x om elf uur met een DC-8-63 vliegtuig
- 2x om één uur met de Boeing 747
- 1x om vijf uur eveneens met de Boeing 747."

Op 4 december 1967 herdacht het *Centraal Bureau voor het Internationale Vervoer per Spoorweg* zijn 75-jarig bestaan. Bij gelgenheid van dit jubileum worden hierbij enige gegevens over de aard en werkwijze van dit Centraal Bureau in herinnering gebracht.

Het Centraal Bureau voor het Internationale Vervoer per Spoorweg (O.C.T.I.) ving zijn werkzaamheden aan in 1893 ter uitvoering van het eerste verdrag tussen Staten betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM), dat in 1890 te Bern is gesloten en dat in werking is getreden op dezelfde datum als waarop het Centraal Bureau is opgericht. In 1924 werd, eveneens te Bern, een tweede verdrag ondertekend, ditmaal ter regeling van het inter-

ationale spoorwegverkeer van reizigers en bagage (CIV). Deze internationale verdragen, het CIM en het CIV, die bij achtereenvolgende herzieningen, waar nodig, zijn aangepast aan de ontwikkeling van de economie en aan de technische eisen van het ogenblik, zijn de feitelijke eenmaking van het internationale recht betreffende het vervoer per spoorweg en behoren - nog altijd - tot de belangrijkste factoren die ten grondslag liggen aan de commerciële ontwikkeling die zich sedert het einde van de 19de eeuw in Europa voltrekt.

Teneinde beter de voordelen te doen inzien die voor de cliënten, met name de zakenlieden, zijn verbonden aan de uniforme internationale regeling van het *goederenvervoer*, die met de inwerkingtreding van het eerste Verdrag van 1893 tot stand is gekomen, en hun een inzicht te geven in het werk van het Centraal Bureau, meer algemeen bekend als het Bureau van Bern, zij verwezen naar de toestand vóór de inwerkingtreding van bedoeld Verdrag. Omdat er geen overeenkomst voor rechtstreeks internationaal vervoer bestond kon de afzender zijn door een vrachtbrief begeleide zending niet verder dan tot aan het grensstation van zijn land sturen en moest hij een tussenpersoon, een vervoersonderneming, belasten met het doen vervoeren van zijn door een nieuwe vrachtbrief, nu van het volgende land, begeleide zending tot aan de grens van dit tweede land, waar een andere tussenpersoon soortgelijke handelingen moest verrichten in het derde land en zo vervolgens, van land tot land, tot aan de eindbestemming. Het is zonder meer duidelijk dat onze afzender niet dan met grote moeite en met veel kosten en tijdverlies, de gegevens kon bemachtigen die hij nodig had om een internationale zending op de juiste wijze te versturen. Men zou kunnen zeggen, dat hij min of meer in den blinde werkte. Dank zij het in 1893 in werking getreden Verdrag en de verdragen die dat sedertdien hebben vervangen en aangevuld, ondertekent de afzender slechts één overeenkomst voor het vervoer van de plaats van afzending tot aan de plaats van bestemming en behoeft hij niet langer voor het vervoer tussenpersonen in te schakelen.

In het eerste Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV), dat in 1924 te Bern werd ondertekend, werd het internationale vervoer van reizigers en hun bagage geregeld. De internationale vervoerovereenkomst voor reizigers vindt zijn toepassing in de afgifte aan dezen van een plaatsbewijs dat van een bijzonder kenteken is voorzien. Ook voor geregistreerde bagage ontvangt de reiziger een *reçu* dat een overeengekomen merkteken draagt. Hoewel de internationale uniforme regeling zoals die is neergelegd in het CIV-verdrag, wat de reizigers betreft, niet op alle punten even doorwrocht is als de wetgeving inzake het goederenvervoer, worden daarin niettemin talrijke essentiële punten behandeld, vooral nadat het Verdrag in februari 1966 aanzienlijk was uitgebreid door de ondertekening van een aanvullend verdrag nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en verwonding van reizigers, waarvan de procedure van de bekrachtiging door de betrokken regeringen lopende is.

De verdragen tussen de Staten, die hierboven ter sprake zijn gekomen, gezamenlijk beter bekend onder naam „Verdrag van Bern”, hebben, nu een dertigtal Staten van Europa, het Nabije- en het Midden-Oosten, alsmede van Noord-Afrika tot deze verdragen zijn toegetreden een zeer uitgebreid toepassingsgebied. Met elkaar beschikken deze landen over een spoorwegnet en over transportverbindingen over land en water met een gezamenlijke lengte van 275.000 km, ten dienste van ongeveer vijfhonderd miljoen inwoners. Het is zonder meer duidelijk dat de uitvoering van deze internationale verdragen, het

toezicht op de behoorlijke toepassing daarvan, de achtereenvolgende herzieningen ten einde ze aan te passen aan de huidige snelle ontwikkeling van het economische leven, het in der minne schikken van uit deze verdragen voortvloeiende geschillen tussen Staten of vervoersondernemingen, de oprichting van een permanent intergouvernementeel orgaan noodzakelijk maakten. Dat de ondertekenende Staten dit hebben ingezien blijkt hieruit dat, op dezelfde dag waarop het eerste Verdrag in werking trad, het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg werd opgericht, dat thans zijn 75-jarig bestaan herdenkt.

De Koninklijke Nederlandse Reedersvereeniging publiceerde op 18 januari een kort memorandum over het jaar 1967, waarin o.a. aan de *sluiting van het Suezkanaal* en de *devaluatie van het Engelse Pond* aandacht werd besteed.

„In het begin van het jaar 1967 was het vrachtenpeil in de algemene vrachtafvaart en in de tankvaart in het algemeen gesproken op een niveau, dat in het licht van de sterke kostenstijgingen der laatste jaren zonder meer onbevredigend kon worden genoemd. Twee feiten van - uiteraard niet alleen voor de scheepvaart - eminent belang, nl. de sluiting van het Suez Kanaal en de devaluatie van het Britse Pond Sterling hebben op de vrachten in beide genoemde sectoren en op de vrachttarieven in de lijnvaart een grote invloed uitgeoefend.

Als gevolg van de langere reizen, die in het vervoer tussen Oost en West via de Kaap moesten worden gemaakt, werd in feite de vervoerscapaciteit van de wereldvloot verminderd en ontstond er een grotere vraag naar scheepsruimte in het algemeen. Dit werkte een verhoging speciaal van de tanker- en trampvrachten op de open vrachtenmarkt in de hand. Daarnaast moesten noodzakelijkerwijze toeslagen op de vrachttarieven in de lijnvaart worden berekend in het vervoer tussen Oost en West wegens de langere reizen en een incidentele verhoging van de molestpremie's.”

„Een aspect van de sluiting van het Suez Kanaal is een mogelijk optreden van blijvende verschuivingen in het handelspatroon en de samenstelling van het ladingpakket. In dit verband heeft het feit, dat in ruim één decennium de doorvaart door het Suez Kanaal tweemaal werd belemmerd er nog eens de aandacht op gevestigd, dat het gebruik van deze vaarroute vooral zijn waarde ontleent aan een permanente openstelling voor schepen van alle vlaggen.

Het tweede belangrijke feit - de devaluatie van het Pond - had tot gevolg, dat op diè vrachten, die op Sterling basis zijn genoteerd correcties moesten worden toegepast teneinde het oorspronkelijk peil te handhaven. Dit peil is echter in verschillende trades nog niet bereikt en de gevolgen van de waardevermindering van het Pond zullen in vele gevallen niet kunnen worden opgevangen. In het bijzonder de kleine handelsvaart in West-Europa, die reeds uit anderen hoofde met moeilijkheden te kampen heeft, ondervindt van de devaluatie een ernstige terugslag. Overigens is de volle draagwijdte van de devaluatie van het Pond voor de scheepvaart nog niet voldoende vast te stellen.”

Ter gelegenheid van de opening van de *Metro* in Rotterdam op 9 februari 1968 sprak de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de heer *M. J. Keyzer*, een rede uit, waaraan de volgende passages zijn ontleend.

„Er wordt wel eens beweerd, dat het openbaar vervoer in de toekomst nog slechts een ondergeschikte rol zal kunnen vervullen en dat men, naar het voorbeeld van vele Amerikaanse steden, onze steden volledig zal moeten aanpassen aan het gebruik van de personenauto. Ik wil voorop stellen, dat de stadscentra ook naar mijn mening moeten worden opgehouden voor de personenauto. Maar het is een illusie te denken, dat in de toekomst in de grote stadsgewesten uitsluitend met particuliere auto's in de vervoerbehoefte kan worden voorzien. Als wij het daarop zouden laten aankomen, zal er óf wel nauwelijks nog verkeer kunnen zijn óf louter een complex van wegen en parkeergelegenheid, dat welhaast niet meer een stad kan worden genoemd.

Ook in de Verenigde Staten komt men meer en meer tot dit inzicht. Dáár op grond van ervaringen, waarvoor wij in Nederland beter bespaard kunnen blijven; want heel wat Amerikaanse steden zijn er ernstig door verminkt. Ondanks het creëren van autowegen, grote parkeerplaatsen en parkeergarages blijkt het ook daar noodzakelijk, dat het openbaar vervoer een belangrijke taak krijgt toegewezen in de afwikkeling van de vervoerstromen. Ik zou in dit verband een opmerkelijke in Boston gedane uitspraak willen citeren: Duidelijk is gebleken, dat in een stadsgewest de personenauto het werk niet meer alleen aan kan. Waar teveel mensen teveel dingen moeten doen in een ruimtelijk te begrensd gebied, is het niet meer mogelijk, dat ieder voor zich gaat waar hij wil in gezelschap van anderhalve ton metaal.

U zult dit wellicht ook wijze woorden vinden, althans woorden om over na te denken. Als ik evenwel de zaal inkijk heb ik een sterk vermoeden, dat velen van u niet tot de trouwste en beste klanten van het openbaar vervoer behoren. Toch is het vandaag ook voor die velen een belangrijke dag. Want hoe meer ánderen in de metro plaats zullen nemen, hoe beter en gemakkelijker u in uw auto kunt rijden. Het komt er echter op aan, dat u van tijd tot tijd ook eens die „ander” moet willen zijn. Niet uit nieuwsgierigheid, maar uit goede, verstandige overweging. Want dáár moet het heen. Niet óf de personenauto, óf het openbaar vervoer, maar allebei, elkaar aanvullend, elkaars complement zijnde.

Voorwaarde daarvoor is natuurlijk, dat er een kwalitatief goed openbaar vervoer is. En kwaliteit betekent ten aanzien van het openbaar vervoer frequent, snel en comfortabel.

„In een nabije toekomst zal zich bij de bouw en de uitbouw van metrolijnen een vraagstuk voordoen, waaraan wij grote aandacht moeten gaan besteden, namelijk het probleem van het gemeenschappelijk gebruik van de infrastructuur door de Nederlandse Spoorwegen en de stedelijke vervoerbedrijven. Een vraagstuk dat voor de toekomstige ontwerpers van het vervoer in de grote agglomeraties en in de gehele Randstad waard is nauwgezet te worden bestudeerd en tevens een mogelijkheid, die waar dat kan moet worden gerealiseerd. De voordelen, welke een dergelijk gecombineerd gebruik van de infrastructuur eventueel zou kunnen bieden, liggen zowel in de grote aantrekkelijkheid voor het gehele openbaar vervoer, dat ook bij vervoer op langere afstanden de reizigers tot aan de nabije omgeving van zijn reisdoel brengt als - en dit moet ik heel uitdrukkelijk zeggen - in grote financiële besparingen.

De rijksoverheid volgt deze ontwikkeling met grote belangstelling. Mede in het kader van de ruimtelijke ordening. Haar beleid is er immers op gericht, dat de afwikkeling van vervoerstromen in de stadsgewesten op zodanige wijze geschiedt dat zowel de toegankelijkheid van de steden als de leefbaarheid

daarvan wordt gewaarborgd. Waarbij onder leefbaarheid wordt verstaan het wonen en werken, het beleven van cultuur en sport enz. enz. Voor het blijven functioneren van onze stadscentra acht de regering - naast de uiteraard nodige verkeersvoorzieningen - uitbouw van het openbaar vervoer de aangewezen mogelijkheid om afdoende oplossingen te bereiken.

De rijksoverheid biedt daarbij ook graag de helpende hand, maar zij is beperkt - zeer beperkt zelfs - in haar mogelijkheden, in het bijzonder in haar financiële mogelijkheden."

Drs. H. H. de Vries.

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

HET BEZIT EN GEBRUIK VAN PERSONENAUTO'S IN 1965

Inleiding

De enorme ontwikkeling van het personenvervoer wordt in toenemende mate bepaald door de ontwikkeling van het vervoer per personenauto. Mede in verband met de problematiek, die deze snelle groei met zich brengt, is het dan ook van zeer groot belang dat uitgebreide gegevens over de bezits- en gebruiksstructuur van de personenauto verkregen worden. Door het Centraal Bureau voor de Statistiek worden jaarlijks in de „Statistiek der motorrijtuigen” cijfers gepubliceerd omtrent de omvang en samenstelling van het personenautopark. Daarnaast worden sinds 1960 om de 2 à 3 jaar uitgebreide onderzoeken ingesteld, waarbij naast een verdieping van het inzicht in de structuur van het „autobezit” ook gegevens worden verzameld over het „auto-gebruik”. De resultaten van dit onderzoek zijn gepubliceerd in „Het bezit en gebruik van personenauto's in 1965”. Enkele belangrijke uitkomsten zullen in het volgende nader worden weergegeven.

Het personenautopark

Bij de uitwerking van deze enquête is een tweetal belangrijke onderscheidingen gemaakt, die als een rode draad dwars door het hele onderzoek lopen.

In de eerste plaats is er het onderscheid in particuliere en zakenauto's. Evenals in 1963 worden als zakenauto's aangemerkt, die auto's waarvan het kenteken op naam staat van een bedrijf, alsmede de auto's op naam van een particulier persoon, welke door hun eigenaar zijn aangeschaft voor de uitoefening van een bedrijf of beroep. In die gevallen waarin de aanschaffing niet alleen voor de uitoefening van een bedrijf of beroep geschiedde, zijn de auto's met overwegend zakelijke kilometers tot de zakenauto's gerekend. Alle overige auto's zijn beschouwd als particuliere auto's.

Een tweede belangrijk onderscheid is de verdeling in eerste- en tweedehands auto's. Onder eerstehands auto's worden verstaan auto's die nieuw waren op het moment dat zij door hun huidige eigenaar werden gekocht. Tot de tweedehands auto's worden de auto's gerekend, die zich op het enquête-tijdstip in handen van een tweede of latere eigenaar bevonden.

Aantal personenauto's medio 1963 en 1965 (x1000):

	Totaal			Eerstehands auto's			Tweedehands auto's		
	Totaal	zaken- auto's	particu- liere auto's	Totaal	zaken- auto's	particu- liere auto's	Totaal	zaken- auto's	particu- liere auto's
1963	845	506	339	419	299	120	426	207	219
1965	1246	650	596	628	392	236	618	258	360

Het Nederlandse personenautopark omvatte medio 1965 1.246.000 auto's; 650.000 zakenauto's en 596.000 particuliere auto's. Sinds 1963 heeft deze verhouding een opmerkelijke wijziging ondergaan. In 1963 bestond het autopark nog voor 60% uit zakenauto's, in 1965 is dit aantal teruggelopen tot 52%.

Hoewel zowel het zakelijke als het particuliere autobezit absoluut gemeten is toegenomen, blijkt hieruit duidelijk de relatief sterkere groei van het particulier autobezit. Evenals in 1963 bestond het park voor 50% uit eerstehands auto's.

Met behulp van de beschikbare gegevens heeft het C.B.S. een poging ondernomen de aanschaf verhouding tussen eerstehands zaken- en particuliere auto's in de beschouwde periode te benaderen. In de jaren 1964/1965 geschiedde $\pm 62\%$ van de aanschaf van eerstehands auto's voor zakelijke doeleinden. In de periode 1962/1963 bedroeg het overeenkomstige cijfer $\pm 67\%$. Er is dus een enigszins dalende tendens in het relatieve aandeel van de zakenauto's bij de aanschaf van nieuwe auto's waar te nemen.

Inkomen en autobezit

Evenals in de jaren 1960 en 1963 werd een verband gelegd tussen inkomen en autobezit. Hierbij dient er echter op gewezen te worden, dat een gedeelte van de autobezitters in de laagste inkomensgroep in het geheel niet over een eigen inkomen beschikt. Het betreft hier hoofdzakelijk huisvrouwen en studerende, die op een of andere wijze, bijv. uit vermogen, inkomen van de echtgenoot of ouders een auto aanschaffen of onderhouden. Overigens hoeft het persoonsinkomen niet de enige bepalende factor te zijn voor het bezit van een auto. Er zijn ook andere bronnen waaruit aanschaffing en onderhoud kunnen worden gefinancierd, bijv. bijdragen van de werkgever of het rijden op kosten van een eigen zaak.

Een ander punt is ook de betrekkelijke vergelijkbaarheid van gelijke inkomensklassen in de tijd.

Een rangschikking van het aantal auto's naar inkomensklasse over de jaren 1960, 1963 geeft het volgende beeld te zien (aantal auto's x 1000):

	1960	1963	1965
Inkomen van de eigenaar:			
onder de f 10.000	251 (61%)	389 (56%)	506 (47%)
van f 10.000 tot f 15.000	85 (21%)	162 (23%)	308 (28%)
van f 15.000 tot f 20.000	36 (9%)	67 (10%)	127 (12%)
boven de f 20.000	36 (9%)	73 (11%)	137 (13%)
Totaal aantal auto's met een kentekenbewijs op naam van een persoon	408 (100%)	691 (100%)	1.078 (100%)

Hieruit blijkt dat, ondanks de regelmatige daling van het relatieve aandeel van het autobezit in de laagste inkomensklasse, toch nog bijna de helft van het aantal personenauto's voorkomt in de groep met een inkomen beneden de f 10.000. Absoluut genomen is het aantal personenauto's in deze groep sinds 1960 zelfs verdubbeld. Indien men de doorstroming naar de hogere inkomensklassen, als gevolg van geldontwaarding en welvaartstijging, mede in acht neemt dan geeft dit staatje toch wel een duidelijk beeld van de steeds sterkere penetratie van de personenauto in de laagste inkomensklasse.

Het autopark in de laagste inkomensklasse bestaat in hoofdzaak uit tweedehands auto's, terwijl in de inkomensklassen boven de f 10.000 de verhoudin-

gen juist omgekeerd liggen. Die nieuwe aankopen vallen in hoofdzaak in de hogere inkomensklassen.

De gemiddelde jaarkilometrage

Evenals bij de voorgaande enquêtes wordt het begrip „gemiddelde jaarkilometrage” gehanteerd. In feite is dit een min of meer fictief begrip, omdat bij de berekening hiervan de kilometers van dat gedeelte van het autopark, dat nog geen vol jaar gereden heeft, zijn opgehoogd alsof zij wel een vol jaar zouden hebben gereden. Het zou te ver voeren binnen het bestek van deze kanttekening nader in te gaan op de details van deze methode¹⁾.

De gemiddelde jaarkilometrages van personenauto's

	Aantal auto's in % van het totaal	Totaal	Tussen huis en kantoor of bedrijf	In uit- oefening v. bedrijf of beroep	In vakanties	In overig parti- culier gebruik
Totaal						
1960	100	18.700	1.500	13.000	1.100	3.600
1963	100	18.400	2.100	10.600	1.400	4.300
1965	100	18.000	2.200	9.100	1.500	5.200
Zakenauto's						
1963	60	22.300	1.800	17.200	1.000	2.300
1965	52	22.500	2.300	16.800	1.000	2.400
Particul. auto's						
1963	40	12.600	2.500	700	2.000	7.400
1965	48	13.000	2.100	700	1.900	8.300

De Nederlandse automobilist legde in 1965 gemiddeld 18.000 km af tegen resp. 18.700 km en 18.400 km in de jaren 1960 en 1963. In tegenstelling tot deze lichte daling in de totale gemiddelde jaarkilometrage geven de gemiddeld per jaar afgelegde afstanden zowel bij de particuliere als bij de zakenauto's van 1963 op 1965 juist een lichte stijging te zien.

Deze schijnbare tegenstelling vindt zijn oorzaak in het feit, dat er zich in de samenstelling van het autopark een verschuiving heeft voorgedaan. In 1963 bestond het autopark voor 40% uit particuliere auto's, in 1965 was dit aandeel zoals reeds eerder werd gesteld opgelopen tot 48%. Aangezien de gemiddelde jaarkilometrage bij particuliere auto's aanzienlijk lager ligt dan bij de zakenauto's, nam de totale gemiddelde jaarkilometrage, ondanks de toeneming van zowel de jaarkilometrage van particuliere als van zakenauto's toch af.

Naast het min of meer op aanschaf en bezit gebaseerde onderscheid in zaken- en particuliere auto's kan ook een verdeling gemaakt worden op basis van het gebruik. We zien nu, dat ook het gebruik in de particuliere sfeer toeneemt, terwijl het gemiddelde zakelijke gebruik een daling vertoont. Indien de particuliere- en zakenauto's afzonderlijk worden bezien, dan springt de daling van het zuiver zakelijke gebruik van zakenauto's direkt in het oog, hier te-

¹⁾ Zie hiervoor „Het bezit en gebruik van personenauto's in 1963 en 1965”

genover staat echter de toeneming van de kilometrage in het woon-werk-verkeer.

Bijna vanzelfsprekend doet de sterke toeneming van het particuliere gebruik zich het meest gevoelen bij de particuliere auto's. Opmerkelijk is hier de daling van het gemiddelde autogebruik in het woonwerkverkeer. Het is niet onmogelijk, dat de invloed van de marginale autobezitters hier een rol zal spelen.

Het inkomen blijkt een belangrijke invloed te hebben op het autogebruik. Naarmate het inkomen stijgt, neemt ook de gemiddelde jaarkilometrage toe.

Voor het eerst heeft het C.B.S. een onderzoek ingesteld naar de door Nederlandse automobilisten in het buitenland gereden kilometers. Hieruit komt naar voren, dat in 1965 gemiddeld ongeveer 1.400 km. ofwel 7% van de totale kilometrage in het buitenland werd afgelegd. Een belangrijk gedeelte hiervan kwam, vooral bij de particuliere auto's, voor rekening van de vakantie. Bij de zakenauto's werd het grootste gedeelte afgelegd in uitoefening van bedrijf of beroep.

Eveneens voor het eerst heeft het C.B.S. een uitsplitsing gemaakt van de gemiddelde jaarkilometrages naar domicilie van de eigenaar of de bezitter van de auto. Als hoofdcriteria voor de geografische indeling zijn gekozen de provincies en een rangschikking van de gemeenten naar urbanisatiegraad. Hierbij dient wel in het oog gehouden te worden, dat de uitkomsten niet de gemiddelde jaarkilometrages in een bepaald gebied weergeven, maar de kilometrages van auto's, die in een bepaald gebied gedomicilieerd zijn.

Wat de gemiddelde kilometrages per provincie betreft geven de auto's gedomicilieerd in de provincies, die aan de grenzen van Nederland liggen een lager gemiddelde te zien dan de meer centraal gelegen provincies. In de provincie Friesland (16.000 km), Zeeland (16.000 km) Limburg (16.200 km) en Groningen (10.400 km) ligt de kilometrage aanzienlijk lager dan het landsgemiddelde van 18.000 km, terwijl de centraal gelegen provincie Utrecht (20.000 km) hier ruim boven blijkt te liggen. Voorts blijkt dat de gemiddelde jaarkilometrages stijgen naarmate de verstedelijking toeneemt. Door auto's, gedomicilieerd in plattelandsgemeenten, werd in 1965 ongeveer 16.100 km afgelegd, terwijl de auto's in steden met meer dan 100.000 inwoners, met 18.700 km boven het algemene gemiddelde lagen.

Interessant zijn voorts de onderlinge verschillen die zich voordoen tussen de drie grootste steden van Nederland, nl. Amsterdam (18.100 km), Rotterdam (18.400 km) en 's-Gravenhage (18.800 km).

De gemiddelde aanschaffingsprijs

Dit aspect is daarom zo interessant omdat de prijs als een indicatie gezien kan worden van de kwaliteit. De gepubliceerde uitkomsten laten zien dat er een duidelijk verschil bestaat tussen de gemiddelde aanschaffingsprijzen van zakenauto's (f 6.100,—) en particuliere auto's (f 4.000,—). Dit verschil vindt zijn oorzaak in het volgende. In de eerste plaats bestaat het zakelijke autopark, voor het grootste gedeelte uit eerstekhands auto's (f 7.000,—) waarvan de gemiddelde aanschaffingsprijs aanzienlijk hoger ligt dan van de tweedehands-auto's (f 3.000,—). In de tweede plaats blijken de eerstekhands zakenauto's een aanzienlijk hogere gemiddelde aanschaffingsprijs te hebben dan de eerstekhands particuliere auto's.

Hetzelfde geldt eveneens voor de tweedehands zaken- en particuliere auto's, hier bedragen deze gemiddelden resp. f 3.600 en f 2.600,—. Uit het bovenstaande mag geconcludeerd worden, dat over het algemeen de zakenauto's kwalitatief beter zullen zijn dan de particuliere auto's.

Een vergelijking van de gemiddelde aanschaffingsprijzen in 1963 en 1965

leert, dat er zich in de tussenliggende periode geen ingrijpende wijzigingen hebben voorgedaan. Slechts bij de particuliere auto's is een geringe verschuiving naar de duurdere auto waar te nemen. Zoals te verwachten, bestaat er een nieuw verband tussen inkomen en aanschaffingsprijs. Naarmate het inkomen toeneemt, stijgt ook het bedrag dat men bereid is voor de auto te betalen.

De totale jaarprestatie

Een van de belangrijkste uitkomsten van dit onderzoek is zonder enige twijfel de totale kilometerprestatie van het Nederlandse personenautopark. In 1965 werd 21.490 mln. km afgelegd. Ook voor de jaren 1960 en 1963 werden overeenkomstige cijfers berekend. Men komt nu tot het volgende overzicht. Totale km-prestatie van personenauto's (in mln.)

Totaal	Tussen huis kantoor of bedrijf	In uitoe- fening van be- drijf of be- roep	In vakan- ties	In overig particulier gebruik
1960 9.240	760	6.180	540	1.760
1963 14.870	1.670	8.560	1.120	3.520
1965 21.490	2.620	10.880	1.780	6.210

In vijf jaar tijds is de totale km-prestatie met ruim 130% gestegen. Hoewel het autogebruik in uitoefening van bedrijf of beroep absoluut gemeten het grootst is, is de relatieve stijging (circa 70%) ver bij de andere gebruiksaanwendungen achtergebleven. Het woon-werkverkeer en het overige zuiver particulier gebruik zijn sinds 1960 meer dan verdrievoudigd. Bijzonder sterk is vooral de ontwikkeling van het overige particuliere gebruik geweest. In vijf jaar is het aandeel van deze gebruiksaanwending in het totaal gestegen van 20% naar 30%.

Tegen de achtergrond van de sterk stijgende totale km-prestatie wordt de ontwikkeling van het personenautoverkeer op het Nederlandse wegennet nader bezien. Het C.B.S. wijst er op dat $\pm 7\%$ van de door Nederlandse automobilisten gereden kilometers in het buitenland worden afgelegd. Aangezien dat gegeven niet bekend was voor de jaren 1960 en 1963 en ook gegevens over door buitenlanders in Nederland gereden kilometers ontbreken, is men bij de vergelijking van de op het Nederlandse wegennet gereden kilometers uitgegaan van de veronderstelling, dat door de Nederlanders in het buitenland afgelegde afstand ongeveer overeenkomt met de door buitenlanders in Nederland gereden kilometers. Naast de toeneming van de totale kilometerprestatie met 130% is het totale personenautoverkeer op Rijkswegen sinds 1960 met slechts 70% gegroeid. Dit betekent dus dat het verkeer op de overige wegen met veel meer dan 130% moet zijn toegenomen. Uit de vijfjaarlijkse tellingen van de Rijkswaterstaat blijkt, dat er in 1965 ruim 8,5 miljard km door personenauto's op Rijkswegen werd afgelegd. Geprojecteerd op de uitkomsten van deze enquête betekent dit, dat personenauto's $\pm 40\%$ van hun totale kilometrage op Rijkswegen afleggen. Een eenvoudig rekensommetje leert nu dat sinds 1960 de kilometrage buiten de Rijkswegen met ongeveer 200% gestegen moet zijn, hetgeen wel een zeer bijzonder licht werpt op de verkeersproblematiek in en om de grote steden.

Drs. F. M. Stulemeijer

De plaats van Nederland in het internationale vervoer en de betekenis van de Nederlandse vervoersbedrijven; (Centraal Bureau voor de Statistiek, Statistische en econometrische onderzoeken, no. 9).

Met deze publikatie is gepoogd een zodanige economisch-statistische schets van het Nederlandse vervoerswezen te geven, dat vorming van een totaalbeeld daarvan mogelijk wordt. Het verschaffen van een dergelijk overzicht is op zichzelf niet eenvoudig. Het vervoer is een veelvormige activiteit, en het is op velerlei wijze bij de samenleving en de economische activiteit betrokken. Een statistische benadering loopt het gevaar van eenzijdigheid en simplificatie, temeer daar bij het conclusies trekken uit statistisch materiaal een zekere mate van terughoudendheid aanbeveling verdient. Voor deze rubriek moge met het aangeven van enkele kernpunten uit de publikatie worden volstaan.

Voor een zeer globale karakterisering van de activiteit van de Nederlandse vervoersbedrijven kunnen de volgende cijfers als uitgangspunt dienen: (blz. 35, 36 publikatie)

totale produktiewaarde vervoerbedrijven (1964):	7,3 miljard gld.
waarvan goederenvervoer	5,0 " "
personenvervoer	1,5 " "
laden, lossen afhandeling van	
passagiers en vervoermiddelen	0,8 " "

Het economisch zwaartepunt van de vervoerssector ligt daarmee zeer duidelijk bij het goederenvervoer.

De Nederlandse vervoersbedrijven leveren tot het totale bruto binnenlands produkt een aandeel van ruim 7%, welk cijfer het duidelijkst spreekt indien het wordt gesteld tegenover de overeenkomstige verhoudingscijfers voor de omringende landen op het continent. Het niveau ervan blijkt dan een 20 à 30% hoger te liggen dan bij deze landen (blz. 38). Deze afwijking wordt voornamelijk veroorzaakt door de sterk ontwikkelde Nederlandse zeescheepvaart. Het moet inderdaad aan de grote externe, internationale activiteit van de Nederlandse vervoerbedrijven worden toegeschreven, dat het vervoer in de Nederlandse volkshuishouding een wat grotere plaats inneemt. Het feit dat de Nederlandse economie op een betrekkelijk klein gebied geconcentreerd is, zou immers voor het binnenlands vervoer een kleiner vervoersaandeel in de totale produktie doen verwachten dan het geval is met landen met een geringere bevolkingsdichtheid en over meerdere uiteengelegen centra verspreide economische activiteit.

In dit verband is een andere opstelling van de cijfers omtrent de produktiewaarde van het vervoer interessant (zie ook blz. 35 publikatie)

produktiewaarde zeevaart en luchtvaart:	3,3 miljard gld.		
binnenvaart, spoorwegen,			
(beroeps)personen en			
goederenvervoer over de			
weg:	3,2	"	"
laden, lossen enz.	0,8	"	"
totaal	7,3	"	"

Zeevaart en luchtvaart, beide vrijwel geheel extern werkzame vervoers-takken, blijken in produktiewaarde het eigenlijke „inland transport” meer dan te evenaren. Doch ook deze laatste vervoerstakken zijn alle in min of meer belangrijke mate in het internationale vervoer werkzaam.

Een zeer groot deel van de opbrengsten uit dit internationale vervoer is te rekenen als export van vervoersdiensten. Deze beliep in totaal 3,8 miljard gld. (1964), meer dan de helft dus van de totale afzet. Deze vervoersexport vormt 10 à 15% van de totale Nederlandse export van goederen en diensten.

De uitgesproken centrumpositie die Nederland in het goederenvervoer van West-Europa inneemt — hieraan wordt in de eerste hoofdstukken van de publikatie aandacht besteed — vormt voor deze vervoersexport een belangrijke steun. Daardoor dragen met name de Nederlandse binnenvaart en de havenbedrijven in niet onaanzienlijke mate tot de Nederlandse vervoersexport bij (blz. 41).

De Nederlandse vervoersexport bestaat voornamelijk uit goederenvervoer, maar het goederenvervoer overweegt ook in het vervoer voor Nederlandse rekening (voornamelijk binnenlands vervoer). De opbrengst hiervan bedraagt ongeveer het dubbele van die van het personenvervoer (goederenvervoer $\pm$ 2 miljard gld., personenvervoer $\pm$ 1 miljard). Het binnenlands vervoer heeft zijn plaats voornamelijk bij de produktie en distributie van goederen. Nadere gegevens over de produktiestructuur van het vervoer zijn in een afzonderlijk hoofdstuk (blz. 43-48) opgenomen. Van zowel internationaal als binnenlands vervoer moet de winstgevendheid overigens matig genoemd worden, (blz. 47) althans de laatste jaren.

Niet in de laatste plaats daarom verdient het de aandacht dat zowel het internationale als het binnenlandse vervoer betrekkelijk grote investeringen vergen (blz. 49 e.v.), terwijl kan worden aangenomen dat voortgaande ontwikkeling van de Nederlandse economie in belangrijke mate voortzetting van de vervoersinvesteringen zal vereisen.

Drs. L. van Die

Verschenen in 1967:

Maandstatistiek van verkeer en vervoer, bestelnr. N 1/1967, f 32,50 p/j., f 3,25 p/nr.

Maandstatistiek van het internationale Zeehavenvervoer, bestelnr. N 2/1967, f 57,50 p/j., f 3,— p/maandnr., f 10,— p/kwartaalnr.

Maandstatistiek van het internationale wegvervoer, bestelnr. N 3/1967, f 32,— p/j., f 3,20 p/nr.

Statistiek van de binnenvloot 1 jan. 1967, bestelnr. N 30/1967, f 4,—.

Statistiek der motorrijtuigen 1 aug. 1966, bestelnr. N 10/1966, f 5,50.

Statistiek van de wegen 1 jan. 1966, bestelnr. N 19/1966, f 4,—.

Statistiek van het binnenlandse goederenvervoer 1965, bestelnr. N 34/1965, f 7,50.

Statistiek van de internationale binnenvaart 1964—1965, bestelnr. N 35/1964—1965, f 11,50.

Statistiek van de zeevaart 1965, bestelnr. N 36/1965, f 8,50.

Statistiek van het internationale goederenvervoer 1965, bestelnr. N 4/1965, f 12,50.

Statistiek van het personenvervoer 1965, bestelnr. N 15/1965, f 4,—.

Statistiek van de Nederlandse luchthavens 1965, bestelnr. N 50/1965, f 4,50.

Statistiek van de scheepvaartbeweging 1966, bestelnr. N 31/1966, f 4,50.

Verkeerstellingen, Deel I. Algemene telling van de Rijkswaterstaat 1965, bestelnr. N 12/1965-I, f 12,50.

Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg 1965, bestelnr. N 14/1965, f 4,50.

alsmede de volgende artikelen en studies opgenomen in:

a. Maandstatistiek van verkeer en vervoer:

Het bezit en gebruik van personenauto's in 1965, januarinummer.

Investerings in de verkeerssector in 1965, februarinummer

Goederenvervoer over de Nederlandse grenzen naar verkeerswijzen in 1966, maartnummer.

Grensverkeerstellingen in 1965 en 1966, aprilnummer

De Nederlandse koopvaardijvloot op 1 jan. 1967, aprilnummer

Investerings en financiering in 1965 bij grote N.V.'s in het vervoer, decembernummer

Investerings in de verkeerssector in 1966, decembernummer.

b. Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek:

Het bromfietsenpark per 1 maart 1966, maartnummer

Wereldluchthaven Schiphol in ontwikkeling, aprilnummer.

Verkeersongevallen en alcoholgebruik, meinumner.

De invoer van ruwe aardolie in Nederland, augustusnummer.

Investerings in vaste activa door de vervoers- en communicatiebedrijven 1957-1966, oktobernummer.

Het goederenvervoer in de zeehavens van de E.E.G. in 1965, decembernummer.

c. Statistische en econometrische onderzoekingen no. 9:

De plaats van Nederland in het internationale vervoer en de betekenis van de Nederlandse vervoersbedrijven, bestelnr. AZ 5/9, f 8,50

Ter perse:

Statistiek van de zeevaart 1966

Statistiek van het personenvervoer 1966

Statistiek van de luchtvaart 1966 (voortzetting van de statistiek van de Nederlandse luchthavens)

Het bezit en gebruik van personenauto's in 1965

Statistiek van de internationale binnenvaart 1966

Geregelde verkeerstellingen van de Rijkswaterstaat 1964-1966

Statistiek van de verkeersongevallen 1966

Statistiek van het internationale goederenvervoer 1966

Statistiek van het binnenlandse goederenvervoer 1966

BOEKBESPREKINGEN

E. Gleissner: *Die Zusammenhänge zwischen Wirtschaft und Güterverkehr*. Schriftenreihe des IFO-Instituts für Wirtschaftsforschung, Heft 62. Duncker & Humblot, München, 1965, 126 S.

Reeds eerder heeft het IFO-Institut für Wirtschaftsforschung ten behoeve van het Duitse Ministerie van verkeer de samenhang tussen de groei van de goederenproductie en het vervoerd gewicht (1957) enerzijds en de vervoersprestatie anderzijds (1961) onderzocht. De resultaten van deze voorgaande onderzoeken werden in dezelfde serie gepubliceerd onder de nummers 28 en 42.

In beide gevallen gingen het om prognoses voor het vervoer. Uitgangspunt was daarbij de nauwe lineaire samenhang van het vervoer (water, weg en rail) met de totaliteit van de produktie (+ invoer) van 17 geselecteerde goederengroepen. Dit lijkt een eenvoudige methode, temeer daar er maar met één verklarende variabele, dus één regressievergelijking wordt gewerkt. Niettemin vereist deze aanpak de onafhankelijke analyse en prognose van de 17 afzonderlijke goederencategorieën. Zodoende is de werkwijze wel doeltreffend, maar bijzonder tijdrovend gebleken. Het zoeken ging dus verder in de richting van een nog meer gestileerde methode. De resultaten hiervan worden in het thans besproken werkje openbaar gemaakt. Daarbij worden enkele kwantitatieve (ex-post) resultaten verstrekt.

Bij de nieuwe methode wordt allereerst het 17-delige aggregaat teruggebracht tot een complex van 5 groepen:

1. voedings- en genotmiddelen, textiel en agrarische producten
2. kolen en minerale oliën
3. ertsen, ijzer en staal, non-ferro-metalen
4. bouwmaterialen
5. overige goederen.

Voorts zijn de pijpleidingen in de waarneming betrokken. Daarnaast wordt een nieuw element ingevoerd, en wel de betrekkingen die er bestaan tussen het reële nationale inkomen en de spoorwegen, binnenvaart, wegvervoer (lange afstand) en de pijpleidingen.

Deze relaties konden gelegd worden omdat het IFO los van deze opdracht inmiddels beschikt over een (op de produktie functie gebaseerd) macro-economisch model van de prognose van het nationaal inkomen (reales Brutto-Sozialprodukt).

Het derde oogmerk van de studie is, om de globale analyse van de relaties tussen het goederenvervoer en de nationale economie zodanig te verfijnen, dat tussen de componenten van het nat. ink. (investeringen, verbruik enz.) alsmede andere economische relevante data enerzijds en de corresponderende goederencategorieën in het inland-transport anderzijds statistisch gefundeerde betrekkingen gevonden kunnen worden.

Het boek verschaft geen uitkomsten van prognoses. Daarmede is de betekenis ervan beperkt tot studiebron voor econometristen en beoefenaren van de theoretische vervoersstatistiek. Het behoort derhalve in de desbetreffende institutionele bibliotheken een plaats te hebben. Voor de particuliere bibliotheek

van de in de praktijk werkzame vervoerseconoom is het boek van minder belang. Er schuilt zelfs een zeker gevaar in, als niet-econometristen het raadplegen. Voor Nederland gelden andere modellen, al was het slechts uit hoofde van het feit, dat de berekeningsmethoden van het nationale inkomen in Duitsland en Nederland op fundamenteel andere leest geschoeid zijn. Pur sang statistici en econometristen kunnen daar uiteraard hun voordeel mee doen.

Moge het Duitse aggregaat „nationaal inkomen” redelijk bruikbaar zijn, hoewel op de „subjectieve” methode samengesteld, voor de componenten ervan geldt, dat de „objectieve”¹⁾ methode, zoals Nederland die hanteert, tot betere resultaten voert. Zolang de methoden uiteenlopen geldt - los van de vraag welke werkwijze de beste is - in ieder geval, dat de internationale vergelijkbaarheid van de resultaten minimaal is. Vandaar het beperkte belang van deze studie met name voor de niet-econometrist.

Drs. Jac. König

R. B. Oram: *Cargo handling and the modern port*. Pergamon Press, Oxford, England, 1965, 173 p. 30 sh.

Zoals de auteur in zijn inleiding zelf verklaart, is dit boek een poging om de functies van de havens te omschrijven en te bepalen in hoeverre en op welke wijze deze werden beïnvloed door de stille revolutie, die sinds het einde van de tweede wereldoorlog in al de grote wereldhavens aan de gang is.

Oram gaat op overzichtelijke wijze te werk en wijdt eerst enkele beschouwingen aan de functies van een haven in het algemeen en aan het wereldzeeverkeer. Hij legt de nadruk op de absolute noodzakelijkheid van een snelle „turn-round”. Daarna gaat hij dieper in op de verschillende vormen van havenbeheer en somt de vereisten op die de gebruikers aan een moderne haven stellen.

In een tweede hoofdstuk bestudeert hij de basisverrichtingen van de havens en besteedt aandacht aan de velerlei omstandigheden die een snelle turn-round der aanlopende schepen in de weg staan.

Aansluitend komen de abeidsproblemen aan de orde. De auteur geeft duidelijk de verschillen aan die bestaan tussen industrie- en havenarbeid, en onderzoekt de pogingen die de laatste decennia in Groot-Brittannië werden ondernomen om verbetering in de havenarbeid te brengen.

Het vierde hoofdstuk behandelt de sinds 1945 opgetreden veranderingen, de reconstructieproblemen en de voortschrijdende mechanisering. Hierbij aansluitend worden dan de unit-loads, vnl. pallets en containers, besproken. Over beide geeft de auteur uitgebreide beschouwingen.

Het voorlaatste hoofdstuk van het boek geeft details over de wereldvloot van „bulk cargo ships” en over de verschillende types van bulkkladingen, van petroleum en erts tot wijn en fosfaten. Daarna analyseert Oram de voordelen van dit vervoer en de specifieke vereisten die in dit verband aan de havens worden gesteld.

Tenslotte komt de „haven van de toekomst” aan de beurt. De auteur onderscheidt twee scholen: een eerste, die slechts een beperkte ontwikkeling na-

¹⁾ Kort gezegd betekent de objectieve methode, dat het nationale inkomen berekend wordt als som van de produktie der producerende huishoudingen. De subjectieve methode komt tot het nationale inkomen door sommering van inkomens.

streeft en het erbij houdt dat havens handelsondernemingen zijn, die de fondsen nodig voor hun ontwikkeling zelf dienen op te brengen; een tweede, die de regel huldigt dat de kade op het schip moet wachten en dus subsidiëring voorstaat.

Tot slot worden, in een kort overzicht, enkele voorbeelden van havenontwikkelingen in Europa aangehaald.

De auteur van dit werk was „Dock Superintendent” bij de Port of London Authority tot 1956. Van 1959 tot 1963 Technical Secretary en later Technical Consultant van de International Cargo Handling Coordination Association. Hij is tevens maritiem Expert bij het „Bureau of Technical Assistance Operations” van de U.N.O. en leraar aan het „Ports & Shipping Training Centre” van deze organisatie.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat zijn uitlatingen van een grondige detailkennis blijken te geven. Zijn werk wil nochtans slechts basisprincipes naar voren brengen, die vanzelfsprekend niet op elke haven in het bijzonder onveranderd van toepassing zijn. Zoals schrijver terecht opmerkt, zou een werk op dergelijke schaal onleesbaar worden. Dit laatste is nu alleszins niet het geval. „Cargo Handling and the Modern Port” kan ons inziens als goede lectuur bestempeld worden, die tevens een zeer volledig beeld geeft van de huidige haven- en transportrevoluties en -problemen.

Dat hier en daar de tekst reeds een tikkeltje „verouderd” aandoet (uitgegeven 1965) zal wel niemand verwonderen.

Drs. R. Restiau

K. Hulsman: *Probleme des Wachstums der Schiffsgrossen*. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1966, 211 S.

Een van de onderwerpen welke - naast de containerisering - de publicisten over de zeescheepvaart ten eerste bezighouden is de voortdurend toenemende scheepsgrootte.

Ook het werk van Hulsman is hieraan gewijd en gaat bovendien uitgebreid in op de gevolgen van dit verschijnsel voor de havens, de toe- en afvoerwegen, de transportmiddelen in het binnenland en de scheepswerven, om te eindigen met een poging tot een synthese van deze verschillende belangen.

In het eerste deel wordt een empirisch onderzoek naar de ontwikkeling der scheepsgrootten ingesteld, in het bijzonder voor de massagoed-schepen, naar de onderdelen tankers, bulk-carriers en ertscarriers, waaraan een prognose voor de toekomstige ontwikkeling der scheepsgrootten wordt verbonden.

Vervolgens worden oorzaken en voorwaarden voor de groei der scheepsgrootten aan een onderzoek onderworpen, achtereenvolgens naar algemeen economisch, scheepsbouw-technisch en bedrijfs-economisch gezichtspunt. Bij het laatste treedt uiteraard vooral de met de groei der scheepsgrootte samenhangende kostendegressie op de voorgrond.

In een kritische beschouwing hierover wijst de schrijver er op dat bedoelde kostendegressie in feite een vertekend beeld geeft, omdat het toenemende risico en vooral de door de toenemende scheepsgrootte veroorzaakte extra kosten voor uitbreiding van de haven-, kade- en laad/los-inrichtingen, welke niet door de reder gedragen worden, daarin verwerkt zijn.

In het tweede deel worden de gevolgen der toenemende scheepsgrootten aan

een analyse onderworpen en wel achtereenvolgens uit een oogpunt van de zeehavens, het „inland transport”, de ontvangers der massagoederen, de reders en de werven.

In het derde deel tenslotte behandelt de schrijver de noodzaak van coördinerende der haven-, scheepvaart- en scheepsbouwpolitiek, - welke hij als fundamentele voorwaarde voor de oplossing der door de toenemende scheepsgrootte opgeroepen problemen beschouwt - na eerst de mogelijkheden van versterkte internationale samenwerking binnen deze drie bedrijfstakken te hebben onderzocht.

De totaal-indruk is een niet al te diep doorwrochte, meer op idealistische gedachten dan op nuchtere werkelijkheidszin steunende studie, met een veelheid aan feitelijke gegevens en doorspekt met lange citaten, doch per saldo weinig opzienbarende nieuwe uitkomsten en gezichtspunten opleverend.

Mr. A. M. van Dusseldorp

J. Bes: *Despatch of Tramships*. De Boer N.V., Hilversum, 1967, f 24,50.

Nadat van de hand van de praktijkman J. Bes reeds meerdere boeken (w.o. *Chartering and shipping terms*) verschenen waren, zag thans een systematische opgave van de afhandelingssnelheid (*despatch*) van bulkcarriers in de trampvaart het licht.

Het naslagwerk bevat gegevens over de feitelijke laad- en lostijden, zoals deze in 1966 en 1967 geregistreerd konden worden. Er werden 15 goederensoorten gekozen, waarvan de laadtijden in een 110-tal havens werden opgetekend, alsmede de lostijden in rond 170 ontvangende havens. Reders kunnen op grond van de verstrekte informatie hun havenkeus bepalen, hun chartercondities aan de plaatselijke omstandigheden aanpassen en ook beter plannen. Dat laatste zowel wat de lopende reis betreft alsook de verdere herbevrachting.

Daarnaast doen zich in een aantal havens bepaalde complicaties voor ten aanzien van de vraag, welke van de feitelijke dagen, die het schip in of bij de haven doorbrengt, als los- of laadtijd meetelt. Voor dergelijke problemen verstrekt de auteur dan een nauwkeurige tekst, waarin de condities voor lossen/laden zodanig geformuleerd zijn, dat de zaak juridisch waterdicht is en de reder voor onaangename verrassingen behoed wordt.

Het boek moet gezien worden als een waardevol supplement op het eerder verschenen werk „*chartering practice*” van de hand van dezelfde auteur. Deze twee, in de Engelse taal gepubliceerde, boeken vormen samen een naslagwerk waarvan alle tramprederijen veel nut zullen hebben. De z.g. markttransparantie wordt er ongetwijfeld door vergroot.

Drs. Jac. König

A. Schmitz: *Beschränkung des Werkfernverkehrs?* Vorträge und Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1967, 24 S.

Hoe snel literatuur heden ten dage verouderd wordt door deze brochure duidelijk gedemonstreerd. Dit geschrift is inmiddels in zijn rechtstreekse betekenis alweer achterhaald door de plannen van Minister Leber. Daarmede is

aan de probleemstelling een nieuwe dimensie toegevoegd, die het oude vraagstuk overschaduwde. Dat oude probleem bestond daarin, dat de belastingheffing op het eigen vervoer op lange afstand in Duitsland niet meer past in het per 1.1. 1968 ingaande stelsel van heffing op de toegevoegde waarde. Daarmede moet de oude heffing op het eigen vervoer vervallen. De vraag rijst nu, of er iets voor in de plaats moet komen en zoja, wat er dan voor vervanging nodig is; een BTW-heffing sec. Een BTW-heffing plus een opslag en welk percentage van de BTW dan in aanmerking zou komen.

Schmitz grijpt deze gelegenheid aan voor een pleidooi ten gunste van het eigen vervoer (op lange afstand). Hij voert een aantal interessante argumenten aan ter verdediging van de stelling, dat er eigenlijk helemaal geen plaats is voor de extra-belasting van het eigen vervoer. Deze argumenten zijn in twee categorieën ingedeeld, bedrijfseconomische en sociaaleconomische.

De behandeling geschiedt „deutschgründlich”. In de bedrijfseconomische categorie wordt de „kwaliteit” van eigen vervoer behandeld en de resultaten van een enquête omtrent de vraag, waarom eigenlijk eigen vervoer aantrekkelijk is, worden gepubliceerd. Uit deze enquête springen (o.m.) naar voren: aflevering der goederen op exakt het gewenste tijdstip, persoonlijke service en besparingen op vóór- en natransport. Ook behandelt Schmitz de vraag naar de bezettingsgraad en de merkwaardige invloed, die de progressie in de inkomstenbelasting heeft op het investeringsbedrag van ondernemers, die I.B. betalen.

Onder de sociaaleconomische categorie behandelt Schmitz de vraag of beknotting van het eigen vervoer een al dan niet gunstige invloed op de transportstructuur heeft. De bescherming van midden- en kleinbedrijf komt ter sprake en voorts onder andere de verzorging met vervoersdiensten van ontwikkelingsregio's binnen eigen grenzen.

In de conclusie wijst Schmitz de extra heffing op eigen vervoer af, evenals het in een andere richting wijzende standpunt van Predöhl¹⁾. De heffing zou ook niet in het kader van de E.E.G. passen. Bepaalde beperkingen accepteert Schmitz wel, o.a. een inschrijvingsstelsel zoals in Nederland. In tegenstelling tot Hamm acht Schmitz het bestaande verbod van retourlading noodzakelijk.

Drs. Jac. König

P. Koessler: *Technische Grundlagen zur Reform der Kraftfahrzeugsteuer*. Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 31, 108 S. und

R. Funck und K. Peschel: *Möglichkeiten der Kraftfahrzeugbesteuerung und ihre verkehrswirtschaftlichen Konsequenzen*. Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 32, Kirschbaum Verlag, Bad Godesberg, 1967, 88 S.

Belastingen op het gemotoriseerde verkeer kunnen volgens de auteur Koessler in drie categorieën ingedeeld worden:

- a. incidentele heffingen (b.v. OB bij aankoop, keuringskosten)
- b. heffingen onafhankelijk van het (rijdend) gebruik (b.v. motorrijtuigenbelasting)
- c. heffingen afhankelijk van het (rijdend) gebruik (b.v. benzineaccijns)

¹⁾ A. Predöhl: *Verkehrspolitik*. Göttingen, 2e druk, ziet de extra-heffing als een middel om de kool en de geit te sparen: geen verbod, wel belasting van eigen vervoer.

Een probleem apart vormt de belasting van het stilstaand gebruik: parkeerbeffingen. Rij- en parkeerfunctie van wegen zijn vaak moeilijk te onderscheiden, nog daargelaten dat de parkeerfunctie in bepaalde wijken als onderdeel van de woonfunctie gezien zou kunnen worden. Bezieet men deze problematiek niet vanuit het oog van de autobezitter maar van wegbeheerderszijde, dan is het zinvol, om te spreken van dynamisch en statisch gebruik van wegen. Het dynamisch gebruik levert dan het slijtage - aspect en een deel van het aspect van ruimtebeslag (remafstand tussen auto's onderling) op, terwijl het statisch gebruik neerkomt op ruimtebeslag voor parkeerdoeleinden. Zo geformuleerd is het parkeerprobleem toch wel onder b en c te brengen, hetgeen de auteur ook gedaan heeft. Waarbij men zich kan afvragen, waarom de parkeermeter niet onder a zou kunnen verschijnen. Bij zijn benaderingswijze laat de auteur evenmin het begrip „congestie” in een expliciete rubriek verschijnen, noch in de zin van de flessehals voor het rijdend verkeer noch als parkeerruimte-tekort.

Waarschijnlijk heeft Koessler dit doelbewust gedaan. Immers de werken Heft 31 en Heft 32 vormen een onlosmakelijk geheel. De Bondsrepubliek Duitsland bereidt een herziening van de motorrijtuigbelasting voor. In dat verband heeft de Minister voor Verkeer (Seeböhm nog!) een dubbele opdracht met divergerende probleemstelling gegeven. De taak van Koessler was daarbij, om op basis van een veronderstelde gelijkblijvende opbrengst van de heffingen een nieuw systeem van motorrijtuigbelasting uit te denken. Hierbij werden de volgende gezichtspunten zo goed mogelijk tot uitdrukking gebracht:

- 1) technisch-constructieve ontwikkeling v. d. auto (veiligheid)
- 2) verkeer op wegen
- 3) slijtage van wegen
- 4) algemene toepasselijkheid
- 5) kosten en moeite voor de overheid (perceptie)

De gelijkblijvende opbrengst t.o.v. het huidige systeem is een modelmatige abstractie om de studie op korte termijn gereed te kunnen hebben. Hiermede wordt dus niet geprejudiceerd t.a.v. vragen als bijv. de verhouding tussen heffingen die onafhankelijk en afhankelijk van het gebruik van de auto zijn. Aan de wisselwerking tussen deze twee systemen kan Koessler zich uiteraard niet onttrekken, zodat de benzine/gasolie-accijns evenzeer besproken wordt als de denkbare vormen van belasting op het houden van een auto.

Op deze wijze komt hij tot 27 typen van denkbare belastingsystemen, waarvan één in de categorie a), 21 in de categorie b) en 5 in groep c). Dit alles zeer systematisch, deutschgründlich, maar desalniettemin door een Europese bril.

In zijn conclusie bepleit hij een combinatie van heffing op de brandstof (met coördinatie van benzine en gasolie!) met een heffing op het houden van een auto, waarbij het grondoppervlak, dat de stilstaande personenauto beslaat het criterium is. Hij bepaalt drie klassen, op pragmatische overwegingen en adviseert, om de auto's in te delen volgens 6 m², 8 m² en groter dan 8 m². Voor de feitelijke heffingshoogte geeft hij een drietal varianten. Als hoofdvoordeel van dit systeem ziet hij het feit, dat iets van het parkeer-probleem op deze wijze in de heffing verdisconteerd zit. Voor de vrachtauto baseert hij zich in wezen op de AASHO-roadtest. Hij houdt het er op, dat het gewicht de wegen kapot rijdt. Zodoende kan het bestaande stelsel op gewichts-basis blijven bestaan.

Op zich is het boekje nuttig voor de ontwerpers van belastingen op auto's. Daarnaast voor redacteurs van autotechnische tijdschriften en krantenru-

brieken. Deze laatsten kunnen ingezonden-stukken-schrijvers van repliek dienen. Deze lieden verzinnen de wonderbaarlijkste constructies, maar Koessler is ze allen de baas. Het meest tot zijn recht echter komt het boek in zijn samenhang met het andere deel van de studie-opdracht, die door Prof. Funck en Dr. Peschel is uitgevoerd.

De vereenvoudigende veronderstelling van gelijkblijvende opbrengsten is noodzakelijk om het aantal kwantificaties dat Koessler heeft uitgevoerd (62 grafieken!) zo klein mogelijk te houden. Maar daarmee is de problematiek niet uitputtend behandeld. Dat zou oorspronkelijk Prof. Dr. A. Predöhl doen, die wegens tijdgebrek echter zijn vroegere assistent, Prof. Funck, daarmee belastte, zulks in samenwerking met Dr. Karin Peschel, leerlinge van Prof. Seidenfus.

Zoals verwacht mag worden, knopen Funck en Peschel hun studie vast aan de begrippen „kosten van de weg” en „optimale verkeersvoorziening”. Bij kosten zien wij eveneens een driedeling, namelijk; variabele kosten van de weg, vaste kosten en congestiekosten.

Op grond van uitvoerige overwegingen (die wel beknopt worden geformuleerd) komen de rapporteurs tot de conclusie, dat de variabele kosten via heffingen op de brandstof bestreden moeten worden. Deze conclusie loopt parallel met die van Koessler. Bij de vaste kosten divergeren de standpunten wat betreft de personenauto: Funck en Peschel stellen de gewichts- en snelheidsbelasting voor. De vrachtauto naar asbelasting. De standpunten lijken echter wel verzoenbaar. Het gaat er per slot van rekening om, dat Funck en Peschel een belasting op het houden van een auto willen hebben ter dekking van de vaste kosten van de weg. Een interessant aspect van hun betoog is, dat zij vinden, dat elke belastingsoort moet corresponderen qua opbrengst op de kostensoort waarbij ze behoren en dat die heffingen ook daarvoor gebruikt moeten worden, waarvoor zij geheven werden. In dit opzicht zijn zij zeer gedecideerd.

Minder gedecideerd geschiedt de behandeling van de congestie-kosten. Voor „tolwegen” en „radio-electrische tellertjes” in de auto voelen zij wel wat, maar zij zouden met dit soort voorstellen toch liever nog wat willen wachten, tot de publieke opinie hier meer rijp voor is. Als het dan toch moet, dan uitsluitend beginnen bij nieuw in gebruik te stellen trajecten of kunstwerken, vooral als men door deze wijzen van financieren deze tracé's sneller ter beschikking krijgt. Dit standpunt werd ten onzent al verwezenlijkt bij o.a. de Beneluxtunnel en Haringvliet-brug. Als algemene remedie denken Funck en Peschel echter meer in de richting van een regionaal gedifferentieerde opslag op de (reeds bestaande) accijns op brandstof. (Desnoods op de motorijtuigbelasting).

Hoofdzaak is in hun visie, dat de regionale autoriteiten de opbrengst toucheren, om daarmee de flessehalzen weg te werken. Dit laatste is mogelijk een concessie, zoals de gehele behandeling van de congestiekosten wat weifelachtig geschiedt. Hoofdprincipe van rapporteurs lijkt te zijn, dat de overheid moet zorgen, dat er wegen komen. De middelen daartoe moeten in beginsel op de kapitaalmarkt opgenomen worden. Elke generatie moet dan de rente en aflossing opbrengen ten behoeve van de wegen die zij bezit en berijdt. Andere systemen (bijv. in Nederland) komen daarop neer, dat elke generatie de wegen van de volgende betaalt. Dit lijkt hen niet toelaatbaar. Slechts indien de kapitaal-markt krap is - wat momenteel in Duitsland het geval is - komt de methode van doorbelasting van congestiekosten in aanmerking. Zulks als noodmiddel om bepaalde verstoppingen te verdrijven.

Langs deze weg introduceren Funck en Peschel ook het openbaar vervoer. In bepaalde gevallen zal een weg-uitbreiding niet rendabel zijn. In dat geval

zal de (regionaal geheven) congestie-heffing aangewend mogen worden tot bevordering van het openbaar vervoer.

Het boek bevat een aantal stellingen, waarmee niet iedereen het eens zal zijn. Niettemin behoort het in de boekenkast van een ieder, die de werken van Oort heeft staan. De gedachten zijn minstens de moeite van het overwegen waard. De verstrekte vergelijkende studie van de methoden in andere Europese landen heeft grote documentaire waarde. De „Finanzwissenschaftliche Untersuchung der Kraftfahrzeugsteuer” in aanhangsel B, alsmede de „verkehrstheoretische Analyse der Kraftfahrzeugbesteuerung” in aanhangsel C vormen compacte compendia inzake de stand van het vervoerseconomisch denken in een staat, die qua motorisering een aantal jaren op Nederland vooruitloopt.

Drs. Jac. König

G. Krömmelbein: *Leistungsverbundenheit im Verkehrsbetrieb*. Duncker & Humblot, Berlin, 1967, 104 S.

Het vraagstuk van de joint cost is in de vorige eeuw door degenen, die zich voor het eerst met vervoers-economische vraagstukken gingen bezighouden al van meet af aan aan de orde gesteld. Nog steeds is het een probleem, dat sterk de aandacht vraagt, vooral omdat in het voorkomen van joint cost één der oorzaken gevonden moet worden, waardoor in het vervoerswezen het systeem van prijsdifferentiatie veelvuldig wordt toegepast. Welbekend is de tegenstelling van meningen welke op dit gebied bestaat. Zo weten wij dat Taussig joint cost als een der meest typische kenmerken van een vervoersbedrijf beschouwde. Daarentegen wordt dit voorkomen van joint cost door Pigou sterk ontkend, eigenlijk ziet hij het probleem alleen maar optreden bij verbondenheid van heen- en terugreis.

Uit deze enkele verwijzing naar de literatuur moge blijken, dat de vervoers-economen het vraagstuk van de joint cost na aan het hart ligt. Elk boek dat tracht over dit verschijnsel nadere informatie te geven moet dan ook zonder twijfel worden toegejuicht.

Thans ligt voor ons het boek van Krömmelbein, die de Leistungsverbundenheit en het daaruit voortvloeiende joint cost vraagstuk behandelt. Iedere verdieping in dit vraagstuk kan alleen maar als een aanwinst worden beschouwd. Daarom is het ook te betreuren, dat ik mij na lezing van dit boek ietwat teleurgesteld heb gevoeld. Waarschijnlijk vloeit deze teleurstelling voort uit het feit, dat dit boek ontstaan is uit een dissertatie. Iedere dissertatie behoeft nog niet een boek te zijn dat in brede kring belangstelling wekt. Een dissertatie is immers in feite een proeve van bekwaamheid om een wetenschappelijk probleem te benaderen, te analyseren en zijn bevindingen op verantwoorde wijze op schrift te stellen. Indien ik deze eisen aan het onderhavige boek aanleg, dan kan ik mij inderdaad voorstellen, dat de schrijver de doctorsbul op dit werk heeft verworven. Maar publikatie in ruimere kring ware toch waarschijnlijk niet nodig geweest. Het boek zelf valt in twee delen uiteen. Het eerste deel behandelt het „Wesen der Leistungsverbundenheit”. Het tweede deel „Formen der Leistungsverbundenheit im Verkehrsbetrieb”. Beide delen vormen een vrij scherpe tegenstelling.

Het eerste deel is volledig theoretisch van aard en omvat 44 van de 104

bladzijden; dus bijna de helft van het boek is aan theoretische beschouwingen gewijd, waarin het begrip van de verbondenheid van prestaties in een productieproces wordt vastgelegd, waarin de vormen van deze verbondenheid worden beschreven, evenals de oorzaken, die tot deze verbondenheden in het productieproces leiden. Het laatste deel van het eerste stuk is dan gewijd aan de meting van de prestatieverbondenheid. Zoals gezegd, dit eerste is theoretisch van aard en is duidelijk een proeve van bekwaamheid, die in een proefschrift moet worden geleverd, maar die de lezer toch eigenlijk weinig verder brengt. De enkele bladzijden, welke aan de meting van de productieverbondenheid worden gewijd zijn zonder twijfel interessant. De auteur introduceert daar namelijk een quotiënt van de gemeenschappelijke veroorzaakte kosten en de totale kosten van het productieproces. Hij geeft dan een aantal voorbeelden uit het vervoerswezen, waarin hij met gefingeerde getallen deze quotiënten berekent. In dit deel van het boek aangekomen, gaat men met veel verwachtingen over naar het tweede deel.

Dit deel staat echter tamelijk los van het theoretische eerste deel en staat ook vrij los van het geïntroduceerde metingsbegrip. Het bevat slechts een opsomming van punten waarop men in het vervoersbedrijf gemeenschappelijke vervoersprestaties aantreft. Voor elke verkeerstechniek wordt een groot aantal voorbeelden genoemd en in veel gevallen worden ook cijfers aangehaald, die de verbondenheid moeten aantonen.

Ziet men dit tweede deel los van het eerste deel en alleen maar als een informatiebron van punten waarop in het vervoer verbonden vervoersprestaties voorkomen met de indicatie van een aantal kwantitatieve grootheden, dan heeft dit tweede deel bepaald zijn waarde. Maar ook dan nog blijft er een bezwaar bestaan, n.l. dat de auteur zijn kwantitatieve gegevens uit verschillende bronnen heeft ontleend.

De gekwantificeerde grootheden zijn daardoor veel meer op zichzelf staande indicaties geworden, welke men niet in onderling verband kan beschouwen. Dit is jammer, omdat het niet nodig was geweest. Uit de Nationale Rekeningen die voor alle Europese landen worden samengesteld en door de EEG zelfs op uniforme basis, kan men de inputstructuur en - zij het met enige reserve - ook de outputstructuur van de verschillende vervoerstechnieken bezien en op grond daarvan tot onderling vergelijkbare grootheden komen, die voor het doel van de auteur zonder twijfel nuttig zouden zijn geweest.

Alles bijelkaar genomen geloof ik dus niet, dat het onderhavige boek als een belangrijke aanwinst moet worden beschouwd. Het tweede deel bezit een aantal interessante gegevens, maar deze zouden bij toepassing en het nastreven van grotere vergelijkbaarheid zeker nog aan waarde hebben kunnen winnen.

Prof. Dr. H. C. Kuiler

G. Snoek: *Wettbewerbs- und Wachstumsprobleme im internationalen Luftfrachtverkehr*. Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Heft 79. J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) Tübingen, 1967, 111 S.

De problemen, die in het centrum van de aandacht van de vervoerseconoom staan, variëren van tijd tot tijd. De laatste tijd is, en terecht, veel aandacht geschonken aan het vraagstuk van de infrastructuur van het vervoerswezen. Veel studies van theoretische aard zijn op dit gebied de laatste tijd verschenen,

terwijl verschillende commissies zich met de kwantificering van de kosten van de weg bezighouden. Daarnaast is - zij het echter op minder spectaculaire wijze - een nieuw onderwerp in de aandacht gekomen. En wel dat van de zo mogelijk gekwantificeerde kennis van marktstructuren en marktvormen. Met name op het gebied van de haveneconomie zijn de laatste tijd op dit gebied enkele interessante werken verschenen. Vermeld moet ook worden het onderzoek dat thans aan de gang is bij het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, dat met behulp van een subsidie van Zuiver Wetenschappelijk Onderzoek zich bezighoudt met de kennis van de marktverhoudingen in het inland transport in Nederland.

In het kader van het zoeken naar meer kennis over marktstructuur en marktvormen past ook het voor ons liggende boekje van Snoek dat zich met een klein onderdeel, te weten het luchtvrachtvervoer, bezighoudt. Vooropgesteld moet worden, dat dit boekje een zuiver economisch karakter draagt. Het is niet commercieel ingesteld. De schrijver stelt zich ten doel te onderzoeken op welke wijzen de aanbieders van luchtvrachtvervoersmogelijkheden door concurrentiemaatregelen hun aandeel in het totale grensoverschrijdende goederenvervoer in de wereld kunnen vergroten. Een beperking, welke hij daarbij helaas in acht moest nemen, was het feit, dat zijn onderzoek zich moest beperken tot het vrachtvervoer door de internationale lijndienstmaatschappijen. Het vervoer door chartermaatschappijen blijft dus buiten beschouwing. Zonder twijfel is dit een ernstige beperking, daar juist deze maatschappijen waarschijnlijk tamelijk veel vervoer verrichten en hun marktgedrag zonder twijfel anders is dan dat van de lijndiensten. De beperking moest de schrijver zich evenwel opleggen, doordat over het vervoer door chartermaatschappijen onvoldoende statistisch materiaal ter beschikking staat. Zonder twijfel heeft hij hiermede tevens op een ernstige lacune in het bestaande statistische arsenaal gewezen. In het eerste hoofdstuk onderzoekt hij de concurrentieverhoudingen, die er bestaan tussen de luchtvaartmaatschappijen en de aanbieders van vervoersmogelijkheden in het oppervlakteverkeer, zeevaart en inland transport. Hij duidt deze concurrentie aan met het woord „extern”. Daarnaast onderzoekt hij dan uiteraard de interne concurrentie, te weten de concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen onderling.

In het volgende hoofdstuk volgt dan een analyse van de economische variabelen met behulp waarvan de luchtvaartmaatschappijen de concurrentiestrijd kunnen voeren. Tenslotte werpt hij met behulp van een prognose een blik op de mogelijke toekomstige ontwikkeling in het luchtvrachtvervoer. Bij dit alles krijgt uiteraard het element van het institutioneel ingrijpen in de prijsvorming door de I.A.T.A. ruime aandacht.

Deze beschouwingen van de schrijver, welke in een geserreerde vorm worden gebracht, hetgeen zonder twijfel een verdienste is, winnen aanzienlijk aan waarde, doordat hij zoveel mogelijk kwantificering heeft nagestreefd. Het valt daarbij te loven, dat zijn gebruikte statistische materiaal van betrekkelijk recente aard is en op een overzichtelijke en zeer verantwoorde wijze wordt gebracht.

De conclusie, waartoe de schrijver komt, is dat de luchtvaartmaatschappijen zeer zeker in staat zijn door doelmatig gekozen concurrentiemaatregelen hun aandeel in het grensoverschrijdende goederenvervoer in de wereld nog aanzienlijk te vergroten. Als belangrijke maatregelen daartoe ziet hij de voorlichting van de verlader en het voeren van een doelmatig prijsbeleid. Van belang is, dat hij bij de voorlichting van de verlader niet alleen aandacht schenkt aan de prijsfaktor, maar evenzeer aan het element kwaliteit. Het is

in de luchtvaart tegenwoordig gebruikelijk de verlader door middel van een distributiekostenanalyse voor te lichten over de eventuele besparingen die hij door middel van vervoer door de lucht zou kunnen bereiken. Bekend is bijv. het K.L.M. voorbeeld „test of time”. Snoek wijst er echter op dat men dit aspect niet als het enige moet beschouwen maar dat er zelfs, indien de distributiekostenanalyse ongunstig zou uitvallen, nog additionele voordelen voor de verlader zijn, die de keuze ten gunste van het luchtvervoer zouden kunnen doen uitvallen. Vooral de faktor tijdwinst verdient daarbij de aandacht.

Een andere conclusie waartoe de schrijver komt, is, dat de technische ontwikkeling in het luchtvrachtvervoer zich in de laatste tijd sneller voltrokken heeft, dan bij de alternatieve oppervlakte vervoermiddelen. Hij rekent er dan op, dat deze ontwikkeling zich ook in de toekomst verder zal voortzetten. Het valt te betreuren, dat de auteur in dit verband geen aandacht heeft geschonken aan de recente ontwikkeling van het containervervoer bij de zeevaart en aansluitende vervoermiddelen. Juist deze nieuwe ontwikkeling kan door het oppervlakte vervoer bij een doelmatige rationalisatie van de gehele transportketen en met name bij het huis-huis vervoer van een container of eventueel van pallets tot een belangrijke kostendaling leiden en tot een belangrijker versnelling van het oppervlaktevervoer.

Dit versterkt zonder twijfel de concurrentiepositie van het oppervlaktevervoer. Een vraag, die daarbij open blijft, is in hoeverre de luchtvaart door toekomstige grotere toestellen ook in dit containervervoer een plaats zou kunnen krijgen en daarmee haar positie in belangrijke mate zou kunnen versterken. Deze aspecten behandelt de schrijver evenwel niet. Wel wijdt hij uitvoerig aandacht aan de tendens tot daling van de gemiddelde kosten bij het groter worden van de vliegtuigen. Kostendaling, die zonder twijfel voor het aantrekken van nieuwe transporten voor het luchtvrachtvervoer van enorme betekenis kan zijn. Een ander belangrijk aspect, dat naar mijn mening onvoldoende uit de verf komt, is de bottle-neck die het aansluitende grondvervoer steeds meer gaat vormen. Tijdwinst in de lucht betekent weinig indien het aansluitende grondvervoer niet snel en doelmatig is. Vervoerpolitiek in deze scala moge de luchtvaartdeskundigen dan ook niet onberoerd laten.

Alles tezamen genomen, beschouw ik dit duidelijk en geserreerd geschreven boekje over een belangrijk vervoerseconomisch probleem als een goede aanwinst voor onze kennis van de marktverhoudingen in het vervoer.

Prof. Dr. H. C. Kuiler

CONTAINERS COMPENDIUM NEDEX 1967

Bevat de complete verzameling referaten over containers, die op de Nedex '67 door verschillende sprekers zijn gehouden.

Het boek bevat 4 hoofdstukken, getiteld:

- I De nieuwe ontwikkelingen en hun invloed op het transport m.b.t. de zeescheepsvaart, weg- lucht- en railvervoer, de binnenvaart en de havens.
- II De invloed van moderne vervoerssystemen op de taak van cargadoors en stuwadoors.
- III Wat is de invloed van de huidige transportontwikkeling op de werkgelegenheid in de haven.
- IV International day on national points of view on modernisation of transportsystems.

De prijs van Containers Compendium '67 bedraagt f 10,-.

Verkrijgbaar bij de boekhandel en bij:

BORN N.V. UITGEVERSMAATSCHAPPIJ

Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel

Esstraat 10, Assen

Tel. (05920) 3141/42/43 en 6141/42. Giro 813324.

BOEKAANKONDIGINGEN

„Verkeersonderzoek IJmond; rapport interlokaal verkeer”, samengesteld o.l.v. Prof. Ir. J. Volmuller; september 1967, Gemeente Velsen.

Het verkeersonderzoek IJmond - dat wordt verricht in opdracht van de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen - heeft voor wat betreft het interlokale gedeelte tot een publikatie geleid. Bij dit onderzoek bleek het gewenst het gebied van studie tot ver buiten de eigenlijke grenzen van de eigenlijke IJmond uit te strekken, omdat belangrijke ruimelijk structurele veranderingen in dat gebied zijn te verwachten, die hun weerslag zullen vinden zowel op de spreiding van de wonende en arbeidende bevolking als op het stelsel van hoofdwegen. In dit onderzoek is uitgegaan van het toekomstige wegensstelsel en spreiding van de bevolking zoals die thans door de verschillende openbare diensten zijn gedacht en omschreven voor het jaar 1985. Dit rapport geeft over het interlokale verkeer voor een aantal onderdelen van het ontworpen wegennet zodanige conclusies aan, dat, ongeacht nadere uitwerking en beoordeling van de consequenties, de richting wordt bepaald waarin oplossingen moeten worden gevonden.

H.H.

„Container Compendium”, Born N.V. Uitgeversmaatschappij, Assen, 1967, 137 blz.

Ter gelegenheid van de 2de Nederlandse Export Dienstenverleningstentoonstelling „Nedex '67” in Rotterdam, werd aldaar een Nedexcongres van 2 dagen gehouden. Het is verheugend dat een samenvatting van het tijdens dit congres besprokene reeds einde 1967 in boekvorm kon verschijnen, en wel in een handzaam boekformaat. De onderwerpen die van een aantal zijden door verschillende sprekers werden belicht en die nu dus gebundeld voor ons liggen zijn:

- de nieuwe ontwikkelingen en hun invloed op het transport met betrekking tot de diverse vervoerstakken;
- de invloed van moderne vervoerssystemen op de taak van cargadoors en stuwadoors;
- wat is de invloed van de huidige transportontwikkeling op de werkgelegenheid in de haven;
- international day on national points of view on modernisation of transport systems.

Een nuttig boekje over een goed congres.

H.H.

„Rapport inzake de ontwikkeling van een zeehavencomplex in het Noorderlijke deel van het Eemsmondgebied”, uitgebracht door de Provinciale Planologische Commissie van Groningen, november 1967.

In september 1964 is door de toenmalige vaste Commissie van de Provinciale

Planologische Dienst rapport uitgebracht over de mogelijkheden voor een haven aan diep vaarwater aan de N.O. kust van Groningen, het zgn. „Eemshavenrapport I”. Naar aanleiding hiervan hebben Gedeputeerde Staten van Groningen in augustus '65 aan genoemde Provinciale Planologische Commissie verzocht de technische, infrastructurele en planologische vraagstukken van een Eemshaven in studie te nemen en terzake van advies te dienen. Mede tegen de achtergrond van de in september 1966 verschenen „Zeehavennota” van de Nederlandse regering is zulk een advies opgesteld en het ligt thans in rapportvorm - voorzien van duidelijke structuurschetsen en veelkleurige kaarten - ter tafel.

H.H.

„De haven van Antwerpen”, Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen; rapport nr. 5 in de reeks samenvattende studies over de Provincie Antwerpen en het Arrondissement St. Niklaas; oktober 1967.

In de reeks „Antwerpen Monografieën” is als nr. 5 een rapport verschenen over de haven van Antwerpen, waarin de 3 hoofdfuncties van die haven - de transportfunctie, de industriële functie en de handelsfunctie - wordt beschreven en geanalyseerd. Bovendien is een hoofdstuk gewijd aan de infrastructuur en de uitrusting die onontbeerlijk zijn om de 3 genoemde functies uit te oefenen. De onderlinge ineenvloeiing en vervlechting van die functies komen duidelijk naar voren.

H.H.

„Shipping Containers via Antwerp”, Groeperingen der Havenbelangen, Antwerpen 1968.

Dit is een informatiebrochure over de containerisatie van en in de Antwerpse haven. Aangegeven wordt waarom Antwerpen de naam „containerport” zou moeten krijgen, „evenals bepaalde havens op een zeer handige wijze een naam hebben gekozen die in feite een programma is”. Met die mededeling zal wel niet alleen „Marseille - l'Europort du Sud” zijn bedoeld. De cijfers over behandelde containers en via containers overgeslagen goederen zijn indrukwekkend, doch zolang niet vaststaat wat in de diverse havens onder een „container” wordt verstaan, zeggen de containercijfers van de diverse havens niet veel en is er geen sprake van vergelijkbaarheid. Niettemin is dit een goede wervingsbrochure van Antwerpen.

H.H.

„Adresboek voor het internationaal vervoer”, N.V. Uitgeverij. Diligentia, Amsterdam, 1967, 3e druk, 810 blz., f 40,-.

Deze derde uitgave van het Adresboek voor het internationaal vervoer is weer een wegwijzer voor degenen die in de Nederlandse handel en industrie met grensoverschrijdend vervoer te maken hebben. Alle namen en adressen van ondernemingen en instellingen die zich - in de ruimste zin van het woord - met internationaal vervoer bezighouden, zijn opgesomd en overzichtelijk inge-

deeld via hoofdrubrieken en onderafdelingen. De toegankelijkheid is daardoor groot. Kleine kritiek: het Contactorgaan Nederlands Vervoers Overleg ontbreekt bij de algemene organisaties die zijn opgesomd.

H.H.

„*Deutscher Luftverkehr*”, H. M. Bongers, Kirschbaum Verlag, Bad Godesberg, 1967, 280 blz., foto's, graf., tabln. DM 28,80.

Wie iets wil weten over het Duitse luchtverkeer, komt automatisch bij de Deutsche Lufthansa terecht als de belangrijkste representant daarvan. Een betere kenner van die Lufthansa dan Bongers - oud president-directeur daarvan - is nauwelijks te vinden. De ervaring en de grondige wijze van werken van Bongers blijken ook uit dit boek, waarin het ontstaan, de ontwikkeling, de huidige organisatie, de rol in de nationale en internationale luchtvaart, de doeleinden en de toekomstkansen van de Lufthansa worden behandeld. Door de bijna 50-jarige luchtvaartervaring van de auteur vindt men in dit boek een stuk zeer interessante luchtvaartgeschiedenis weergegeven. Er wordt uitstekend in beschreven hoe een moderne onderneming in het geregelde luchtvervoer dient te functioneren, van welk organisatie-apparaat zulk een bedrijf zich moet bedienen, hoe het zich internationaal moet opstellen. Vooral ook de gedeelten over de concurrentie met andere luchtvaartmaatschappijen en grondvervoerstechnieken, alsmede de luchtvaartpolitiek zijn boeiend om te leren. Een boek voor op de verplichte literatuurlijst van aanstaande vervoers-economen.

H.H.

„*Das Achte Weltmeer*”, R. Braunburg, Gerhard Stalling Verlag, Hamburg, 1967, 229 blz., foto's, bibliografie.

Hoewel het vliegen dagelijks routinewerk is geworden, schildert dit boek op pakkende wijze hoe het weer, de luchtstromingen, stormen, turbulente gebieden etc. steeds situaties doen ontstaan, die de mens voor moeilijkheden en ingrijpen stellen. Braunburg heeft als ervaren piloot, ingenieur, en meteoroloog hier met groot schrijverstalent al datgene beschreven, wat vliegtuig en piloot in het luchtruim ervaren, zaken waarvan de luchtreiziger geen weet heeft.

H.H.

„*Die Schweizerische Rheinschiffahrt*”, A. Räber, Orell Füssli Verlag, Zürich, 1966, 94 blz., foto's, tabellen, DM 8,80.

In de aantrekkelijk uitgevoerde reeks „*Schiffahrtstfibeln*” verscheen dit boekje over de voor Zwitserland verkeerspolitiek en economisch zo belangrijke Rijnvaart. Naast een terugblik op de Rijnvaartontwikkeling, worden de actuele vraagstukken en de huidige economische betekenis van de Rijnvaart besproken. De diverse scheepstypen en hun gebruik, alsmede de Bazeler havens, worden uitvoerig beschreven. Ook aan het beroep van binnenschipper en de opleiding daarvoor is een hoofdstuk gewijd.

H.H.

„Lloyd's Maritime Atlas", The Corporation of Lloyd's, London, 1966, 6e druk, £ 2.-.

In deze 6e druk van de beroemde Lloyd's Maritime Atlas zijn vele nieuwe havens opgenomen en is rekening gehouden met nieuwe staten etc. Het is onmogelijk in het raam van een relatief kleine atlas alle havens van de wereld in kaart te brengen. De belangrijkste worden echter op een Mercatorprojectie getoond en in het tweede deel van de atlas kan men ook de positie van de niet in kaart gebrachte kleinere havens vinden. Om een idee van „groot" en „klein" te geven: Zierikzee en Helvoet worden nog op de kaart aangegeven. Vooral ook het deel II - waarin een uitputtende lijst van havens geografisch is onderverdeeld met vermelding van hun vindplaats in lengte- en breedtegraden - is een fraai stuk werk: 9.000 havens staan erin vermeld. Een index completeert dit werk.

H.H.

„Maritime Transport", OECD, Parijs, 1967, 95 blz., graf., tabln. \$ 2.-.

Het 13e jaarverslag van het Maritime Transport Committee van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling is wederom een zeer belangwekkende studie geworden over de belangrijkste ontwikkelingen in de internationale scheepvaart gedurende 1966 en de eerste maanden van 1967. De internationale scheepvaartpolitiek, de vrachtenmarkten, de trends in de vraag naar en het aanbod van scheepvaartdiensten, de ontwikkeling per vlag, de opgelegde tonnage, de bestelde tonnage passeren de revue. Een speciaal hoofdstuk is gewijd aan de financiële en de fiscale steun aan de scheepvaart in de OESO-landen met de redenen daarvan.

H.H.

„Antwerpse voorwaarden 1951 voor de levering per lichter aan lijnschepen", Groepering der Havenbelangen, Antwerpen, november 1967, 59 blz., foto's, 4 talen; gratis.

In november 1967 werden wijzigingen aangebracht in de „Antwerpse voorwaarden 1951 voor de levering per lichter aan lijnschepen", kortweg de Antwerpse fob-condities 1951 geheten. De zeer actieve port-promotion instelling van de Antwerpse haven, de Groepering der Havenbelangen nam het initiatief deze gewijzigde fob-condities 1951 in een brochure in het Nederlands, Frans, Duits en Engels af te drukken. In een inleidend artikel wordt nagegaan hoe de fob-leveringen in Antwerpen zich ontwikkeld hebben, welke plaats aan die condities in de ontwikkeling moet worden toegekend en wat de vooruitzichten inzake de verdere evolutie zijn. Een herziene uitgave van groot nut, al was het alleen al om nog eens een voorbeeld te stellen aan de kibbelende partijen in Rotterdam en Amsterdam die nog steeds niet tot deze fob-condities hebben kunnen komen. Zie ook het hierna volgende.

H.H.

„Fob und Fob-Usancen Europäischer Seehäfen; Lieferklauseln im internationalen Handel", Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg 1967, 212 blz.

Ter gelegenheid van het 10e Wereldcongres van de FIATA van 18 - 22

september 1967 in Opatija heeft de Deutsche Verkehrs-Zeitung een „Sonderausgabe” doen verschijnen waarin naast de FIATA-redevoeringen de Fob-gebruiken in Europese havens zijn weergegeven. De fobcondities volgens Incoterms 1953, volgens de Duitse tradeterms 1953 en de gebruiken in de Europese zeehavens worden beschreven. Ook de inhoud en strekking van alle andere leveringsclausules in Europese havens worden vermeld, alsmede die in de U.S.A. Voor de praktijk van de internationale handel is deze uitgave nuttig, alsmede voor hen die zich bezighouden met de concurrentievoorwaarden en vervalsing tussen de zeehavens.

H.H.

„New York Port Handbook 1967”, Port Resources Information Commission, Inc., New York, 1967, 224 blz., gratis.

Zoals Rotterdam zijn „Havenhandboek” van de Stichting Havenbelangen kent, zo geeft de Port Resources Information Commission Inc. in New York regelmatig het New York Port Handbook uit. De mooi verzorgde editie 1967 geeft weer een schat aan gegevens over de zeehavens en luchthavens van New York. Door de vele advertenties is het een nogal onhandelbaar boekwerk geworden en daardoor meer een mengsel van bovengenoemd „Havenhandboek” en het zgn. „Rotterdammer Jahrbuch”, waarin ook de advertenties overheersen. Het hangt er echter van af te weten wie bereikt moeten worden wil men het „Rotterdamse” of het „New Yorkse” systeem op doelmatigheid vergelijken.

H.H.

„Güterkraftverkehrsgesetz”, commentaar door Dr. D. Balfanz en Dr. O. W. van Tegelen, 372 blz., DM 39,90.

„Binnenschiffahrtsrecht”, commentaar door Dr. H. Bartholomeyczik, 288 blz., DM 27,60.

„Personenbeförderungsgesetz”, commentaar door K. H. Fielitz, Dr. H. Meier, E. Montigel, 624 blz., DM 48,80.

Alle drie publikaties als losbladige uitgave in plastic ordner; Verlag Kommentator, Frankfurt/M. 1967.

Allen die zich deze dagen met de Duitse wetswijzigingen in het kader van het plan-Leber bezighouden, dienen de tekst van de belangrijkste Duitse vervoerswetten te hebben. In deze losbladige uitgaven is ieder wetsartikel tevens van een uitvoerig commentaar voorzien. Deze „Sammlung ergänzbarer Einzelkommentare für Recht und Wirtschaft” is zeker onmisbaar voor hen die met het Duitse verkeersrecht te maken hebben.

H.H.

De Federal Maritime Commission heeft onlangs een voorlopig rapport opgesteld getiteld „Steamship Conferences; Effects on foreign commerce of the United States” (Fact Finding Investigation No. 6 door Ralph Dickson). In dit rapport zijn enerzijds commentaren van zeeverladers en exporteurs en anderzijds uitgebreide vraaggesprekken met experts van Steamship Conferences en overheidsfunctionarissen opgenomen. Vervoerbedrijven en andere geïnteresseerden zijn uitgenodigd op- en aanmerkingen te maken op een 19-tal aanbevelingen, die in het rapport worden gemaakt. De conferences wordt o.a. aanbevolen minder geheimzinnig te doen en hun tarieven te verbeteren, terwijl de F.M.C. zelf allerlei belangwekkende voorstellen in overweging wordt gegeven, zoals het voorstel voort te gaan met de „shippers education” en een voorstel om meer aandacht te besteden aan tariefdispariteiten al naar gelang de herkomst van het vervoerde goed.

Het bestaan van het Conference systeem wordt in het rapport niet schadelijk geacht voor de Amerikaanse handel. Het systeem heeft in het algemeen beantwoord aan de gestelde eisen, zij het niet geheel volmaakt. Een alternatief is - gegeven de aard van de internationale handel - niet goed te vinden. Van de zijde van de verladers is vooral de wens naar stabiele tarieven naar voren gebracht. De verladers willen op een zeker moment weten of het tarief 30, 60 of 90 dagen geldig is. Deze eis van tariefstabiliteit is waarschijnlijk een eis van hogere orde dan de eis van een redelijke tariefhoogte.

Geconstateerd wordt verder, dat het aantal verladers met grote kennis van de vervoersmarkt gering is. Een definitief rapport kan binnen enige tijd worden verwacht.

d.V.

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

Journal of Transport Economics and Policy 1968 - No. 1

- | | | |
|----------------------------|---|--|
| J. M. Thomson | : | The Value of Traffic Management |
| R. J. Smeed | : | Traffic Studies and Urban Congestion |
| R. Doganis | : | How Safe are Air Charters? |
| R. G. Vambery | : | The Effects of Subsidies in the United States Shipbuilding Industry |
| I. Smith | : | The Western Nigeria Road Development Survey: A Case Study in Pre-Investment Analysis in Developing Countries |
| D. Wood and E. J. Mishan | : | Interpretation of the Benefits of Private Transport (Comment and reply) |
| W. Vickrey and C. H. Sharp | : | Congestion Charges and Welfare (Answer and reconsideration) |

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1967 - Heft 4

- | | | |
|-------------------------|---|--|
| W. Hamm und A. de Waele | : | Die praktische Berücksichtigung der Wegekosten bei der Gestaltung des Margentarifs |
| H. D. Bögel | : | Die Bedeutung der Binnenwasserstrassen für das regionale Wirtschaftswachstum und die Raumordnung |
| K. F. Ackermann | : | Der Truck Terminal im amerikanischen Güterkraftverkehr - ein Modell für den Ausbau des deutschen Autohofsystems? |
| W. Böttger | : | Die verkehrspolitischen Ordnungsvorstellungen in Grossbritannien |

Mitteilungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 1967 Heft 5

- | | | |
|-------------|---|--|
| A. Koci | : | Das Reaktorzentrum Seibersdorf |
| K. Röddönyi | : | Österreichisch-ungarische Verkehrsbeziehungen |
| K. Spera | : | Spedition gestern, heute und morgen |
| E. Buzmann | : | Die Bestimmung des ökonomischen Nutzeffektes in der Frachtschiffahrt |
| A. Stift | : | Der Transcontainer |

Mitteilungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 1967 Heft 6

Sonderpublikation anlässlich des Internationalen Jahres des Fremdenverkehrs. Vorträge und Abhandlungen vieler bekannten Sachverständiger.

Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 1967 Heft 4

- | | | |
|----------------|---|---|
| E. Hülsen | : | Güterverkehr mit Motorfahrzeugen in der Schweiz |
| H. Meyer | : | Betrachtungen zu einem grossen Werk der Verkehrswirtschaftslehre |
| U. Schaer | : | Kritische Betrachtungen zu den Luftposttarifen |
| R. Adam | : | Ein neues Rekordjahr für den Verkauf ausländischer Autos in den USA |
| B. Tapernoux | : | La vie internationale |
| H. Staffelbach | : | Statistische Übersicht des Verkehrs |

ALGEMENE MEDEDELINGEN

5e Internationale Havenkongres, 2-8 juni 1968, Antwerpen

Sinds 1949 vinden te Antwerpen om de 5 jaren internationale havencongressen plaats, georganiseerd door de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging V.Z.W., J. van Rijswijcklaan 58, Antwerpen. Van 2 tot 8 juni a.s. wordt het 5e congres in deze reeks gehouden. Er wordt vergaderd door 8 afdelingen:

1. Geologie en grondmechanica bij havenbouw
2. Waterbouwkunde in zee en havens
3. Kunstwerken en gebouwen in havens
4. Havenwerktuigen voor goederenbehandeling
5. Vlottende hulptuigen in havens
6. Veiligheidsinrichtingen en -maatregelen in havens
7. Behandeling en opslag van goederen
8. Havenbeleid.

Inschrijvingsformulieren bij bovengenoemd adres; inschrijving tot 1 mei 1968.

3e Scheepvaartcongres van de Kammer der Technik, Berlin, Postfach 1315, DDR

In mei 1969 zal in Oost-Berlijn het 3e Scheepvaartcongres van de „Kammer der Technik” worden gehouden onder het motto: „Internationales Symposium über Methoden und Mittel zur Rationalisierung in der Binnenschifffahrt”. Het gaat hier om discussiebijeenkomsten, waarvoor tot 1-8-1968 bijdragen in het Frans, Duits, Engels of Russisch kunnen worden ingeleverd. Te bespreken onderwerpen:

1. Rationalisierung im Reedereibetrieb:
 - a. Transportmittel und -einheiten
 - b. Schiffs- und Maschinenteknik
 - c. Schiffsverkehrs- und -betriebstechnik
 - d. Betriebsorganisation und -leitung
2. Rationalisierung im Binnenhafen:
 - a. Aufgaben, Struktur und Anlagen des modernen Binnenhafens
 - b. Hafenbetrieb
 - c. Umschlagsbetrieb
 - d. Betriebsorganisation und -leitung

Zie voor een verslag van het 1e congres: Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 1966, nr. 4, blz. 411.

*Jaarvergadering Nationaal Comité voor Nederland van de I.C.H.C.A.
(de Ruyterkade 7, Amsterdam)*

Het Nationaal Comité voor Nederland van de International Cargo Handling Co-Ordination Association houdt haar Jaarvergadering op 28 maart a.s. te

Arnhem. Het thema van dit congres-van-een-dag is: „De veranderingen die zich in het vervoer voltrekken”. Speciaal aan de verladersproblemen zal aandacht worden gegeven. Aanmeldingskaarten bij bovenstaand adres.

E.E.G.-Vervoerscursus in Triëst

Voor de 9e maal in successie zal, wederom georganiseerd door de Universiteit van Triëst, een vervoerscursus worden gehouden met als hoofdthema de Europese vervoersintegratie. Deze cursus - die duurt van 19 augustus tot 6 september 1968 - is dit keer in vier onderwerpen verdeeld:

1. Algemeen thema: de verkeersproblemen en de internationale arbeidsverdeling; Sprekers o.a. Bodson, Rho, Predöhl, Wickham, Van Huffel, Süssenguth.
2. Zeescheepvaart; Spreker o.a. Minoletti, Linssen, Stabenow, Bird.
3. Luchtvaart; Spreker o.a. Jürgensen, Duperrier.
4. Olie- en aardgasleidingen; Sprekers o.a. Debrabant, Engert, Uhde, Seidenfus.

Inlichtingen: Triester Verkehrsstelle, Postfach 9036, 6 Frankfurt (M), B.R. Deutschland.

H. H.

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

Vijfde Benelux-Havenstudiedagen

Op 14 en 15 maart 1968 vonden voor de vijfde maal de Benelux-Havenstudiedagen plaats, nu voor de tweede maal in Antwerpen. Deze studiedagen hebben tot doel de studenten in de verkeers- en vervoers-economie, alsmede in de verkeerskunde een breder inzicht te geven in de vraagstukken waarmee de zeehavens in het Beneluxgebied worden geconfronteerd. Gezien het thema van deze studiedagen, bestond er ook van sociologische zijde een ruime belangstelling. Deze studiedagen werden, naast de vele vertegenwoordigers van het hoger onderwijs en bedrijfsleven, door bijna 200 Belgische en Nederlandse studenten bijgewoond.

De organisatie van de vijfde Benelux-Havenstudiedagen berustte dit jaar bij een speciaal voor dit doel ingestelde werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van het hoger onderwijs in Antwerpen, Gemeenten en Provinciaal Bestuur Antwerpen, Groepering der Havenbelangen en andere autoriteiten uit het bedrijfsleven. De werkgroep stond onder voorzitterschap van Prof. R. Jacobs. Het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut was, evenals voorgaande jaren nauw bij deze organisatie betrokken en verzorgde de deelneming van Nederlandse zijde.

Het tijdens deze studiedagen centraal gestelde thema „Arbeid in de Haven”, werd in drie onderwerpen aan de orde gesteld, te weten

- Historische ontwikkeling
- De sociale toestand van de havenarbeider in vergelijking met deze van de werknemers in het algemeen
- Sociaal-economische studie van de havenarbeider.

De debatten rond dit thema werden ingeleid¹⁾ door de Belgische deskundigen:

¹⁾ De teksten van de inleidingen liggen voor belangstellenden bij het Instituut ter inzage.

- Prof. K. van Isacker S. J. (Universitaire Faculteiten Sint Ignatius)
- Prof. G. van Rompu (Rijksuniversitair Centrum Antwerpen)
- Dr. R. de Feyter (Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen)

van Nederlandse zijde door:

- Prof. Dr. P. W. Klein (Nederlandse Economische Hogeschool)
- Dr. J. Ph. Backx (Algemeen Voorzitter van de Scheepvaart Vereeniging Zuid)
- E. J. van Dijk (Directeur van de Scheepvaart Vereeniging Noord)

Tijdens de debatten, die onder leiding stonden van Prof. R. Vleugels, Directeur-Generaal van het Havenbedrijf Antwerpen, werden ondermeer de volgende vraagstukken aan de orde gesteld: de arbeidszekerheid en pensioenrechten van de havenarbeider, de ontwikkeling van de moderne overslagtechnieken en de positie van de havenarbeider, de arbeidsveiligheid in de haven, het arbeidsrendement in de haven en de arbeidsvoorwaarden. De eerste studiedag werd besloten met een ontvangst der deelnemers ten Stadhuize, in naam van het College van Burgemeester en Schepenen, door de Heer L. Delwaide, Schepen van de Haven.

De tweede studiedag werd gewijd aan de bezichtiging van haveninstellingen verbandhoudend met het thema der studiedagen, terwijl tevens een bezoek werd gebracht aan het nieuwe gedeelte van de haven en de Zandvlietsluis. Met dit havenbezoek werden de alleszins geslaagde vijfde Benelux-Havenstudiedagen beëindigd.

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK

(van 1 december 1967 tot 1 maart 1968)

Algemeen

Spaght, M. E. De toekomst van de olie-industrie; samenvatten van een voordracht. Koninklijke/Shell groep, 1967. 8 blz., grafn., tabn.

Gezinskrediet; jubileumuitg. bij het 40-jarig bestaan van de N.V. Nationale volksbank; met artikelen van C. F. Scheffer, W. Schoonderbeek en Th. J. M. Rees van den Ende. Amsterdam, Nederlandsche middenstandsbank N.V., 1967. 35 blz.

Schras, G. J. 50 jaar kredietverlening aan de middenstand onder staatsgarantie 1915-1965. Amsterdam, Nederlandsche middenstandsbank N.V., 1967, 152 blz., tabn.

Pell, C. Megalopolis unbound; the supercity and the transportation of tomorrow. New York, F. A. Praeger, 1966. X, 233 blz., afbn., krtn., tabn.

University of Amsterdam; Sociographical department. Urban core and inner city; proceedings of the international studyweek; Amsterdam, September 1966. Leiden, E. J. Brill, 1967, XVI, 577 blz., grafn., krtn., tabn.

Maatschappij voor projektontwikkeling „Empeo” N.V. Verkeersplan Ede-Bennekom 1980. Utrecht, 1967, 91 blz., grafn., krtn., tabn.

Seidewinkel, H. Die Preisbildung für die Grundstücke unter dem Einfluss des innerstädtischen Verkehrssystems; dargestellt unter besondere Berücksichtigung Hamburgs. Hamburg, Auto + Erdöl Presse-Verlag, 1966. 164 blz., grafn., krtn., tabn.

Bakkenist, Spits en Co. Belasting over de toegevoegde waarde; enkele beschouwingen over het ontwerp van wet op de omzetbelasting 1968; met medew. van J. Spa, Amsterdam, 1967. II, 14 blz.

Douben, N. H. Afwenteling van de vennootschapsbelasting. Leiden, Stenfert Kroese, 1967. VIII, 118 blz., tabn. Proefschrift Tilburg.

Economische voorlichtingsdienst. Griekenland; commercieel-economisch overzicht. 's-Gravenhage, 1967. 39 blz., tabn.

Economische voorlichtingsdienst. Oostenrijk; commercieel-economisch overzicht. 's-Gravenhage, 1967, 36 blz., tabn.

Economische voorlichtingsdienst. Polen; commercieel-economisch overzicht. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1967. 131 blz., afbn, krtn, tabn.

Rijkswaterstaat; Directie Algemene dienst. Verslag openbare werken 1965.

's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1967. 131 blz., afbn, krtn, teabn.

Kamer van koophandel en fabrieken voor Amsterdam, Nieuwjaarsrede van de voorzitter; 2 januari 1968. Amsterdam, 1968. 14 blz.

Kamer van koophandel en fabrieken voor Rotterdam. Rede uitgesproken door de voorzitter in de vergadering van 2 januari 1968. Rotterdam. 12 blz.

Kamer van koophandel en fabrieken voor Midden- en Noord-Zeeland te Middelburg. Nieuwjaarsrede uitgesproken door de voorzitter in de algemene vergadering op 3 januari 1968 benevens een overzicht van de gang van zaken in de onderscheiden bedrijfstakken in het distrikt der kamer gedurende het jaar 1967. Middelburg, 1968. 48 blz.

Economische voorlichtingsdienst. Sovjet-unie; commercieel-economisch overzicht. 's-Gravenhage, 1968. 59 blz., tabn.

Raad voor het midden- en kleinbedrijf. Rapport Sociale ontwikkeling in midden- en kleinbedrijf. 's-Gravenhage, 1968. 104 blz., tabn.

Studiecentrum voor de expansie van Antwerpen. Huisvesting. Antwerpen, 1967. III, 38 blz., tabn.

Kamers van koophandel en fabrieken voor Groningen en voor de Veenkoloniën en Oostelijk Groningen. Verslag 1966. Groningen, 1967. 160 blz., tabn.

Handelskammer Hamburg. Bericht über das Jahr 1967. Hamburg, 1968. 164 blz., afbn., tabn.

Verkeer algemeen.

Peters, H. R. Marktwirtschaftliche Verkehrsordnung und die „Besonderheiten“ des Güterverkehrs; ein Beitrag zur Liberalisierung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Bad Godesberg, Kirschbaum Verlag, 1966. 133 blz., grafn., tabn.

National economic development office; Economic development committee for the movement of exports. Through transport to Europe. Londen, Her Majesty's stationery office, 1966. VIII, 99 blz., krtn., tabn.

Systems analysis and research corporation. Cost-based freight rates; desirability and feasibility. Washington, U.S. department of commerce; National bureau of standards; Institute for applied technology, 1966. VIII, 339 blz.

Studiecentrum voor de expansie van Antwerpen. De haven van Antwerpen. Antwerpen, 1967. IV, 36 blz., krtn., tabn.

Fitch, L. C. Urban transportation and public policy. San Fransisco, Chandler publishing company, 1964. XVIII, 279 blz., grafn., tabn.

Keyzer, M. J. Inleiding bij de opening van de Europese vervoersconferentie van het Comité van vervoervakbonden in de E.E.G. (I.T.F.); Rotterdam, november 1967. 13 blz.

Seibert, Ph. Rede zum Europäischen Verkehrsgespräch am 30. November 1967 in Rotterdam. 33 blz.

Leber, G. Rede zum Gewerkschaftlichen Verkehrsausschus der Gemeinschaft am 30. November 1967 in Rotterdam. 15 blz.

Bodson, V. Het gemeenschappelijk vervoerbeleid, element der Economische unie? Rede voor het Comité van vervoersvakverenigingen in de Gemeenschap (I.T.F.); Rotterdam, november 1967. 24 blz.

Contactorgaan Nederlands vervoersoverleg. Nota betreffende het „Verkeerspolitische Programm 1968-1972“ van de regering van de B.R. Duitsland. 's-Gravenhage, 1967. 11 blz., grafn.

Jokinen, D. A. Geef de stad een kans; de verkeerssituatie in de Nederlandse steden, in het bijzonder Amsterdam, Deventer en Maastricht. Den Haag, Stichting Weg, 1967. 112 blz., afbn., krtn.

Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens; notwendige Massnahmen zur Ordnung und Wirtschaftlichkeit bei der Bundesbahn und auf den Strassen; Vorschläge zur lösung der verkehrspolitischen Aufgaben; Rede von dem Bundesminister für Verkehr G. Leber; Bonn, September 1967. Bonn, Deutscher Bundes-Verlag, 1967. 11 blz.

Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung; (1967. 09. 26-) nr. 103, blz. 881-891.

American trucking associations; Department of research and transport economics. Who's „in“ in piggyback? Washington, 1967. IV, 10 blz., tabn.

De betekenis van de verkeerstheorie voor het te voeren verkeersbeleid; voordrachten tijdens de jubileumvergadering van het Koninklijk instituut van ingenieurs; Sectie voor verkeerstheorie; Den Haag, november 1967. Den Haag, 1967. 59 blz., afbn., grafn., tabn.

Wegverkeer.

- Drew, D. R.* Classification and application of traffic models. 24 blz., grafn., tabn. Overdr. uit: Traffic engineering (1965.11/1966.07).
- Wilbur Smith and associates.* Evaluation of bus transit demand in middle sized urban areas. Washington, U.S. department of commerce; National bureau of standards; Institute for applied technology, 1966. 2 dln., grafn., tabn.
- Roberts, P. O. and J. H. Suhrbier.* Highway location analysis; an example problem. Cambridge, Massachusetts, The M.I.T. press, 1966. X, 95 blz., afbn., grafn., krtn., tabn.
- Vereniging Het Nederlandsche wegencongres.* Ongelijkvloerse kruispunten in auto(snel)-wegen; prae-adviezen voor de congresdag; Utrecht, december 1967. 's-Gravenhage, 1967. 128 blz., afbn., grafn., tabn.
- Shopping centers and parking; 3 reports.* Washington, Highway research board, 1966. VI, 54 blz., afbn., grafn., tabn. Highway research record; nr. 130.
- Koninklijke Nederlandsche toeristenbond ANWB.* Voetgangersoversteekplaatsen. 's-Gravenhage, 1967. 40 blz., afbn., graf., tabn.
- American trucking associations, Inc.: Department of research and transport economics.* Trucking... modern business barometer. Washington, 1967. 12 blz., grafn.
- American trucking associations, Inc.; Department of research and transport economics.* Moving Americans. Washington, 1967. 9 blz.
- American trucking associations; Department of research and transport economics.* The problem solvers. Washington, 1967. 11 blz., afbn.
- Stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid.* Verslag van de derde studiedag; Amsterdam, oktober 1967. Den Haag, 1967. 90 blz., grafn.
- Gemeente vervoerbedrijf te Arnhem.* Verslag over het dienstjaar 1966. Arnhem, 1967. 31 bl., afbn., grafn., tabn.
- Gemeentelijk energie- en vervoerbedrijf Utrecht.* Jaarverslag 1966. Utrecht, 1967. 77 blz., afbn., grafn., tabn.
- Nederlandsche vereniging „De Rijwiel- en automobiel-industrie”.* Verslag over het 74e verenigingsjaar 1966-1967. Amsterdam, 1968. 88 blz., afbn., grafn., tabn.

Railverkeer.

- Schnellbahnbau im In- und Ausland; ein wirksames Mittel gegen die Verkehrsnot in den Städten; von H. Schuler, R. Koller, E. Görg, u.a.* Berlin, Erich Schmidt Verlag, 1967. 87 blz., afbn.
- Polak, J. B.* Facetten van actuele spoorwegpolitiek. Den Haag, Moormans periodieke pers, 1967. 12 blz.
- Deutscher Industrie- und Handelstag.* Neue Chance für die Schiene; zur Sanierung der Deutschen Bundesbahn, Bonn, 1965. 20 blz.
- Lohuizen, C. W. W. van.* Het samenspel van stedelijk en gewestelijk railvervoer in Tokyo. 's-Gravenhage, Koninklijk instituut van ingenieurs, 1967. 16 blz., afbn., krtn. Overdr. uit: De Ingenieur; 79 (1967.12.29) nr. 52. blz. A 771 - A 786.

Pijpleidingen; verpakking, intern. transport, overslag.

- Immer, J. R.* Container services of the North Atlantic. Washington, Work saving international, 1967. IV, 200 blz., tabn.
- American trucking associations, Inc.; Department of research and transport economics.* Containers; land/sea/air. Washington, 1967. 16 blz., afbn.
- Meeusen, P.* Meco-rapport nr. 3. Rotterdam, 1967. 20 blz., afbn., grafn., krtn.

Nedexcongres 1967. Verzameling van redevoeringen; containerscompendium. Assen, Born, 1967. 137 blz., afbn.

Container-Handbuch; hrsg. von F. H. Hansen, E. Meyer und C. Röper, Hamburg, Deutscher Verkehrs-Verlag, 1968. Afbn., tabn.

Scheepvaart.

Internationale Binnenschiffahrts-Union. Die Krise in der Binnenschiffahrt. Brussel, 1967. 20 blz., tabn.

Europese gemeenschappen; Commissie. Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren (door de Commissie bij de Raad ingediend). Brussel, 1967. 80 blz.
Koninklijke schippersvereniging „Schuttevaer”. Verslag van de 118e algemene vergadering; Gorinchem, april 1967. Dordrecht, 1967. 107 blz., afbn.

Comité central des armateurs de France. La marine marchande; études et statistiques. Paris, 1967. 86 blz., afbn., grafn., tabn.

Antwerpse voorwaarden 1951 voor leveringen uit lichter aan lijnschepen; geldig vanaf 1 november 1967. Antwerpen, Groepering der havenbelangen, 1967. 59 blz., afbn., tabn. Tekst in het Nederlands, Frans, Duits en Engels.

Popta, W. E. van. De Koninklijke Nederlandsche stoomboot maatschappij-KNSM. Alkmaar, De Alk, 1967. 64 blz., afbn.

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt. Deutscher Binnenschiffahrtstag 1967, Dortmund; Ansprachen und Vorträge; Geschäftsbericht 1966/67. Duisburg-Ruhrort, Binnenschiffahrts-Verlag, 1967. 59 blz.

Limburgse scheepvaart-vereniging. Jaarverslag 1966. Maastricht, 1967. 40 blz., tabn.

Havenbedrijf der gemeente Rotterdam. Jaarverslag 1966. Rotterdam, 1967. 28 blz., afbn., tabn.

Schweizerische Schiffahrtsvereinigung. Jahresbericht für das Jahr 1966. Basel, 1967. 11 blz., tabn.

Luchtvaart.

Riccus, R., und M. Lichte. Die Berechnung von Strukturgewichten für den Flugzeugentwurf; eine Zusammenfassung und Auswertung internationaler Veröffentlichungen auf dem Gebiete der Gewichtsberechnungen. Düsseldorf, VDI-Verlag, 1967. 152 blz., grafn., tabn.

Snoek, G. Wettbewerbs- und Wachstumsprobleme im internationalen Luftfrachtverkehr. Tübingen, Mohr (Paul Siebeck), 1967. VIII, 111 blz., tabn.

Luchthaven Rotterdam. Jaarverslag 1966. Rotterdam, 1967. 19 blz., afbn., grafn., tabn.

Statistieken.

Europese gemeenschappen; Bureau voor de statistiek. De belastingopbrengsten in de EEG. Brussel, 1967. 81 blz. Tekst grotendeels in het Frans.

Nordrhein-Westfalen; der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr; Verkehrsbeobachtung. Verkehrszahlen 1950-1966. Düsseldorf, 1967. 130 blz.

Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehr. Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1967. Frankfurt/M., 1967. IV, 42 blz.

Seidelmann, Ch. Analyse des Güterfernverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1965 nach Güterströmen sowie Güterverband und -empfang von bzw. in grösseren Plätzen. Düsseldorf, VDI-Verlag, 1967. 165 blz., krtn.

Kamer van koophandel en fabrieken voor Rotterdam. Rotterdam; statistiek van

handel, nijverheid en verkeer 1965-1966. Rotterdam, 1967. XII, 150 blz., grafn. Europese gemeenschappen; Bureau voor de statistiek. Vervoer van de onder het E.G.K.S.-verdrag vallende produkten 1965. Brussel, 1967. 167 blz., krtn. Provinciale waterstaat in Zuid-Holland. Geregelde verkeerstellingen op de provinciale en tertiaire wegen in Zuid-Holland 1966. 's-Gravenhage, 1967. 115 blz., grafn., krtn.

Motor traffic in Sweden 1967. Stockholm, The Association of Swedish automotive manufacturers and Wholesalers, 1967. 78 blz., grafn.

Centraal bureau voor de statistiek. Toepassing der wegenverkeerswet 1965. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1967. 33 blz., grafn.

Motor vehicle manufacturers' association, Canada. Facts and figures of the automotive industry; 1967 ed. Toronto, 1967. 40 blz.

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und Kraftfahrt-Bundesamt. Der Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen im Jahre 1966; Zusammengefasste Übersichten zur Güterbewegung. Köln, 1967, 215 blz., krtn.

Ministère de l'équipement et du logement; Direction des routes et de la circulation routière; Service des études et recherches sur la circulation routière. Les accidents corporels de la circulation routière en 1966. Arcueil, 1967. 88 blz. Centraal bureau voor de statistiek. Statistiek van de binnenvloot; 1 januari 1967. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1967. 36 blz., grafn.

Ministerie van openbare werken (België); Dienst der scheepvaart. Statistische inlichtingen betreffende de scheepvaartbeweging op de kanalen tussen Luik en Antwerpen en op hun vertakkingen; jaar 1967. Luik, 1968.

International air transport association. World air transport statistics; nr. 11, 1966. Montreal, 1968. 54 blz., grafn.

Naslagwerken.

Ministerie van buitenlandse zaken. Vertegenwoordigingen van het Koninkrijk der Nederlanden in het buitenland. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1967. 104 blz.

Grote Winkler Prins encyclopedie in twintig delen; 7e dr.; dl. 4. Amsterdam, Elsevier, 1967. 838 blz., afbn.

Direkte Koeffizienten und inverse Matrizen der Input-Output-Tabellen für die E.W.G.-Länder; vorbereitet und verfasst von A. Chantraine, Brüssel, Europäische Gemeinschaften; Statistisches Amt, 1967. 539 blz.

Verkehrsjahrbuch 1968 für Wirtschaft, Verkehr und Spedition; 23. Jrg.; mit einem Führer durch Österreichs Verkehrswesen. Wien, GOF-Verlag, 1967.

Nederlands instituut voor efficiency. Jaarboekje 1967-1968. Den Haag, 1967. 83 blz., afbn.

Corps diplomatique à La Haye et tableau des principaux fonctionnaires au Ministère des affaires étrangères; publ. par le Ministère des affaires étrangères. La Haye, Imprimerie nationale, 1967. 166 blz.

Adresboek voor het internationaal vervoer; zeevaart, binnenvaart, luchtvaart, weg- en railvervoer. Amsterdam, Uitgeversmij. Diligentia. 1967. 809 blz.

Economische voorlichtingsdienst. Exportopleiding. 's-Gravenhage, 1967. 15 blz. Koninklijke schippersvereniging „Schuttevaer”. Nederlandse schippers-almanak voor het jaar 1968. Assen, Born, 1968. 561 blz., krt., tabn.

Economische voorlichtingsdienst. Gids voor exporteurs 1968. 's Gravenhage, 1968. 72 blz.

Publikaties van de Europese gemeenschappen; catalogus. Luxemburg, Publikatiediensten van de Europese gemeenschappen, 1967. 146 blz.

