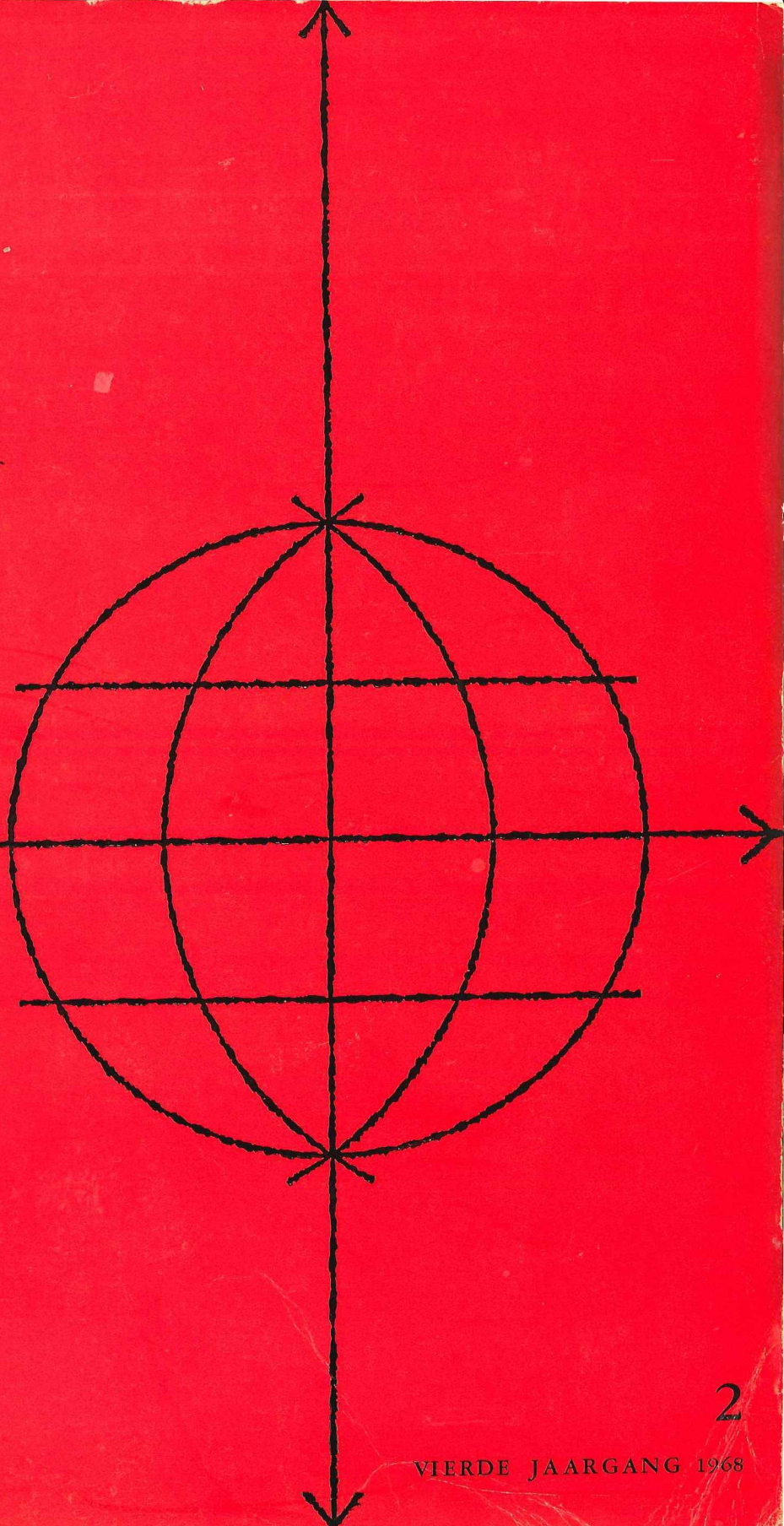


TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP



VIERDE JAARGANG 1968

2

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. 2

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

INHOUD

ARTIKELEN

Dr. J. B. van der Kamp:

Vernieuwing van vervoerpolitiek in Engeland 105

Mr. Olga D. Gerbers:

Tien jaar „Gemeenschappelijk vervoerbeleid” - een beknopte analyse 118

Prof. Mr. K. Vonk:

Het Münchener vervoerssymposium 133

EURO-RUBRIEK 143

KRONIEK 145

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

Het werkterrein van de afdeling Verkeersstatistieken van het Centraal Bureau voor de Statistiek 149

Publikaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek met betrekking tot het verkeer en vervoer 159

Statistische publikaties van internationale organisaties 164

BOEKBESPREKINGEN

Magdalena Lauer:

Volkswirtschaftliche Kosten der Westdeutschen Wasserstrassen
(Drs. P. Breedveld) 167

M. Mrosz:

Zusammenarbeit und Verflechtungen in öffentlichen Personen-Nahverkehr (Drs. R. den Besten) 169

A. Fishblow:

American railroads and the transformation of the ante-bellum economy (Drs. P. J. van Essen). 172

K. G. Köbler:

Zur Rechnungsmethodik der Wegekosten; Die Aussagefähigkeit
alternativer Wegekostenrechnungen für verkehrspolitischen
Entscheidungen (Dr. J. W. H. Geerlings) 173

J. L. Grumbridge:

Marketing Management in Air Transport (S.P. Morse) 176

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN 178

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT 179

BELANGRIJKE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK . . 181

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.

VERNIEUWING VAN VERVOERPOLITIEK IN ENGELAND

door Dr. J. B. van der Kamp

I. *Inleiding*

Dit artikel sluit aan bij de „Vernieuwing van spoorwegpolitiek”, opgenomen in dit tijdschrift 1966 nr. 4. Toen waren juist verschenen in Duitsland het ontwerp-Anpassungsgesetz ter sanering van de Duitse Spoorwegen en in Engeland het eerste witboek Transport Policy van de in april jl. met een andere portefeuille belaste verkeersminister Barbara Castle. Inmiddels is eerstgenoemd wetsontwerp vervangen door het Leber-plan en zijn in Engeland op het eerste witboek 3 andere alsmede het ontwerp voor een nieuwe Transport Bill verschenen ¹⁾

De 4 Engelse witboeken en de ontwerp-wet bestrijken het gehele terrein van de vervoerpolitiek, echter exclusief voor het grootste deel de lucht-, zee- en kustvaart, zijnde de terreinen die niet vallen onder het Ministerie van Vervoer. Deze stukken getuigen van het inzicht der Engelse regering, dat een gedurfde vernieuwing niet langer kan worden uitgesteld en dat daarbij voorop moet staan, dat een sectorgewijze aanpak ontoereikend is. Het gaat hier van het begin af aan om de totaliteit der vervoersvraagstukken. Hetzelfde ziet men elders. Het Leber-plan kwam in de plaats van een regeling uitsluitend voor de spoorwegen. In Oostenrijk wordt gewerkt aan een Gesamtverkehrskonzept, dat het gehele verkeer en vervoer moet omvatten en een geïntegreerde aanpak beoogt van wat nu nog teveel een krachtenveld is van belangentegenstellingen waar geïsoleerde oplossingen geen werkelijke oplossingen kunnen zijn.

De Nederlandse regering bevindt zich eveneens op deze weg. Zij gaf van een zelfde inzicht blijkt toen zij in 1967 het Nederlandsch Economisch Instituut opdracht gaf een integrale studie aan te vatten van het verkeer en vervoer. Ook bij de behandeling van de zg. Garantiewet ten behoeve van NS is zowel van de zijde van de regering als van die van het Parlement de mening uitgesproken dat over de spoorwegfuncties in de toekomst alleen beslist kan worden in groter kader dat o.m. de planologie moet omvatten. In het witboek „Public Transport and Traffic” werd gesteld: „The provision of transport — whether public or private — can no longer be considered in isolation of other developments. It must be built into the whole planning of our community life . . .”.

Het verschil met een vorige periode is in de kern, dat toen de vervoerpolitiek, globaal gesproken, gericht was op de coördinatie van vervoersprestaties en op het waken tegen overcapaciteit ten aanzien van de ver-

¹⁾ Railway Policy (nov. 1967), The Transport of Freight (nov. 1967), Public Transport and Traffic (dec. 1967), Transport Bill (dec. 1967), alle uitgegeven bij Her Majesty's Stationary Office, London.

voermiddelen, terwijl nu met de grote, en steeds duurdere en onderling meer samenhangende investeringen in de infrastructuur, het accent in de eerste plaats moet vallen op planning en op coördinatie van investeringsbeslissingen. Voorts ziet de overheid zich thans voor de opgave gesteld de voorwaarden te vervullen en te voorzien in de middelen die nodig zijn om het verkeer en vervoer in staat te stellen geïntegreerde prestaties te leveren op de vele terreinen waar dit door de stormachtige nieuwe ontwikkelingen noodzakelijk is geworden, terwille van de nationale welvaart en het individuele en collectieve welzijn. Dit „dwingend vragen om gerichtheid van de delen op het grotere geheel” verklaart waarom de Transport Act een Mammoetwet is en rechtvaardigt dat.

De Transport Act is gebouwd op de 4 witboeken. De daarin behandelde materie is echter minder systematisch in de wet opgenomen. Weliswaar handelt deel I der wet over de Integration of Freight Transport Services en deel II over de Passenger Transport Areas, deel III heeft echter betrekking op Bus and Ferry Services als afzonderlijk onderwerp; deel IV behandelt nadere voorzieningen met betrekking tot de Boards, de new Authorities and de Transport Services (waaronder de financiële regelingen tussen regering en Railways Board zijn vermeld); deel V regelt de Regulation of Carriage of Goods by Road, terwijl verschillende andere deelonderwerpen (o.m. lasten van wegvervoer, werktijden van chauffeurs, binnenscheepvaart, bruggen en gelijkvloerse kruisingen) worden behandeld in de delen VI t/m XI.

Voor dit artikel moet een keus worden gedaan uit de veelheid van onderwerpen die de Transport Act bestrijkt. Wij beperken ons tot 2 vragen: Welke implicaties heeft deze op het geheel gerichte wettelijke regeling op organisatorisch vlak en welke bijzondere regelingen op financieel gebied worden in deze nieuwe vervoerspolitieke opzet nodig geacht? Waar dit terwille van de duidelijkheid wenselijk is, zal zonder speciale vermelding worden teruggegrepen op de witboeken.

II. Uitgangspunten voor de bedrijfsvoering van de Boards en Authorities

Met verwijzing naar eerdergenoemd artikel zij in het kort vermeld, dat de wet uitgaat van het *commercialiteitsbeginsel* (exploitatie volgens commerciële normen gericht op tenminste een sluitende rekening, niet verkregen door middel van tekortdekking door de overheid, doch wel rekening houdend met vergoedingen door de overheid (vooraf, dus taakstellend) vastgesteld en verleend voor door haar verlangde niet-kostendekkende prestaties), alsmede van het *integratiebeginsel* (integratie binnen het vervoer en van delen van het eigen bedrijf met projecten buiten het vervoer).

Van elk van de Boards (Railways Board, Waterways Board, Docks Board, London Board en de nieuwe authorities (Public Transport Authorities voor de conurbaties, de National Bus Company en de National Freight Corporation) wordt verlangd (art. 38(2)), dat zij werken op basis van tenminste een sluitende rekening. De status van genationaliseerde resp. gecollectiviseerde bedrijven betekent in dit geval dus niet, dat wordt afgezien van een bedrijfsvoering op commerciële basis. Duidelijk levert de wet

daarvan het bewijs in de artikelen 45 en 47, die men de „diversificatie-artikelen” kan noemen. De Boards en Authorities zullen namelijk bevoegd zijn voor rekening van derden te produceren en te herstellen b.v. wanneer daarvoor outillage beschikbaar en kennis aanwezig is. Ook kan aan derden gedeeltelijk worden doorverkocht hetgeen men inkoopt voor eigen ge- of verbruik, o.m. benzine, olie en reservedelen. De Railways Board is uitdrukkelijk bevoegd verklaard op ruimere schaal dan tevoren hotels te verwerven en te exploiteren, in elk deel van Groot Brittannië en — met toestemming van de Minister — elders. Dit geldt ook voor andere overnachtingsgelegenheden als caravan- en kampeergelegenheid. Ook de Bus Company en de Waterways Board hebben dit soort mogelijkheden van diversificatie. Zij kunnen voorts ten behoeve van anderen technische adviezen of bijstand verlenen, waaronder op het gebied van research. Hun wordt toegestaan deze diversificatie te realiseren ook langs de weg van deelneming in andere ondernemingen en door het stichten van dochterondernemingen.

Het leveren van geïntegreerde diensten is een der doelstellingen van de nieuwe wet. De gehele regeling van het openbare vervoer in de grote steden gaat uit van de integratiegedachte. De Minister wijst namelijk de conurbaties aan die in de zin van de wet Passenger Transport Areas zullen zijn en waarvoor dan een Passenger Authority (policy-making) benevens een Passenger Transport Executive (exploitatie) worden ingesteld. De Minister besluit daartoe als hem dat nuttig voorkomt gezien de behoefte aan een „properly integrated and efficient system of public passenger transport to meet the needs of the area . . .” (art 9). Naar de Executive gaan over alle stedelijke personenvervoersondernemingen in de Area. Met de regionale vervoersondernemingen en met de spoorwegen sluit de Executive overeenkomsten af met betrekking tot nodig geachte diensten binnen de Area en daarbuiten en regelt zij eventueel noodzakelijke vergoedingen (art. 19 en 20).

Ook in de goederensector staat heel duidelijk de doelstelling van geïntegreerde diensten voor ogen, getuige allen reeds de titel van part I der wet: Integration of Freight Transport Services en getuige de bevoegdheid van de op te richten National Freight Corporation (met annex de Freight Integration Council) ²⁾ om goederen te vervoeren over de weg over de rail in samenwerking met de Railways Board ³⁾ en over zee; om consignering en opslag van goederen te bedrijven; om te contracteren met andere

²⁾ Adviesorgaan „relating to the provision and operation by the relevant transport authorities (Freight Corporation, Railways Board, Docks Board, Waterways Board, British Overseas Airways Corporation, British European Airways Corporation en British Airports Authority) voor wat betreft een „integrated freight transport service”. De Board zal zijn samengesteld uit de beide voorzitters van de Freight Corporation en de Railways Board, uit 2 vertegenwoordigers van de vakverenigingen uit het railbedrijf en de wegvervoerssector, alsmede uit 2 onafhankelijke leden.

³⁾ ” . . . to secure that, in the provision of these services, goods are carried by rail whenever such carriage is efficient and economic (art. 1(1)).

lichamen ter bereiking van gecoördineerde of gecombineerde diensten; om aanverwante doeleinden na te streven.

Ook de overneming door de Freight Corporation van het stukgoedvervoer en de freightlinerdiensten van de British Rail (met inbegrip van de outillage, evenwel zonder het rollend materieel), is in overeenstemming met de vooropgezette doelstelling een adequaat antwoord te vinden op het dwingend vragen naar gerichtheid van de delen op het grotere geheel, waaraan ook in de goederensector (en zeker niet alleen in Engeland) grote behoefte bestaat.⁴⁾ De algemene doelstelling der reorganisatie is het inpassen van de rail in een nieuw raamwerk voor een geïntegreerde planning van het gehele vervoerssysteem welke planning moet omvatten alle processen in de vervoersketen: shipping, havens, inland transport en luchtvaart. Zoals in het Mc Kinsey-rapport „Containerization: the key to low-cost transport” (juni '67) tot uitdrukking is gebracht, zal deze vooral door de containerisatie bepaalde ontwikkeling de organisatiestructuur van het vervoer ingrijpend veranderen. Het rapport concludeerde te dien aanzien, dat de noodzaak het vervoer te zien als een van bron tot bestemming geïntegreerd proces, als ook de mogelijkheid in het vervoer nog belangrijke „economies of scale” te verkrijgen, er toe kunnen leiden, dat een klein aantal grote internationale organisaties zal ontstaan, werkend op wereldschaal. De bedrijfstak vervoer zal dan dezelfde weg gaan als andere grote geautomatiseerde bedrijfstakken. Deze en andere overwegingen die met de containerisatie samenhangen, zal de Britse regering — aldus het rapport dat Mc Kinsey & Company, uitgebracht aan de British Transport Docks Board — moeten verdisconteren in haar beleid. De voorgestelde nieuwe vervoerswetgeving draagt er de tekenen van dat dit inderdaad gebeurt.

De op te richten National Freight Corporation gaat omvatten de genationaliseerde wegvervoersdiensten, de shipping en de freightliner- en stukgoeddiensten der B.R. Eerstgenoemde diensten worden ondergebracht in een op te richten afzonderlijke „freightliner company” (51% der aandelen in bezit van de National Freight Corporation, 49% in handen van de Railways Board), de stukgoeddiensten — die na verloop van tijd zonder verlies geëxploiteerd moeten worden — worden ondergebracht in een „freight sundries company” (alle aandelen in het bezit van de Freight Corporation). De Railways Board behoudt de gehele verantwoordelijkheid van „gesloten” en „company”-treinen en van wagenladingen die specifiek railvervoer zijn en die dus de Freight Corporation terwille van de integratie van technieken en behandelingswijze niet nodig hebben. Onrendabel goederenvervoer zal door de spoorwegen kunnen worden afgestoten. Waar nodig zullen de Freight Corporation en de Railways Board plannen en investeringsbeleid coördineren.

Het is de bedoeling dat de Freight Corporation en BR de het eerst in

⁴⁾ „Beroepsvervoer” van 19-4-'68 wijst er op, dat in het containervervoer alle participanten er naarstig naar streven de rol van „hoofdaannemer” voor de verzorging van het gehele vervoer van begin- tot eindpunt in handen te krijgen. „Elke schakel in de lange vervoerketen tracht de controle over de gehele keten te verwerven”.

aanmerking komende vervoerders zijn voor het zware goederenvervoer. Het nieuwe systeem van vergunningen voor het wegvervoer zal gericht zijn op beperking van vervoer per vrachtauto met een eigen gewicht van meer dan 5 ton, over een afstand van meer dan 100 mijl en voor bepaalde massa-goederen (bv. steenkolen) over een afstand van meer dan 25 mijl. Ook het eigen vervoer valt onder deze regeling.

III. Bijzondere regelingen van financiële aard

De Transport Act voorziet in regelingen van financiële aard dienend om de Boards en Autoriteiten bedrijfseconomisch gezonde uitgangspunten voor hun activiteiten te verschaffen en anderzijds om terwille van het algemeen belang te waarborgen, dat zij bedrijfseconomisch niet verantwoorde activiteiten kunnen blijven verrichten voor zover en zo lang deze om maatschappelijke redenen niet gemist kunnen worden. Voor de British Rail worden 4 soorten maatregelen genoemd:

a. balanssanering

British Rail ondergaat een balanssanering ter verkrijging van een kapitalisatie die (de overheidsvergoedingen meegerekend) in staat moet stellen bij een goed beleid met sluitende rekening te werken. De sanering zal plaats vinden door herwaardering van activa (derhalve verlaging van afschrijvingsplicht) en door overneming van leningen (derhalve verlaging van rentelasten en van aflossingsverplichtingen).

b. overtollige capaciteit

Overtollige capaciteit (bv. 4 sporen waar thans met 2 kan worden volstaan) moet in principe in 1974 zijn geëlimineerd. Tot dat jaar ontvangt BR een aflopende overheidsvergoeding voor deze lasten, waarmee de rationalisatie parallel moet lopen.

c. bedrijfsvreemde lasten

Kosten van kruisingen worden vergoed voor zover zij ten onrechte door de BR worden gedragen. Kosten van de spoorwegpolitie en enkele andere (sociale) lasten worden ten dele vergoed.

d. onrendabele activiteiten

In het witboek Railway Policy verklaarde de regering dat een „substantial railway system” voor de te voorziene toekomst noodzakelijk blijft. Gezien het belang van met name het reizigersvervoer per trein zal de regering „size and shape” bepalen van het basisnet. Dit net, dat aangepast en ontwikkeld moet worden om aan de bestaande en toekomstige behoeften te voldoen, is door de regering vastgesteld op 11.000 route miles, zijnde bijna 17% kleiner dan het thans bestaande net.

Reeds lang was het de regering duidelijk, dat de spoorwegen niet meer

in staat zijn uit de winsten op ander reizigersvervoer en uit het goederenvervoer de grote tekorten op de zwakke lijnen te bekostigen. Vastgesteld zal nu worden welke verlieslatende activiteiten op lange termijn financiële steun behoeven en hoe de kosten- en opbrengstcijfers (in principe per lijn) daarvan liggen, zodat rationeel kan worden beslist of het maatschappelijk nut dat met de handhaving wordt verkregen de kosten van handhaving rechtvaardigt. De Minister (nadrukkelijk niet de Railways Board) zal in elk afzonderlijk geval beslissen, al zal waarschijnlijk van de Board worden verlangd, dat deze de Minister „basic information” zal verschaffen ook over de maatschappelijke aspecten van handhaving (zie Appendix D bij het rapport van de Joint Steering Group, uitgebracht aan de Minister en aan de Voorzitter van de Railways Board, opgenomen in het witboek van de Railway Policy).

Onrendabel maar maatschappelijk onmisbaar zullen naar het oordeel van de regering treindiensten zijn voor het forensenvervoer in conurbaties (staking zou de verkeerscongesties doen toenemen), treindiensten in belangrijke cross-country-services en treindiensten in perifere gebieden (waar alternatieven ook duur zijn, maar waar de maatschappelijke motieven voor handhaving dikwijls niet overtuigend zullen zijn te leveren). De Minister kan volgens deze wet (art. 36) over een periode van ten hoogste 3 jaar vergoedingen verlenen aan de spoorwegen voor de exploitatie van bepaalde onrendabele treinverbindingen die om maatschappelijke of economische redenen „for the time being” op gelijke of veranderde wijze moeten worden voortgezet, welke voortzetting in redelijkheid van het spoorwegbedrijf zonder meer niet kan worden verwacht. Binnen de overeengekomen periode kunnen de vergoedingsbedragen niet worden verhoogd, afgezien van een eventuele aanpassing bij loonstijgingen, bij belangrijke externe verschuivingen of bij een tot hogere kosten leidend ingrijpen van overheidswege. Achteraf zal dan echter geen dekking van eventuele toch optredende tekorten meer plaats vinden. Hoewel nergens nadrukkelijk vermeld, krijgt men de indruk, dat de reizigerssector comptabel gescheiden zal worden van de goederensector zodat bij deze regeling het bedrijf in zijn geheel winstgevend kan zijn ⁵⁾). Evenals in ons land levert het vraagstuk van de toerekening van de gemengd gebruikte capaciteit nog wel problemen op. Verwezen zij naar hetgeen over de gemengd (voor de reizigers- zowel als voor de goederendienst) gebruikte kosten van weg en beveiliging is vermeld in genoemd witboek. Appendix D geeft op dit punt de mening van het Joint Committee ⁶⁾).

5) In het witboek Railway Policy werd reeds gewezen op de mogelijkheid werkplaatsen, hotels, shipping e.d. onder te brengen in afzonderlijke „management units” of maatschappijen.

6) "In their first report, the Consultants suggested that track and signalling costs should be allocated to services according to the weight and number of trains concerned. In the light of the work of the Committee set up to consider standby capacity, we are now considering whether it would be more

Artikel 39(8) bepaalt, dat de Minister jaarlijks in overleg met de Railways Board kan beslissen, dat, voor zover er winst gemaakt is, afdracht plaats vindt aan de fiscus als zulks uit het oogpunt van de bedrijfsvoering acceptabel is.

Het is overigens duidelijk, dat cost-benefit studies voor de overheid van grote betekenis zijn wil zij, zoals haar bedoeling is, op goede gronden tot staking of voortzetting (en dus tot vergoeding) kunnen besluiten.

Op verschillende plaatsen wordt in de wet het belang van de research onderstreept. Art. 43 verplicht de Boards en de nieuwe autoriteiten de research en ontwikkeling te bevorderen. Art. 54 verleent de Minister de bevoegdheid bijdragen voor dat doel te verlenen.

Vergoedingen aan de BR voor onrendabele reizigersdiensten in conurbaties moeten worden geregeld in het kader van de Passenger Transport Authorities. Aanbevolen wordt daarbij van dezelfde berekeningsmethoden gebruik te maken als in landelijk verband zullen worden gebezigd. Deze conurbatieregeling meegerekend kunnen de vergoedingen aan BR voor het reizigersvervoer, dat in deze nieuwe politiek wel geen publieke dienst wordt genoemd, maar toch — en terecht — als zodanig wordt behandeld, de volgende vorm hebben, waarbij zij hetzij door het Rijk, hetzij via of door Passenger Transport Authorities worden verleend:

- vergoeding van exploitatietekorten in het landelijke reizigersvervoer
- vergoeding van exploitatietekorten in conurbatievervoeren
- bijdragen in investeringen in belangrijke projecten t.b.v. het openbare reizigersvervoer over de rail in de conurbaties.

Afzonderlijke vermelding verdient, dat ingevolge art. 53 de bijdragen in investeringen van Rijkswegen en tevens door de „local authorities” verleend niet beperkt behoeven te blijven tot spoorvervoer. Bijdragen kunnen worden verleend ten behoeve van het bouwen of verbeteren van outillage voor het openbare reizigersvervoer in algemene zin, mits echter die investeringen in overeenstemming zijn met de algemene vervoersplanning voor de plaatsen in kwestie. Onder „local authority” wordt hier verstaan de „council of any county, county borough or county district in Engeland or Wales, the Greater London Council, the council of a London borough or the Common Council of the city of London . . .”.

In de bijlage tot dit artikel is getracht een schematisch overzicht te

logical, in cases where the capacity of a route is determined solely by the peak needs of a grant-aided passenger service, for that service to bear most of the costs of the track and signalling, with the other services only bearing a proportion of the wear and tear costs. This would be particularly significant in cases where a line was used jointly by a commuter passenger service and by other passenger and freight services. We are arranging that, in the processing of the sample exercise to which we have already referred, both methods of allocating track costs should be tried out, in order that we can see the practical effect of the alternative approaches. We propose to make further recommendations on this point in due course.”

geven van de verschillende soorten vergoedingen en bijdragen onderverdeeld o.m. in bijdragen ten behoeve van diensten van landelijk, van regionaal en van stedelijk karakter en voorts in vergoedingen in exploitatietekorten naast bijdragen in kapitaaluitgaven.

IV. Herziening van organisatie en management bij BR

Hoewel de nieuwe wetgeving zonder twijfel een sterke overheidsinvloed in het spoorwegbedrijf inhoudt, wordt toch duidelijk een raamwerk beoogd, dat in de nieuwe behoeften op adequate en efficiënte wijze kan voorzien. De wet richt zich op realistische financiële doelstellingen, op doelmatig management, op het bewerkstelligen binnen het spoorwegbedrijf van een „sense of stability and of self-confidence”, op herstructurering van het spoorweginvesteringsprogramma en op herziening van de aard der daarin opgenomen projecten, op moderne methoden en criteria voor investeringsselectie, op inpassing van het investeringsplan in een financieel plan der BR op lange termijn. Grote herzieningen worden met name ook nagestreefd ten aanzien van de interne organisatie en de planning bij de BR. Voor de BR wordt een organisatie nodig geoordeeld die is afgestemd op de grote beleidsvragen, op de lange termijnplanning en op goede financiële controle; long range-planning en financieel beleid worden gezien als de primaire taken van de topleiding. Deze is specifiek verantwoordelijk voor goede doelstellingen, strategieën en uitvoeringsplanning, voor systematische organisatie en procedures. De gehele wetgeving en de witboeken in nog duidelijker termen, zijn doortrokken van de wil de grote vragen van het ogenblik te zien zoals zij zijn en de beantwoording niet minder gedurfd en opnieuw doordacht te doen zijn.

De voorgestelde wetgeving kan op vele punten onderwerp van kritiek zijn. Met betrekking tot het goederenvervoer lijkt daar meer aanleiding voor te bestaan dan voor het reizigersvervoer. Er is nog veel onduidelijk en de praktijk zal moeten leren of de uitgedachte organisatie goed kan werken. Het versterkte accent van nationalisatie roept wat dat betreft wel vragen op. Aan de andere kant mag men niet de ogen sluiten voor het feit dat de gehele vervoersontwikkeling vooral als gevolg van de containerisatie, tendenzen inhoudt die dwingen te kiezen tussen elementen van een nationaal collectiviseringsproces enerzijds en een proces van doorgaande internationale machtsconcentratie anderzijds (zie noot 4).

Omdat ook op dat gebied, voor de toekomst van het openbare vervoer en voor de spoorwegen in het bijzonder re-thinking een allereerste eis is ⁷⁾, kunnen wij echter de Engelsen benijden om de grote voortgang, die zij daarmee in zo korte tijd op het gebied van het vervoer hebben gemaakt ⁸⁾.

⁷⁾ Zie „Over de noodzaak van her-denken” van schrijver dezes in *Rail en Weg* 1966 nr. 19.

⁸⁾ *The Economist* van 16 dec. 1967 wees o.m. op het belang dat door dit wetsontwerp management en werkers met name in de Freight Corporation gedwongen zijn „to think in transport terms, rather than road or rail”.

Was dit mede mogelijk omdat de vervoerseconomen en de vervoerspolitici in Groot Brittannië gevrijwaard zijn gebleven voor de deprimerende invloed van de niet-geïnspireerde onderhandelingen ter bereiking van een zogenaamde gemeenschappelijke vervoerpolitiek in de EEG?

V. Samenvatting

„In der Isolierung sind die Probleme nicht mehr zu lösen” werd enige tijd geleden gezegd met het oog op het in Oostenrijk in voorbereiding zijnde Gesamtverkehrskonzept. De nieuwe ontwerp-Transport Act die in december het Britse parlement werd voorgelegd, gaat van dezelfde visie uit. In korte tijd zijn daar 4 witboeken verschenen waarin voor het grote en zeer moeilijke terrein van het gehele inland transport nieuwe gedachten en daarop gebaseerde maatregelen zijn ontwikkeld, vóór alles gericht op een realistische aanpak en gebaseerd op de uitgangspunten: bedrijfsvoering volgens commerciële maatstaven (resp. sluitende rekening) en samenbrenging en samenbehandeling van wat samen moet functioneren. Een en ander is neergelegd in de ontwerp-Transport Act die naar omvang en bestreken gebied een mammoetwet mag heten.

Of de voorgestelde nieuwe externe organisatie van zowel het goederenvervoer als van bepaalde delen van het reizigersvervoer (met name in grote conurbaties) aan hun doel zullen beantwoorden als deze voorstellen wet worden, valt op dit moment en van hieruit moeilijk te beoordelen. De voorstellen lijken consistent en doordacht te zijn. Dat geldt eveneens voor de regelingen van financiële aard die de regering nu mogelijk maakt voor het openbare reizigersvervoer en waar in het bijzonder British Rail zeer nauw bij betrokken is. De maatregelen die met betrekking tot de interne organisatie der BR nodig worden geacht lijken te beantwoorden aan normen van modern bedrijfsbeleid. Modernisering juist op dit gebied is voor vervoerbedrijven in het algemeen geen luxe. In het bijzonder vervoerbedrijven met belangrijke publieke taken dreigen op het punt van organisatie en management achter te blijven bij de ontwikkelingen elders in het bedrijfsleven.

Vele elementen van deze Engelse vernieuwingspolitiek zijn ten volle waard dat men er de problemen van de vervoerpolitiek van het eigen land, die in bepaalde opzichten ook aan vernieuwing toe is, aan toetst. Men kan dan duidelijke parallellen vaststellen ten aanzien van belangrijke punten in denkbeelden en mogelijkheden voor oplossingen. Ook de verdere studies die zijn aangekondigd⁹⁾ en de gehele verdere gang van zaken in Groot Brittannië verdienen nauwkeurig te worden gevolgd.

⁹⁾ Aangekondigd zijn nadere rapporten van het Joint Steering Committee o.m. over methoden van kostentoe rekening, over het wagenladingvervoer en over prijsvormingsvraagstukken. De vraagstukken van het opstellen van investeringsprogramma's en van methoden van investeringsselectie zullen nader worden onderzocht.

SUMMARY

„In der Isolierung sind die Probleme nicht mehr zu lösen“ (The problems cannot be solved separately any longer) someone said some time ago with regard to the General Transport and Traffic plan, which is on the anvil in Austria. The new Transport Bill, presented to the British Parliament in December 1967, proceeds from the same vision. Within a short space of time 4 White papers have been published, in which new conceptions and new measures based on these conceptions has been set out for the large and very complex field of the entire inland transport; these conceptions and measures are above all directed to a realistic approach of the problems and are based on the following starting-points: Operation on commercial lines (or a financial equilibrium) and bringing together and treating together what has to work together. All this has been embodied in the Transport Bill which according to its size and scope can be called a real mammoth-act.

It is at this moment and from here difficult to judge whether the proposed new external organization of the transport of freight and of certain parts of public passenger transport (especially in the large urban areas) will meet its purpose when these proposals obtain force of law. The proposals seem to be consistent and wellthought-out. This applies also to the financial arrangements which the British Government has made in this bill for the benefit of public passenger transport and in which in particular British Rail is very much concerned. The measures deemed necessary with regard to the internal organization of BR seem to come up to the standards of modern management. Modernization in this very field is for the transport undertakings generally no luxury. Particularly transport undertakings with an important public task threaten with respect to their organization and management to lag behind the developments elsewhere in economic life.

Many elements of this British renewal policy are fully worth checking against them the problems of the transport policy of our own country, which in certain respects also calls for a renewal. It could then be possible to notice clear analogies with respect to important items in conceptions and possibilities for solutions. The further studies which have been announced, and the further proceedings in Great Britain also deserve close attention.

ZUSAMMENFASSUNG

„In der Isolierung sind die Probleme nicht mehr zu lösen“ wurde vor einiger Zeit in Anbetracht des in Oesterreich in Vorbereitung seienden Gesamtverkehrskonzeptes gesagt. Der neue Verkehrsgesetzesentwurf, der im Dezember dem britischen Parlament vorgelegt wurde, geht von demselben Standpunkt aus. In kurzer Zeit sind dort 4 Weissbücher erschienen, worin für das grosse und sehr komplizierte Gebiet des ganzen Inlandtransportes neue Gedanken und sich darauf stützende Massnahmen entwickelt worden sind, die vor allem auf eine realistische Behandlungsgewaise gerichtet sind und sich auf folgende Ausgangspunkte basieren: Betriebsführung nach kommerziellen Massstaben (bzw. finanzielles Gleichgewicht) und Zusammenbringung und Zusammenbehandlung von dem das zusammen funktionieren soll. Eines und das andere ist in den Verkehrsgesetzesentwurf niedergelegt worden, der, was Umfang und bestrichenes Gebiet betrifft, ein Mammutgesetz heissen darf.

In diesem Moment und von hier ist es schwer zu beurteilen ob die vorgeschlagene neue externe Organisation sowohl des Güterverkehrs als gewisser Sektoren des Personenverkehrs (namentlich in grossen Ballungsräumen) ihrem Zweck entsprechen werden wenn diese Vorschläge Gesetzskraft erlangen. Die Vorschläge scheinen konsistent und wohl durchdacht zu sein. Dies gibt ebenfalls den Regelungen finanzieller Art, die die Regierung nun für den öffentlichen Personenverkehr möglich macht und wobei namentlich British Rail sehr eng beteiligt ist. Die Massnahmen die mit Bezug auf die interne Organisation der BR für notwendig gehalten werden, scheinen den Normen einer modernen Betriebspolitik zu entsprechen. Modernisierung, gerade auf diesem Gebiet, ist für Transportunternehmen im allgemeinen kein Luxus. Besonders Transportunternehmen die wichtige öffentliche Aufgaben erfüllen, drohen in der Hinsicht der Organisation und Unternehmensleitung hinter dem Entwicklungen im Wirtschaftsleben anderswo, zurückzubleiben.

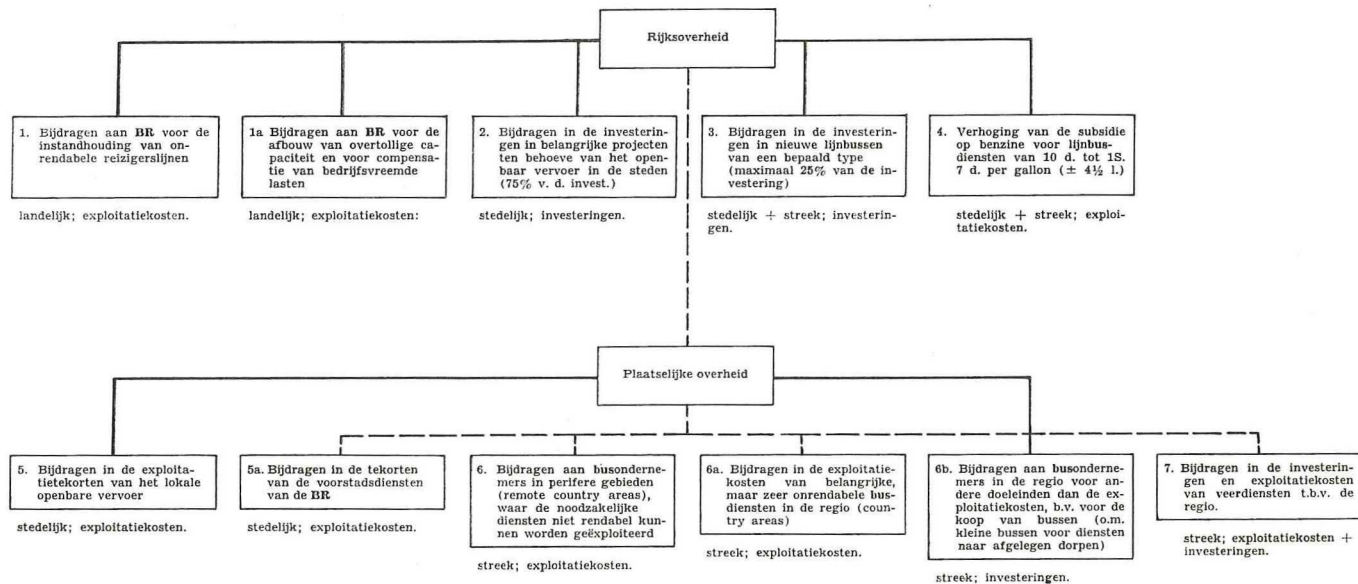
Viele Elemente dieser britischen Erneuerungspolitik sind völlig wert, dass man von diesen Gedanken ausgehend die Probleme der Verkehrspolitik in eigenem Lande, die in bestimmten Hinsichten auch eine Erneuerung verlangt, einer Prüfung unterwirft. Dann kann man deutliche Parallelen feststellen bezüglich wichtiger Punkte in Anschauungsweisen und Möglichkeiten um zu Lösungen zu gelangen. Auch die weiteren angekündigten Studien und der weitere Verlauf der Dinge in Grossbritannien verdienen genau beobachtet zu werden.

SOMMAIRE

Récemment et en vue de la préparation en cours d'un plan général englobant la totalité des transports en Autriche (Gesamtverkehrskonzept) il a été dit: „In der Isolierung sind die Probleme nicht mehr zu lösen". (Les problèmes ne peuvent plus être résolus indépendamment l'un de l'autre). Le nouveau projet de 'Transport Act' qui a été soumis au Parlement britannique au mois de décembre, part du même point de vue. Dans une période assez courte on y a publié 4 livres blancs développant des idées nouvelles et des mesures basées sur celles-ci pour le domaine étendu et compliqué de l'entier des transports intérieurs. Ces idées et mesures visent avant tout à un traitement réaliste et se basent sur les suivants points de départ: gestion selon des critères commerciaux (respectivement équilibre financier) et concentration et traitement d'ensemble de ce qui doit fonctionner d'ensemble. Tout cela est mis au point dans le projet de Transport Act lequel, selon son envergure et selon la matière traitée, est à denommer une vraie „loi mammoth".

Il est difficile de juger d'ici et dans le stade actuel si la nouvelle organisation proposée pour le transport marchandises que pour certains secteurs du transport voyageurs (notamment dans les grandes agglomérations) répondra à son but quand ces projets feront loi. Les propositions semblent consistants et bien-fondées. Ceci s'applique également aux règlements d'ordre financier que le Gouvernement fait possible pour le transport public de voyageurs et auxquels le British Rail est étroitement lié. Les mesures estimées nécessaires par rapport à l'organisation interne du BR semblent propres aux critères pour une gestion moderne d'entreprises. En général, une modernisation, justement dans ce domaine, n'est pas superflue pour les entreprises de transport. Spécialement les entreprises de transport avec d'importantes tâches de service public risquent de s'attarder en matière d'organisation et de gestion ou comparaison avec les développements ailleurs dans la vie industrielle.

Beaucoup d'éléments de cette politique britannique de rénovation méritent d'être confrontés avec ces aspects de la politique des transports du propre pays, qui demandent également d'être renouvelés. En agissant ainsi on peut constater des parallèles évidentes au sujet d'aspects importants en idées et en possibilités de solution. Les nouvelles études annoncées et la poursuite de ces affaires en Grande Bretagne méritent d'être suivis de près.



— = Bijdragen te verlenen door hetzij de rijksoverheid, hetzij de plaatselijke overheden.
 --- = Bijdragen te verlenen door plaatselijke overheden met steun van de rijksoverheid.

**TIEN JAAR „GEMEENSCHAPPELIJK VERVOERBELEID” —
EEN BEKNOPTE ANALYSE**

door Mr. Olga D. Gerbers

1. Het feit, dat meer dan tien jaar geleden het EEG-Verdrag in werking trad en het vele stof, dat het vervoerpolitieke plan van de Duitse Bondsregering voor de jaren 1968 tot 1972, beter bekend als het Leber-plan, heeft doen opwaaien, geven aanleiding tot het formuleren van enkele gedachten dienaangaande. Vooropgesteld zij dat het vervoer van personen hierbij buiten beschouwing gelaten wordt. Ten eerste heeft het personenvervoer een eigen problematiek, waarvan de bespreking het kader van dit artikel te buiten zou gaan. Ten tweede heeft het gemeenschappelijk vervoerbeleid in wording hoofdzakelijk betrekking op het vervoer van goederen.

2. Wat houdt „tien jaar EEG” op het gebied van het vervoer in? Een terugblik geeft weinig reden tot groot enthousiasme. Hetgeen, althans aan formele regelingen¹⁾, tot stand is gekomen, is beperkt van omvang, al mag een zeker belang aan bepaalde principe-uitspraken (met name inzake de gelijkmaking der concurrentievoorwaarden) niet onzegd worden. Betreft men echter alleen die regelingen in zijn beschouwing, die na een beslissing van de Raad van Ministers of de Commissie van de Europese Gemeenschappen in definitieve vorm in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen zijn opgenomen, dan ontstaat een veel te beperkt beeld van de ontwikkeling op vervoerpolitiek gebied in de EEG.

Teneinde een juist inzicht hierin te verkrijgen, zal men ook te rade moeten gaan bij de vele in de loop der jaren door de Commissie bij de Raad ingediende voorstellen (zie bijlage), evenals bij de verschillende door de Raad zelf genomen besluiten²⁾.

¹⁾ Afgezien van enkele procedurele regelingen, zoals de z.g. consultatieprocedure van 21-3-'62, Pb. nr. 23 d.d. 3-4-'62, kunnen als voornaamste formele regelingen genoemd worden de wetgeving betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen en vervoervoorwaarden (verordening no. 11 Pb. E.G. d.d. 16-8-'60 p. 1121v en de uitwerking daarvan — zie bv. Europese Vervoerswetgeving samengesteld door Mr. G. J. B. Peters); de beschikkingen inzake het infrastructuurkostenvraagstuk — beschikking 64/389/EEG Pb. no. 102 d.d. 29-6-'64 — beschikking 65/270/EEG Pb. no. 88 d.d. 24-5-'65 — beschikking 65/258/EEG Pb. no. 82 d.d. 12-5-'65 en last but not least de beschikking van de Raad van 13 mei 1965 betreffende de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren — 65/271/EEG — Pb. no. 88 d.d. 24-5-'65.

²⁾ De Raad heeft zich over de algemene richting van het gemeenschappelijk vervoerbeleid uitgesproken in de in voetnoot 1 reeds genoemde harmonisatiebeschikking; het accoord van 22-6-1965 inzake de ordening van de vervoer-

3. Toen het EEG-Verdrag op 1 januari 1958 in werking trad, stonden de organen van de gemeenschap voor de taak een begin te maken met de uitvoering van de algemeen gehouden en voor verschillende uitleg vatbare bepalingen van de vervoertitel van het verdrag. Zij zagen zich geplaatst voor de verplichting de doelstellingen van het verdrag wat het vervoer betreft na te streven in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid zonder dat de desbetreffende verdragsbepalingen zelfs maar aangaven welke grondgedachten de basis van dat beleid zouden moeten vormen, laat staan welke inhoud het beleid zou moeten krijgen.

Art. 75 van het Verdrag volstaat er immers mee de Raad op te dragen ter uitvoering van art. 74, behalve gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer en de voorwaarden voor deelneming aan nationaal vervoer, „alle overige dienstige bepalingen” vast te stellen. De gemeenschapsorganen konden zich uitsluitend richten op de enkele aanwijzingen, die het Verdrag geeft omtrent de algemene oriëntatie van het vervoerbeleid. Zij verkeerden daarbij in de wetenschap, dat de Lid-Staten, tengevolge van de destijds zeer grote verschillen tussen de diverse nationale vervoerpolitieke concepties, bij de onderhandelingen over het EEG-Verdrag het in wezen niet eens hadden kunnen worden over de vraag of het vervoer al dan niet in de integratie moest worden begrepen ³⁾.

4. Gezien het bovenstaande valt het niet te verwonderen, dat het geruime tijd, namelijk tot 1963, heeft geduurd aler de Europese Commissie de eerste „zware” voorstellen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid deed. Misschien moet in dit verband ook enige betekenis worden toegekend aan het feit, dat eerst grote aandacht is besteed aan het vraagstuk van de discriminaties in de vrachtprijzen en vervoervoorwaarden.

Ook in de Kolen- en Staalgemeenschap speelde dit vraagstuk een belangrijke rol. De strijd ging hierbij vooral om het punt van de doorzichtigheid van de markt; anders gezegd om de vraag of het EGKS-Verdrag al dan niet verplicht tot publiciteit van de vervoerprijzen ⁴⁾. Terwijl het EEG-Verdrag in tegenstelling tot het EGKS-Verdrag niets zegt over de prijspubliciteit, nam de Commissie in haar voorstel ter uitvoering van art. 79 EEG-Verdrag ⁵⁾ toch een bepaling ⁶⁾ over de publiciteit der vervoerprijzen op. Deze werd, zoals te verwachten was, het voorwerp van moei-

markt — zie bijlage bij het bulletin van de EEG 8e Jrg. nr. 8; de resolutie van 20 oktober 1966, die het resultaat was van de op die datum gehouden vergadering van de Raad. Zie het bulletin van de EEG nr. 12-1966 p. 53/54; het besluit nr. 67/790/EEG van 14-12-'67 Pb. nr. 322 d.d. 30-12-'67, betreffende bepaalde maatregelen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Zie hierover ook: Tijdschrift voor Vervoerwetenschap (Eurorubriek) 2e Jrg. 1966 no. 1 p. 77 e.v.; no. 4 p. 423 e.v.

³⁾ Zie bijv. Jürgen Erdmenger — Die Anwendung des EWG-Vertrages auf Seeschiffahrt und Luftfahrt — 1962 p. 77 e.v.

⁴⁾ Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen sprak zich in 1962 uit voor een „doeltreffende publiciteit” der vervoerprijzen. Arrest d.d. 12-7-1962 in de zaak 9/61 Nederlandse Regering/EGKS-Jurisprudentie Hof VIII no. 3, 1962.

zame discussies, die tot een compromis-tekst leidden, die het desbetreffende artikel tot een dode letter maakte.

Men kan het op zijn minst als ongelukkig bestempelen⁷⁾, dat gepoogd werd een vraagstuk, waarvan het netelige vervoerpolitieke karakter vaststond, op te lossen in het kader van een verordening van slechts beperkte strekking. Bovendien een verordening, die in de eerste plaats van betekenis is voor het goederenverkeer en niet voor de vervoermarkt.

5. Bij de indiening van haar voorstellen van 10 mei 1963⁸⁾ ging de Commissie er vanuit, dat de vele aspecten van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in principe als samenhangend geheel gezien moeten worden, wil men de beoogde doeleinden bereiken. Afgezien daarvan dat het vervoerbeleid ook de opheffing van eventuele op vervoergebied gelegen belemmeringen van het goederen verkeer tot doel moet hebben, zijn deze doeleinden, gezien de toelichtingen op de verschillende voorstellen, die van 1963 zowel als in een later stadium ingediende⁹⁾,

- de integratie van het vervoer in de gemeenschap (liberalisatie)
- de tot stand bringing van een ordening van de vervoermarkt volgens gemeenschappelijke regels

⁵⁾ De bepaling, die discriminaties in de vrachtprijzen naar het land van herkomst of bestemming verbiedt.

⁶⁾ Art. 10 van Verordening no. 11 — t.a.p.

⁷⁾ Zie ook S.A. Posthumus in E.-S.B. d.d. 17-1-1968 no. 2627.

⁸⁾ Na in april 1961 de discussie over het vervoerbeleid op gang gebracht te hebben door het memorandum „betreffende de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting”, hetgeen in 1962 gevolgd werd door het Programma van Activiteiten op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, diende de Commissie in 1963 vijf voorstellen in bij de Raad van Ministers. Dit waren

- het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de invoering van een stelsel van margetarieven voor het goederenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren VII/Com (63) 168
- het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de vorming en de wijze van toepassing van een communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg binnen de gemeenschap — VII/Com (63) 169
- het voorstel van een beschikking van de Raad met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften welke van invloed zijn op de concurrentie in het vervoer per spoor, over de weg en via de binnenwateren — VII/Com (63) 167; beschikking zelf t.a.p.
- het voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende de organisatie van een enquête naar de infrastructuurkosten van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren — VII/Com (63) 166; beschikking zelf t.a.p.
- het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de eenmaking van de procedure voor de afgifte van vergunningen voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten — VII/Com (63) 165; is geworden richtlijn 65/269/EEG-Pb. no. 88 van 24-5-1965.

⁹⁾ Bv. Memorie van Toelichting bij het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor:

— de opheffing van de dispariteiten, die de mededingingsvoorwaarden in het vervoer wezenlijk kunnen vervalsen.

Op deze drie gebieden zou geleidelijk, evenwichtig en synchroon te werk gegaan moeten worden. Hierbij zou men er vanuit moeten gaan, dat de mededinging, met name via de prijzen, ook op de vervoermarkt een „centrale ordenende functie” moet vervullen. Tevens zou men een aantal beginselen¹⁰⁾ in acht moeten nemen, zoals het beginsel van de gelijkheid van behandeling der vervoertakken, de financiële zelfstandigheid der ondernemingen, de vrijheid van handelen der ondernemingen en de vrije keuze van de verladers.

6. Hoewel de Commissie erkent, dat de verschillende aspecten in hun samenhang gezien moeten worden; dat voor de diverse gebieden gelijktijdig maatregelen voorzien moeten worden; dat de maatregelen ter ordening van de vervoermarkt ook regels ten aanzien van de capaciteit op de vervoermarkt moeten omvatten, legt zij bij haar voorstellen van 1963, afgezien van die betreffende de harmonisatie van concurrentievoorwaarden, desalniettemin meer de nadruk op een regeling van de vrachtprijzen en vervoer-voorwaarden. Ook in de daarop volgende jaren (men kan stellen tot oktober 1966) zou dit onderwerp een centrale rol blijven vervullen.

Dit is in hoofdzaak ongetwijfeld daaraan toe te rekenen, dat de meeste Lid-Staten toenmaals nog zwoeren bij tariefregelingen als het middel bij uitstek om de markt te ordenen. Alleen Nederland was het hier niet mee eens en ging er vanuit dat wanneer optreden van de overheid met betrekking tot het marktgebeuren nodig was, dit ten aanzien van de capaciteit moest plaats vinden en niet ten aanzien van de prijzen.

De Commissie probeerde daarom met haar voorstel tot invoering van margetarieven voor het vervoer per spoor, over de weg en per binnenschip op het grondgebied van de gemeenschap een tussenweg te vinden tussen, globaal genomen, vrijheid van prijsvorming enerzijds en vaste tarieven anderzijds. Voorts was het voorstel van de Commissie op capaciteitsgebied — namelijk tot instelling van het z.g. communautaire contingent — in wezen eerder van belang vanuit het oogpunt van de liberalisatie van de vervoermarkt dan voor het tot stand brengen van een adequate capaciteitsregeling.

Ten eerste betrof het uitsluitend het internationale wegvervoer. Het

-
- de toegang tot het beroep van ondernemers van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg
 - de capaciteitsregeling in het nationale goederenvervoer over de weg d.d. 14-6-'67 Com (67) 276-Pb. nr. 254 d.d. 20-10-'67;

M.v.T. bij het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren d.d. 23-11-'67 Com. (67) 720.

¹⁰⁾ Zie memorandum betreffende de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting d.d. april 1961 p. 60 e.v.

tariefvoorstel daarentegen had betrekking op het gehele vervoer van genoemde drie vervoertakken, zowel het nationale als het grensoverschrijdende.

Ten tweede lieten de gestelde criteria voor de vaststelling en verdeling van het contingent communautaire vergunningen ruimte voor twijfel of aan de hand daarvan inderdaad de door de Commissie in de toelichting genoemde doeleinden, in de eerste plaats de permanente controle op de vervoerscapaciteit, bereikt zouden kunnen worden.

7. Nadat in de zomer van 1964 het toenmalig lid van de Europese Commissie Schaus nog zijn ongenoegen ¹¹⁾ had geuit over de geringe haast die de verschillende organen met de behandeling van de vijf voorstellen van de Commissie maakten, werd in de herfst van dat jaar echter ernst gemaakt met de onderhandelingen in het kader van de Raad. Een aantal lid-Staten stelden compromisoplossingen voor, die intensieve beraadslaging met zich brachten. Zo diende de Nederlandse Regering haar memorandum „Naar een Europees Vervoerbeleid” in bij de Commissie en de regeringen der Lid-Staten. Hierin gaf zij duidelijk aan, waarover zij bereid was te onderhandelen en waarover niet. Ook Duitsland was geïnteresseerd in een compromis, daar Minister Seeböhm zijn periode als voorzitter van de Raad succesvol wilde afsluiten.

Onderhandelend op basis van de voorstellen van de Commissie en het Nederlandse memorandum werd de Raad het in maart 1965 tenslotte eens over de z.g. harmonisatiebeschikking en de verordening betreffende het communautaire contingent. Ook trof zij maatregelen voor het houden van een enquête naar de infrastructuurkosten, waartoe zij in 1964 in principe reeds besloten had. Zij sprak zich echter niet uit voor één bepaalde methode van vaststelling en toerekening. De invoering van het communautaire contingent werd echter afhankelijk gesteld van „voortgang in de onderhandelingen” over het tariefvraagstuk.

Op dit laatste punt bleek de Nederlandse Regering onvermurwbaar. In de eerste plaats aanvaardde zij onder geen beding voor de Rijnvaart margetarieven met een vaste boven- en ondergrens. Ook voor het nationale vervoer per spoor wees zij margetarieven af. Verder verzette zij zich tegen een aantal aspecten van het margetariefstelsel, vooral tegen de onvoldoende mogelijkheid bijzondere contracten te sluiten tegen beneden de ondergrens van de marge gelegen prijzen. Het accepteren van prijspubliciteit stelde zij als een grote concessie harerzijds.

8. Daar de Raad concludeerde, dat zij het over het margetariefvoorstel niet eens kon worden, verzocht zij de Commissie om andere voorstellen. De indruk bestaat, dat de bereidheid van de Commissie om haar voorstel van mei 1963 door een ander te vervangen niet bijzonder groot was. Men kan zich erover verbazen, dat de Commissie, die toch de mededinging op de vervoermarkt als beginsel in haar vaandel voerde, de geneigdheid tot het aanvaarden van een grotere vrijheid op prijsvormingsgebied, die zich in de

¹¹⁾ Rede van L. Schaus gehouden te Triëst op 24-8-1964/8935/pp 6ij p. 13.

verschillende landen aftekende, niet meer met beide handen heeft aangegrepen. Zeker toen, behalve Minister Seeböhm¹²⁾, ook de Franse Minister Jacquet¹³⁾ meer vrijheid aanvaardbaar achtte.

Weliswaar kwam de Commissie met een lijst van mogelijke oplossingen voor het tariefstelsel voor de binnenvaart, waarin o.m. het begrip referentieprijzen werd gelanceerd, maar blijkens het accoord van 22-6-1965¹⁴⁾ oordeelde de Raad het beter het Comité van Permanente Vertegenwoordigers op te dragen het door haar in grote lijnen overeengekomen systeem van marktorganisatie uit te werken, zij het in samenwerking met de Commissie.

9. Ook het accoord van 22-6-1965 kent nog prioriteit toe aan het tariefvraagstuk. Het geeft de algemene lijnen aan van een prijsvormingssysteem, dat geleidelijk meer vrijheid op dit gebied moet brengen. Hoewel het ook wat het tariefstelsel betreft een groot aantal vragen onbeantwoord laat, volstaat het ermee voor vraagstukken zoals o.m. dat van contrôle van de vervoercapaciteit, van het financieel evenwicht der spoorwegen, het infrastructuurkostenprobleem, te vermelden dat deze problemen binnen een bepaalde periode na inwerkingtreding van de tarifiering moeten worden opgelost.

Hoewel de Raad in dit accoord dus min of meer erkent, dat een grotere vrijheid op het gebied der prijzen mogelijk is, wanneer regelingen op andere gebieden tot stand zijn gekomen, gaat zij nog niet zo ver, dat zij aan de tot standkoming van die andere regelingen voorrang verleent boven die ten aanzien van de prijsvorming.

10. Nadat de Raad gesproken had, draaide de Commissie in zoverre bij, dat zij zich bereid verklaarde haar oorspronkelijke tariefvoorstel te wijzigen. De wijzigingsvoorstellen¹⁵⁾ bleken echter de mogelijkheid te bieden de levensvatbaarheid van het compromis van juni 1965 vrij spoedig na het tot standkomen ervan al op de proef te stellen. Met name het voorstel van de Commissie om de door het compromis aanvaarde vrijheid van prijsvorming middels een referentiemargetarifiering, onder bepaalde omstandigheden toch weer te beknotten, maakt een wereldvreemde indruk. Op dit punt waren de standpunten (en natuurlijk vooral dat van de Nederlandse Regering) toch voldoende duidelijk geweest.

11. Mede onder invloed van een starre Franse houding, die ingegeven

¹²⁾ Probleme der gemeinsamen Verkehrspolitik — Vortrag von Dr. Seeböhm vor dem Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuss der Gemeinschaft (ITF) am Montag, dem 17. Mai 1965.

¹³⁾ Toespraak M. Jacquet voor F.N.T.R. — zie l'officiel des Transporteurs no. 680 d.d. 31-10-1965 p. 1549 e.v.

¹⁴⁾ t.a.p.

¹⁵⁾ Com(65)415 d.d. 27 oktober 1965 — wijzigingen van het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de invoering van een stelsel van margetarieven.

werd door de door dit land gevoerde buitenlandse politiek (crisis 1965) en door de wens tijd te winnen teneinde de nationale vervoerpolitiek te kunnen herzien, sprak de Raad van Ministers zich eerst op 20 oktober 1966 weer uit over het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Uit haar resolutie ¹⁶⁾ van die datum blijkt

- 1e dat de Raad het accoord van 22-6-1965 handhaafde;
- 2e dat overeenstemming over het tariefvraagstuk nog ontbrak;
- 3e dat de maatregelen op het gebied van de capaciteit naar voren geschoven werden;
- 4e dat aangedrongen werd op een spoedige harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden.

Voor deze ontwikkeling was ongetwijfeld van grote betekenis, dat Minister Pisani van Frankrijk tot de conclusie was gekomen, dat het tariefbeleid niet het uitgangspunt van de vervoerpolitiek dient te zijn, maar het sluitstuk. (Ook zijn opvolger, J. Chamant huldigt dit standpunt ¹⁷⁾). De resolutie van 1966 laat de prioriteit, die het accoord van 1965 nog aan het tariefvraagstuk gaf, los. Op het tarief-systeem als zodanig (verplichte margetarieven en referentie margetarieven) komt de Raad echter niet terug.

12. De eerste stap, die de Commissie vervolgens deed, was niet de indiening van voorstellen op het gebied van de capaciteitsregeling, maar van een „mededeling aan de Raad” ¹⁸⁾. Hierin geeft zij nogmaals blijk van haar verknochtheid aan maatregelen op tariefgebied. Zo handhaaft zij bv. de mogelijkheid tarifaire maatregelen te gebruiken tegen de door sommige landen als gevolg van een vrijere prijsvorming door middel van referentietarieven gevreesde verschijnselen van misbruik van machtsposities c.q. ruïneuze concurrentie, ondanks haar bewering, dat deze verschijnselen in eerste instantie met niet-tarifaire maatregelen bestreden moeten worden.

13. De mededeling van de Commissie voorkwam niet, dat de ontwikkeling van het vervoerbeleid in de loop van 1967 tot stilstand kwam. De indruk bestaat, dat Frankrijk weer de voornaamste rem was. Om dezelfde redenen als sub 11 reeds genoemde werkte dit land nauwelijks mee aan welk onderwerp dan ook en weigerde tenslotte haar minister aan een vergadering van de Raad te laten deelnemen. Achter de Duitse

¹⁶⁾ t.a.p.

¹⁷⁾ L'Officiel des Transporteurs nr. 735 d.d. 15-3-'68 p. 303.

¹⁸⁾ Mededeling van de Commissie van 10-2-1967 over het ingevolge de Raads-resolutie van 20-10-1966 te voeren gemeenschappelijk vervoerbeleid. Zie hierover Tijdschrift voor Vervoerwetenschap (Eurorubriek) 3e Jrg. 1967, no. 2 p. 186 e.v.

houding kon men gedurende maanden slechts een vraagteken zetten. Minister Seeböhm was door Minister Leber opgevolgd. Deze wenste zich klaarblijkelijk niet vast te leggen ten aanzien van het EEG-beleid, zolang het door hem aangekondigde Duitse „Gesamtverkehrsplan” niet gereed gekomen was.

Eind september brachten twee elementen echter verandering in de toestand. Ten eerste probeerde Italië de onderhandelingen over het vervoerbeleid weer op gang te brengen. Het stelde voor de Raad te laten beslissen over een „beperkt, maar evenwichtig geheel van maatregelen”. Deze zouden een alle aspecten omvattende eindoplossing voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid niet in de weg mogen staan. Zij zouden moeten liggen op het gebied van de harmonisatie der mededingingsvoorwaarden en het wegvervoer. Ten tweede gooide Minister Leber zijn knuppel ¹⁹⁾ in het vervoerpolitieke hoenderhok.

14. Het Leber-plan confronteert de vervoerwereld met een verschijnsel, dat zich reeds geruime tijd voordoet op vele door de Europese Verdragen bestreken gebieden, namelijk dat van het „polycentrisme communautaire” ²⁰⁾. De gemeenschapsinstellingen komen steeds meer aan de kant te staan, doordat de Lid-Staten er meer en meer toe overgaan weer een louter nationale politiek te voeren.

In het plan zelf ontbreekt vrijwel iedere verwijzing naar de Europese politiek. In een rede ²¹⁾ heeft Minister Leber hierover gezegd, dat hij vast besloten is „die in dem verkehrspolitischen Program vorgesehene nationalen Regelungen zu gegebener Zeit an das europäische Konzept an zu passen und erforderlichenfalls zu ändern”.

Ten eerste is het echter zeer de vraag of er ooit een coherent EEG-vervoerbeleid tot stand zal komen, als de lid-staten eerst hun heil zoeken bij nationale oplossingen zonder daarbij van te voren al rekening te houden met de EEG. De kans, dat behalve Duitsland, ook de andere landen in versterkte mate zullen terugvallen op een nationale benadering en op bilateralisme, is niet denkbeeldig.

Ten tweede kan men zich afvragen of een aanpassing der maatregelen, als zij enige tijd in werking zijn geweest, wel zo waarschijnlijk is en welke inhoud het EEG-beleid zal moeten krijgen, wil aanpassing mogelijk zijn.

De in het Duitse plan voorgestelde maatregelen wekken niet de indruk erop gericht te zijn de verschillende beginselen, die aan de algemene conceptie van het gemeenschappelijk vervoerbeleid ten grondslag liggen,

¹⁹⁾ Verkehrspolitisches Programm für die Jahre 1968 bis 1972 von der Bundesregierung beschlossen am 8. November 1967 — Bundesrat Drucksache 576/67.

²⁰⁾ „Le défi américain” door J. J. Servan-Schreiber-ed. Denoël p. 121

²¹⁾ Rede des Herrn Bundesverkehrsministers Georg Leber vor dem Gewerkschaftlichen Verkehrsausschuss der Gemeinschaft am 30. November 1967 in Rotterdam.

zoals het mededingingsbeginsel, het beginsel van de vrije keuze van de verlader, dat van de gelijkheid van behandeling van de vervoertakken, dat der fiscale neutraliteit, veel recht te doen wedervaren. Laat een nationale aanpak zich eventueel begrijpen vanuit het feit, dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid in zijn huidige stand geen oplossing biedt voor de problemen waarvoor de verschillende landen zich gesteld zien, het kan toch als niet passend beschouwd worden dat een lid-staat, die tien jaar aan de tot standkoming van dat beleid heeft meegewerkt en daardoor mede verantwoordelijk geacht kan worden voor het tekort schieten ervan, dit vervolgens volkomen negeert.

15. Ook de Commissie van de Europese Gemeenschappen wijst in haar Aanbeveling ²²⁾ van 31 januari 1968 met betrekking tot de ter uitvoering van het Leber-plan bij het Duitse Parlement ingediende wetsontwerpen erop, dat

- a) sommige van de overwogen maatregelen de bestaande verschillen tussen het nationale beleid van de lid-staten nog eerder zouden doen toenemen;
- b) sommige maatregelen een grotere afwijking zouden betekenen van de algemene conceptie van het gemeenschappelijk vervoerbeleid;
- c) de betrekkelijk langdurige toepassing van sommige als tijdelijk bedoelde maatregelen dergelijke wijzigingen in de vervoerseconomie zou kunnen veroorzaken, dat invoering van de beginselen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, na een overgangperiode onder sterk gewijzigde omstandigheden, moeilijk zou zijn.

De Commissie maakt een voorbehoud ten aanzien van elk eenzijdig optreden van de Lid-Staten, wanneer de nationale bepalingen het gemeenschappelijk vervoerbeleid in aanzienlijke mate raken. Volgens haar dient Duitsland te trachten de doelstellingen van haar vervoerspolitieke programma (die de Commissie als juist erkent) te verwezenlijken door maatregelen, welke in de algemene lijn van het gemeenschappelijk vervoerbeleid liggen. Zij vindt, dat de speciale belasting op het wegvervoer, het vervoerverbod en de tariefmaatregelen voor de internationale binnenscheepvaart hieraan niet voldoen.

16. Het Duitse Vervoerspolitieke plan heeft ongetwijfeld invloed gehad op het besluit van de Raad van Ministers van de EEG van 14-12-'67 ²³⁾ om het door Italië voorgestelde „mini-programma” te aanvaarden. Aan gezien Duitsland's mede-EEG-landen de Duitse ideeën geen van alle kritiekloos aanvaarden, zullen zij enig tegenwicht hebben willen vormen door een beslissing te nemen op het gebied van het gemeenschappelijk

²²⁾ Aanbeveling van de Commissie van 31-1-1968 — 68/96/EEG-Pb. nr. L35/14 d.d. 8-2-'68.

²³⁾ Besluit van de Raad van 14-12-1967 betreffende bepaalde maatregelen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid 67/790/EEG-Pb. nr. 322 d.d. 30-12-1967.

vervoerbeleid. Duitsland zal wellicht de door het plan gewekte indruk, dat het EEG-beleid van geen enkele betekenis is, hebben willen afzwakken. (Het plan van de Bondsregering is overigens door het besluit van de Raad geenszins van de baan). Ook het feit, dat op 1 juli van dit jaar de douane-unie in werking treedt, heeft tot het nemen van het besluit bijgedragen.

De maatregelen, die de Raad besloten heeft „zo spoedig mogelijk” (ten dele vóór 1-7-1968) te zullen treffen, raken hoofdzakelijk de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden in het kader van de harmonisatiebeschikking, de onderlinge aanpassing van de kostenstructuur en de communautaire ordening van de markt van het goederenvervoer over de weg. Wat de Raad heeft bedoeld met haar overweging, dat vóór 1-7-'68 een programma van maatregelen, die de verdere ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid kunnen verzekeren, dient te worden vastgesteld, is niet geheel duidelijk.

De expliciete vermelding van de datum in samenhang met de opdracht van het Comité van Permanente Vertegenwoordigers, waarin geen sprake is van een „programma”, wekt de indruk, dat het i.c. gaat om de sub 1 van het besluit van de Raad opgenomen lijst van maatregelen. Dit „programma” behoeft echter niet meer te worden vastgesteld, terwijl het de vraag is of de erin vermelde maatregelen voldoende zullen kunnen bijdragen tot een vérdere ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Deze zetten slechts een eerste stap op het pad van de gelijkmaking der concurrentievoorwaarden en zwijgen zowel over een capaciteitsregeling voor wegvervoer en binnenscheepvaart als over een eventuele regeling van de prijsvorming (uitgezonderd die voor het internationale wegvervoer). Aannemende, dat de Raad met het programma iets anders heeft bedoeld dan de sub 1 van het besluit opgenomen lijst, blijft de vraag hoe de Raad op het ogenblik staat tegenover de in het accoord van 1965 en de resolutie van 1966 neergelegde conceptie van het gemeenschappelijk vervoerbeleid ²⁴).

17. De huidige stand van zaken kan als volgt worden samengevat:

- a) In het kader van de Raad wordt getracht op zeer bescheiden schaal inhoud te geven aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Het is onduidelijk of de eerder bereikte accoorden als dode letter moeten worden beschouwd.
- b) De Commissie betoogt verdere voorstellen te doen, die vooral het infrastructuurkostenvraagstuk betreffen.
- c) In Duitsland vindt de behandeling van het Gesamtverkehrsplan voortgang, waarbij dit aan ernstige kritiek van diverse zijden is blootgesteld.

²⁴) Zie hierover de voorzichtige verklaring van Staatssecretaris Keyzer tijdens de zitting van de Tweede Kamer op 14-2-1968. (Vaststelling hoofdstuk XII Verkeer en Waterstaat — p. 1263), het in noot 17 genoemde, even voorzichtige artikel van Minister Chamant en de in noot 21 genoemde rede van Minister Leber p. 7 e.v.

Noch het Raadsbesluit van 14-12-'67, noch de Aanbeveling van de Commissie zullen de verwezenlijking van het plan geheel kunnen tegenhouden. Gezien het feit, dat de CDU/CSU-fractie zich achter het „tegenplan Müller-Hermann” heeft geschaard, verwacht men, dat uiteindelijk een compromis tot stand zal komen. Hoe dit zal luiden en in hoeverre hierbij rekening gehouden zal worden met de EEG valt niet te voorzien.

Bijlage

Behoudens de in de voetnoten reeds vermelde heeft de Commissie voorstellen ingediend voor:

1. een richtlijn van de Raad betreffende de afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen die in het verkeer tussen de Lid-Staten zijn toegelaten en sommige aanvullende technische voorwaarden, die op dezelfde voertuigen van toepassing zijn. Com (62) 244 d.d. 6-9-1962.
2. een verordening van de Raad inzake het afschaffen van de dubbele heffing van motorrijtuigbelasting in het kader van het internationale verkeer - Com (64) 81 d.d. 18-3-1964; gewijzigd 30-1-68 Com (68) 37.
3. een verordening van de Raad betreffende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de wegen via de binnenwateren - Com (64) 184 d.d. 4-6-1964.
4. een verordening van de Raad betreffende de toepassing van het mededingingsrecht op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren - Com (68) 142 d.d. 13-3-1968. Dit voorstel dient tot wijziging van het sub 3 genoemde.
5. een richtlijn van de Raad betreffende de gelijkmaking van de voorschriften ten aanzien van de vrijdom van rechten bij de invoer van de zich in de reservoirs van bedrijfsautomobielen bevindende brandstof - Com (66) 278 d.d. 20-7-1966 Pb. nr. 185 d.d. 17-10-1966; gewijzigd 30-1-1968 Com (68) 36.
6. een verordening van de Raad betreffende de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard op het gebied van het wegvervoer - Com (66) 270 d.d. 27-7-'66 Pb. nr. 185 d.d. 17-10-'66.
7. een verordening van de Raad betreffende steunmaatregelen ten behoeve van ondernemingen van vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren - Com (66) 266 dd. 14-7-'66 Pb. nr. 185 d.d. 17-10-'68
8. een verordening van de Raad betreffende het optreden van de Lid-Staten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren - Com (67) 246 - d.d. 24-5-'67 Pb. nr. 248 d.d. 13-10-'67.
9. een verordening van de Raad betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningsstelsels van de spoorwegondernemingen Com (68) nr. 102 d.d. 28-2-'68.

SUMMARY

This article has been written to establish what has been achieved in the field of transport within the framework of the EEC since the Treaty came into operation. There were 2 special reasons: the fact that the EEC Treaty came into force a little over 10 years ago — on the 1st of January, 1958 — and the nationalistic approach to transport problems shown so obviously in the Transport Plan of the German Federal Government, which became known towards the end of 1967.

That this kind of approach is still possible after 10 years of EEC may be attributed to the EEC organs' failure to make headway with the common transport policy which the Treaty demands, even though both within the Committee and within the Council certain ideas as to the general principles of such transport policy have been developed, in spite of the widely divergent conceptions adhered to by the national governments. Committee and Council are agreed in principle that the common transport market should be founded on competition, which does not exclude certain measures taken by the governments to organize that market. All measures to be taken for various reasons (harmonization of competition conditions, rules for entering the market, regulation of freights and transport conditions) should be considered in their mutual relations and run more or less parallel.

Apart from the decisions taken in respect of the harmonization of competition conditions, the main issue up till October 1966 was the regulation of freights and transport conditions. Five out of the six member-states looked upon the regulation of tariffs as the appropriate way to organize the market. The Netherlands Government, however, thinking first and foremost of Rhine shipping, was not prepared to accept the system of marginal tariffs proposed by the Committee. Although the Council reached a compromise over this sore subject in June 1965, while France in the first place and perhaps also Germany have since come to the conclusion that the tariffs policy should be the coping-stone of transport policy, agreement on this point does not seem to have come any nearer. Certain aspects of politics in general, such as France's attitude towards the EEC, have of course not been very helpful either.

At present the situation is such that under pressure of the Leber plan attempts are made within the Council to give at least some substance to the common transport policy. Before the 1st of July, 1968, the Council is to decide about a number of measures mainly concerned with harmonization of competition conditions (mutual adaption of the structure of costs) and the organization of goods transport by road within the Community.

The Committee has submitted to the Council proposals as to rules for entering the market for goods transported by road or by land waterways. Furthermore, they are preparing a number of proposals regarding the costs

of infrastructure. There is no telling yet when and in what form the German Transport Plan will be eventually realized, nor whether and to what extent this Plan will still reckon with the EEC.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Ausgangspunkt für den Artikel war nachzugehen, was im Rahmen der EWG seit der Inkraftsetzung des Vertrags auf dem Gebiet des Verkehrs zustande gebracht worden ist. Anlass hierzu waren die Tatsache, dass der EWG-Vertrag vor gut zehn Jahren in Kraft trat (nämlich am 1. 1. 1958) und die in dem Ende 1967 bekannt gewordenen verkehrspolitischen Plan der deutschen Bundesregierung (besser bekannt als der Leber-Plan) deutlich zu Tage tretende nationale Behandlung der Verkehrsproblematik. Die Tatsache, dass eine solche Behandlung nach zehn Jahren EWG noch zu den Möglichkeiten gehört, ist daran zuzuschreiben, dass es den EWG-Organen bis am heutigen Tag noch immer nicht gelungen ist die durch den Vertrag verlangte gemeinsame Verkehrspolitik zu verwirklichen, trotzdem sich im Laufe der Jahre, den grossen Unterschieden zwischen den verschiedenen nationalen verkehrspolitischen Konzeptionen zum Trotz, sowohl bei der Kommission als beim Rat eine bestimmte Auffassung über die allgemeine Richtung der Verkehrspolitik gebildet hat.

Die Kommission und der Rat unterschreiben im Prinzip, dass sich der gemeinsame Verkehrsmarkt auf Wettbewerb stützen soll, was Massnahmen seitens der Behörden zur Ordnung dieses Marktes nicht ausschliesst. Die auf den verschiedenen Gebieten (Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, Regelung des Zuganges zum Markt, Regelung der Frachtpreise und der Beförderungsbedingungen) zu treffenden Massnahmen sollen in ihrem Zusammenhang betrachtet werden und mehr oder weniger parallel laufen. Abgesehen von den Entscheidungen, die in Anbetracht der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen getroffen wurden, hat bis Oktober 1966 die Frage der Regelung der Frachtpreise und der Beförderungsbedingungen die Hauptrolle gespielt.

Fünf der sechs Mitgliedstaaten waren der Ansicht, dass eine Tarifregelung schlechthin das richtige Mittel wäre um den Markt zu ordnen. Die niederländische Regierung war jedoch nicht bereit, das von der Kommission vorgeschlagene Margentarifsystem zu akzeptieren, besonders im Hinblick auf die Rheinschifffahrt. Obwohl der Rat im Juni 1965 einen Kompromiss über diese heikle Sache schloss und obwohl seitdem namentlich Frankreich und vielleicht auch Deutschland zu der Schlussfolgerung kamen, dass die Tarifpolitik Schlussstein der Verkehrspolitik sein sollte, hat dies nicht zu einer Beschleunigung der Verwirklichung des gemeinsamen Verkehrspolitiks geführt. Dies ist auch Faktoren allgemein-politi-

scher Art zuzuschreiben, wie die Haltung Frankreichs der EWG gegenüber.

Die heutige Sachlage ist, dass man unter dem Druck des Leber-Plans im Rahmen des Rates versucht, der gemeinsamen Verkehrspolitik auf bescheidene Ebene Inhalt zu geben. Vor dem 1.7.1968 sollte der Rat über eine Anzahl von Massnahmen entscheiden, die vor allem die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen (gegenseitige Anpassung der Kostenstrukturen) und die gemeinsame Ordnung des Strassengüterverkehrsmarktes berühren. Die Kommission hat dem Rat Vorschläge betreffend der Regelung des Zuganges zum Markt des Strassengüterverkehrs bzw. der Binnenschifffahrt unterbreitet. Weiter bereitet sie eine Anzahl von Vorschlägen betreffend der Frage der Infrastrukturkosten vor.

Es ist weder vorauszusagen, wann und in welcher Form der Deutsche verkehrspolitische Plan zum Austrag kommen wird, noch ob und inwiefern er der EWG immer noch Rechnung tragen wird.

SOMMAIRE

Le présent article essaie de se rendre compte de ce qu'il a été réalisé dans le domaine de la politique commune des transports de la CEE depuis la mise en vigueur du Traité. Ceci peut être motivé d'une part par l'entrée en vigueur du Traité CEE il y a plus de dix ans, c.à.d. au 1er janvier 1958, d'autre part par la tendance croissante de chercher pour les problèmes de transport des solutions sur le plan national. Cette tendance se manifeste par exemple nettement dans le plan sur la politique des transports du Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne (mieux connu comme le plan-Leber), qui a été soumis au Parlement allemand en novembre 1967. Le fait qu'il est toujours possible d'agir dans le domaine des transports comme si la CEE n'existerait pas est dû à ce que jusqu'ici les organismes de la CEE n'ont pas réussi à concrétiser la politique commune des transports, exigée par le Traité. On ne peut que constater qu'au cours des années, malgré les grandes différences entre les diverses conceptions nationales de la politique des transports, une certaine conception de l'orientation générale de la politique commune des transports s'est développée autant au sein de la Commission que du Conseil.

La Commission et le Conseil adhèrent qu'en principe le marché commun des transports se base sur la concurrence, ce qui n'exclut pas de mesures de la part des autorités pour organiser ce marché. D'abord les mesures à prendre dans les divers domaines (harmonisation des conditions de concurrence, réglementation de l'accès au marché, réglementation des prix et conditions de transport) doivent être cohérentes. Deuxièmement

il faut respecter un certain parallélisme entre les diverses mesures, en tenant compte de l'interdépendance de celles-ci. Abstraction faite des décisions prises par rapport à l'harmonisation des conditions de concurrence la problème de la réglementation des prix et conditions de transport a joué le premier rôle jusqu' à octobre 1966.

Cinq des six pays-membres considéraient la réglementation tarifaire comme le moyen par excellence d'organisation du marché. Toutefois, surtout en vue de la navigation rhénane, le Gouvernement Néerlandais n'était pas disposé à accepter le système des tarifs à fourchette proposé par la Commission. Encore qu'au mois de juin 1965 le Conseil conclût un accord sur cette affaire ardue et que depuis lors notamment la France et peut-être l'Allemagne aussi arrivèrent à la conclusion qu'une tarification commune ne pourrait être envisagée que dans la phase ultime de la construction de la politique commune des transports, ceci n'a pas mené à une accélération de la réalisation de celle-ci. Ceci est aussi dû à des facteurs politiques de caractère général, comme l'attitude de la France à l'égard de la CEE.

L'état actuel des choses est que sous la pression du plan Leber le Conseil cherche à donner corps à la politique commune des transports à une échelle très modeste. Avant le 1er juillet 1968 le Conseil devrait décider d'un nombre de mesures touchant surtout à l'harmonisation des conditions de concurrence (rapprochement de la structure des coûts) et à l'organisation communautaire du marché des transports routiers de marchandises. La Commission a soumis au Conseil des propositions concernant la réglementation de l'accès au marché des transports de marchandises par route resp. par voie navigable. En outre elle prépare un nombre de propositions concernant le problème des coûts de l'infrastructure.

Il est impossible de prédire si et sous quelle forme le plan allemand relatif à la politique des transports s'arrangera ni si et dans quelle mesure ce plan tiendra encore compte de la C.E.E.

HET MÜNCHENER VERVOERSSYMPIOSIUM

door Prof. Mr. K. Vonk

1. Terugblik

Voor de tweede maal heeft de permanente organisatie, die met de naam CEMT (Conferentie van Europese Ministers van Transport) wordt aangeduid, een internationaal symposium ten behoeve van theorie en praktijk in de verkeer- en vervoerseconomie georganiseerd. De vorige maal, in 1964, vond de ontmoeting plaats te Straatsburg, thans had een uitgebreide schare zich naar München begeven. Ook ditmaal heeft het symposium niet beantwoord aan de verwachtingen, waarmee de organisatie van het eerste en vervolgens het tweede symposium is ter hand genomen.

In eerste opzet stond aan de initiatiefnemers voor ogen, dat het symposium zou zijn een ontmoeting tussen wetenschap en praktijk, op de eerste plaats de bestuurspraktijk, maar, onverbrekkelijk daarmee verbonden ook de bedrijfspraktijk. Welnu, zowel tijdens het eerste als tijdens het tweede symposium zijn stromen van woorden over de hoofden van de aanwezigen uitgestort. Beide keren echter is men uiteengegaan met het gevoelen, dat het nuttig en aangenaam was elkaar in zo grote verscheidenheid te treffen, maar dat men bij de gedachtenwisselingen langs elkaar heenliep. De ontmoeting, een wederzijds herkennen, vond nauwelijks plaats, heldere en gezamenlijke conclusies konden niet of nauwelijks worden getrokken. Toch hadden degenen die de voorbereiding van dit tweede symposium ter hand namen, de minder bevredigende uitkomst van de eerste ontmoeting voor ogen gehad en er zich toe gezet op het tweede symposium een werkelijke confrontatie tussen praktijk en wetenschap tot stand te brengen. Om dit te bereiken streefde men naar een logische volgorde van de onderwerpen en naar het formuleren van een dwingende thematiek der onderwerpen, zodat de vraagstukken die politiek en praktijk beroeren, wel naar voren moeten treden.

Op zichzelf is deze symposium-activiteit van de CEMT reeds een merkwaardige zaak. Met opzet heeft men in 1953 voor de CEMT een vorm gekozen, die naar orgaanvorming vrij zwaar was: een Raad van Ministers en een Comité van Plaatsvervangers, en naar bewerktuiging uiterst licht: een secretariaat, bestaande uit een secretaris, waarvoor de titel „secretaris-generaal” zelfs werd vermeden en die werd geassisteerd door een tweetal administratieve hulpkrachten. De gedachte die aan deze structuur ten grondslag strekte, was in schijn eenvoudig. Op het gebied van „inland transport” bestond reeds een aantal internationale organisaties, wellicht meer dan in enige andere technisch-economische samenwerking. Ieder land volgt zijn eigen vervoerbeleid en zou dit ook voortaan doen. Tegenover de supra-nationale strevingen met betrekking tot goederenproductie

en -ruil wenste men voor het transport de bestaande gang van zaken te handhaven, en wel met dien verstande dat Ministers wier persoonlijke ontmoeting in de bestaande verdragen en overeenkomsten niet was voorzien, voortaan ook zelf een paar maal per jaar zouden bijeenkomen, ten einde op het hoogste beleidsniveau over vraagstukken van gemeenschappelijk belang te beraadslagen en ad hoc besluiten te nemen. Daarbij zouden alleen die Ministers, niet hun regeringen, zich persoonlijk binden die vóór zulk een besluit stemden. Het voorbereidende werk zou geschieden in werkgroepen van nationale vertegenwoordigers, een en ander gecoördineerd door het Comité van Plaatsvervangers.

Geografisch werd de kring zo wijd mogelijk getrokken, zodat nagenoeg alle landen aan deze zijde van het IJzeren Gordijn toetraden. Het was bepaald niet alleen de Britse invloed die tot deze vormgeving leidde. Vrijwel algemeen heerste de neiging der regeringen transportaangelegenheden buiten de supra-nationale sfeer te houden. Zij is bespeurbaar tot de dag van heden. Niettemin werd onder politieke druk ook het transport in het E.E.G.-verdrag opgenomen.

Inmiddels was de CEMT aan het werk gegaan en waagde zich optimistisch op gebieden „where angels fear to tread”, zoals het op elkaar afstemmen van infrastructuurvoorzieningen, de financiële situatie der spoorwegen, coördinatie-vraagstukken etc., alsook op eigenlijk buiten haar terrein gelegen meer technische vraagstukken, zoals unificatie van voorschriften voor het wegverkeer, veiligheid en geluidshinder. Tal van rapporteurs leverden hun bijdragen en belangrijk werk is verzet, altemaal een vorm van Europese samenwerking, geografisch breed gespreid — de omtrek wordt aangegeven door Scandinavië, Ierland, Portugal, Frankrijk, Joegoslavië — en welhaast de gehele transportproblematiek omvattend. De betekenis hiervan voor een nieuwe Europese vormgeving moet niet worden onderschat.

Het kon niet uitblijven, dat men op economische problemen van fundamentele aard stuitte. Zo ontstond het plan tot het houden van symposia, met geregelde tussenpozen en na gedegen voorbereiding. Deze symposia zouden leiden tot objectivering van de problematiek en aldus bijdragen tot een aan de nationale en internationale situaties aangepast beleid. Het beginsel van de redelijkheid zelf is zeker niet te minachten voor het reguleren van internationale betrekkingen, maar hoe en in hoeverre de redelijkheid voor objectivering vatbaar is, vormt een vraagstuk op zichzelf. Het is deze vraag die ondermeer zich opdringt bij de bezinning over het laatst gehouden symposium.

2. Het programma

Nu kan men in alle nuchterheid vaststellen, dat het programma te zwaar was opgezet. Te veel vragen zijn opgeweld uit het benard gemoed van de CEMT-leden. In alle landen staan capaciteitsvraagstukken op de voorgrond, waarbij de infrastructuur de eerste plaats inneemt, zowel wegens de grote investeringsbedragen die ermee gemoeid zijn, als wegens de ondeel-

baarheid, die vele uit te voeren werken kenmerkt. Een steeds wijder kring is in beslissingen omtrent de infrastructuur geïnteresseerd, politici, planologen, financiers, publiekrechtelijke lichamen en wie al niet. Niet minder dan de inzet van vervoermiddelen beslist de beschikbaarstelling van infrastructuur over de bevrediging van de vraag naar transport. Het is dan ook noodzakelijk zich te verdiepen in de dikwijls, vooral in beraadslagingen omtrent het openbaar beleid, verwaarloosde karakteristieken van deze vraag. Voorts bepaalt de prijs- of heffingenpolitiek met betrekking tot het gebruik van de infrastructuur in niet onbelangrijke mate de omvang van de inzet der vervoermiddelen. Hiermee was de drieslag: investeringscriteria — elementen van de vraag — toerekening voor het gebruik van de infrastructuur, als onderling verbonden thema's voor het symposium gegeven. Er bleek evenwel een onstuitbare behoefte te bestaan naast of boven de „subjectieve vraag” een categorie van „objectieve behoefte” in de beschouwing te betrekken. Klanken als „gemeinwirtschaftliche” en „besoins de la collectivité” zijn geen onbekenden in de transport-partituur. Het behoefde geen verrassing te wekken, dat dit „behoefte”-element zich als een nevel over de trits van onderwerpen legde. Tenslotte was ook nog de prijs- en heffingenpolitiek voor het transport binnen de agglomeratie als tussendeel binnen het geheel van de symposium-symphonie ingebracht. Het werd geen lichtvoetig menuetto.

Een ieder van de voorbereiders kwam met tegenthema's, omkeringen, variaties en motieven aandragen, zodat de symphonie moest worden opgebouwd uit: analyse van de factoren die op de investeringsbeslissingen inwerken, basiscriteria, het macro-economisch optimum (Prof. Oort), optimale dimensionering en programmering van één infrastructuurinvestering, van één netwerk, van het totaal van netwerken, rekening houdende met wisselwerkingen binnen één transporttak en tussen de transporttakken (Prof. de Quiros, Madrid), vraagfactoren, beoordeling van de subjectieve elementen, analyse van de structurele en conjuncturele aspecten (Ir. Roussetot, Parijs), analyse van de elementen van de transportbehoefte, rekening houdend met de elementen van de vraag, beoordeling van de rol en de draagwijdte van de behoefte (Prof. Voigt, Bonn), aangeven van concrete methoden tot prijsbepaling voor het gebruik van de infrastructuur aan de hand van een vaststellingsgrondslag voor de kosten van infrastructuurwerken en methoden van toerekening aan gebruikers.

En als tussendeel: onderzoek naar het optimum van het openbaar personenverkeer in agglomeraties; prijs- en subsidiepolitiek (Prof. Del Visco, Bari), technische mogelijkheden van speciale heffingen ten laste van congestie veroorzakende privé-gebruikers van de weg.

Dat was dan dat! Uitvoering van dinsdag 10 oktober 1967 t/m vrijdag 13 oktober 1967. Deze uit de hand gelopen thematiek stelde aan de krachten van ook de kundigste liefhebbers bovenmaatse eisen, intellectueel, psychisch en fysiek. Hoe verschillend bleken ook de denkwerelden temidden van dit veeltalig gezelschap, dat zich uitdrukte in Engels, Frans en Duits. Hoe moeilijk ook was het de gedachten gelijkelijk in drie talen over te brengen. En dat, naar wereldverhoudingen gemeten, binnen zo'n be-

scheiden gebied, want zo groot is de afstand Scandinavië-Turkije hemelsbreed nu ook weer niet.

3. *De inleidingen*

3.1 *Investeringscriteria*

In zijn massieve studie, neergelegd in 128 bladzijden, voert Prof. Oort een voortdurend gesprek met zichzelf en hij voert de lezer daarin mee. Argument en tegenargument volgen elkaar op, met verwijzingen naar verdere fasen van het betoog en terugverwijzingen naar voorafgaande analyses. Het is onmogelijk een enkel element hieruit te lichten zonder het betoog scheef te trekken. Derhalve moet volstaan worden met het signaleren van enkele kernvragen. De eerste betreft het feit, dat nimmer sprake is van één investeringsproject op zichzelf, maar van de keuze van een optimaal totaal programma uit vele alternatieve combinaties van projecten, die op grond van een kosten/baten-analyse positief beoordeeld kunnen worden. Het programma als geheel wordt gekenmerkt door een in vele gevallen tussen de projecten bestaande interdependentie. Aangezien voorts fysieke en budgettaire middelen beperkt zijn, staat de investerende overheid voor het probleem, alternatieve combinaties nog weer aan het kosten/baten-effect te toetsen. Het kosten/batenprobleem is echter zelf voorwerp van diepgaande controverses, o.a. omdat kosten en baten op zichzelf in verschillende perioden vallen, die op voet van vergelijkbaarheid gebracht moeten worden. Mede in verband met budgettaire restricties verzeilt men midden in de discussies omtrent voor en tegen in disconteringsmethoden en berekeningen van een „internal rate of return”. Hieraan is dan ook een goed deel van de studie gewijd. Noodzakelijkerwijs kan men wel zeggen, komt Prof. Oort tot de conclusie, dat een en ander in de praktijk tot een ruime mate van subjectieve beoordeling leidt, zodat aan het institutionele element bij investeringsbeslissingen naar verhouding een belangrijke rol toevalt. Prof. Oorts voorkeur gaat daarbij uit — het is bekend — naar het handhaven van budgettair evenwicht binnen elk van de vervoertakken als het geringste kwaad temidden van verschillende denkbare systemen, omdat daarvan de krachtigste impuls tot economische tucht uitgaat. Hij wijdt daarom extra aandacht aan de gronden van besluitvorming.

Prof. De Quiros begint met de nadruk te leggen op het belang van de investeringen in de transportsector in het geheel van het economisch bestek. Zij mogen daarom niet in de eerste plaats een voorwerp van conjunctuur politiek zijn. Ook hij begeeft zich in beschouwingen over disconteringsmethoden en de vraagstukken van „rates of return”, maar zijn werk draagt minder het stempel van de wetenschappelijke twijfel, waaraan Prof. Oort herhaaldelijk uiting geeft. Zelfs constateert hij, dat in de meeste Europese landen men over voldoende ervaring en gegevens beschikt om met betrekking tot de infrastructuur de kosten van investering, exploitatie en onderhoud te calculeren. Niettemin constateert hij, dat de werkelijke en geschatte kosten dikwijls 10 tot 15% uiteenliggen. Zo komt hij dan

toch weer, maar meer als kanttekening, tot het probleem, dat voortvloeit uit de verschillen in tijdvakken, waarbinnen de kosten respectievelijk de opbrengsten vallen.

Het bezorgt hem echter minder hoofdbrekens dan Prof. Oort. De abstracte koelte van de economische modellen die hij stap voor stap, van project tot netwerk, van netwerk tot externe effecten, ontwikkelt, blijkt hem daarvoor te behoeden. Het is ook een weg. Eenmaal de directieven vastgesteld, kan de besluitvorming omtrent infrastructuraanleg waar nodig worden gedecentraliseerd, aldus de conclusie. De prijspolitiek dient in overeenstemming met de investeringsnormen te worden gebracht en is derhalve een voorwerp van centrale (institutionele) bemoeienis.

3.2 De vraagzijde

Interessant, zij het met enige beperking, waarover zo dadelijk, is de studie van de heren Rousselot en Genutz. Hun bijdrage was geïndiceerd als de „subjectieve vraag”. Zij leggen sterk de nadruk op de revolutionaire, technische fase, waarin het transport verkeert en de noodzaak van meer verfijnde researchmethoden. Zij komen zelfs tot de conclusie, dat in het huidige stadium geen efficiënte modellen kunnen worden opgezet en geen doelmatig proces van besluitvorming kan worden ontworpen, tenzij de gegevens in voldoende mate ter beschikking komen. Deze basisgegevens moeten berusten op betere kennis van de individuele vraag. Zonder deze zijn interessante economische theoriën praktisch waardeloos.

Het basisonderzoek moet zich richten op de invloed van kosten en reisduur op de vervoerstromen. De studie richt zich dan voornamelijk op het personenvervoer, waarbij ook psycho-sociologische factoren worden besproken, de typologie van economische subjecten en een definitie van standaard-gedragspatronen. Collectieve besluiten moeten worden gebaseerd op passende aggregaten van individuele vraagfuncties.

Wat opvalt is, dat in deze studie de vraag naar goederenvervoer slechts zijdelings ter sprake komt. De commerciële strategie ten aanzien van concurrenten en afnemers, aldus wordt gesteld, kan ertoe leiden dat meer op kwaliteit van het transport wordt gelet en werkelijke kosten een secundaire factor doen zijn. Alsof kwaliteit niet een kostenfactor zou zijn. Dit uitglijden komt waarschijnlijk voort uit een algeheel voorbijgaan aan het streven naar integratie tussen de interne productieorganisatie en extern transport, toch wel een uiterst actuele vraag.

3.3 De vervoersbehoefte

In een geheel ander klimaat ligt het referaat van Prof. Voigt. Deze maakt een verschil tussen de individuele vervoersvraag (Nachfrage) en vervoersbehoefte (Bedarf). Deze behoefte kan niet uit de vraag, ook niet uit de geaggregeerde vraagfuncties worden afgeleid, maar is een op een ander vlak liggende geobjectiveerde grootte. Behoefte in deze zin is een standaardgrootte, waardoor het vervoerssysteem ertoe bijdraagt, dat het nationale product op lange termijn wordt gemaximeerd en, evenzeer over

lange termijn gezien, een optimale structuur tot stand komt. Wel tracht de welvaartseconomie objectieve criteria uit te werken, maar voor de praktijk bruikbare resultaten konden nog niet worden verkregen. Uiteindelijk is het een zaak van politieke besluitvorming die de prioriteiten opstelt en het ideaalbeeld van de na te streven economische structuur ontwerpt, zoals concentratie van economische macht en ruimtelijke ordening. Het vervoersysteem is een staatkundig instrument, gehanteerd door degenen die voor de vervoerpolitiek van een staat verantwoordelijk zijn. Waarom verwerpt Prof. Voigt het criterium van budgettair evenwicht, zoals dat door Prof. Oort gehanteerd wordt? Aldus de kern van het in vele bladzijden vervatte betoog. Het vervoer bezit een functie, waardoor de economische activiteiten in een bepaald geografisch gebied worden gedifferentieerd. Het is niet uitgesloten, dat een volledig vrije markteconomie in het vervoer tot een gunstig compromis tussen maximering van het nationale product en een optimale structuur leidt, onder voorwaarde echter, dat de betrokken staten door hun ligging de gunstige werking van het differentiëringseffect van het wereldverkeerssysteem ondergaan. Voor de Bondsrepubliek Duitsland echter hebben de ruimtelijke ordening en het streven haar markteconomie in de wereldeconomie in het leven te houden, een niet te onderschatten zelfstandige betekenis gekregen, waar het de vervoerpolitiek betreft. Daarbij stelt Prof. Voigt, dat tot dusverre in de wetenschappelijke discussie de vraag of de vervoerpolitiek van een bepaalde staat in een bepaald geografisch gebied identiek kan zijn met een vervoerpolitiek binnen een groep van staten, nog nauwelijks de aandacht heeft. Overlegd moet worden of en in hoeverre de vervoerpolitiek een aanvaardbaar compromis kan opleveren.

3.4 Heffingen

Sluiten wij de reeks tenslotte af met het rapport van Prof. Devreker, die na de behandeling van de investerings-, vraag- en behoefteproblematiek het vraagstuk van de vermogensoverdrachten van de gebruikers aan de beheerders der infrastructuur behandelde. Nederlandstaligen vonden daarin grotendeels de uiteenzetting terug, die zij reeds kenden uit het onder zijn leiding tot stand gekomen proefschrift van Dr. Denduyver. Prof. Devreker stelt twee vraagstukken aan de orde: de vaststelling van het bedrag aan infrastructuurkosten, dat de gebruiker dient te betalen naast het bedrag dat aan de „collectivité” of andere begunstigten moet toevallen. Daarnaast is de vraag omtrent de verdeling binnen de categorieën van gebruikers aan de orde. Hij constateert een paradox: enerzijds ontmoet men hoe langer hoe meer een „collectivisation” van voorzieningen, die voorheen uit particuliere bron werden betaald, anderzijds ziet men in de transportsector een veldwinnende overtuiging dat gebruikers voor de kosten van de infrastructuur behoren op te komen.

Behalve op sociologische verklaringen wijst hij op een viertal facetten. Er bestaat een sterke drang naar uitbreiding van de infrastructuur, die om financiële voorzieningen vraagt. Voor de toenemende infrastructuurvoorzieningen ontstaan meer substitutiemogelijkheden tussen de verschillende

vervoertakken, hetgeen een streven naar vergelijkbare regimes voor deze vervoertakken opwekt. Men moet echter geen te grote verwachtingen koesteren dat heffingen tot een verbeterde investeringskeuze leiden. De doorwerking van de heffingen in de transportprijzen kan binnen zekere grenzen bijdragen tot een optimaal gebruik van de middelen. De na te streven doeleinden zijn niet homogeen. Op de voorgrond staat op het ogenblik de harmonisatie van de voorwaarden waaronder de verschillende soorten infrastructuur worden gebruikt.

3.5 Overige rapporten en discussies

Wij laten de weergave van de rapporten van Prof. Beesley en van Prof. Del Viscovo ter zijde, hoezeer vooral het eerste op grond van de daarin verwerkte concrete studies van belang is en aandacht verdient. Wij hebben in het bovenstaande het wezenlijke van een reeks in samenwerking ontworpen thema's willen weergeven. Het is niet moeilijk zich voor te stellen, welk een stroom van opmerkingen en tegenreferaten loskwam. De aantekeningen daarover beslaan alleen reeds enige tientallen pagina's. Het was onze opzet deze aantekeningen als uitgangspunt te nemen, maar die bleek niet zonder weergave van de kern in ieder rapport mogelijk te zijn. De ruimte ontbreekt echter, zowel het een als het ander te doen. Wij gaven de voorkeur aan een korte nabeschouwing waartoe de opzet van het symposium, de inhoud van de rapporten en de discussies aanleiding geven.

4. Nabeschouwing

De eerste conclusie is deze, dat de opzet van de twee symposia ondoelmatig blijkt te zijn. Achteraf bezien, is dat niet zo verwonderlijk. Wanneer het over bruggenbouw gaat, brengt men niet wetenschapsmensen, bouwondernemers en bruggebruikers bijeen om gezamenlijk te beraadslagen, hoe een brug technisch-objectief moet worden gebouwd. Het daartoe nodige referentie-kader voor een vruchtbare gedachtenwisseling zou ontbreken en dat was ook op beide gehouden symposia het geval. De taal der wetenschap is een andere dan die van de politicus en die van de practicus. Zij hebben ieder hun recht van bestaan, het is ook maatschappelijk nuttig, zo niet noodzakelijk elkaar te ontmoeten en verstaan, maar dan moet daartoe een bewuste poging worden ondernomen, die op zichzelf een zekere techniek vereist.

Voorts komt men tot de gevolgtrekking dat de poging van de CEMT om via wetenschappelijke voordrachten en reacties daarop tot verheldering inzake het vervoerpolitieke handelen te geraken, een illusie is gebleken, niet alleen omdat een gezamenlijk referentie-kader ontbrak, waarbinnen allen zich verstaan, maar ook omdat de rapporten zelf geen houvast gaven, integendeel het vacuum eerder vergrootten. Zij allen veronderstellen, dat „de overheid” handelend optreedt en daarin haar eigen weg moet vinden. Maar welke overheid? De CEMT vormt een verzameling van overheden, die ook dit symposium belegden om richtlijnen voor hun gezamenlijk handelen op te doen, na een open discussie van alle betrokkenen. Doch, met

uitzondering van Prof. Voigt, heeft geen van de inleiders het probleem — en het is toch een economisch probleem evenzeer als een politiek vraagstuk — geanalyseerd, hoe nationale collectiviteiten tot een onderling zinnig verband kunnen worden gevoerd. Men is blijven staan bij een theorie over nationale evenwichten op welvaarts-theoretische gronden. Prof. Voigt komt daarbij, staande in de traditie van List, ook niet verder dan het constateren van een staatkundig vraagstuk, waarbij men de aanwijzingen voor de grondslag van het bepleite compromis tevergeefs zoekt. Niet voor niets vroeg een Nederlandse deelnemer op grond van Prof. Voigts referaat naar normen voor een gezamenlijke verantwoordelijkheid. In de dagen van Minister Leber een dringende vraag.

Schuilt, zo kan men vragen, achter de vacua die naar voren traden en werkelijk niet alleen hun oorzaak vonden in de loodzware opzet en het te grote en te gemengde gezelschap, een theoretische tekortkoming die haar oorzaak vindt in het Paretiaanse denken? Het is immers zonneklaar, dat de economische structuur niet, of niet meer, kan worden afgeleid uit louter individuele preferenties. De collectiva als zodanig treden op als economische subjecten, met eigen preferenties, prioriteiten genaamd, die uit collectieve, en geen andere, overwegingen voortkomen en zelfs dwars tegen de individuele preferenties kunnen ingaan.

Moet men uit dit laatste symposium niet afleiden, dat de leer omtrent de economische subjecten, althans inzake de economie van het verkeer en vervoer, en wellicht daarbuiten, verdieping behoeft, niet in de laatste plaats wegens de noodzaak tot inter- of supranationale besluitvorming? Zelfs de CEMT zal dit laatste niet kunnen ontgaan.

SUMMARY

The symposia on transport as organized by the European Conference of Ministers of Transport intend to act as a confrontation between science and entrepreneurial and administrative practice. ECMT seeks through these symposia to establish reasonable standards as a base for regulation of European transport relations. It is a question in itself how far rationality is liable to objectivation.

The first symposium, held at Strassbourg failed to the end of confrontation in a satisfactory manner. Neither did the second symposium, held in Munich last October, succeed in the realisation of this objective. This time the objects of discussion such as investment criteria, elements of demand and needs, and pricing policy for the use of infrastructure presented in themselves a logical and coherent order. But in their elaboration they proved too wide as to offer a real meeting ground. However there exists a paramount need for bringing scientists, business people and people involved in politics together in a real exchange of views. But then a specific technique to achieve this end has to be elaborated.

Moreover a theoretical gap emerged from this symposium. The role of public authorities was far from denied in the reports and in the discussions. However it is important to know what public authority is meant and how the interrelation between these authorities as the expression of collective economic subjects is to be regarded. With one exception the problem was not touched upon and profound analysis failed. This matter needs further consideration with a view to international and supra-national economic structures.

ZUSAMMENFASSUNG

Die von der europäischen Ministerkonferenz organisierten Symposia bezwecken eine Konfrontation zwischen Wissenschaft und Praxis, sowohl der Verwaltungs — als der Geschäftspraxis. Sie befolgt aus eine Suche des Konferenz nach redlichen wirtschaftlichen Massstäben für die Regelung internationaler Transporte. Die Frage stellt sich ob Redlichkeit zu objektivieren ist.

Dem ersten Symposium, das in Strassburg abgehalten wurde, gelang es nicht eine solche Konfrontation in genügender Weise zu bewirken. Auch mit dem Symposium, das in Oktober in München abgehalten wurde, ist dieses Ziel nicht erreicht, obgleich durch eine logische Reihenfolge von Diskussionsgegenständen diesen Vorsatz herangebracht werden sollte. Die Reihenfolge der Themen: Investierungskriterium, nachfrage und Bedarf,

Abgaben für Infrastrukturbenützung bildeten könnten an sich ein Ganzes darbieten. Die Ausarbeitung stellte jedoch als zu viel gestaltlich aus. Mann muss zur Schlussfolgerung gelangen, dass die bisher abgehaltenen Symposia der Organisation nach nicht als Zweckdienlich betrachtet werden können. Eine Technik soll erfunden werden die die an sich äusserst wünschenswerte Konfrontation zwischen Praktikern, Politikern und Wissenschaftlern ermöglicht.

Wenigstens ein überragendes theoretisches Problem, dass aus dem Münchener Symposium hervortrat, soll genannt werden. Die Rolle, die die öffentlichen Behörden als wirtschaftliche Kollektivsubjekte in der Verkehrswirtschaft zu erfüllen haben, werde allentwege betont. Aber die überragende Frage, wie diese Kollektivsubjekte international oder supranational untereinander bezogen sind wurde nur einmal erhoben und keineswegs ausgearbeitet. Diese Hauptfrage sollte näher vertieft werden.

SOMMAIRE

Les symposiums, organisé par le Conférence Européene des Ministres de Transport, ont pour but une confrontation entre la science et la pratique, tant la pratique des entreprises que celle des administrations publiques. Elle suit de la recherche de la CEMT d'une politique économiquement raisonnable des transports européens. La question se pose si la raison puisse être conçue objectivement.

Le premier symposium, tenu à Strassbourg, ne réussit pas de manière satisfaisante à réaliser la confrontation voulue. On doit constater que le deuxième symposium, qui siégea, octobre dernier, à Munich, n'a pas atteint non plus ce but. En soi le thématique fut cohérent: critères des investissements, structures de la demandes et du besoin, prix pour l'utilisateur de l'infrastructure. L'élaboration pourtant se manifesta comme trop compliquée et trop lourde. On arrive à la conclusion que les symposiums dans leur forme actuelle peuvent être maintenus. La confrontation entre les hommes de la pratique et de la politique avec la science est hautement désirable.

Toutefois une technique devra être élaborée, qui la rend pratiquement possible. En considérant les actes du dernier symposium un problème primordial se dessine. Les rapports mettent tous en lumière le rôle à remplir par les pouvoirs publics. Mais la question se pose: quel pouvoir public? A part d'une exception on n'a pas touché problème et il n'a pas été approfondi. Néanmoins du point de vue théorique et pratique une analyse de l'interdépendence des collectifs comme sujets économiques dans leur contexte international et supra-national est bien souhaitable.

EURO-RUBRIEK

Aangezien op 30 juni a.s. de reeds twee maal verlengde Verordening no. 141 afloopt, volgens welke de mededingingsregels (Verordening no. 17) niet van toepassing zijn op de vervoersector, heeft de Ministerraad in de zitting van 13 en 14 december 1967 besloten vóór deze datum een verordening goed te keuren betreffende de toepassing van de mededingingsregels op het vervoer.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft daartoe bij de Raad een voorstel*) ingediend, dat beoogt voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren mededingingsregels in te voeren. Volgens dit voorstel zullen met ingang van 1 juli 1968 overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de vervoersector, welke het bepalen van vrachtprijzen en vervoervoorwaarden, het beperken of controleren van het aanbod van vervoergelegenheid of het verdelen van vervoermarkten ten doel of ten gevolge hebben, zijn verboden en evenmin zullen machtsposities op de vervoermarkt zijn toegestaan.

Evenals in art. 85 van het Verdrag, zijn in het voorstel vrijstellingen van het verbod voorzien. Vrijgesteld zijn overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen, welke ten doel hebben:

1. technische verbeteringen en/of technische samenwerking door middel van

- uniforme toepassing van normen en typen voor het materieel, de voermiddelen en de vaste installaties;
- uitwisseling of gemeenschappelijk gebruik van personeel, materieel, voermiddelen en vaste installaties;
- de organisatie en uitvoering van opeenvolgend, aanvullend, vervangend of gecombineerd vervoer, alsmede de vaststelling en toepassing van algemene vervoerprijzen en -voorwaarden, met inbegrip van concurrentieprijzen;
- de regeling van het vervoer binnen één en dezelfde vervoertak via trajecten, die uit bedrijfseconomisch oogpunt het voordeligst zijn;
- coördinatie van vervoerdienstregelingen op aansluitende trajecten;
- samenvoegen van afzonderlijke zendingen;
- invoering van uniforme regels betreffende structuur en toepassingsvoorwaarden van vervoertarieven, voorzover deze geen vervoerprijzen en -voorwaarden vaststellen.

*) COM (68) 142 def. 13 maart 1968: Gewijzigd voorstel voor de Verordening van de Raad betreffende de toepassing van het mededingingsrecht op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

2. Indien zij ten doel hebben de vorming van groepen van ondernemingen voor het vervoer over de weg of over de binnenwateren, met het oog op gemeenschappelijke acquisitie en uitvoering van vervoerdiensten, mag de totale ladingscapaciteit van de groep niet groter zijn dan

- 10.000 ton voor vervoer over de weg;
- 500.000 ton voor vervoer over de Rijn, zijn zijrivieren en de binnenwateren (zie art. 2 Akte van Mannheim);
- 200.000 ton voor het vervoer over de overige binnenwateren;
- 10% van bovengenoemde tonnages indien het speciale voer- of vaartuigen van dezelfde soort betreft;
- de individuele capaciteit van elk der aan de groep deelnemende ondernemingen mag niet groter zijn dan 100 ton voor het vervoer over de weg of 5000 ton voor het vervoer over de binnenwateren.

Indien de uitvoering van bovenvermelde bepalingen gevolgen heeft, welke onverenigbaar zijn met de Gemeenschappelijke Markt (zie art. 4 van de betreffende Verordening), kunnen de ondernemingen of groepen van ondernemingen verplicht worden daaraan een einde te maken. Het voorstel geeft dan verder aan op welke wijze procedures kunnen worden ingezet en over welke machtsmiddelen de Commissie kan beschikken.

De bepalingen van dit mededingingsvoorstel van de Commissie zullen tevens van toepassing zijn op de werkzaamheden van hulpbedrijven van het vervoer.

Het is zeker te waarderen, dat de Ministerraad er voor is teruggedeinsd om voor de derde maal Verordening no. 141 te moeten verlengen. Aan gezien evenwel ook de recente vergadering van de Ministerraad in april j.l. weinig positieve resultaten heeft opgeleverd, moet worden verwacht dat opnieuw de discussie over het mededingingsbeleid in het vervoer zal worden uitgesteld. Een tragische ontwikkeling wanneer men weet, dat op 1 juli a.s. de douane-unie reeds een feit zal zijn. Het inpassen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in het algemeen beleid van de Gemeenschap op het gebied van de mededinging wordt er hierdoor niet eenvoudiger op.

Drs. Marjorie Mos

KRONIEK

In Antwerpen werden op 14 en 15 maart 1968 de vijfde Beneluxhaven-studiedagen gehouden. Als centraal thema was ditmaal gekozen „*Arbeid in de haven*”.

Een zestal inleiders uit België en Nederland spraken over geschiedkundige, sociale en sociaal-economische aspecten. Aan het referaat van de heer E. J. van Dijk, Directeur Scheepvaartvereniging Noord, ontlenden wij de volgende twee passages, handelende over *werkgelegenheid, management en despecialisatie*.

„Ik wil dan vooropstellen dat het vaststaat dat door de technische ontwikkelingen in het goederenvervoer zeer grote veranderingen in de havens zullen plaatsgrijpen, zowel op sociaal als economisch terrein. Het staat evenzeer vast, het heeft geen enkele zin dat te verhullen, dat de werkgelegenheid minder zal worden. Natuurlijk zal voorlopig nog een groot deel van de lading op de conventionele manier worden verscheept. Ik denk daarbij aan de ontwikkelingslanden, waar op korte termijn nog wel geen containers of andere moderne technieken kunnen worden gebruikt. Ik zal mij niet aan voorspellingen wagen of ook daar toch niet de ontwikkeling sneller zal gaan dan velen op dit ogenblik denken. Ook hopen wij natuurlijk allen, dat de in de Noordzeehavens behandelde hoeveelheden goederen zullen blijven groeien in dezelfde mate als dit de laatste jaren het geval is geweest, maar ook dit zal zeker niet opwegen tegen het verminderen van de werkgelegenheid door de nieuwe technieken. Een ander zeer duidelijk gevolg van de ontwikkelingen is, dat het karakter van het havenwerk in sterke mate zal veranderen. Zwart wit gesteld: de „sjouwer” van vroeger zal worden vervangen door de „procesbeheerder” in de nabije toekomst. Daarmee zullen ook de eisen, die aan de mensen in de haven moeten worden gesteld, geheel anders worden. Het staat echter evenzeer vast — en dit is een gelukkige samenloop — dat door de ontwikkelingen in de samenleving — ik noem daarvan meer opleiding voor iedereen, invloed van de communicatiemiddelen, meer zelfbewustzijn en daarmee grotere drang naar zelfstandigheid — ook de mensen zullen veranderen. Ook zij, die in de toekomst in de haven werken, zullen dus anders zijn dan degenen die dit tot dusverre hebben gedaan en op dit ogenblik doen. Deze mensen zullen andere verlangens, maar — en dat wil ik sterk benadrukken — zij zullen ook andere mogelijkheden en capaciteiten hebben.

Een evengrote verandering zal plaatsgrijpen en moeten plaatsgrijpen op het terrein van leidinggeven en management in het algemeen. Ook dááaraan zullen geheel andere en hogere eisen worden gesteld. Ik geloof niet dat het overdreven is te stellen, dat tot voor kort de havenondernemingen voor een groot deel eigenlijk nog verkeerden in wat in het vak-

jargon vaak de „pioniersfase” wordt genoemd, met een bijbehorend autocratisch, patriarchaal leiderschap. Van een bewust management, zoals dat toch in de laatste decennia meer en meer in de grote industriële bedrijven te voorschijn is gekomen, was nog betrekkelijk weinig sprake”.

„Indien we kijken naar de veranderingen in het havenwerk zelf en de invloed die dit gaat hebben op de organisatie van het proces, dan meen ik dat we niet zullen kunnen ontkomen aan een vrij vergaande despecialisatie. Wij hebben tot dusverre in de havens een vrij sterke specialisatie gekend en deze was ook mogelijk, omdat bij het traditionele havenwerk de verhoudingen tussen de verschillende functies vrijwel constant bleef en ook in de tijd gezien iedere funktionaris even lang nodig was. Dit zal echter moeten veranderen. Indien ik als voorbeeld mag nemen een containerterminal, dan is het onwezenlijk te veronderstellen dat aan een dergelijke terminal, in het bijzonder wanneer wij zien in hoe grote aantallen deze op het ogenblik in West-Europa worden aangelegd, op ieder tijdstip zóveel schepen in behandeling zullen zijn dat alle funktionarissen, zoals kraandrijvers en andere bedienaars van mechanische apparatuur, een volledige bezetting kunnen vinden gedurende hun arbeidstijd in die eigen functie. Anderzijds zien wij dat bij de nieuwe vervoerstechnieken een groot deel van het voorbereidende werk juist zal moeten gebeuren, terwijl het schip nog op zee is. Het lijkt mij dan ook economisch niet verantwoord dat men voor het werk met betrekking tot het laden en lossen van het schip zélf en voor dát deel dat betrekking heeft op het voorbereidende en aansluitende werk, andere, alleen dáárin gespecialiseerde werknemers zou gaan gebruiken. Dit zou immers tot gevolg hebben dat beide categorieën slechts een bepaald deel van hun arbeidstijd bezet kunnen zijn”.

„Geïntegreerd goederenvervoer: gevolgen voor de verlader”. Dit onderwerp werd behandeld op de conferentie van de International Cargo Handling Association, Nationaal Comité voor Nederland (ICHCA) te Arnhem op 28 maart 1968. De heer M. C. Kieft, Directeur K.N.S.M., besprak het geïntegreerde unit-load vervoer en deed over de *aansprakelijkheidskwestie* het volgende voorstel.

„Ik ben van mening, dat een geïntegreerd unit-load vervoer als voorwaarde stelt een „huis tot huis”-connossement. Zolang zulk een document niet ter beschikking staat, zullen wij geen optimale resultaten van het unit-load vervoer kunnen verwachten. Een „Combined Transport Bill of Loading”, die minstens het gehele vóórvvoer en zeetransport dekt, dient te kunnen worden afgegeven op een aanleveringsplaats in het binnenland. Het knelpunt dat de uitgifte van een dergelijk connossement nog in de weg staat is de vraag van aansprakelijkheid. Ik ben van mening, dat deze kan worden opgelost wanneer de rederij bereid is die aansprakelijkheid voor het gehele transport tot en met de lossing uit zeeschip

in de bestemmingshaven over te nemen. Dat zou kunnen wanneer tijdens dit transport de volgende condities in acht worden genomen:

1. tijdens het zeevervoer gelden de Hague-rules;
2. tijdens vervoer over de rails de CIM *)-Conventie van 1961;
3. tijdens het transport over de weg de CMR **)-Conventie van 1956;
4. tijdens vervoer door de lucht de Conventie van Warschau van 1955;
5. tijdens vervoer over de binnenwateren de condities van de betreffende vervoerder.

Zou niet zijn vast te stellen op welk traject de goederen schade hebben gegeven, de aansprakelijkheid moeten aanvaarden volgens de Hague rules.

Samenvattend zou dit voorstel er in de praktijk op neerkomen, dat de rederij „claims” gaat betalen voor schade aan goederen ontstaan tijdens het vóórvervoer met de mogelijkheid van verhaal op de betreffende vóórvervoerder.

Kan niet worden vastgesteld op welk traject de schade is ontstaan, dan betaalt de rederij de „claim” zonder die mogelijkheid op verhaal”.

Op dezelfde conferentie gaf de heer C. F. Pitlo (Atlantic Container Line N.V.), een uiteenzetting over *containerisatie*. Spreker wijdde daarin aandacht aan vele zaken o.a. aan de *transportketen* en de *samenwerking tussen zeevracht- en luchtvrachtvervoerders*.

„Het vervoerswezen, als geheel van transportsystemen, heeft zich, na de opkomst van de redersfiguur, nauwelijks verder ontwikkeld. De reder is van oorsprong koopman-vervoerder. Deze dubbelfunctie is ontstaan toen meerdere kooplieden zich aaneensloten om voor de aan- en afvoer van hun koopwaar gezamenlijk één of meerdere schepen te gaan exploiteren. Deze dubbelfunctie van de reder is thans reeds lang verleden tijd. Naarmate het achterland groter werd, verder in het binnenland lag en ingewikkelder manipuleerbaar werd, is de koopmansfunctie verwaterd. Deze werd allengs overgenomen door een voor de buitenstaander onoverzichtelijke wirwar van tussenpersonen zoals im- en exporteurs, tussenhandel, expediteurs, cargadoors, wegvervoerders, spoorwegen etc.

Tussen plaats van oorsprong en plaats van bestemming kunnen thans in het transatlantische vervoer wel 16 verschillende instanties bemoeienis hebben met het transport.

Het is onnodig te zeggen, dat op die wijze nooit de meest efficiënte transportketen kan ontstaan. Deze situatie met het grote aantal tussenpersonen, die in hun totaliteit in feite de lading in handen hebben, bestaat nu een goede honderd jaar. Het gevolg ervan is geweest, dat de

*) Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Chemin de Fer.

**) Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route.

reder-koopman werd omgevormd tot reder-zeevervoerder die, om het grote hoofd van de vaste kosten boven water te houden op zijn beurt zijn toevlucht nam tot „conferences”. In dit alles is nu echter enige onstuitbare beweging gekomen. Nadat in de loop van de laatste 50 jaren de industrie, en na de tweede wereldoorlog ook de handel, onderhevig zijn geweest aan een snelle technische en organisatorische ontwikkeling, voltrekt deze zich thans in een hoog tempo in het vervoerswezen en met name in de zeescheepvaart.

Naarmate de vervoersstromen zich — als gevolg van een steeds groeiende bevolking, een toenemende welvaart en betere welvaartsspreiding — verdichten, ontstaan duidelijker mogelijkheden om te komen tot meer efficiënt vervoer. Dit is ook zeer wenselijk aangezien de distributiekosten een steeds groter deel gaan uitmaken van de totale goederenproductiekosten. Zeer in het bijzonder geldt dit voor de uitwisseling van producten tussen technisch hoog ontwikkelde productiegebieden zoals de Verenigde Staten en Europa en binnenkort zeker ook Japan en op iets langere termijn Australië. Recente studies hebben aangetoond, dat van de distributiekosten meer dan 20% worden veroorzaakt door de verschillende transportkosten-componenten”.

„De samenwerking tussen zeevracht- en luchtvrachtvervoerders lijkt in de toekomst onontkoombaar, zoals hiervoor reeds gesignaleerd onder de binnenlandse distributie-centra. Experts verwachten in 1970 een verviervoudiging ten opzichte van het gevlogen aantal ton-kilometers in 1962. In 1970 schat men het transatlantische luchtvrachtvervoer op 2½ % van het totale vervoer op die route. De vrachtkosten door de lucht zullen dan nog 6 x zo hoog zijn als de kosten van de zeevracht. De door beide vormen van transport geleverde diensten groeien mede via de container naar elkaar toe. De container dwingt tot eenvormigheid van denken en handelen over de gehele af te leggen transportweg. De discipline van een gemeenschappelijk moduul, de container, brengt alle deelnemers aan het transport nauwer tezamen en voert uiteindelijk tot een uniform transport-systeem.

In zijn uiterste consequentie wordt goederentransport een soort monster P.T.T. U vraagt u ook niet af, wie uiteindelijk uw post vervoert. De enige eis, die u stelt is een snelle vlotte aflevering op de plaats van bestemming in goede conditie”.

Drs. H. H. de Vries.

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

Enige maanden geleden is door de afdeling Verkeersstatistieken van het Centraal Bureau voor de Statistiek een nota samengesteld, welke handelt over het werkterrein van deze afdeling.

Hoewel de aanleiding tot deze nota een begrotingstechnische was, biedt de inhoud daarvan — althans van het inleidende gedeelte — dusdanig interessante beschouwingen, dat wij ons tot het C.B.S. hebben gewend met het verzoek, dit gedeelte in ons Tijdschrift te mogen publiceren.

Dit verzoek is ingewilligd, nadat deze inleiding voor dit doel enigszins was aangepast.

Voor de verkregen medewerking zijn wij het C.B.S. zeer erkentelijk.

De Redactie.

HET WERKTERREIN VAN DE AFDELING VERKEERSSTATISTIEKEN van het Centraal Bureau voor de Statistiek

A. Algemene overwegingen bij de opzet van de Statistiek voor verkeer en vervoer.

Tot het terrein van deze statistiek behoren de volgende grootheden:

- a. de infrastructurele en superstructurele voorzieningen, zowel wat betreft de reële grootheden als de betekenis voor het nationaal vermogen en de jaarlijkse investeringen;
- b. het mobiele verkeersapparaat, eveneens gezien volgens de onder a. genoemde criteria;
- c. het verkeer en vervoer van personen, goederen en berichten;
- d. de vervoersverbonden activiteiten (laden, lossen, transportbemiddeling enz.);
- e. structurele economische aspecten van de vervoerswereld waarbij vooral gedacht moet worden aan kennis omtrent de aard en structuur der verschillende deelmarkten in het vervoer;
- f. financiële gegevens.

Deze zeer uiteenlopende objecten van waarneming worden in de statistiek benaderd via een groot aantal gezichtspunten en wel:

1. Gegevens omtrent vervoersmarkten

Hieronder zijn die grootheden begrepen welke voor de afloop van het vervoersproces als een gegeven moeten worden aangenomen. Als zodanig zijn te onderscheiden:

a. technische kenmerken

Hierbij vragen vooral twee aspecten de aandacht, t.w.:

- de onderscheiding naar vervoerstechnieken;
- die technische grootheden per vervoerstechniek welke de kwaliteiten van elke vervoerstechniek bepalen (bijv. capaciteit der vervoermiddelen, snelheden e.d.).

b. juridische kenmerken

Hierbij dient aandacht geschonken te worden aan de juridische vorm waaronder de vervoersonderneming op de markt opereert (N.V., firma enz.).

c. institutionele kenmerken

Onder dit hoofdstuk vallen de kenmerken die door de Overheid in het leven zijn geroepen in verband met de uitoefening van een vervoersbedrijf (verschillende soorten vergunning, concessies enz.).

2. *Financieel-economische kenmerken*

De technische vervoersprestatie (gemeten in tonnen, tonkm e.d.) leidt in het financiële vlak tot een bepaalde input-output-structuur, waarbij vooral de verwevenheid met overige economische activiteiten naar voren komt. Tussen deze input-output-structuur, gemeten in waardebedragen, en de technische vervoersprestatie bestaat een relatie en wel in die zin dat de verbruikte of vervoerde hoeveelheid vermenigvuldigd met de prijs het waardebedrag van in- of output oplevert.

3. *Sociaal-economische kenmerken*

Hieronder vallen al die grootheden welke in het sociaal-economische vlak bepalend zijn voor het beeld van de sector verkeer. Als zodanig kunnen worden genoemd:

- a. samenstelling van de beroepsbevolking werkzaam in het verkeer. Hierbij komt o.a. het feit naar voren, dat zeer veel vervoersondernemingen klein zijn en door de eigenaar zelf worden geleid.
- b. de bedrijfsklasse.

Dit kenmerk is inzonderheid van belang voor het eigen vervoer.

4. *Kenmerken naar vervoersprestatie*

Onder deze rubriek vallen die grootheden welke bepalend zijn voor de aard van het vervoersproces in eigenlijke zin. Als zodanig zijn te noemen:

- a. de aard der vervoerde goederen;
- b. de spreiding van het vervoer in de ruimte;
- c. de verdeling van het vervoer in de tijd.

Gezien het feit dat de vervoersstromen welke Nederland passeren een sterk internationaal karakter dragen moet hierbij als vierde grootheid worden genoemd:

d. nationaliteit van de vervoersondernemingen.

Uiteraard is niet ieder criterium het object van een afzonderlijke statistische waarneming maar dient veelal tezamen met andere relevante criteria te worden bezien.

B. *Aanpassing van de internationale vervoersstatistiek aan de wensen van de internationale organisaties*

De gegevens over de goederenstromen, welke de Nederlandse grenzen passeren, worden van oudsher ontleend aan de handelsstatistiek. De documenten van de in-, uit- en doorvoer bevatten nl. gegevens over de vervoerswijzen, de landen van herkomst en bestemming, de aard en hoeveelheid der goederen. Met behulp van deze gegevens kon een zeer uitgebreide statistiek van de internationale goederenbewegingen naar verkeerswijzen worden opgezet. De bewerking van de betreffende gegevens geschiedt, zowel op de afdeling Handelsstatistiek als bij de afdeling Centrale bewerking, geïntegreerd met de gegevens van de handelsstatistiek. Hoewel de op deze wijze verkregen statistiek der vervoersstromen belangrijke inzichten heeft verschaft, voldoet de registratie niet meer aan de tegenwoordige eisen en wel om de volgende redenen;

- a. De handelsstatistiek registreert de goederenstromen naar *landen van herkomst en bestemming*. D.w.z. de verst weggelegen landen van waar de goederen naar Nederland zijn verzonden resp. uit Nederland zijn ontvangen. Uit vervoersoogpunt voldoet dit criterium niet. Van veel meer belang uit een vervoersoogpunt is nl. het inzicht in de plaatsen waar de goederen zijn geladen resp. gelost. Teneinde het ruimtelijk aspect van het vervoer duidelijk tot uitdrukking te brengen, moet de oriëntering van de vervoersstromen op de polen van economische activiteit tot uitdrukking komen. Het is daardoor voor een verkeersstatistiek zelf niet mogelijk om te volstaan met *landen* van lading en lossing, maar een onderscheid zal moeten worden gemaakt naar plaatsen resp. districten van *lading en lossing*.
- b. Teneinde de handelsstatistische gegevens tijdig te kunnen laten verschijnen wordt in de handelsstatistiek gewerkt met een administratieve maand en niet met de werkelijke maand van de grensoverschrijding der goederen. Hoewel aan deze methode zonder twijfel bezwaren verbonden zijn is zij uit handelsstatistisch oogpunt wel aanvaardbaar. De hierdoor verkregen gegevens van de goederenstromen corresponderen daardoor echter niet met de gegevens over de ons land binnenkomende en vertrekkende vervoermiddelen.
- c. In het kader van de vervoersstatistiek der Europese Economische Gemeenschap is voorzien dat met ingang van 1 januari 1968 de goederenstromen tussen de landen van de Europese Economische Gemeenschap in gedetailleerder vorm zal plaatsvinden dan tot nu toe het geval was, nl. naar een 50-tal districten van lading en lossing. Inbouw van dit laatste gegeven in de handelsstatistiek zou enerzijds een extra last op de douane leggen en zou anderzijds de bewerking van de huidige han-

delsstatistiek in zeer streke mate verzwaren. Een gecombineerde bewerking zou praktisch onmogelijk zijn.

Op grond van deze overwegingen zijn de laatste jaren voorbereidingen getroffen om de waarneming van de goederenbeweging gelijktijdig te doen geschieden met de waarnemingen van de grenspassage der vervoermiddelen. Zo wordt bijv. voor de binnenvaart de registratie thans reeds verzorgd door de grensexpeditieuren. Voor het grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg wordt gedacht aan een uitbreiding van de steekproef wegvervoer.

In het volgende zal voor de verschillende vervoerstechnieken aangegeven worden op welke wijze aan de wensen van de E.E.G. kan worden voldaan.

ad. a. Zeevaart

Sedert enige tijd ontvangt de afdeling Verkeersstatistiek van de douane de statistiekexemplaren D10 en D19 voor in- en uitklaring (resp. generale verklaring en akte van uitklaring).

Uit deze gegevens kunnen de uitgevoerde goederen naar aard en hoeveelheid gerubriceerd worden volgens N.S.T.R.¹⁾ en wel naar buitenlandse havengebieden van lading en lossing. Deze statistiek voldoet geheel aan de verkeersstatistische eisen. Op deze wijze worden ook bekend de ladingen en lossingen per zeehaven, echter zonder onderscheid naar in-, uit- en doorvoer resp. entrepot verkeer.

ad. b. Binnenvaart

Evenals bij Lobith worden thans ook aan de Zuidgrens de bewegingen van schepen en goederensoorten geregistreerd op daartoe speciaal door het C.B.S. ontworpen formulieren. De situatie is dus in wezen analoog aan die der zeevaartstatistiek in die zin dat alle door de verkeersstatistiek gewenste gegevens aan eigen grondmateriaal worden ontleend.

ad. c. Pijpleidingen

De gegevens over het transport per pijpleiding naar het buitenland van aardolie en aardolieprodukten worden regelmatig verkregen van de Rotterdam-Rijn pijpleidingsmaatschappij en wel volgens de beginselen van de verkeersstatistiek. Deze gegevens worden reeds gepubliceerd naast de cijfers ontleend aan de handelsstatistiek, welke door het verschil in uitgangspunt grote afwijkingen vertonen.

ad. d. Spoorwegen

Het C.B.S. beschikt thans nog niet over op verkeersstatistische basis samengestelde gegevens van het grensoverschrijdende goederenvervoer per spoor. Uit onderhandelingen met de N.V. Nederlandse Spoorwegen is

1) Nomenclature des Statistiques de Transport Révisée.

komen vast te staan dat de N.S. de gewenste gegevens volledig aan het C.B.S. zou kunnen verstrekken.

ad. e. Luchtvaart

Besprekingen zijn nog aan de gang om de gewenste gegevens van de K.L.M. resp. de luchthavens te verkrijgen. Grote urgentie bezit dit aspect echter niet daar het aantal plaatsen van lading en lossing in Nederland beperkt is.

ad. f. Wegvervoer

Het moeilijkste probleem vormt het verkrijgen van gegevens over het grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg onderverdeeld naar beroeps- en eigen vervoer, naar de nationaliteit der vrachtauto's en naar de aard der vervoerde goederen. Aan de vrachtbrieven van de N.I.W.O. (Stichting Nederlandse Internationale Wegvervoer Organisatie) kunnen deze gegevens niet worden ontleend, omdat deze helaas onvolledig worden ingevuld, terwijl voor het vervoer naar België geen N.I.W.O.-vrachtbrieven noodzakelijk zijn. Bovendien beschikt deze organisatie niet over gegevens van buitenlandse auto's. Ook in andere E.E.G.-landen bestaat de moeilijkheid om gegevens omtrent het internationale goederenvervoer per vrachtauto te verzamelen. Momenteel zijn besprekingen aan de gang in het kader van de E.E.G. om tot een oplossing van deze problematiek te komen. Uiteindelijk zal deze oplossing gevonden moeten worden in de invoering van de uniform vervoersdocument.

Het is waarschijnlijk, dat in het kader van de communautaire vervoerpolitiek voor wegvervoer een dergelijk vervoersdocument zal worden geïntroduceerd. Alleen al voor de beoordeling van de gebruikmaking van het in te voeren communautaire contingent zal een dergelijk document noodzakelijk zijn. Het laat zich evenwel aanzien dat een dergelijk document in de eerstkomende jaren nog niet beschikbaar zal zijn, omdat over de vervoerpolitiek in het algemeen nog geen concrete maatregelen zijn genomen. Van de zijde van het B.S.E.G., afdeling verkeer, is voorgesteld in de overgangsperiode gebruik te maken van het zgn. transitcommunautaire. Het bezwaar hiervan is evenwel dat dit document pas na een aantal jaren volledig in gebruik komt, terwijl sedert de tweede helft van 1968 alleen een transitcommunautaire voor het doorvoerverkeer zou worden gehanteerd. Bovendien is daarvoor wat Nederland betreft het Beneluxprobleem niet opgelost, terwijl een speciale bewerking van dit document vanuit de handelsstatistiek ten bate van de verkeersstatistiek grote problemen met zich meebrengt. De oplossing van het transitcommunautaire moet dus van de hand worden gewezen.

Een andere mogelijkheid die onder ogen is gezien zou zijn om volgens een steekproefmethode de vrachtauto's die ons land binnenkomen en verlaten een klein formulier te laten invullen met vermelding van de plaatsen van lading en lossing en de aard en hoeveelheid der goederensoort. Deze methode zou voor wat Nederland betreft kunnen worden gekoppeld aan een steekproef welke het Centraal Bureau voor de Statis-

tiek per grenspost gedurende 14 dagen per jaar houdt ter vaststelling van het aantal gepasseerde motorvoertuigen onderscheiden naar soort (o.a. vrachtauto's).

Deze methode heeft evenwel weer andere bezwaren. De steekproef, die thans gebaseerd is op 14 dagen per grenspost per jaar, zou aanmerkelijk moeten worden uitgebreid om ook maar enigermate betrouwbare resultaten te verkrijgen. Dit ontmoet bezwaren, omdat dit weer extra lasten op de grensposten zou leggen. Ook deze methode moet dus niet bruikbaar worden geacht.

Als derde methode is in overleg met het Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen onder ogen gezien de uitbreiding van de verschillende nationale steekproeven over de omvang van het binnenlands goederenvervoer over de weg.

Door de betrokken nationale ondernemers te vragen naar hun internationale transporten zal elk land een inzicht kunnen krijgen in de grensoverschrijdende activiteiten van zijn eigen vrachtauto's. Door een uitwisseling van de betrokken gegevens zou elk land een volledig inzicht kunnen krijgen van de grensoverschrijdende transporten. Voor Nederland biedt deze methode vele aantrekkelijke aspecten. Nederland bezit reeds een vrij goed uitgewerkte statistiek van het binnenlands goederenvervoer over de weg, uitgevoerd volgens de steekproefmethode. Volgens dit Nederlandse voorbeeld wil men de steekproeven van het binnenlands wegvervoer in de gehele E.E.G. gaan opzetten. Verder zijn voor Nederland bekend de namen van de ondernemingen, zowel van beroeps- als van eigen vervoer, die internationale transporten verrichten. Het is dus vrij eenvoudig deze steekproef uit te breiden met opgaven van de internationale transporten. In hoeverre de steekproefgrootte voor deze internationale transporten anders moet zijn dan voor het binnenlands vervoer vormt momenteel een punt van onderzoek. Als lacune blijft dan nog tijdelijk de opgave van buitenlandse ondernemers die op Nederland transporten verrichten, doch hiervoor zou wellicht de steekproef aan de grens een zekere informatie kunnen verschaffen, terwijl eventuele andere tijdelijke oplossingen nog overwogen worden.

C. Speciale enquêtes

Gezien het feit dat de statistiek in zijn huidige vorm permanente inzichten verschaft in de meest voor de hand liggende aspecten van het verkeer en vervoer en verdieping van inzicht langs de integrale methode van waarneming niet of nauwelijks realiseerbaar is, is in de laatste jaren meer en meer getracht door middel van éénmalige, dan wel van tijd tot tijd herhaalde speciale onderzoeken (enquêtes) tot verdergaand inzicht in de materie van verkeer en vervoer te komen. Enkele van deze speciale enquêtes zijn reeds aan de gang zoals:

- a. personenauto-enquête (1960, 1963, 1965, 1967);
- b. onderzoek naar verband tussen zeehavens en wegvervoer;
- c. transport-enquête.

Er zijn plannen van het Inland Transport Committee van de E.C.E. te Genève om aan te bevelen dat voor het jaar 1968 of daaromtrent in de verschillende landen een aantal basisgegevens worden verzameld over het vervoer, waarbij o.a. zal worden gestreefd naar het verkrijgen van meer gegevens over het eigen vervoer.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek zal aan de verlangens van het Inland Transport Committee reeds in belangrijke mate kunnen voldoen door het ontlenen van gegevens aan de lopende statistieken doch met name voor het eigen vervoer en voor financiële gegevens van wegvervoer en binnenvaart zullen aanvullende enquêtes nodig zijn.

- d. containervervoer (1967);
- e. havenoutillage (1956);
- f. omvang en structuur der taxibedrijven (1967).

Bij de speciale enquêtes zal in de komende jaren inzonderheid ook aandacht moeten worden geschonken aan de zgn. hulpbedrijven van het vervoer. Bij hulpbedrijven moet speciaal gedacht worden aan stuwadoors, cargadoors, opslagbedrijven, expediteurs e.d. De plaats van deze hulpbedrijven in de transportketen krijgt steeds grotere betekenis, terwijl zich ook velerlei structuurveranderingen, vooral onder invloed van de opkomst van het containervervoer, unitloads e.d. voltrakken. Over deze hulpbedrijven is nog bijzonder weinig bekend.

Van de mogelijkheid op dit terrein gegevens, te verkrijgen moet in de komende jaren gebruik worden gemaakt. Dit is mede daarom van belang omdat dit soort bedrijven een belangrijke dienstverlenende functie in het transport vervult en juist over deze dienstverlenende activiteiten welke voor Nederland van meer betekenis gaan worden meer bekend moet worden.

Het opzetten van deze enquêtes bij de hulpbedrijven zal slechts langzaam op gang kunnen komen en met proefenquêtes moeten aanvangen.

Uit een oogpunt van kostenbesparing moet aan het werken met deze en soortgelijke enquêtes meer aandacht worden geschonken dan in het verleden.

D. Speciale onderzoeken

Verkeer en vervoer in hun moderne structuur dragen een uitermate complex en verweven karakter. De gegevens van de verkeersstatistiek, zoals deze in de integrale waarneming en bij de speciale enquêtes worden gekwantificeerd, kunnen evenwel zonder verdere analyse dit complex en verweven karakter niet duidelijk tot uitdrukking brengen.

Bij de afdeling Verkeersstatistieken is er daarom in de laatste jaren meer en meer naar gestreefd ten aanzien van bepaalde aspecten de gegevens uit verschillende bronnen in een onderling verband te plaatsen en van toelichtende tekst te voorzien. Een en ander heeft geleid tot publicatie van speciale studies over bepaalde actuele onderwerpen. Aanvankelijk verschenen deze studies als inleidingen tot bepaalde statistieken,

Vervolg op pag 158.

Overzicht van beschikbare gegevens en hiater

Bedrijfstakken te meten groot- heden	Luchtvaart- bedrijven	Lucht- havens	Zee- vaart		Zee- havens (haven- bedrijven)	Haven- bedrijven (in ruime zin)	Pijp- leiding	Binnen- vaart
			Grote vaart	Kust- vaart				
<u>I. Stand bedrijfsvermogen</u>								
1-1 Infrastructuur	-	q w	-	-	q w	q w	q w	-
1-2 Superstructuur	w	w	w	-	w	w	-	w
1-3 Mobiel apparaat	q w	-	q w	q w	-	-	-	q w
1-4 overige fysieke vermo- gensbestanddelen	w	w	-	-	-	-	-	-
2 Financiële vermogens- bestanddelen								
a. N.V.'s	w	w	w		w	w	w	w
b. niet-N.V.'s				w	w	w	-	w
<u>II. Productieproces</u>								
1-1 Hoofdposten exploita- tierrekening (volledige expl.rek.)	w	w	w	w	w	w	w	w
Kostenstructuur:								
1-2-1 Grond- en hulpstof- fen (gegevens)	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w
1-2-2 Loonsom (incl.soc. lasten)	w	w	w	w	w	w	w	w
1-2-3 Arbeid	q	q	q	q	q	q	q	q
1-2-4 Overige kosten (gespecificeerd)	w	w	w	w	w	w	w	w
1-2-5 Bruto winst	w	w	w	w	w	w	w	w
1-3 Totale produktie	q w	q w	q w	q w	w	q w	q w	q w
<u>III. Afzetverdeling</u>								
1-1 binnenlandse afzet	w	w	w	w	w	w	-	w
1-2 buitenlandse afzet	w	w	w	w	w	w	w	w
<u>IV. Kapitaal- en Inkomens- transacties</u>								
1-1 (Nieuwe) investe- ringen 1)	q w	w	q w	q w	w	w	q w	q w
1-2 Winst, rente (uitge- keerd)	w	w	w	w	-	w	w	w
1-3 Inkomensoverdrachten	-	-	-	-	-	-	-	-
1-4 Kapitaaloverdrachten (om niet) 2)	-	-	-	-	-	-	-	-
1-5 Directe belastingen	w	w	w	w	-	w	w	w

Toelichting: p = gegevens beschikbaar over prijzen

q = " " " hoeveelheden

w = " " " waarde

p q w = gegevens gewenst (niet beschikbaar)

q w = hoge prioriteit

het opleveren van deze gegevens

in de gewenste vorm vereist in be-
paalde gevallen

nog een zekere bewerkingstijd

1) De hierbij ingevulde q heeft alleen betrekking op vervoermiddelen en infrastructuur

2) Voorlopig hieronder geboekt de bijdragen van de Overheid aan openbare vervoerbedrijven

verkeersstatistiek volgens economische criteria

Personenvervoer over de weg				Beroeps- goederen- vervoer over de weg	P.T.T.	Eigen vervoer			Overheid	
Openbaar personen- vervoer van tram en bus	Openbaar personen- vervoer van taxi's en huurauto's	Groeps- vervoer	Toerwagen ritten en ongere- geld ver- voer			per schip	per vracht- auto	met privé vervoer- middelen	Land- we- gen	Water- we- gen
q w w	- w	- w	- w	- w	- w	- w	- w	- -	q w -	q w -
q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	-	-
w	-	-	-	-						
w w	w w	w w	w w	w w	- w	- -	- -	- -	- -	- -
w	w	w	w	w	w	-	-	-	w	w
q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w
w	w	w	w	w	w	w	w	-	w	w
q	q	q	q	q	q	q	q	-	q	q
w	w	w	w	w	w	w	w	w	w	w
q w	q w	q w	q w	q w	q w	q	q	q	-	-
w	w	w	w	w	w	q	q	q	-	-
w	w	w	w	w	w	q	q	q	-	-
q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w	q w
w	w	w	w	w	w	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
w	w	w	w	w	-	-	-	-	-	-

doch de recente ontwikkeling is deze studies te publiceren in de serie „Statistische en Econometrische Onderzoekingen” dan wel als afzonderlijke publikatie het licht te doen zien. Als voorbeeld kunnen genoemd worden:

- Het goederenvervoer in de zeehavens van de E.E.G. 1958-1962.
- Het bezit en gebruik van personenauto's.
- Nationaal economische betekenis van het vervoer voor Nederland (ter perse).
- Het goederenvervoer tussen de E.E.G.-landen in 1957 en 1963, omvang en beperkingen.

In voorbereiding zijn studies over de „vervoersstromen door de delta” en „achterlandverbindingen van de zeehavens”.

**PUBLIKATIES VAN HET CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISTIEK
MET BETREKKING TOT HET VERKEER EN VERVOER**

VERSCHENEN IN HET EERSTE KWARTAAL 1968:

- *Statistiek van de zeevaart 1966, bestelnr. N 36/1966, f 9.-.*

In de inleiding tot deze statistiek wordt aandacht geschonken aan de ontwikkeling in de laatste jaren van de aan- en afvoer van goederen in de Nederlandse zeehavens en aan de ontwikkeling van de kleine vaart.

Het groeiende goederenvervoer wordt hierbij per goederengroep nader onder de loep genomen, waarbij tevens naar voren komt hoezeer het aandeel van de Nederlandse vlag in het totale vervoer is gedaald en wel van 17,2% in 1960 tot 10,8% in 1966.

Een soortgelijke tendentie doet zich ook duidelijk voor bij de kustvaart, hetgeen aan de hand van cijfers duidelijk wordt aangetoond.

- *Statistiek van het personenvervoer 1966, bestelnr. 814-015-66, f 4.-.*

Deze statistiek bevat ter inleiding enige algemene tabellen en grafieken, die in het bijzonder de divergente ontwikkelingen in het (gemotoriseerde) particuliere en openbare personenvervoer laten zien.

In de afgelopen 3 jaren is het particuliere vervoer sterker toegenomen dan de gehele omvang van het openbare vervoer bedraagt. Dit laatste vertoont daarbij een licht dalende tendens. Duidelijk geeft de personenauto in deze gehele ontwikkeling de toon aan.

Omvang vervoer in miljarden reizigers km

	particulier vervoer	openbaar vervoer
1948	4,8	14,3
1958	23,1	17,5
1963	38,9	19,1
1966	60,1	18,7
waarvan:		
personenauto	50,0	
autobus		10,3
bromfiets	8,9	
trein		7,6
motortweewieler	1,2	
tram		0,8

- *Statistiek van de luchtvaart 1966, bestelnr. N 50/1966, f 7.-.*

Met medewerking van de Rijksluchtvaartdienst heeft het C.B.S. de voormalige „Statistiek van de luchthavens” op bredere leest geschoeid als een eerste aanloop tot de reorganisatie van de statistieken van het reizigers- en goederenvervoer door de lucht. Nieuw zijn hierbij de gedeelten over de luchtvloot, de technische en financiële gegevens van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, waarbij enige cijfers over de wereldluchtvloot en -vaart als achtergrondillustratie dienen.

Ter informatie hierbij een enkel cijfer over de luchtvloot. Op 1 januari 1967 waren er in het Nederlandse luchtvaartuigregister 468 luchtvaartuigen ingeschreven, waaronder 300 vleugelvliegtuigen, 9 hefschroefvliegtuigen, 157 zweefvliegtuigen en 2 ballonnen. De 39 toestellen van de K.L.M. nemen hierbij qua capaciteit de belangrijkste plaats in; het aandeel van deze maatschappij in de totale Nederlandse luchtvloot omvat niet minder dan tweederde van alle zitplaatsen en driekwart van het totaalgewicht der vliegtuigen.

- *Het bezit en gebruik van personenauto's in 1965, bestelnr. 814-018-65, f 5,- (besproken in dit Tijdschrift 1968 nr. 1, blz. 63 e.v.) (Artikel in het maantnummer van het Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek).*

De regionale verdeling van het binnenlands goederenvervoer over de weg in het vierde kwartaal van 1966.

Het is de eerste keer dat het C.B.S. regionale cijfers van het binnenlandse wegvervoer publiceert. Het gaat hier om de resultaten van een proefonderzoek ter voorbereiding van de met ingang van 1968 door te voeren uitbreiding van de statistiek van het binnenlandse goederenvervoer over de weg tot een regionale statistiek.

Aan het cijfermateriaal dat onder meer een beeld geeft van de vervoersrelaties tussen de diverse districten van Nederland van zowel het eigen vervoer als het ongeregelde beroepsvervoer, ontlelen wij het volgende:

In het 4e kwartaal 1966 geladen, resp. geloste goederen in mln ton:

	Geladen	Gelost
Totaal	61,9	61,9
West-Nederland	17,8	18,0
w.v. Rotterdam stadsgebied	2,6	3,1
Rotterdam havengebied	2,3	1,7
Zuid-Nederland	11,4	11,1
Oost-Nederland	10,8	10,6
Noordwest-Nederland	9,0	9,1
w.v. Amsterdam stadsgebied	1,6	2,1
Amsterdam havengebied	0,8	0,7
Noord-Nederland	7,8	8,0
Zuidwest-Nederland	5,1	5,1

- *Arbeidsvolume en geregistreerde arbeidsreserve 1947-1966, bestelnr. H 4/1947-1966, f 6.-.*

Deze publikatie, samengesteld door de afd. Nationale Rekeningen van het C.B.S. vormt een voorbeeld van een verantwoorde kwantificering per bedrijfstak in tijdreeksen van het arbeidsvolume op basis van bestaande statistieken, die, op zichzelf beschouwd, geen van alle rechtstreeks bruikbaar waren voor het beoogde doel (hetgeen overigens geen onbekend verschijnsel is).

Uit deze studie blijkt onder meer dat de werkgelegenheid in de vervoerssector vrijwel parallel verloopt met de totale werkgelegenheid in Nederland. Enkele cijfers van deze werkgelegenheid in de vervoerssector zijn (uitgedrukt in 1000 manjaren):

	Totaal	Loontrekkers	Zelfstandige bedrijfshoofden	Medewerkende gezinsleden
1947	205	160	33	12
1950	216	173	32	11
1955	231	191	29	11
1960	243	208	25	10
1965	250	217	23	10
1966	247	215	22	10

- *Enkele uitkomsten van de derde algemene Bedrijfstelling 1963 voor de ondernemingen (artikel in het februarinummer van het Maandschrift van het C.B.S.)*

De resultaten van de op 15 oktober 1963 gehouden Bedrijfstelling zijn inmiddels grotendeels beschikbaar gekomen. De laatste fase der bewerkingen betreft thans de ondernemingen (in tegenstelling tot vestigingen en technische eenheden). In bovengenoemd artikel worden een aantal globale cijfers per bedrijfstak gepubliceerd, waaraan wij het volgende ontlelen:

	Aantal onderne- mingen	Aantal werkzame personen
Totaal vervoer en communicatie	22197	314467
Spoorwegen	1	28734
Tram- en autobusdiensten	160	20712
Overig wegvervoer en aanverw. bedr.	12181	68893
Zeevaart	584	51003
Binnenvaart	8210	49464
Luchtvaart	12	11345
Hulpbedrijven van het vervoer	859	15903
Veem- en pakhuisbedrijven	5	63480
Communicatiebedrijven		

Deze ondernemingen worden nader ingedeeld naar grootteklasse volgens aantal werknemers en naar rechtsvorm. Zo zijn er in deze gehele sector 5008 ondernemingen met slechts één werkzame persoon, hieronder bevinden zich 4028 ondernemingen in de groep van het „overige wergvervoer”.

Qua rechtsvorm krijgt men het volgende beeld:

	Aantal onder- nemingen	Aantal werkzame personen
Totaal vervoer en communicatie	22197	314467
Eenmanszaken	17235	51473
Vennootschap onder firma	3021	23867
Commanditaire vennootschap	122	2847
Naamloze vennootschap	1353	150957
Coöperatieve vereniging	133	1833
Overheidsbedrijven	200	74653
Overige	133	8837

- *Vergelijking van consumptieve gezinsuitgaven in 1959/'60 en 1963/'64 (artikel in het januarinumnummer van het Maandschrift van het C.B.S.)*

In dit artikel worden de uitgaven van gezinnen gezien, waarvan het hoofd een inkomen heeft dat beneden de loongrens voor de verplichte sociale verzekeringen ligt.

De uitgaven voor „verkeer” vertonen in dit pakket een relatief zeer grote stijging:

	Totale uitgaven in gld.	waarvan voor verkeer	
		in gld.	in %
Uitgaven 1959/'60	5177	191	3,7
idem prijspeil 1963/'64	5745	201	3,5
Uitgaven 1963/'64	7864	437	5,6

- *Vakantiebestedingsonderzoek 1965/'66 (serie artikelen in de sociale maandstatistiek van september en december 1967 en januari en februari 1968)*

In 1966 heeft het C.B.S. een onderzoek ingesteld naar de vakantiebesteding van de Nederlandse bevolking. Dit onderzoek valt in drie delen uiteen: de wintervakanties 1965/'66, de zomervakanties 1966 en het dagen weekendtoerisme in de zomer van 1966.

Onder vakantie wordt hierbij verstaan een periode van 2 of meer

dagen met tenminste 2 overnachtingen buiten de woonplaats doorgebracht voor recreatieve doeleinden; wanneer in deze periode een weekend valt geldt een minimum van 4 overnachtingen.

Met betrekking tot de wintervakanties bleek dat 12,6 % van de 3020 geënquêteerden — dus een achtste deel van de bevolking — met winter-vakantie was geweest, waarbij het bezoek aan familie en kennissen op de voorgrond stond. 10,1 % bleef daarbij in Nederland en 2,5 % ging naar het buitenland. Als vervoermiddel werd overwegend van de auto gebruik gemaakt.

	Totaal	Nederland	Buitenland
Openbaar vervoer (excl. vliegtuig)	34 %	38 %	20 %
Auto	54 %	55 %	46 %
Overige vervoermiddelen	12 %	7 %	34 %
Totaal	100 %	100 %	100 %

Het gebruik van vervoermiddelen door vakantiegangers in de zomer van 1966 zal in een van de volgende nummers van de sociale maandstatistiek worden behandeld.

- *Regionale Rekeningen 1960, Deel 1 tekst en staten. Deel 2 input-output-tabellen, bestelnr. 816-009-60, f 14,50.*

Naar analogie van de Nationale Rekeningen welke voor Nederland als totaliteit worden opgesteld, heeft het C.B.S. thans voor een zestiental gebieden — omvattende de provincies, doch voor Noord- en Zuid-Holland een verdergaande verdeling — overeenkomstige cijfers gepubliceerd. Deze berekeningen vormen het resultaat van een moeizame pioniersarbeid.

Voor de verkeerssector blijkt dit onder meer al direct uit de vorming van een zogenaamde „extra-territoriale sector”, waarin onder andere de buiten het Nederlandse territorium plaatsgevonden hebbende activiteiten van de zeescheepvaart en luchtvaart zijn ondergebracht. De reden hiervan is dat de toerekening van de activiteiten van de desbetreffenden ondernemingen aan hun juridische plaats van vestiging economisch als bijzonder

Uit het omvangrijke gedetailleerde cijfermateriaal ontleen wij de volgende cijfers van de bruto toegevoegde waarde tegen marktprijzen van de verkeerssector per provincie (in mln gld.):

Totaal	3670,0
Groningen	131,5
Friesland	78,7
Drenthe	49,9
Overijssel	112,1
Gelderland	195,5
Utrecht	142,2
Noord-Holland	629,1

Zuid-Holland	1089,9
Zeeland	54,3
Noord-Brabant	182,6
Limburg	149,2
Extra-territoriaal	855,0

Men moet hierbij bedenken, dat een vervoerder, die vervoer verricht tussen Rotterdam en Assen, met zijn bijdrage tot het nationale inkomen gerekend wordt tot Zuid-Holland, als hij aldaar gevestigd is, dan wel tot Drenthe, als hij in Assen gevestigd is, dan wel tot een andere provincie al naar gelang de situatie. Het gebruik van deze cijfers dient derhalve wel met voorzichtigheid te geschieden.

TER PERSE:

Statistiek van de internationale binnenvaart 1966
Geregelde verkeerstellingen van de Rijkswaterstaat 1964-1966
Statistiek van de verkeersongevallen 1966
Statistiek van het internationaal goederenvervoer 1966
Statistiek van het binnenlands goederenvervoer 1966
Statistiek van de koopvaardijvloot 1 januari 1968

STATISTISCHE PUBLIKATIES VAN INTERNATIONALE ORGANISATIES

- *Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe 1966 United Nations, New York 1967 \$ 2.-.*

Deze jaarlijks terugkerende publikatie is wel een van de belangrijkste bronnen voor het maken van internationale vergelijkingen op het gebied van verkeers- en vervoersstatistieken. Zoals gebruikelijk wordt het tabelarische gedeelte voorafgegaan door een beschrijving van de transport-situatie in Europa. Een tweetal aspecten lichten wij hieruit.

Met betrekking tot het personenvervoer wordt de opmerking gemaakt dat in de meeste landen het aantal afgelegde reizigerskm met personen-auto's waarschijnlijk minder sterk toeneemt dan het aantal auto's. Voor Nederland geldt dit eveneens, hetgeen zijn verklaring vindt in de relatief grotere toeneming van het aantal particuliere auto's (die minder rijden) ten opzichte van het aantal zakenauto's.

Overigens loopt het met die minder sterke toeneming van het aantal reizigerskm lang niet zo'n vaart (althans in Nederland) als in het vuur der debatten wel wordt gesuggereerd. Zo kan voor Nederland de ontwikkeling van 1960 op 1965 als volgt worden gekwantificeerd:

wijziging (toeneming) aantal auto's + 144%

wijziging (afnemng) gemiddelde jaarkilometrage — 4%

Zolang derhalve het aantal auto's met enige tientallen procenten per jaar toeneemt, speelt een vermindering in de gemiddelde jaarkilometrage van nog geen 1 % per jaar een vrijwel te verwaarlozen rol.

Ten aanzien van het goederenvervoer geeft het jaar 1966 voor de

meeste landen een toeneming van het „inland transport” te zien. Het vervoer blijft echter wel achter bij de produktiestijging, hetgeen toegeschreven wordt aan veranderingen in de industrie en wel in het bijzonder aan de voortgaande omschakeling van kolen als energiebronnen op petroleumprodukten, gas en elektriciteit. De achteruitgang van de kolenproduktie viel tevens samen met een zekere stagnatie in de West-europese ijzer- en staalindustrie. Door deze factoren werd in het bijzonder het spoorwegvervoer nadelig beïnvloed.

● *Het goederenvervoer over de weg binnen de landen van de Gemeenschap in 1965 - Resultaten van de steekenquêtes. (Bijzondere statistisch overzicht in het algemeen statistisch bulletin 1967 no. 12 van het Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen).*

Na de proefonderzoekingen in 1962 en 1963 komt thans het Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen met de publikatie van de resultaten van de steekproefenquêtes in 1965 van het binnenlandse wegvervoer van goederen in de landen van de E.E.G. Het internationale vervoer valt hier nog buiten, hetgeen te betreuren valt omdat dit deel van het vervoer voor Nederland juist van zo grote betekenis is.

Enkele cijfers uit deze publikatie volgen hieronder. Het totale vervoer van 4 miljard ton lijkt hoog — aldus de publikatie — ten opzichte van het vervoer door andere vervoerstakken, doch men dient hierbij te bedenken dat in deze cijfers ook alle wegvervoer binnen de agglomeraties begrepen is.

Vervoerd gewicht in mln ton	Totaal	Beroepsvervoer	Eigen vervoer
Totaal	4081	1752	2329
West-Duitsland	1629	745	884
Frankrijk	1231	407	825
Italië	743	385	358
Nederland	253	138	115
België	216	77	140
Luxemburg	9	2	7
Vervoersprestatie in miljard tonkm			
Totaal	170,4	105,7	64,7
West-Duitsland	58,2	36,5	21,7
Frankrijk	46,9	25,8	21,0
Italië	49,9	35,4	14,5
Nederland	8,9	5,6	3,2
België	6,4	2,3	4,1
Luxemburg	0,2	0,0	0,1

In genoemde publikatie wordt verder nog onderscheid gemaakt naar een tiental goederensoorten en een viertal afstandsklassen.

De belangrijkste goederensoort wordt gevormd door de ruwe mineralen, fabrikaten daarvan en bouwmaterialen; zij maken 60 % van het totaal vervoerde gewicht uit.

Gelet op de afgelegde afstanden neemt het eigen vervoer op de korte afstanden en het beroepsvervoer op de lange afstanden een dominerende positie in. Niettemin ligt ook bij het beroepsvervoer het zwaartepunt qua gewicht bij het korte afstandsvervoer:

Vervoerd gewicht in mln ton	Beroepsvervoer	Eigen vervoer
Totaal	1752	2329
0 - 24 km	1054	1649
25 - 49 km	217	317
50 - 149 km	281	292
150 km en meer	201	72

Drs. J. D. Goslinga.

BOEKBESPREKINGEN

Magdalena Lauer: *Volkswirtschaftliche Kosten der Westdeutschen Wasserstrassen*. Verkehrswirtschaftliche Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, Heft 3. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1967, 177 S.

Zelden ontmoet men een dergelijk heldere en strikt economische analyse van een stuk verkeersinfrastructuur, als in dit boek wordt geboden. De opzet van de studie is als volgt:

1. Bepaling van de uitgaven voor de waterwegen aan de hand van de gegevens der overheidsbudgetten.
2. Omwerking van deze uitgaven tot kostenbedragen.
3. Verdeling van de kosten der waterwegen over belanghebbenden, nl.
 - de waterhuishouding
 - de energieopwekking
 - de binnenscheepvaart.
4. Vaststelling van de heffingen op de scheepvaart voor het gebruik van de waterwegen.
5. Vaststelling van de mate van kostendeckking door de binnenvaart.

Bij het omrekenen van de overheidsuitgaven in kosten op jaarbasis wordt veel aandacht besteed aan het bekende probleem van de verdeling van de overheidsuitgaven over verschillende jaren. Er is veel moeite gedaan om netto-investeringen, vervangingsinvesteringen en onderhouds-uitgaven te scheiden. Uitgaven voor interest betalingen zijn buiten beschouwing gebleven, omdat bij de kostenberekening niet de betaalde doch de calculatorische rente van belang is.

Ter bepaling van het in de waterwegen vastgelegde vermogen op basis van vervangingswaarde moest worden uitgegaan van de gegevens van het „Brandbericht”, dat voor 1957 een waarde van 4,6 miljard DM aan-geeft. Door rekening te houden met netto-investeringen en prijsontwikkelingen is het gelukt een inzicht te geven van het geïnvesteerde vermogen in de periode 1950 t/m 1965. Van de aldus gevonden bedragen behoeven de investeringen voor grond en grondwerk niet te worden afgeschreven, hetgeen neerkomt op 20 % bij gekanaliseerde rivieren en 25 % bij kanalen. Voor de afschrijvingsperiode is een gemiddelde van 100 jaar aangehouden. Dit lijkt wel wat aan de hoge kant. De levensduur van bepaalde onderdelen zoals sluizen en beschoeiingen zijn i.h.a. aanzienlijk korter dan 100 jaar. Een gemiddelde van 60 à 70 jaar zoals in andere studies is genoemd, lijkt derhalve realistischer. Overigens verdedigen functionarissen van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung het standpunt, dat het onnodig is te proberen de afschrijvingen te berekenen, omdat door

voortdurende vervangingsinvesteringen de waarde van de waterwegen op peil wordt gehouden. In plaats van afschrijvingen zou men het bedrag van deze vervangingsinvesteringen als kostenelement kunnen kiezen. De schrijfster toont echter in een aantal illustratieve getallen voorbeelden aan, dat deze redenering slechts in uitzonderingsgevallen opgaat.

De berekening van afschrijvingen verdient derhalve de voorkeur. De schrijfster kiest daarbij niet de meest gebruikelijke weg van calculatie van annuïteiten van rente en afschrijvingen. Beide worden afzonderlijk bepaald. De calculatorische rente à 6 % wordt berekend over de vervangingswaarde minus de afschrijvingen. Gezien de in Duitsland bestaande uiteenlopende opvattingen over het berekenen van calculatorische rente bij infrastructuurobjecten, vermeldt de schrijfster voortaan kostenbedragen zowel in- als exclusief rente.

Een veelomstreden punt wordt aangeroerd als het ontstaan van mogelijke externe maatschappelijke kosten wordt besproken. Bekende voorbeelden daarvan zijn de vermindering van de kwaliteit van het water, de achteruitgang van de riviervisserij en het dalen van de grondwaterpiegel. Veel meer dan het vermelden van de mogelijkheid van het ontstaan van deze kosten heeft de schrijfster blijkbaar niet kunnen doen. In het vervolg van de studie is dit aspect buiten beschouwing gebleven.

Zelf geeft zij om economische redenen er de voorkeur aan de calculatorische rente wel in de kosten op te nemen. Als volgende stap worden de totale berekende kosten van het waterwegennet verdeeld naar gereguleerde rivieren (18 % van het totaal), gekanaliseerde rivieren (45 %) en kanalen (37 %).

Hierna komt het interessante deel van het boek, nl. de behandeling van de toerekening van de totale kosten aan de verschillende gebruikers van de waterwegen. De schrijfster is hier gestuit op het grote gebrek aan grondmateriaal waarop de toerekening zou moeten rusten. Zij noemt de schattingen van verschillende auteurs en bespreekt vervolgens de principes waarop de toerekening zou kunnen berusten. Haar voorkeur gaat uit naar de toerekening op basis van hetgeen voor de afzonderlijke prestaties nodig zou zijn, nl. door het berekenen van fictieve investeringen voor de afzonderlijke groepen belanghebbenden. Hoewel hieraan een overzichtelijke bespreking wordt gewijd, bleek het vooralsnog niet mogelijk dit in de praktijk toe te passen. Het is enigszins teleurstellend, dat ondanks de veelbelovende aanpak tenslotte toch volstaan moest worden met een argumentatie op plausibiliteitsgronden, die tot de volgende maxima en minima voor het aandeel der scheepvaart in de totale kosten leidde.

kanalen 100 - 80 %
gekanaliseerde rivieren 75 - 50 %
gereguleerde rivieren 33,3 - 20 %.

Met behulp hiervan is berekend, dat, bijv. voor 1965, van de totale kosten der waterwegen ad 620 miljoen DM een bedrag tussen 340 en 470 miljoen DM aan de binnenscheepvaart zou dienen te worden toegerekend. De vergelijking van de aldus berekende kosten met de heffingen op de binnenscheepvaart toont aan, dat er een aanzienlijke mate van on-

derdekking bestaat. De cijfers van het laatste berekende jaar 1965, tonen het volgende beeld:

kostendekking kanalen

met calculatorische rente:	tussen 14 % en 17 %
zonder calculatorische rente:	tussen 49 % en 61 %

kostendekking gekanaliseerde rivieren

met calculatorische rente:	tussen 8 % en 12 %
zonder calculatorische rente:	tussen 27 % en 41 %

De winsten van de electriciteitsmaatschappijen Rhein-Main-Donau AG, Neckar AG en Mittelweser AG worden bestemd voor de verdere aanleg van de gelijknamige waterwegen of voor de terugbetaling van leningen. Aangezien dit een financieringskwestie is, behoren deze revenuen niet thuis in een vergelijking van kosten met opbrengsten uit het gebruik. Niettemin betreft de schrijfster deze winsten bij de andere ontvangsten, waardoor het dekkingspercentage van de gekanaliseerde rivieren meer dan verdubbeld wordt.

Als tegenpool van de externe maatschappelijke kosten staan de externe voordelen, die eveneens slechts in het kort worden aangestipt.

Hoewel het eigenlijke werk hiermede voltooid is, wordt nog een hoofdstuk over de economisch-politieke conclusies toegevoegd. Betwijfeld wordt of in de huidige omstandigheden volledige kostendekking bereikt kan worden. Als oplossing suggereert de schrijfster een gedeeltelijke kostendekking voor het bestaande net met als minimum eis de dekking der variabele kosten. Voor de investering in nieuwe waterwegen dient echter de eis van volledige kostendekking te worden gesteld ter vermindering van onjuiste investeringen. De schrijfster geeft zelf toe, dat ze t.a.v. dit laatste punt slechts enige algemene theoretische gezichtspunten heeft kunnen noemen. Dit is ongetwijfeld juist. Voor de beantwoording van de vraag, of en hoe volledige kostendekking kan worden bereikt, is een minstens even uitgebreide studie nodig, waarbij de economische uitgangspunten van de gehele vervoerspolitiek aan de orde zullen moeten worden gesteld. Dit was echter niet het doel van deze studie. Met een systematische analyse van de kosten der waterwegen in Westduitsland is een verdienstelijk werk geleverd, waarvan het equivalent in Nederland nog ontbreekt.

Drs. P. Breedveld.

M. Mrosz: *Zusammenarbeit und Verflechtungen im öffentlichen Personen-Nahverkehr*. Handbuch der Verkehrswirtschaft (öffentlicher Personen-Nahverkehrs-Unternehmen). Herausgegeben von Gutknecht, Lehner, Mrosz. 3 Lieferung. Albis Verlag GmbH, Düsseldorf, April 1966, 62 S.

De schrijver van dit boek, die door zijn functies van Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn A. G. en Präsident des Hamburger Ver-

kehrverbundes, zelf ten nauwste bij de problematiek van het openbaar vervoer in de agglomeratie betrokken is, geeft een beknopte uiteenzetting over de mogelijke samenwerkingsvormen tussen vervoerbedrijven.

Uitgangspunt is daarbij, dat de stormachtige ontwikkeling van het gemotoriseerde individuele verkeer en de daardoor veroorzaakte achteruitgang van het openbaar vervoer nopen tot een nadere bezinning op maatregelen om de positie van het openbaar vervoer te verbeteren. Daartoe dienen naast elkaar twee soorten maatregelen te worden getroffen. In de eerste plaats is het noodzakelijk door technische ingrepen, zoals metro aanleg, vrije baan, parkeermaatregelen en verkeerstechnische maatregelen, het openbaar vervoer te verbeteren. In de tweede plaats, en zeker niet minder belangrijk, is een vergaande organisatorische samenwerking een dringend vereiste. De schrijver geeft in een aantal hoofdpunten de consequenties weer van onvoldoende samenwerking. Zo is het onafhankelijk van elkaar opereren van verschillende vervoerbedrijven uit regionaal economisch oogpunt schadelijk en verhindert deze situatie het ontstaan van een optimaal aanbod van vervoerscapaciteit. Eveneens ernstig is het ontbreken van een homogene tariefstructuur, hetgeen onder andere leidt tot nodeloze omwegen voor de reiziger en dwingt tot vervoerprestaties door de bedrijven, welke in wezen overbodig zijn. Opmerkelijk is ook de constatering dat versnippering de taken, welke het openbaar vervoer uit ruimtelijk oogpunt heeft te vervullen, in gevaar brengt.

Vervolgens wordt een uiteenzetting gegeven van de verschillende mogelijkheden van samenwerking. Daarbij staat voorop, dat niet de rechtsvorm, maar de feitelijke inhoud van de samenwerkings-overeenkomst bepalend is voor het resultaat ervan. Uiteraard is een pasklare oplossing voor elke agglomeratie niet te geven. Bij de keuze van de samenwerkingsvorm verlieze men echter niet uit het oog, dat het resultaat van rationalisering bij vergaande integratie tot kostenbesparing van 20 % of meer kunnen leiden.

De meest vergaande vorm van samenwerking is vanzelfsprekend de samensmelting van bedrijven. Niet alleen is deze samenwerkingsvorm in het belang van het publiek, maar is zij tevens uit bedrijfseconomisch oogpunt het meest aantrekkelijk. Planning, calculatie, kosten-analyse, research, bedrijfsvoering en tarifiëring zijn in één hand. De werking van de z.g. economies of scale zijn optimaal. Naast de samensmelting kan men zich de mogelijkheid voorstellen van de Holding. Het praktisch resultaat is vrijwel hetzelfde, zonder dat de bestaande bedrijven geheel verdwijnen. Andere voorbeelden van samenwerking zijn de Betriebs- und Verwaltungsgesellschaften, waarvan het Hamburger Verkehrsverbund een voorbeeld is, de Betriebsgesellschaften, de bedrijfseconomische- en technische samenwerking, Forschungs- und Entwicklungsgemeinschaften, samenwerking op het gebied der tarieven, samenwerking met het groepsvervoer en een aantal andere vormen van meer of minder vergaande samenwerkingsvormen, welke ook in combinatie kunnen voorkomen. Bijzonder interessant is het gedeelte, waarin de schrijver nader ingaat op

de organisatievorm van het Verkehrsverbund. De organisatievorm van het Verkehrsverbund gaat uit van een volledig geïntegreerde vervoersmarkt en een taakverdeling tussen het Verkehrsverbund en de vervoerbedrijven. Deze taakverdeling is globaal als volgt

Verkehrsverbund

1. Marktonderzoek
2. Planning lijnennet
3. Opstelling dienstregeling-schema's
4. Tariefvorming
5. Verdeling van inkomsten
6. Public relations

Verbundpartner

1. Beschikbaar stellen vaste installaties
2. Beschikbaar stellen materieel
3. Omloop van materieel en personeel
4. Exploitatie
5. Bedrijfsbeheer
6. Inning van vervoerprijzen
7. Technische research

De praktische uitwerking van het systeem van het Verkehrsverbund wordt nader uiteengezet aan de hand van de bestaande situatie in Hamburg, waar sedert enige jaren bestaat het Hamburger Verkehrsverbund (H.V.V.), waarin de voornaamste partners zijn de Hamburger Hochbahn A.G. en de Deutsche Bundesbahn. Over dit H.V.V. zijn hier te lande in de vakbladen reeds een aantal publikaties verschenen, zodat het niet noodzakelijk lijkt hier op deze plaats al te diep op in te gaan. Het H.V.V. is in wezen ontstaan uit een streven om te komen tot tariefharmonisatie. Bij de bestudering van dit vraagstuk is men tot de conclusie gekomen, dat tariefharmonisatie zonder verdergaande samenwerking bijzonder moeilijk zou zijn. Dit heeft geleid tot de oprichting van het H.V.V. welke de rechtsvorm heeft van een „Gesellschaft bürgerlichen Rechts”, enigszins overeenkomend met wat men in Nederland kent als de vereniging.

Ook voor de Nederlandse situatie is de omschrijving van het doel van het H.V.V. belangwekkend. Naast de doelstelling van het scheppen van een optimale vervoerssituatie voor de gebruiker wordt tevens genoemd het: nog sterker dan thans maken van het railvervoer tot de ruggegraat van het openbaar vervoer en het afstemmen van het overige openbaar vervoer op dit railvervoer.

Naast een beschouwing over de verschillende aspecten van het H.V.V., waarbij onder andere met nadruk wordt gewezen op het belang van verkeersonderzoekingen, schenkt de schrijver veel aandacht aan de verdeling van de inkomsten over de bedrijven. Niet het aantal vervoerde reizigers, maar de bedrijfscapaciteit en de bedrijfsprestatie zijn bepalend voor de verdeling van inkomsten. De relatieve positie van de bedrijven, zoals deze was bij de instelling van het H.V.V., blijft onaangetast, doordat als tweede element in de financiële structuur wordt gehanteerd het kostendeckingspercentage in het basisjaar. Een meer uitvoerige beschouwing

over dit onderwerp van de hand van de heer drs. P. Breedveld en mr. E. M. Nikkels kan men aantreffen in het tijdschrift Rail en Weg, nrs. 19 en 20 d.d. oktober 1967.

Resumerend kan worden vastgesteld, dat het boekje een duidelijk, zij het voor vervoersdeskundigen helaas wat te beknopt overzicht geeft van mogelijke samenwerkingsvormen ten aanzien van het openbaar vervoer. Relatief veel aandacht wordt geschonken aan de problematiek van de tarieven, terwijl de overige voordelen van samenwerking minder uitvoerig worden behandeld en de op dit punt onder andere in Hamburg bereikte resultaten slechts globaal aangestipt. Het ware voorts bijzonder interessant geweest, indien de schrijver nader ware ingegaan op de samenhang tussen openbaar vervoer en overig wegverkeer en de ook in dit opzicht nodige integratie verder aan de orde had gesteld. Niettemin is het een lezenswaardig, met grote deskundigheid en praktisch inzicht geschreven boekje. Hoewel de schrijver uitgaat van de situatie in Duitsland en deze slechts ten dele vergelijkbaar is met die in Nederland, is het voor hen, die in het bijzonder bij de problematiek van het openbaar vervoer in de Nederlandse agglomeraties betrokken zijn nuttig kennis te nemen van dit boekje. Aantrekkelijk is de positieve benadering ten aanzien van het openbaar vervoer, welke uit de beschouwing blijkt en het stellen van het belang van de reiziger als centraal element in het vraagstuk van de vervoersorganisatie.

Drs. R. den Besten.

A. Fishlow: *American railroads and the transformation of the ante-bellum economy*. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1964. 452 p \$ 10,-

Het werk van Fishlow is een studie over de betekenis van de spoorwegen voor de ontwikkeling van de Amerikaanse economie gedurende de periode voor de Amerikaanse Burgeroorlog, het tijdvak waarin de spoorwegen als nieuwe vorm van transport verschenen. Door de schrijver wordt de verandering van de economie, in relatie met de verandering in transportwijze, bestudeerd. Daarbij maakt hij gebruik van de mogelijkheden die de kwantitatieve analyse biedt.

De probleemstelling laat zich als volgt omschrijven: welke stimulerende invloed hebben de spoorwegen op de economische ontwikkeling uitgeoefend? Voor de beantwoording daarvan gaat de auteur uit van de verschillende effecten die, volgens de economische theorie, door een transportvernieuwing worden gesorteerd. Hij behandelt achtereenvolgens de directe effecten (die van lagere transportkosten) en de indirecte effecten (enerzijds die van de door de spoorwegconstructie en — exploitatie gegenereerde vraag en anderzijds die van marktvergroting).

Al deze onderdelen worden voor wat hun gevolgen betreft gezien; de door Fishlow getrokken conclusies, die uitmonden in de uitspraak dat de

spoorwegen een duidelijk stimulerende invloed op de ontwikkeling van de Amerikaanse economie gehad hebben, steunen daarbij op de resultaten van een ver doorgevoerd kwantitatief onderzoek. Opvallend hierbij is de relatief geringe aandacht die in de beschouwingen en de berekeningen aan het reizigersvervoer wordt besteed; zo worden bijvoorbeeld de tijd-winsten in het reizigersvervoer afgedaan met de opmerking dat deze te verwaarlozen zijn omdat de reizen over het algemeen kort waren. Gezien de vermelde cijfers moet het reizigersvervoer toch van een niet al te geringe omvang zijn geweest; een meer gedetailleerde behandeling ware wellicht mogelijk geweest.

Ook heeft Fishlow veel aandacht besteed aan het beantwoorden van de vraag wanneer de spoorwegen werden geconstrueerd. Anders dan vele anderen — volgens wie de spoorwegconstructie aan de economische ontwikkeling zou zijn voorafgegaan — komt de schrijver tot de conclusie dat hier sprake is geweest van een simultaan proces. Hij toont aan dat met constructie eerst begonnen werd nadat er een zekere vraag naar vervoer aanwezig was en dat er vervolgens een groeiproces plaats vond waarbij de (verbeterde) transportmogelijkheden de economische activiteiten gunstig beïnvloeden en omgekeerd deze toenemende activiteiten aanleiding waren tot verdere uitbreiding van de transportmogelijkheden.

Prof. Dr. I. J. Brugmans heeft zich tijdens zijn afscheidscollege *) kritisch opgesteld tegen de bedrivers van de „New Economic History”, de in de angelsaksische landen na de tweede wereldoorlog gegroeide richting in de economisch geschiedenis, die meer waarde hecht aan het gebruik van de economische theorie, de statistiek en het econometrisch onderzoek bij de beoefening van de economische geschiedenis dan aan de meer „literaire” aspecten. Hier ziet Prof. Brugmans onder meer het gevaar dat men zich van de historische realiteit verwijdt, en dat men tot een gedachtenspel komt.

Wanneer wij ons afvragen hoe wij in dit verband het werk van Fishlow moeten zien, dan is het duidelijk dat hier sprake is van een studie, waarin met succes geschiedschrijving en kwantitatieve analyse samengaan. Hier is geen gedachtenspel ontstaan maar een op de werkelijkheid afgestemde studie, die laat zien wat men met kwantitatieve analyse vermag te bereiken, zonder de realiteit geweld aan te doen.

Drs. P. J. van Essen.

K. G. Köhler: *Zur Rechnungsmethodik der Wegekosten; Die Aussagefähigkeit alternativer Wegekostenrechnungen für verkehrspolitische Entscheidungen*. Verkehrswirtschaftliche Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, Heft 4. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1967, 188 S. und Literaturverzeichnis.

In deze studie over het ook in ons land zo actuele vraagstuk der kosten van de weg worden drie gezichtspunten — het bedrijfseconomische, het

*) De Economist, januari 1968.

sociaaleconomische en het kameralistisch-ficale — geanalyseerd. Deze analyse geschiedt door middel van toetsing van — voornamelijk in Duitsland — gepubliceerde kostentoerekeningen aan enkele door Köhler geformuleerde eisen, te weten

1. „Verzinsung” van het in de wegen geïnvesteerde vermogen
2. instandhouding van dit vermogen
3. de mogelijkheid bij het wegverkeer te komen tot een toerekening per voertuig; bij rail en water wordt met minder detaillering volstaan
4. vergelijkbaarheid der bij de verschillende vervoerstechnieken toegepaste methode
5. operationaliteit (d.i. duidelijkheid, eenvoud en zo klein mogelijke gelegenheid voor de van de zijde van belanghebbenden verwachte willekeur).

De eisen 1 en 2 vloeien voort uit het zgn. „Eigenwirtschaftlichkeitspostulat”, op zijn beurt af te leiden uit de algemene economische theorie.

Zoals — vooral op grond van de eisen 1 en 2 — te verwachten is, spreekt de auteur voorkeur uit voor de bedrijfseconomische beschouwingswijze. Daarvoor heeft hij evenwel een zeer lang betoog nodig, dat zich door de filosofische inslag en door een loodzware terminologie uiterst moeizaam laat volgen. Maar misschien is dat bij de huidige stand van het Duitse denken over dit onderwerp wel onvermijdelijk.

Zijn keuze gemaakt hebbende, stelt Köhler, dat de in de literatuur voorkomende bedrijfseconomische toerekeningen geenszins voldoen aan de eisen 3 t/m 5. Aan deze toerekeningen liggen arbitraire beslissingen ten grondslag (b.v. ten aanzien van de toerekening van samengevoegde kosten, o.m. blz. 79 e.v.), zij passen ten onrechte bepaalde technische onderzoekresultaten (in dit kader noemt de auteur de AASHO Road Test) toe en zij zijn niet eenvoudig genoeg. Bij het kennismaken van deze bezwaren bekruipst de lezer het gevoel, dat de auteur soms wel erg moeilijk tevreden te stellen is. Zo ziet hij (blz. 84 e.v.) in de verdeling der totale kosten van de weg over enerzijds het gemotoriseerde verkeer en anderzijds de fietsen en voetgangers een groot probleem. Dit lijkt mij — en niet alleen voor buiten de bebouwde kom gelegen wegen — toch bepaald overdreven.

Bij het sociaaleconomische gezichtspunt zijn twee stromingen te onderkennen. De eerste houdt bij het vaststellen van de door de verkeersdeelnemers voor het weggebruik te betalen prijzen rekening met elementen als door derden genoten voordelen c.q. geleden schade en met de consequenties van de zienswijze, dat wegen voor een staat het integratie-instrument bij uitstek zijn (blz. 104 e.v.).

De tweede stroming zou ik de echte willen noemen. Deze wordt gemarkeerd door namen als Kapteyn, Allais en Oort. Bij deze auteurs staat het optimale gebruik van de beschikbare infrastructuur als onderdeel van de optimale allocatie van productiefactoren aan het begin van de redenering. De aan de weggebruikers in rekening te brengen prijzen vloeien

primair uit deze doelstelling voort. Alleen onder bepaalde voorwaarden zijn deze prijzen gelijk aan de bedrijfseconomisch berekende kosten van de weg. Deze prijzen bestaan uit een stukje kostenvergoeding (de marginale kosten, veroorzaakt door het weggebruik), in geval van dalende kosten, d.w.z. wanneer een deficit dreigt, aangevuld met naar de elasticiteit van de vraag gedifferentieerde opslagen, teneinde aan de eis van rentabiliteit of globale kostendekking te voldoen.

Ten aanzien hiervan stelt Köhler, dat aldus bepaalde deelmarkten intern gesubsidieerd worden. Het lijkt mij onmogelijk dit te onderschrijven, want dan zou men over een norm moeten beschikken om bij afwijking daarvan van subsidiëring te kunnen spreken. Zo een norm bestaat echter niet, tenzij men deze zou willen ontleenen aan de uitkomsten van een bedrijfseconomische toerekening. Maar dan begaat men de fout aan de bedrijfseconomische opvatting het primaat boven de sociale economie toe te kennen.

In een eerder stadium blijkt de auteur, sprekend over de situatie van een overbelast wegennet, waarin dus grote congestieverliezen worden geleden, reeds sterk afwijzend te staan tegenover een door middel van prijzen te bereiken selectief gebruik. De „Unsinnigkeit einer solchen Fiktion” (blz. 147) meent Köhler onder meer te kunnen afwijzen door te stellen, dat wegbeheerders geen private, naar maximale winst strevende ondernemers zijn. Dit argument is m.i. wel juist, maar niet relevant. Het komt mij voor, dat wegbeheerders juist door een economisch zo goed mogelijk gebruik van de weg te laten maken, aan de gemeenschap een grote dienst zouden bewijzen. De daarbij verkregen overschotten wijzen dan in de richting, dat uitbreidingsinvesteringen — zo deze al mogelijk zijn (denk aan stadscentra) — rendabel zijn. Hier ontmoeten wij Köhler weer (blz. 183), zij het, dat hij in omgekeerde richting redeneert door te stellen, dat ingeval van congestie de capaciteit door middel van investeringen moet worden uitgebreid en dat daarna (maar dan hoeft het m.i. juist niet meer) door het in rekening brengen van rente en afschrijving de kosten in prijzen voor weggebruik tot uitdrukking moeten worden gebracht.

Terugkerend naar de prijsvorming op basis van marginale kosten op korte termijn zien wij, dat Köhler bevreesd is voor „Ueber- und Fehlinvestitionen” en voor „Fehllenkung von Ressourcen” (blz. 168 en 169) als gevolg van zo’n prijsvorming. Immers, marginale kosten zijn vaak lager dan gemiddelde kosten, de vraag wordt dus kunstmatig vergroot, dit brengt de overheid tot extra investeringen, als gevolg waarvan de marginale kosten nog meer dalen, enz. Deze gedachtengang is alleen logisch voor wie eerst — het is al genoemd — de uit de rentabiliteitseis voortvloeiende opslagen of péage pur heeft afgewezen.

Ook op andere punten heeft de auteur het te kwaad met het weergeven van de zienswijze der moderne sociaaleconomen. Zo stelt hij — terecht — dat voor de prijsvorming de in het verleden gedane uitgaven niet relevant zijn. Alleen de toekomst telt (blz. 177). Daarmee zou dan evenwel in

strijd zijn — aldus Köhler — dat Oort in zijn „Het marginalisme.....” op blz. 16 verwijst naar het belang voor de prijsvorming van” in der Vergangenheit gesammelten Erfahrungen.....”. Het is zelfs niet nodig Oort zelf op te slaan om te zien, hoe een slag in de lucht dit verwijt wel is. Ervaringen kosten wel geld, maar zij zijn nog niet gelijk weer uitgaven. Dat op dezelfde pagina 177 ter verdediging van de bedrijfseconomische zienswijze wordt gesteld, dat deze zich ook niet op het verleden baseert, omdat zij..... met de in het heden geldende vervangingswaarde rekent, doet vermoeden, dat Köhler een van de grootste en belangrijkste verschilpunten tussen beide zienswijzen volkomen ontgaan is.

Tegenover al deze ernstige kritiek staan enkele lichtpunten. Over de economische waardering van tijdwinsten en van verkeersongevallen — welke overigens, zoals hij terecht opmerkt, meer met rentabiliteit van investeringen dan met de prijs voor het weggebruik van doen hebben — heeft hij bepaald moderne ideeën (blz. 126-128). Zo stelt hij — in het voetspoor van Jürgensen — de waarde van tijdwinsten, ook in niet produktief verkeer, gelijk aan de loonvoet, omdat de vakbonden bij loononderhandelingen vrije tijd en loon als in elkaar omrekenbare grootheden zien. Deze pluspunten kunnen het algemene, negatieve oordeel evenwel niet wezenlijk veranderen.

In het begin van deze recensie bleek, dat Köhler ook de resultaten van de door hem voorgestane bedrijfseconomische toerekening niet bevredigend acht. Het zij dan toch tot troost, dat hij zijn boek beëindigt met de volgende, weer wat rust gevende zin (blz. 188): „Auch korrekturbedürftige Schätzungen sind als Entscheidungsgrundlage für den Verkehrspolitikern immer noch besser, als ohne jeden Anhaltspunkt arbeiten zu müssen”.

Eind goed, al goed, zo is men bijna geneigd te zeggen.

Dr. J. W. H. Geerlings.

J. L. Grumbridge: *Marketing Management in Air Transport*. George Allen and Unwin Ltd., Londen 1967, 152 blz.

A short, readable and stimulating book, parts of which might also interest the layman, particularly the airline passenger! Dr. Grumbridge has clearly spent many years in the airtransport industry, most of which have been with B.E.A., and writes with authority on the problems which beset an industry which has had to change its approach from „selling what can be produced” to producing what will satisfy customers at a profit.

As a starting-point Dr. Grumbridge takes the interdependence of marketing and production as being an essential feature in the profitable operation of air transport. Indeed he suggests in the final chapter that the organisation structure of an airline should recognise this fact.

From that point he proceeds through the functions of marketing, relating them in turn to the special nature of airlines.

He begins with the constraints which affect air transport, the nature of transportation as a means rather than an end in itself, the lack of differentiation and the problem of the still unconquered weather. But the main constraints he notes, are those governing the freedom to operate, governmental controls both by the home country and by foreign countries, and the whole complex of agreements and controls administered through the International Air Transport Association. Rightly he implies that an understanding of the outside limitations is essential to any study of airline marketing.

Further chapters give an insight into the problems of market research, pricing, product planning, attracting the customer, the point of sale and distribution. Of them the most important are perhaps „pricing” and the „point of sale”.

Although „internationally the effective control on an airline’s pricing freedom is exercised through IATA”, there is nevertheless, in Dr. Grumbridge’s view, a considerable area in which each airline must make up its mind what it will try to do by means of pricing. He perhaps oversimplifies the effects of various fare patterns, because unlike staple commodities, the demand for air travel has much more complicated coefficients of elasticity of demand. Nevertheless, he puts forward some clear suggestions as to how an airline may fill empty seats.

The complex way in which airlines offer their service to the customer is also well described, but with the criticism that this perhaps too much a description of the United Kingdom market. But he includes a look at the parallel development of the tour operator/wholesaler and the cargo consolidator.

In a short book the interested reader will always have some disagreement with the author as to the weight to be given to the various parts. There can always be criticism that certain ideas are not developed in sufficient depth. But Dr. Grumbridge’s book nullifies such criticism by its comprehensiveness.

It gives a very valuable „overview” on the whole marketing problem, an aerial photograph one might say. „Marketing”, he writes „as a conditioning agent in management thinking, should produce a customer oriented business”. The rapidity of change in air transportation will allow no other kind to continue and to be profitable.

S. P. Morse,
B. A., A. Inst.,
M.S.M., M.I.M.C.

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1968 - Heft 1

- | | | |
|----------------|---|---|
| G. Aberle | : | Gesamtwirtschaftliche Aspekte des Verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung. |
| E. Spreen | : | Funktionswandel von Hafenstädten - dargestellt am Beispiel Hamburg. |
| L. Rüttershoff | : | Die Kapitalbeschaffung bei öffentlichen Binnenhäfen. |
| W. Linden | : | Die Planungsgesellschaft Ruhr und ihre Mitwirkung bei der Neuordnung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs im Ruhrgebiet. |

Verkehrsannalen - Mitteilungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 1968 - Heft 1

- | | | |
|------------|---|---|
| B. Kepnik | : | Rationalisierungsmassnahmen im Eisenbahnwesen zur Herbeiführung wirtschaftlichen Gleichgewichtes. |
| G. Scheidl | : | Die Verkehrslage Österreichs und Wiens im europäischen Grossraum. |
| H. Schmid | : | Entwicklung und Bedeutung des Nachrichtenverkehrs. |
| P. Faller | : | Kostenechte Verkehrstarife und die regionalpolitischen Zielsetzungen der EWG. |
| R. Schauer | : | Grundfragen der Güterschiffahrt auf der Donau. |

Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, - Heft 1

- | | | |
|----------------|---|--|
| R. Gnägi | : | Aktuelle Verkehrsprobleme |
| J. Baumgartner | : | Le rapport de l'Institut Batelle au sujet du projet de voie navigable de Bâle à Yverdon. |
| M. Arnet | : | Die PTT-Leistungen in der schweizerischen Ertragsbilanz. |
| F. Reichel | : | Verkehrsreform für Grossbritannien. |

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

Onderzoek naar enkele aspecten van een stilleg-regeling voor het beroeps-goederenvervoer te water

In januari van dit jaar werd een interimrapport aan de opdrachtgeefster, de Commissie van de Europese Gemeenschappen, uitgebracht. Begin mei werd het onderzoek voltooid. Daar enige gegevens ontbraken en in het buitenland essentiële gegevens verzameld moesten worden heeft de voltooiing enige vertraging ondervonden.

*Dr. W. A. G. Blonk: Enige aspecten en problemen van het goederenvervoer tussen de Lid-staten van de Europese Economische Gemeenschap, met name ten aanzien van de kwantitatieve beperkingen en kwalitatieve belemmeringen. *)*

Op 9 mei 1968 promiveerde de heer Blonk op het proefschrift met bovengenoemde titel, tot doctor in de economische wetenschappen aan de Nederlandse Economische Hogeschool te Rotterdam. Als promotor is Prof. Dr. H. C. Kuiler opgetreden.

Het Instituut heeft de inhoud van dit proefschrift in een handelseditie uitgegeven. Dr. Blonk heeft met zijn proefschrift getracht de restrictieve factoren die van invloed zijn op de ontwikkeling van het grensoverschrijdend intracommunautaire goederenvervoer op te sporen en hiermede een bijdrage te leveren om binnen de EEG tot een gemeenschappelijk vervoerbeleid te komen. De auteur komt ondermeer tot de volgende conclusies:

— Het vraagstuk van de opheffing der verschillende restrictieve factoren kan niet los worden gezien van het principe van de vrije keus van de verlader inzake het te benutten vervoermiddel. De kwalitatieve aspecten van de verschillende vervoertecnieken spelen bij de keuze van de verlader een essentiële rol.

— Wil het beleid van de EEG-Commissie inzake een gemeenschappelijke vervoerpolitiek doeltreffend zijn, dan zal de betreffende vervoermarkt een afgesloten geheel moeten vormen, hetgeen impliceert dat de Rijnvaart alsmede de zee- en luchtvaart alsook het vervoer per pijpleiding daarvan onderdeel zullen moeten uitmaken. Blijft voornoemd vervoer buiten het toepassingsgebied van de gemeenschappelijke vervoerspolitiek, dan is het werkteerein van de EEG-Commissie met betrekking tot het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer te zeer beperkt in die zin, dat te veel uitwijkmogelijkheden naar het niet gemeenschappelijk geregementeerde vervoer open blijven.

*) Verkrijgbaar bij het Instituut na storting van f 25,— op postrekening 2055.

— De gemeenschappelijke vervoerpolitiek moet worden opgezet in het licht van het principe der vrije mededinging; het streven naar een dergelijk beleid wordt in de vervoersector zelf bevorderd door de omstandigheid, dat het ontstaan van een machtspositie sterk wordt afgeremd door de uitwijkmogelijkheid welke de verlader naar het eigen vervoer heeft.

Rectificatie: In het Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1968-1, is op een onverklaarbare wijze een onjuistheid geslopen. Bij de bespreking van de C.B.S.-publicatie „De plaats van Nederland in het internationale vervoer en de betekenis van de Nederlandse vervoersbedrijven”, stelt de auteur Drs. L. van Die op regel vijf van de eerste alinea: „Een statistische benadering loopt het gevaar van eenzijdigheid...”, dit had moeten zijn „*Een omvattende benadering loopt het gevaar van eenzijdigheid...*”

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK*)

ALGEMEEN

Planning for a nation of cities; ed. by S. BASS WARNER Jr. Cambridge, Massachusetts, The M.I.T. press, 1966. IX, 310 blz., tabn.

Universität Köln; Energiewirtschaftliches Institut. Der Energieverbrauch der Haushalte in der Bundesrepublik Deutschland; Entwicklung in der Vergangenheit und Vorausschau bis 1975. Luxemburg, Veröffentlichungsdienste der Europäischen Gemeinschaften, 1967. VIII, IV 134 blz., tabn.

VERKEER ALGEMEEN

Adler, H. A. Sector and project planning in transportation. Washington, International bank for reconstruction and development, 1967, X, 78 blz.,
Beesley, M. E. Urban public transport prices and subsidy policy. Paris, European conference of ministers of transport, 1967. 85 blz., graf., tabn.
Second international symposium on transport economics; Munich, October 1967.

Devreker, A. Allocation of infrastructure costs. Paris, European conference of ministers of transport, 1967. 37 blz., tabn. Second international symposium on transport economics; Munich, October 1967.

D'66; afdeling Amsterdam. Amsterdam, er is een oplossing! Samenvatting van het verkeersplan van D'66; afdeling Amsterdam. Amsterdam, 1968. VI, 20, XXVIII blz., krtn.

Eberlein, K. Transportprobleme und ihre Lösung mit einer IBM-Datenverarbeitungsanlage. Sindelfungen, IBM Deutschland, 1966. 11 blz., tabn.

Europas Wirtschaftsband Rhein-Donau; Tagung der Evangelischen Akademie Loccum; Mai 1967; Referate. Loccum, 1968. 113 blz.

Krömmelbein, G. Leistungsverbundenheit im Verkehrsbetrieb. Berlin, Duncker und Humblot, 1967. 110 blz., grafn.

Nota betreffende het verkeerscirculatieplan voor 's-Gravenhage. 's-Gravenhage 1967. 50 blz., krtn, tabn.

Oort, C. J. Criteria for investment in the infrastructure of inland transport. Paris, European conference of ministers of transport, 1967. 128 blz. grafn. Second international symposium on transport economics; Munich, October 1967.

Quitros, F. B. de. Choice of investments. Paris, European conference of ministers of transport. 1967. 37 blz., grafn, tabn. Second international symposium on transport economics; Munich, October 1967.

Rousselot, M., and P. Gluntz. Study of demand factors in the transport

*) In verband met de reorganisatie van de bibliotheek zijn slechts enkele aanwinsten opgenomen.

market. Paris, European conference of ministers of transport, 1967. 52 blz., tabn. Second international symposium on transport economics; Munich, October 1967.

Seifriz, H. S. Interimverslag namens de Commissie voor het vervoer nopens het gemeenschappelijk zeehavenbeleid. Luxemburg, Publikatiedienst van de Europese Gemeenschappen, 1967. 94 blz., tabn. Europees Parlement. Zittingdocumenten 1967-1968; doc. 140.

Viscovo, M. del. Urban public transport prices and subsidy policy. Paris, European conference of ministers of transport, 1967. 85 blz. Second international symposium on transport economics; Munich, October 1967.

Voigt, F. Study of the components of need in the light of transport demand. Paris, European conference of ministers of transport, 1967. 90 blz. Second international symposium on transport economics; Munich, October 1967.

WEGVERKEER

Eigth international study week in traffic engineering; International road safety congress; Barcelona, September 1966. London, OTA, 1966. 7 vols., afbn, grafn, krtn, tabn.

Funck, R. und K. Peschel. Möglichkeiten der Kraftfahrzeugbesteuerung und ihre verkehrswirtschaftlichen Konsequenzen. Bad Godesberg, Kirschbaum Verlag, 1967. 88 blz., grafn, tabn.

Gewichte und Abmessungen des Strassenfahrzeugs in Frankreich und in den Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft; veröff. von der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Produktivität des industriellen Fahrzeugs. Paris, 1965, 1965. 23 blz., afbn, grafn, tabn.

Malcor, R. Problèmes posés par l'application pratique d'une tarification pour l'utilisation des infrastructures routières; rapport établi sur demande de la Commission des Communautés européennes. 1967. 2 dln., grafn, tabn.

Ministry of transport. Better use of town roads; the report of a study of the means of restraint of traffic on urban roads. London, Her Majesty's stationery office, 1967. VII, 50 blz., krtn, tabn.

RAILVERKEER

Seidenfus, H. S. und S. Wickham. Die wirtschaftliche Bedeutung der Kontennormalisierung der Eisenbahnunternehmen. Genf, International road transport union; Frankfurt/Main, Bundesverband der deutschen Güterfernverkehrs, 1967. 27 blz., tabn.

Europese gemeenschappen, Hof van justitie. Arrest betreffende een beroep tot nietigverklaring van de beschikking nr. 14/66 d.d. 20 juli 1966 van de Hoge autoriteit, houdende goedkeuring van bijzondere vervoertarieven van de Deutsche Bundesbahn voor bepaalde transporten van kolen en staal van of naar Saarland. 1968.

SCHEEPVAART

Franz, R. Schiffahrtsprotektionismus; der Einfluss schiffahrtsprotektionis-

tischer Massnahmen auf die Preisbildung im Seeverkehr. Berlin; Duncker und Humblot, 1967. 288 blz., grafn, tabn.

United nations; department of economic and social affairs. The turn-around time of ships in port. New York, 1967. 35 blz., grafn, tabn.

LUCHTVAART

Stratford, A. H. Air transport economics in the supersonic era. London, MacMillan; New York, St. Martin's press, 1967. VIII, 355 blz., tabn, afbn.

De toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart, in het bijzonder met betrekking tot het supersone verkeersvliegtuig: verslag van het studenten-colloquium 1966. Rotterdam, Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, 1967. 115 blz., tabn.

JAARVERSLAGEN

Kamer van koophandel en fabrieken voor Amsterdam. Jaarverslag 1966; dl. 2: toestand van handel, nijverheid en verkeer, Amsterdam, 1968. 234 blz. afbn, tabn.

Lloyd's register of shipping. Annual report 1967. London, 1968. VI, 106 blz., afbn, grafn, tabn.

Moselkommission. Jahresbericht 1966. Trier, 1967. XI, 34 blz., grafn, krt, tabn.

STATISTIEKEN

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr und Kraftfahrt-Bundesamt. Der Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen im Jahre 1965 in seiner Gesamtleistung und Entwicklung. Köln, 1967. V, 80 blz., grafn.

Centraal bureau voor de statistiek. Statistiek van het personenvervoer 1966. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1968. 41 blz., grafn, tabn.

United nations; Economic for Europe. Annual bulletin of transport statistics for Europe; 1966. New York, 1967. 130 blz., tabn.

NASLAGWERKEN

Bes. J. Despatch of tramp ships. Hilversum, C. de Boer Jr., 1967. IX, 135 blz.

Europese gemeenschappen; Commissie. Bibliografie over het vervoer in de Europese integratie. Luxemburg, Publikatiedienst van de Europese gemeenschappen, 1967. III, 119 blz.

Ville d'Anvers; Direction générale du port; Dépt Etudes et prospection. Vademecum du port d'Anvers; 7me éd. Anvers, 1967. 204 blz., afbn, krt, tabn.