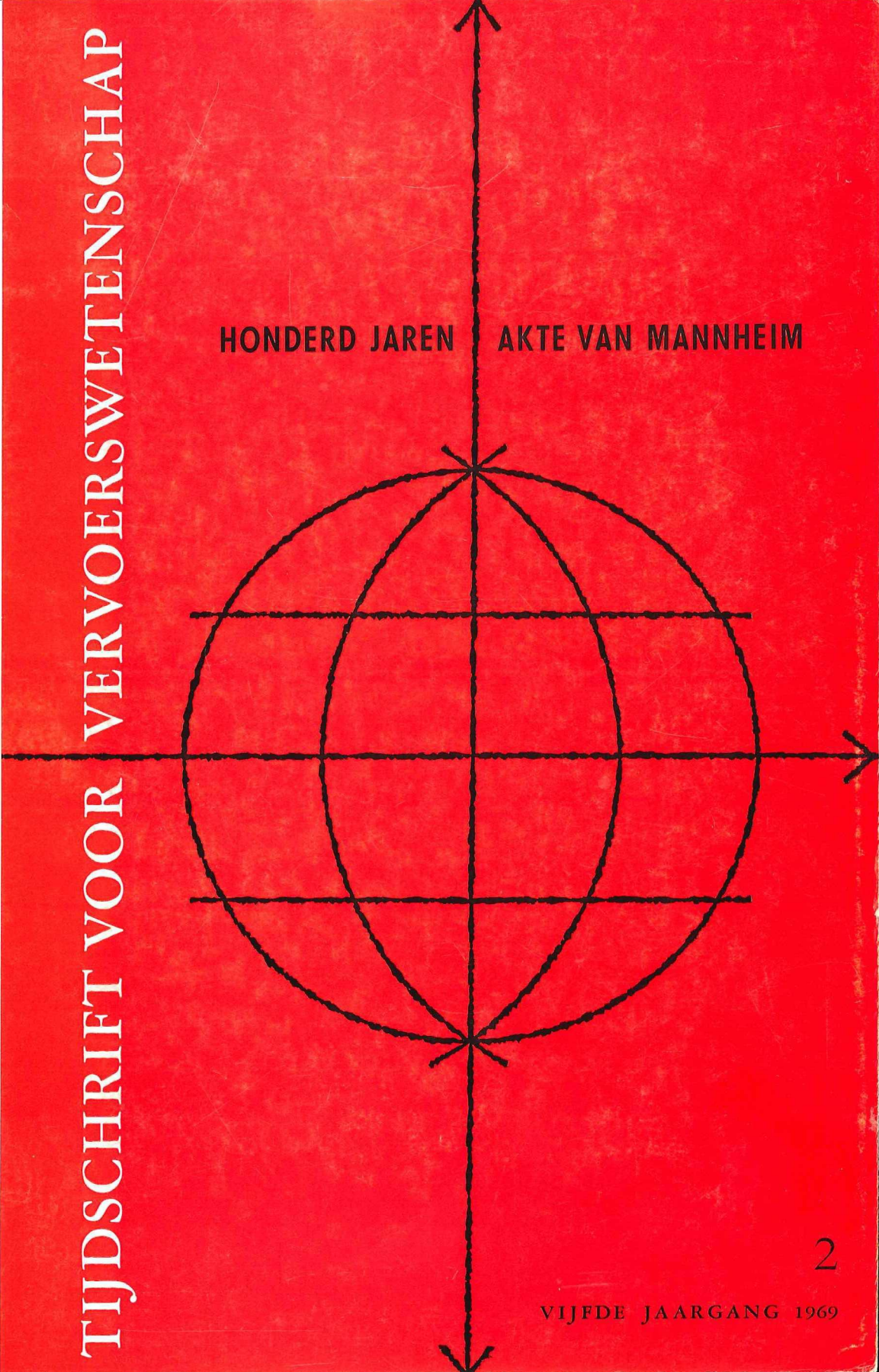
TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

HONDERD JAREN AKTE VAN MANNHEIM



2

VIJFDE JAARGANG 1969

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

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

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. J. A. Bourdrez - Drs. G. Gort - Mr. G. W. van Hasselt - Drs. H. H. Horsting - Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman - 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:
Mr. Olga D. Gerbers
Drs. J. D. Goslinga
Drs. H. H. de Vries

VIJFDE JAARGANG
1969 - Nr. 2

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

INHOUD

In memoriam Prof. Ir. T. H. van Wisselingh 97

Honderd jaren Akte van Mannheim 99

ARTIKELEN

Prof. Mr. J. G. Sauveplanne:
De Akte van Mannheim in historisch perspectief 100

Prof. Mr. K. Vonk:
De Rijnvaart; enkele historische en structurele kanttekeningen . 117

Dr. W. A. G. Blonk:
Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren en de Akte van Mannheim van 1868 158

AANTEKENINGEN

Drs. H. H. Horsting:
Honderd jaren Akte van Mannheim 163

Dr. A. de Waele:
Initiatieven van de CEMT op het gebied van het vervoereconomisch onderzoek 167

EURO-RUBRIEK 171

KRONIEK 175

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN
Publikaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek met betrekking tot het verkeer en vervoer 184

R. P. Sparling:
Gegevens omtrent de rentabiliteit en de vermogenspositie van een aantal sleepbootondernemingen over de periode 1963—1966 . . 187

Drs. R. den Besten:
De verplaatsingsgewoonten van de inwoners van het westen des lands 190

BOEKBESPREKINGEN

Dr. H. Ritschl:
Vom Verkehrschaos zur Verkehrsordnung (Dr. J. B. van der Kamp) 195

H. Botzow:
Auto Fleet Management (Drs. H. Plasse) 197

A. Fischer:
L'organisation des transports dans le cadre de l'Europe des Six (Mr. Olga D. Gerbers) 198

Prof Dr. H. St. Seidenfus:
Organisatorische und Preispolitische Möglichkeiten der Verminderung von Leerbewegungen der Transportmittel (Mr. G. Toneman) 201

Dr. W. Freimuth:
Zur Frage der Kontingentierung des gewerblichen Strassengüterfernverkehrs in einer marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaftsordnung (Drs. N. H. van der Woude) 202

Containerverkehr (Drs. J. Biesheuvel) 204

R. Thomas:
Journeys to work (Drs. R. den Besten) 208

L. A. Hoel e.a.:
Latent demand for urban transportation (Drs. R. den Besten) . 211

B. C. Floor:
The Urban Transportation Problem in South-Africa (Drs. R. den Besten) 215

BOEKAANKONDIGINGEN 218

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN 223

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT 225

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK 227

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.

Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, Koningin Emmaplein 6, Rotterdam-2 Postrekening nr. 2055.

Abonnementsprijs *f* 20,— per jaar (buitenland *f* 22,—). Studenten-abonnement *f* 10,—. Losse nummers *f* 5,50.

IN MEMORIAM

PROF. IR. T. H. VAN WISSELINGH

Op 30 december j.l. overleed na een kort ziekbed Prof. ir. T. H. van Wisselingh, oud-hoogleraar in de afdeling der Weg- en Waterbouwkunde van de Technische Hogeschool te Delft.

Taco Hajo van Wisselingh werd op 17 februari 1891 te Steenwijk geboren. Na het behalen van het diploma van civiel ingenieur aan de Technische Hogeschool te Delft in 1916 begon hij een carrière als ingenieur bij de Rijkswaterstaat welke haar bekroning vond in de benoeming tot hoofd van de in 1941 gevormde Dienst Nieuwe Wegen I, welke dienst was belast met het ontwerp en de aanleg van een aantal van de belangrijkste autosnelwegen in ons land.

De ervaring, kennis en belangstelling voor de moderne wegenbouw kwamen hem te stade toen hij in 1946 werd benoemd tot hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Holland, standplaats Haarlem, in welke directie toen vele nieuwe wegenwerken in voorbereiding waren, o.m. de verbetering van Rijksweg 1, de aanleg van de Rijkswegen 2 en 4, de aanleg van de Velsertunnel, de IJ-tunnel, e.d.

Toen door de oorlogsomstandigheden Prof. ir. E. R. Hondelink geen college aan de T.H. kon geven werd in 1941 Van Wisselingh een onderwijsopdracht verleend voor het vak Wegen, welke onderwijsopdracht in 1947 werd omgezet in een extra-ordinariaat. In 1953 werd hij benoemd tot gewoon hoogleraar om onderwijs te geven in de aanleg en exploitatie van wegen en verkeerseconomie, welke leerstoel hij bekleedde tot het einde van het cursusjaar 1959/1960.

Van Wisselingh's belangstelling ging vooral uit naar, wat wij thans zouden noemen, de verkeerskundige en verkeerseconomische problemen van de nieuwe wegenaanleg. Hij hield zich bezig zowel met het detail van de vormgeving van de weg als met de vraagstukken van het verband tussen wegtracé en ruimtelijke structuur en de functie van de weg in sociaal-economisch opzicht.

Deze niet-constructief technische belangstelling heeft zich geuit in een aantal initiatieven, welke gezien in het tijdsbestek waarlijk als pionierswerk kunnen worden bestempeld.

Met zijn medewerking zijn een aantal „interne nota's" van de Rijkswaterstaat tot stand gekomen, o.a. richtlijnen gevende voor de bebakening van de Rijkswegen, welke ook buiten de Rijkswaterstaat door vele wegbeheerders werden gebruikt als leidraad voor het ontwerp en de bebakening voor wegen en kruispunten. De zo gewenste uniformiteit in ontwerp en bebakening is daardoor in belangrijke mate gestimuleerd.

Zijn belangstelling voor het verband tussen wegtracé en ruimtelijke structuur leidde tot het begrip „beplantingsplannen" voor de weg,

waardoor de beplanting en de belijning van onze hoofdwegen steeds meer mede door landschappelijke esthetische criteria is bepaald geworden. Het voorzitterschap van de commissie „Weg in het Landschap" van de Bond Heemschut heeft hij tot zijn heengaan met voortvarendheid bekleed.

Tezamen met Van Lohuizen introduceerde hij het stedebouwkundig onderzoek en het stedebouwkundig ontwerpen in de eindstudie van de civiele studenten welke bij hem afstudeerden.

Buiten de ingenieurswereld is Van Wisselingh vooral bekend geworden door zijn werk op het gebied van de verkeerseconomie. Reeds vóór de laatste oorlog voelde hij de behoefte aan een economisch criterium voor de verantwoording van de aanleg van de ontworpen autosnelwegen, waarvoor per weg de investeringen van een orde van grootte waren, welke werden geëvenaard door slechts enkele van de tot dan uitgevoerde grootste waterbouwkundige werken. Ook was het hem duidelijk dat voor de keuze tussen varianten en het bepalen van de volgorde van uitvoering van wegvakken de aanlegkosten op zich geen juist criterium konden zijn.

Zijn denkbeelden omtrent het bepalen van de sociaal-economische kosten en deze te stellen tegenover de sociaal-economische voordelen welke de aanleg en het gebruik van de te bouwen weg met zich mede zou brengen, maakte hij publiek in een prae-advies voor het Nederlandse wegencongres van december 1949.

De daarin ontwikkelde denkbeelden hebben een grote stoot gegeven aan het verkeerseconomisch denken in ons land en daarbuiten en waren tegelijkertijd zo geavanceerd dat dit denken eerst de laatste jaren een belangrijk verdere vlucht heeft genomen. Vraagstukken van evaluering van winst in voertuig exploitatiekosten, tijdwinst voor inzittenden, rente en afschrijving van wegbouwkundige objecten enz., welke hij in logisch verband met elkaar bracht, houden ook nu de geesten nog ten volle bezig.

Van Wisselingh had door zijn onderwijstaak de gelegenheid zijn denkbeelden over te dragen op zijn studenten, waardoor bij velen de belangstelling voor sociaal-economische vraagstukken in verband met de civiele techniek, in het bijzonder de wegbouwkunde, werd gewekt.

Zijn collega's en leerlingen zullen zijn innemende, wat terughoudende persoonlijkheid met dankbaarheid en erkentelijkheid in hun herinnering bewaren.

Prof. ir. J. Volmuller

HONDERD JAREN AKTE VAN MANNHEIM

In het najaar van 1968 werd op verschillende plaatsen langs de Rijn het feit herdacht, dat in 1868 in Mannheim de „Herziene Rijnvaartakte" werd ondertekend. Daarbij kwam voor de Rijnvaart een eenheid van rechtsregime tot stand, die vrijwel uniek is. Minister Luns gaf tijdens een herdenking in Rotterdam op 7 november 1968 de betekenis daarvan als volgt weer: „De drie grote beginselen die het Rijnvaartregime kenmerken n.l. de vrijheid van scheepvaart, de gelijkheid van behandeling van alle vlaggen en het verbod van heffing van scheepvaartrechten zijn van onschatbare betekenis voor de economische groei en welvaart, niet alleen van Nederland, maar van geheel Europa. Dat gold voor het verleden, het geldt ook voor het heden en het zal blijven gelden voor de toekomst. Aan het Rijnregime danken wij voor een belangrijk deel niet alleen een ongekende economische ontwikkeling en voorspoed, het regime vormt tevens een van de oudste en voornaame faktoren in het moeizame proces van de eenwording van Europa.

De Redactiecommissie van dit Tijdschrift heeft gemeend deze voor handel, industrie en vervoer van West-Europa zo belangrijke gebeurtenis niet onbeschreven voorbij te mogen laten gaan. Vandaar dit bijzondere nummer, waarin allereerst een historisch overzicht van de Akte van Mannheim wordt gegeven — vermengd met enige economische implicaties — door Prof. Mr. J. G. Sauveplanne.

Vervolgens geeft Prof. Mr. K. Vonk in brede opzet een beeld van de structuur van het functioneren van de Rijnvaart, waarbij een groot aantal problemen die daar spelen en speelden wordt belicht. Dr. W. Blonk geeft zijn visie op de Rijnvaart en de E.E.G.-mededingingsregels in het vervoer, waarna tenslotte een samenvatting volgt van een viertal colleges die in het kader van de herdenking van de Akte van Mannheim aan de Nederlandse Economische Hogeschool werden gegeven.

DE AKTE VAN MANNHEIM IN HISTORISCH PERSPECTIEF *)

door Prof. Mr. J. G. Sauveplanne

Op 17 oktober 1868 werd te Mannheim de Herziene Rijnvaartakte gesloten. Thans, 100 jaar later, behelst deze akte nog steeds het juridisch regime van de Rijnvaart. De herdenking van het 100-jarig bestaan van deze akte biedt een goede gelegenheid zich op haar betekenis te bezinnen; daar het hier de herdenking van een historische gebeurtenis betreft is een passende wijze van benadering de Akte van Mannheim eens in historisch perspectief te bezien.

I. Voorspel tot de Akte van Mannheim

De officiële benaming van de Akte van Mannheim luidt: Herziene Rijnvaartakte. Zij behelst dus een herziening, te weten van het regime vervat in haar voorgangster, de Akte van Mainz van 31 maart 1831. Deze was op haar beurt het uitvloeisel van de slotakte van het Congres van Wenen van 1815: daarin waren algemene bepalingen vervat over de vrijheid der scheepvaart en de heffing der scheepvaartrechten (artt. 108—117); deze waren nader uitgewerkt voor de scheepvaart op de Rijn in Bijlage 16B bij de Slotakte, en deze bijlage moest tot richtlijn dienen voor de Rijnvaartcommissie, wier eerste taak bestond in het opstellen van een reglement voor de Rijnvaart. Vol goede moed toog deze commissie aan de arbeid, in de verwachting binnen korte tijd met haar taak gereed te zijn. De moeilijkheden die zij had te overwinnen en de tegenstellingen die moesten worden overbrugd bleken evenwel zo groot te zijn, dat het tot 1831 duurde voordat de commissie met haar taak gereed kwam en de Rijnvaart kon worden gevat in een op de Weense beginselen gebaseerd rechtsregime. Vooral de Nederlandse opvatting, dat het conventionele Rijnregime zich niet zou uitstrekken over de Rijnmondingen, dat het slechts zou gelden „jusqu'à la mer", maar niet „jusque dans la mer", en dat de Nederlandse soevereiniteit over het mondingsgebied aan geen enkele beperking onderhevig zou zijn, bleef jarenlang een onoverkomelijk struikelblok; eerst nadat op dit punt een compromis was gevonden kon de commissie uiteindelijk het lang verbeide reglement voor de Rijnvaart voltooien, en trad de Mainzer Akte in werking [1]).

Uit een opmerking van TELDERS zou men op het eerste gezicht de gevolgtrekking kunnen maken dat in de akte van Mannheim vergeleken met de Akte van Mainz het accent ligt op de *vernieuwing* van het

*) Voordracht gehouden voor het Rotterdams Historisch Genootschap „Roterodamum" op 17 december 1968, ter herdenking van het 100-jarig bestaan van de akte van Mannheim. De onderhavige tekst vormt een uitwerking van de aantekeningen waarop deze voordracht was gebaseerd.

Rijnvaartregime. Hij wijst erop, dat de Akte van 1868 de vroegere Akte *vervangt* en concludeert: wat vóór 1868 ligt heeft dus slechts historische waarde, basis van het Rijnregime na 1868 is alleen en uitsluitend de Mannheimer Akte [2]). Daarentegen zou men uit een passage bij VAN EYSINGA de indruk kunnen krijgen dat het accent meer is gelegen op de aanpassing van het bestaande regime aan gewijzigde omstandigheden: de Herziene Akte van 1868 vindt haar voornaamste bestaansreden in het feit dat zij als het ware kennis neemt van het grote aantal speciale overeenkomsten die sinds 1831 tot stand zijn gekomen ter verlaging van de scheepvaartrechten [3]). Het zou echter onjuist zijn hieruit de conclusie te trekken dat beider standpunten tegenovergesteld zijn; veeleer is er sprake van een verschil in benadering. TELDERS legt de nadruk op de vervanging van de *formele* basis van het Rijnvaartregime, terwijl VAN EYSINGA de continuïteit in de *materiële* rechtsontwikkeling beklemtoont. En dit doet nu juist de vraag rijzen naar de belangrijkste factoren waaruit vernieuwing van het bestaande regime dan wel voortzetting daarvan onder aanpassing aan gewijzigde omstandigheden blijkt; onder welke daarvan, in historisch perspectief bezien, vernieuwt de Akte van Mannheim het bestaande regime, en onder welke zet zij dat regime voort? In het navolgende zal op deze vraagstelling nader worden ingegaan met betrekking tot de voornaamste aspecten van het Rijnvaartregime.

a. Onder de Akte van Mainz was de Rijnvaart voorbehouden aan de scheepvaart der oeverstaten [4]); door het in werking treden van de Akte van Mannheim werd zij, althans in beginsel, opengesteld voor de scheepvaart van alle naties. Doch de nadruk moet hier vallen op de kwalificatie: in beginsel. Het beginsel van de vrijheid van scheepvaart was in de Weense Slotakte geproclameerd, maar er was een beperking op aangebracht. In het Vredesverdrag van Parijs van 30 mei 1814 was vastgesteld dat de scheepvaart op de rivieren die het grondgebied van meer dan één Staat scheiden of doorstromen geheel en al vrij zou zijn, zodat zij aan niemand kon worden ontzegd (art. V); in de Weense Slotakte was bepaald dat die scheepvaart aan niemand kon worden ontzegd met betrekking tot de handel (art. 109; Bijl. 16B, art. I). Deze toevoeging, dat de vrijheid niet kon worden ontnomen „sous le rapport du commerce", heeft men aldus geïnterpreteerd, dat weliswaar ook onderdanen van niet-oeverstaten aan het handeldrijven mochten deelnemen, maar dat het uitoefenen der scheepvaart aan onderdanen van de oeverstaten mocht worden voorbehouden. Op deze interpretatie, die erop neerkomt dat de vrijheid voor allen nog geen gelijkheid voor allen impliceert, berust de bepaling in de akte van Mainz dat het Rijnschipperspatent, nodig om de Rijn te bevaren, alleen aan de onderdanen der oeverstaten wordt afgegeven (art. 42), en zij komt ook tot uiting in het compromis inzake de vaart door de Rijnmondingen, in de bepaling dat alleen de schepen die aan onderdanen der oeverstaten toebehoren vanaf de Rijn over Lek en Waal naar de zeemondingen mogen varen art. 3).

Art. I van de Akte van Mannheim verschilt in dit opzicht van art. I van de Akte van Mainz. In laatstgenoemd artikel is de Weense formule herhaald, maar in art. I van de Herziene Akte ontbreken de woorden „met betrekking tot de handel" en wordt de vaart op de Rijn vrij verklaard voor de schepen van alle naties voor het vervoer van goederen en personen. Edoch, het openstellen van de Rijnvaart voor de schepen van alle naties is meer schijn dan werkelijkheid geweest. Volgens HOSTIE zou de beginselverklaring in het nieuwe art. I een uitvloeisel zijn van de omstandigheid dat de Donauconventie van 1856 definitief zou hebben afgerekend met de enge interpretatie van de omschrijving van de vrijheid van scheepvaart in de Weense Slotakte, en dat door die conventie in het Europese volkenrecht zou zijn komen vast te staan dat de vrijheid van scheepvaart voortaan moest worden opgevat in de zin van vrijheid van scheepvaart ten voordele van *alle* vlaggen [5]). Maar desondanks wordt de vrijheid in deze zin niet door de Akte van Mannheim bevestigd. Dit blijkt reeds uit de preambule, waarin uitdrukkelijk is aangekondigd dat de vrijheid van scheepvaart „met betrekking tot de handel" blijft gehandhaafd; in het memorandum dat het herzieningsontwerp begeleidt — beide stukken waren afkomstig van de Pruisische regering — wordt hieromtrent slechts opgemerkt, dat bedoelde woorden uit art. I naar de preambule zijn overgebracht omdat zij daar een beter passende plaats vinden [6]). En in de artikelen zelf van de Akte wordt de vrijheid voor allen weliswaar beleden, maar haar correlaat, de gelijkheid van behandeling, wordt voorbehouden aan de schepen die tot de Rijnvaart behoren, waaronder men de schepen die de vlag van een oeverstaat voeren verstaat. Alleen deze schepen mogen over de Hollandse waterwegen naar zee en naar België varen; het recht de vrije vaart uit te oefenen strekt zich niet uit tot de voorrechten welke aan de tot de Rijnvaart behorende schepen worden toegekend (artt. 3 & 4). Toen één der afgevaardigden hierin een tegenspraak met art. I meende te lezen, verduidelijkte men de zin van laatstgenoemd artikel in een slotprotocol; voor het overige achtte men het vanzelfsprekend dat het recht op uitoefening der vrije vaart geheel los staat van de bijzondere voordelen die de oeverstaten over en weer aan de scheepvaart van hun onderdanen toekennen [7]). Zo werd de vrijheid alleen in abstracto aan allen toegekend, maar door het ontbreken van gelijkheid bleef zij in concreto op dit punt zonder inhoud.

De praktijk bleek evenwel soepel te zijn; ook schepen van niet-oeverstaten werden tot de Rijnvaart toegelaten, zonder dat deze over het algemeen van discriminatie schijnen geleden te hebben [8]). En eveneens nam met name Nederland een soepele houding in met betrekking tot het vereiste dat het Rijnschipperspatent alleen mocht worden uitgereikt aan personen die in de oeverstaat waar het werd uitgereikt hun woonplaats hadden (artt. 15 e.v.); aan dit vereiste werd reeds geacht voldaan te zijn indien een woonplaats hier te lande was gekozen [9]). Maar de volledige doorvoering van de gelijkheid van behandeling als correlaat van de vrijheid van scheepvaart werd eerst vastgelegd in de op de Rijnvaart betrekking hebbende bepalingen van het Vredesverdrag

van Versailles. Daarin is bepaald, dat de rechten welke zijn verleend aan de tot de Rijnvaart behorende vaartuigen worden toegekend aan de vaartuigen van alle naties, en dat de artikelen inzake het Rijnschipperspatent geen belemmering mogen vormen voor de bemanningen van zulke vaartuigen om de Rijn te bevaren (art. 356) [10]).

Hoewel derhalve de Akte van Mannheim in het regime met betrekking tot de vrijheid van scheepvaart zeker *verandering* aanbracht, betekende dit nog geen wezenlijke *vernieuwing*, omdat de consequentie van de proclamatie der vrijheid voor allen, te weten aller gelijke behandeling, nog niet werd getrokken. Zij opende evenwel de weg tot een verdere evolutie naar een volledige vrijheid in gelijkheid; formeel werd deze evenwel eerst in het Vredesverdrag van Versailles vastgelegd.

b. De Akte van Mainz bevatte een eenvormige regeling inzake heffing van scheepvaartrechten, in de Mannheimer Akte is elke heffing verboden van rechten die uitsluitend op de scheepvaart zijn gebaseerd (art. 3). Met deze afschaffing der scheepvaartrechten heeft de Akte van Mannheim een periode van ontwikkeling afgesloten. Vóór de Franse revolutie werd de Rijnvaart in hoge mate belemmerd door de heffing van allerlei tollen door plaatselijke machthebbers, om van andere belemmeringen zoals lastbreking en stapelrechten niet te spreken. De verschuiving in de machtsverhoudingen tengevolge van de Franse revolutie en haar nasleep bracht hierin evenwel slechts gedeeltelijk verandering, want de afschaffing der Rijntollen stuitte op bezwaren van politieke aard. Bij de vrede van Lunéville (1801) had Frankrijk de linker Rijnoever verworven, waardoor verschillende Duitse vorsten van hun gebied waren beroofd; deze dienden schadeloos gesteld te worden en deze schadeloosstelling verkreeg men uit de opbrengst der Rijntollen. De heffing dier tollen werd evenwel niet langer aan de plaatselijke autoriteiten overgelaten, maar opgedragen aan een centraal gezag, de zogenaamde administratie van het octrooi. Deze werd belast met de heffing der scheepvaartrechten en met de uitvoering van de zeer gedetailleerde reglementering van de Rijnvaart, welke was neergelegd in het Octrooiverdrag van 15 augustus 1804, tussen Frankrijk en de Duitse staten gesloten [11]).

Het beginsel van heffing van scheepvaartrechten op uniforme wijze werd door de bepalingen van de Weense Slotakte onaangetast gelaten, en ook de Akte van Mainz handhaafde de scheepvaartrechten. Onder het regime van deze akte werden zij evenwel niet langer door een centrale autoriteit, maar door de afzonderlijke oeverstaten geheven; wel geschiedde deze heffing volgens een uniform, in de Akte vastgelegd tarief. De heffing van deze rechten werkte belemmerend op de ontwikkeling van de Rijnvaart; met name stond zij verlagingen van vrachtprijzen in de weg, hetgeen de positie van de Rijnvaart in de wedijver met het opkomende spoorwegvervoer schaadde. Vandaar dat onder de steeds sterker druk van belanghebbenden de oeverstaten ertoe overgingen de scheepvaartrechten te verlagen of zelfs geheel af te schaffen,

en zich in hoofdzaak te beperken tot het heffen van retributies voor verleende diensten [12]). Deze ontwikkeling vond haar afsluiting in de Mannheimer Akte, die de heffing verbiedt van enig recht, dat uitsluitend op het feit van de scheepvaart is gegrond (art. 3). Hoewel zij op dit punt derhalve voornamelijk een codificatie behelst van een reeds aanwezige toestand, gaat de betekenis hiervan toch boven een kennisneming van die toestand uit. Immers, de voordien reeds afgekondigde stakingen der tolheffing kwamen tot stand door afzonderlijke maatregelen der desbetreffende oeverstaten, en konden door deze staten weer ingetrokken worden; thans worden de scheepvaartrechten afgeschaft in een multilateraal verdrag, en zou hun wederinvoering slechts na wijziging van dit verdrag mogen geschieden. Hier, maar ook niet eerder wordt, naar de woorden van DE RANITZ, een overeenkomst aangetroffen waarbij de gezamenlijke Rijnoeverstaten tegenover elkander de verplichting aanvaarden niet meer te zullen overgaan tot een heffing van scheepvaartrechten [13]). Hierin ligt ook de principiële breuk met het voorafgaande regime, doordat het in dat regime verankerde beginsel van heffing van scheepvaartrechten op uniforme wijze overboord wordt gegooid. In de plaats daarvan treedt thans het beginsel van de onbelastbaarheid der scheepvaart als zodanig.

c. De organisatie en de werkwijze van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart werden door de herziening van 1868 niet beroerd. Deze Centrale Commissie werd door het Congres van Wenen in de plaats gesteld van de centrale administratie onder het Octrooiverdrag; haar eerste taak bestond in de uitwerking van het Rijnvaartreglement, welke taak, zoals reeds opgemerkt, vele jaren in beslag nam.

VAN EYSINGA heeft de octrooiadministratie als een supranationale administratie aangeduid; zij vormde als het ware een Hoge Autoriteit „avant la lettre" [14]). In de politieke constellatie van het ogenblik verwerd zij tot een door Frankrijk beheerst orgaan. Op het Congres van Wenen verzetten met name de kleine Rijnoeverstaten zich tegen handhaving van zulk een centraal gezag, en uiteindelijk werd dit omgevormd tot een semi-permanent klein diplomatencongres, waarin alle oeverstaten, klein en groot, op voet van gelijkheid zaten en dat slechts iets tot stand zou kunnen brengen met goedvinden van alle oeverregeringen [15]). Nietemin is deze commissie toch een zeker federatief element bijgebleven, en is haar besluitvorming meer gebleken dan louter diplomatiek overleg; zo zijn in de regel eenstemmige besluiten opgevolgd, zonder dat als voorwaarde voor hun verbindendheid bekrachtiging door de oeverstaten werd vereist. Ook zijn nationale plannen ter beoordeling aan de Commissie voorgelegd, en heeft deze met goedkeuring der regeringen gemeenschappelijke Rijnvaartreglementen vastgesteld [16]).

De Akte van Mainz heeft deze commissie uiteenlopende bevoegdheden van administratieve, wetgevende en rechterlijke aard opgedragen, en de Akte van Mannheim heeft hierin slechts wijzigingen van ondergeschikte aard aangebracht. Met betrekking tot deze commissie is de

continuïteit met het voorafgaande regime dan ook het sterkst [17]). Dit geldt eveneens voor een restant van het supranationale regime, te weten de Rijnvaartrechtspraak.

Op dit punt was de Centrale Commissie een zelfstandige bevoegdheid toevertrouwd die zij onafhankelijk van de Regeringen uitoefende. Van de beslissingen der nationale rechterlijke colleges, die door de betrokken overstaat waren aangewezen om als Rijnvaartrechter in eerste aanleg uitspraak te doen in zaken die door de Akte als Rijnvaartzaken waren bestempeld, was hoger beroep mogelijk hetzij bij de betrokken nationale beroepsrechter, hetzij bij de Centrale Commissie. Dit beroep gold met name in kwesties inzake de heffing der scheepvaartrechten; toen in de Herziene Akte deze rechten werden afgeschaft, rees dan ook de vraag of de mogelijkheid van hoger beroep bij de Centrale Commissie überhaupt moest worden gehandhaafd. Maar ondanks kritiek op deze rechterlijke functie van de Commissie, is zij toch in de Herziene Akte behouden gebleven met betrekking tot de in die Akte aangeduide geschillen in zaken van Rijnvaart [18]).

Ten aanzien van de Centrale Commissie ligt de caesuur veeleer in 1919. De bepalingen van het Vredesverdrag van Versailles geven uiting aan het streven van Frankrijk om, onder meer, de hegemonie in de Commissie te verkrijgen en de bevoegdheden der Commissie aanzienlijk uit te breiden. Voornamelijk door Nederlands verzet heeft Frankrijk deze doelstellingen slechts ten dele kunnen verwezenlijken. Niettemin hebben enige ingrijpende wijzigingen in de organisatie en de werkwijze van de Commissie plaatsgevonden. Zo is allereerst de samenstelling der Commissie gewijzigd, en zijn niet alleen alle Rijnoeverstaten, doch ook niet-oeverstaten tot haar toegetreden [19]). En het voorzitterschap der Commissie, dat tot nu toe steeds bij toerbeurt was vervuld, werd permanent aan Frankrijk toebedeeld. Voorts werd het beginsel der pariteit van stemmen verlaten en kreeg iedere delegatie evenveel stemmen toebedeeld als het aantal gedelegeerden waaruit zij mocht bestaan; dit aantal werd in een voor de grote oeverstaten gunstige verhouding vastgesteld (art. 356) [20]). Tenslotte werd ernaar gestreefd dat meerderheidsbesluiten de staten zouden binden; Nederland bedong evenwel dat dit niet zou gelden indien een Staat zou weigeren zijn goedkeuring aan het besluit te hechten.

Deze veranderingen behoren thans grotendeels tot het verleden; de wijzigingsovereenkomst van 20 november 1963 heeft op verschillende punten de vroegere toestand hersteld [22]). Wel is de samenstelling der Commissie intact gelaten, maar de pariteit in de stemverhouding tussen de delegaties is hersteld en het voorzitterschap wordt weer bij toerbeurt vervuld [23]). Ten aanzien van de besluitvorming is voorts bepaald, dat alleen met éénparigheid van stemmen genomen besluiten bindend zijn, behoudens de mogelijkheid dat een Staat binnen een maand goedkeuring weigert dan wel deze van parlementaire goedkeuring afhankelijk stelt. Tevens is, zonder dat dit overigens op de bevoegdheid van de Commissie invloed heeft, de regeling van het hoger beroep in Rijn-

vaartzaken verbeterd; niet de Commissie zelf, doch een speciaal daartoe ingestelde Kamer van Beroep, bestaande uit deskundige juristen zal de zaken behandelen die in hoger beroep voor de Commissie worden gebracht.

De conclusie uit het bovenstaande moge luiden, dat de Akte van Mannheim weliswaar voor een deel het bestaande regime heeft voortgezet, maar dat zij toch ook een wezenlijke vernieuwing heeft gebracht, en de ontwikkeling die zich in de praktijk aftekende niet alleen heeft bevestigd, maar ook gestimuleerd. Om een toepasselijke beeldspraak te gebruiken: de vaarweg, die te Wenen was afgebakend en te Mainz aangevangen, is eerst te Mannheim goed bevaarbaar geworden!

II. Grondslag

De grondslag van het Rijnvaartregime wordt gevormd door het beginsel van de vrijheid van scheepvaart. Dit beginsel wordt verkondigd in het Vredesverdrag van Parijs van 1814, en het beheerst de regeling van het rivierenrecht in de Weense Slotakte. Het is sedertdien als de vanzelfsprekende grondslag van het Rijnvaartregime beschouwd. Niettemin gebiedt de wetenschappelijke objectiviteit zich op de waarde van dit beginsel te bezinnen. Vormt het vrijheidsbeginsel inderdaad het natuurlijk fundament, waarop elk behoorlijk Rijnvaartregime gebaseerd dient te zijn, dan wel is de vestiging van dit regime door het Congres van Wenen een geslaagde reactie geweest op het voorheen geldende regime van gebondenheid, en hebben de omstandigheden ertoe geleid dat men aan dit nieuwe regime heeft vastgehouden? Deze vraag is actueel in het licht van recente pogingen tot nieuwe reglementering van de scheepvaart op de Rijn.

a. Tot omstreeks de elfde eeuw heerst er op de Rijn een zekere vrijheid van scheepvaart. Weliswaar worden er tollen geheven, maar deze zijn over het algemeen gematigd, en hebben meer het karakter van bijdrage in de kosten van onderhoud, dan dat zij een bron van inkomsten vormen voor de landsheer. De macht over de Rijn is in handen van de Duitse koningen, en deze rivier geldt voor de scheepvaart als („freie Königsstrasse" [24]). Naar mate het centrale vorstelijk gezag afneemt, geraakt de tolheffing steeds meer in handen van de plaatselijke beheersers der rivieroevers. Deze gaan de Rijnvaart gebruiken als bron van inkomsten, en werpen daardoor allerlei belemmeringen aan de scheepvaart op. De afbrokkeling van de keizerlijke macht in de Duitse landen luidt voor deze Westeuropese rivierader een tijdperk in van toenemend verval. Roofridders zijn eerst de tijdelijke, tollen, omslag- en stapelrechten benevens doorvaartverboden daarnaast en daarna de blijvende euvelen, waarmee de handelsman te kampen krijgt als hij zijn goederen nog aan de Rijn durft toe te vertrouwen. Het komt zelfs zover dat de Hollandse handel op een gegeven ogenblik de landweg langs de Berkel door Westfalen verkiest om naar Frankfort te komen; men zag, naar een tijdgenoot opmerkt, de rivier bijna onbruikbaar wor-

den voor de scheepvaart „la tyrannie des péages" [25]). En al mag dan door de tolkapittels van de Rijnse keurvorsten enige orde worden geschapen, nog in de tweede helft van de zestiende eeuw betaalt een Bazelse textielhandelaar op zijn vaart van Bazel naar Keulen niet minder dan 33 maal tol, hetgeen hij als een grote overlast ondervindt en als een brandschatting van zijn waren beschouwt.

Wanneer in de 16e en 17e eeuw de school van het natuurrecht het beginsel van de vrije vaart proclameert, brengt zij hiermee dan ook niet alleen een „geloofsbelijdenis", maar geeft zij eveneens uiting aan de wensen van de handel. Het is dan ook begrijpelijk dat in de Westfaalse vredesverdragen van 1648 dit beginsel is terug te vinden; zo verbiedt het Verdrag van Münster elk willekeurig stoppen van enig schip op de Rijn ter heffing van rechten (par. LXXXV). Helaas wordt deze bepaling maar zeer onvolkomen toegepast; de soevereinen der oevergebieden blijven misbruik maken van hun machtsposities en er is geen voldoende sterk centraal gezag om hen in toom te houden [27]). Eerst de gevolgen van de Franse revolutie brengen hierin verandering. Dan, in 1800, weerklinkt de hoop dat de Rijnoevers eindelijk na zoveel eeuwen van slavernij de gunsten zullen genieten waarmee de natuur hen zo rijkelijk schijnt te hebben bedeeld [28]). Maar deze hoop gaat aanvankelijk slechts in beperkte mate in vervulling.

b. Het Octrooiverdrag van 1804 bevatte een straffe reglementering van de Rijnvaart onder een met ruime bevoegdheden bekleed centraal gezag. Het scheepvaartregime hield onder meer in: verplichte lastbreking te Mainz en te Keulen, vaste vrachtprijzen, evenredige vrachtverdeling door middel van een toerbeurtstelsel. De centrale administratie waakte over de richtige uitvoering van dit regime, inde de scheepvaartrechten, beslechtte geschillen daaromtrent, en vervulde verscheidene andere taken, zoals de scheepvaartpolitie, het toezicht op het onderhoud van de rivier, het uitvaardigen van scheepvaartreglementen [29]). Tijdens de discussies in de zogenaamde Rivierencommissie van het Congres van Wenen rees de vraag of en in hoeverre dit regime moest worden gehandhaafd. Te dien einde liet de Commissie zich voorlichten door de oud-directeur-generaal van het Octrooi, EICHHOFF. Deze bleek overtuigd van het nut van het bestaande regime en achtte het beslist noodzakelijk dit te handhaven, zij het met bepaalde restricties en onder het aanbrengen van de nodige verbeteringen. Als goed ambtenaar — de sneer is van TELDERS — was hij overtuigd van de voortreffelijkheid en onmisbaarheid van overheidsbemoeiing en hij voorspelde niet minder dan de ondergang van de Rijnvaart indien men zijn raadgevingen niet zou opvolgen. Toch heeft de Commissie zijn raad niet opgevolgd, en.... de Rijnvaart is er niet aan te gronde gegaan! [30]). De gedwongen lastbreking te Keulen en te Mainz werden afgeschaft, evenals de verplichting zich aan een „tour de rôle" te onderwerpen. Het gevolg is geweest, in de woorden van een hedendaagse auteur, dat men kan zeggen dat vanaf 1831, doch in het bijzonder vanaf 1868, het Rijnregime uitstekend heeft voldaan, en dat de vrijheid van

vaart is gebleken een activerende kracht te zijn van zeer grote economische waarde [31]).

c. Met name tijdens de crisistijd in de dertiger jaren, en opnieuw na de laatste wereldoorlog zijn in verschillende bij de Rijnvaart betrokken Staten pogingen ondernomen om de vrijheid van scheepvaart aan banden te leggen, dan wel het correlaat van die vrijheid, de gelijkheid van behandeling te ondermijnen. Tegen dergelijke pogingen is steeds verzet gerezen, en zij hebben tot dusver geen blijvende ondermijning van de vrijheid van scheepvaart ten gevolge gehad. Met name de Nederlandse rechter heeft de beginselen van de Mannheimer Akte voor aantasting behoed; zo heeft ons hoogste rechtscollege herhaaldelijk ordeningsmaatregelen voor de binnenscheepvaart, die door de Nederlandse overheid waren getroffen, niet toepasselijk verklaard op de vaart over de Rijn [32]). En de Belgische maatregel tot het aantrekken van Rijnvervoer naar de Belgische zeehavens, te weten het verlenen van zogenaamde Rijnvaartpremies aan dergelijk vervoer, is jarenlang een punt van geschil geweest dat Nederland en België verdeeld heeft gehouden [33]). Ook mag niet onvermeld blijven het Duitse streven de zogenaamde cabotage op de Rijn, dat is het vervoer per schip tussen havens in hetzelfde land, aan de eigen scheepvaart voor te behouden. Na de oorlog heeft Duitsland zich inderdaad op het standpunt gesteld, dat de Akte van Mannheim deze cabotage onberoerd laat, en dat het derhalve het recht heeft het vervoer tussen de Duitse Rijnhavens aan de eigen Rijnvaart voor te behouden. De juridische argumentatie voor deze stelling heeft evenwel, naar het buiten Duitsland gevormde oordeel, de toets der kritiek niet kunnen doorstaan [34]). Juist het heftige verzet tegen dergelijke inbreuken op het vrijheidsbeginsel toont aan welke waarde aan de vrijheid van scheepvaart op de Rijn wordt gehecht. En de ontwikkeling van de Rijnvaart, met name gedurende de laatste 100 jaar, heeft toch ook wel bewezen dat het beginsel van de vrijheid van vaart niet alleen theoretisch, maar ook praktisch de juiste grondslag voor het Rijnvaartregime heeft gevormd. De conclusie schijnt dan ook gerechtvaardigd dat, in de economische verhoudingen waarin de Rijnvaart zich tot dusver heeft ontwikkeld, het te Wenen gelegde fundament haar *natuurlijk* fundament is gebleken te zijn.

III Toekomst

Het huidige tijdsbestel kenmerkt zich onder meer door een herordening der economische verhoudingen. Deze herordening raakt uiteraard ook de verhoudingen in de Rijnvaart. Daarbij rijst de vraag, welke invloed hiervan op het Rijnregiem zal uitgaan. Doch in het kader van dit betoog dient een andere vraag aan de orde te worden gesteld, namelijk de vraag of het historisch perspectief, waarin het Rijnregime is gesteld, voor projectie in de toekomst vatbaar kan zijn. Twee aspecten verdienen in dit verband de aandacht.

a. Ten eerste is er het verschijnsel dat wel eens gekarakteriseerd is als de permanente, latente crisis waarin de Rijnvaart zou verkeren. Schommelingen in de vraag naar vervoer en wijzigingen in het vervoerspatroon, overcapaciteit van de vloot, ten dele met eerstgenoemde factoren samenhangend, veroudering van de vlootstructuur door nieuwe technische ontwikkelingen, benevens andere door de eigen aard der Rijnvaartmarkt bepaalde factoren, en tenslotte de natuurlijke gesteldheid van de vaarweg, met name de waterstanden die het laadvermogen der schepen beïnvloeden, zijn evenzovele omstandigheden die specifieke problemen voor de Rijnvaart scheppen, welke juist bij de huidige herordening der economische verhoudingen extra in het licht gesteld worden [35]). De vraag is dan ook gerezen of deze problemen onder handhaving van het regime van vrijheid kunnen worden opgelost. Te dien aanzien zij het volgende opgemerkt.

Reeds MONTESQUIEU heeft erop gewezen dat vrijheid niet inhoudt dat men alles mag doen wat men wil [36]). Vrijheid sluit geenszins regeling uit, mits deze regeling gezamenlijk tot stand komt en in dienst staat van het algemeen belang. Het beste wordt zulks bereikt indien zo'n regeling door belanghebbenden zelf wordt getroffen. In dit licht bezien past het volkomen in het bestaande Rijnvaartregime, dat op initiatief van de Centrale Commissie economische Rijnvaartconferenties zijn bijeengeroepen, waarop in gezamenlijk overleg wordt gestreefd naar een regeling waarmee door gemeenschappelijke hantering aan de bestaande moeilijkheden het hoofd kan worden geboden [37]). Instructief in dit opzicht is hetgeen EICHHOFF naar voren heeft gebracht over de samenwerking tussen de Hollandse en de Keulse Rijnvaarders, toen na de ontdekking van de zeeweg rond Kaap de Goede Hoop de koloniale produkten via de Hollandse zeehavens op de Rijn arriveerden [38]). Uit vrees dat zij elkaar door te grote concurrentie zouden schaden, sloten de Hollandse en Keulse schippers zich aaneen door overeenkomsten en reglementen. Zo werden de zaken aanvankelijk geregeld door middel van vrijwillig aangegane afspraken en conventies. Vervolgens grepen evenwel de overheden der belanghebbende oeversteden in, en misbruikten de getroffen afspraken ten eigen bate, hetgeen zij konden doen, voegt EICHHOFF eraan toe, doordat zij niet onderworpen waren aan een hogere rivierautoriteit. Deze passage illustreert de botsing die kan optreden tussen het algemeen belang van de Rijnvaart en het eenzijdige belang van een oeverstaat, waaraan deze het Rijnvaartbelang ondergeschikt maakt. Eenzelfde verschijnsel ziet men thans, nu de pogingen om in gezamenlijk overleg tussen belanghebbenden een regeling te treffen in het gemeenschappelijk Rijnvaartbelang dreigen te worden doorkruist door het Westduitse streven een eigen vervoerspolitiek eenzijdig door te voeren, zonder zich erom te bekommeren dat het belang van de Rijnvaartgemeenschap daaraan ten offer kan vallen. Hieruit moge blijken hoe gewichtig het is in dit verband op de bres te blijven staan voor handhaving van de vrijheid in de zojuist getypeerde zin [39]).

b. Het tweede aspect dat de aandacht vraagt en dat trouwens nauw met het vorige samenhangt, is het streven naar een geïntegreerde Europese vervoerpolitiek binnen de Europese Economische Gemeenschap. Ook hier rijst de vraag welke plaats de Rijnvaart daarin toekomt. En ook hier bestaat het gevaar van botsingen tussen het Rijnvaartbelang en het E.E.G.-belang, zeker zolang de Rijnscheepvaart niet met de E.E.G. samenvalt. De inwerkingtreding, op 1 juli 1968, van de E.E.G. verordening houdende toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren heeft reeds geleid tot het opwerpen van verschillende vragen met betrekking tot de verhouding van deze verordening — en van E.E.G.-verordeningen in het algemeen — tot de Mannheimer Akte [40]). Het ligt noch in de lijn van dit betoog ons in deze problematiek te verdiepen, noch ons te wagen aan voorspellingen omtrent de toekomstige ontwikkeling van de verhouding tussen het E.E.G.-vervoersbeleid in het Rijnvaartregime. Het enige dat in dit betoog gedaan kan worden is na te gaan wat de projectie van het historisch perspectief op deze verhouding kan opleveren. En dan mag toch wel uit de geschiedenis deze lering worden getrokken, dat een harmonische integratie van het Rijnvervoer in een Europese vervoerspolitiek het beste kan worden verwezenlijkt indien zij niet aan de Rijnvaart wordt opgedrongen, maar indien zij tot stand komt in gezamenlijk overleg tussen allen wier belangen bij de Rijnvaart zijn betrokken, met andere woorden indien de reglementering van de Rijnvaart in het kader van een Europese vervoerpolitiek een geregleteerde *vrijheid* blijft. Immers, de blik op het verleden heeft allereerst getoond, dat de bloei van de Rijnvaart geconditionneerd is geweest door een regime van scheepvaartvrijheid, zowel in het verre verleden, als in de direct achter ons liggende periode. Niet licht mag worden vergeten dat de opbloei van de Rijnvaart tot dusver steeds een regime van vrijheid nodig heeft gehad, niet licht mag evenmin worden vergeten dat „de toekomst is verleden tijd". Is het dan te boud te stellen dat het historisch perspectief, waarin wij de 100-jarige Rijnvaartakte gesteld hebben, ons naar een woord van VONDEL wijst uit zijn gedicht „De Rijnstroom": deê gevoelen dat de Rijn geschapen is om vrij te zijn"?

Noten

[1]) Toen de Nederlandse gedelegeerde in de Commissie, Bourcourd, in 1816 naar Mainz vertrok, bood hij Staatssecretaris Falck aan hem een zending Rijnwijn te doen toekomen; Falck aanvaardde dit aanbod en Bourcourd ried hem aan spoedig zijn bestelling te doen, daar hij verwachtte binnen enkele maanden te zullen terugkeren! Toen het tijdstip van deze terugkeer eindelijk was aangebroken (1831!) voelde Bourcourd zich zozeer van Nederland vervreemd, dat hij in het geheel niet terugkeerde maar zijn laatste levensjaren te Wiesbaden sleet; zie over deze hele periode Van Eysinga, La Commission centrale pour la navigation du Rhin, Leiden 1935, blz. 23 e.v.

[2]) De huidige stand van het internationale Rijnregime, Verzamelde Geschiften IV, blz. 21 e.v., m.n. blz. 22.

[3]) Réflexions sur la Convention pour la navigation du Rhin, herdenkingsrede uitgesproken in 1948 ter gelegenheid van het 80-jarig bestaan der Akte van Mannheim. Sparsa Collecta (een aantal der verpreide geschriften van Jonkheer Mr. W. J. M. van Eysinga) blz. 402 e.v., m.n. blz. 405.

[4]) Behoudens een beperkte mogelijkheid tot deelname, onder zekere voorwaarden, voor de scheepvaart van oeverstaten van zijrivieren van de Rijn.

[5]) Le Statut international du Rhin, Receuil Ac. de droit international 1929 III, blz. 105 e.v., m.n. blz. 151 e.v.

[6]) Révision de l'Acte de Navigation du Rhin de 1831, Straatsburg 1928, blz. 20.

[7]) Protocol No. II van de Herzieningscommissie in vorige noot a.w. blz. 68.

[8]) Hostie, a.w. blz. 154.

[9]) De Ranitz, De Rijnvaartakte, prfschr. 1889, blz. 62.

[10]) In het Verdrag inzake de Rijnschipperspatenten van 14 december 1922, dat in de plaats trad van de desbetreffende artikelen van de Akte van Mannheim (artt. 15/21), is dan ook het vereiste van woonplaats in een oeverstaat vervallen.

[11]) Zie over deze ontwikkeling Sauveplanne, L'Autorité Centrale en droit rhénan, in Ned. Tijdschr. voor Internationaal Recht 1953/54, blz. 140 e.v.

[12]) Nederland gaf hierbij het goede voorbeeld, door bij Wet van 8 augustus 1850, Stbl. no. 48, deze rechten goeddeels af te schaffen; zie over één en ander De Ranitz, a.w. blz. 74.

[13]) De Ranitz, a.w. blz. 76, ziet de ware betekenis van art. 3 dan ook meer hierin gelegen dan in de gelijktijdige afschaffing der tolrechten door Frankrijk, dat als enig land deze nog was blijven heffen.

[14]) De oorsprong van de moderne internationale rivierencommissie, Mededelingen van de Kon. Ac. voor Wetenschappen 1932, Deel 74, Serie B, no. 8; de centrale administratie was evenwel niet onafhankelijk, maar bleef onderworpen aan de instructies der oeverheersers, in de praktijk Frankrijk, zie Sauveplanne, L'Autorité centrale, blz. 144.

[15]) Van Eysinga, in vorige noot, a.w.

[61]) Sauveplanne, De gebondenheid der Regeringen aan besluiten van de Rijnvaartcommisie, in S-S.B. 1951, blz. 70 e.v.; Van Eysinga, La Commission centrale, blz. 97 e.v.

[17]) Van Eysinga, La Commission centrale blz. 55 e.v., behandelt dan ook als één geheel de periode van 1832—1919.

[18]) De Ranitz, a.w. blz. 125 e.v.; zie over deze rechtsprekende taak Walther, Les tribunaux de la navigation et l'autorité juridictionelle de la Commission centrale, in 150 jaar Centrale Commissie voor de Rijnvaart, Gedenkboek 1965, blz. 125 e.v.

[19]) Te weten Zwitserland dat, hoewel oeverstaat, tot dusver buitenstaander was gebleven, mede omdat de Zwitserse Rijnvaart in de eerste helft

der vorige eeuw weinig, in de tweede helft dier eeuw niets te betekenen had, zie Koelner, Die Basler Rheinschiffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit, Bazel 1954, blz. 137; voorts België dat, hoewel geen oeverstaat, steeds nauw bij de Rijnvaart was betrokken, en tenslotte het Ver. Koninkrijk en Italië; laatstgenoemd land keerde na de tweede Wereldoorlog niet meer in de Commissie terug.

[20]) Te weten vier voor Frankrijk en de gezamenlijke Duitse oeverstaten, twee voor de overige lid-staten; bij het Eerste Toetredingsprotocol tot deze bepalingen van het Verdrag van Versailles, gesloten 21 januari 1921, bedong Nederland evenwel voor zich drie gedelegeerden.

[21]) Tweede Toetredingsprotocol, gesloten 29 maart 1923.

[22]) Overeenkomst van 20 november 1963, in werking getreden op 13 april 1967, Trbl. 1964, no's 83 en 169, en 1967, no. 72.

[23]) Ook het aantal gedelegeerden per lid-staat is niet langer gefixeerd; iedere delegatie mag uit ten hoogste vier leden bestaan. Lid-Staten zijn thans de Rijnoeverstaten en België en het Ver. Koninkrijk.

[24]) Sommerblad, Die Rheinzölle im Mittelalter, 1893; Van Eysinga, Einiges über die frühere schweizer Binnenschiffahrt, Sparsa Collecta blz. 208 e.v.

[25]) De Meester c.s., De Rijnvaart en hare Grondslagen, Ned. K.v.K. voor Duitsland 1940, blz. 1 e.v.; De Ranitz, a.w. blz. 10.

[26]) Koelner, a.w. blz. 18; daarnaast kwamen nog de „rücksichtslos" uitgebuite stapelrechten (id. blz. 56).

[27]) Ferrier, La liberté de navigation sur le Rhin de Bâle à la mer, Bern-Winterthur 1955, blz. 15.

[28]) Citaat uit een handelsmissive uit die tijd, Koelner, a.w. blz. 76.

[29]) Sauveplanne, L'Autorité centrale, t.a.p.

[30]) Telders, Evenredige Vrachtverdeling op het Weens Congres, Verzamelde Geschriften IV, blz. 38 e.v.

[31]) De Meester c.s., a.w. blz. 6.

[32]) H. R. 17 december 1934, W. 12849, N. J. 1935, 5 (Wet op de evenredige vrachtverdeling); 25 januari 1952, N. J. 1952, 125 (zgn. Stop van Lobith); 4 mei 1954, N. J. 1954, 382 (Binnenscheepvaartbesluit en -reglement).

[33]) Zie daarover de pre-adviezen van Schaepman en Beerman over het Rijnvaartregime, uitgebracht voor de Ned. Ver. voor Internationaal Recht in 1950, Mededelingen der Ver. no. 28.

[34]) Van der Hoeven, De Rijnvaartakten en de Cabotage, prfsch. Utrecht 1956, besproken door Van Eysinga, Sparsa Collecta blz. 516 e.v.: Fortuin, Vrijheid en Orde op de Rijn, N.R.C. 19 oktober 1968, bijvoegsel blz. 7.

[35]) Vonk, Strukturprobleme der Rheinschiffahrt, in 150 jaar Centrale Commissie blz. 65 e.v.; De Mol van Otterloo, Niederländische Konzeptionen zur europäischen Verkehrspolitik, in Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1968, blz. 189 e.v., m.n. blz. 197.

[36]) De l'esprit des lois, XX, 12 (t.a.v. de vrijheid van handel).

[37]) Die Wirtschaftskonferenz der Rheinschiffahrt und ihre Ergebnisse, in 150 jaar Centrale Commissie, blz. 51 e.v.

[38]) Protocollen der Weense Rivierencommissie IV, bijl. I, Rijndocumenten I, blz. 78/79.

[39]) In dit verband verdient de aandacht de rede door Minister Luns ter herdenking van het 100-jarig bestaan van de Akte van Mannheim uitgesproken voor de Rotterdamse K.v.K. op 7 november 1968; het nadien gevoerde Nederlands-Duits overleg is op dit punt inmiddels niet zonder vruchten gebleven.

[40]) Horsting en Gerbers, De E.E.G.-mededingingsregels en het vervoer, in Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1968, blz. 228 e.v., m.n. blz. 241 e.v.

SAMENVATTING

In deze voordracht ter herdenking van het 100-jarig bestaan van de Akte van Mannheim stelt de auteur deze akte in historisch perspectief. Allereerst gaat hij na in welke verhouding het regime van de Akte staat tot het voorafgaand regime van de Akte van Mainz, dat de uitwerking vormde van de bepalingen inzake de Rijnvaart uit de Slotakte van het Congres van Wenen. Het beginsel van de vrijheid van scheepvaart, basis van het Rijnregime, blijkt in de nieuwe akte niet wezenlijk van inhoud veranderd te zijn. De proclamatie van dit beginsel belet niet dat het correlaat ervan, de gelijkheid van behandeling, aan de scheepvaart van de oeverstaten blijft voorbehouden. Eerst de bepalingen van het Verdrag van Versailles heffen deze ongelijkheid op en stellen de Rijnvaart open zonder onderscheid in behandeling voor de scheepvaart van alle naties. Een wezenlijke verandering is totstandgebracht ten aanzien van de heffing der scheepvaartrechten. Terwijl de Akte van Mainz een uniform tarief voor de heffing van deze rechten had vastgesteld, heeft de Akte van Mannheim de heffing van enig recht dat uitsluitend op de scheepvaart is gebaseerd verboden, en een verdragsplicht op de Staten gelegd de heffing van deze rechten niet weder in te voeren. In de positie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft de Akte van Mannheim geen wijziging van betekenis gebracht.

Vervolgens onderzoekt de auteur de waarde van het beginsel van de vrijheid van scheepvaart. Deze vrijheid blijkt een gunstige invloed op de ontwikkeling van de Rijnvaart te hebben gehad. Vele eeuwen heeft de Rijnvaart geleden onder de druk van tollen, stapelrechten e.d.; steeds wordt bij belanghebbenden de roep om vrijheid gehoord. De Weense rivierencommissie verwierp het beginsel van straffe reglementering van overheidswege, en verkoos het beginsel der vrijheid van scheepvaart als basis voor het toekomstig Rijnregime; deze vrijheid is gebleken een activerende kracht te zijn van zeer grote economische waarde. Tegen aantasting van dit beginsel is fel verzet gerezen.

Tenslotte vraagt de auteur zich af welke lessen uit de historie kunnen worden getrokken met betrekking tot de actuele problemen waarmee de Rijnvaart geconfronteerd wordt. Hij komt tot de conclusie dat een reglementering niet van bovenaf moet worden opgedrongen, maar door belanghebbenden zelf in onderling overleg moet worden totstandgebracht, in het besef dat de vrijheid het natuurlijk fundament van het scheepvaartregime op de Rijn is gebleken te zijn.

SUMMARY

In his discourse to commemorate the centenary of the Mannheim Treaty, the author places this Treaty in historical perspective. First of all, he compares the Treaty's Regime to that of its predecessor, the Mainz Treaty, which resulted from the stipulations on Rhine navigation of the final Agreement of the Vienna Congress. Apparently, the new Treaty did not materially change the contents of the Doctrine of Free Navigation, the foundation of the Rhine Regime. But in spite of the proclamation of this doctrine, its correlate: equal treatment, was still reserved for the navigation of riparian states. It was the Versailles Agreement which for the first time stipulated abolishment of this disparity making Rhine navigation under equal treatment available to all nations. The Mannheim Treaty did introduce a real change as to the levy of shipping tariff for such levies, the Mannheim Treaty forbade the levy of any duty based exclusively on shipping, and enjoined the States not to re-introduce such levies. The position of the Central Committee for Rhine Navigation was not changed substantially by the Mannheim Treaty.

Next the author examines the value of the Free Navigation Doctrine. It is evident that this freedom has had a favourable influence on the development of Rhine Navigation. For many centuries, Rhine navigation had suffered under the burden of tolls, staple-rights, etc., and calls for freedom from those concerned had been heard time and again. The Vienna River Committee rejected strict government rules and preferred the principle of free navigation as foundation for the future Rhine Regime. This freedom has proved an activating force of very great economic value. Violation of this principle has invariably evoked sharp protests.

Finally, the author asks himself what lessons can be learned from history as regards the problems now facing Rhine navigation. He arrives at the conclusion that rules should not be enforced by the authorities but agreed upon by those concerned, in full awareness of the fact that freedom has proved the natural foundation for the shipping regime on the Rhine.

ZUSAMMENFASSUNG

In diesem, anlässlich der 100-Jahre-Feier der Akte von Mannheim, gehaltenen Vortrag stellt der Redner diese Akte in die historische Perspektive und untersucht zunächst das Verhältnis, in welchem das System der Akte von Mannheim zu dem ihm vorangegangenen System der Akte von Mainz steht, welches des Ergebnis der die Rheinschiffahrt betreffenden Bestimmungen der Schlussakte des Wiener Kongresses darstellte. Das Prinzip der Freiheit der Schifffahrt, welches dem Rheinschiffahrtssystem zugrunde liegt, erfährt in der neuen Akte offenbar kein wesentliche Änderung. Dass man sich zu diesem Grundsatz bekennt, verhindert nicht, dass seine Ergänzung, die Gleichheit in der Behandlung, der Schiffahrt der Uferstaaten vorbehalten bleibt. Erst die Bestimmungen des Versailler Vertrags beseitigen diese Unebenheit und erschliessen die Rheinschiffahrt ohne unterschiedliche Behandlung der Schiffahrt aller Nationen. In Sachen Erhebung von Schiffahrtsabgaben wurde eine wesentliche Veränderung herbeigeführt. Während die Mainzer Akte einen einheitlichen Tarif für die Erhebung dieser Abgaben festgesetzt hatte, untersagte die Akte von Mannheim die Erhebung jeder Abgabe, die ausschliesslich die Schiffahrt betraf, und machte es den Staaten zur Vertragspflicht, diese Abgaben nicht erneut zu erheben. Die Stellung der Zentralen Rheinschiffahrtskommission wurde von der Akte von Mannheim kaum geändert.

Der Verfasser dieses Aufsatzes untersucht sodann den Wert, welcher dem Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt zukommt. Diese Freiheit hat die Entwicklung der Rheinschiffahrt offenbar günstig beeinflusst. Jahrhunderte lang litt die Rheinschiffahrt unter dem Druck der Zölle, Stapelrechte u. drgl.; immer hörte man den Ruf der Interessenten nach Freiheit. Die Wiener Flusskommission wies das Prinzip der strengen behördlichen Reglementierung zurück und entschied sich für den Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt als Grundlage des künftigen Rheinschiffahrtssystems; diese Freiheit hat sich als belebende Kraft grössten wirtschaftlichen Wertes erwiesen. Gegen Angriffe auf dieses Prinzip hat man sich leidenschaftlich gewehrt.

Schliesslich fragt der Verfasser sich, welche Lehren man aus der Geschichte ziehen kann in bezug auf jene Fragen, denen sich die Rheinschiffahrt heutzutage gegenübergestellt sieht. Er kommt zu dem Schluss, dass man die Interessenten nicht einer behördlichen Regelung unterstellen soll, sondern, dass diese sich in gegenseitigen Beratungen einigen sollen, in dem Bewusstsein, dass Freiheit sich als die natürliche Grundlage des Rheinschiffahrtssystems erwiesen hat.

SOMMAIRE

Dans son exposé commémorant le centenaire de l'Acte de Mannheim, l'auteur consacre son attention aux perspectives historiques dans lesquelles il convient de placer la dite Convention. Ainsi, il commence par analyser la relation existant entre les régimes découlant respectivement de l'Acte de Mannheim et de l'Acte de Mayence, ce dernier constituant l'élaboration des dispositions en matière de navigation sur le Rhin contenues dans „l'Acte de clôture" du Congrès de Viene. Cette analyse fait apparaître que le principe de la libre navigation — qui est la quintessence du régime rhénan — n'a pas subi de modification intrinsèque par l'approbation de la „Convention revisée". La proclamation de ce principe n'exclut pas que la mise en application de son corrollaire — notamment l'égalité de traitement — ne vaut que pour les seuls bateaux ressortissant d'Etats riverains. Il a fallu attendre le Traité de Versailles pour voir cette inégalité éliminée et la libre navigation sur le Rhin ouverte aux bateaux de toutes les nations et cela sans aucun traitement différentiel. Une modification essentielle apportée par la Convention de Mannheim concerne la perception de droits sur cette navigation. En effet, tandis que l'Acte de Mayence prévoyait un tarif uniforme pour la perception de ces droits, l'Acte de Mannheim interdit la perception de tout droit „basé uniquement sur le fait de la navigation". L'acte de Mannheim prévoit l'obligation conventionnelle des Etats contractants de ne pas réintroduire de telles perceptions. Par contre, l'Acte de Mannheim n'a pas changé réellement le statut de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

L'auteur se penche ensuite sur la valeur de principe de la liberté de navigation. Cette liberté a eu une influence très favorable quant au développement de la navigation rhénane. Pendant des siècles, cette navigation avait eu à supporter des perceptions de toute sorte. Les intéressés n'ont cessé de réclamer l'élimination de toute entrave à cette navigation. La Commission des fleuves du Congrès de Vienne a repoussé le principe de la réglementation rigide et a approuvé comme principe de base pour le régime rhénan celui de la liberté. Cette liberté s'est révélée être une force motrice du point de vue économique. Chaque intention tendant à affaiblir cette liberté a rencontré une opposition très vive.

Finalement, l'auteur se pose le question de savoir quelles peuvent être les leçons de l'histoire pour les problèmes devant lesquels la navigation rhénane se trouve actuellement. La conclusion est qu'à son avis toute réglementation ne peut être le fait que des seuls intéressés eux-mêmes sur base de consultations réciproques et non pas celui d'une intervention des instances publiques. C'est ainsi que sera sauvegardée la liberté en tant que pierre angulaire du régime gouvernant la navigation sur le Rhin.

DE RIJNVAART; ENKELE HISTORISCHE EN STRUCTURELE KANTTEKENINGEN

door Prof. Mr. K. Vonk

I. Inleidende opmerkingen

Wie zich op dit ogenblik rekenschap geeft van de inhoud en betekenis van het Rijnvaartrégime, ziet zich geplaatst voor een curieuze, wil men, ironische situatie. Nimmer sedert 1919, het jaar, waarin het vredesverdrag van Versailles tot stand kwam, was de Acte van Mannheim juridisch zo stevig gegrondvest als in 1967, toen de zogenaamde „kleine revisie", waarvan de formulering in 1963 haar beslag had gekregen in werking trad.

Nimmer ook sedert 1815, toen op het Congres van Wenen de juridische basis voor de vrije vaart op de Rijn werd gelegd, is de vraag zo fundamenteel aan de orde gekomen, wat er van het Rijnvaartrégime als economisch régime in stand zal blijven. Deze vraag wordt opgeworpen door de Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van Ministers van 19 juli 1968 houdende toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren [1]).

Het Verdrag van Versailles was uit volkenrechtelijk oogpunt met betrekking tot de Rijnvaart als een dubieus document te beschouwen. Er werden bij dat Verdrag wijzigingen en toevoegingen in de tekst van de Mannheimer Acte aangebracht, onder meer door mogendheden, die geen partij bij de Acte waren, terwijl een der partijen bij de Acte van Mannheim, Nederland, geen partij bij het Verdrag van Versailles was en buiten de opstelling van op het Rijnvaartrégime betrekking hebbende artikelen, o.m. de artikelen 65, 354 t/m 356 en 358 t/m 362 was gehouden. De protocollen van 1921 en 1923 (K.B. van 15 sept. 1923, S 456) hieven de onzekerheid ten aanzien van Nederland op: het trad op 7 sept. 1923 onder voorwaarden, die een zekere wijziging van het Verdrag van Versailles inhielden, toe. De Zwitserse positie was onzeker. Zwitserland was geen partij bij de Slotacte van het Congres van Wenen in 1815, noch behoorde het tot de ondertekenaars van de Acte van Mainz (1831) en de Acte van Mannheim (1868). Wel bood artikel 355 van het Verdrag van Versailles een plaats aan Zwitserland in de Centrale Rijnvaartcommissie aan, welk aanbod dit land heeft aanvaard. De vraag was evenwel gewettigd of Zwitserland daardoor als partij bij de Acte kon worden beschouwd en of dit land zowel de rechten als verplichtingen van de Acte had aanvaard.

Een officieel document ter zake bestond niet, van ondertekening van de Acte of van enigerlei ratificatie was geen sprake. Men herkent hierin

de voorzichtigheid, ontleend aan de Zwitserse neutraliteitspolitiek [2]). In 1936 zei Duitsland de Acte van Mannheim met de door het Verdrag van Versailles aangebrachte wijzigingen op, welke opzegging in strijd geacht kan worden met art. CXVI van de Wener Slotacte, dat geen eenzijdige opzegging kent [3]). Op 5 december 1936 trok Italië, dat krachtens het Verdrag van Versailles zitting in de Centrale Rijnvaartcommissie had, zich daaruit terug.

Na de Tweede Wereldoorlog was de situatie al evenmin duidelijk. Er vond in 1945 te Londen een gedachtenwisseling plaats tussen de regeringen van België, Frankrijk, Nederland, Groot Brittannië en de Verenigde Staten, waarin werd besloten de Centrale Rijnvaartcommissie uit te nodigen „to resume its functions on an emergency and interim basis and with the participation of a representative of the United States Government". Dit geschiedde.

Sedert 20 november 1945 nam de Centrale Rijnvaartcommissie op deze basis haar werkzaamheden weer ter hand. Op 13 april 1950 richtte de „Council of the Allied High Commission for Germany" de uitnodiging tot de Duitse Bondsregering zitting te nemen, als gelijkgerechtigd lid. De Council deed deze uitnodiging uit naam van de regeringen van België, Nederland, Zwitserland, Frankrijk, de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk, leden van de Centrale Rijnvaartcommissie „as now organised on a provisional basis".

De Bondsregering aanvaardde op 15 april 1950 deze uitnodiging en deelde mede, „....dass die Bundesregierung den aufrichtigen Wunsch hat, der jetzt auf vorläufiger Grundlage organisierten Zentralkomission für die Rheinschiffahrt beizutreten und als volles und gleichberechtigtes Mitglied an ihrer Arbeiten teil zunehem. ....Die Bundesregierung verpflichtet sich, vom Zeitpunkt ihres Beitritts an, ebenso wie die jetzigen Mitglieder, alle sich aus dem Mannheimer Abkommen vom 17 Oktober 1868 und aus den seitdem daran vorgenommen Abänderungen ergebenen Rechte und Pflichten auf sich zu nehmen" [4]).

Sedert 1967 is aan de voorlopigheid een einde gemaakt en het historisch spinrag opgeruimd. De situatie is dus zo, dat de bepalingen van Mannheim/Versailles de basis van het Rijnrégime vormen, met dien verstande dat de Bondsrepubliek als gelijkgerechtigd lid fungeert — „as a full and equal member", zoals de invitatie van 13 april 1950 luidde —. De Bondsrepubliek is niet verplicht, zoals bij Versailles, bij voorbaat met bepaalde conclusies van de andere leden in te stemmen. Deze gelijkgerechtigdheid is op allerlei gronden alleen maar juist te achten. Duidelijker dan onder Mannheim/Versailles neemt Zwitserland nu als volkomen gelijke partner aan het régime deel. In afwijking van het Verdrag van Versailles is de gelijkheid van de leden der Centrale Rijnvaartcommissie hersteld, ieder land heeft recht op een gelijk aantal Rijnvaartcommissarissen (vier) en Frankrijk heeft van zijn permanent voorzitterschap afgezien, wat al evenzeer een toe te juichen correctie inhoudt. Het lijkt mij, dat Italië, om opnieuw als lid van de Centrale Rijnvaartcommissie toe te treden, partij bij de Acte zou moeten worden.

De Verenigde Staten hebben van begin 1965 af opgehouden lid van de Centrale Rijnvaartcommissie te zijn.

Tegenover de gewonnen juridische helderheid inzake het Rijnvaartrégime werp de EEG-verordening 1017/68 inzake de mededingingsregels met betrekking tot het vervoer een nieuwe cardinale vraag op, nl. of EEG-verordeningen van directe toepassing op de Rijn kunnen worden geacht. Deze vraag gaat dus verder dan het stellen van mededingingsregels, maar raakt ook capaciteitsmaatregelen, prijsvoorschriften e.d.

In het onderstaande zal worden uiteengezet, dat de vraag ontkennend moet worden beantwoord. De Verordening zelf luidt enigszins kryptisch op dit punt. Artikel 31 voorziet, dat besprekingen zullen plaats vinden met de derde staten, die de herziene Acte van Mannheim hebben ondertekend en dat aanpassingen zullen worden aangebracht, welke, rekening houdend met de uit de Acte voortvloeiende verplichtingen, noodzakelijk zouden blijken. Het is uit de berichtgeving bekend, dat de Rijnvaart een uitvoerig punt van beraadslaging in de Raad van EEG-ministers heeft gevormd. Indirect is dit af te leiden uit artikel 4 van de Verordening, dat „groepen" met een ladingscapaciteit niet groter dan 500.000 ton voor het vervoer over de binnenwateren is vrijgesteld van het verbod tot groepsvorming, vermeld in artikel 2. Het is immers de Rijnvaart, waar men met dergelijke capaciteiten werkt.

Het is echter dus formeel minder juist de vraag op te werpen, wat de positie van Zwitserland is in verband met ongeoorloofde ondernemersafspraken en welk orgaan „de" Mededingingsregeling uitvoert op de Rijn, de Centrale Rijnvaartcommissie of de Europese commissie, zoals mr. Torley Duwel in het Nederlandse Juristenblad heeft gesteld [5]). De eerste vraag is op welke wijze economische regelingen ten aanzien van de Rijnvaart tot stand kunnen komen. De juiste procedure wordt naar mijn mening gevolgd, indien aan de Centrale Rijnvaartcommissie wordt voorgesteld mede te werken aan de totstandkoming van een mededingingsregeling analoog aan Verordening 1017/68 op de Rijn. Daarbij kunnen ook andere landen dan degenen, die in de Centrale Rijnvaartcommissie vertegenwoordigd zijn, betrokken worden geacht. Hierbij is inzonderheid te denken aan het LASH (Lighter Aboard Ship)-systeem, dat in de zeevaart in opkomst is. Zoals bekend, worden daarbij binnenvaartlichters aan boord van zeeschepen meegevoerd en in een zeehaven overboord gezet om hun weg binnenwaarts te vervolgen en v.v. Een zestiental zeeschepen van dit type staat op stapel en onlangs vermeldde het „Dagblad Scheepvaart" dat vervoer met dit type zeeschip ook op Rotterdam te wachten zou zijn. Gelet op art. 4 van de Verordening zijn op het gebied van de mededinging binnen afzienbare tijd met het LASH-systeem geen problemen te wachten, bij prijsverordeningen zou het vraagstuk minder eenvoudig liggen.

De kwestie van de verhouding tussen de EEG en het Rijnvaartrégime is niet nieuw. Bij de totstandkoming van het Reglement nr. 11 inzake discriminaties in het vervoer stelde de Nederlandse regering zich op

het standpunt, dat de Centrale Commissie het forum is, waar over het Reglement als voorstel met betrekking tot de Rijnvaart moest worden beraadslaagd. De Centrale Rijnvaartcommissie reageerde in positieve zin en ontwierp een analoge tekst voor de Rijn. Tot invoering kwam het echter niet wegens het formele punt, dat de Europese Commissie te Brussel de Rijn beneden de Zwitserse grens tot haar competentie acht en tussen haar en Zwitserland regelingen betreffende de Rijn behoren te worden getroffen. Sedertdien is de zaak hangende gebleven. Als een precedent voor een eigen oplossing voor de Rijn kan men ook het z.g. Petersbergaccoord van 1957, verband houdende met het EGKS-verdrag beschouwen, waarover hieronder.

Ter vermijding van alle misverstand zij nog gesteld, dat al wat hierboven is opgemerkt niet dient ter inleiding van een betoog, dat alles op de Rijn bij het oude zou moeten blijven. Een aanzienlijk deel van de Rijnvaartondernemingen streeft naar nieuwe structuren. Men is daarmee reeds geruime tijd bezig, heeft zich tot de Centrale Rijnvaartcommissie gewend en zelf voorstellen uitgewerkt.

De „kleine revisie", zo wordt trouwens de herziening van 1963 genoemd. Met deze uitdrukking anticipeert men op een grondiger bewerking van de Acte, teneinde deze een meer eigentijds karakter te geven. Art. 354 en andere bepalingen van het verdrag van Versailles voorzagen reeds een revisie, ongetwijfeld in andere zin, dan aan betrokken partijen nu voor ogen zweeft en afwijkend van de ontwerpen, die na lange beraadslagingen in 1936 gereedkwamen. Toen, temidden van de gevolgen van de zware economische crisis, die in 1929 inzette en terwijl het bedrijfsleven in de Rijnvaart tevergeefs zich beraamde op maatregelen om de vrachtenmarkt weer enigszins op peil te krijgen, een handhaven van een ongereguleerde economische vrijheid: indien enigerlei voorziening moest worden getroffen, dan bij algemene stemmen en voor niet langer dan een jaar [6]). Voor wie het zien wilde, was toen echter al duidelijk, dat naast conjuncturele, tevens structurele problemen het hoofd opstaken. Nu, ruim 30 jaar later, zijn ze ten volle aan de orde. Het vraagstuk is verschoven: hoe en jegens wie moet de vrijheid worden gehandhaafd? Is een dynamische ontwikkeling mogelijk, zo, dat de meest gerede marktpartij aan bod komt en tevens een redelijke marktstabiliteit wordt behouden?

Bij het beantwoorden van de eigensoortige economisch-structurele problemen van de Rijnvaart is men vooral sedert ± 1961 gestuit op de juridisch-politieke problematiek van de Europese verhoudingen. Beide structuurproblemen zijn eng verweven en van jaar tot jaar slepen zich de vraagstukken voort. In het navolgende zal getracht worden een bijdrage te leveren tot het inzicht in de bestaande situatie.

Daarbij worden allereerst enkele momenten uit de geschiedkundige ontwikkeling geschetst, vervolgens worden de economisch structurele factoren nader toegelicht en tenslotte wordt overgegaan tot het bepalen van de betekenis van de economische factoren voor de juridische vormgeving en interpretatie.

II. Lijnen van de historische ontwikkeling

Het is in het bestek van dit opstel niet doenlijk en ook niet noodzakelijk uitgebreid op de geschiedenis der rivierenrégimes in te gaan. Er bestaat daarover een imposante literatuur en bovendien geeft prof. Sauveplanne in ditzelfde nummer een goed overzicht. Het is hier slechts te doen om het trekken van enkele hoofdlijnen. Een uiteenzetting daarvan gaf ik reeds eerder in „Internationale Spectator" [7]). Daarin is geschetst hoe in Europa twee hoofdlijnen zijn te onderscheiden: enerzijds de rivierenrégimes, met name het Rijnvaartrégime, dat, stoelend op de Wener Congresacte van 1815, gaandeweg tollen, lastbreking en nationale discriminaties afschafte. Zo ontstond een internationaal vervoersysteem op de Rijn, gekenmerkt door vrije toegang tot de markt en vrije prijsvorming, een gemeenschappelijke markt en een internationale integratie „avant la lettre". Daarnaast kwamen in de loop van de 19e eeuw met groeiende capaciteit de spoorwegnetten tot stand, aanvankelijk regionale en geleidelijk nationale monopolies, met hun eigen tarievenstructuren, techniek en overheidsinvloed en gericht op de verwezenlijking van nationale politiek-economische doeleinden. Op de basis van regionale en nationale eenheden troffen zij elkaar ook in internationale samenwerking, waarvan de Conventie van Bern van 1893 als regeling van het internationaal vervoerrecht per spoor, sedertdien voortdurend gewijzigd, een van de voornaamste is. Reeds bij hun ontstaan vonden zij in Friedrich List [8]) de theorticus, die in 1838 een studie het licht gaf: „Das deutsche National Transport System in Volks- und Staatswirtschaftlicher Beziehung".

Terugkerend tot de rivierenrégimes is het nuttig te noteren, dat niet de Rijn, maar de situatie aan de Scheldemond, waar de Zeven Verenigde Nederlanden sedert twee eeuwen de vaart bemoeilijkten, de stoot gaf tot de formulering van vrije vaart. Als een van de interessantste historische analyses is nog steeds S. T. Bindoff — The Scheldt Question [9]) te beschouwen, interessant ook omdat daaruit duidelijk blijkt hoe een vrije, niet gediscrimineerde scheepvaart en vrijheid van handelsbeweging als onverbrekelijke eenheid worden beschouwd. Vanaf de resolutie van 16 november 1792 van de Franse Conseil Exécutif, — „le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par leurs caux" — via het verdrag met de Bataafse Republiek in 1795 en de vrede van Parijs in 1814 loopt de lijn naar het Congres van Wenen in 1815. De Nederlanders waren de kwade rekels, die zich tegen de vrije vaart verzetten uit hoofde van hun, vermeende, haven- en handelsbelangen en zij hielden dit vol zeer ten ongenoegen van hun buren tot ± 1850, nadat zij bij de Acte van Mainz in 1831 ter uitvoering van de Weense Congresbepalingen reeds hun voornaamste verzet hadden moeten opgeven. Het handelsverdrag met de Duitse Zollverein, eind 1850, dat wederzijdse scheepvaartvrijheid insluit, betekende het definitieve keerpunt. Van het Rijnvaartrégime is een immense, wereldwijde invloed uitgegaan tot ± 1930. Bespreking van juridische adstruc-

ties: natuurrecht, internationaal servituut, verlenging van de vrije zee, nabuurrecht, laten wij hier achterwege. Tot ± 1930. En dat brengt ons op een merkwaardige zaak.

Het culminatiepunt van de these van het vrije verkeer vormt het Verdrag van Versailles. Onder invloed van de brede volkenrechtelijke meningsvorming, die was uitgegaan van de beginselen van het Congres van Wenen en van het Rijnvaartrégime, besloot men te Versailles, in feite een wereldconferentie, tot een forse verwezenlijking van de vrijheid van verkeer. In het algemeen wenste men op zijn minst lippendienst te bewijzen aan het vrije verkeer tussen volkeren.

Art. 379 voorzag vier verdragen en ze zijn er ook gekomen: Barcelona, 1921, één inzake de rivierenrégimes en één inzake de vrijheid van transiet, Genève, 1923, en één inzake non-discriminatoir gebruik van spoorwegen en zeehavens (en daarmee ook zeevaart) [10]). Het bleek ontoereikend. Niet zozeer wegens de toch altijd vrij ingewikkelde vragen hoever eisen met betrekking tot een veilig gebruik van vervoermiddelen mogen gaan, welke belastingrégimes al dan niet met een régime van vrij verkeer gepaard kunnen gaan, welke douane-voorschriften onder een régime van vrij verkeer toelaatbaar zijn, e.d. Zij vallen buiten het bestek van dit opstel, want juist op de Rijn had de ontwikkeling van de vrije vaart in de loop van bijkans een eeuw aan de technische vragen practische oplossingen verzekerd, het vervoer zowel in de internationale als in de binnenlandse vaart op de Rijn was vrij en sedert 1919 zelfs voor alle vlaggen. Het probleem lag veeleer in de verhouding tussen de vervoertakken.

Voor de Rijnvaart was de situatie sedert 1919 grondig gewijzigd. In Duitsland waren de spoorwegen tot één Reichsbahn samengesmolten. Vóór de oorlog hadden de Beierse en Badense spoorwegen belang bij een gecombineerd vervoer over hun lijnen en de Rijn. Onmiddellijk na de samensmelting ging de Reichsbahn in 1920 over tot een tarievensysteem, waarbij de prijzen voor korte afstanden werden verhoogd en voor lange afstanden verlaagd. Bovendien werden nog extra lage tarieven van en naar de Duitse zeehavens ingesteld. Het gecombineerd effect van dit tarievengeheel vormde een afleiding van vervoer van de Rijn. Op hun beurt gingen de Franse en Belgische spoorwegen tot lage tarieven op Antwerpen over, zowel voor transiet naar Zwitserland als in het directe vervoer op Elzas-Lotharingen, die frans gebied waren geworden en op het Saargebied, dat onder frans toezicht stond.

Tenslotte lieten ook nog de bekende Franse surtaxes d'entrepôt et d'origine hun invloed gelden. Krachtens deze surtaxe werden goederen, die in het verkeer met Frankrijk over niet-franse zeehavens werden geleid aan een extra-belasting onderworpen. Belgische zeehavens waren uit politieke overwegingen echter met Franse gelijkgesteld. In opdracht van het Technisch Comité voor Verbindingen en Transiet van de Volkenbond stelde de Amerikaan Walker D. Hines een onderzoek in. Het rapport, dat hij in 1925 uitbracht is interessant, omdat voor het eerst het complex

van problemen op Europese schaal aan de orde wordt gesteld [11]). Hij maakt een onderscheid tussen de spoorwegtarieven als zodanig en het vraagstuk van nationale havenprotectie in enigerlei vorm. Met betrekking tot de spoorwegtarieven werpt hij de vraag op of het vervoer van additionele hoeveelheden tegen verlaagde tarieven nog kostendekkend moet worden geacht. Hij stelt dit punt bij name t.a.v. de Reichsbahn, omdat van die zijde werd opgemerkt, dat men wel extra vervoer moest aantrekken, aangezien de Reichsbahn-inkomsten tevens als onderpand dienden voor de Dawes-lening. Daar het een met het ander samenhangt, stelt hij een onderzoek naar de structuur van de Duitse, Franse en Belgische spoorwegtarieven voor. Hij citeert ook art. 14 van de Rijnvaartacte: „Toutes les facilités qui seraient accordées par les hautes parties contractantes sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le Rhin".

Evenwel het betreft hier „broad state policy" en dit overschrijdt de grenzen van zijn opdracht, die slechts de vraagstukken kan analyseren. Hij merkt nog op: „There seems to be something in the psychology of the situation which makes consideration of the Rhine port come only after consideration of the seaport, and which makes consideration of transportation by river come only after consideration of transportation by rail". Hiermee zien wij het probleem, dat ook nu even actueel is en constant de Europese vervoerpolitiek beheerst, ten voeten uit en daarom werd enige aandacht aan het rapport-Hines gegeven: er zijn nationale transport-complexen ontstaan, elk met eigen technische en economische structuren en eigen doeleinden. Tussen de beide wereldoorlogen steekt dan ook het vraagstuk van de vervoercoördinatie in ieder land het hoofd op, een instinctmatige aanleiding tot, maar tevens instrument voor nationale protectie. De Zweedse econoom Heckscher, vervolgens door de Volkenbond aangezocht voor een onderzoek naar de spoorwegtarieven, kwam er ook niet uit. Inzake de havenpolitiek maakte Nederland bezwaar tegen de uitzonderingstarieven der Duitse spoorwegen. Sedert maart 1925 konden Duitse wissels op de Amsterdamse geldmarkt worden ondergebracht. In juni 1925 liet de Nederlandse Bank weten, dat zij deze faciliteit zou intrekken, wanneer aan de Nederlandse verlangens m.b.t. de spoorwegtarieven niet zou worden tegemoetgekomen. Duitsland weigerde en de Bank liet het erbij, de pogingen om het Duitse protectionisme te temperen moesten op verschillende fronten tegelijk worden ondernomen. Zelfs werd in november 1925 te Amsterdam een Duitse kalilening, groot £ 700.000 geplaatst, waarvan de gelden geen maand later werden aangewend om door nieuwe haveninrichtingen de exporten via Duitse havens te leiden [12]). Toch bleek de Rijnvaart niet uit te schakelen. Men zou kunnen spreken van natuurlijke tegenkrachten bestaande in de vervlechting van Nederlandse en Duitse Rijnvaartbelangen en Duitse participatie in Nederlandse havenbedrijven vooral in het Rotterdamse havengebied [13]). Het transportbloed kruipt, waar het niet kan gaan. Toch is het Duitse bestel van spoorwegtarieven een van de oorzaken van de marktzwakte op de Rijn tot op deze dag [14]).

De andere externe verzwakkende invloed, de bovengenoemde Franse surtaxes, werd na lange onderhandelingen geëlimineerd door het accoord van 1939 tussen België, Frankrijk en Nederland, waarbij tevens de Belgische Rijnvaartpremies en het vrij slepen van Antwerpen en Gent af werd beperkt.

In het begin van de dertiger jaren deden de gevolgen van de economische crisis zich ook in de Rijnvaart gevoelen. De vraag naar scheepsruimte in 1933 beliep ongeveer $^2/_3$ van die van het tweede gedeelte der twintiger jaren [15]). Uit het bedrijfsleven kwamen een viertal plannen op: afbraakregeling (Plouvier), afijken beneden de laadcapaciteit(en) (Welker), vaste huur van particuliere scheepsruimte door reders (Jaeger) en een stillegregeling met behulp van financiering door de oeverstaten (van 't Hoff [16]). Bij laatstgenoemd plan treft men dus een eerste spoor van overheidsinvloed in de marktstructuur aan.

Behalve tot plannen leidde de crisissituatie tot concrete overheidsmaatregelen in het binnenlands vervoer op de Rijn: in Nederland de Wet op de zoveel mogelijk evenredige vrachtverdeling van 3 mei 1933, S. 251, in Duitsland de „Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt", van 15 sept. 1934 [17]). De arresten van de Hoge Raad van 17 december 1934 oordeelden het verplichte beurzenstelsel in strijd met de vrije vaart en maakten in Nederland een eind aan de toepassing van de wet e.v. op de conventionele Rijn. De bovenvermelde „Verordnung" schiep een verplicht „Schifferbetriebsverband für den Rhein". Dit „Betriebsverband" sloot „Raumgestellungsverträge" met het „Redereiverband" af.

Ook Nederlandse particuliere schippers werden aan deze maatregelen onderworpen. Bij de politieke machtsconstellatie van die dagen en onder de zware economische crisis werd deze maatregel min of meer aanvaard. In Straatsburg werkte men tegelijkertijd aan een herziening van de Rijnvaartacte, die tijdelijke afwijking van een economisch vrije vaart mogelijk zou maken (zie hierboven). De politieke en economische situatie bewerkte de oprichting, in 1935, van de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale, een organisatie op vrijwillige basis. Zoals eveneens hierboven vermeld, is Duitsland in 1936, nadat het jarenlang in volle feitelijke vrijheid en gelijkgerechtigdheid aan het gereedkomen van de revisie van de Rijnvaartacte had meegewerkt en deze had ondertekend, het bestaande Rijnvaartrégime op [18]). In de betreffende nota valt nog op, dat Duitsland er bezwaar tegen maakt, dat zijn waterwegen een systeem is opgedrongen, dat zijn souvereiniteitsrechten meer of minder heeft overgedragen aan internationale commissies onder vergaande medewerking van niet-oeverstaten. In casu waren deze niet-oeverstaten België, Italië en Engeland. Tegen de medewerking van niet-oeverstaten had Pruisen zich reeds in 1815 verzet. Dat „meer of minder" is tekenend op zichzelf. Het „meer" gold vlak na Versailles in verschillende opzichten. Maar zo tegen 1930 waren de normale internationale omgangsvormen hersteld, het „minder" betrof de normale souvereiniteitsinperking, die met het bestaan van een internationaal rivierenrégime

gepaard gaat, vooral als dit wordt belichaamd in een rivierencommissie van een standing als de Centrale Rijnvaartcommissie. Dit geldt ook andere Rijnoeverstaten. Een tweede punt van belang is de verklaring, dat de scheepvaart op Duitse waterwegen voor alle staten openstaat en gelijkheid van behandeling plaatsvindt, mits op basis van wederkerigheid. Dit is de handelspolitieke basis, waarop Nederland sedert 1851 ingevolge de overeenkomst met de Duitse Zollverein met het Duitse gebied heeft verkeerd.

Het zou een afzonderlijk artikel vergen de ontwikkeling van de Rijnvaart na de Tweede Wereldoorlog in al zijn onderdelen te beschrijven.

Na het beëindigen van de oorlogshandelingen bleek de Rijn op tal van plaatsen geblokkeerd, de vloot was ontredderd, handelsverkeer bestond niet. Nederland nam een belangrijk aandeel in het bevaarbaar maken van de rivier en het lichten van schepen. Uit kringen van westelijke bezettingsautoriteiten in Duitsland kwam in 1945 de suggestie een Interim Rhine Navigation Agency op te richten, dat zich zou bezighouden met de uitvoering van transportprogramma's door de resterende vloot en tevens de vrachtvaststelling ter hand zou nemen. De suggestie stuitte op verzet. Bij de Rijnoeverstaten werd bezwaar gemaakt, omdat men het klassieke Rijnvaartrégime in werking wenste te zien. Hieruit vloeide de bovenvermelde notawisseling in 1945 voort, die tot hernieuwde werkzaamheid van de Centrale Rijnvaart Commissie „on an emergency and interim basis" leidde. Tegelijkertijd maakte de financieel-economische sector van de Britse en Amerikaanse bezettingsautoriteiten tegen de IRNA bezwaar, omdat zij met het oog op de „british and american taxpayer" de deviezenuitgaven wensten te beperken en dientengevolge het gebruik van vreemde schepen in het binnenduits vervoer weerden door de verordeningen van de Joint Export-Import Agency (J.E.I.A.) [19]).

Zo ontstonden volkomen gescheiden fora: de Centrale Rijnvaart Commissie voor algemene beraadslagingen en anderzijds de JEIA met een solide greep op de dagelijkse praktijk in West-Duitsland. De uitvoering van de JEIA-besluiten werd in handen van Duitse autoriteiten gelegd. Op 1 juli 1948 kreeg het „Schifferbetriebsverband für den Rhein" een nieuwe juridische basis. Een tariefregeling bestond, krachtens geallieerd voorschrift, reeds sinds 1946. In afwachting van een vredesverdrag en hernieuwde deelneming van Nederlandse schepen in het Duitse binnenlands vervoer, werden Duitse schepen niet in Nederland toegelaten. Op 20 november 1948 tenslotte kwam een accoord tot stand tussen een bizonale delegatie enerzijds en een Benelux-delegatie anderzijds. De Duitse vloot werd in België en Nederland toegelaten en aan niet-Duitse schepen zouden in Duitsland geen belemmeringen in de weg worden gelegd bij de binnenlandse vaart op de Rijn en op de kanalen, mits zij zich zouden houden aan de Duitse tour de rôle. Als tussenoplossing onder bijzondere omstandigheden en als stap naar normale verhoudingen werd dit accoord van Nederlandse zijde aanvaard. In de

praktijk kwam het er echter op neer, dat niet-Duitse schepen alleen werden toegelaten bij gebrek aan Duitse scheepsruimte. De op adviezenschaarste gebaseerde JEIA-Instructie no. 30 van 19 januari 1949 bevestigde deze pratijk.

Inmiddels was in Nederland een meerderheid geporteerd voor een aaneengesloten optreden van de Nederlandse Rijnvaart. Op 13 mei 1948 werd een ministeriële beschikking uitgevaardigd krachtens welke men of bij de NPRC (particuliere schippers) of bij het Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart (reders) moest zijn aangesloten om tot grensoverschrijdend vervoer te worden toegelaten. De contrôle vond te Lobith plaats, vandaar de benaming „Stop van Lobith". Zwitserland protesteerde tegen de beschikking wegens inbreuk op het Rijnvaartrégime. Op 25 januari 1952 vernietigde de Hoge Raad, arrest wijzende in een strafzaak, de ministeriële beschikking van mei 1948 wegens strijd met de Mannheimer Acte, met het gevolg, dat de verplichting tot organisatie voor de Nederlandse Rijnvaartondernemers verdween. Er is in die jaren heel veel geconfereerd, beginselafspraken werden gemaakt, maar wezenlijke voortgang in de openstelling van de binnenduitse vaart werd niet bereikt. Ook het vrachtenpeil in het internationaal vervoer bleef onbevredigend, hetgeen mede de moeilijkheden tot openstelling van het binnenduits vervoer verklaart. De Centrale Rijnvaartcommissie had in 1951 dan ook besloten tot het instellen van de Economische Rijnvaartconferentie, een overlegorgaan tussen Rijnvaartcommissarissen en bedrijfsleven. De Conferentie deed in 1952 aanbevelingen omtrent vrachtenstabilisatie door conventies en pools, tot organisatie van het bedrijf en tot contrôle op de aanbouw van schepen. De aanbevelingen droegen bij tot het oprichten in 1953 van de „Arbeitsgemeinschaft für die Rheinschiffahrt" waarbij het overgrote gedeelte der Rijnvaartondernemers zich heeft aangesloten, daaronder ook groeperingen van particulieren. Ook het weren van niet-Duitse schepen in het binnenduitse vervoer kwam als belemmering van de vrije vaart in genoemde Rijnvaartconferentie ter sprake. De Duitse Rijnvaartcommissarissen zetten uiteen — zij namen van juli 1950 af weer aan de zittingen deel, zie hierboven—: „qu'il n'y a pas en Allemagne de réserve de cabotage et que les restrictions à l'emploi de la flotte étrangère dans le trafic interne allemand sont déterminées exclusivement par les dispositions de réglementation des devises" [20]).

Begin 1953 evenwel gaf men van Duitse zijde onomwonden toe, dat de deviezenregelingen voor vervoerpolitieke doeleinden werden gehanteerd, en in dat jaar, 1 oktober 1953, trad ook het „Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffahrtverkehr" in werking, dat in zijn toepassing ook schepen van derde landen in het binnenduits vervoer op de Rijn aan een vergunningsregeling onderwerpt evenals aan de tarievenregeling voor het binnenduits vervoer. In 1953 vond een notawisseling tussen de Nederlandse regering en die der Bondsrepubliek plaats, waarbij Nederland de vrijheid van cabotage prealabel stelde op grond van juridische overwegingen en als praktisch uitgangspunt, terwijl de Bondsrepubliek het tegenovergesteld standpunt bleef innemen. Pogingen om tot

een „praktische Lösung" te geraken, liepen in 1954 eveneens vast, waaraan naast juridisch-politieke ook kartelpolitieke overwegingen niet vreemd waren.

Betrekkelijk kort daarna, in 1955, verbeterde de situatie in de Rijnvaart, en trad zelfs een tijdelijk tekort aan scheepsruimte op, maar de daaropvolgende vlootexpansie deed de markten weer inzakken [21]). Niettemin heeft de regering der Bondsrepubliek in zoverre haar houding verzacht, dat zij de schepen van derde landen vrijelijk toelaat, maar de tarievenvoorschriften handhaaft. In de jongste tijd werden voorschriften uitgevaardigd, waarbij ook niet-Duitse reders werden verplicht een deel van hun vervoer aan duitse particulieren af te staan, een duidelijk discriminatoire maatregel, zowel in strijd met het Rijnvaartrégime als met de EEG-bepalingen. De maatregel wordt echter per 1 juni 1969 weer ingterokken.

Ook bij de Nederlandse vervoerwetgeving, nl. bij de parlementaire beraadslaging over de Wet Goederenvervoer Binnenvaart (W.G.B.) in 1951, kwam de Rijnvaartacte aan de orde. De wet bepaalt, ingevolge overleg met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer, dat het vergunningenstelsel niet wordt toegepast op onder de Rijnvaartacte vallende wateren, voorzover het buitenlanders betreft. In de Eerste Kamer achtte prof. Anema zelfs deze beperkte bemoeienis met de binnenlandse vaart in strijd met de Rijnvaartacte. In de Tweede Kamer had mr. Algera, kort daarna zelf minister van Verkeer en Waterstaat, zich tegen ingrepen in de Rijnvaart verzet.

In internationaal opzicht schreed de ontwikkeling verder voort: een aantal bedrijfsovereenkomsten met betrekking tot de vrachten waren tot stand gekomen: de Duisburger-conventie voor stukgoedvrachten (in ruime zin), de conventie voor vervoer op Basel, een accoord voor het vervoer op Straatsburg, een pool (Kettwig) voor opvarige kolen naar Duitse bestemmingen. Zij worden begeleid door spanningen, die voortkomen uit interne en externe belangentegenstellingen in de Rijnvaart. De situatie bleef echter onbevredigend. Dit leidde tot een tweede uitgebreide zitting van de Economische Rijnvaartconferentie in 1959 en 1960, die men als een wending kan beschouwen.

De structurele situatie — oorzaken van instabiliteit, de vrachtvorming, het Europese transbeleid, de vraagstukken van bedrijfsorganisatie — werd uitvoerig belicht en er tekende zich een vrij grote groepering af, die voor een alomvattende marktorganisatie voor de Rijnvaart pleitte, met min of meer genuanceerde reserves ten aanzien van de binnenlands-Duitse Rijnvaartpolitiek [22]).

Men kan zeggen, dat zich in deze zitting 1959/60 een zeker coagulatie-proces voltrok van tot dus ver min of meer gescheiden behandelde structuur-elementen, een proces, dat vergezeld ging van vrij heftige actie- en reactieverschijnselen. Het proces zette door als gevolg van het zoeken naar een nieuwe interne structuur van de Rijnvaart en mede on-

der invloed van externe factoren, met name de discussie inzake het algemeen vervoerbeleid in de EEG. In 1963 volgde een nieuwe zitting van de Economische Rijnvaartconferentie: de bedrijfsorganisatie van de Rijnvaart, de Betriebsgemeinschaft für die Rheinschiffahrt of Consortium Rhénan, had zich nadrukkelijk tot de Centrale Rijnvaart gewend om medewerking van de regeringen ten behoeve van een stabiliserende bedrijfsregeling. Er volgde een intensief overleg tussen de Betriebsgemeinschaft en de Centrale Rijnvaart Commissie. Een omvattend bedrijfsplan, de U.I.R. (Union der Internationalen Rheinschiffahrt, of U.N.I.R. (Union de la Navigation Internationale du Rhin) vormde de inzet. Zwitserland heeft zich bij dit alles een actief deelnemende partij getoond.

Het leek noodzakelijk deze, in feite summiere, historische schets te geven. Zij toont een beweging van autonoom marktgebeuren, zowel in oligopolistische als atomistische gedaante, naar een zekere formele institutionelisering. De beweging gaat van individuele en in incidentele verbanden optredende eenheden naar een internationale, maatschappelijke vervlechting, op ondernemingsniveau en in overheidsverband, een vervlechting ook tussen deze beide groeperingen.

Met betrekking tot de Rijnvaart begon de vervlechting tussen overheden trouwens meer dan 150 jaar geleden.

III. De economische structuur

Dit stuk werkelijkheid moet nu als economisch gebeuren worden geanalyseerd om te worden gehanteerd. Het is „difficult to grasp the slippery and continuous processes of the actual world. . . ." zegt Boulding [23]).

De Rijnvaart is een markt, dus een „ontmoeting van vragers en aanbieders", zoals Andriessen het bondig formuleert. „The connecting device between the public and business" zegt Samuelson het al wat ingewikkelder. „Het samenstel van alle factoren, die de prijzen der goederen bepalen", aldus F. J. de Jong, en G. Th. J. Delfgaauw, die o.a. hem citeert, zegt het zelf nog eens zo: „het geheel der betrekkingen tussen de marktsubjecten. . . ., die in ruilhandelingen resulteren". Het is niet uit zucht om interessant te doen, dat deze begrippen-escalatie hier wordt opgevoerd. Zij heeft een zeer concrete bedoeling, waarvan de betekenis verder in het betoog wordt aangetoond.

De Rijnvaart is een markt van diensten, t.w. het verplaatsen van goederen [24]). Deze verplaatsing vormt een onderdeel van de productieketen en dus van het productieproces. Naar uitgangspunt zijn deze diensten daarom heterogeen: zij wisselen met de aard van het goed, met de hoeveelheid, de snelheid en het tijdstip van het vervoer, met het type van het vaartuig. Zij moeten passen in het organisatieschema van verzender en/of ontvanger, hun fabricage-proces, hun distributieschema, hun voorraadpolitiek. De aandacht, die de laatste jaren is ontstaan voor „physical distribution", de externe beweging van de ene bewerkings-

plaats van het goed naar de opvolgende(n) en van de laatste bewerking naar de finale consument, heeft de aandacht voor het kwaliteitsaspect van het transport verscherpt. Niet alleen het stijgende loonniveau, maar ook de versterkte noodzaak tot nauwkeurige aanpassing aan de technische en organisatorische vereisten aan de vraagzijde heeft b.v. geleid tot de ontwikkeling van de duwvaart.

Naast de vervoerprijs tellen ook de kosten in de voorafgaande fase en in de nabehandeling bij de aanwending van een bepaald transportmiddel mee in de totale kosten, die verbonden zijn aan het bezigen van een bepaalde vervoertak en, binnen deze vervoertak, van een bepaalde vervoeronderneming en een bepaald vervoermiddel. Er bestaat in dit verband geen principieel verschil tussen intern en extern transport en daarom verkrijgt de transportonderneming bij de toenemende verfijning en diversicatie van de industriële productie ook zelf een meer industrieel karakter.

Naarmate aan de vraagzijde voor specifieke transporten meer specifieke eisen worden gesteld, neemt de heterogeniteit van de Rijnvaartmarkten toe, bijv. voor chemische producten. Anderzijds, naar gelang rationalisatie aan vraag- en aanbodzijde tot standaardisatie van scheepstypen en laad- en losmethoden leidt zal de heterogeniteit tot homogeniteit naderen. Daar, waar weinig specifieke eisen worden gesteld omtrent vervoertijd en grootte van het schip, zullen transporten met verschillende scheepstypen elkaars nabije substituten zijn.

Bij dit alles moeten we in het oog houden, dat de Rijnvaart als dienstverrichting toch een fysiek gebeuren is: goederen worden over een afstand verplaatst door een vaartuig.

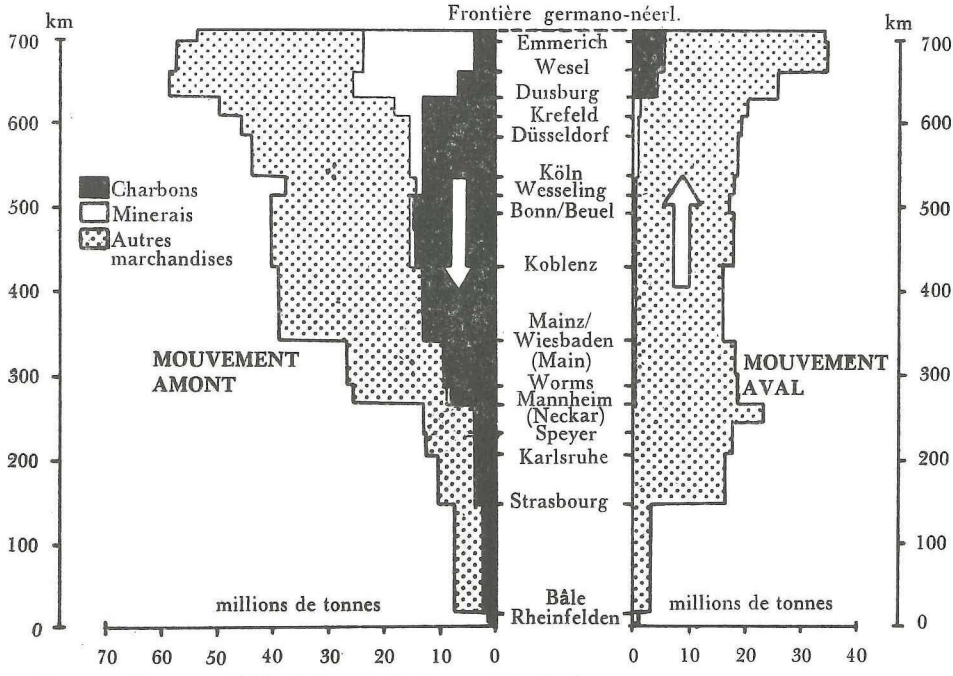
Als eenheid van meting aanvaard ik de ton/km, maar niet als aanduiding van het product. Het product is en blijft een telkens weer binnen het verband van de productieketen verrichte bepaalde dienstverlening van door die specifieke omstandigheden bepaalde interne en externe hoedanigheid. Aan de *ton* als gewichtseenheid kan het ruimtebeslag in het vaartuig worden gereclateerd alsmede de technische vereisten voor het draagvermogen en met het te transporteren goed verbonden verdere technische vereisten. De *km* dient ter bepaling van de technische vereisten, en daarmede de opofferingen, om een bepaalde afstand met een bepaalde snelheid te doorlopen. Er zal voorts in de regel een functioneel verband kunnen worden geconstateerd tussen de technische vereisten voor het stellen van de transportruimte en die voor de te doorlopen afstand. Een principieel verschil tussen het bewerkingsproces van goederen en het verplaatsingsproces van goederen kan niet worden gemaakt: in beide gevallen wordt arbeid en kapitaal aangewend om goederen dichterbij de mogelijkheid van finale consumptie te brengen [25]).

Samenvattend kan men zeggen, dat de Rijnvaart kan worden opgesplitst in bundels analoge prestaties, waarbinnen bepaalde scheepstypen en bepaalde goederensoorten gevat zijn. Een deel van de vloot kan desniettemin alternatief worden aangewend voor het transport van verschillende goederensoorten.

Uit het voorgaande mag niet worden afgeleid, dat binnen een bundel analoge prestaties de verhouding tussen de prestatie en de aanwending van de productiefactoren arbeid en kapitaal constant is. Zoals bekend, moet de benuttingsgraad van een vaartuig, als van ieder vervoermiddel, worden ontleed in ten eerste de tijd van onbenut stilliggen en de tijd van gebruik — laden varen, lossen —, ten tweede de verhouding tussen de voor het verrichten van een transport leeg af te leggen km en in beladen toestand af te leggen km, en ten derde de beladingsgraad in verhouding tot het totaal laadvermogen van het vaartuig. De benuttingsgraad van een vaartuig is dus een functie van de mate van het gebruik over de tijd, over de totaal afgelegde afstand en van de laadcapaciteit. Deze grootheden zijn verre van constant, de vraag schommelt voortdurend per jaar en per seizoen, per laadplaats en bestemming, opvarig en afvarig. Het verschil tussen opvarig en afvarig blijkt uit onderstaande weergave.

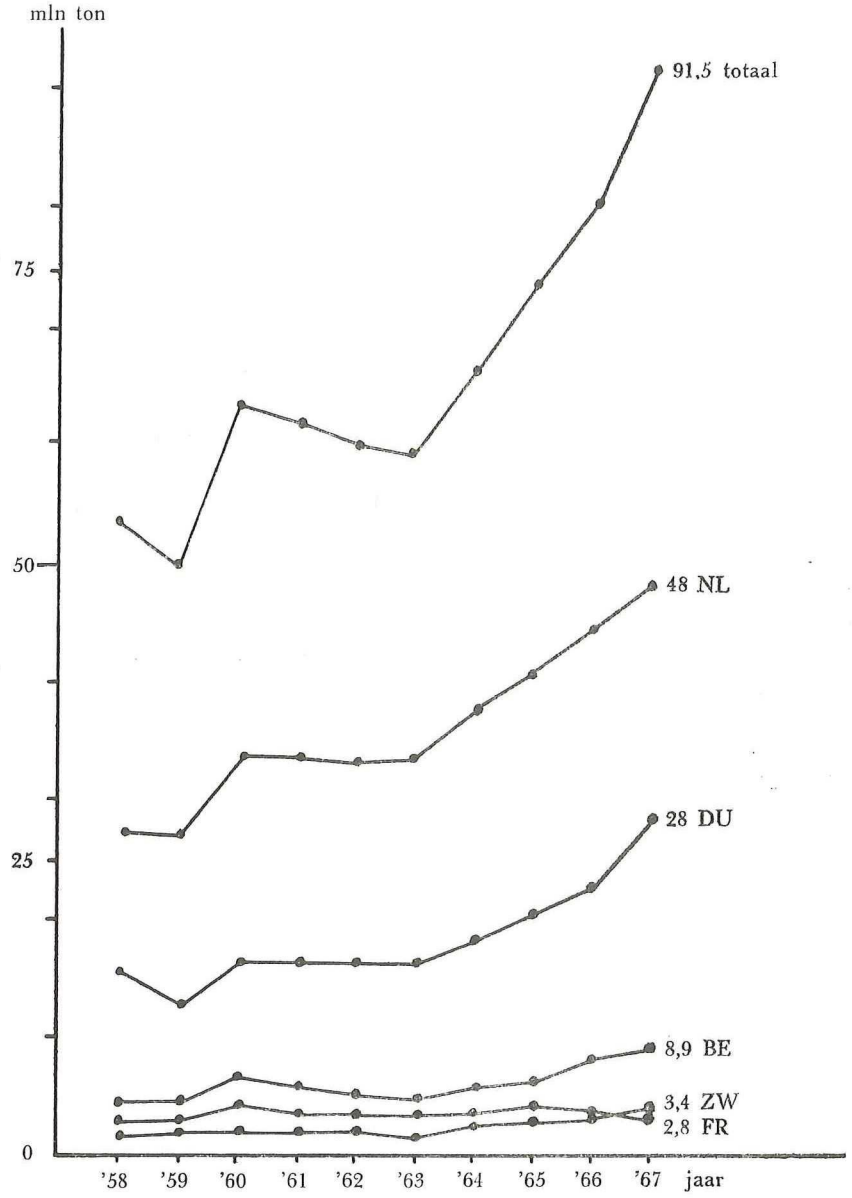
Sprak men vorig jaar nog van een voortdurend tonnage-overschot, op het ogenblik van het schrijven van deze regels is de Rijnvloot in vol bedrijf en lopen de dagvrachten op bij goede waterstand. Op zichzelf kan de waterstand ook nog een capaciteitsbeperkende factor opleveren.

Densité du trafic sur le Rhin de Rheinfelden à la frontière germano-néerlandaise
(en millions de tonnes de marchandises)



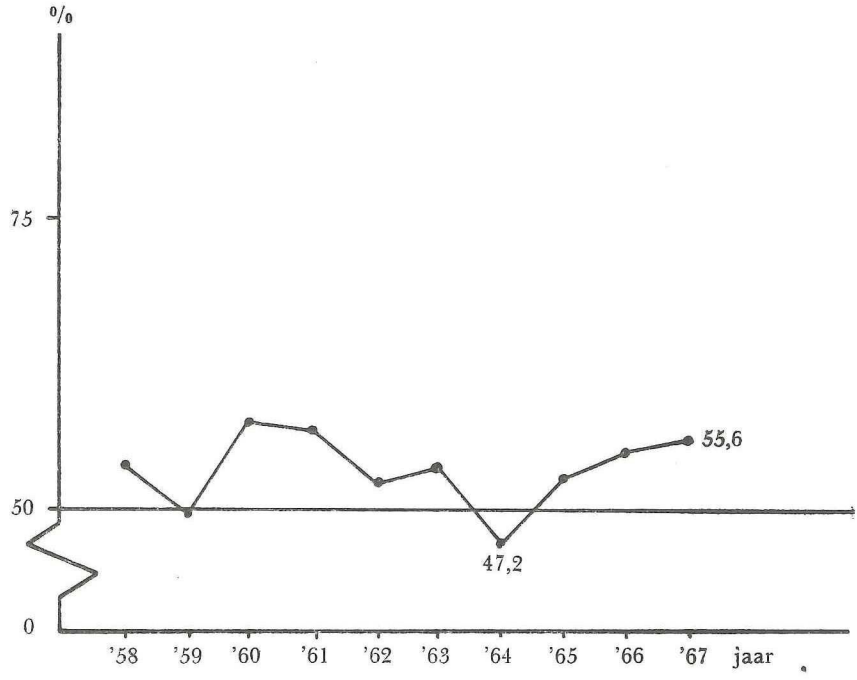
Source: Bureau fédéral des statistiques Wiesbaden.

Vervoer door de internationale Rijnvaart via Lobith



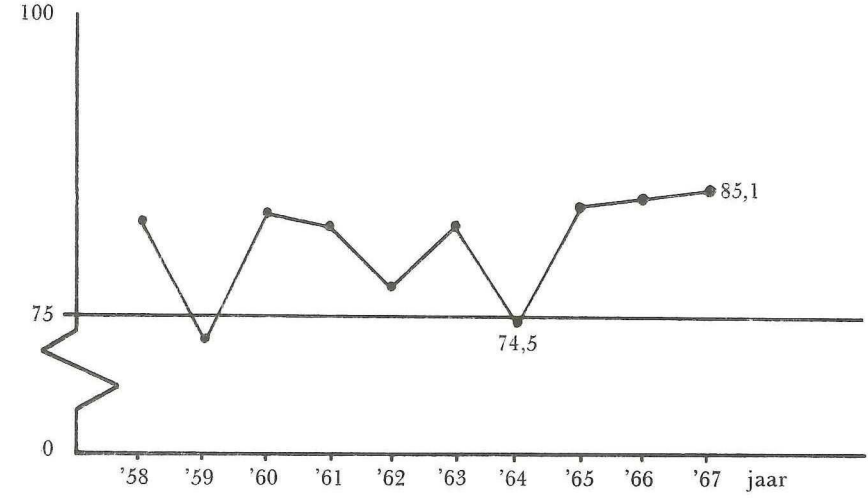
Uit de cijfers m.b.t. de vaart via Lobith, die men als een indicator van de bedrijvigheid voor de gehele Rijn kan beschouwen, blijkt het aandeel van de verschillende vlaggen. Nederland met 48.1 mln ton en West-Duitsland met 28 mln. ton zijn in het totaal van 91.5 mln. ton

Bezettingsgraad internationale binnenvaart



Bron: C.B.S.

Beladingsgraad internationale binnenvaart



Bron: C.B.S.

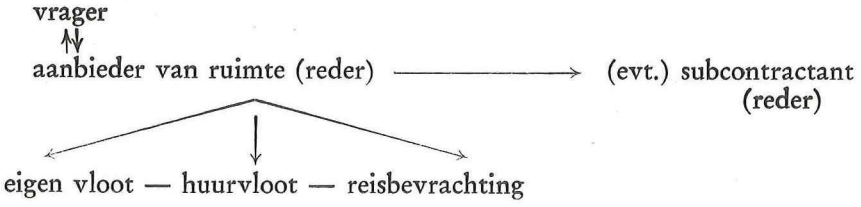
veruit de grootste partners. De periode van 1958—1963 kenmerkt zich door schommelingen en stilstand, waarbij het vervoer van de nederlandse en duitse vlaggen relatief de geringste invloed ondergaan en vanaf 1960 constant blijven. Wel doet zich de prijsconcurrentie uiteraard scherper gevoelen, ook voor hen. In de perioden van, relatief niet eens zo grote neergang, 1959 en 1963, komt de Economische Rijnvaartconferentie bijeen om over de structuur van de bedrijfstak te beraadslagen. Na 1963 is de stijging constant. De cijfers van benuttingsgraad (verhouding van beladen varende schepen tot alle varende schepen) en van de beladingsgraad der varende schepen volgen de schommelingen van de aarzelende jaren in lichte mate, maar geven toch ook een afwijkend verloop te zien, zoals in 1964, een aanwijzing, dat onder de oppervlakte allerlei korte termijn structuur-wisselingen plaatsvinden.

Uit de cijfers [26]) blijkt de betekenis van West-Duitsland en van Nederland in de goederenstromen. Van de goederenstroom via Lobith is in West-Duitsland gelost en geladen 88.500.000 ton en in Nederland 91.500.000 ton op een totale goederenstroom van 99.000.000 ton. Voorts neemt het afvarig vervoer niet alleen absoluut, maar ook relatief t.a.v. het opvarig vervoer toe, hetgeen zou kunnen bijdragen tot een evenwichtiger structuur in de dispositie van de schepen.

Almetal heeft de Rijnvaart een formidabele groei te zien gegeven: van 33.4 millioen ton via Lobith in 1953 tot 110 millioen ton in 1968. Toch spreekt men de jaren door van „crise latente et permanente" en ligt er een constante druk op de vrachten. De oorzaak is duidelijk. Iedere Rijnvaart-ondernemer zal trachten zijn vaartuigen zo gedurig mogelijk onder het afleggen van zo min mogelijk lege km en tegen zo hoog mogelijke beladingsgraad te benutten. Men doet dus een vrachtenbod op langere termijn, een jaar of langer. Ook de grote verlader is geneigd zich voor een langere periode in te dekken tegen een vaste vracht [27]).

Aangezien iedere aanbieder op zichzelf wordt geïnspireerd door het streven naar de ideale bezettingsgraad en om die te bereiken daarop zijn kostencalculaties en prijs richt, maar het totaal van de vloot niet vol bezet kàn zijn, komt het vrachtenniveau te laag te liggen, omdat nagenoeg niemand het ideale vervoerpakket verwerft, waarop hij mikt. Dit beeld gaat vooral op voor de reder.

De particuliere schipper, die zich wil indekken, verhuurt zijn schip tegen een bepaald bedrag per ton/dag bij een reder. De particuliere schipper, die de vrijheid verkiest, vaart tegen zeer uiteenlopende dagvracht. Men ontmoet dus onderscheidene marktstructuren bij de afwikkeling van één hoofdcontract. Aldus:



Bij de sub-contractant kan zich hetzelfde beeld voordoen als bij de hoofdcontractant. Hoofdcontractant en sub-contractant kunnen elkaars positie versterken door het wederzijds uitwisselen van quota. De ruimbevrachting, dus de dagvrachten, maken ongeveer 10 % uit van de totale hoeveelheid vervoer [28]). De hoofdcontractant speelt een subtiel dispositie-spel met eigen vloot, huurvloot en dagbevrachtingen.

De rederij maakt dikwijls deel uit van een groter geheel (industriële en overheidsbedrijven) of van een concern, dat een transportdienstenpakket van binnenland tot overzee en v.v. verzorgt. Een dergelijke rederij is verzekerd van een basistransport, een „reservaat". Ook andere bindingen kunnen tot reservaten leiden.

De Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale, ofschoon bestaande uit particuliere schippers, kan men als coöperatieve rederij beschouwen.

Wegens de onbevredigende vrachtenstand gedurende een aantal jaren is het aantal rederijen door fusie of liquidatie ingekrompen. De noodzaak tot rationalisatie en de nieuwe technische mogelijkheden zoals de duwvaart met een steeds verfijnder navigatie-apparatuur, die tot belangrijke kapitaalsinvesteringen en verscherpte organisatie dwingen, verklaren eveneens de inkrimping. Een belangrijk deel van de oude, of technisch verouderd geachte, tonnage is tegen lage prijzen door de particuliere sector opgenomen, die met de hem eigen soepelheid en tegen lage kapitaal kosten, alsook minder gebonden aan sociale voorwaarden, nog lange tijd min of meer in een reserve-functie kan meekomen. Waar deze sector niet wordt opgenomen in de sterk gerationaliseerde transporten, daar drukt hij des te zwaarder in de minder scherp gerationaliseerde sector.

Het geheel van Rijnvaartmarkten is dus weinig doorzichtig. Het vervoer van rederijen voor het eigen concern — werkrederijen — is in wezen „eigen vervoer" en onttrekt zich dus aan de markt. Dit betekent niet, dat zij geen marktinvloed uitoefenen. Integendeel. Om de bezettingsgraad van de vloot op te voeren, moeten zij ook andere transporten aantrekken. Bij hun prijsaanbod voor die andere vervoeren zullen zij zich calculatorisch laten leiden door de basistransporten, waarover zij reeds beschikken. Wellicht ook zullen zij een deel van hun basistransport afstaan om in ruil daarvoor in de transporten van anderen te participeren en aldus lage km te vermijden en i.h.a. hun bezettingsgraad op te voeren. Aangezien de voornaamste hoeveelheden op tijdcontract worden vervoerd, vertonen de markten een eigenaardig mengsel van monopoloïde en oligopolistische trekken die de neiging tot kartelvorming oproepen. Daaromheen slingeren zich de guirlandes van dagvrachten, waarbij de aanbodzijde van scheepsruimte een atomistisch karakter bezit. Duidelijk vindt men dit gedemonstreerd bij Müller en Willeke [29]).

De dagvrachten voor granen hebben een analoog verloop als in erts, maar met vlakkere gedeelten tussen de dalen en toppen. Müller en Willeke geven ook reeksen over 1924 tot 1939, die zich door eenzelfde structuur kenmerken [30]).

We moeten het bij deze compacte weergaven van de marktstructuur

	1958	1959	1960
Rotterdam-Ruhrort Contractvracht erts	vanaf jan. DM 4.20 juli DM 3.80	jan. D.M. 3.20	jan. DM 3.30
De ertsdagvrachten flucteren	jan. *f* 2,70 aug. „ 1,30 dec. „ 2,60	febr. *f* 2,— apr./juni „ 1,50 dec. „ 6,—	jan *f* 2,50 maart „ 1,80 eind april „ 3,90 juli „ 1,80 dec. „ 3,40
Vergelijk daarmee de graanvrachten R'dam-Mannheim	jan. *f* 8,— mrt. ± „ 4,—	juli ± *f* 4,— dec. „ 21,—	medio mrt *f* 5,60 eind april „ 7,50 juli „ 6,— dec. „ 8,50

in de Rijnvaart, die nog tot tal van analyses nodigt, laten.

Samenvattend treffen wij de volgende kenmerken:
De Rijnvaart wordt bedreven met de grootste typen binnenschepen, zich groeperende om de standaardtypen van 900 ton, 1350 ton (Rhein-Herne schip), met tal van variaties boven en beneden deze typen. Als nieuw element is de laatste 10 jaren de duweenheid opgetreden, kapitaal-intensief, met een totaalcapaciteit per toegelaten combinatie van 6000 tot 8000 ton, in de toekomst wellicht iets hoger. Zij strekt zich uit tot België (art. 2 Rijnvaartacte (art. 9 Scheidingsverdrag 1839 met België).
Het rendement laat te wensen over tengevolge van de eigenaardige productie-structuur, al verneemt men de laatste tijd berichten van verbeterd rendement.

Keren wij nu terug naar het vraagstuk van de stabilisatie van de marktverhoudingen in de Rijnvaart. De Duitse Bondsrepubliek ging, in het voetspoor van de bizonale activiteiten, over tot vergunningstelsel en tot tariefmaatregelen voor het binnenduits vervoer. Nederland past zijn wet goederenvervoer op het Nederlandse Rijngedeelte toe, alleen voor ingezetenen. Uit het bedrijfsleven in de Rijnvaart kwam het Intarplan op, voortgezet door het UIR-plan.
De Nederlandse wetgeving, die betrekking heeft op het vervoer binnen de grenzen, staat voor een ingrijpende wijziging. Het binnenlands vervoer tussen plaatsen gelegen aan de conventionele Rijn, is van weinig betekenis, in feite is het geen Rijnvaartmarkt in de gebruikelijke zin. Voorts wenst de Europese Commissie EEG-mededingingsregels en reglement nr. 11 inzake discriminaties op de Rijnvaart toe te passen, evenals de in ontwerp verkerende capaciteitsregeling.
Welke richting moet men nu uit? Prijsmaatregelen, het bedrijfsleven gehoord natuurlijk, op te leggen door de overheid in de gedaante van de organen der Europese Gemeenschap, de Centrale Rijnvaartcommissie, ieder der Rijnoeverstaten afzonderlijk en voorts gebundeld door een

gemeenschappelijke formule? Hier rijzen toch wel theoretische en praktische bezwaren van uitvoerbaarheid. Reeds op analytische gronden: de wisselende verhoudingen van de productiefactoren, die samenwerken tot de vervoerprestatie, de wisselende vervoerstromen, en ook de concurrentie-verhouding tot de spoorwegen werpen vragen op, hoe men zich de prijsstelling moet denken. In beginsel is ter bereiking van het economisch optium een prijsdifferentiatie gewenst, die opkomt uit de bedrijfsstructuur, aan de concurrentieverhoudingen beantwoordt, dus beweeglijk is en toch strekt tot een evenwicht in de bedrijfstak. Opgelegde tarieven, waarmee onvermijdelijk een zekere starheid van procedure gepaard gaat, bergen een belangrijk element van verwringing in zich. Zij roepen spanningen op, die tot ontduiking leiden. Bovendien, kunnen van buiten opgelegde tarieven in de Rijnvaart werkelijk gecontroleerd worden, gelet op de talrijke verwevenheden van Rijnvaart en andere economische activiteiten, gelet ook op het hele ingewikkelde bestel van de Rijnvaart zelf? Welke overheid stelt de prijzen vast en wie zet het contrôle-apparaat op? Of brengt een vergunningstelsel baat, dat de capaciteit heet te regelen via toelating tot de markt van een aantal vaartuigen? Een Rijnvloot is echter geen machinepark, dat een aantal werkeenheden of producteenheden per uur of per dag oplevert. Ook de schommeling in de waterstanden beïnvloedt voorlopig nog de laadcapaciteit. Ook zal er in de regel wel ergens overcapaciteit worden gevonden, op bepaalde punten wegens de ongelijkheid in de vervoerstromen, en meestal op alle punten tegelijk wegens de schommelingen in het totale volume der transporten [31]).

Zelfs indien ononderbroken met inzet van alle vaartuigen aan de vervoervraag wordt voldaan schommelt de benuttingsgraad van de capaciteit nog tussen een 1/2 — indien nl. tussen telkens twee punten de vervoerstroom zich slechts in één richting zou bewegen, hetgeen een onwerkelijke veronderstelling is — en 1 — indien nl. tussen telkens twee punten in beide richtingen een gelijk en volledig beslag op de vervoercapaciteit zou worden gelegd, welke veronderstelling al even onrealistisch is —. Het is aan de statistiek en aan de operationele analyse om de waarschijnlijkheidsmarge van de bezettingsgraad uit te zoeken, en tot operationele beslissingen bij te dragen. Een vergunningstelsel als regulator werkt te grof en leidt niet tot het beoogde effect. *De kern van de problematiek is gelegen in het vinden van een structuur met terugkoppelingseffecten, die tot een benadering van evenwichtspunten in de capaciteitsaanwending en de prijsstelling leiden.*

Het is daarom, dat het UIR-plan als benaderingsmethode de aandacht verdient. Dit plan, opgekomen uit het bedrijfsleven, is industrieel van opzet. De grondgedachte is eenvoudig: alle bedrijfsgenoten dragen naar gelang van de omvang van hun transporten premies af aan een fonds van hun gemeenschappelijke organisatie. Uit dit fonds wordt een vergoeding voor de vaartuigen, die wegens gemis aan emplooi onder bepaalde voorwaarden, die de goede gang van zaken moeten waarborgen, uitgekeerd. De gehele bedrijfstak draagt dus de kosten van de

reserve-capaciteit. De premie-bijdragen moeten in alle kosten van het stilliggende materieel kunnen voorzien. In deze opzet schuilen een aantal ingebouwde stabilisatoren en dat is het belangrijke. Een ondernemer, die door acquisitie of door een geprivilegeerde positie in de markt zijn vloot vol bezet heeft, moet veel premie afdragen. Heeft hij zijn bestand verworven door prijsonderbieding dan kan dit hem in de rode cijfers brengen. Prijsonderbieding beneden de werkelijke kosten van de gehele vloot wordt dus afgeremd. Anderzijds zal geen bedrijfsgenoot meer willen afdragen dan strikt nodig is. Dit leidt tot capaciteitsbewaking. Capaciteitsbewaking voert eveneens, via operationeel onderzoek, tot een zo hoog mogelijke benutting van de vloot. Op dit punt is nog veel te doen.

Capaciteitsbewaking kan eveneens bijdragen tot rationalisatie van de nieuwbouw. Ook kan in het systeem een aansporing zijn gelegen tot een evenwichtig prijsbeleid. Tenslotte wordt dan eindelijk eens een inzicht verkregen in productiecapaciteit en productie van de Rijnvloot. De regeling behoort te liggen in handen van de bedrijfsorganisatie, want slechts dan komt het terugkoppelingseffect tot gelding. Opvattingen van deze strekking treft men ook aan bij een aantal samenstellers van het rapport van de werkgroep van de Centrale Rijnvaart Commissie inzake het voorstel van de Europese Commissie m.b.t. de toegang tot de markt in de binnenvaart [32]).

Dat er overheidstoezicht moet worden uitgeoefend op een dergelijke omvangrijke organisatie, daaromtrent bestaat een communis opinio. Het is echter eveneens een conditio sine qua non, dat de bovenomschreven structuur als één mechanisme met gedecentraliseerde functies moet worden gezien. Als de opzet mocht slagen, dan is toch nog een rigide monopolistische politiek in hoge mate onwaarschijnlijk. De bedrijfsgenoten blijven onderling in concurrentie-verhouding met elkaar staan. Bovendien betekenen de spoorwegen een geduchte concurrent, door hun vergrote technische mogelijkheden zelfs meer dan ooit, indien zij het systeem van gesloten treinen verder ontwikkelen.

Men kan zich voorstellen, dat in Europa binnen verschillende vaargebieden organisaties van gelijke strekking worden opgericht, die voor de premie-afrekening in een onderlinge rekeningcourantverhouding zouden staan. Niemand kan ontkomen aan een aanvankelijk gevoel van scepsis, wanneer men een dergelijke organisatie overdenkt. Daartegenover staat, dat automatisering van de administratie en de telecommunicatie mogelijkheden openen, die enkele jaren geleden nog niet binnen het bereik lagen.

Er zijn bezwaren gerezen tegen dit bedrijfsplan, vooral van particuliere zijde. Dit is begrijpelijk, want een groter bedrijf berekent het voordeel van een organisatie gemakkelijker dan een kleiner bedrijf [33]). Een organisatie als de NPRC, als geheel genomen, is echter zeer wel in staat haar positie te overzien en ook elders in de particuliere wereld worden geluiden vernomen, die wijzen op een versterkt besef van het opereren met voldoend grote eenheden van particulieren in de vrachtenmarkten [34]).

Concluderend moet men constateren, dat men in de Rijnvaart te maken heeft met een ingewikkeld complex van marktfactoren en marktvormen, waarbij tankvaart en droge vaart zijn te onderscheiden, en waar in de droge vaart tal van interdependenties bestaan.

IV. De juridisch-economische structuur

Het vraagstuk van de verhouding tussen de Rijnvaartacte en het EEG-verdrag is een vraagstuk van publiek Europees recht. Het object van dit vraagstuk wordt gevormd door het samenstel van markten van transportdiensten, de vrachtenmarkten van de Rijnvaart en de verhouding tot andere vrachtenmarkten. Een markt is een geheel van betrekkingen, om Delfgaauw nogeens te citeren. Vast staat, dat op een markt, de deelmarkten inbegrepen, vraag en aanbod elkaar beïnvloeden, onderling afhankelijk zijn in hoeveelheid, prijs en hoedanigheid van de ruil.

Wij mogen aannemen, dat de vele economisten, waaronder mensen met wereldfaam, goed bij zinnen waren, wanneer zij gedragspatronen van marktsubjecten ontleedden, systematische indelingen aanbrachten en marktstructuren omschreven, al dan niet in mathematische symbolen uitgedrukt. Bij alle verschil van benadering hebben zij één ding gemeen, nl. de opvatting, dat vraag en aanbod onderling betrokken zijn in dier voege, dat situaties en bewegingen aan de aanbodzijde de situaties en bewegingen aan de vraagzijde bepalen, en omgekeerd. Het „geheel der betrekkingen" in een onlosmakelijk geheel, zozeer zelfs, dat het begrip „prijsmechanisme" voor het weergeven van het verloop van de ruil in marktverhoudingen ruime ingang heeft gevonden [35]). Deze karakteristiek van markten is ook voor de jurist een datum. Anders gezegd, men moet onderscheiden tussen het stellen van rechtsregels enerzijds en het gedragspatroon van marktsubjecten anderzijds. Wanneer een rechtsregel op het geheel of een deel van het aanbod inwerkt, verandert dit automatisch de situatie aan de vraagzijde, en vice versa. Een rechtsregel maakt in dat geval een bestanddeel uit van de concrete marktstructuur, bepaalt daardoor mede de positie van alle deelnemers aan de marktruil. Men kan bijv. een rechtsregel stellen t.a.v. de toegang tot de markt of de toelaatbaarheid van kartels, maar de gevolgen van die rechtsregel verlopen autonoom binnen het geheel van de marktbetrekkingen op de wijze, zoals de economische analyse die tracht te benaderen. De rechtsregel behoort mede tot het samenstel van alle factoren, die de prijzen der goederen bepalen, naar de hiervoor geciteerde definitie van F. J. de Jong. Alle marktsubjecten binnen de kring van de rechtsregel ontlenen aan deze regel bepaalde rechten en/of verplichtingen.

Dit te constateren is voor de gang van ons betoog voldoende. Hoe de naleving van de regel wordt verzekerd, is een vraag op zichzelf, die hier onbesproken blijft.

Ingestemd kan worden met Mark S. Massel, die in „Competition and Monopoly" de betrekkingen tussen recht en economie aan een analyse onderwerpt en opmerkt: „Market definition requires a combination of

the legal and economic disciplines. While economic theory defines markets in general terms, the legal concept of the market is specialised, varying with differences in statutory language. . . ." [36]). Hij hanteert naast de begrippen „behaviour" en „performance" als voornaamste criterium het begrip „structure", t.w. „such indications as the number of buyers and sellers in a market, the geographical distribution of supply and demand, the difficulties of entry into the market and the type and degree of vertical integration which exist" [37]).

De markt in concreto is de Rijnvaart en de rechtskring is de Rijnvaartacte. De structuur van de markt in deze rechtskring wordt juridisch gekenmerkt door vrije toegang tot de markt en vrijheid van marktvorm, terwijl de markt geografisch in de art. 1 en 2 van de Rijnvaartacte is omschreven, nl. de Rijn en zijn mondingen, de vaart van de Rijn tot in zee en naar België en v.v. Men kan aan de hand van deze omschrijving ook nog constateren, dat binnenvaartmarkt en vaarwater te onderscheiden begrippen zijn: op de tussenwateren bijv. en in België komen binnenvaartmarkten voor, die in geen of slechts in verwijderd verband staan met de Rijnvaart.

De betekenis van deze rechtskring wordt onderstreept, door het aanwijzen sedert 1815 van een orgaan met centrale functie, de Centrale Rijnvaart Commissie, een functie, die door de kleine revisie van 1963 nogmaals is bevestigd. Art. 45 van de Acte noemt dit orgaan als de competente instantie voor het behandelen van economische vraagstukken, waaronder ook begrepen is het beraadslagen over voorstellen tot wijziging van de Acte en de reglementen, zoals die gemeenschappelijk zijn vastgesteld. De Acte is geen onveranderlijk gegeven en de procedure tot wijziging is een zaak van de Centrale Rijnvaart Commissie [38]). De juridische structuurelementen van de markt zijn dus duidelijk bepaald, evenals de weg, die de juridische wijziging heeft te doorlopen. Zoals H. van der Hoeven het zegt: „Reeds in die allereerste jaren leefde de gedachte, dat de Rijn als een economische doelgemeenschap moest worden gezien; . . . . Dit komt ook tot uiting in de positie, die de CRC zich heeft verworven. . . ." [39]).

Bewust heeft men bij de revisie in 1868 de positie van de CRC nader omschreven en versterkt [40]) en daaraan in 1963 opnieuw accent verleend. Bij het bepalen van de verhouding tussen de Rijnvaartacte en het EEG-verdrag hebben uit de volkenrechtelijke aard der zaak EEG-organen niet het laatste woord. Toch heeft het zijn nut na te gaan, welke rechtsopvattingen binnen de Gemeenschap met betrekking tot marktverhoudingen leven. Laten we het Gerechtshof der Gemeenschappen aan het woord, dan treffen wij in zaak 6—64 (Flamino Corta tegen Ente Nazionale Energie Elettrica) de volgende overweging aan:

„. . . . dat de Staten tegen de rechtsorde, die zij op basis van wederkerigheid hebben aanvaard, niet kunnen ingaan met een later, eenzijdig afgekondigd wettelijk voorschrift; dat een dergelijk voorschrift derhalve niet boven de rechtsorde van de Gemeenschap kan worden gesteld; dat, indien de werking van het gemeenschapsrecht van Staat tot

Staat zou verschillen op grond van latere nationale wetten.... (dit) een bij art. 7 verboden discriminatie in het leven zou roepen".

Hier wordt dus de verhouding bepaald tussen de rechtskring en deelregelingen binnen de rechtskring. Ook geeft het Hof zich rekenschap van het marktmechanisme:

(zaak 30—67, Industria Molitoria Imolese tegen de Raad van de Europese Gemeenschappen) "....dat, gezien het door de Verordening 120/67 in het leven geroepen prijsmechanisme.... een der noodzakelijke middelen is om een voor de gehele Gemeenschap geldende graanmarkt te verwezenlijken;....
dat de daartoe noodzakelijke interventiemaatregelen overal dezelfde moeten zijn en dat niet met het oog op lokale of regionale strubbelingen, doch met het oog op die van de gehele Gemeenschap moet worden beoordeeld of tot het nemen dier maatregelen aanleiding bestaat;"

In deze jurisprudentie gaat het Hof ervan uit, dat de gemeenschappelijke markt van een bepaald goed uit interdependente factoren bestaat en dat het ingrijpen in bepaalde factoren of in een beperkt geografisch gedeelte een discriminatie oplevert. Dat is nu juist, wat de Rijnvaartacte verbiedt: andere maatregelen kan in de Acte voorzien mogen aan de vaart niet in de weg worden gelegd (art. 1 en bepalingen tegen discriminatie ook elders in de Acte). „Vaart" in de Acte, het zij ten overvloede nogmaals gesteld, heeft de betekenins van vervoer van goederen of personen (sous le rapport de commerce) [41]). De Rijnvaart vormt een complex van vrachtenmarkten en per definitie, krachtens de Rijnvaartacte, een gemeenschappelijke markt met aan de Acte ontleende juridische karakteristieken.

De Europese Commissie heeft wel gesteld, dat, wat daarvan moge zijn, de lid-staten in elk geval op de Rijnvaartacte onderling geen beroep kunnen doen [42]). Zij baseert deze stelling op het welbekende art. 234 van het EEG-verdrag en aan het arrest van het Hof te Luxemburg in zaak 10—61 (EEG-Commissie tegen de Regering van de Italiaanse Republiek).

Volledigheidshalve wordt hier art. 234 geciteerd:

„De rechten en verplichtingen voortvloeiend uit overeenkomsten vóór de inwerkingtreding van dit Verdrag gesloten tussen een of meer Lid-Staten enerzijds en een of meer derde Staten anderzijds, worden door de bepalingen van dit Verdrag niet aangetast.

Voor zover deze overeenkomsten niet verenigbaar zijn met dit Verdrag maken de betrokken Lid-Staat of Lid-Staten gebruik van alle passende middelen om de vastgestelde onverenigbaarheid op te heffen. Indien nodig verlenen de Lid-Staten elkaar bijstand ten einde dat doel te bereiken en volgen in voorkomende gevallen een gemeenschappelijke gedragslijn."

De Italiaanse Regering verzette zich in zaak 10—61 tegen een uit de toepassing van het EEG-verdrag voortvloeiende verplichting om tot verlaging van bepaalde rechten in het verkeer met EEG-staten over te

gaan, aangezien zij bij de betrokken douane-overeenkomst in breder verband, waaronder ook de staten, die later de EEG oprichtten, zich het recht op het heffen van een specifiek invoerrecht had verworven. Dit recht bleef de Italiaanse regering tegenover de lid-staten van de EEG handhaven. Het Hof bepaalde echter, dat Italië aan de douane-overeenkomst van 1956 niet het recht kon ontlenen het bijzonder invoerrecht te handhaven, en dat Italië jegens de lid-staten gehouden was wel tot verlaging over te gaan.

Het Hof stelt:

„dat zulks behoort tot de normale gevolgen van het EEG-verdrag; dat de wijze, waarop de Lid-Staten onderling de verlenging der douanerechten doorvoeren aan het oordeel van derde Staten onttrokken is, wanneer deze slechting der tolmuren zich met inachtneming van het Verdrag voltrekt *en geen inbreuk maakt op de rechten, welke derde Staten aan de van kracht zijnde overeenkomst ontlenen.*" (cursief van schrijver dezes).

Uit het voorgaande kunnen nu enkele conclusies worden getrokken. Het is buiten kijf, dat de rechtsregeling op de Rijn van het begin af betrekking heeft gehad op de vormgeving van de vrachtenmarkten, zoals afschaffing van gildedwang, afschaffing van gesloten gebieden, afschaffing van stapelrechten e.d., dus op de organisatie van de markt. Krachtens de door de economische analyse aangetoonde, en door het Hof uit de aard der zaak erkende interdependentie van vraag- en aanbodfactoren op de markt, kunnen enige partners bij een internationale overeenkomst geen afzonderlijke regeling treffen over die markt zonder de positie van andere partners te wijzigen. Immers rechten en verplichtingen dus het juridisch element in de marktstructuur, vormen een onscheidbaar geheel, een structuurelement van een mechanisme [43]).

De grens van de EEG ligt dus, naar de overweging van het Hof in zaak 10—61, in de rechten, welke derde Staten aan de van kracht zijnde overeenkomst ontlenen. Wel verre van de eenheid van de Rijnvaart te doorbreken, handhaaft 's Hofs jurisprudentie deze eenheid. In de praktijk is dit Zwitserland, theoretisch ook Groot-Brittannië, en in de toekomst praktisch ook de vlaggen van LASH-schepen en anderen, die aan de Rijnvaart zouden deelnemen. Laatstgenoemden hebben echter krachtens art. 45 van de Rijnvaartacte de resultaten van het overleg over wijziging van de Acte in de CRC te respecteren.

Praktisch kan de EEG Zwitserland ook in de toekomst vrij de vaart laten uitoefenen. In dat geval zal het zich wel bevinden, Basel zal een gezocht oord worden voor de vestiging van Rijnvaartondernemingen en de discriminatie zou op het hoofd van de ingezetenen van de Europese Gemeenschap neerkomen. In het tegengestelde geval zou de gelijkheid van behandeling, de unité du régime, eveneens worden aangetast, een discriminatie worden gepleegd, naar 's Hofs eigen jurisprudentie, tegenover Zwitserland, zelfs wanneer de Zwitserse vlag aan gelijke voorwaarden als die der lid-Staten zou worden onderworpen, Zwitserland

zou in dat geval zijn rechten geldend kunnen maken via het Internationale Hof van Justitie, krachtens art. 93 van het Uno-handvest en de resolutie van de General Assembly no. 91 (I), van 11 dec. 1946.

Evenwel, afgezien van deze theoretische overwegingen, hebben de lid-Staten zelf bewust de interpretatie-regel omtrent de verhouding tussen de Rijnvaartacte en de Europese gemeenschappen gegeven. Dit gebeurde bij het z.g. Petersberg-accoord inzake de Rijnvaart, dat in juli 1957 door de lid-Staten van de EGKS, verenigd in de EGKS-Ministerraad, werd aangenomen [44]). In de considerans van het accoord leest men: „qu'une réglementation de la formation des frets par les gouvernements dans le trafic franchissant les frontières pour les parcours relevant de l'article premier de la Convention revisée pour la navigation du Rhin est impossible de l'avis de tous les gouvernements intéressés. Dit werd zo gesteld met het oog op de verhouding tussen het EGKS-verdrag en de Rijnvaartacte, terwijl op dat tijdstip de regelen van het EEG-verdrag reeds waren vastgesteld. Partijen bij dit accoord behielden zich ieder hun eigen interpretatie van de Acte met betrekking tot de cabotage voor. Zwitserland sloot zich in juli 1959 bij dit Accoord aan. Het had enige moeite met het feit, dat het Accoord niet in de Centrale Rijnvaart Commissie was gesloten, ofschoon het juist een bevestiging van de betekenis der Acte inhield.

Het cabotage-vraagstuk, dus de vraag of de vaart binnen twee punten van eenzelfde nationaal territoir onder de werking der Acte valt, blijft zijn actualiteit behouden. De stelling wordt n.l. wel verkondigd, dat de cabotage niet vrij is en dat, door het tot stand komen van de Europese Gemeenschappen, de Rijn van de Zwitserse grens tot aan zee een binnenlandse aangelegenheid is geworden. Het feit van het Petersberg-accoord verzet zich reeds tegen deze opvatting, men had in deze opvatting immers met een accoord met Zwitserland kunnen volstaan. Eveneens verzet de tekst van art. 234 zich tegen deze zienswijze; niet de Europese Gemeenschappen, maar de lid-Staten zijn de volkenrechtelijke subjecten om een eventuele onverenigbaarheid tussen de gemeenschapsverdragen en derde staten op te heffen. Eventueel kunnen de lid-staten organen van de gemeenschappen machtigen, maar niet in het geval, waarin een orgaan is aangewezen, zoals in casu de Centrale Rijnvaart Commissie. De andere partners bij de Acte hebben het recht elk van de partijen bij de deliberaties over de Acte met zich aan de Commissietafel te zien. Bij de kleine revisie van 1963 is juist bijzondere aandacht aan de samenstelling van dit hoge college besteed. Formeel juridisch en politiek blijven dus de afzonderlijke lid-Staten verantwoordelijke partners in de Rijnvaartacte en is de vaart tussen deze landen internationaal. Nogmaals, dit is het uitgangspunt van het Petersberg-accoord. Maar wanneer de Rijn vanaf de Zwitserse grens tot aan zee nationaal territoir zou zijn, quod non, dan nog zou de Acte daarop van toepassing zijn. Van der Hoeven heeft zonneklaar aangetoond, dat de cabotagevrijheid in de praktijk van de Acte steeds bestond. Hij heeft met de stukken bewezen, dat geen deskundige in de jaren na de eerste wereldoorlog er-

aan heeft getwijfeld, dat de Rijnvaartacte vrijheid van cabotageverkeer toestaat en dat zulks ter gelegenheid van het Verdrag van Barcelona (1921) is erkend. Men heeft het overtuigd en ik zag nimmer een weerlegging [45]).

„Die Forderung nach Interessenausgleich zwischen nationalen und internationalen Belangen" als interpretatiegrondslag voor de rechtsinhoud te stellen, betekent in wezen het stellen van macht boven recht en het inroepen van de clausula rebus sic stantibus, waarbij iedere partner de rechtstoestand naar eigen eigen inzicht en belangen vaststelt [46]).

In het voorgaande ben ik implicite ingegaan op Riphagens beschouwingen in de bundel „De rechtsorde der Europese Gemeenschappen tussen het internationale en het nationale recht" [47]). Inderdaad zijn weg, vervoermiddel, vervoerder (juister: vervoeronderneming) en product (= vervoerprestatie) onverbrekelijk verbonden, zoals Riphagen stelt (blz. 88). Maar, anders dan hij meent, kan het recht daarin geen scheiding brengen. Weg en vervoermiddel zijn productiefactoren, de vervoeronderneming is de organisatie van de productiefactoren, gericht op de productie, i.c. de vervoerprestatie. De vervoerprestatie is de enig relevante grootheid. De vaarweg op zichzelf beschouwd is niets, in economisch opzicht, het vaartuig al evenmin. Zelfs de vervoeronderneming niet, wanneer zij geen vervoerprestaties aflevert, want dan stagneert zij als organisatie. Wel kan het recht op productiefactoren (bijv. heffingen op de vaarweg, tijdelijke sluiting van de vaarweg, een vergunningsstelsel voor vervoermiddelen) invloed uitoefenen en voor de vervoerondernemingen bepaalde markten openen of sluiten. Het recht werkt dan in op de aanwending der productiefactoren en/of de productie zelf, dus op het mechanisme van de productie en de ruil. Zoals de economische analyse leert — het zij hier herhaald —, mogen productiefactoren, productie en ruil niet additief worden beschouwd, zij zijn interdependent. Deze constellatie is feitelijk van aard, althans in een markteconomie, en ten dele zelfs in een niet-markteconomie onontkoombaar. Wij spreken hier echter over een markt-economie. Het kenmerk van de Rijnvaartacte is, dat zij productie, onderneming en ruil vrijlaat, dat is de gegevenheid (R. blz. 87 onderaan), waarmee de EEG rekening moet houden, omdat deze vrijheid voortvloeit uit verdragsverplichtingen. En inderdaad betreft het een niet-splitsbare bundel — juister: complex — van multilaterale rechtsbetrekkingen (R. blz. 86).

Terzijde zij nog opgemerkt, dat een markt, die economisch wel in betrekking tot de Rijnvaart staat, wordt gevormd door de Westduitse kanalen. Schepen van dit gebied zijn van het type, dat in de Rijnvaart gebruikelijk is en zij nemen inderdaad aan de Rijnvaart deel. Omgekeerd worden schepen, die aan de Rijnvaart deelnemen, in dit gebied geweerd.

Vóór de tweede wereldoorlog bezat Nederland het recht op het uitoefenen van de vaart binnen geheel Duitsland krachtens het handels- en scheepvaartverdag tussen Nederland en de Duitse Tolunie van 1851 [48]).

Art. 11 van dit Verdrag luidt:

„Les sujets de chacune des Hautes Parties contractantes se conformeront respectivement, en ce qui concerne l'exercice du cabotage, aux lois, qui régissent actuellement ou qui pourront régir par la suite cette matière dans chacune des deux Hautes Parties contractantes". Dit recht, dat onderscheiden moet worden van de Rijnvaartacte en alleen Nederland geldt, is bij mijn weten nimmer opgezegd [49]) en de eenzijdige Duitse verklaring van november 1936 kent het zelfs toe aan alle vlaggen [50]). Na de oorlog was de situatie onhelder. Aanvankelijk waren het deviezen-moeilijkheden, waardoor vreemde schepen werden geweerd, daarna was de moeilijke situatie van „Ostflüchtlinge", die zich met hun schepen in het Westduitse kanalengebied hadden teruggetrokken, een reden niet-Duitse schepen te weren, en tenslotte, toen de Duitse vloot tot boven de vooroorlogse sterkte was vernieuwd, kon het argument worden vernomen, dat in précaire verhouding van reders tot particuliere schippers een zodanige, redelijk stabiele verhouding op de Westduitse kanalen was tot stand gekomen, dat de komst van niet-Duitse schepen de bereikte resultaten zou verstoren. Wat daarvan zij, formeel rechtens is de situatie van voor de oorlog tussen Nederland en de Duitse Bondsrepubliek hersteld door de nota's, die op 26 juli/3 augustus 1961 zijn gewisseld tussen de Nederlandse Regering en de Duitse Bondsrepubliek inzake het herstel van alle vóór 10 mei 1940 tussen het Koninkrijk en Duitsland bestaande verdragen [51]).

V. Slotbeschouwing

Wanneer men met een concrete markt te maken heeft, vloeien economie en recht ineen, en de maatschappelijke verhoudingen doen hun invloed gelden bij de vormgeving aan de marktstructuur [52]). In de voorgaande paragrafen is getracht een summiere schets te geven van de krachten, die op de Rijnvaart inwerken, hun recente historische ontwikkeling, de samenhang en complexiteit van de markten en de juridische elementen, die mede de structuur bepalen. Het accent is gelegd op de Rijnvaart, omdat die het onderwerp van dit opstel is. Daarmee is het belang van het EEG-verdrag geenszins terzijde geschoven. Toch leek het wel van betekenis het accent op de Rijnvaartacte als publiekrechtelijke verbintenis te leggen. Bij de toeneming en vervlechting van allerlei betrekkingen tussen landen heeft de naleving van verbintenissen van internationaal publiekrecht voor een geordende en vrije samenleving evenveel betekenis gekregen als de naleving van verbintenissen in het nationaal privaatrecht. De waarborg, die een groter land aan zijn macht ontleent, vindt een kleiner land in de gelding van de rechtsregel.

Het economisch probleem ligt in het zoeken van de meest gewenste marktstructuren op de Rijn en in de relatie van deze marktstructuren tot vervoermarkten buiten de Rijn.

Dit raakt allereerst de marktpartijen zelf en hun vindingrijkheid. De

publiekrechtelijke instrumenten worden, binnen het wijder verband van het volkenrecht, geleverd door de Rijnvaartacte en het EEG-verdrag. Zij behoeven qua doelstelling niet met elkaar in tegenspraak te staan. Er bestaat een vernieuwingswil ten aanzien van de Rijnvaartacte en geen bepaling in het EEG-verdrag staat in de weg aan de harmonisering van beide rechtskringen [53]). De Rijnvaartacte biedt daarbij het voordeel, dat zij inderdaad een vervoermarkt zonder grenzen heeft verwezenlijkt. Dat kan men van de EEG op vervoergebied niet, of nog niet, zeggen. Het is voor de grote zeehavens aan de Rijn- en Scheldemondingen van belang, dat het verkregen recht van de eenheid der Rijnvaart wordt gehandhaafd.

Ook het EEG-verdrag gaat in hoofdstuk 3 van het Tweede Deel uit van de vrijheid van vervoerdiensten. Art. 59 van het Verdrag bepaalt: „in het kader van de volgende bepalingen worden de beperkingen op het vrij verrichten van diensten binnen de Gemeenschap in de loop van de overgangsperiode geleidelijk opgeheven ten aanzien van de onderdanen der Lid-Staten....".

In het tweede lid van dit artikel wordt deze mogelijkheid geopend ten gunste van onderdanen van een derde Staat. In geest en hoofdzaak bestaat dus geen strijd met de Rijnvaartacte. Art. 61, dat in hetzelfde hoofdstuk 3 voorkomt, bepaalt voorts dat *het* vrije verkeer — en niet „een" vrij verkeer — van de diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen van Titel IV. Dit bepalend lidwoord „het" staat er opzettelijk, de gehele vervoertitel is daarmee bewust bij de verdragssystematiek van de vrijheid van het economisch verkeer ondergebracht en Titel IV (art. 74 en vlgg.) moet van daaruit worden geïnterpreteerd. Daarom is Titel IV uitdrukkelijk in het Tweede Deel van het Verdrag geplaatst en niet in het Derde Deel, waardoor het tot een instrument van het beleid der Gemeenschap zou zijn beperkt, zoals een stroming het graag had gezien. Het kan van sommige reeds tot stand gekomen regelingen worden betwijfeld, of zij aan de verdragssystematiek en de jurisprudentie voldoen. Achter deze vraag schuilt een diepere problematiek, nl. dat het vervoer zich in markten afspeelt, terwijl tevens collectieve voorzieningen worden getroffen. Ook in de Gemeenschap wordt het beleid geconfronteerd met het probleem, wie de voorzieningen treft en aan welke regels zij zijn gebonden. Op dit punt kan hier niet worden ingegaan [54]).

Men kan, wat de Rijnvaart betreft, niet zeggen, dat het invoeren van mededingingsregels, die overheersende posities moeten tegengaan, tot de urgente vraagstukken behoort. Nog steeds verdringen de rederijen elkaar voor de deuren der grote verladers.

Het reglement nr. 11, ter uitvoering van art. 79 [55]) en gericht tegen discriminaties, werpt een vraag op. De Franse tekst van art. 79 zegt, dat verboden zijn:

„....les discriminations, qui consistent en l'application.... de prix et conditions de transport différents *en raison du* pays d'orgine ou de destination des produits transportés". Deze formulering is niet toevallig, zij stemt overeen met de hoofdregel van het verdrag inzake discrimina-

ties, art. 7, waar men eveneens „en raison de" aantreft. Bij de vertaling is in de Nederlandse, Duitse en Italiaanse tekst kennelijk een onjuistheid begaan. Daar spreekt men van „naar gelang van, ja nach, e fondate sul", die corresponderen met het Franse „selon", het woord, dat men ook in de Franse tekst van reglement nr. 11 aantreft. Daarmee voert men een territoriaal criterium in, terwijl art. 7 in alle vier talen en art. 79 in de Franse taal uitgaan van het motief, dat de transactie beïnvloedt. Dit laatste criterium is in een gemeenschappelijke markt het meest juiste. In elk geval is de invoering van enig territoriaal criterium op de Rijn bepaald ongewenst. Daar de invoering van een reglement op de Rijn krachtens de Rijnvaartacte een resolutie van de Centrale Rijnvaart Commissie vereist, verdient dit punt nadere overweging.

Eveneens van dit reglement kan worden gezegd, dat invoering daarvan op de Rijn, gegeven de scherpe concurrentie-verhoudingen, weinig urgent is. Een aanbieder kan alleen discrimineren, wanneer hij in de markt een monopolistische positie inneemt. Voorzover monopolistische posities in de Rijnvaart voorkomen, zijn deze niet een gevolg van marktverhoudingen in de Rijnvaart, maar van externe factoren, die niet door enigerlei concurrentie- of discriminatie-regeling, gericht op de Rijnvaart, kunnen worden bestreken. In dat geval zou men tot ontkoppeling van verticale bindingen, „Werkverkehr" e.d. moeten overgaan, doch de rationaliteit van zo'n ontkoppeling kan in verschillende opzichten worden betwijfeld. Men moet zich zelfs afvragen of voorschriften als de discriminatieregeling en de mededingingsregeling, zoals voor het vervoer ontworpen, in de Rijnvaart van enige wezenlijke betekenis zijn in verhouding tot andere factoren, die de vervoerprestaties, de vervoerprijzen en de vervoerstromen bepalen. Voor een dergelijke vraag bestaat te gereder aanleiding, omdat het ontwerpen en uitvoeren van dergelijke maatregelen niet onaanzienlijke maatschappelijke kosten veroorzaakt. Het is wenselijk het beginsel van optimale allocatie ook voor deze kosten in het oog te houden. De discriminatie- en mededingingsregels laten de wezenlijke vraagstukken liggen, het denkpatroon, dat daaraan ten grondslag ligt, sluit minder aan bij de werkelijkheid. Centraal staat de productie/vraagverhouding, en dit betreft meer dan een capaciteits- en prijsregeling, nl. het vinden van evenwichtspunten bij in beginsel ongebalanceerde factorkosten en een niet-evenwichtig gespreide vraag. Het blijvend onbehagen over de Rijnvaartmarkten, terwijl toch het vervoer via Lobith in 15 jaar tijd steeg van 33.7 mln ton tot 100 mln ton wijst in deze richting.

Veel noodzakelijker is het zich op de hoofdvraagstukken te concentreren en een organisatie met terugkoppelingseffecten als hiervoor in par. 2 genoemd, nader uit te werken. Men zou een groep kunnen vormen, bestaande uit deskundigen op het gebied van Rijnvaartpraktijk, bestuur, economie, moderne administratie en organisatie. In het licht van hetgeen bereikbaar kan worden geacht, heeft het UIR-plan de verdienste van een schets, niet meer, ook niet minder. Het was opvallend en verheugend, dat bij de uitwerking van het UIR-plan een aantal traditionele tegenstellingen wegvielen. Van particuliere zijde bleven be-

zwaren bestaan, maar bij doordenking kunnen zij m.i. worden weggenomen.

Ik moge hier een persoonlijke opmerking aan toevoegen. In juni/juli 1967 heb ik met meer dan gewone belangstelling de kabinetsbesluiten van de Bondsrepubliek gevolgd, die werden genomen ter bestrijding van de recessie. De systematische en strategische opzet viel op en wekte mijn nieuwsgierigheid hoe het resultaat zou uitpakken. Onwillekeurig gingen mijn gedachten naar het UIR-plan en zijn economisch-strategische mogelijkheden. Wij weten nu hoe positief het resultaat van de recessie-bestrijding in de Bondsrepubliek is gebleken en door zijn succes zelfs internationale problemen heeft opgeroepen. Het zou een goed ding zijn, wanneer de strategische aanleg van onze oosterburen in gemeen overleg in de Rijnvaart zou worden aangewend en vandaar, als regeling van een concrete markt, tevens bevruchtend zou werken op een meer open, rationele opzet van het Europees vervoerbestel.

Het UIR-overleg overtuigde van nieuwe mogelijkheden van positief gerichte samenwerking. Het is van algemeen belang, dat zij niet door competentiegeschillen wordt gefrusteerd. Het probleem van de verschillende markten, waarvoor regelingen moeten worden getroffen, vereist nauwkeurige aandacht, maar is bij moderne administratieve technieken niet op voorhand onoplosbaar. Het probleem van de Rijnvaart loopt ten dele parallel met de problematiek van andere binnenvaartmarkten. Nu de Wet Goederenvervoer Binnenvaart toch in Nederland op de helling wordt gezet, biedt dit een welkome gelegenheid technieken te overwegen, die naast centrale functies tevens door een soepele marktstructuur worden gekenmerkt [56]).

Dit is van te groter belang, omdat de organisatie van een aantal „bekkens" ter regeling van de capaciteit van de binnenvaart in de EEG wordt overwogen. Al spoedig verzeilt men in een situatie, waarbij het ene „bekken" de penetratie vanuit een ander „bekken" afweert, een te verwerpen ontwikkeling voor een gemeenschappelijke markt. Een ontwikkeling, waartegen André Gros, oud-Rijnvaartcommissaris en tegenwoordig rechter in het Permanente Hof van Internationale Justitie waarschuwt in een beschouwing, die hij aan de 100-jarige Acte van Mannheim wijdde. [57]) „Il y serait contradictoire de supprimer le régime juridique des grands fleuves internationaux alors qu'on travaille à la mise en oeuvre d'une liaison entre trois fleuves (sc. Rhône, Rhin, Danube) car en l'absence d'un tel régime la navigation y serait exposé au risque de réglementations nationales recréant sur des fleuves ainsi cloisonnés les difficultés et les discriminations qu'on a connues pendant la première période de l'histoire de la Commission Centrale".

Dit leidt ons tot drie conclusies. De besluitvorming over productiefactoren en productie worde zoveel mogelijk gelegd bij degenen, die verantwoordelijk zijn voor de aanwending daarvan, dus de vervoerbedrijven. Daarmee voorkomt men desintegratie in kleiner verband en bevordert men de osmose tussen verschillende rechtskringen. De organen, die voor het wijder maatschappelijk verband verantwoordelijk zijn, han-

delen bij materiële en procedurele aangelegenheden volgens geldende rechtsregels. Dusdoende voorkomt men politieke en economische desintegratie. Neemt men deze beide uitgangspunten in acht, dan heeft men de weg opengehouden voor een derde beginsel, nl. het vestigen van een open systeem, dat toekomstige verdere ontwikkelingen kan opnemen.

NOTEN

[1]) Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, 23 juli 1968, 11e jaargang nr. L 175.

[2]) Pierre Albert Chiesa: Le regime international du Rhin et la participation de la Suisse, Fribourg 1952.
Henri Walther: La révision de la Convention de Mannheim pour la navigation du Rhin - Annuaire Français de Droit International, blz. 818 XI, 1965 - Walther acht Zwitserland volledig partij bij de Acte door de aanvaarding van de uitnodiging krachtens Art. 354 Versailles en het nakomen van de rechten en verplichtingen uit de Acte voortvloeiende.

[3]) Zie Walther - t.a.p. blz. 819.

[4]) Tractatenblad - Jaargang 1955 no. 161. Voor algemene overzichten, zie o.m. de lezenswaardige speciale uitgave van Strom und See, Basel, juli/aug. 1968, "100 Jahre Mannheimer Acte" en de jubileum-uitgave van de Centrale Rijnvaart Commissie t.g.v. haar 150-jarig bestaan, o.m. Ursula von Köppen: "Die Geschichte der Kommission und die Rechtsordnung der Rheinschiffahrt". Voorts "Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Okt. 1968 en "Navigation Intérieure Rhénane, 10 nov. 1968.

[5]) Ned. Juristenblad van 9 november 1968, no. 38.

[6]) Tractatenblad alsv. - Modus Vivendi, article 74.

[7]) K. Vonk: The transport sector. A struggle for balance and mobility - Internationale Spectator, Jaargang XIX, nr. 7, 8 april 1965.

[8]) Friedrich List: Das deutsche National Transport System in Volks- und Staatswirtschaftlicher Beziehung, Leipzig 1838.

[9]) S. T. Bindoff: The Scheldt Question, London, 1945, blz. 138 vlgg.

[10]) Zie Annuaire de l'Institut de Droit International 1929, 1932, 1934, waarin men verslag ziet van de pogingen nogeens het economisch régime van internationale rivieren te definiëren.

[11]) League of Nations - Report on Rhine Navigation by Walker D. Hines. Soc. des Nations C 444 M 164, 1925 VIII - Rapport du Comité Spécial, Quaestions de concurrence entre voies ferrées et voies d'eau - Genève, C 127. M. 43, 1929 VIII.

[12]) P. A. Blaisse: De Nederlandse Handelspolitiek, 1948; blzz. 107, 111.

[13]) J. Heinz Müller und Rainer J. Willeke - Die Preisbildungsorgane in der Rheinschiffahrt, 1963, blz. 33.

[14]) Jaarverslag 1966 Centrale Rijnvaartcommissie, blz. 74.

[15]) Zie o.a. dr. Sigurd Klatt - Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen, 1965, blz. 282.

[16]) Jolmes, L., Geschichte der Unternehmungen in der deutschen Rheinschiffahrt, 1960, blz. 98 vlgg.

[17]) Müller en Willeke t.a.p. blz. 37.
Dr. H. van der Hoeven - De Rijnvaartakten en de Cabotage, 1956, blz. 89.

[18]) Tractatenblad 1955, nr. 161, blz. 142.

[19]) van der Hoeven, t.a.p. blz. 5 vlgg.

[20]) Commission Centrale pour la Navigation du Rhin - Rapport Conference Economique, 1952, blz. 6, waar men een uitvoerige Duitse uiteenzetting over de deviezenmaatregelen als "entrave à la liberté" vindt.

[21]) Inzake overinvestering in de Rijnvaart zie bijv. Walter Hamm - Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, 1964, blz. 125 vlgg.

[22]) Commission Centrale pour la navigation du Rhin - Rapport sur la deuxième session de la Conférence Economique, 1959/1960.

[23]) K. E. Boulding - A liquidity preference theory of market prices - in Readings in Price Theory, 2e dr., 1956, blz. 312. Een quantitatieve analyse van marktsamenhang.

[24]) J. E. Andriessen - Economie in theorie en praktijk, blz. 180.
Paul A. Samuelson - Economics, 5th ed., blz. 42.
F. J. de Jong - De werking van een volkshuishouding, deel I, 3e druk, 1959, blz. 43.
G. Th. J. Delfgaauw - Inleiding tot de economische wetenschap, 1965, blz. 116.
F. J. Haccoû - "Handel en Marktwezen in goederen", 1957, constateert het verband tussen de technische markt en "de structuur van de organisatie der maatschappelijke productie" (blz. 421). Ofschoon de goederenmarkten het onderwerp van zijn beschouwing zijn, betrekt hij het vervoer somtijds in deze structurele benadering (blz. 527). Een technische uitwerking van Samuelsons "device".
Aan de vervoermarkten weidde H. S. Seidenfus een speciale studie "Verkehrsmärkte", 1958, uitlopend over een beschouwing m.b.t. de Rijnvaart. Voorts, direct of zijdelings, bestaat een veelheid van literatuur. Te noemen in dit verband o.m. George W. Wilson - Essays on some unsettled questions in the economics of transportation, en uiteraard het rapport Allais, 1965.

[25]) A. Predöhl - Verkehrspolitik, 1958, blz. 10.

[26]) Het Statistisch Zakboek 1968 (blz. 154) geeft de volgende cijfers, waarvan velerlei detaillering te vinden is in de Statistiek van de internationale binnenvaart in 1967 - publicatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek 1969 -

Goederenvervoer op de Rijn langs Lobith volgens vervoersrelatie 1967 (1000 t)

	stroomopwaarts			stroomafwaarts		
	totaal	w.v. geladen in		totaal	w.v. gelost in	
		Nederl.	België		Nederl.	België
Gelost resp. geladen in:						
West-Duitsland	49.279	43.257	4.601	39.851	27.448	10.396
Frankrijk	1.962	1.701	247	3.656	1.029	2.586
Zwitserland	3.355	2.181	1.160	214	122	84
Overige landen	93	68	27	607	365	242
Totaal	54.689	47.207	6.034	44.326	28.963	13.308

Goederenvervoer op de Rijn langs Lobith volgens goederensoort (mln ton)

	1958	1963	1965	1966	1967
Stroomopwaarts					
Granen	2,2	2,2	2,7	3,0	3,5
Ertsen	13,7	16,2	21,9	20,5	22,0
Vaste brandstoffen	6,7	4,0	4,4	3,8	3,8
Vloeibare brandstoffen	10,2	8,2	8,0	9,8	10,7
Overige goederen	8,0	13,0	15,5	15,8	14,7
Totaal	40,8	43,6	52,5	52,9	54,7
w.v. in duwvaart		4,2	6,8	7,6	7,7
Stroomafwaarts					
Meststoffen	3,0	2,7	3,0	2,9	3,1
Zand, grind e.d.	3,6	7,1	9,9	13,9	16,5
Vaste brandstoffen	3,5	4,5	3,5	5,3	7,8
Metalen	3,5	3,3	5,1	5,2	7,7
Overige goederen	4,6	5,4	6,7	8,0	9,2
Totaal	18,3	23,0	28,2	35,3	44,3
w.v. in duwvaart		0,3	0,9	1,9	3,1

	Nederl.	Belgie	Duitsl.	Frankrijk	Zwitserl.
totaal	6.470	2.876	4.890	3.433	461
w.v. motorschepen	3.588	2.353	3.433	2.230	339
sleepschepen	2.734	495	1.319	770	122
duwbakken	148	28	138	433	

Bron: Statistiek van de internationale binnenvaart 1967, Centraal Bureau voor de Statistiek, 1969, blz. 16.

Over de deelname aan de internationale Rijnvaart via Lobith geeft deze statistiek de volgende cijfers: (blz. 8)

Vervoer door de internationale Rijnvaart via Lobith per vlag (mln ton)

Jaar	Totaal Lobith	Nederl.	België	W-Duitsl.	Frankrijk	Zwitserl.
1958	53,3	27,6	4,5	15,9	2,7	1,8
1959	49,7	27,1	4,5	12,7	3,0	1,8
1960	63,5	33,7	6,5	16,4	4,2	2,1
1961	61,9	33,8	5,8	16,3	3,8	2,0
1962	60,1	33,2	5,2	16,3	3,2	2,0
1963	59,6	33,7	4,8	16,3	2,9	1,7
1964	66,5	37,6	5,7	18,0	2,9	2,3
1965	73,4	40,8	6,2	20,2	3,5	2,6
1966	80,6	44,8	7,6	22,3	2,9	2,7
1967	91,5	48,1	8,9	28,0	2,8	3,4

Vermelden wij nog, dat aan het boveneinde van de Rijn in Basel de overslag in 1967 7.912.000 ton bedroeg (Strom und See, juli/aug. 1968).

Het totale vervoer over de Rijn overtreft thans de 200.000.000 ton. In de Duitse Bondsrepubliek houdt 75 à 80 % van de binnenvaart verband met de Rijn (Ursula von Köppen, Zeitschrift für Binnenschiffahrt, okt. 1968).

Van een analyse van werkelijke en potentiële Rijnvloten wordt hier afgezien. Het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart ondernam in 1959 ten behoeve van de Econ. Rijnvaartconferentie een poging. De vaststelling stuit op aanzienlijke moeilijkheden.

[27]) Een meer uitgewerkte analyse in het Gedenkschrift ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart: K. Vonk „Strukturprobleme der Rheinschiffahrt", 1965.
Zie overigens o.a. Müller en Willeke, Hamm, Jolmes, Klatt, alsook F. Kuhlmann "Die Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens von der konjunkturellen Entwicklung", 1965, en G. Larink in "Das Kapazitätsproblem in der Verkehrswirtschaft", uitgave Institut für Verkehrswissenschaft, Münster, 1967.

[28]) Vonk - Strukturprobleme, blz. 74.

[29]) Müller en Willeke, t.a.p. blz. 167.

[30]) Vgl. een recent voorbeeld: Navigation fluviale européene, 10 maart 1969, blz. 198.

[31]) Voor een analyse zie H. St. Seidenfus - Organisatorische und preispolitische Möglichkeiten der Verminderung von Leerbewegungen der Transportmittel - 1965.
Zie ook de beschouwingen in het rapport van de tweede zitting van de Economische Rijnvaart Conferentie, 1959/1960.

[32]) Zie rapport van de Centrale Rijnvaartcommissie, gepubliceerd in Navigation Fluviale Européenne, 25 febr. 1969.

[33]) Gedachtig o.a. aan de Rijnvaart, trof mij Mancur Olsons conclusie: "Since the larger the number in the group, other things equal, the smaller the F_i's will be, the more individuals in the group, the more serious the suboptimality will be." (F_i = het aandeel, dat het individuele lid van de groep in het totale voordeel, dat de groep als zodanig door haar actie verwerft) - Mancur Olson: "The logic of collective action", Harvard Economic Studies, Vol. CXXIV, 1965.

[34]) W. Becker - Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 10/68, blz. 408. Of zijn kijk op de technische structuur van de markt juist is, waag ik te betwijfelen.

[35]) Vanwege de betekenis van de economische theorie voor de juridische interpretatie nog enkele verwijzingen:
E. Schneider, Wirtschaftstheorie II, Wirtschaftspläne und wirtschaftliches Gleichgewicht in der Vekehrswirtschaft, 1963 (n.b. verkeer i.d.z. van alle economische verkeer), op blz. 77 aansluiting aan het marktbegrip van Triffin. K. E. Boulding, Economic Analysis, I, 1966, o.a. chapter 8. Jean Marchal - Le méchanisme des prix, 1960. Seidenfus, Verkehrsmärkte, 1959, werd vermeld.

[36]) Mark S. Massel - Competition and Monopoly, The Brookings Institution 1962, blz. 237. In de voetnoten treft men een aantal verwijzingen naar "cases" m.b.t. vervoer. Voor de verhouding economische theorie, juridische interpretatie en maatschappelijke verhoudingen, zie ook B. de Gaay Fortman: Theory of Competition Policy, 1966; bespreking van dit werk in Soc. Econ. Wetgeving, februari 1969, 17e jaargang no. 2 blz. 126 vlgg. door M. R. Mok.
André Marchal: Systèmes et Structures Economiques, 1959. P. Hennipman: Doeleinden en criteria der economische politiek, 1962.
Raymond Barre: "La morphologie de l'activité économique", in "Economie Politique", 1963.

[37]) Mark S. Massel, t.a.p., blzz. 191 en 197.
Van belang zijn ook zijn opmerkingen inzake de kruiselingse vraagelasticiteit en substitutie-graad bij de bepaling van "de markt".

[38]) Art. 45
Les attributions de la Commission Centrale consisteront:
.....
b) à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui aurient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun;

De bij de revisie van 1963 aangebrachte wijziging van art. 46 heeft de besluitprocedure verduidelijkt:
"Chaque Etat contractant dispose d'une voix à la Commission Centrale,....
Les résolutions adoptées à l'unanimité sont obligatoires,....
Les résolutions adoptées à la majorité constituent des recommendations".
Zie C. Bonét Maury: Les actes du Rhin et de la Moselle, 1966, blz. 54.

[39]) H. van der Hoeven - De Rijnvaartacten, blz. 45 vlgg.

[40]) Rheinurkunden, II, ed. Martinus Nijhoff en Duncker & Humblot, 1918, blz. 118.

[41]) Zie o.m. Engelhardt: Du régime conventionnel, 1887.
W. J. M. van Eysinga - Les fleuves et canaux internationaux, 1924.
Jean Hostie: Académie de droit international, Receuil 1929, III.
W. Müller - Freiheit der Rheinschiffahrt, 1953.
Memorandum van de EEG-Commissie inzake de toepassing van het EEG-verdrag op de Rijnvaart, VII/Com (64) 140, I, blz. 14.
W. J. M. van Eysinga - La Commission Centrale du Rhin.

[42]) Memorandum VII (Com) 64, II, blz. 6.
A. H. Reinarz - Het vervoer in de Europese Gemeenschappen, 1969, blz. 156.

[43]) De interpretatie-methode van het memorandum van de Europese Commissie is dus ontoereikend, omdat het aan het feit van de economisch-structurele samenhang van de Rijnvaart voorbijgaat.

[44]) C. Bonét-Maury - Les Actes du Rhin et de la Moselle, blz. 45.
W. Jonker wees reeds op de betekenis van dit Accoord in "Verkeer", 1963, blz. 153.

[45]) In een discussie met prof. Telders in 1937 en 1938 in het Ned. Juristenblad heb ik een tegenovergesteld standpunt ingenomen (N.J.B. 1937, blzz. 997 en 1101, N.J.B. 1938, blz. 112).
Van der Hoeven heeft echter dieper gegraven dan Telders en ik. Zie H. van der Hoeven o.a. blz. 90 vlgg. In 1951 hing de Econ. Rijnvaartconferentie de cabotage-vrijheid aan en beriep de Bondsrepubliek zich op deviezenmoeilijkheden. V. d. Hoeven wijst er op, dat de Bondsrepubliek zich in 1950 vrijwillig tot de rechten en verplichtingen verbond, "ebenso wie die jetzigen Mitglieder". Zolang de Bondsrepubliek de vaart feitelijk vrijlaat, is het evenwel beter zich te concentreren op juridische vernieuwing. Een recente studie, Schluckebier, Internationales Rheinschiffahrtsrecht, 1965, vermeldt niet v. d. H.'s studie.

[46]) Dr. G. Bliefert - 100 Jahre Mannheimer Akte - Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 10/68, blz. 398. Met alle persoonlijke waardering voor de schrijver, meen ik tegen deze zinsnede bezwaar te moeten maken. Zij typeert n.m.m. ook niet het historisch verloop. Dat sluit niet uit, dat wij elkaar op het punt van vernieuwing der Acte een eindweegs zouden vinden.

[47]) W. Riphagen: De vervoerswetgeving, zijn verhouding tot internationale verdragen en zijn werking in lid-staten, 1966.

[48]) Rheinurkunden I, blz. 517 vlgg.

Van der Hoeven wijst nog op het verschil in juridische status tussen de Rijn en de andere Duitse binnenwateren.

[49]) J. J. Brugmans - Paardenkracht en mensenmacht, 1966, blz. 511. Van der Hoeven, t.a.p., blz. 53.

[50]) Ned. Tractatenblad 1955, blz. 143.

[51]) Kamerstukken Tweede Kamer, zitting 1961-1962 - 6573 (R 252).

[52]) In dit verband zij speciaal gewezen op het werk van Massel en de studie van B. de Gaay Fortman, genoemd in aant. 36.

[53]) Riphagen, t.a.p. blz. 88.

[54]) Zie o.a. C. J. Oort: Het vervoer in de Europese Gemeenschap, 1969.

[55]) Publicatieblad 1960, blz. 1121 vlgg.

[56]) Zie o.m. P. J. Kapteyn: Europa sucht eine gemeinsame Verkehrspolitik, 1968, blz. 367 vlgg., die het UIR-plan als uitgangspunt positief waardeert, maar, begrijpelijk, het accent legt bij de verbinding met andere gebieden. Meer dan bij de "gebieden" ligt het accent echter bij de "markten".
Het Econ. en Sociaal Comité in zijn commentaar gaat in de richting van grotere differentiaties door nationale bekkens en daarnaast het Rijnbekken voor te stellen (ad art. 8 ontwerp Eur. Commissie betr. toegang tot de markt binnenvaart), door het indelen van schepen in categorieën komt men voorts in de richting van differentiatie naar markten (Publicatiebladen Eur. Gemeenschappen, 1968, C 95 en C 100).

[57]) In "Strom und See", juli/aug. 1968, blz. 180.

SAMENVATTING

Wie zich op dit ogenblik rekenschap geeft van de betekenis van het Rijnvaartrégime ziet zich geplaatst voor een curieuze situatie. De „kleine revisie" van 1963 heeft aan het Rijnvaartrégime een hechter grondslag gegeven dan sedert jaren het geval was. Anderzijds stelt de mededingingsregeling, die voor het vervoer in de EEG ontworpen is, de vraag van het voortbestaan van het Rijnvaartrégime opnieuw aan de orde. De primaire vraag is niet, welk orgaan de in de EEG ontworpen mededingingsregels op de Rijn zal uitvoeren, maar wie bevoegd is mededingingsregels op de Rijn toe te passen.

De economisch-structurele problematiek van de Rijnvaart stuit op de juridisch-politieke problematiek van de Europese verhoudingen. De historische ontwikkeling toont in de 19e eeuw een ontwikkeling naar steeds groter vrijheid van vervoerondernemingen in de riviervaart. De ontwikkeling op de Rijn heeft mondiale invloed. Culminatiepunt van de vervoervrijheid ligt in het Verdrag van Versailles, 1919, en de daaruit voortkomende verdragen van 1921 inzake transito-verkeer en rivierenrégimes, en van 1923 inzake zeehavens en spoorwegen. Dit culminatiepunt is tevens keerpunt, de coördinatie-politiek komt in nationaal verband op, versterkt door de sedert 1929 intredende economische crisis. Ook doet de concurrentie-verhouding tussen spoorwegen en Rijnvaart zich scherper gevoelen.

De periode na de Tweede Wereldoorlog wordt gekenmerkt door wederopbouw, herstel der geschonden betrekkingen en een toenemende aandrang tot nadere structurering van de Rijnvaartmarkten. De vrij-

heid van cabotage, tot de Tweede Wereldoorlog geldend, wordt een discussiepunt. De Rijnvaart vormt een complex van marktvormen beinvloed door interne en externe factoren. Prijs- noch capaciteitsregelingen kunnen op zichzelf beschouwd, structuurverbeterend werken. Het feit, dat het vervoer, dat Lobith passeert, van 33 mln ton in 1953 tot 100 mln in 1968 opliep, wijst op een dieper liggende problematiek. De oplossing is te zoeken in een systeem met terugkoppelingseffecten. Dit is het wezen van het UIR-plan, dat uit het bedrijfsleven opkwam. Een markt is een geheel van betrekkingen. Juridische elementen bepalen mede de marktstructuur. Daarom schiep de Rijnvaartacte een gemeenschappelijke markt. Partijen bij de Rijnvaartacte ontlenen daaraan rechten.

In 1957 heeft het Petersberg-accoord het primaat van de Rijnvaartacte erkend. De jurisprudentie van het Hof der Gemeenschappen bevat elementen, die hieraan steun geven. In wezen zijn de Rijnvaartacte en het EEG-verdrag gelijk gericht. De Centrale Rijnvaart Commissie is een bestanddeel van de bestaande rechtsstructuur. Overeenstemming tussen de CRC en de EEG is mogelijk; positieve krachten zijn aanwezig. Het is gewenst te streven naar een open systeem, dat het evenwicht van economische structuren bevordert, op politiek en economisch samengaan is gericht en voor toekomstige ontwikkelingen openstaat.

SUMMARY

Trying to assess the significance, at this moment, of the Rhine Navigation Regime, one finds oneself confronted by a remarkable situation. The „minor revision" of 1963 put the Rhine Regime on a more solid footing than it had had for years. On the other hand, the competition rules drafted for the transport sector within the EEC once more make continuance of the Rhine Regime questionable. The primary question is not which organ is to carry out on the Rhine competition rules made up within the EEC, but rather who has authority to apply any such rules to Rhine navigation.

The economic-structural problems of Rhine navigation are tied up with the juridical-political aspects of European relationships. During the 19th century, there was a tendency to allow more and more freedom to river transport companies. What happened on the Rhine had its repercussions the world over. Free transport found its culmination in the Versailles Treaty of 1919, and in the 1921 and 1923 treaties based on the Versailles Treaty, regarding transit traffic, river regimes and seaports and railways. This culmination point marked a turning as well: a policy of co-ordination was introduced on national levels and reinforced by the economic depression prevailing since 1929. Also, competition between railways and Rhine navigation became keener.

The period after the Second World War was mainly one of reconstruction, re-establishing of broken relations and increasing pressure for further structuration of the Rhine shipping markets. Free coasting, as prevalent until the Second World War started, has now become discutable. Rhine navigation represents a complexity of market forms that are affected by internal and external factors. Neither price regulations nor capacity regulations can by themselves improve the structure. An increase in transports via Lobith from 33 million tons in 1953 to 100 million tons in 1968 points to deeper-lying problems. A solution might be found in a system of back-coupling fluctuations and price fluctuations. This is the essence of the UIR plan, conceived by businessmen. A market is built on a network of relations. Juridical elements have their part in determining market structures. That is why the Rhine Navigation Treaty created a common market from which parties involved derive their rights.

In 1957, the Petersberg Agreement acknowledged the primacy of the Rhine Navigation Treaty, and jurisprudence given by the Court of Communities contains elements which are in support of this view. Essentially, Rhine Navigation Treaty and EEC Treaty have parallel objectives. The Central Rhine Navigation Committee forms part of the existing juridical structure. It is possible for CRC and EEC to arrive at an agreement and there are positive forces working in that direction. What is wanted is an open system which promotes balanced economic structures, aims at political and economic co-operation and presents possibilities for future developments.

ZUSAMMENFASSUNG

Wer im Augenblick nach der Bedeutung des Rheinschiffahrtssystems fragt sieht sich einer sonderbaren Lage gegenüber. Die „kleine Revision" des Jahres 1963 hat dem Rheinschiffahrtssystem eine festere Grundlage gegeben als das seit Jahren der Fall war. Andererseits stellt die in der EWG gemachte den Verkehr betreffende Wettbewerbsordnung den Fortbestand des Rheinschiffahrtssystems erneut in Frage. Es fragt sich zunächst nicht, welche Behörde die in des EWG gemachten Wettbewerbsverordnungen in der Rheinschiffahrt durchführen soll, sondern ob man berechtigt ist, Wettbewerbsverordnungen auf die Rheinschiffahrt anzuwenden.

Die wirtschaftlich-strukturelle Problematik der Rheinschiffahrt stösst mit der juristisch-politischen Problematik der europäischen Verhältnisse zusammen. Die geschichtliche Entwicklung zeigt, dass man sich im 19. Jahrhundert immer mehr in Richtung auf grössere Freiheit der Verkehrsunternehmungen in der Binnenschiffahrt bewegte. Die am Rhein vor sich gehende Entwicklung hat weltweiten Einfluss. Den Gipfel der

Verkehrsfreiheit erreichte man mit dem Vertrag von Versailles, 1919, und mit den daraus sich ergebenden Verträgen der Jahre 1921 und 1923. Der Vertrag des Jahres 1921 betraf den Transitverkehr und die für die internationalen Flüsse geltenden Schiffahrtssysteme; der Vertrag vom Jahre 1923 betraf die Seehäfen und die Eisenbahn. Dieser Gipfel stellt gleichfalls einen Wendepunkt dar: auf nationaler Ebene kommt eine Politik der Koordinierung hoch, welche von der 1929 anfangenden wirtschaftlichen Krisis verstärkt wird. Auch das zwischen der Eisenbahn und der Rheinschiffahrt herrschende Wettbewerbsverhältnis macht sich stärker bemerkbar.

Die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg wird gekennzeichnet durch den Wiederaufbau, die Wiederherstellung der angegriffenen Beziehungen und den wachsenden Drang zur genaueren Strukturierung der Rheinschiffahrtsmärkte. Die bis zum zweiten Weltkrieg geltende Freiheit der Cabotage wird zu einem vieldiskutierten Thema. Die Rheinschiffahrt stellt eine Vielfalt der Marktformen dar, welche von inneren und äusseren Momenten beeinflusst wird. Weder Preis- noch Kapazitätsregelungen sind an sich im Stande, die Struktur zu verbessern. Die Tatsache, dass die an Lobith vorüberfahrende Güterbeförderung auf dem Rhein von 33 Mio t im Jahre 1953 auf 100 Mio t im Jahre 1968 anstieg, weist auf eine tiefer liegende Problematik hin. Man hat die Lösung in einem System mit Rückschaltungswirkung zu suchen. Das ist das Wesentliche des UIR-Planes, der von der Wirtschaft erdacht wurde. Ein Markt bedeutet eine Gesamtheit von Beziehungen. Juristische Elemente sind mitbestimmend für die Marktstruktur. Daher hatte die Rheinschiffahrtakte einen gemeinsamen Markt zur Folge. Die Vertragsparteien der Rheinschiffahrtsakte machen auf Grund dieser Akte ihre Rechte geltend.

Im Jahre 1957 hat das Petersbergabkommen den Vorrang der Rheinschiffahrtsakte anerkannt. Die Jurisprudenz des Gerichtshofes der Gemeinschaften enthält Elemente, die dieses unterbauen. Die Rheinschiffahrtsakte und der EWG-Vertrag halten wesentlich die gleiche Richtung. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bildet einen Teil der im Augenblick herrschenden Rechtsstruktur. Übereinstimmung zwischen der Zentralkommission und der EWG ist möglich; positieve Kräfte machen sich bemerkbar. Es ist erwünscht, dass man ein offenes System anstrebt, welches das Gleichgewicht der wirtschaftlichen Strukturen fördert, auf politische und wirtschaftliche Zusammenarbeit abzielt und sich künftigen Entwicklungen gegenüber aufgeschlossen zeigt.

SOMMAIRE

Qui se rend compte à l'heure actuelle de la signification du régime de la navigation rhénane, se voit placé devant une curieuse situation. D'une part la „petite révision" de 1963 a renforcé plus le régime de la navigation rhénane qu'il ne fut le cas depuis des années. D'autre

part, la réglementation de la concurrence, conçue pour les transports au sein de la C.E.E., remet à nouveau l'existence du régime de la navigation rhénane à l'ordre du jour. La question primaire n'est pas quel organe va exécuter les règles de concurrence, conçues par la C.E.E., sur le Rhin, mais qui est censé appliquer les règles de concurrence sur le Rhin.

Les problèmes économico-structurels de la navigation rhénane se heurtent aux problèmes juridico-politiques des relations européennes. L'évolution historique montre qu'au 19e siècle la liberté des entreprises des transports dans la navigation fluviale tend à devenir toujours plus grande. L'évolution sur le Rhin a une influence mondiale. Le point culminant de la liberté en matière de transports était le traité de Versailles (1919) et les traités qui s'ensuivirent en 1921 en matière de trafic en transit et régimes fluviaux, et en 1923 concernant les ports maritimes et chemins de fer. Ce point culminant constitue en même temps un tournant: on commence à mener sur le plan national une politique de coordination, qui n'est que renforcée par la crise économique de 1929. Aussi le jeu de la concurrence devient-il plus âpre entre les chemins de fer et la navigation rhénane.

La période après la deuxième guerre mondiale est une période de reconstruction, caractérisée par le rétablissement des relations dégradées et par la tendance toujours plus forte à mieux structurer les marchés de la navigation rhénane. La liberté de cabotage, admise jusqu' à la deuxième guerre mondiale, devient même matière à discussion. La navigation rhénane forme un complexe de marchés influencés par des facteurs externes et internes. Des règlements du prix ou de la capacité ne peuvent améliorer en soi la structure. Le fait que le transport passant par Lobith a augmenté de 33 millions de tonnes en 1953 jusqu'à 100 millions de tonnes en 1968 met à jour une série de problèmes profondément enfoncés. Il faut chercher la solution dans un système assurant l'équilibre entre les fluctations de la capacité et du prix. Voilà l'essence du plan UIR présenté par l'industrie. Le marché est un ensemble de relation. Des élément juridiques influent à leur tour sur la structure du marché. C'est pourquoi l'Acte de navigation rhénane a voulu créer un marché commun. Certains droits sont ainsi conférés aux différentes parties.

En 1957 l'accord de Petersberg a reconnu la primauté de l'Acte de navigation rhénane. La jurisprudence de la Cour des communautés comprend des éléments s'y rapportant. En fait l'Acte de navigation rhénane et le traité de la C.E.E. visent au même. La Commission centrale de la navigation rhénane est une maille inhérente aux structures juridiques existantes. La C.E.E. et la C.C.N. peuvent s'entendre, les forces positives étant présentes. Il est donc souhaitable de viser à un système ouvert, favorisant l'équilibre des structures économiques, axé sur le mariage de la politique et de l'économie et l'oreille largement ouverte pour l'évolution future.

VERORDENING (EEG) Nr. 1017/68 VAN DE RAAD VAN 19 JULI 1968 HOUDENDE DE TOEPASSING VAN MEDEDINGINGSREGELS OP HET GEBIED VAN HET VERVOER PER SPOOR, OVER DE WEG EN OVER DE BINNENWATEREN [1]) EN DE AKTE VAN MANNHEIM VAN 1868

door Dr. W. A. G. Blonk

Precies 100 jaar na de ondertekening van de Herziene Rijnvaartakte te Mannheim in het jaar 1868, werd te Brussel door de Raad van Ministers van Verkeer overeenstemming bereikt over een verordening betreffende de mededingingsregels voor de vervoerssector. Deze verordening vormde reeds het onderwerp van een artikel in dit tijdschrift [2]), zodat de geïnteresseerde lezer daarnaar verwezen kon worden. Ik wil mij beperken tot enkele opmerkingen ten aanzien van het verband tussen Verordening Nr. 1017 en de Akte van Mannheim, en wel mede omdat de gedachtengang en de ideeën ontwikkeld in punt c, op blz. 244 van het voornoemde artikel, niet door mij gedeeld worden.

De controverse in de standpunten ten aanzien van de al dan niet toepasbaarheid van de bepalingen van Titel IV van het EEG-Verdrag op de Rijnvaart, mogen als algemeen bekend worden verondersteld. Wie herinnert zich bijvoorbeeld niet meer de lange en moeizame discussies betreffende de toepassing van margetarieven in de Rijnvaart, welke uiteindelijk, met de referentietarieven als uitgangspunt, resulteerden in de compromisoplossing van 22 juni 1965.

Ik zeg beslist niet teveel wanneer ik stel dat het interpretatie-verschil inzake de toepassing van de artikelen 74 t/m 84 van het EEG-Verdrag op de Rijnvaart de direkte oorzaak was van het zolang in de startblokken blijven staan van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft van het begin af aan op het standpunt gestaan, dat de Rijnvaart een integrerend deel van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek dient uit te maken [3]). Deze opvatting van de Commissie werd door de Raad in de onderhavige verordening voor de eerste maal gesanctioneerd, en wel op twee plaatsen, namelijk in een protokolverklaring bij artikel 5 en in artikel 31.

Artikel 5 heeft betrekking op de niet-toepasselijkheid van de verbodsbepaling inzake concurrentiebeperkende maatregelen. Een individuele ontheffing kan gegeven worden wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan.

— bijdragen tot de verbetering van de kwaliteit van de vervoerdienst of tot bevordering van een grotere continuïteit en stabiliteit in en de bevrediging van de vervoersbehoeften op markten, die onder-

hevig zijn aan sterke schommelingen in de tijd van vraag en aanbod of tot verhoging van de produktiviteit van de ondernemingen,

— in redelijke mate rekening houden met de belangen van de gebruikers,

— geen beperkingen opleggen, die voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn, en

— niet de mogelijkheid geven voor een wezenlijk deel van de betrokken vervoermarkt de mededinging uit te schakelen.

Van essentieel belang is, dat de pools en conventies in de Rijnvaart doorgaans aan de hiervoor vermelde voorwaarden voldoen, zodat zij van de verbodsbepaling vrijgesteld kunnen worden. Dat de Ministers van Verkeer met dit artikel deze pools en conventies buiten de verbodsbepaling hebben willen brengen, wordt tot uitdrukking gebracht in de verklaring Nr. 5 van de Raad ten aanzien van deze verordening. Deze verklaring luidt namelijk als volgt: „Le Conseil et la Commission prennent note que la disposition de l'article 5, cinquième tiret, vise en particulier à permettre la continuation de la pratique des pools, conventions et associations telle qu'elle existe dans la navigation" [4]).

In het artikel zelf wordt in het geheel geen gewag gemaakt van de Rijnvaart. In juridisch opzicht is de betreffende protokol-verklaring dan ook van weinig waarde. Het belang ligt daarentegen veel meer op het politieke vlak; de Raad heeft namelijk, zonder het in de verordening met name te zeggen, tot uitdrukking willen brengen, dat hij de pools en conventies in de Rijnvaart de mogelijkheid van het individuele ontheffing niet wenst te onthouden.

Op meer direkte wijze wordt het verband tussen Verordening Nr. 1017 en de Akte van Mannheim in artikel 31, het artikel met betrekking tot de herziening van de verordening, ter sprake gebracht.

Van politiek zeer groot gewicht is artikel 31, lid 1. Hierin is bepaald, dat besprekingen zullen plaatsvinden met de derde staten, die de Herziene Akte van Mannheim hebben ondertekend. Het betreft hier Zwitserland en Groot-Brittannië. Op voorstel van de Commissie zal de Raad de aanpassingen in de verordening aanbrengen, welke, rekening houdend met de uit de Herziene Akte van Mannheim voortvloeiende verplichtingen, noodzakelijk zouden blijken.

De Akte van Mannheim, die dateert van het jaar 1868, bestaat langer dan het EEG-Verdrag. Op grond van artikel 234, lid 1, van het EEG-Verdrag, worden de rechten en verplichtingen, voortvloeiend uit overeenkomsten vóór de inwerkingtreding van dit Verdrag, gesloten tussen één of meer Lid-Staten enerzijds en één of meer derde staten anderzijds, door de bepalingen en uitvoeringsmaatregelen van het Verdrag niet aangetast. Dit artikel mag evenwel niet zodanig worden geïnterpreteerd, dat ook de verplichtingen tussen de Lid-Staten onderling door oudere

verdragen niet zouden worden aangetast. Dit standpunt werd in verband met het probleem van de vrije vaart op de Rijn lange tijd door Nederland verdedigd. De essentie van artikel 234 is echter uitsluitend en alleen gericht op het voorkomen van een aantasting van de rechten van derde landen als gevolg van communautaire maatregelen tussen de zes Lid-Staten onderling afgesloten.

Het behoeft hier geen nadere uitleg dat de „vrije vaart" op de Rijn voor de Nederlandse vervoereconomie één der basispilaren vormt. Zeer terecht kan men zich evenwel afvragen, wat de feitelijke inhoud van deze vrije vaart is. Wanneer men zich deze vraag stelt, mag niet uit het oog worden verloren, dat wij niet meer in de maatschappij van 1868, doch in die van 1969 leven.

Ver vóór het inwerkingtreden van het EEG-Verdrag, waren op de Rijn reeds tendensen aanwezig om de ruïneuze concurrentie, als gevolg van de mogelijkheden die de vrije vaart de Rijnvaarders bood, binnen meer markteconomische grenzen te houden. Vóór de Tweede Wereldoorlog werden reeds de eerste serieuze pogingen tot pools en conventies gelanceerd. Eerst na de Tweede Wereldoorlog waren deze pogingen mede als gevolg van een gedegener opzet, succesvoller. Het simpele feit, dat het bedrijfsleven behoefte heeft aan dergelijke concurrentiebeperkende maatregelen, bewijst reeds dat het principe à pur sang van de vrije vaart op de Rijn niet alleen zaligmakend is en in onze gecompliceerde samenleving in feite een achterhaalde zaak is.

In de loop der jaren heeft zich ten aanzien van het toepassen van het principe van de vrije vaart een zekere accentverschuiving gemanifesteerd. In de vorige eeuw was de aandacht namelijk gericht op het vrij kunnen uitoefenen van het beroep van binnenvaartondernemer. Met de opkomst van de spoorwegen ontwikkelde de scheepvaart op de Rijn zich tot een bedrijvigheid, die steeds meer werd gekenmerkt door een overmatige dosis aan concurrentie. Zoals reeds werd gesteld, trachtte het bedrijfsleven zelf hierop een remedie te vinden door de concurrentie in het kader van pools en conventies binnen de perken te houden. Hierbij bestaat het gevaar, dat de belangen van de vragers naar binnenvaartprestaties worden geschaad. Het ligt niet op de weg van het bedrijfsleven, de belangen van de verladers te verdedigen. In elke geordende maatschappij behoort deze taak impliciet tot die van de overheid. Dit is dan ook voor de Commissie de reden geweest, de toepassing van een gezond mededingingsbeleid niet bij de Rijnvaart te laten ophouden. De praktijk zal overigens uitwijzen, dat op den lange duur deze juridisch gerechtvaardigde interventie niet alleen ten gunste van de verlader zal zijn, maar ook voor de vervoerder voordelen met zich zal brengen.

Gezien het voorgaande, kan dan ook de opvatting van Stabenow volledig worden onderschreven, wanneer hij zegt: „Die Grenzen für die Schiffahrtsfreiheit im Sinne einer Handelsfreiheit liegen da, wo es gilt den Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten und den Warenmärkten mittels Interventionen der öffentlichen Gewalt von Störungen oder gar Beschränkungen zu schützen". [5]).

Het is gezien in het licht van deze opvatting van vrije vaart op de Rijn in het geheel niet overdreven te stellen, dat het verbod tot concurrentiebeperkende overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen niet ingrijpt in het principe van de vrije vaart op de Rijn. Objectief bezien, moet de onderhavige verordening zelfs beschouwd worden als een bescherming van de idee van de in de Herziene Akte van Mannheim verankerde vrijheid van scheepvaart.

Afgezien overigens van bovenstaande redenering, zou het van weinig zin voor de werkelijkheid hebben getuigd, indien men een effectieve gemeenschappelijke vervoerpolitiek wil opzetten, terwijl tegelijkertijd een uitzondering voor de Rijnvaart wordt gemaakt. Dit wordt des te duidelijker, indien men bedenkt, dat ruim 35 % van het totale grensoverschrijdende goederenvervoer tussen de Lid-staten over de Rijn wordt vervoerd; ten opzichte van de binnenvaart alleen vertegenwoordigt de Rijnvaart zelfs bijna 80 %. Met deze cijfers voor ogen zal het een ieder, die het met gemeenschappelijke vervoerpolitiek ernst is, duidelijk zijn dat een dergelijk lek zelfs op zeer korte termijn alle goede bedoelingen zou kunnen ondergraven. Daarmee wil natuurlijk niet gezegd zijn, dat dit ook onherroepelijk zou gebeuren; de mogelijkheid was echter zeer wel aanwezig.

Met de geboorte — zij het langs operatieve weg — van artikel 31, lid 1, is sinds lange tijd één der gordiaanse knopen voor de realisering van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek uit de weg geruimd. Ook Nederland, hoewel zich er tot het laatste toe tegen verzettend, heeft onder de politieke druk moeten aanvaarden, dat het mededingingsbeleid voor de vervoersector ook op de Rijnvaart van toepassing is. Nu eenmaal het precedent geschapen is, zullen de onderhandelingen voor de andere voorstellen betreffende de gemeenschappelijke vervoerpolitiek inzake de toepasbaarheid op de Rijnvaart minder moeilijkheden opleveren.

Noten

[1] Publikatie blad van de Europese Gemeenschappen nr. L 175 van 23 juli 1968, pag. 1.

[2] H. H. Horsting en Olga D. Gerbers, De EEG-mededingingsregels en het vervoer. Tijdschrift voor vervoerwetenschap Nr. 3, 1968.

[3] Memorandum van de Commissie inzake de toepassing van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap op de Rijnvaart ((VII) COM (64) 140 van 8 april 1964).

[4] R/1378/68 (TRANS 101) (RC 31) van 11 juli 1968.

[5] Wolfgang Stabenow: Die internationalen Konventionen über die Binnenschiffahrt im Lichte der wirtschaftlichen Integration - Universita degla Studi di Trieste, 1967, pag. 551.

SAMENVATTING

In een vorig nummer van het Tijdschrift, is door HORSTING en GERBERS uitvoerig aandacht besteed aan het concurrentiereglement voor de vervoersector in het kader van het Verdrag van Rome.

In afwijking van wat daar met betrekking tot het verband tussen Verordening Nr. 1017 en de Akte van Mannheim werd gezegd, ontwikkelt de auteur in het onderhavige artikel een visie inzake het Rijnvaartprobleem, die van de gebruikelijke opvattingen aanzienlijk afwijkt. Centraal staat zijn opvatting, dat de vrije vaart op de Rijn niet wordt aangetast door het verbod tot concurrentiebeperkende maatregelen. Naar zijn mening, moet dit verbod zelfs beschouwd worden als een bescherming van de idee van de in de Akte van Mannheim verankerde vrijheid van scheepvaart.

SUMMARY

In one of our previous issues, HORSTING and GERBERS amply discussed the Rules on competition laid down for the transport sector within the framework of the Rome Treaty, giving special attention to the relation between Decree nr. 1017 and the Mannheim Treaty.

In the present article, the author establishes a point of view with regard to Rhine shipping which differs considerably from the opinion held in general.

He emphasizes that to his mind free Rhine navigation is by no means violated by a decree which forbids measures for the control of competition. To the contrary, he is convinced that such interdiction actually defends free navigation in the sense of the Mannheim Treaty.

RÉSUMÉ

Dans un des numéros précédents de cette revue, HORSTING et GERBERS ont donné ample attention au règlement de la concurrence dans le secteur des transports, dans le cadre du traité de Rome.

Contrairement à ce que ces deux auteurs ont dit sur le rapport entre le Règlement numéro 1017 et l'Acte de Mannheim, l'auteur de cet article explique, au sujet du problème rhénan, un point de vue qui diffère considérablement des opinions usuelles.

Il sort de l'opinion que l'interdiction de mesures tendant à restreindre la concurrence ne retire rien à la libre navigation sur le Rhin; à son avis cette interdiction doit être considérée comme un moyen de protéger le principe, ancré dans l'Acte de Mannheim, de la liberté de la navigation.

AANTEKENINGEN

HONDERD JAREN AKTE VAN MANNHEIM

Herdenking in de Nederlandse Economische Hogeschool te Rotterdam

Op 26 november 1968 werden voor studenten van de juridische en economische faculteit in Rotterdam enige colleges gegeven ter herdenking van het feit dat op 17 oktober 1868 in Mannheim een verdrag tot stand kwam waarbij voor de Rijn een vrijheidsregime werd gecreëerd. Hierna volgt een samenvatting van de inhoud van deze colleges *)

Door **Prof. Dr. H. C. Kuiler** werd een korte inleiding gegeven. Het Rijnvaartregime heeft alleen reeds een grote betekenis omdat daarbij een vervoermarkt, die betrekking heeft op de belangrijkste vervoersstromen van de gehele E.E.G., institutioneel is geregeld. Van het totale vervoer tussen de E.E.G.-landen gaat 43 % over de Rijn; van het totale grensoverschrijdende E.E.G.-binnenvaartvervoer neemt alleen de Rijn 90 % voor zijn rekening. De E.E.G. kan deze belangrijke markt met een eigen regime niet negeren noch bagatelliseren. Vooral bestudering van de vraag in welke mate het regime heeft bijgedragen aan de opbloei van de aangrenzende gebieden en van de vraag in hoeverre dit regime wijziging behoeft, is belangrijk en actueel.

Het historisch perspectief werd gegeven door **Prof. Mr. W. Riphagen.** Doordat de Rijn een verkeersweg is die door een gemeenschappelijk territoir naar open zee stroomt, werd in de vorige eeuw de gedachte geboren deze rivier een eigen regime te geven, met als hoofdkenmerken het vrije gebruik van deze rivier door ieder en het gezamenlijk beslissen over eventuele regelingen. In de Octrooiconventie van 1804 — Prof. Riphagen had de ontwikkeling daarvóór reeds geschetst — legden Duitsland en Frankrijk vast, dat de Rijn als gemeenschappelijk gebied werd beschouwd. In 1815 bij het Wener Congres werd vastgelegd dat de landen die door rivieren worden doorstroomd of begrensd gemeenschappelijke regelingen zouden treffen voor de scheepvaart op die rivieren; in het Verdrag van Mainz van 1831 werd zulks voor de Rijnvaart uitgewerkt. Een „Centrale Commissie voor de Rijnvaart" zou de vrijheid van vaart moeten bewaken. Dit verdrag werd in 1868 in Mannheim herzien en sindsdien spreekt men van de „herziene Rijnvaartakte" of van de Akte van Mannheim.

*) Voor een uitvoeriger verslag: zie het Tijdschrift voor de Rotterdamse Academische Gemeenschap „Quod Novum", 2e jrg., nr. 2, pag 1—5, waar deze bijdrage een samenvatting uit vormt.

Die Akte berust op **drie grondbeginselen:**

- *gelijkheid van behandeling van eigen schepen en van de schepen van andere nationaliteit;*
- *vrijheid van vaart op de Rijn;*
- *verbod tot heffing van scheepvaartrechten.*

Gebruik van de vaarweg heeft allereerst gevolgen op technisch gebied: veiligheidskwesties en onderhoudsplicht. Er zijn ook gevolgen op fiscaal terrein en daar geeft de Rijnvaart een zeer bewogen geschiedenis te zien uit de tijd van de tollen, van de stapelrechten en van de gilden.
Economisch-organisatorisch zijn er vele gevolgen van het gebruik van de vaarweg, die samenhangen met de drie grondbeginselen hiervoor genoemd. Deze grondbeginselen en de interpretatie ervan hebben sedert 1804 tot vele geschillen geleid, waarvan er een aantal werden genoemd. Daarna kwam de huidige problematiek aan de orde met de spanningen tussen nationale, internationale en E.E.G.-vervoerpolitiek. Zo werd ingegaan op de non-discriminatieregels en op de anti-kartelregelingen van de E.E.G., alsmede op het grote vraagstuk van een capaciteitsregeling op de Rijn, waarover zowel de E.E.G. als de Centrale Rijnvaart Commissie hun ideeën hebben.

Prof. Mr. S. Royer wees, als Nederlands rechter in de Kamer van Beroep van de Centrale Rijnvaart Commissie, op de bijzondere taak die de rechtspraak op het Wener Congres kreeg voor het waarborgen van de toen geformuleerde beginselen. Speciale Rijnvaartgerechten zouden moeten worden ingesteld en de in het ongelijk gestelde partij bij een proces zou in beroep kunnen gaan bij het eigen appèlgerecht of bij de Centrale Commissie. Tegelijkertijd veronachtzaamde men in Wenen de trias politica-gedachte. De Akte van Mainz gaf echter duidelijk vorm aan de Rijnvaartrechtspraak met de Centrale Commissie als optioneel appèlgerecht; de Akte van Mannheim bevestigde een en ander ter bescherming van de 3 genoemde grondbeginselen en zij verplichtte de oeverstaten Rijnvaartgerechten in te stellen. In 1869 ging Nederland daartoe over. De gerechten hebben in strafzaken de bevoegdheid tot „alle overtredingen van de voorschriften betreffende de scheepvaart en de waterpolitie", en in civiele zaken tot „de betaling en het bedrag van loods-, kraan-, waag-, haven- en kadegelden, en de schade door schepen veroorzaakt tijdens de reis en bij het aanleggen". De Rijnvaartrechters hebben dus een zware taak in verband met het beoordelen van de aansprakelijkheid voor aanvaringsschade. Gewezen werd ook nog op het voorschrift dat alle door Rijnvaartgerechten gewezen uitspraken in de andere oeverstaten voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn, en op het feit dat de Centrale Commissie het eerste internationale gerechtshof is geweest waarbij men van in eigen land gewezen uitspraken in hoger beroep kan gaan.

Niettemin werkte een besturend lichaam als de Centrale Commissie niet best als appèlcollege: vandaar dat in 1963 de appèlrechtspraak op moderner leest werd geschoeid: zij ligt nu in handen van een Kamer van Beroep. Deze bestaat uit één rechter en een plaatsvervanger uit iedere lid-staat, beide door de C.R.C. op voordracht van elk land aangewezen voor 6 jaren. De gedachte van de trias-politica is grotendeels hersteld: de rechters zijn onafhankelijk en door geen instructie gebonden. Grotendeels, omdat niet is voorgeschreven dat de rechter geen lid mag zijn van de Centrale Commissie. Deze Kamer van Beroep neemt naaste de overige internationale gerechten een bijzondere plaats in: zij let niet primair op de bevordering van de internationale rechtseenheid; zij schept niet noodzakelijkerwijs voor andere gerechten bindende of leidende jurisprudentie, doch zij waakt ervoor dat geen onrecht wordt gedaan aan de beginselen van de Akte van Mannheim.

Drs. J. König analyseerde de Rijnvaartmarkt, uitgaande van de ladingsoorten met de bijbehorende schepen: homogene massagoederen (bulkschepen), beperkt heterogene halffabrikaten en finale produkten (stukgoedschepen) en volstrekt heterogene hoogwaardige goederensoorten (gespecialiseerde schepen).

De prijsvorming met name van vele homogene massagoederen geschiedt onder volledige mededinging op de Rotterdamse beurs: loven en bieden van gevraagde en aangeboden ruimte zoals dat in het kader van de Akte van Mannheim past. De prijsvorming bij de stukgoederen heeft de kenmerken van de monopolistische concurrentie die in gekartelleerde bedrijfstakken voorkomt (b.v. bij de zeevaart) met vooral vervoer in lijndienst, zij het ook met zoveel afvaarten dat afvaartlijsten overbodig zijn.

Het principe „what the traffic can bear" vindt men hier terug. De werkelijke vrachtprijsvorming werd weergegeven via het voorbeeld „erts", dat als grondstof voor staalbereiding naar de hoogovens toe moet, die continu werken. De aanvoer mag nimmer stagneren, vooral ook omdat de opslagruimte in het Roergebied gering is. Tussen Rotterdam en de Roer zijn daarom enerzijds vaste verrekenprijzen voor ertsvervoer vastgesteld met een prijs die steunt op integrale calculatie van de kosten; anderzijds zijn — juridisch zelfstandige — eigen „Werkreedereien" ontstaan, die eigen vervoer verrichten voor de industrie en die het grootste kwantum erts uit de vrije markt nemen. Deze rederijen krijgen een vaste prijs per ton van het moederbedrijf, die iets onder de interne verrekenprijs ligt. Deze „Übernahmefracht" wordt jaarlijks op kostenbasis vastgesteld. Dit is een stelsel van naar buiten voortgezette budgetering dat leidt tot uniformiteit in de kostencalculaties. Het resterende kwantum — o.a. speculatieve aankopen — gaat naar grote beroepsvervoerders en het restant komt op de beurs in Rotterdam. Binnen deze ertsmarkt komen dus 2 deelmarktenvormen voor: de langlopende van eigen vervoer, de middellange die heterogeen-oligopolistisch en oligopsonistisch is en de korte termijnmarkt met de volledige mededinging. Het is met dit voorbeeld geïllustreerd dat er op de Rijn

vele marktvormen bestaan, die met een uniform, onflexibel E.E.G.-beleid niet gebaat zijn, zeker niet bij het optredende verval van vrachten. In de vraag naar scheepsruimte, alsmede in het aanbod van scheepstonkilometers, bestaan vele discrepanties; voeg daarbij de verschillen in de waterstanden met de gevolgen daarvan voor de capaciteit van de vloot, en het ingewikkelde raamwerk is compleet: slechts een soepel, geraffineerd ingrijpen kan hier soelaas brengen. De Akte van Mannheim maakt het binnen de eigen Rijnvaartkring nl. via de Centrale Rijnvaart Commissie mogelijk bepaalde concepties te realiseren.

Drs. H. H. Horsting ging in op de verhouding Akte van Mannheim-E.E.G.-verdrag: beide behandelen dezelfde soort zaken met dezelfde wezenskenmerken, doch met verschillen in benadering der problemen en wijze van handelen.

Wat betreft de gelijke wezenskenmerken en doelen:

a. de Akte van Mannheim kent 3 grondbeginselen (zie hiervoor). De vrijheid van vaart houdt daarbij niet alleen de vaartechniek in maar ook de vrijheid vrachtprijzen etc. vast te stellen. De Akte is meer dan een overeenkomst van verdragsluitende partijen: de commerciële Rijnvaart is los van nationale grenzen onder één rechtsregime gebracht; dat betekent niet alleen uniforme toepassing van verboden en gemeenschappelijke regelingen. Die regelingen zijn aan de oeverstaten onttrokken; de Akte schiep een economische gemeenschap voor de Rijnvaart met een mondiaal karakter;
b. Het Verdrag van Rome schiep ook een economische gemeenschap; om die te bereiken is een gemeenschappelijk vervoerbeleid voor alle lid-staten en voor alle vervoertakken nodig: ook dus een eenheid van rechtsregime, met een regeling van het internationaal vervoer die is onttrokken aan de lid-staten.

Beide verdragen trachten dus een economische gemeenschap tot stand te brengen. Beide kennen een internationaal lichaam, de Centrale Rijnvaart Commissie in Straatsburg en de Europese Commissie in Brussel. En deze verdragen zijn naar hun wezenlijke doelstelling niet met elkaar in strijd, doch gelijkgericht.

De conflicten zijn geboren door zeer verschillende uitvoeringsbesluiten of pogingen daartoe. De meeste conflictstof is en wordt aangedragen doordat in het verdrag van Rome niet is gepreciseerd op welke wijze een economische vervoersgemeenschap moet worden bereikt. Onder die conflictstof vallen b.v. het voorstel voor margetarieven in de Rijnvaart, voor belastingharmonisatie met doorberekening van de kosten van de weg, voor mededingingsregels in het vervoer. Dit laatste voorbeeld werd nader uitgewerkt: de Europese Commissie stelde voor, overeenkomsten tussen vervoerondernemingen te verbieden die de handel tussen de lid-staten ongunstig kunnen beïnvloeden en die de mededinging vervalsen: vooral die betreffende vrachtprijsbepaling of beperking van het vervoeraanbod. Voor de Rijnvaart zouden dan de

pools en conventies ongedaan moeten worden gemaakt. Er is tenslotte op dit gebied tot een verbodsregeling besloten, waaruit de pools en conventies met kunstgrepen zijn geëlimineerd. Maar ondertussen: de E.E.G. heeft over deze mededingingskwesties op de Rijn beslist en er is niet langer een eenheid van rechtsregime, daar voor het stuk E.E.G.-Rijn thans een andere regeling bestaat dan voor de gehele Rijn. Dit is grotendeels in overeenstemming met de harde lijn die de Europese Commissie in haar Memorandum van 1964 aankondigde: voor het stroomgebied van de Rijn mag geen aparte regeling worden getroffen; de bepalingen van het E.E.G.-verdrag en de uitvoeringsmaatregelen gelden voor het gehele vervoer binnen de Gemeenschap.

Een oplossing in het belang van de handel, industrie en verkeer wordt alleen verkregen door matiging van de zijde van de Europese Commissie en door een zekere ordening in de Rijnvaart via de Centrale Commissie zonder de beginselen van de Akte omver te werpen.

Drs. H. H. Horsting

INITIATIEVEN VAN DE CEMT OP HET GEBIED VAN HET VERVOERECONOMISCH ONDERZOEK

In dit tijdschrift werd reeds een uitvoerig relaas gebracht over het tweede Symposium dat de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) in 1967 ingericht heeft over theorie en praktijk in de vervoereconomie. Voorts werd eveneens in dit tijdschrift ruime aandacht besteed aan het veertiende jaarverslag van de CEMT *)

Deze bijdrage beoogt een overzicht te brengen van de initiatieven die de CEMT op het stuk der vervoerswetenschap genomen heeft en die tot een wetenschappelijk programma aan het uitgroeien zijn.

De Symposia bleken al spoedig niet te gewenste toenadering te brengen tussen theorie en praktijk en evenmin de geschikte gelegenheid te bieden voor het volledig uitdiepen van een probleem. Niettemin kan het resultaat van deze Symposia als positief beschouwd worden indien men ze veeleer neemt voor wat ze waren, met name een uitwisseling van ideeën en ervaringen op zeer ruime schaal. Tot dusver bestond immers voor de vervoerseconomen geen internationale gelegenheid om elkaar te ontmoeten en om bij deze ontmoeting een algemene gedachtenstroming bij te wonen.

Zo de eerste beide Symposia vrijwel het volledige terrein der vervoereconomie bestreken hebben, toch kon deze opvatting niet ongewijzigd voortgang vinden in de volgende Symposia die zullen trachten qua inhoud een thematiek te behandelen die enger omschreven en toch vatbaar voor een brede belangstelling is. Wellicht zal deze richting voor de toekomst nog verder uitgewerkt worden zodat een Symposium uiteindelijk slechts één groot thema zou behandelen.

*) Tijdschrift voor Vervoerwetenschap 1968, pag. 133 e.v. en Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1969, pag. 36 e.v.

Zulks valt vrij gemakkelijk af te leiden uit de drie thema's die zullen behandeld worden op het a.s. Symposium te Rome:

1. Produktiviteit in het goederenverkeer
2. Stedelijk vervoer als een bestanddeel van de ruimtelijke ordening
3. Overheidstussenkomsten in het verkeer.

Elk van deze thema's zal het voorwerp uitmaken van twee rapporten; het eerste is vanuit theoretisch en het tweede vanuit praktisch oogpunt opgevat.

Uit de aard zelf van de Symposia vloeit echter de behoefte voort om een aantal belangrijke problemen nader te analyseren in beperkte werkgroepen; aldus ontstonden de RONDE TAFELS voor vervoereconomie die thans aan het proefstadium reeds ontgroeid zijn.

De bedoeling van dergelijke ronde tafel is een welbepaald aspekt gedurende twee of drie dagen grondig te laten bediscussiëren door een twaalftal gezaghebbende specialisten.

De keuze van deze aspekten is opgedragen aan een wetenschappelijk comité, terwijl de organisatie aan het sekretariaat van de CEMT overgelaten wordt; mede met dit doel werd overigens in de schoot van dit Sekretariaat een wetenschappelijke afdeling (Onderzoek en Documentatie) opgericht.

Tijdens een ronde tafel worden de besprekingen ingeleid door een wetenschappelijk verslag dat voorafgaandelijk door een of meerdere specialisten terzake opgesteld werd. Het concept van deze inleidende rapporten is met opzet zeer soepel gehouden, ten einde in bepaalde gevallen b.v. meerdere „case studies" uit verschillende landen te kunnen omvatten.

De syntese van dit inleidend rapport en van de besprekingen wordt dan naderhand gepubliceerd door de CEMT (voorlopig in een gestencileerde vorm). De politieke doelstelling die aan de CEMT ten grondslag ligt heeft voor gevolg dat deze syntese zoveel mogelijk conclusies beoogt die voor een verdere concrete toepassing zouden bruikbaar zijn.

Het programma van Ronde Tafels ziet er uit als volgt:

1. Prospectief Programma van de research die in de toekomst wenselijk is inzake vervoereconomie; Mei 1968.
1. Economische problemen van het stadsverkeer; Juni 1968.
3. Psychologische motivering en econometrische benadering van de keuze van het vervoermiddel; November 1968 en Februari 1969.
4. Opstellen van previsionele modellen nopens de vraag naar vervoer; Mei 1969.
5. Weerslag van de investeringen in de infrastruktuur op de economische ontwikkeling; Oktober 1969.

6. Theoretische en praktisch onderzoek naar een economische schatting van de tijdwinst; November 1969.

7. Heffingen voor het gebruik der infrastrukturen; begin 1970.

Het ligt in de bedoeling van de CEMT het ritme van deze ronde tafels geleidelijk op te drijven en tevens te komen tot de vorming van gesprekskernen die gedurende meerdere ronde tafels verschillende aanverwante thema's zouden behandelen; ongetwijfeld zou dit een meer methodische analyse van een problemencyclus bevorderen. Daartegenover staat echter dat niet alle 18 lidstaten van de CEMT evenzeer geinteresseerd zijn aan een bepaald thema en ook dat deze opvatting niet mag ontaarden in een gesloten gespreksgroep van enkele specialisten.
Anderzijds is het een feit dat resultaten van deze gesprekken weliswaar reeds konkreter zijn dan deze van een Symposium, maar ze blijven wetenschappelijke inlichtingen.

Het voortdurende bestreven van de CEMT om een wisselwerking tussen theorie en praktijk te bereiken kon hier verwezenlijkt worden onder twee vormen. Ofwel worden bij de Ronde Tafelgesprekken ambtenaren betrokken hetgene het voordeel van de beperkte gespreksgroep zeer zou verminderen en ook het wetenschappelijke karakter zou afleiden naar meer direkte politieke konklusies. Ofwel wordt een ronde tafel gevolgd door een afzonderlijke vergadering van practici die dan de „feasibility" van de conclusies nader zouden onderzoeken. Aldus ontstond de idee tot het inrichten van Seminaries voor hoge ambtenaren; het programma start dit jaar doch de ervaring ontbreekt om uit te maken of deze Seminaries zullen gedijen in de richting van politieke comité's dan wel in de richting van studiedagen voor hoge ambtenaren uit de vervoerswereld. Op dit gebied is het verschil in belangstelling tussen de betrokken delegaties nog duidelijker bemerkbaar zodat misschien verschillende groepen van Seminaries de oplossing zullen bieden.
Hopelijk kan dit schakelvormige patroon Symposium - Ronde Tafel - Seminarie (waarbij voorlopig de exploitanten nog niet aan bod komen) bijdragen tot een bruikbare verwerking van het wetenschappelijk onderzoek voor de praktische besluitvorming. Dit toetsen van praktijk en theorie kan tevens stimulerend inwerken op het verdere verloop van het onderzoek, omdat op ontnuchterend veel punten de research nog niet over het stadium van een verbaal empirisme heen is.
Zo b.v. bestaat vrijwel geen enkele studie over de gevolgen die een nieuwe of verbeterde infrastruktuur in een recent verleden heeft gehad op het bediende gebied, een kwestie die vrijwel dagelijks ter sprake komt in de praktijk en die eveneens aan de basis ligt van cost-benefit studies.
Dit overzicht ware onvolledig indien het niet tevens de talrijke aktiviteiten van het Secretariaat zou vermelden. In de gespecialiseerde comité's wordt gaandeweg meer gedaan aan wetenschappelijke uitdieping van de problemen, enerzijds omdat de algemene stand van zaken aan

dit stadium toe is en anderzijds omdat het Secretariaat thans uitgebreider mogelijkheden in deze richting bezit. Uit de behoeften ontstond aldus geleidelijk een bedrijvigheid die wellicht op een bepaald ogenblik een integratie zal moeten ondergaan.

Tenslotte is ook de zuster-organisatie OCDE van stapel gelopen met een indrukwekkend research-programma dat met veel dynamisme en doelmatigheid uitgewerkt wordt. In beginsel behandelt de OCDE in hoofdzaak technologische aspekten van het vervoer, terwijl de CEMT de economische aspekten behandelt.

Vanzelfsprekend kan dergelijke scheiding niet systematisch doorgevoerd worden; in deze gevallen werd een coördinatie tussen beide organismen voorzien die wellicht tot een engere samenwerking zal leiden in een nabije toekomst, zij het dan dat het politieke oogmerk een exclusiviteit van de CEMT blijft.

Dr. A. de Waele

EURO-RUBRIEK

1. Gezien hetgeen zich de afgelopen maanden op het vervoerpolitieke front heeft afgespeeld, ligt het voor de hand in deze aflevering in de eerste plaats aandacht te besteden aan de resultaten van de op 17 en 18 maart 1969 gehouden vergadering van de Raad van Ministers van de E.E.G.; in de tweede plaats aan het ter gelegenheid van deze vergadering ondertekende Nederlands-Duits protocol. Hieraan kan tenslotte worden aangeknoopt voor een korte bespreking van het in 1967 door de Europese Commissie bij de Raad ingediende voorstel voor een verordening betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren [1]).

2. Afgemeten aan het wel en wee — zoals bekend vooral het wee — van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, betekenen de jongste besluiten van de Raad van Ministers [2]), een voortzetting van de positieve ontwikkeling, die in december 1967 mede onder invloed van het Leberplan, werd ingeleid. Door het aanvaarden van de verordeningen betreffende de actie van de lid-staten op het gebied van de verplichtingen van openbare dienst respectievelijk inzake de normalisatie van de spoorwegrekeningen enerzijds, het definitief aanvaarden van de reeds op 17/18 juli 1968 vastgestelde tekst van de regeling betreffende de sociale harmonisatie in het wegvervoer [3]) anderzijds, heeft de Raad een belangrijke stap gezet op het vlak van de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden. Aan de in noot 2 genoemde brief wordt ontleend, dat eerstgenoemde verordeningen hoofdzakelijk het vraagstuk van de aan de spoorwegen opgelegde lasten betreffen. Zij zijn vastgesteld ter uitvoering van de artikelen 5, 6 en 7 van de z.g. Harmonisatiebeschikking van 13-5-1965. De verordening openbare dienstverplichtingen bevat o.m. een definitie van deze verplichtingen (exploitatieplicht, vervoerplicht en tariefplicht); de gemeenschappelijke vergoedingsmethoden, de tijdstippen waarop het recht op vergoeding ontstaat, het toepassingsgebied van de verordening. Hij zal per 1-7-1969 in werking treden.

De kern van de verordening wordt gevormd door de vergoedingsmethode, welke bepaalt, dat wanneer de te handhaven verplichtingen een belangrijk deel van het net betreffen, de vergoeding bestaat uit het verschil tussen alle aan de voortzetting van de betrokken activiteiten toe te rekenen opbrengsten en kosten. De aanspraak op vergoeding

---

[1]) P. B. nr. C 95 d.d. 21-9-1968 p. 1.

[2]) zie b.v. brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal d.d. 24-3-1969 - zitting 1968-1969-9800.

[3]) Vo (EEG) nr. 543/69-P.B. 12e jaargang nr. L77 van 29-3-1969.

ontstaat op zijn vroegst op 1-1-1971 en niet later dan 1-1-1972. Binnen 3 jaar na de inwerkingtreding zal de Raad van Ministers beslissen op welke wijze de verordening ook kan worden toegepast op ondernemingen welke hoofdzakelijk lokaal en regionaal vervoer verrichten. Totdat deze beslissing genomen is, is de verordening alleen van toepassing op de zes nationale spoorwegmaatschappijen.

De verordening inzake de normalisatie der spoorwegrekeningen heeft vooral ten doel daar waar de spoorwegen lasten dragen en eventueel voordelen genieten in afwijking van de andere vervoerondernemingen deze te doen compenseren. De verordening schaft enkele opgelegde lasten onmiddellijk af, erkent een aantal (b.v. kosten van kruisingen van spoorwegen met landwegen; opgelegde pensioenregelingen) en staat het merendeel facultatief toe, totdat een regeling zal zijn getroffen over de verhouding tussen overheid en spoorwegen op grond van art. 8 van de Harmonisatiebeschikking.

De vergoeding van de gehandhaafde lasten zal vanaf 1-1-1971 moeten plaats vinden. Het is verheugend, dat de Raad door bovengenoemde verordeningen een van de kernvraagstukken van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, namelijk het spoorwegvraagstuk, heeft willen aanpakken. Het woord (en de daad) is vervolgens weer aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen. Deze zal de Raad een voorstel moeten doen met het oog op de hierboven reeds genoemde regeling van de verhouding tussen overheid en spoorwegen.

Van de verordening tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer o.m. betreffende het punt van de (dubbele bemanning; de dienst- en rusttijden) staat nu definitief vast, dat zij op 1-10-1969 in werking zal treden voor het internationale vervoer binnen de Gemeenschap. Voor het nationale vervoer in elk van de zes E.E.G.-landen en voor het internationale vervoer met derde-landen is de inwerkingtreding gesteld op 1-10-1970. Wat de laatste categorie betreft is dit gebeurd met het oog op de nog lopende onderhandelingen over de aanpassing van de A.E.T.R. (Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg) aan de E.E.G.-verordening.

Tenslotte zij nog vermeld, dat de Raad het eens werd over een belangrijk onderdeel van de harmonisatie van de douanewetgeving; door de aanvaarding van de verordening betreffende het communautaire douanevervoer [4]) beoogt de Raad het goederenvervoer binnen de Gemeenschap te vergemakkelijken o.m. door een vermindering van de grensformaliteiten.

3. Het en marge van de vergadering van de E.E.G.-ministers ondertekende protocol Leber-Keyzer van 20-2-1969 bevat de neerslag van de onderhandelingen, die gevoerd zijn in de Duits-Nederlandse Commissie voor vervoersvraagstukken, ingesteld in september 1968 na een bezoek

[4]) Vo (EEG) nr. 542/69-P.B. 12e jrg. nr. L77.

van Premier de Jong en Minister Luns aan Bondskanselier Kiesinger. Hoewel het in casu gaat om bilaterale onderhandelingen, moeten deze toch niet los van het gemeenschappelijk vervoerbeleid worden gezien. Zij zullen hierop ongetwijfeld van invloed zijn. De ondertekening te Brussel duidt erop, dat ook Nederland en Duitsland dit verband leggen. De gemaakte afspraken betreffen de binnenscheepvaart (vooral de Rijnvaart) en het goederenvervoer over de weg, terwijl de spoorwegen er waarschijnlijk alleen door geraakt worden voorzover de afspraken iets inhouden omtrent het gecombineerd vervoer.

Met het oog op de lengte van deze kroniek en gezien het feit, dat vooral op het terrein van de binnenscheepvaart belangrijke resultaten zijn geboekt, wordt hier slechts het een en ander aangestipt van hetgeen voor deze vervoertak is afgesproken. De kern van de moeilijkheden lag hierin, dat Minister Leber bij de prijsbepaling in de internationale binnenvaart ter bevordering van een evenwichtige prijsvorming het z.g. territorialiteitsprincipe toegepast had willen zien m.a.w. ook bij grensoverschrijdende vervoeren zouden de (Duits en buitenlandse) binnenschippers verplicht zijn geweest zich te houden aan de voor het Duitse gedeelte van het te varen traject geldende vaste nationale tarieven.

Nederland zag hierin de invoering van een verplicht tariefstelsel en protesteerde op velerlei gronden (o.m. strijd met de Akte van Mannheim; strijd met het accoord van de E.E.G.-ministerraad van 22-6-'65). Het stemt tot voldoening, dat beide landen een oplossing voor dit netelige en zeker voor Nederland principiële conflictpunt hebben weten te vinden. Ware dit niet zo, dan zou de kans op een gezamenlijke aanpak van de binnenscheepvaartproblemen door maatregelen op capaciteitsgebied voorlopig zeer gering geweest zijn. Dit zou ook niet nagelaten hebben van invloed te zijn op de voortgang van het E.E.G.-vervoerbeleid, in elk geval op dit stuk.

Nederland en Duitsland schijnen het er o.m. over eens geworden te zijn, dat ter stabilisering van de vrachtprijzen en met het oog op de vrijheid van prijsvorming een capaciteitsregeling snel tot stand moet komen. In eerste instantie zou met de invoering van een stillegregeling begonnen kunnen worden, b.v. eerst bij wijze van proef op de Rijn. Ook wordt een sloopregeling als gewenst gezien. Verder zouden de ondernemers in de binnenscheepvaart van beide landen worden uitgenodigd om vrijwillig maatregelen te treffen, die tot een stabilisering van de dagvrachtenmarkt kunnen leiden. In dit verband zouden b.v. de pools en conventies een rol kunnen spelen.

4. Zoals blijkt uit het sub 3 gestelde zal door het accoord Leber/Keyzer de capaciteitsregeling in de binnenscheepvaart en daarmee ook de ontwerpverordening van de Europese Commissie een van de onderwerpen op vervoerpolitiek gebied zijn, dat in de naaste toekomst veel aandacht zal krijgen. Deze verordening biedt in principe een uniforme regeling voor de gehele E.E.G.-binnenvaart m.a.w. voor het nationaal en internationaal beroeps- en eigen vervoer dat door natuurlijke of

rechtspersonen, die een vestiging hebben op het grondgebied van een lid-staat, geheel of gedeeltelijk over de binnenwateren van de Gemeenschap wordt verricht. Desalniettemin wordt met het oog op de maatregelen tot regeling van de capaciteit het waterwegennet in de Gemeenschap in 3 bekkens en de binnenvaartuigen in categorieën ingedeeld om rekening te kunnen houden met de bijzondere situaties op de deelmarkten of van bepaalde categorieën goederen. Bovendien zijn de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep (de z.g. subjectieve toelatingsvoorwaarden, die betrekking hebben op vakbekwaamheid en credietwaardigheid) niet van toepassing op het eigen vervoer. Wat dit laatste punt aangaat kan men zich afvragen of deze uitzondering terecht is en of aan het eigen vervoer niet, net als in de ontwerp-verordening betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg, een eigen titel gewijd had moeten worden.

De Commissie beoogt met haar voorstel zowel te voorzien in maatregelen ter correctie van periodieke evenwichtsverstoringen als ter voorkoming of bestrijding van structurele overcapaciteit. Een voorafgaande registratie van de vaartuigen (bestaande capaciteit) en een vergunning (nieuwe capaciteit) vormen volgens haar de basisinstrumenten van de capaciteitsregeling. Om de op korte termijn bestaande overcapaciteit op te heffen acht de Commissie een tijdelijke en op vrijwillige basis georganiseerde oplegging tegen een door de Commissie vast te stellen opleggingsvergoeding het meest passende middel. De voor de opleggingsvergoeding vereiste geldmiddelen zullen van de binnenvaart zelf afkomstig moeten zijn. Wat de ontwikkeling op langere termijn betreft stelt de Commissie voor

a. elke vijf jaar een oriëntatieprogramma voor de ontwikkeling en modernisering van de binnenvloot op te stellen. Aan de hand van de hierin opgenomen ramingen moet de Commissie de bestaande capaciteit in de verschillende bekkens toetsen met het oog op een eventuele structurele overcapaciteit.
b. bij constatering van het ontstaan van structurele overcapaciteit over te gaan tot afgifte van vergunningen tegen betaling, waardoor het in de vaart brengen van bijkomende scheepsruimte zou moeten worden afgeremd.
c. bij constatering van het bestaan van structurele overcapaciteit de afgifte van vergunningen op te schorten.
d. een sloopregeling.

Ook de sloopvergoedingen zouden door de binnenvaart zelf moeten worden opgebracht.

Aangezien het te ver voert in het kader van dit bestek nader op het E.E.G.-voorstel in te gaan, wordt deze korte analyse van de inhoud besloten met de algemene opmerking, dat het voorstel waardevolle elementen bevat voor het aanpakken van het capaciteitsvraagstuk in de binnenvaart.

Mr. Olga D. Gerbers

KRONIEK

Op 2 mei j.l. organiseerden de Stichting Weg en het Instituut voor Verkeers- en Vervoerseconomie in Amsterdam een studiedag, gewijd aan *verkeer en vervoer in de Randstad.* Eén der inleiders, *prof. ir. J. Volmuller,* hoogleraar vervoerseconomie en algemene verkeerswetenschap aan de Technische Hogeschool te Delft, behandelt de interlokale verkeersvoorzieningen en besteedde uitvoerige aandacht aan de *gemiddelde verplaatsingstijden per auto en per trein.* Ziehier een passage uit zijn betoog.

	verplaatsingstijd per auto	verplaatsingstijd per trein
	min.	min.
Amsterdam—Rotterdam	75	102
Amsterdam—Den Haag	62	85
Amsterdam—Leiden	48	66
Amsterdam—Haarlem	38	52
Amsterdam—Utrecht	53	66
Utrecht—Rotterdam	64	71
Utrecht—Den Haag	68	74
Utrecht—Leiden	64	66
Utrecht—Haarlem	66	81
Rotterdam—Den Haag	42	56
Rotterdam—Leiden	46	64
Rotterdam—Haarlem	74	85
Den Haag—Leiden	36	43
Den Haag—Haarlem	68	64
Leiden—Haarlem	50	44

Bij het beschouwen van de eerste kolom van bovenstaande tabel moet worden bedacht dat daarin gemiddelde verplaatsingstijden zijn gegeven, onder veronderstelde omstandigheden en vlotte afwikkeling van het verkeer en zonder parkeerproblemen. Als zodanig moeten deze waarden als minimum worden beschouwd. Overigens is het duidelijk dat de verplaatsingen per trein relatief minder hinder zullen ondervinden van verkeer en parkeercongestie dan de verplaatsingen die geheel per auto geschieden.

Deze laatste zullen verder een veel grotere spreiding in tijdsduur vertonen dan de verplaatsingen per trein. Bij de laatste liggen de stations praktisch centraal in de bebouwing. Zo kan de verplaatsingstijd per auto tussen Amsterdam en Rotterdam liggen tussen de uiterste van 41 en 109 minuten met 75 minuten als gemiddelde. Voor een treinverplaatsing in dezelfde verbinding ligt de duur tussen 75 en 129 minuten met het gemiddelde van 102 minuten.

Uit de tabel blijkt dat de meerderheid van de gemiddelde tijdsafstanden tussen de hoofdkernen van de randstad met de snelste vervoerswijze groter is dan 60 minuten.

Vooral Haarlem ligt op grote tijdsafstanden tot 3 van de 5 overige kernen en de positie van Amsterdam is ongunstiger dan van Rotterdam of Den Haag. De positie van Den Haag is relatief het gunstigste.

Uit het voorgaande blijkt dat vele verbindingen tussen de hoofdkernen van de randstad een verplaatsingsduur met zich mede brengen, welke in de „gevaarszone" ligt van meer dan 60 minuten; d.w.z. dat deze afstanden zodanig zijn dat eerst een vrij grote begeerte om de andere kern te bezoeken, de reiziger er toe zal brengen om de reis naar deze kern te ondernemen. Vooral de tijdsduur van de verplaatsingen tussen Amsterdam en Rotterdam/Den Haag zijn zodanig dat zij voor vele zaken bijna prohibitief is.

Dit zal met zich mede brengen, dat in de huidige toestand het aantal verplaatsingen tussen de agglomeraties wel eens minder groot zou kunnen zijn, dan men vaak geneigd is te veronderstellen. Enkele cijfers ontleend aan het tweede interimrapport van de „Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands" en weergegeven in tabel 5 duiden hier duidelijk op.

Tabel 5: Verdeling over de personenverplaatsingen in het Westen des Lands naar ligging van herkomst en bestemming (op werkdagen)

binnen de vier agglomeraties	51,1 %
binnen de overige gemeenten met kernen van meer dan 10.000 inwoners	27,6 %
relaties tussen de vier agglomeraties onderling	1,0 %
tussen de kernen met meer dan 10.000 inwoners, behalve tussen de agglomeraties onderling	10,7 %
relaties tussen platteland en kernen van meer dan 10.000 inwoners, inclusief de vier agglomeraties	4,0 %
relaties op het platteland	5,6 %
	100,- %

Er moge op worden gewezen dat voor de randstad als zodanig de cijfers voor de verplaatsingen tussen de agglomeraties relatief iets hoger zullen liggen, omdat in het onderzoek van de Commissie in 1966 ook bebouwde gebieden buiten de randstad zijn betrokken zoals Alkmaar, IJmond, Zaanstreek, Amersfoort en Dordrecht met een totaal aantal inwoners van globaal 600.000. Het aandeel van de inter-agglomeratieverplaatsingen in het totaal voor het Westen des Lands is echter zo gering, dat dit ook relatief gering moet zijn voor de randstad.

Op grond van de in hoofdstuk II en in dit hoofdstuk gegeven beschouwingen moet men tot de conclusie komen, dat de huidige afmetingen van de randstad zodanig zijn dat intensieve personenvervoersrelaties tussen de hoofdkernen vooral van sociale en culturele aard nau-

welijks mogelijk zijn, en blijkbaar ook niet zijn ontstaan.

Het personenvervoerspatroon in de randstad bestaat blijkbaar veeleer uit vlekken van zeer intensieve relaties tussen de hoofdkernen en de nabij gelegen secundaire en tertiaire kernen, gesuperponeerd door redelijk intensieve relaties tussen de meest nabij gelegen hoofdkernen langs de rand van de randstad en relatief zeer zwakke relaties tussen tegenover elkaar gelegen hoofdkernen.

Dit patroon dat, naast andere factoren mede is voortgekomen uit de te grote afstanden in de randstad, is niet gunstig voor de gewenste integratie van de hoofdkernen. Wil deze worden bereikt dan zal op het gebied van het personenvervoer er naar moeten worden gestreefd de gemiddelde tijdsafstanden binnen de randstad tussen de hoofdkernen terug te brengen tot duidelijk minder dan 75, maar bij voorkeur minder dan 60 minuten.

* * *

Op dezelfde studiedag besprak *Drs. E. D. J. Kruytbosch,* staffunctionaris van het Openbaar Lichaam Rijnmond, de *bestuurlijke organisatie van het Verkeer en Vervoer in de Randstad.* Onderstaand zijn de conclusies van de lezing opgenomen.

Conclusies:

a. De omvang van de huidige verkeers- en vervoersproblematiek maakt het noodzakelijk zich te bezinnen op de vraag of de bestuurlijke en organisatorische structuur ten aanzien van het verkeer en vervoer in overeenstemming is met de eisen die daaraan door een actief en slagvaardig beleid moeten worden gesteld.

b. Zowel de relatie tussen de ruimtelijke ontwikkeling en het verkeer en vervoer als de relaties binnen deze sector tussen openbaar vervoer en overig wegverkeer maken het, gezien de aan de gang zijnde structurele ontwikkelingen, noodzakelijk de bestuurlijke en organisatorische verhoudingen af te stemmen op het gebied, waarin de genoemde structurele ontwikkelingen (ruimtelijk, economisch, sociaal) zich als eenheid het duidelijkst manifesteren.

c. Het vervagen van de feitelijke grenzen tussen de gemeenten verdraagt zich niet met het systeem van gesplitste bestuurlijke verantwoordelijkheid, dat is gebaseerd op het onderscheid tussen lokaal- en interlokaal vervoer. Deze onderscheiding heeft alleen nog zin indien aan het begrip lokaal vervoer een ruimere inhoud wordt gegeven, zodat het agglomeratie-vervoer in zijn totaliteit als lokaal vervoer in wettelijke zin wordt beschouwd.

d. De huidige bestuurlijke verhoudingen staan het tot stand brengen van een geïntegreerd openbaar vervoersnet in de weg, omdat de verschillende samenhangende delen van het openbaar vervoer door verschillende instanties worden beoordeeld en geregeld. Door middel van wijziging van de betreffende wetgeving dient de verantwoordelijkheid voor het totale openbaar vervoer in de agglomeratie

bij het agglomeratiebestuur te worden gelegd.

e. In de praktijk zal het openbaar vervoer pas aan de moderne eisen kunnen voldoen, wanneer in het vlak van de vervoerbedrijven een zo vergaand mogelijke vorm van integratie der bedrijven tot stand wordt gebracht. Voor ons land zal op korte termijn gestreefd moeten worden naar de instelling van vervoersgemeenschappen op agglomeratieniveau.

f. De samenhang tussen het openbaar vervoer en het overige wegverkeer maakt de instelling van zgn. verkeersdiensten wenselijk. Deze diensten, eveneens bij voorkeur op het niveau van de agglomeratie dienen te worden belast met vooral research en planning op verkeers- en vervoersgebied. De technische uitvoering zou bij de bestaande diensten kunnen blijven.

g. Bestuurlijke en organisatorische oplossingen verminderen de financiële problematiek niet. Hieraan zal moeten worden tegemoetgekomen door:

1. De particuliere weggebruiker te confronteren met de werkelijke kosten van de weg.
2. De zgn. bedrijfsvreemde lasten niet meer te laten drukken op de vervoerbedrijven.
3. Een zodanig systeem en hoogte der tarieven dat de exploitatie der vervoerbedrijven bedrijfseconomisch verantwoord is.

h. Voor de hoogte en de richting der investeringen dient het maatschappelijk rendement van deze investering bepalend te zijn. Dit zal ertoe leiden, dat meer dan tot nu toe investeringen in het openbaar vervoer zullen moeten worden gedaan.

* * *

De Kanaaltunnel en zijn gevolgen voor Noord-West Europa was het onderwerp tijdens een colloquium in Rijssel op 7 en 8 mei j.l., georganiseerd door de Regionale Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de departementen Nord en Pas-de-Calais. De heer *J. A. L. Barber*, head of Channel Division Ministry of Transport, gaf o.a. een uiteenzetting over het *verwachte vervoer tussen Groot-Brittannië en het continent.*

There has been in recent years a marked shift in the orientation of Britain's foreign trade as a whole towards trade with Continental Europe. For example, the proportion by value of British exports going to the European Economic Community increased between 1958 and 1965 from 13 % to 19 %. There is little doubt that British membership of the Common Market would give further impetus to this already significant trend.

In the case of sources of traffic, the nature of Britain's trade with Europe favours the more recently developed industries which tend to be grouped in the Midlands and the South-East. Certainly the industrial structure of the south-east is weighted in favour of those industries which may be expected to benefit most from entry into the European

Economic Community. Already about 30 % by value of visible exports from Britain originate in the south-east region; and, incidentally, the south-east makes an even more important contribution to invisible exports — banking, insurance, mercantile brokerage activities etc. Also, annual expenditure by visitors from abroad in London is an important item (about £ 100m. per annum).

Finally, to assess the effect of the Tunnel we must have a clear picture of the services which the tunnel will provide. These are: first, a roll-on/roll-off ferry service for road vehicles between the tunnel terminals near Folkestone and near Calais; secondly, „through" passenger and auto-rail services between inland points in Britain and the Continent; thirdly, but by no means least in importance, through rail freight services between inland points in Britain and the Continent.

Where the road vehicle ferry is concerned, it is important to emphasise that, at least in the early years, we expect the tunnel to make about half its revenue from the traffic in private cars. This traffic at present is made up mainly of tourists from Britain going on holiday to the Continent and returning home again, though an increasing proportion of traffic is flowing from the other direction. This proportion from abroad at present lies somewhere between 10 and 20 % of the total and we may expect that the tunnel, by removing the terrors of the sea, will lead to an increase in the proportion.

The tunnel may be expected, to a large extent, to replace the existing Dover-Calais-Boulogne marine car ferry services which are the shortest sea routes. It will also generate new traffic on this route, but it will only alter the general route pattern for the movement of accompanied cars between Britain and the Continent to the extent that car ferry traffic is diverted from the alternative routes such as Newhaven-Dieppe, Harwich-Hook and Southampton-Cherbourg as well as the Air ferries. The diversion factor will depend upon the extent to which the tunnel offers a better quality of service, shorter overall journey times and more competitive tariffs for this very fast-growing traffic.

These forecasts will be carefully checked in the final study period which will precede the final decision to construct the tunnel, taking account, in particular, of the probable impact of hovercraft and newer types of ferry ship upon the existing means of transport. It is nevertheless reasonable to assume that the tunnel will mean an increased concentration of private car traffic on to the Dover-Calais route. This does not mean that other car ferry routes will disappear. Away from the immediate tunnel route there is almost certain to be traffic remaining for other types of ferry; but the rate of growth on other routes can certainly be expected to be reduced by the existence of the tunnel, which will not be built unless it seems able to offer highly competitive tariffs.

In the case of ordinary „through" passenger traffic we are concerned partly with the holiday traffic of the summer peaks, and here the tunnel is expected largely to replace the marine passenger services on the shortsea routes. We are also concerned with the growing inter-

city business traffic. Here, the tunnel will shorten journey times significantly and may be expected to divert some traffic from the air routes, and also to stimulate inter-city traffic on routes which are not a present served by air, such as, notably, London and Lille.

It is in the case of freight that previous forecasts in 1963 and 1966 seem most likely to need revision to take account of changed circumstances. On the one hand, the growth of traffic generally between Britain and Europe seems likely to be even higher than was formerly expected. On the other, the strength of competition from shipping services — especially the new container ships — may well be greater than expected. Much detailed knowledge must therefore await the final studies and the results obtained from them.

The tunnel will, broadly speaking, carry two kinds of freight traffic: road vehicles using the tunnel as a ferry; and long-distance rail freight trains, many in the form of scheduled container trains. The road traffic will use the tunnel if it offers competitive tariffs and if the routes are right. Rail costs benefit from long hauls and freigthliner trains will be able to go straight from Inland Customs Depots in this country to similar centres through the Continent. There are considerable prospects here for the extension of the current container revolution.

* * *

Tijdens het hierboven genoemde colloquium analyseerde *Professor Dr. K. Hottes* van de Ruhr-Universität in Bochum, het *vervoer tussen West-Duitsland en Groot-Brittannië*. Het volgend fragment is ontleend aan zijn lezing, die getiteld was „Rhein-Ruhr-Region und Région du Nord - korrespondierende Flanken des nordwesteuropäischen Ballungsraums.

Der Güteraustausch und Personenverkehr der Rhein-Ruhr-Region über Wasser, d.h. über den kontinental-nordwesteuropäischen Raum hinaus berührt als Fährverkehr nach Grossbritannien, in der europäischen Cabotage oder gar mit überseeischen Ländern die Häfen von Pas de Calais und Nord nicht: die Lagegunst der belgisch-niederländischen Häfen ist für jede Verkehrsart (selbstverständlich äusser Luftverkehr) einschliesslich des Pipeline-Transports derzeit ungleich besser!

In dieses gewachsene, durch den EWG-Zusammenschluss noch weiter ökonomisch-logisch entwickelte Standortgefüge oder richtiger noch wirtschaftsgeographisches Beziehungsgefüge wird nun an seiner äussersten Flanke mit dem Kanaltunnel ein neuer Entwicklungsfaktor eingebracht — eine echte regional — ja grossräumlich wirksame Innovation injiziert. Es ist nun zu untersuchen, ob und in wieweit die Ostflanke des nordwesteuropäischen Wirtschaftsraums vom Tunnel beeinflusst werden kann und, ob daraus eine engere Verbinding, ja vielleicht ein gelinder Zwang zum engeren Korrespondieren der Flanken im Sinne beidseitiger Fortentwicklung gegeben ist.

Dabei setze ich folgendes voraus.

1. Dass die Bereitschaft zur Kooperation nicht allein im intellektuel-

len Bereich verharrt, d.h. bekundet wird, sondern auch die Bereitschaft zu praktischen infranationalen Massnahmen im nordwesteuropäischen Raum über längere Zeit vorhanden bleibt.

2. Dass die Mittel für Projekte vorhanden sind, die die Innovation „Tunnel" erst in Wert setzen, d.h., dass Autobahnen und Strassen auf französischem, deutschem, belgischem und britischem Staatsgebiet der Europaplanung entsprechend zügig ausgebaut und dass die Streckenkapazität einiger Eisenbahnlinien insbesondere auf französischem Staatsgebiet dem Verkehrsbedarf angepasst werden.
3. Die Bahnverwaltungen richten einen Eilgut-Linienverkehr ein.

Zweifellos ist eine erste Auswirkung des erbauten Tunnels die Steigerung des Transitverkehrs durch die Nordregion, indem nämlich weitere Verkehrsgebiete, einen zusätzlichen Hinterland gleich, auf kontinental-europäischer Seite an diese Region angeschlossen werden. Damit stellt sich die Frage, inwieweit der Rhein-Ruhr-Raum, bisher *kein* Transitkunde Nordfrankreichs, in diese Tunnelhinterland einbezogen werden wird.

Vorab: Soweit es sich um Massengütertransport handelt, wird dieser weiter über die bereits vorhandenen Wasserstrassen und Häfen abgewickelt werden. Auch ein Teil der Eisenbahnfahrgäste wird eind Übersetzen von Ostende und Hoek van Holland weiterhin verziehen und sich durch die zwischengeschaltete kurze Seereise eine kurze Erholungspause sowie eine zusätzliche Abwechslung gönnen. Ein grosser Teil jedoch der Stückgüter, der hochwertigen Waggon- und LKW-Ladungen — z.B. Maschinen und Ausrüstungen, aber auch leicht verderbliche und transportempfindliche Eilgüter werden auf den durchgehenden Landweg durch den Tunnel abwandern. Die sehr *viel raschere* Beförderung bietet unschätzbare Vorteile. Darüber hinaus spart man Kosten für seegängige klimagesicherte Verpackung, zumal bei oft recht sperrigen Gütern und oft auch Umladekosten. Haus-Haus-Verkehr, bisher im Verkehr Grossbritannien mit der Bundesrepublik Deutschland recht selten, kann dann die Regel werden; das Beschädigungsrisiko, gerade für die hochwertigen Güter, sinkt erheblich. Da der Nachschub von Lagermaterial wie auch von Reparatur- und Ersatzteilen kurzfristig und pünktlicher erfolgen kann — dabei selbstverständlich billiger als per Flugzeug — verringert sich die Lagerhaltung und die damit verbundenen Zinslasten. Beim gegenwärtigen Handelsvolumen werden ca. 1.732.600 t Güter von Deutschland mit einem durchschnittlichen Tonnenwert von ca. 2.015,— DM nach Grossbritannien transportiert. Davon entfallen nach einer ziemlich genauen Näherungsrechnung ca. 526.000 t auf Nordrhein-Westfalen, wovon zweifelsohne bestimmt die Hälfte vom Rhein-See-Verkehr teils mit direkter Werksverladung, abgezogen werden muss. Es verbleiben somit ca. 260.000 t Güterverkehr für Wagen oder per Eisenbahnachse. Die Zusammensetzung der Import/Export-Güterpositionen lässt im Verkehr der beiden Länder gewichtlich auf einen recht ausgeglichenen Handel schliessen, so dass die

Transportgefässe in beiden Richtungen etwa mit der gleichen Menge Güter ausgelastet werden. Damit muss für den Tunnel etwa mit 520.000 t Durchsatz allein aus diesem Verkehr gerechnet werden. Die Ersparnisse beim Güterverkehr beziehen sich dabei weniger auf die Frachtkosten. Vielmehr müssen die erheblichen Zeit- und Verpackungsersparnisse in Rechnung gesetzt werden.

Auch evtl. Konkurrenztarife der Fährgesellschaften gegen die Tunnelgesellschaft werden vorstehende Vorteile kaum aufheben können, da die Führgebühren nur einen sehr geringen Anteil an den Gesamttransportkosten bzw. am Güterwert ausmachen.

* * *

Het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut belegde op 21 mei 1969 een lunchbijeenkomst in Amsterdam. De heer *V. H. L. Dubourcq*, Bedrijfsdirecteur van de K.L.M., besprak *enkele actuele vraagstukken in IATA-verband*. Over de ontwikkeling van het chartervervoer zei hij:

De IATA is in beginsel een organisatie van lijndienst exploitanten. De leden begeven zich echter ook op chartergebied. Chartervervoer is in beginsel het vervoer van besloten groepen. Door de volledige uitnutting van de capaciteit van het gecharterde vliegtuig zijn de vervoerskosten per vervoerde persoon zo laag mogelijk. In het lijndienstvervoer, men vliegt onafhankelijk van de beschikbare lading, liggen jaarbezettingsgraden tussen 55 en 60 % en zijn speciaal de verkoopkosten hoger. Ter stimulering van het vakantievervoer hebben de luchtvaartmaatschappijen in IATA-verband reeds in 1952 binnen Europa de mogelijkheid geopend, reisbureaus in staat te stellen, vliegtuigen te charteren voor inclusive tour reizen. Dat zijn luchtreizen, verkocht in combinatie met de kosten van een verblijf in de vakantiebestemming. Koppelverkoop dus. Ook op de lijndiensten worden speciale inclusive tour tarieven aangeboden. Op charters bereikt men uiteraard een lagere basisprijs bij voldoende deelname. De IATA leden vonden het logisch, de lijndiensten in zekere mate te beschermen Zo werd er onder meer bepaald, dat de totale inclusive tour prijs door het reisbureau niet lager mocht worden gesteld dan het laagste retourtarief per lijndienst voor de reis van gelijke duur. Hierbij zij nog aangetekend, dat inclusive tour vervoer geen vervoer is van besloten groepen. De aanbiedingen worden gedaan aan het algemene publiek.

Het begin was moeizaam. De reisbureaus durfden het risico van de charters, die immers volledig moesten worden betaald onafhankelijk van de deelname, niet geheel aan. Men vormde combinaties van reisbureaus en zo kwam alles langzaam op gang.

De onregelmatige vervoerders hebben zich ook op dit vervoer geworpen. Niet lid van IATA zijnde lieten de IATA-bepalingen hen koud. Zij vlogen aanvankelijk met verouderd materieel, kleine vliegtuigen. Dat gaf minder risico voor de reisbureaus; zo ontstond een zekere

voorkeur voor de onregelmatige vervoerders.

Ofschoon er aanwijzingen waren dat men het met de bonafiditeit van de z.g. inclusive tour reizen niet zo nauw nam, zag de Overheid dit over het algemeen niet als een treden buiten het terrein van de onregelmatige vervoerders.

Allengs, mede door het grotere bestedingspatroon van de bevolking in Europa heeft het non-scheduled inclusive tour vervoer in Europa een geweldige groei ondervonden. Dit heeft de chartermaatschappijen in staat gesteld hun vloten te moderniseren, ook gedwongen door de vraag naar het meer efficiënte moderne grote materieel. Het is misschien interessant enige cijfers te geven om de groei te illustreren. Ik neem daarvoor Spanje, het belangrijkste bestemmingsland voor IT's in Europa en ik vergelijk het vervoer in 1961 met dat in 1967.

Vanuit West-Europa nam het lijndienstvervoer toe van 780.000 pax tot 2.061.000 pass., 2,6 x zoveel in 6 jaar. Het vervoer op niet-regelmatige diensten steeg van 441.000 in 1961 tot 3.444.000 in 1967, bijna 8 x zoveel.

Van Nederland naar Spanje was het lijndienstvervoer in 1961 18.500 en in 1967 48.200, ook 2,6 x zoveel als voor West-Europa. Het niet-regelmatige vervoer steeg van 15.700 naar 231.500 in die 6 jaar, bijna het 15-voudige.

De groei van het IT-chartervervoer is in belangrijke mate ten goede gekomen aan niet-IATA leden. Vanuit Nederland b.v. is het aandeel van de IATA-leden in het chartervervoer teruggelopen van ca. 75 % tot ca. 25 %. Niet omdat de charterprijzen van IATA-leden te hoog zijn, doch als gevolg van de overige bepalingen. De reisbureaus concurreren scherp met de prijzen en sommige IT's houden niet veel meer in dan de reis, kampeertours b.v.

De Overheid kan regelend optreden, zoals in Engeland. De Overheid daar, die de IATA-bepalingen heeft goedgekeurd, verklaarde deze ook van toepassing op anderen. Waar dit niet gebeurt hebben IATA-leden niet-IATA charterondernemingen overgenomen, zoals in Scandinavië de SAS heeft gedaan met de grootste charteronderneming de Scanair. In Duitsland is Condor een 100 % dochter van de Lufthansa. Dit is wel een tweeslachtige oplossing; niet de moedermaatschappij neemt aan dit vervoer deel, zij laat dit over aan haar dochter.

De K.L.M. heeft recentelijk in IATA-verband voorgesteld — ik mag wel zeggen geëist — de bepaling van de minimum tourprijs voor IT charters af te schaffen, althans dit vanuit Nederland te doen, omdat wij als IATA-lid ons aandeel in dit soort vervoer wensen uit te breiden en in de de te verwachten verdere sterke groei van dit vervoer een vooraanstaande rol te spelen. Daar enkele leden zich hiertegen hebben verzet, kon niet tot overeenstemming worden gekomen. Voorlopig staat dit het sluiten van de tarieven binnen Europa in de weg.

Drs. H. H. de Vries

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

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

Verschenen in het eerste kwartaal 1969.

● *Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg 1967, bestelnr. 814-036-67, f 7,—*

Aan het gebruikelijke tabellenwerk van deze jaarstatistiek gaan thans enige illustratieve grafieken en staten vooraf over enkele markante aspecten van de dodelijke verkeersongevallen in 1967. Een dodelijk ongeval wordt gedefinieerd als een ongeval tengevolge waarvan personen binnen 30 dagen na het ongeval aan de gevolgen zijn overleden.

In de laatste jaren is het aantal dodelijke ongevallen als volgt gestegen:

1963 : 1.889
1964 : 2.218
1965 : 2.290
1966 : 2.442
1967 : 2.636

De meest voorkomende dodelijke verkeersongevallen in 1967 hadden betrekking op botsingen tussen:

386	personenauto	-	voetganger
329	personenauto	-	vastvoorwerp of eenzijdig ongeval
288	personenauto	-	fiets
220	personenauto	-	bromfiets
210	personenauto	-	personenauto
184	personenauto	-	vrachtauto
137	vrachtauto	-	fiets
116	vrachtauto	-	bromfiets
104	vrachtauto	-	voetganger
101	bromfiets	-	vast voorwerp of eenzijdig ongeval
47	bromfiets	-	voetganger

Bij 11,5 % van het aantal dodelijke verkeersongevallen is alcoholgebruik geconstateerd. Duidelijk komt naar voren dat bij dit soort ongevallen de zaterdagen en zondagen met een aandeel van 16,9 en 26,6 % van deze ongevallen op het totale aantal ongevallen op die dagen aan de top staan.

Significant is ook de uurverdeling van dodelijke verkeersongevallen met het procentuele aandeel daarin van de ongevallen waarbij alcoholgebruik is geconstateerd:

0— 6 uur	41,9 %
6—12 uur	0,3 %
12—18 uur	4,4 %
18—24 uur	19,2 %

● *Statistiek van de internationale binnenvaart 1967, bestelnr. 814-035-67, f 12,50*

De presentatie van deze statistiek over 1967 is ingrijpend gewijzigd, waarbij naast een enkele nieuwe tabel tevens een aantal verdergaande specificaties zijn opgenomen, zodat deze statistiek voor de gebruiker zowel qua inhoud als overzichtelijkheid aan waarde heeft gewonnen.

In enkele inleidende staten worden enige jaarreeksen gegeven van de belangrijkste ontwikkelingen in het totale vervoer door de internationale binnenvaart; hieraan ontlenen wij:

	totaal	w.v. Ned. vlag
	mln ton	
1953	52,0	29,5
1957	78,2	41,3
1963	90,7	48,1
1967	131,5	68,6

Van de binnenvaart tussen de E.E.G.-landen zijn eveneens enige gegevens opgenomen; hieruit blijkt dat de vervoersstromen van en naar Nederland in het totaal domineren. Enkele cijfers van de binnenvaartrelaties tussen deze landen:

Totaal E.E.G.		142,2	mln ton
Nederland	- West-Duitsland	44,1	„ „
West-Duitsland	- Nederland	28,3	„ „
Nederland	- België	14,1	„ „
West-Duitsland	- België	10,6	„ „
België	- Nederland	9,1	„ „
Frankrijk	- West-Duitsland	8,5	„ „
België	- West-Duitslend	5,6	„ „
Frankrijk	- België	4,3	„ „
België	- Frankrijk	3,9	„ „
Nederland	- Frankrijk	3,8	„ „
West-Duitsland	- Frankrijk	2,8	„ „
Frankrijk	- Nederland	2,0	„ „

Deze stromen zijn schematisch op een kleurrijk kaartje in beeld gebracht.

● *Het containervervoer in de Nederlandse zeehavens in de periode januari-september 1968, artikel in het Maandschrift van het C.B.S., febr. 1969, bestelnr. AZ 2/1969, f 3,65*

In een kort artikel worden een aantal kwantitatieve aspecten van het zo spectaculaire containervervoer in de beschouwde periode besproken

en wel met betrekking tot het aantal containers, de herkomst en bestemming daarvan en het vervoerde gewicht.

De aanvoer van containers blijkt de afvoer te overtreffen (resp. 79.000 en 70.000 stuks), welke onevenwichtigheid hoofdzakelijk veroorzaakt wordt door het overwicht van de aanvoer in de relatie met Noord-Amerika (aanvoer 27.000, afvoer 14.000 stuks). Een tegengesteld beeld vertoont het vervoer in de relatie met Europese landen (aanvoer 52.000, afvoer 55.000 stuks), onder welke Engeland de belangrijkste plaats inneemt.

De goederenstromen vertonen eveneens een geprononceerd beeld. De belangrijkste stroom komt uit Noord-Amerika (313.000 ton), waartegenover een beduidend geringere tegenstroom staat (181.000 ton). In de relatie met Europese landen overheerst de afvoer (292.000 ton) de aanvoer (172.000 ton).

Zoals ook uit deze cijfers kan worden afgeleid, zijn de containers in het verkeer met Amerika aanmerkelijk groter en bevatten zij aanmerkelijk meer lading dan de containers in het verkeer in de overige relaties.

Uiteraard neemt Rotterdam in dit verkeer een centrale plaats in; van de 965.000 ton per container aan- en afgevoerde goederen in deze negen maanden neemt het niet minder dan 787.000 ton ofwel 82 % voor zijn rekening.

- *Van twee tot twee miljoen auto's in Nederland, bestelnr. N 52/1969, f 2,50*

Naar aanleiding van de RAI-personenautotentoonstelling in het voorjaar van 1969 heeft het C.B.S. een vlot geschreven en keurig geïllustreerd boekje uitgegeven waarin een groot aantal statistische gegevens zijn opgenomen over de personenauto. In veelal lange jaarreeksen zijn hierbij cijfers vermeld over o.m.:

— het aantal personenauto's in Nederland en in enkele andere landen;
— de ontwikkeling van de verkeersintensiteit op rijkswegen;
— de in- en uitvoer, de fabricage en assemblage van personenauto's;
— de verkoop van personenauto's naar merk;
— de omvang van het wegennet;
— de uitgaven van de overheid ten behoeve van de wegen;
— de belastingopbrengsten met betrekking tot personenauto's en hun brandstoffen;
— het aantal afgegeven rijvaardigheidsbewijzen;
— de ontwikkeling van het privé en openbaar personenvervoer.

Al met al een nuttige uitgave, die ook als naslagwerkje zijn weg naar de gebruikers van de statistiek wel heeft gevonden, getuige de tweede druk, die daarvan inmiddels is verschenen.

Ter perse:

- *Statistiek van het personenvervoer 1967*
- *Statistiek van het binnenlandse goederenvervoer 1967*
- *Statistiek van de luchtvaart 1967*
- *Statistiek van de wegen, 1 januari 1968*

Drs. J. D. Goslinga

GEGEVENS OMTRENT DE RENTABILITEIT EN DE VERMOGENSPOSITIE VAN EEN AANTAL SLEEPBOOTONDERNEMINGEN OVER DE PERIODE 1963—1966

Op verzoek van de binnenvaartorganisaties heeft een Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer een peiling verricht naar de gang van zaken in de sleepbootexploitatie over de jaren 1963—1966. Voor deze peiling is bij een naar de mening van het E.B.W. representatief aantal sleepbootexploitanten nagegaan hoe de rentabiliteit *) en de vermogenspositie zich over deze beschouwde periode heeft ontwikkeld.

De rentabiliteit

Tabel 1: Frequentieverdeling van de bij het onderzoek betrokken sleepboten over de onderscheiden rentabiliteitsklassen, voor de jaren 1963 t/m 1966 (in procenten)

rentabiliteitsklasse (in % van de opbrengst)	1963		1964		1965		1966	
	enk.	cum.	enk.	cum.	enk.	cum.	enk.	cum.
	A. Netto-overschot							
< — 40	10	10	12	12	17	17	22	22
— 40 tot — 20	17	27	21	33	30	47	24	46
— 20 tot 0	38	65	27	60	33	80	32	78
0 tot 20	28	93	37	97	17	97	22	100
> 20	7	100	3	100	3	100	0	
	100		100		100		100	
	B. Netto-overschot + afschrijvingen							
< — 40	10	10	6	6	14	14	13	13
— 40 tot — 20	7	17	9	15	11	25	19	32
— 20 tot 0	31	48	33	48	39	64	27	59
0 tot 20	31	79	46	94	33	97	38	97
> 20	21	100	6	100	3	100	3	100
	100		100		100		100	

*) Als maatstaf voor de rentabiliteit is het netto-overschot genomen, zijnde het verschil tussen de totale opbrengst en de totale kosten, inclusief een gewaardeerd loon voor de schipper en de overige bemanningen en een gewaardeerde interest over zowel het vreemd vermogen als het eigen vermogen.

Tabel 1 toont aan dat de rentabiliteit in elk der onderzochte jaren ongunstig is geweest, terwijl bovendien in de loop van de tijd een verslechtering kon worden waargenomen. Ook de spreiding van de resultaten blijkt groot te zijn geweest. Bij een indeling van de boten naar motorvermogenklasse kon per klasse eveneens een grote spreiding in de resultaten worden aangetoond, terwijl tevens bleek dat de resultaten slechter waren naarmate de boten een geringer motorvermogen hadden. Zowel de opbrengsten als de kosten zijn in de loop van de tijd gedaald, waarbij de daling van de opbrengsten relatief het sterkst was. Naast een vermindering van de activiteiten werd de kostendaling mede veroorzaakt door een uitstel van reparatie- en onderhoudswerkzaamheden.

De vermogenspositie

Met betrekking tot de vermogenspositie van de sleepbootexploitanten kon een positief verband tussen de boekwaarde en het motorvermogen worden waargenomen. Onafhankelijk van het bouwjaar bleek de afschrijvingspolitiek een belangrijke factor te zijn voor de hoogte van de boekwaarde. Zoals uit tabel 2 kan worden waargenomen vertoonden zowel het eigen vermogen als het vreemd vermogen een belangrijke spreiding.

Voorts bleek dat naarmate het motorvermogen groter was, het vreemd vermogen, uitgedrukt in procenten van de boekwaarde, toenam. Naarmate het jaar van aanschaf van het casco, respectievelijk de motor, meer recent was, kon een sterke toeneming van het gemiddeld op de sleepboten drukkende vreemd vermogen worden waargenomen, terwijl ook de boekwaarde van de boten belangrijk hoger bleek te zijn.

In de tijd gezien is het eigen vermogen en met name het niet in vaste activa geïnvesteerde eigen vermogen gemiddeld toegenomen waaruit, gezien de over het algemeen slechte rentabiliteit, kan worden geconcludeerd, dat voor een belangrijk deel het gewaardeerde loon niet consumptief is aangewend.

Met betrekking tot het aflossingsgedrag kon worden opgemerkt, dat aflossingen aan financieringsinstellingen over het algemeen voorrang genoten boven aflossingen aan andere vermogensverstrekkers (veelal familieleden en andere persoonlijke relaties dan wel de vorige eigenaar) terwijl in een aantal gevallen zelfs de aflossingen aan financieringsinstellingen geheel of ten dele zijn gefinancierd met behulp van leningen, afkomstig van andere vermogensverstrekkers.

Tabel 2: De spreiding van het totaal eigen vermogen en van het vreemd vermogen in de financiering van de vaste activa van de bij het onderzoek betrokken sleepboten.
Indeling van de boten naar motorvermogen (in procenten)

totaal eigen vermogen respectievelijk vreemd vermogen in de financiering van de vaste activa in procenten van de boekwaarde	t/m 200 pk		meer dan 200 pk		alle sleepboten tezamen	
	enk.	cum.	enk.	cum.	enk.	cum.
	Totaal eigen vermogen					
0	0	0	10	10	5	5
tot 20	5	5	10	20	8	13
20 tot 40	21	26	5	25	13	26
40 tot 60	5	31	25	50	15	41
60 tot 80	11	42	0	50	5	46
80 tot 100	0	42	10	60	5	51
100 tot 150	21	63	30	90	26	77
150 tot 200	16	79		100	13	90
200 tot 300	10	89			5	95
300 en meer	11	100			5	100
	Vreemd vermogen in de financiering van de vaste activa					
0	42	42	40	40	41	41
tot 20	0	42	0	40	0	41
20 tot 40	16	58	5	45	10	51
40 tot 60	16	74	20	65	18	69
60 tot 80	10	84	15	80	13	82
80 en meer	16	100	20	100	18	100

R. P. Sparling

DE VERPLAATSINGSGEWOONTEN VAN DE INWONERS VAN HET WESTEN DES LANDS

Tweede interim-rapport van de Commissie bevordering openbaar vervoer westen des lands, 's-Gravenhage 1968, 144 pagina's

De in 1964 geïnstalleerde Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands (Commissie Volmuller) heeft tot taak:
„het instellen van een onderzoek naar de mogelijkheden van bevordering van het openbare vervoer in het Westen des Lands én met het oog op het heden én met het oog op de toekomst".
Tot deze taak kan worden gerekend het bestuderen hoe kan worden bereikt, dat de bedrijven, die in het genoemd gebied het openbaar vervoer verzorgen, hun taak zo goed mogelijk verrichten, en op welke wijze zou kunnen worden bereikt, dat van de openbare middelen van vervoer een groter gebruik wordt gemaakt.
Reeds in een vroeg stadium van haar werkzaamheden is de Commissie tot de conclusie gekomen, dat, indien zij zich uitsluitend zou baseren op de studies en beschouwingen welke door verschillende instanties reeds zijn verricht, slechts een beperkte bijdrage zou kunnen worden geleverd aan de oplossing van de openbaar vervoerproblematiek. Dit temeer, waar deze studies en beschouwingen in het algemeen van kwalitatieve aard zijn en de commissie van oordeel is, dat allereerst gestreefd moet worden naar een beter inzicht in de problematiek van het openbaar vervoer door te trachten kwantitatief te meten, welke factoren uiteindelijk de mate bepalen waarin het publiek al dan niet van het openbaar vervoer gebruik zal maken.

Ervan uitgaande, dat wanneer iemand zich wil verplaatsen, hij een keuze doet uit de beschikbare wijzen van vervoer, dient allereerst getracht te worden om na te gaan, welke aspecten van invloed kunnen zijn op deze keuze en in welke mate. Er dienen dus twee vragen te worden beantwoord:

(1) Wat is de vervoersbehoefte? en
(2) Waarom wordt welke keuze gemaakt?

Mede gezien het vaak irrationele karakter van de keuze, welke irrationele motieven de ondervraagde zelf zal trachten te herleiden tot rationale motieven, heeft de commissie gekozen voor een onderzoek in de vorm van een mondelinge huisenquête, waarbij gevraagd wordt naar de feitelijke gedragingen op vervoersgebied.

Teneinde een beeld te verkrijgen van de verplaatsingsgewoonten van de gehele bevolking in het onderzoekgebied (de Randstad), is een mon-

delinge huisenquête gehouden, waarbij er naar is gestreefd 2 % van de inwoners te enquêteren naar de verplaatsingen, welke de dag voorafgaande aan het vraaggesprek zijn gemaakt. De enquête heeft plaats gevonden bij ca. 30.000 huishoudingen. Ongeveer 90.000 personen zijn geënqueteerd, waarbij informatie is verkregen over in totaal ruim 240.000 verplaatsingen. Aan alle leden van de huishouding, met uitzondering van kinderen beneden de zes jaar, zijn vragen gesteld omtrent beroep, leeftijd, voertuigbezit, de aantallen verplaatsingen, alsmede de daarbij gebezigde wijze van vervoer, het motief van de verplaatsing en de geografische lokatie van herkomst en bestemming.

Voor het probleem, dat voor de Commissie onderwerp van onderzoek is, zijn de verplaatsingen welke uitsluitend te voet in minder dan 10 minuten zijn gemaakt en de verplaatsingen die in verband met het beroep van de betrokken personen vele malen per dag binnen een bepaald gebied worden gemaakt (melkbezorger, postbode e.d.), weinig interessant, terwijl ook de betrouwbaarheid van de over deze verplaatsingen verkregen gegevens bij de voor dit onderzoek gehanteerde methodieken niet groot kan zijn. Deze verplaatsingen zijn derhalve niet in het enquête-materiaal opgenomen.

De verwerking, de analyse en de interpretatie van de uit het onderzoek verkregen gegevens zullen in drie fasen geschieden, te weten:

I. Algemene informatie omtrent de verkeersdeelnemers en hun verplaatsingsgedrag
   a. Gegevens omtrent de structuur van de huishoudingen, alsmede de bij deze huishoudingen beschikbare middelen.
   b. Gegevens omtrent de geënquêteerde personen.
   c. Gegevens omtrent de gemaakte verplaatsingen.

II. Informatie omtrent het geografische verplaatsingspatroon in het onderzoekgebied
   a. Gegevens omtrent de personenvervoerstromen in het onderzoekgebied.
   b. De op kaart weergegeven vervoerstromen.

III. Informatie omtrent de relaties tussen factoren, welke van invloed zijn op de keuze van de wijze van vervoer
   a. Factoren, die verband houden met de persoon die zich verplaatst.
   b. Factoren, die verband houden met de gebieden, waarin de plaatsen van herkomst en bestemming zijn gelegen.
   c. Factoren, die verband houden met de verkeerssituatie tussen de gebieden van herkomst en bestemming.

In dit tweede interim-rapport van de Commissie worden enkele uit een oogpunt van informatie en inzicht belangrijke resultaten van het onderzoek reeds weergegeven, opdat ook andere instellingen, die zich

met de vervoer- en verkeersproblematiek bezig houden, er gebruik van kunnen maken. Naarmate de verwerking en de analyse van de gegevens voortschrijden, zullen meerdere rapporten volgen. Dit tweede interim-rapport geeft een gedeelte van de algemene informaties van de eerste fase. De belangrijkste onderzoekresultaten, welke in dit interim-rapport worden weergegeven, volgen hieronder:

1. In de onderstaande tabellen zijn een aantal belangrijke kerngegevens weergegeven; waarbij een onderscheid is gemaakt naar de categorieën gemeenten, waarin het onderzoekgebied is verdeeld.

	Bevolking eind 1966		Huishoudingen		Pers/ Huish	Pers/ Auto	Huish/ Auto
	absoluut	%					
Gemeente-categorie I	2.872.300	54.3	942.200	57.8	3.05	6.84	2.24
Gemeente-categorie II	1.896.300	35.9	553.600	33.9	3.43	6.97	2.03
Gemeente-categorie III *)	519.700	9.8	135.500	8.3	3.81	7.24	1.89
Totale Onderzoekgebied	5.288.300	100	1.631.000	100	3.24	6.92	2.14

*) Gemeentecategorie I - Agglomeraties Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht
Gemeentecategorie II - Overige gemeenten met tenminste één kern van meer dan 10.000 inwoners
Gemeentecategorie III - Resterende gemeenten.

2. Naarmate het bruto-inkomen van de huishouding groter was, was het percentage huishoudingen dat over één of meer auto's beschikte, groter.

Bruto inkomen	Aantal huishoudingen met één of meer personenauto's
< f 6.000	8.0 %
f 6.000 — f 10.000	30.0 %
f 10.000 — f 12.000	48.2 %
f 12.000 — f 18.000	62.5 %
f 18.000 — f 24.000	75.1 %
> f 24.000	87.1 %

3. Geënquêteerden, behorend tot huishoudingen met één of meer auto's maken per persoon gemiddeld meer verplaatsingen dan de personen uit de huishoudingen zonder auto. (Verplaatsingen te voet

van minder dan 10 minuten, niet inbegrepen). Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon in de onderscheiden huishoudingen bedraagt:

soort dag	hh zonder auto	hh met één auto	hh met meer dan één auto	alle hh
werkdagen	2.6	3.1	3.5	2.9
zaterdagen	2.6	3.0	3.4	2.8
zondagen	1.8	2.5	2.4	2.1

Het aantal verplaatsingen op werkdagen en zaterdagen is vrijwel gelijk. Ruim 20 % van de geënquêteerden had niet aan het verkeer deelgenomen.

4. Bij het merendeel der verplaatsingen (80 tot 85 %) was het eigen woonadres de herkomst of de bestemming van de verplaatsing.

5. Het motief van de verplaatsing bepaalt in hoge mate de wijze van vervoer en de verplaatsingslengte. Van alle verplaatsingen op werkdagen was woon - werk voor een kwart tot een derde het motief van de verplaatsingen.
   Het aandeel van het woon-werk-vervoer in het totaal van de verplaatsingen bleek afhankelijk te zijn van de verplaatsingsafstand. Op de hemelsbrede afstanden $<$ 5 km bedroeg dit aandeel ongeveer 20 % en op de afstanden van 5—30 km ca. 40 % van het totaal der verplaatsingen. Bij afstanden $>$ 30 km wordt het percentage woon-werkverkeer weer kleiner. Op zaterdagen werd bijna 40 % van de verplaatsingen op grond van het motief winkelen gemaakt. Op zondagen had meer dan 85 % als motief recreatie en „overig sociaal".

6. De geënquêteerde inwoners van het onderzoekgebied maakten nagenoeg geen verplaatsingen buiten het Westen des Lands. Ruim drie-kwart van de verplaatsingen op werkdagen en zaterdagen vond geheel binnen de stedelijke gebieden plaats, waarvan tweederde binnen de vier agglomeraties. Het aantal verplaatsingen tussen de agglomeraties onderling was slechts 1 % van het totale aantal verplaatsingen.

7. Ongeveer 80 % van de verplaatsingen was — hemelsbreed gemeten — korter dan 5 km. Van de verplaatsingen binnen de agglomeraties bleef 60 %, binnen de middelgrote steden zelfs 80 %, beneden de 2 km.

8. Van de verplaatsingen op werkdagen begon 45 % in de perioden van 8—9 uur, 12—14 uur en 16—18 uur. Het drukste uur van de

dag is tussen 17—18 uur. Ruim 10 % van de verplaatsingen begon tijdens dit uur.

9. Ruim 90 % van de waargenomen verplaatsingen werd van oorsprong tot bestemming uitsluitend te voet of met één vervoermiddel gemaakt. Hiervan vond op werkdagen 70 % plaats te voet, fiets of bromfiets; ruim 25 % per particuliere auto; 2 % met openbaar vervoer en 3 % met andere middelen van vervoer. Op zaterdagen en zondagen vonden resp. 35 % en 45 % van de ongebroken verplaatsingen plaats met particuliere personenauto's. Op elk type dag was het totale aandeel van de verplaatsingen te voet of met een particulier middel van vervoer in het totaal van de ongebroken verplaatsingen ongeveer 95 %.

10. De particuliere personenauto werd op werkdagen bij een kwart van alle verplaatsingen (inclusief de gebroken verplaatsingen) gebruikt. Op zaterdagen was dit bij ruim een derde en op zondagen bij nagenoeg de helft van alle verplaatsingen het geval. Van de verplaatsingen binnen de agglomeraties werd op werkdagen ruim 20 % geheel of gedeeltelijk per personenauto gemaakt. Op zaterdagen en zondagen is dit percentage resp. 30 % en 40 %. Op de interstedelijke verkeersrelaties werd de auto op werkdagen in 45 % van de verplaatsingen gebruikt. Op zaterdagen was het aandeel van de personenauto op deze relaties 60 % en op zondagen ruim 70 %. De personenauto werd vooral gebruikt op afstanden die hemelsbreed gemeten groter dan 5 km zijn.

Het is bijzonder verheugend, dat dit tweede interim-rapport van de Commissie Volmuller in een zo vroeg mogelijk stadium is verschenen en dat niet is gewacht met de publikatie van een deel van het basismateriaal totdat het onderzoek geheel is beëindigd. Dit interim-rapport bevat vele gegevens, die interessant zijn voor hen die zich met verkeersonderzoekingen bezighouden. Deze onderzoekingen zullen wellicht voor een deel op de studies van de Commissie Volmuller kunnen worden gebaseerd, al rijst de vraag of de steekproefgrootte voor gedetailleerde stedelijke onderzoekingen niet aan de lage kant is. Nochtans zal ook in dit geval het werk van de Commissie Volmuller als vergelijkingsmateriaal kunnen dienen.

Het in het rapport vervatte materiaal geeft een momentopname weer. Uitgaande van de veronderstelling dat verkeer een meetbare functie is van bepaalde sociaal-economische kenmerken, zullen met behulp van de momentopname prognoses kunnen worden ontwikkeld over het toekomstig vervoersgedrag. Met dit rapport is een stukje gereedschap aan het instrumentarium van verkeersonderzoekers toegevoegd. Het valt te hopen, dat de volgende rapporten van de Commissie niet te lang op zich zullen laten wachten.

Drs. R. den Besten

BOEKBESPREKINGEN

Dr. Hans Ritschl: *Vom Verkehrschaos zur Verkehrsordnung*, Wegner Verlag, Hamburg 1968, 155 blz.

Dr. Ritschl doceert economie en financiën aan de Universiteit van Hamburg. Sinds 1949 is hij lid van de wetenschappelijke adviesraad van het Westduitse Ministerie van Financiën. Hij publiceerde al eerder over vervoerpolitieke vraagstukken, en wel over de dekking van de wegkosten en de concurrentie der verkeersmiddelen en over de „gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedingungen und eigenwirtschaftliche Betriebsführung der Deutschen Bundesbahn".

Zijn boek is geschreven uit het oogpunt van de actuele vervoerpolitieke vraagstukken en met het oog op maatregelen ter fundamentele verbetering van de ordening van het verkeer en vervoer. Het is beknopt, gemakkelijk geschreven en meer een goed gedocumenteerde stellingneming dan een wetenschappelijke bijdrage aan de vraagstukken in kwestie. De stellingneming is duidelijk pro spoorwegvervoer. Volstrekt objectief is het zeker niet, maar oppervlakking evenmin.

In het laatste van de 5 hoofdstukken geeft de schrijver de hoofdlijnen van het „Verkehrspolitisches Programma für die Jahre 1968 bis 1972", het Leber-plan. Hij staat daar volledig achter en noemt het „grosszügig und klar", een ondeelbaar geheel van maatregelen die de orde moeten brengen in de plaats van de naar het oordeel van de schrijver nu al zo lang bestaande chaos. Het betoog past dus in een reeks die Zeitfragen behandelt. Het is vanuit en voor de Duitse situatie geschreven maar kan, als men met de materie vertrouwd is en op zijn hoede voor de gesignaleerde eenzijdigheid, op een meer algemene belangstelling aanspraak maken, zulks op grond zowel van zijn analytische als van zijn beschrijvende en beschouwende onderdelen. Men moet dan de emotionele passages voor lief nemen, die het betoog verlevendigen maar niet bijdragen tot de dwingendheid der conclusies. Het is een geschrift dat de parlementariër graag zal citeren als hij het vervoerpolitieke inzicht van de schrijver deelt, dat de (Duitse) vervoerpolitiek van na de oorlog, gericht op een optimale vervoersvoorziening op basis van vrije concurrentie, steeds grotere scheuren en breuken is gaan vertonen; dat vrije concurrentie in het vervoer in ruïneuze concurrentie en maatschappelijke verspillingen uitmondt, dat daartegenover een vrije markteconomie voor het overige bedrijfsleven een volgens algemeen-maatschappelijke normen bepaalde, dus van overheidswege geordende vervoersvoorziening verlangt, wil voor de nationale economie als geheel een optimum kunnen worden nagestreefd. Als een rode draad loopt door het betoog het vraagstuk van het ongelijk zijn der concurrentievoorwaarden, nl. op het punt van de wegkosten en van de kostprijsverhogende belastingen. Het 4e hoofdstuk is

daaraan specifiek gewijd. Wegverkeer, binnenscheepvaart en luchtverkeer, aldus de schrijver, staan nauwelijks met elkaar in concurrentie, maar alle 3 zijn zij scherpe concurrenten van het spoorvervoer. Spoor en binnenscheepvaart staan echter samen in „onechte" concurrentie met de pijpleidingen, die als middel van eigen vervoer buiten de markt blijven. Een gelijke concurrentie, dus op basis van natuurlijke prijs- en kwaliteitsverschillen zal terecht steeds tot wijzigingen van marktposities en marktaandelen leiden; verschillen in marktpositie echter als gevolg van ongelijke concurrentie die door de vervoersordening(!) zelf of door het belastingsysteem wordt teweeggebracht, roepen steeds groter wordende maatschappelijke falsificaties op en economisch ongerechtvaardigde investeringen in verkeersinfrastructuur en bedrijfsleven. De stelling is bekend en niet voor tegenspraak vatbaar. Zij vindt in dit boek geen verdere verdieping, waaraan b.v. ten aanzien van het probleem beroeps-versus eigen vervoer toch wel behoefte bestaat. Veel gegevens bevat dit geschrift echter over de grootte der ongelijkheden en over de investeringsbedragen die hierbij (in Duitsland) in het geding zijn. Scherp veroordeelt de schrijver het feit, dat nog tot op de dag van vandaag de verschillende overheden vrijwel zonder rentabiliteitsstudies tot de zeer grote investeringen in infrastructuur besluiten waardoor bestaande ongelijkheden verder worden vergroot en nieuwe ontstaan. Dat geldt ook voor de luchtvaart.

Het voorafgaand hoofdstuk 3 handelend over de spoorwegen, de binnenscheepvaart en het wegvervoer, geeft een overzicht hoe dit alles gegroeid is. Belicht worden ten aanzien van de spoorwegen vooral hun belangrijke vanouds bestaande (en te handhaven) „gemeinwirtschaftliche" taken. Een kritische beschouwing ontbreekt hoe deze waarschijnlijk toch moeten worden gemitigeerd en voor het overige volgens nieuwe normen moeten worden ingebouwd in het geheel der voorgestane vervoersordening. Bij de binnenscheepvaart wordt de schijnwerper vooral gericht op de naar de mening van de schrijver hoogst onmatige, ongemotiveerde bouw in heden en verleden van kanalen, binnenhavens en kunstwerken, zulks aan de hand van verschillende concrete gevallen. Becijferd wordt voor 1967, dat de scheepvaart op de Duitse binnenwateren slechts 46 % der bedrijfs- en beheerskosten van zijn infrastructuur betaalt, waarbij dus ook de kapitaalkosten geheel ongedekt blijven. Bij het wegvervoer wordt — deels aan de hand van cijfers — zeer kritisch geoordeeld over het stuk der verkeersonveiligheid dat aan het te talrijke, te grote, te zware, te lange en te snel rijdende vrachtauto- en busverkeer zou moeten worden toegerekend.

De beide meer theoretische hoofdstukken (Marktwirtschaft und Verkehrsordnung en Die Aufgaben des Verkehrs und die Besonderheiten der Verkehrsmärkte) bevatten geen aanknopingspunten voor kwantitatief georiënteerde (vervoers)economen. Deze richting heeft niet de sympathie van de schrijver: in de spoorwegparagraaf geeft hij

als zijn mening dat de moderne economie op zijn minst lijdt aan thematische verarming en aan wiskundige poliepen. Met dit al komt hij — gelijk het Leberplan — niet toe aan een totaal-afweging van de in het gedingzijnde maatschappelijke offers en baten. Of is dit, nog niet te realiseren, hogere doel het betere dat van het goede de vijand is omdat het vooralsnog tot niets doen verleidt?

Dr.J. B. van der Kamp.

Hermann Botzow: *Auto Fleet Management.* John Wiley & Sons, Inc. New York, 1968; £ 4.15.—; 195 blz.

De auteur van dit wel zeer gespecialiseerde werk met voor de praktijk bijzonder nuttige wenken, Hermann S. Botzow, is werkzaam bij de Port of New York Authority en „assistent professor of Transportation Management" aan het St. Peters College. Het werk, uitgegeven in de U.S.A. richt zich tot de leiding en sub-leiding van ondernemingen die te maken hebben met een eigen wagenpark. Daarnaast is het beslist ook lezenswaard voor ondernemingen in het beroepsvervoer en taxibedrijven.

Met het boek wordt beoogd inzicht te geven in methoden voor een doelmatig beheer van een wagenpark. Deel I behandelt in acht hoofdstukken de verschillende kostenaspecten verbonden aan de exploitatie van een wagenpark. Hierbij wordt aandacht geschonken aan de aankoop van auto's, afschrijvingssystemen, financieringsmethoden, schade- en assurantievraagstukken, e.d. Tot slot van dit deel wordt behandeld het al of niet in eigendom geven van de bedrijfswagen aan de vertegenwoordiger en de mogelijke methode van afrekening hierbij.

Deel II schenkt aandacht aan de leiding en beheersaspecten. Zo wordt gesproken van de „fleet manager's role", op welke wijze een wagenpark in de exploitatie kan worden beheerd en geleid. Een samenvatting, de resultaten en de conclusies sluiten het boek af.

Bij het ter hand nemen van dit werk dient men te bedenken dat het uitgesproken gericht is op een Amerikaans publiek en het gaat hierbij om Amerikaanse verhoudingen. Gezien de andere schalen waarin Europese en Nederlandse ondernemingen plegen te verkeren zijn de „findings" van Botzow niet zonder meer geschikt voor toepassing in onze ondernemingen. In het bijzonder geldt dit voor de kostenstructuren en kostprijscomponenten die worden behandeld. Als methode van benadering heeft het ook voor ons waarde, doch de feitelijke resultaten weinig of geen. Ook de mogelijkheden voor financiering die worden besproken zijn interessant om hiervan kennis te nemen doch geven weinig aanwijzingen voor de Nederlandse praktijk.

Dit typisch voor de praktijk geschreven en bedoelde werk geeft enige behartigenswaardige aanwijzingen voor leiding en beheer van het wagenpark. Daar het hier aanwijzingen betreffen met een meer duurzaam en minder plaatsgebonden karakter hebben ze ook voor Nederlandse bedrijven waarde. Aandacht wordt besteed aan de positie van de beheerder van het wagenpark. In Nederland kan dit zijn de chef van het wagen-

park en garages, of de chef expeditie, e.d. afhankelijk van de aard van de onderneming, de grootte en de interne organisatie structuur. Vele organisatiestructuren zijn mogelijk in Nederland, doch ook, zo leert ons Botzow, in de Verenigde Staten. Ook de positie van de chef van het wagenpark in het bedrijf geeft een zeer gevariëerd beeld, een situatie die ook in Nederland niet vreemd is. Botzow schetst de wenselijke plaats uit oogpunt van interne organisatie waarbij hij, naarmate het wagenpark groter is, de chef een belangrijker plaats toedeelt.

Naast deze organisatievraagstukken geeft de auteur de instrumenten aan voor het doelmatig gebruik van het wagenpark, met daarbij gevoegd de controle mogelijkheden op een doelmatige exploitatie. Bij deze instrumenten speelt het budget in de gedachtengang van Botzow een zeer belangrijke rol. Het budget voor de afdeling geeft immers zo nauwkeurig mogelijke kostenschattingen. Daarnaast verplicht het budget de leiding jaarlijks de verschillende uitgangspunten en doeleinden van het wagenpark-beheer na te gaan.

In zijn „findings" komt Botzow o.a. tot de volgende uitspraken. Het beheer en de methode van leiding van het wagenpark verschillen per onderneming. De leiding van het wagenpark dient in handen te zijn van een daartoe gespecialiseerde functionaris. Ongeveer de helft van het aantal wagens in de bedrijven wordt op leasing basis gefinancierd. Veiligheidsprogramma's voor een wagenpark zijn kostbaar, zeker gezien in relatie met het aantal ongevallen dat gemiddeld in de praktijk voorkomt.

In zijn conclusies geeft de auteur enkele „recepten" aan die kostenbesparend zullen werken. Zo zal een juist toezicht op aankoop, afschrijvingsmethodiek en onderhoudskosten een jaarlijkse besparing op de totale exploitatiekosten kunnen geven van 4 %. Het instellen van doelmatige beheersmethodieken van het wagenpark zullen besparingen geven van 2 % per jaar. Deze en andere uitspraken hebben uiteraard een zeer betrekkelijke waarde. Vele factoren beïnvloeden de mogelijkheden tot besparingen in de exploitatie en bovendien is het zeer afhankelijk van de bedrijfstak waarover men spreekt. Vooral het presenteren van deze „recepten" en de schijnexactheid waarmede één en ander wordt gepresenteerd doet m.i. enigszins af van de toch in het algemeen positieve indruk die dit werk heeft. In zijn soort bevat het een brok nuttige informatie die kan aansporen tot kritischer nagaan van eigen doen en laten in het bedrijf. Het stempel „wetenschappelijk" dient echter niet op dit werk te worden geplaatst.

Drs. H. Plasse

André Fischer: *L'organisation des transports dans le cadre de l'Europe des Six.* A. W. Sijthoff, Leyde 1968, 323 blz.

De schrijver, aardrijkskundige van professie, begint met een sterk gecomprimeerde weergave van de vervoerpolitieke stelsels van de lidstaten van de EEG en een beschrijving aan de hand van statistische gegevens van de verschillende aspecten van de door de diverse vervoer-

takken gebruikte netten en het erop verrichte vervoer. De aan deze onderwerpen gewijde pagina's beslaan tezamen reeds meer dan de helft van het boek.

In het overige deel wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan de concurrentie in het vervoer, de coördinatie en het vervoer in de EEG.

De studie is afgesloten op 31-12-1967. Vanzelfsprekend heeft de schrijver dus geen melding meer kunnen maken van de jongste ontwikkelingen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, namelijk van de besluiten van de Raad van Ministers van juli 1968 en maart 1969. Het valt echter te betreuren, dat de bijeen gebrachte gegevens, vooral de cijfermatige, overigens niet meer in alle opzichten als up to date kunnen worden beschouwd.

De studie kan in hoofdzaak als compilerend en beschrijvend gekenmerkt worden. Schrijver geeft geen analyse van de in het vervoer bestaande problemen om op basis daarvan tot uitspraken aangaande de organisatie van het vervoer te komen.

Kernpunt van des schrijvers uiteenzettingen is, dat men de laatste jaren een verandering kan constateren in de houding van de overheid en de beroepsgenoten ten opzichte van de concurrentie. Enerzijds richt de overheid volgens Fischer zijn politiek niet langer op een bescherming van de spoorwegen door middel van een sterke beknotting van het wegvervoer, maar is bereid de spoorwegen de nodige armslag te geven zodat deze een concurrentiële positie op de markt kunnen behouden. Anderzijds is er een duidelijke toename van samenwerking in en tussen de verschillende vervoertakken. Overheid en beroepsgenoten zijn minder uit op beperking van de mededinging dan op het bevorderen van een politiek van coördinatie tussen de vervoertakken.

Bij deze ontwikkelingen zijn niet alleen de overheid en de beroepsgenoten betrokken, noch spelen zij zich uitsluitend af op het nationale vlak. Ook internationale organen dragen er het hunne toe bij.

Het valt op, dat de auteur onder coördinatie zowel maatregelen uitgaande van de overheid verstaat („coordination autoritaire") als die uitgaande van de vervoerondernemers zelf („coordination spontanée"). Grondoorzaak van de noodzaak tot coördinatie is de ongelijkheid der concurrentievoorwaarden, die vooral het gevolg is van ingrepen van de overheid in de vervoersector.

Met alle waardering voor het door de schrijver verrichte werk, dat is uitgemond in een vlot leesbaar boek, kan de recensent niet aan de indruk ontkomen, dat een iets critischer benadering van de stof een aantal feilen had weten te voorkomen.

Ten eerste had men, daar het boek in wezen gaat over de coördinatie in het vervoer, een grondiger behandeling van dit begrip mogen verwachten. Nog afgezien van de vraag of de uit vrije wil tot stand gekomen samenwerking tussen vervoertakken, b.v. op het technische vlak, onder het begrip coördinatie valt dan wel hieraan in elk geval beslissingen van overheidswege ten grondslag moeten liggen, kan bij een beschrijving van de „aspects multiples de la coordination" niet volstaan worden met het in enkele regels noemen van de coördinatie langs fiscale weg en via de

tarieven, van de commerciële coördinatie — wat deze ook moge behelzen — om vervolgens over te gaan tot een enkele pagina's lange bespreking van de „technische coördinatie", hetgeen in wezen neerkomt op een beschrijving van de verschillende vormen van gecombineerd vervoer. Geen woord echter over de mogelijkheid te coördineren ten aanzien van de investeringen of door middel van maatregelen op capaciteitsgebied. Schrijver beperkt zich bovendien tot hetgeen hem ten deze over de Franse situatie bekend is, een onevenwichtigheid, die ook elders in het boek valt waar te nemen.

Ten tweede trekt de auteur soms onjuiste soms overhaaste conclusies, terwijl hij bij herhaling zichzelf tegenspreekt.

Een saillant voorbeeld van een onjuiste conclusie vindt men op p. 69 met name inzake de dichtheid van het Nederlandse wegennet. Na eerst opgemerkt te hebben, dat Nederland een wegennet heeft, dat qua lengte verhoudingsgewijs weinig ontwikkeld is, wijst A. Fischer erop, dat de omvang van een net niet zo belangrijk is, maar dat de staat, waarin de wegen verkeren, en de technische kenmerken het belangrijkste zijn. Het aantal kilometers weg per een gegeven aantal vierkante kilometers wordt als criterium echter niet genoemd, hoewel er op p. 67 een desbetreffend vergelijkend staatje (gegevens 1961) wordt gegeven. Hierin komt Nederland evenwel niet voor. Toch leest men op p. 69 en 87, dat de dichtheid van het Nederlandse wegennet zwak is resp. de geringste in de zes lidstaten van de EEG. De Franse automobilist daarentegen heeft de beschikking over een zeer dicht wegennet. Dat men aan de hand van het criterium „oppervlakte" tot een andere conclusie komt dan A. Fischer, namelijk tot die dat Nederland zowel wat autowegen als wat andere wegen betreft gerekend moet worden tot de landen met het dichtste net, dat bovendien van goede kwaliteit is, wordt duidelijk aangetoond in de studie van Dr. W. A. G. Blonk („Goederenvervoer tussen de lid-staten van de EEG" — p. 68 *).

Een overhaaste indruk maakt schrijver bovendien als hij b.v. op p. 43 uit ongemotiveerde afschuw voor in afwijking van gepubliceerde tarieven gesloten bijzondere, geheime (!),contracten, die hij in strijd acht met de beginselen van de vrije concurrentie, zonder meer tot discriminatie besluit.

Een opvallend voorbeeld van met zichzelf in tegenspraak zijn geeft de schrijver door enerzijds o.m. op p. 281 e.v. correct aan te geven welke organen uit hoofde van het EEG-Verdrag bevoegd c.q. verplicht zijn maatregelen ten aanzien van het vervoer te treffen, terwijl hij anderzijds op p. 296 en 297 de door O. de Ferron **) inzake de op vervoergebied werkzame EEG-organen aangestichte verwarring navolgt. Ook springt in het oog, dat op p. 257 bepaalde beweringen worden gedaan inzake de wegvervoerstarieven, die strijden met hetgeen op p. 34/35 wordt vermeld.

Helaas zou deze opsomming nog met een aantal andere voorbeelden kunnen worden aangevuld.

*) Besproken in dit Tijdschrift Jrg. 1968 nr. 3.
**) Besproken in dit Tijdschrift Jrg. 1966 nr. 1.

Om niet geheel in mineur te eindigen, zij er tenslotte op gewezen, dat de auteur vrij uitgebreide aandacht besteedt aan de problemen van de zeevaart en dat hij de invoering in de EEG van een orgaan naar analogie van de Amerikaanse Interstate Commerce Commission afwijst.

Mr. Olga D. Gerbers

Prof. Dr. H. St. Seidenfus: *Organisatorische und Preispolitische Möglichkeiten der Verminderung von Leerbewegungen der Transportmittel.* Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1968, 71 blz.

Na te hebben gewezen op de economische ongewenstheid van onbeladen ritten, onderzoekt de schrijver, welke maatregelen van organisatorische en tarifaire aard ten dienste staan teneinde verspillingen in de vervoerssector voor wat betreft legen ritten zoveel mogelijk tegen te gaan.

Volgens de auteur levert het vermijden van lege ritten de vervoerder meer opbrengsten op, maar zijn hieraan ook extra-kosten (extra wachttijd, eventuele omweg, etc.) verbonden. Deze laatste dienen te worden geminimaliseerd.

De maatregelen in het organisatorische vlak monden uit in een centralisatie van vraag en aanbod (bevrachtingsbureau's of beurzen). Aldus kunnen de extra kosten, welke worden veroorzaakt door het vermijden van lege ritten, worden omlaaggebracht. De schrijver ziet hier mogelijkheden voor de expediteurs op grond van hun marktkennis: Zij kunnen dan optreden als coördinatoren van vraag en aanbod. De vervoerders hebben er belang bij om aan de expediteurs hun beschikbare capaciteit op te geven, daar op deze wijze lege ritten worden voorkomen; van verladerszijde moet voor zo'n instituut eveneens interesse bestaan, omdat volgens de auteur de expediteurs in staat zijn lagere prijzen te offreren door vergroting van de benuttingsgraad van de voertuigen. Een flexibel tariefsysteem(margetarieven) wordt hierbij verondersteld.

Het is onduidelijk, of de auteur het ongeregeld of het geregeld vervoer dan wel beiden op het oog heeft. Uit de aard der zaak zal hierbij wel voornamelijk aan ongeregeld vervoer zijn gedacht.

Wij tekenen hierbij verder aan, dat in dit boek de vervoerszekerheid voor de verlader nauwelijks aan zijn trekken komt. Dit element vormt voor de verladende industriëel een essentiëel onderdeel van zijn „physical distribution". Te denken valt hierbij ook aan de bijzondere contracten buiten de tariefmarge, waarbij voor vervoerder zowel als verlader een bepaalde zekerheid bestaat. Dit weerspiegelt zich eigenlijk nog wel het duidelijkst in de keuze van eigen vervoer; deze keuze maakt de fabrikant in veel gevallen niet primair alleen op grond van transportkostenoverwegingen.

Vervolgens behandelt de schrijver het probleem in het licht van de tariefstelling. Hij hantert in dit verband twee begrippen, te weten heen-

en terugrit, die in dit kader de volgende betekenis hebben. Uitgaande van de totale vervoerstroom op een bepaald traject, noemt hij de richting, waarin de grootste vervoerstroom zich verplaatst, de heenrit, zodat de terugrit de richting van de kleinste vervoerstroom is.

Voor beide trajecten zal de tariefberekening moeten worden gebaseerd op de gemiddelde kosten en zal rekening moeten worden gehouden met de benutting der capaciteiten.

Het begrip „gemiddelde kosten" kan variëren naar gelang het een heen- of terugrit betreft. De gemiddelde kosten van een terugreis zijn te stellen op die van een enkele reis; de gemiddelde kosten van de heenrit echter zijn die van een enkele reis, vermeerderd met de kosten van de gemiddeld daaraan verbonden terugreis van onbeladen vervoermiddelen. De schrijver is verder van mening, dat deze op gemiddelde kosten gebaseerde tarificatie dient te worden aangepast aan de elasticiteit van de vraag, indien hierdoor een betere benutting van de capaciteit kan worden verkregen.

Bij een lagere prijselasticiteit van het vervoer als geheel, ziet de auteur daarentegen een niet onaanzienlijke substitutie-elasticiteit tussen de onderscheiden takken van vervoer. Optimale effecten worden vooral dan gesorteerd, wanneer de twee sterkere vervoerstromen van twee (of meer) substitueerbare takken van vervoer aan elkaar tegengesteld zijn. In eerste instantie wordt dan een betere allocatie der produktiemiddelen bereikt. Echter zal voorts dezelfde totale prestatie met een geringer tonnage kunnen worden bereikt.

Wij zijn van mening, dat de voortschrijdende specialisatie en de technische en economische onmogelijkheid van substitutie in een aantal gevallen een duidelijke rem vormen op de hier geschetste mogelijkheden. Bovendien kan een naar vervoerstroom gedifferentiëerd tarief bepaalde nadelen met zich mee brengen voor de ondernemer, die in de duurdere terugritrichting vervoert, ten opzichte van een concurrentie, die juist verlaadt in tegengestelde richting (heenrit).

Als laatste opmerking zouden wij hieraan willen toevoegen, dat het een uiterst dubieuze zaak is om de vervoermarkt te regelen via prijsbeheersingsmaatregelen, zoals Seidenfuss tot uitdrukking brengt in dit werk. De vervoergeschiedenis van een aantal landen spreekt hierover boekdelen. Ook in het rapport-Allais wordt de prijsbeheersing als marktregulatorisch middel zeer laag aangeslagen.

Mr. G. Toneman

Dr. W. Freimuth: *Zur Frage der Kontingentierung des gewerblichen Strassengüterfernverkehrs in einer marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaftsordnung.* Verlag Handelsblatt G.m.b.H., Düsseldorf, 1968

In bovengenoemde publicatie uit de „Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln" geeft Dr. Wolfgang Freimuth zijn visie op het vergunningensysteem voor het langeafstand beroepsgoederenvervoer over de weg in Duitsland.

Dr. Freimuth begint met het schetsen van de achtergrond waartegen de contingentering in het vervoer moet worden beoordeeld, de „Soziale Marktwirtschaft", en geeft vervolgens een historisch overzicht van regelingen op het terrein van het goederenvervoer over de weg. Het is interessant hieruit te vernemen, dat reeds spoedig de bescherming van de spoorwegen een belangrijke rol in deze regelingen speelt.

Niettemin geniet de beroepsvervoerder — met name in het „Fernverkehr" — een krachtige bescherming, en het wekt dan ook geen verwondering dat men uit de kringen van de Duitse beroepsvervoerders zelf geen fundamentele kritiek op deze wetgeving hoort.

Dr. Freimuth geeft deze kritiek wel; hij constateert dat de verregaande mate van overheidsingrijpen in het wegvervoer in strijd is met de „Soziale Marktwirtschaft", en gaat vervolgens na welke rechtvaardigingen er voor dit overheidsingrijpen zijn aan te voeren. Hij laat de sinds jaar en dag aangevoerde argumenten — de geringe prijselasticiteit van vraag en aanbod, de hoge vaste kosten, de ongelijkheid van de vervoerstromen in tegenstelde richting etc. — de revue passeren en toont aan waarom ze niet opgaan *).

In feite blijft over de belasting van de spoorwegen met „maatschappelijke taken", die verlieslatend zijn en derhalve compensatie behoeven. Mijns inziens terecht merkt Dr. Freimuth hieromtrent op, dat deze verliezen rechtstreeks door de overheid moeten worden vergoed. Dit is een nobel streven, vooral omdat dan zou kunnen blijken tegen welke „maatschappelijke offers" deze maatschappelijke taken worden uitgevoerd. Gelet op de enorme bedragen die ermee gemoeid zijn — het verlies van de Deutsche Bundesbahn beloopt thans reeds fabelachtige bedragen — zal het enthousiasme voor deze gedachte bij de Duitse overheid echter voorlopig niet overdreven groot zijn.

Na deze — zeer levenswaardige — theoretische uiteenzetting concludeert de schrijver aan de hand van lange reeksen cijfers en tabellen, dat de vergunningen noch in totaal noch in de verdeling ervan voldoen aan de vereiste een „bedarfsgerechte" wegvervoercapaciteit te creëren.

Dit „cijferwerk" gaat uiteraard ten koste van de leesbaarheid en een korte samenvatting met conclusie uit het bijeengebrachte materiaal zou bepaald niet overbodig zijn geweest.

Overigens lijkt dit werken met statistisch materiaal voor het gestelde doel vrij onvruchtbaar. Immers, bij de stringente contingentering en het gefixeerde vrachtprijzenniveau ontbreekt het belangrijkste gegeven, namelijk: De omvang en de samenstelling van de vraag naar vervoer bij vrije prijsvorming en een gemiddeld vrachtprijzenniveau dat de transportkosten (inclusief een noodzakelijke winstmarge) dekt.

Een interessante conclusie is wel, dat de vergunningen voor grensoverschrijdend vervoer door de Duitse vervoerders slechts zeer ten

*) Deze aanval op de heersende opvattingen in Duitsland en de gebruikte argumenten vindt men in grote lijnen ook weergegeven in de publicatie „Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument" van Walter Hamm.

dele worden benut voor grensoverschrijdend vervoer. Als oorzaak geeft Dr. Freimuth hiervoor aan de „Wettbewerbsverzerrungen" tussen vervoerders van verschillende nationaliteit.

Tegen de door hem gebruikte argumentatie geldt het bezwaar dat hij eraan voorbijgaat, dat op eenzelfde traject de vervoerders van twee nationaliteiten beiden grotendeels met dezelfde fiscale voor- en nadeten te maken hebben. Bovendien wordt in het grensoverschrijdend vervoer de concurrentie op het scherp van de snede gevoerd, en daaraan zijn de Duitse vervoerders in eigen land minder gewend.

Tot slot geeft de schrijver nog zijn visie op een verbetering van het vergunningenbeleid. Erg overtuigend is deze visie niet; zelf stelt hij dan ook dat een „bedarfsgerechte Fixierung der Angebotskapazität" onmogelijk is.

Dit gebrek aan overtuigingskracht is ongetwijfeld mede veroorzaakt doordat het waarom van een contingentering niet, of althans niet duidelijk geformuleerd, is aangegeven. Nadat in de eerste delen het „waarom niet" duidelijk is omschreven, zou een rechtvaardiging zeker op zijn plaats zijn. Deze rechtvaardiging zou mijns inziens gezocht moeten worden in een analyse van de ongewenste ontwikkelingen die zich zonder ingrijpen van bovenaf zouden voordoen en de wijze waarop deze door contigentering kunnen worden tegengegaan.

De stelling dat de vergunningen in handen moeten komen van de meest bekwame ondernemers, kan men zonder meer onderschrijven. Dat evenwel deze bekwaamheid wordt gemeten aan een aantal benuttings- en prestatiecijfers, zonder dat de rentabiliteit van het bedrijf boven de tafel komt, lijkt mij toch minder juist. Het bepalen van een optimale bedrijfsgrootte (3 vrachtauto's) is ten onzent reeds lang achterhaald. De optimale bedrijfsgrootte is in sterkere mate afhankelijk van de vervoeractiviteiten waarop het bedrijf is gericht en men zou hoogstens kunnen spreken van een optimale bedrijfsgrootte structuur.

Al met al verdient het werk een positieve waardering; de beschouwingen in het eerste deel zijn belangwekkend, en het bijeengebrachte cijfermateriaal is zeker interessant.

Drs. N. H. van der Woude

Containerverkehr. International Transport Federation, London, 1968, 98 blz.

Het begrip containeriseren is niet nieuw wel de uniformiteit die betracht wordt. Er zijn hoge kapitaalslasten mee gemoeid en men tracht hiermede de lonen te drukken, d.w.z. in verhouding tot de kapitaalskosten. Er zijn relatief minder mensen voor nodig. Men gaat steeds meer naar een industrialisering van het transport. Dit brengt voor de transportarbeiders belangrijke consequenties met zich mee. De snelle

los-laadmethode en de hogere bezettingsgraad per schip en per kade zal resulteren in een sterke stijging van de capaciteit per haven. Er treedt een zekere concentratie op welke bepaalde structurele verandering in en om de haven tot gevolg heeft. Er wordt verwezen naar het Mackinseyrapport van juli 1966, waarin vooral werd geduid op de enorme stijgingen in de arbeidsproduktiviteit in de haven, doch met deze beweringen moet men zeer voorzichtig zijn, immers het is onjuist om de doelmatigheid van een haven alleen te beoordelen aan de hand van de arbeidsproduktiviteit. De containeriseerbaarheid van de lading is echter een basis gegeven en is afhankelijk van de vaarroutes en de samenstelling van de lading. De ontwikkelingslanden hebben beperkte mogelijkheden voor de containerisering in tegenstelling tot de geïndustrialiseerde landen. Het boek wijst tevens op het gevaar van snel groeiende overcapaciteit. Belangrijk is de verandering van de functie van de reder, die meer dan vroeger is geïnteresseerd in de ontwikkelingen in het achterland. Hij zal dus trachten meer grip te krijgen op de goederenstroom opdat zijn positie beter wordt verzekerd voor de toekomst. De containerisering houdt tevens een mogelijkheid in voor protectie, zoals deze in Amerika plaatsvindt. Het rapport geeft eveneens een opsomming van de voor- en nadelen van het containervervoer. De ladingconcentratie moet worden bevorderd, immers naar mate het aanbod groter en de schepen groter zijn, worden de vervoerskosten per ton containerlading sterk minder. Bepaalde beweringen ten aanzien van de vervoerskosten zijn vaag en onvoldoende toegelicht, zoals de vergelijking van twee extreme situaties, namelijk het vervoer van containers over de Noordatlantische route, waarbij een schip met 3.000 containers 42 % lagere vervoerskosten per ton heeft dan een schip met 300 containers zonder iets van de schepen te weten. Tevens stelt het zonder voldoende voorbehoud dat het vervoer per container aanzienlijk kostenbesparend is. Het geeft echter wel een algemene indruk over de samenhang tussen de beladingsgraad, overslag en kosten zonder daarbij diep op de materie in te gaan. Bij de behandeling van de zeehaven komt het tot de belangrijke stelling dat de overslag van containers wel minder mankracht vereist dan de conventionele overslag, doch dat de afgeleide arbeid namelijk het stuwen en het lossen van containers toeneemt, met andere woorden er is sprake van een functieverschuiving van de havenarbeiders. Ook is er sprake van een zekere functieverschuiving van de bij de overslag betrokken bedrijven. De terminals zullen zich eveneens aanpassen, bijvoorbeeld door grotere open stukken terrein en toenemende terreindiepten. Het rapport komt tot de conclusie dat subsidiëring door de overheid van grote betekenis moet worden geacht. De structuur van de zeehaven zal moeten worden aangepast. Het streven naar geïntegreerde transportsystemen is een nieuwe doch noodzakelijke ontwikkeling. Ten aanzien van de vraag en aanbod van containeriseerbare lading stelt het rapport dat er een zekere mate van evenwicht moet zijn bij aan- en afvoer. Containerisering vergt hoge investeringen met hoge afschrijving, zelfs hoger dan in het Mackinseyrapport wordt vermeld. De enorme investeringen

zijn soms te hoog voor de individuele scheepvaartmaatschappijen. In vele landen wordt dan ook gesubsidieerd.

Zoals reeds eerder beweerd, zal de tendens tot concentratie sterk toenemen, niet alleen bij „vraag en aanbod" van lading, doch ook bij de afzonderlijke rederijen. Gegeven deze ontwikkelingen zullen ook de vakbonden genoopt zijn betere vormen van samenwerking te vinden, om zich aldus op een juiste wijze aan te passen aan deze ontwikkelingen.

In de havens zelf is er duidelijk sprake van een gevecht tussen grotere maatschappijen. Zolang het oligopolistisch gevecht tussen de grote containerrederijen blijft, hopen de afzonderlijke havens hun positie te handhaven. Echter als de strijd gestreden is, aldus het rapport, zullen de reders besluiten zich op één of enkele havens te concentreren, met als nadelig effect voor die havens die niet tot containerhaven worden beschouwd en de sterke afname van de overslag van containers. Hier wordt niet gewezen op de mogelijkheid tot het „feederen" door deze havens, hetgeen zeer belangrijk is, immers de kleinere havens blijven dan de lading behouden. De structurele veranderingen in de haven hebben invloed op de werkgelegenheid. Naast arbeidsbesparende methoden zullen er nieuwe „job opportunities" ontstaan. Bij het inland-transport heeft de containerisatie minder grote invloed op de werkgelegenheid.
De keuze van het soort vervoer bij inland-transport zal afhangen van factoren, zoals concurrentie, comperatieve kosten, nationale of regionale transportpolitiek van de overheid. Van belang is eveneens de omloopsnelheid van de container, welke gunstig of ongunstig beïnvloedt wordt door de vorm van inland-transport.

De mogelijkheden op korte termijn voor de binnenvaart worden gering geacht; op lange termijn echter zal dit vervoer een bepaald containerpakket kunnen verwachten, mits zij zich aanpast. Het „Lash-systeem" zal zeer geschikt zijn voor de ontwikkelingslanden zoals India e.d., echter door de discrepantie tussen de aan- en afvoer zal de vaart op deze gebieden grote problemen met zich meebrengen.

Het vervoer van containers per spoor over lange afstand zal over het algemeen goedkoper zijn dan vervoer over de weg. Dit is echter geen regel. Er worden een aantal factoren opgesomd, die een invloed uitoefenen op de keuze tussen vervoer per spoor of over de weg. De spoorwegen zullen een sterke positie verkrijgen in het containerverkeer.
Ter verhoging van de transportsnelheid hebben de spoorwegmaatschappijen in verschillende landen de handen ineen geslagen en speciale containerdiensten samengesteld, welke grote containercentra bedienen. Het door-to-door principe van de container zal in sommige gevallen ook bij spoorvervoer gelden, indien het volledige containerzendingen betreffen.
Echter wanneer de laad- en losplaatsen voor één container groot in

aantal zijn, zal vervoer over de weg de voorkeur genieten. Bovendien is de mobiliteit van een truck aanzienlijk groter dan enige andere vorm van inland-transport.

De congestie in het wegtransport zal in de praktijk aanzienlijk geringer blijken dan verwacht. De mogelijkheden van het piggy-back transport worden volgens het rapport overschat. Doordat de distribuerende en verzamelende taken van de wegtransportondernemingen door de komst van de container wegvallen, tonen de grote ondernemingen weinig interesse voor dit vervoer.
Volgens het rapport zijn de tarieven voor inland-transport niet op de werkelijke transportkosten gebaseerd, daar de rederijen dit transport uit concurrentie-overwegingen subsidiëren.
Wanneer de tarieven berekend worden op basis van de „werkelijke" kosten zullen de spoorwegen over het algemeen lagere tarieven kunnen offreren dan het wegtransport. Een zo efficiënt mogelijk inland-transport zal worden bereikt door integratie van de verschillende vervoersmedia.

De spoorwegen zullen naar verwachting een groot aandeel in het containervervoer verwerven, waardoor zij voor zeer hoge kapitaalinvesteringen komen te staan. De vraag rijst wie de containers, die niet deelnemen aan het zeetransport, gaat leveren en financieren, de containerbedrijven of de spoorwegmaatschappijen zelf. In een aantal landen worden de spoorwegmaatschappijen gesteund door de overheid in het verkrijgen van containerladingen.

Rationalisering en veranderingen in de structuur van de transportbedrijven zullen invloed hebben op de werkgelegenheid en de arbeidsvoorwaarden.

De relatief zeer grote stijging in het luchtvrachtvervoer vindt zijn oorzaak in de onbelangrijke betekenis hiervan in vroeger jaren. Absoluut gezien vormt dit vervoer slechts een fractie van het zeevervoer. De snelheid is dan ook de enige basis voor de concurrentiepositie van de luchtvaart ten opzichte van de zeevaart. Door vergroting van de vliegtuigen en het combineren van vliegtuigen voor vracht- en passagiersvervoer pogen de luchtvaartmaatschappijen de kosten te verminderen door een efficiënter gebruik van het geïnvesteerde kapitaal. Er zullen containers van zeer licht en meestal duur materiaal vervaardigd moeten worden.

Het grote probleem in de luchtvaart is het aanbod van slechts zeer kleine partijen welke niet in één container beladen kunnen worden. Door prijspolitiek trachten de luchtvaartmaatschappijen dit probleem te omzeilen. Bovendien zullen zij om hun vrachttarieven te verlagen tot een meer rationele ladingbehandeling moeten komen. Ook de luchtvaart zal naar concentratie en centralisatie op haar routes moeten groeien. De werkgelegenheid zal op lange termijn geen ernstige proble-

men geven, mits de problemen die zich op korte termijn voordoen goed worden opgelost. Als annex worden in het kort een aantal administratieve consequenties besproken, namelijk

— transportcontract en dokumenten;
— verantwoordelijkheid en verzekering;
— douaneprocedures en internationale overeenkomsten;
— registratie van de containers.

Bij de bestudering van het rapport moet men zich wel realiseren dat het slechts bedoeld is om als basis te dienen voor de discussies die over dit onderwerp in de verscheiden aangesloten vakverenigingen zullen plaatsvinden. Het geeft een redelijke algemene, doch oppervlakkige indruk.

Drs. J. Biesheuvel

R. Thomas: *Journeys to work.* P.E.P. (Political and Economic Planning), vol XXXIV no. 504, 1968, 84 pag. Evt. bestellingen te richten tot: Research Publications, 11 Nelson Road, Greenwich S.E. 10.

Autobussen dienen prioriteit te hebben boven het overige wegverkeer in de steden en stadscentra gedurende de spitsuren. Tot deze voornaamste conclusie komt de schrijver na een onderzoek van de aard en omvang van het woon-werkverkeer in een aantal Britse steden, toegespitst op de situatie in Londen. De belasting van het wegennet in het spitsuur vormt voor elke bebouwingskern het centrale element in de transportproblematiek. De rol, die het openbaar vervoer speelt of kan spelen bij de verkeersontwikkeling, de relatie met het overige wegverkeer en de positie der vervoerbedrijven worden in de brochure aan de orde gesteld.

Er bestaat een wezenlijk verschil in de positie van het autonome railvervoer (Underground, British Railways) en het autobusvervoer, hetgeen niet alleen blijkt uit de vervoersprestaties, maar ook bij het bezien der toekomstige mogelijkheden. Het aandeel van het spitsvervoer in het totale vervoer bedraagt voor de Underground ca. 60 % en voor het busvervoer 45%. Beide vormen van openbaar vervoer verliezen nog steeds reizigers buiten de spitsuren, maar alleen de bussen ook tijdens de spitsuren. Tijdens de spitsuren neemt het verkeer toe, maar het aantal reizigers daalt. Dit betekent dat, bij gelijkblijvend aantal reizigers per rail, de daling van het forensenverkeer per bus sterker is geweest dan de stijging van het forensenverkeer per auto. De efficiency van het wegennetwerk, gemeten in termen van aantallen reizigers in verhouding tot verkeersvolume is met 46 % gedaald over de laatste vijftien jaar.

Ten aanzien van de Underground wordt gesteld, dat deze bedrijfseconomisch gezien het slachtoffer is geworden van de in het verleden ingevoerde goedkope abonnementen, waardoor de scheiding tussen woon- en werkplaats in de hand is gewerkt, hetgeen ertoe heeft bijgedragen, dat het accent nù in zeer sterke mate is komen te liggen bij het spitsuurvervoer. Hoewel de functie van het railvervoer primair ligt in de afwikkeling van de zware vervoersstromen gedurende de spitsuren, dient

het beleid er mede op gericht te zijn om ook buiten de spitsuren reizigers terug te winnen en daarmede de produktiviteit van het vervoersapparaat te verhogen. Gezien het grote aandeel van de vaste kosten in het totaal, zullen de kosten van verbetering van het railvervoer (b.v. hogere frequenties) buiten de spitsuren verhoudingsgewijs minder op de exploitatie-rekening drukken. Voor British Railways is geen cijfermateriaal beschikbaar, behalve dat door de langere reisafstanden de kosten/opbrengst verhouding in het algemeen gunstiger ligt.

Investeringen in het autonome railvervoer bieden gunstige perspectieven, omdat zij wezenlijk kunnen bijdragen aan de verbetering van de totale verkeersafwikkeling en daardoor gekenmerkt worden door een positief maatschappelijk rendement ook wanneer zij bedrijfseconomisch gezien minder verantwoord zijn. Bijzonder interessant is in dit verband de paragraaf gewijd aan de cost-benefitanalyse van de nieuwe Victoria-line van London Transport. Hieruit is gebleken dat, wanneer de tarieven op deze lijn zodanig zouden zijn dat een kostendekkende exploitatie wordt verkregen, de investering uit maatschappelijk oogpunt niet gerechtvaardigd is. Subsidieert men deze lijn echter door de normale tarieven van London Transport toe te passen en het exploitatie-tekort anderszins te dekken, dan wordt de investering gerechtvaardigd door de maatschappelijke voordelen die ontstaan door daling van het particuliere weggebruik. Gewezen wordt voorts op de mogelijkheden dat openbaar rail-vervoer en overig verkeer elkaar kunnen aanvullen, o.a. door toepassing van het z.g. Park and Ride-systeem.

De mogelijkheden ter verbetering van het openbaar autobusvervoer liggen primair in het verkeerstechnische vlak. Voor alles is regelmaat in de dienstuitoefening essentieel voor de aantrekkelijkheid van dit vervoer. Dit heeft evenwel tot consequentie dat maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer veelal leiden tot beperkingen voor het overige wegverkeer. Het is daarom noodzakelijk om openbaar vervoer en overig wegverkeer in duidelijke samenhang te bezien en uitgaande van bepaalde doelstellingen maatregelen te treffen. De schrijver vat de verschillende mogelijke doelstellingen samen als: het verhogen van de efficiency van het weggebruik. Bovenstaande samenhang impliceert ook, dat er aan beide zijden, dus zowel aan de kant van het openbaar vervoer als aan die van het overige wegverkeer actief wordt ingegrepen.

Aan de zijde van het openbaar vervoer, en dan hier in het bijzonder bedoeld het autobusvervoer, zullen maatregelen moeten worden getroffen, die vooral tot doel hebben de regelmaat in de dienstuitoefening te vergroten en de rijsnelheden op te voeren. Men kan hierbij denken aan aparte „buslanes", het verlenen van ontheffing aan het openbaar vervoer van bepaalde verkeersrestricties, het creëren van een „groene golf" afgestemd op autobussen en het laten beïnvloeden van verkeerslichten door autobuschauffeurs.

Evenals bij het railvervoer zal men er ook bij het busvervoer naar moeten streven om ook buiten de spitsuren reizigers terug te winnen, o.a.

door buiten de spitsuren de dienstregeling op een zo hoog mogelijk peil te handhaven.

Behalve maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer zelf, toont de schrijver zich een voorstander van „road pricing". De kern van zijn betoog is, dat door een directe confrontatie van de automobilist met zijn werkelijke kosten en de kosten die hij aan anderen veroorzaakt, de efficiency van het wegennet kan worden vergroot. Sterk verhoogde kosten voor het particuliere verkeer zullen een positieve invloed hebben op het openbaar vervoer door het verdwijnen van de, thans, marginale weggebruikers. Men kan bij „road pricing" denken aan een systeem van meters (Smeed-rapport), maar op korte termijn zijn minder ingrijpende maatregelen zoals parkeerbelasting, uitbreiding parkeermeters of het invoeren van dagelijkse toegangsbewijzen tot de city reëlere mogelijkheden. Het spreekt vanzelf, dat het beste resultaat wordt verkregen, wanneer verbetering van het openbaar vervoer en „road pricing" tegelijkertijd worden toegepast, doch noodzakelijk is dit niet, mits de onderlinge samenhang niet uit het oog wordt verloren.

De ontwikkeling van het openbaar vervoer gedurende de laatste twee decennia is niet zonder gevolgen gebleven voor de vervoerbedrijven. Het arbeidsintensieve karakter van deze bedrijven en het grote aandeel van de indirecte kosten in het totaal hebben bij teruglopend en onevenwichtiger reizigersaanbod tot grote verliezen geleid. Het trachten op te vangen van deze verliezen door tariefsverhoging heeft een neergaande spiraal veroorzaakt van: tariefsverhoging - teruggang reizigersaanbod - beperking frequenties - verdere teruggang reizigersaanbod enz. Bovendien is het openbaar vervoer in Groot Brittannië in het bijzonder getroffen door arbeidsonrust. Het is dan ook noodzakelijk, dat de vervoerbedrijven trachten om door een actieve marktpolitiek een deel van het verloren marktaandeel terug te winnen én, wat in Engeland wel bijzonder noodzakelijk is, door rationalisatie de economische basis te verbeteren.

Tenslotte wordt nog aandacht geschonken aan de problematiek van de situering van woonplaats t.o.v. werkplaats. Geconstateerd wordt, dat deze de neiging vertonen om steeds verder uit elkaar te groeien. Niettemin valt tevens een decentralisatie van activiteiten naar de buitenwijken waar te nemen, welke zich echter minder snel voltrekt als de afname van de bevolking in de stadscentra. Op grond van een analyse van de voor- en nadelen uit verkeersoogpunt van concentratie van bedrijvigheid in de stadscentra, worden maatregelen, die moeten leiden tot een actieve decentralisatiepolitiek, bepleit.

In de brochure wordt op duidelijke wijze en aan de hand van interessant cijfermateriaal een inzicht gegeven in een groot stuk van de problematiek van het verkeer en vervoer. Men kan het geheel met de schrijver eens zijn, wanneer hij stelt, dat er weliswaar een voortdurende lippendienst wordt bewezen aan de belangen van het openbaar vervoer, doch dat men nog onvoldoende bereid is de noodzakelijke maatregelen te tref-

fen. Het is jammer, dat de schrijver niet dieper ingaat op het facet van de organisatorische samenwerking. Wanneer hij wijst op de scheiding van woon- en werkgebieden, dan wordt in wezen de relatie tussen planologische ontwikkeling in het verkeer aan de orde gesteld. De maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer kunnen aanleiding geven tot conflicten met de wegbeheerder. Waar het in dit opzicht dan ook tevens omgaat is de plaats waar coördinatie in planning en uitvoering en afweging van belangen plaats vindt. Men dient er zich tevens van bewust te zijn, dat het niet voldoende is de huidige situatie te verbeteren, maar ook om een visie te ontwikkelen over de toekomstige ontwikkeling in een ruim verband.

Een enkele kanttekening bij deze overigens interessante en leesbare studie, kan nog geplaatst worden bij de behandeling van de bedrijfseconomische grondslagen der vervoerbedrijven. Aangetoond wordt de gerechtvaardigheid van subsidiëring van het openbaar vervoer. Is het dan niet, alleen al uit het oogpunt van bedrijfseconomische zuiverheid, wenselijk om duidelijk vast te stellen welke lasten op de vervoerbedrijven moeten drukken en welke niet, en dan laatstgenoemde ook buiten de exploitatie-rekening der bedrijven te houden? De gehele ontwikkeling der vervoersbedrijven wordt gediend met een duidelijke en vaststaande — in plaats van incidentele subsidiepolitiek. Een tweede punt is de hoogte der tarieven. Wanneer men stelt, dat deze niet te hoog mogen zijn, dan zal men ook hier duidelijke grenzen moeten stellen. Daarbij lijkt het aanvaardbaar om te stellen, dat de tarieven in het algemeen, d.w.z. voor bepaalde groepen kunnen uitzonderingen gelden (b.v. bejaarden) die dan niet op de bedrijven behoren te drukken, en vergoeding wordt betaald die in overeenstemming is met de doeleinden (beperking van het particuliere verkeer) welke worden nagestreefd maar ook in redelijke verhouding staan tot de kosten.

Drs. R. den Besten

Lester A. Hoel e.a.: *Latent demand for urban transportation.* Transportation Research Institute, Carnegie-Mellon University, Pittsburgh, Pennsylvania, 1968, 253 pagina's.

Deze studie van het Transportation Research Institute van de Carnegie-Mellon University in Pittsburgh behandelt een aantal facetten van de vraag naar openbaar vervoer, die bij de gebruikelijke methodieken van de openbaar vervoerplanning onvoldoende tot uitdrukking komen. De moderne verkeers- en vervoersonderzoekingen baseren zich vooral op socio-economische kenmerken van gebieden en trachten de verkeers- en vervoersrelaties daaruit af te leiden. Het accent bij deze methodieken valt veelal op de verdeling over verschillende vervoersvormen en richt zich te zeer op de totale vervoersvormen om bijzondere aandacht te schenken aan de problemen van die groepen waarvan de verplaatsingsbehoeften niet kunnen worden bevredigd

door de bestaande vervoerssystemen. Het is deze latente vraag naar vervoersmogelijkheden bij speciale groepen, die in deze studie aan de orde wordt gesteld. Vier groepen werden onderzocht, te weten de bejaarden, de gehandicapten, de armen en de jongeren.

Eén van de belangrijkste elementen bij de ontwikkeling van vervoerssystemen is het ruimtelijk patroon, waarvoor deze systemen worden opgezet. Hierbij zijn in de Amerikaanse steden tweeërlei tendensen waar te nemen. In de eerste plaats is er de „trek naar buiten" van de bevolking. Er bestaat duidelijk een behoefte om te wonen in voorsteden, met een karakter van gespreide bebouwing, dat het midden houdt tussen landelijke en stedelijke woonvormen. Aan de andere kant neemt ook de neiging der bedrijven toe om zich van de stadscentra als vestigingsplaats af te wenden en zich te richten op de, goedkopere, mogelijkheden buiten de stedelijke kernen in engere zin. Beide tendensen gaan gepaard met een zich verder voltrekkende scheiding tussen woon- en werkgebieden, welke in het bijzonder transportproblemen oproept.

Het is duidelijk, dat de toenemende sub-urbanisatie en de migratie van werkgelegenheid, welke beide in dit verband met de term segregatie kunnen worden aangeduid, ernstige gevolgen heeft voor de bovengenoemde groepen. Terwijl de arbeidsplaatsen voor ongeschoolden en lager geschoolden zich vooral buiten de stedelijke centra concentreren, zal het arbeidsaanbod van deze categoriën vooral in de stedelijke centra aanwezig zijn, als gevolg van de veel geringere mobiliteit van deze groep, en de kwalitatief lage en daardoor goedkopere huisvestingsmogelijkheden in de oude stedelijke centra. Voor hoger gekwalificeerd personeel ligt de situatie precies omgekeerd. Deze studie richt zich dan ook vooral op het nagaan van de vervoergewoonten van bepaalde groepen en de mogelijkheden om hun mobiliteit, en daarmee hun welzijn, te vergroten.

De analyses naar de werkelijke en gewenste mobiliteit van minder bevooroordeelde bevolkingsgroepen is uitgevoerd aan de hand van uitgebreide onderzoekingen en enquêtes, o.a. in Baltimore en Pittsburgh zowel als aan materiaal, dat uit bestaande bronnen kon worden geput. Als eerste groep is onderzocht de groep der *bejaarden.*

Het eerste kenmerk van deze groep is een relatief lager gemiddeld inkomensniveau. Een tweede kenmerk is de gebondenheid aan de stedelijke centra en wel in twee opzichten. In de eerste plaats is deze groep daar van oudsher gevestigd en is zij daar na de pensionering gebleven. Het feit, dat tijdens hun „produktieve leven" ook de werkgelegenheid aldaar was geconcentreerd, heeft bijgedragen tot een veel geringere mobiliteit dan bij jongere generaties het geval is. Onder deze groep is het autobezit dan ook veel geringer dan bij andere groepen. Een sterke oriëntatie op het openbaar vervoer is hiervan het gevolg. Een sterke oriëntatie ook in die zin, dat men bereid is hiervan intensief gebruik te maken voor allerlei doeleinden, waarbij het sociale- en recreatieve

verkeer in de plaats treedt van het woon-werk-verkeer. Voor de vervoerbedrijven ligt hier de taak om mogelijkheden te ontwikkelen om aan de verlangens van deze groep tegemoet te komen, waarbij men zich wel dient te realiseren, dat deze groep aan fysieke beperkingen onderhevig is, zodat bijvoorbeeld lange loopafstanden moeten worden vermeden.

De tweede onderzochte groep is die der gehandicapten. Deze groep ziet zich geconfronteerd met het feit, dat het bestaande openbaar vervoersysteem geen rekening houdt met de specifieke eisen, die deze groep stelt. Zo zijn bijvoorbeeld vele stations van ondergrondse spoorwegen voor deze groep niet toegankelijk door het ontbreken van liften. Aangezien gebleken is, dat ook deze groep gekenmerkt wordt door een relatief laag inkomensniveau en zich daardoor beperkt ziet in de mogelijkheid van eigen autobezit, worden de verplaatsingsmogelijkheden, en dan vooral ook ten behoeve van het woon-werk-verkeer, uiterst beperkt. Kwantitatief is deze groep nogal aanzienlijk. In de Verenigde Staten wordt de omvang op ca. 6 miljoen personen geschat. Indien het openbaar vervoer zich op deze groep zou richten, wordt niet alleen een belangrijke markt ontsloten die zou kunnen bijdragen tot het vervoer buiten de spitsuren, maar wordt ook een belangrijke groep uit zijn isolement verlost.

Ten aanzien van de groep der „armen" doet zich in Amerika nog de omstandigheid voor, dat deze groep voor een belangrijk deel bestaat uit de negerbevolking. Ook in Europa kent men het feit van de verkrotting van de binnensteden. Amerika toont hetzelfde beeld. Daarbij wordt het probleem nog geïntensiveerd, doordat in Amerika de verkrotte woonwijken bovendien nog een zeer laag verzorgingsniveau kennen. Behalve een vervoersprobleem is er ook een sociaal probleem. Aan dit laatste zou enigszins tegemoet gekomen kunnen worden door het scheppen van vervoersmogelijkheden naar sociale- en culturele voorzieningen buiten de stadscentra. Aangezien ook deze groep slechts een zeer beperkt eigen autobezit kent, ligt hier een duidelijke taak voor het openbaar vervoer.

Voor wat betreft de laatste groep, waarmede vooral de middelbare scholieren worden aangegeven, blijkt de mobiliteit vooral te variëren met het ontwikkelingsniveau en eveneens afhankelijk van sociaal-economische variabelen. In Amerika is deze groep door het ontbreken van de fiets als populair vervoermiddel grotendeels aangewezen op het openbaar vervoer. Er is bij deze groep meer sprake van een financieel probleem, dan van een echt vervoersprobleem.

De studie gaat vooral in op de noodzaak en de mogelijkheden om de latente vraag naar vervoer, en dan zowel aard als omvang, te kwantificeren. Het zou op deze plaats te ver voeren om in te gaan op de verschillende methodieken van verkeersonderzoekingen, welke overigens

ook in ons land bekend zijn. Volstaan moet worden met de constatering van het belang, dat niet alleen de vervoerbedrijven maar ook de publieke autoriteiten hebben bij het onderzoek naar de latente vraag naar vervoer. Hierin ligt immers de mogelijkheid om een potentieële markt te ontsluiten, terwijl ook het sociale belang evident is. Het onderzoek zal zijn weerslag moeten vinden in maatregelen om het openbaar vervoer voor bepaalde categorieën verder te ontsluiten. De kosten, welke hiermede zijn gemoeid, zullen voor alles moeten worden afgewogen tegenover het maatschappelijk rendement. Gevolg hiervan zou kunnen zijn specifiek openbaar vervoer gericht op bepaalde groepen en eventueel ook speciale tarieven. Aanvullende studies zullen de in dit rapport ontwikkelde basisgedachten moeten toetsen en verder uitwerken.

Enige mogelijkheden ter verbetering van de vervoersmogelijkheden van de genoemde groepen worden in de studie reeds aangegeven. Uit de onderzoekingen is onder meer gebleken, dat bij bejaarden grote belangstelling bestaat voor het benutten van het openbaar vervoer voor recreatieve trips. De vervoerbedrijven zouden hun buiten de spitsuren bestaande overcapaciteit tot dit doel kunnen aanwenden. Een tweetal belangrijke hinderpalen om van het openbaar vervoer gebruik te maken is, eveneens blijkens de enquêtes, de onoverzichtelijkheid van de dienstregelingen en van het openbaar vervoersnet. Dit leidt ertoe, dat men slechts van enkele lijnen, die men kent, gebruikt maakt en onvoldoende inzicht heeft in de andere mogelijkheden, die het openbaar vervoer biedt. Grote nadruk wordt in deze studie gelegd op het aspect van de voorlichting. Interessant is in dit verband het voorbeeld van de Southern California Rapid Transit District, waar men de voorlichting niet beperkt tot het openbaar vervoer, doch juist het accent ligt op de objecten die men met het openbaar vervoer kan bereiken, in de trant van „Get the bus here for the zoo". (Vergelijk de recreatietochten van de N.S. en de slagzin „De metro in voor een avond uit"). Ten behoeve van de gehandicapten zullen voorzieningen op de stations en in trams en bussen (in- en uitstappen!) moeten worden getroffen. Sociale belangen vorderen uitbreiding van het openbaar vervoer voor wijken met een laag voorzieningsniveau en relatief gering eigen autobezit.

De studie als geheel vormt een waardevolle bijdrage tot de discussie over de toekomst en mogelijkheden van het openbaar vervoer. Duidelijk komt tot uitdrukking de sociale belangen, die door het openbaar vervoer kunnen worden bevorderd. Anderzijds springt duidelijk in het oog de in de recente literatuur bepleitte strategie van de actieve marktpolitiek der vervoerbedrijven, gericht op speciale groepen. Dit punt is van niet te onderschatten betekenis. Juist omdat de onderhavige studie zich richt op de vraagzijde naar openbaar vervoer, zijn de conclusies van grote betekenis voor zowel de publieke overheden en de vervoerbedrijven, die de noodzakelijke actieve marktpolitiek wensen te voeren. De studie biedt interessant vergelijkings- en

studiemateriaal voor diegenen, die zich in ons land met openbaar vervoer bezig houden. In dit verband mag niet onvermeld blijven, dat men in ons land op dit gebied van het onderzoek en voorlichting reeds belangrijke resultaten heeft bereikt. (NS, stedelijke vervoerbedrijven). Waar de auteurs pleiten voor het beschouwen van het openbaar vervoer als een „publiek goed" en de mogelijkheid van gratis openbaar vervoer aanbevelen, passen zeker enige vraagtekens. Hierop kan nu niet worden ingegaan, omdat men zich dan zou begeven in de aanbodzijde van het openbaar vervoer, die de auteurs blijkens de probleemstelling buiten beschouwing laten.

Drs. R. den Besten

B. C. Floor: *The Urban Transportation Problem in South-Africa.* The Transport Research Centre at the University of Stellenbosch, 1968, 44 pag.

De brochure behandelt het vervoersprobleem in stedelijke gebieden tegen de achtergrond van de omstandigheden zoals die in de Zuidafrikaanse steden bestaan en geeft aan welke principes ten grondslag liggen aan maatregelen om deze problematiek tot een oplossing te brengen. Gewezen wordt op de noodzaak van het voeren van een duidelijk vervoersbeleid en de ontwikkeling van geïntegreerd transportsysteem. Over dit transportsysteem, merkt de schrijver op:
„The transportation system can be developed to contribute to the future character and prosperity of the community by integrating urban planning and transport technology within the framework of decision-making that encompasses the entire metropolitan area, that ensures the co-ordinated development of land-use and transportation, and that takes account of all existing and feasible modes of transport of goods and people. This implies that all segments of intra-urban travel should be conceived as components of a complete system designed to achieve community goals".

Er zijn vier factoren, die in hoofdzaak aanleiding hebben gegeven tot het ontstaan van transportproblemen:

1. De structuur van de steden met als hoofdelement de city als centrum van activiteiten, waarop het vervoer in hoofdzaak gericht is.
2. De concentratie van het verkeer in enkele uren per dag, de spitsuren. Dit mede als gevolg van de onder (1) genoemde structuur. Het spitsuurverkeer heeft de neiging sterker toe te nemen dan het daggemiddelde, waardoor de pieken nog verder worden geprononceerd.
3. De ontwikkeling van het particuliere verkeer, gepaard gaande met een sterke achteruitgang van het openbaar vervoer. In het verleden heeft men te veel aandacht geschonken aan investeringen ten behoeve van het particuliere verkeer, waardoor de activiteit van het openbaar vervoer relatief sterker is afgenomen.

4. Een stedelijk gebied heeft een bepaalde maximum verkeerscapaciteit in relatie tot de „environmental standards" die men wil handhaven. Deze maximum capaciteit ligt in het algemeen beneden de vraag naar transportmogelijkheden.

In principe zijn er twee uiterste oplossingen om aan de transportproblemen in de stedelijke gebieden het hoofd te bieden. De eerste zou zijn een volledige tegemoetkoming aan de eisen van het particuliere wegverkeer; het andere uiterste het geheel afsluiten van de city voor het particuliere verkeer. Beide mogelijkheden hebben dusdanig verstrekkende en ook onaanvaardbare consequenties, dat naar een tussenoplossing moet worden gezocht. Deze tussenoplossing zal moeten gaan in de richting van enerzijds een bevordering van het aandeel van het openbaar vervoer in de totale verkeersafwikkeling en anderzijds maatregelen gericht op het beperken van het particuliere verkeer, die zowel van wettelijke — (parkeermaatregelen, verkeersmaatregelen) als van economische aard (roadpricing, tollen, parkeergelden) zijn. Deze maatregelen zullen deel uit moeten maken van een verkeers- en vervoersplan, waarbij bijzondere aandacht wordt geschonken aan de onderlinge samenhang en de maatregelen in de tijd op elkaar worden afgestemd.

Een bijzonder aspect van de hierboven geschetste vervoersproblematiek doet zich voor in de Republiek Zuid-Afrika. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Amerikaanse steden en ook de Westeuropese steden, waar de tendens aanwezig is, dat de hogere inkomensgroepen naar „buiten" trekken, bestaat in Zuid-Afrika het tegenovergestelde effect als gevolg van de apartheidspolitiek en de daaruit voortvloeiende segregatie van bevolkingsgroepen, die het niet-blanken beperkt om zich in de steden te vestigen. Dit aspect levert bijzondere transportproblemen op, mede doordat het eigen autobezit bij blanken veel groter is dan bij niet-blanken.

De brochure is bedoeld als een inleiding tot verdere studies en moet worden gezien als een weergave van preliminaire studies, gericht op de ontwikkeling van basis-concepties, waarop bij de opzet van verdere onderzoekingen kan worden voortgebouwd. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat uitvoerige aandacht wordt geschonken aan de methodologie van verkeers- en vervoersonderzoekingen.

Geconstateerd wordt, dat deze onderzoekingen gedurende de laatste jaren zijn geëvolueerd van eenvoudig opgezette oorsprong en bestemmingsonderzoekingen tot alles omvattende verkeers- en vervoersonderzoekingen met een permanent karakter. De belangrijkste uitgangspunten van deze onderzoekingen moeten zijn:

1. Het bezien van het verkeer als een onderdeel van een systeem van onderling afhankelijke activiteiten.
2. De erkenning van het belang van landgebruik, demografische, sociale en economische factoren en de keuze van de consument als bepalende grootheden voor een vervoerssysteem.
3. Erkenning van de rol van het vervoer als invloedrijke factor ten

aanzien van de ontwikkeling en vormgeving van steden en agglomeraties.

4. Erkenning van het feit, dat de problematiek van het verkeer en vervoer benadert moet worden vanuit grotere eenheden (agglomeraties) dan de lokaliteit. Verkeer en vervoer vindt plaats onafhankelijk van gemeentelijke grenzen en draagt als gevolg daarvan bij tot de vorming van functionele agglomeratie-verbanden.

De paragrafen, welke zijn gewijd aan verbetering van het wegenstelsel, de verbetering van het openbaar vervoer en in bijzonderheid het openbaar railvervoer, voegen geen nieuwe elementen toe aan de algemene discussie over deze vraagstukken, te meer daar Zuid-Afrika weinig grote agglomeraties kent en het openbaar railvervoer zich lang niet zo sterk heeft ontwikkeld als in de Verenigde Staten en West-Europa. Zuid-Afrika kent geen regionale railstelsels, die bovendien niet worden aanbevolen voor de toekomst vanwege de beperkte omvang der agglomeraties. De spoorwegen vervullen slechts een beperkte rol in het agglomeratievervoer en dan nog vooral voor de niet-blanken, hetgeen wordt veroorzaakt door de met de apartheidspolitiek samenhangende segregatie van bevolkingsgroepen. Meer wordt verwacht van de ontwikkeling van expres-bus-diensten, zo mogelijk op daarvoor aparte rijstroken. Interessant is de paragraaf over „road pricing". Road pricing wordt ook in deze brochure sterk aanbevolen als een middel om te komen tot beter weggebruik, zij het dat ook hier sterk de nadruk wordt gelegd op complementaire maatregelen in de sfeer van het openbaar vervoer.

De conclusie over deze brochure kan kort zijn. De brochure geeft op duidelijke wijze een aantal hoofdlijnen van de transportproblematiek weer. Deze uitgangspunten zijn in het algemeen bekend en kunnen worden onderschreven. Niettemin is het interessant kennis te nemen van het feit, dat ook buiten Amerika en West-Europa in de aangegeven richting wordt gedacht. Wanneer deze brochure wordt gezien als samenvatting van de hoofdlijnen van de vervoersproblematiek heeft ze zeker waarde als algemeen - beknopt overzicht voor hen die zich met vervoersvraagstukken bezig houden.

Drs. R. den Besten

BOEKAANKONDIGINGEN

„Jahrbuch des Schiffahrtwesens 1968", door Dr. L. L. V. Jolmes e.a., Hestra Verlag, Darmstadt, 1968, 186 blz., foto's, tabellen.

Voor de zevende maal is thans dit fraai uitgevoerde, encyclopaedische werk uitgekomen. Ook nu is — via 16 artikelen van vakmensen — het doel van deze uitgave weer bereikt: het zo complexe beeld van de zeevaart en van het havengebeuren duidelijker te maken. Beschouwingen zijn gewijd aan de zeevaart in het algemeen, aan de Duitse binnenvaart, de kustvaart, de scheepsbouw, de haven van Bremen, de seriebouw van schepen, aan de andere moderne ontwikkelingen in de scheepsbouw, de samenwerking tussen de zeehavens, de ontwikkeling van de Franse havens, het wetenschappelijk onderzoek in de zeevaart, de eisen die de container aan havens stelt, de structuur van de Russische koopvaardijvloot en de redding van schipbreukelingen in Duitsland.

H.H.

„Spoorwegen in Nederland", door Dr. J. M. Fuchs, Keesing, Amsterdam, 1969, 80 blz., foto's.
„Van d'Een Honderd Roe naar Lombardijen, 125 jaar stations in beeld", door M. A. Asselberghs, Kruseman's Uitgeversmaatschappij, Den Haag, 1968.

De Nederlandse Spoorwegen hebben zich kennelijk achter een uitspraak gesteld van de langzamerhand beroemde Marshall Mc. Luhan: „the medium is the message"; de boodschap is niet primair, maar wel het medium dat het brengt. N.S. heeft kennelijk gekozen voor het (fraai) gedrukte woord: kwam N.S. zelf met het plan „Spoor naar '75", ongeveer tegelijkertijd verschenen twee boekwerken waarin N.S. zeker de hand heeft gehad.

In het boek van Fuchs wordt een „geïllustreerde geschiedenis in sneltreinvaart" gegeven van de Nederlandse spoorwegen vanaf de eerste trein tot en met een beschouwing rond het feest bij het 200-jarig bestaan van N.S. in het jaar 2039. Daartussen wordt levendig beschreven o.a. reizen in 1847, electrificatie, spoorwegbeveiliging, curieuze zaken, plannen die het niet haalden, rampen, stakingen, beroemde figuren etc., alles voorzien van foto's.

Van het boek van Asselberghs zullen vele spoorwegminnenden — waartoe deze recensent als stationschefskleinzoon behoort — smullen: 125 jaren stationsbouw samengebracht in een bijzonder smakelijk aandoend boekje met vele fraaie foto's en humoristische tekst. Tussen het noodstation dat aan de Slotense kant van Amsterdam in 1839 verrees tegenover het café „d'Een Honderd Roe" en het moderne voorstadstation Lombardijen bij Rotterdam ligt een interessante wereld, die goed uit de verf is gekomen.

H.H.

„*Rhenus Handbuch*", Rhenus Gesellschaft für Schiffahrt, Spedition und Lagerei mbH, Mannheim, 1869, 300 blz.

In dit naslagwerk voor de praktijk van expeditie en opslag vindt men — voorzien van fraaie foto's — een zeer grote hoeveelheid actuele gegevens over alle vormen van transport en opslag in Duitsland. Natuurlijk is veel aandacht besteed aan de diensten die de vele Rhenusvestigingen kunnen verlenen, maar daarnaast is dit handboek tevens voor de niet-Rhenus-klant zeer bruikbaar. Het voldoet zeker in een behoefte, maar heeft alleen het bezwaar snel te verouderen ten gevolge van de grote dynamiek die deze sector kenmerkt.

H.H.

„*Schweizerische Binnenschiffahrt, Zahlen und Tatsachen*", door Dr. H. Warner, Aare-Hochrhein-Schiffahrt A.G., 1968, 48 blz.

Reeds voor de derde maal verschijnt dit handige naslagwerk, waarin behalve vele gegevens over de Zwitserse binnenvaart ook andere cijfers over de vervoersontwikkeling zijn opgenomen.

Het nut van dit boekje wordt in het voorwoord duidelijk aangegeven: „Es ist unser Wunsch, dass das blosse Schlagwort durch das stichhaltige Argument ersetzt wird".

H.H.

„*Fietsend door de Eeuwen*" door G. H. Minck, N.V. Uitgeversmaatschappij Ae. E. Kluwer, Deventer, 1968, 159 blz., foto's.

Wanneer men zijn fiets — volksvervoermiddel bij uitnemendheid in ons land — bestijgt, heeft men geen idee welke lange, belangwekkende historie de fiets achter zich heeft. Bij het 50-jarig jubileum van de Nederlandse Katholieke Bond voor het Rijwielkleinbedrijf einde 1968 is een boekwerk verschenen over de geschiedenis van het gebruik en de ontwikkeling van de fiets. Het is een zeer instructief en lezenswaard boek geworden, waarin worden beschreven de ontwikkeling in Europa, die in Amerika, de geschiedenis van de diverse onderdelen, de fietsenindustrie in Nederland, meerwielers en meerzitters en de maatschappelijke ontwikkeling versus de fiets.

H.H.

„*Shell Journaal van oude en nieuwe wegen*", door Dr. J. M. Fuchs, Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., Rotterdam, 1968, 126 blz, foto's.

Shell Nederland Verkoopmaatschappij geeft reeds enige jaren ter gelegenheid van Kerstmis en Nieuwjaar een boekje uit over weinig beschreven onderwerpen, boekjes die worden opgedragen aan een landelijke instelling van algemeen belang, die aandacht en steun behoeft.

Het was een goede gedachte in 1968 de Vereniging tot behoud van

Natuurmonumenten te kiezen en dit boekje daaraan op te dragen. Behalve de oude wegen in Nederland geeft de auteur een beschrijving van oude transportmiddelen, van pleisterplaatsen, van de eigenaars van de eerste kentekenborden van auto's etc. met een beschrijving van de natuur waardoorheen de wegen lopen. Een zeer humoristisch geschreven boekje, dat men met veel genoegen leest.

H.H.

„*Jane's Freight Containers 68/69*", Sampson Law, Marston and Co. Ltd., London, 1968, 600 blz., foto's.

Aan de reeds wereldberoemde Jane's jaarboeken over scheepvaart, spoorwegen en luchtvaart is thans voor het eerst een standaardwerk over het containervervoer verschenen. Zoals men van de Jane's jaarboeken gewend is, is ook dit een uitgave van unieke kwaliteit. Het is het eerste allesomvattende compendium van het wereldomspannende containerverkeer. Weergegeven worden o.a. de stand van zaken in de internationale beraadslagen en voorstellen over de ISO-aanbevelingen, alle faciliteiten die de scheepvaartmaatschappijen bieden alsmede de havens, de expediteurs, de spoorwegen, de containerbouwers en -reparateurs, de luchtvaartmaatschappijen, de leasing-bedrijven, etc. De grondigheid waarmee de vele duizenden gegevens zijn verwerkt is zeer lofwaardig. Uiteraard ontbreken enige gegevens over einde 1968, maar bij een jaarlijks te verschijnen uitgave is dat geen bezwaar. Dit boek zal spoedig onmisbaar blijken te zijn voor allen die met de praktijk van modern vervoer te maken hebben, met marktonderzoek, met scripties, dissertaties, geschiedschrijving etc.

H.H.

„*Vakwoordenboek voor de Europese binnenvaart Nederlands-Duits-Frans-Engels*", door P. Versnel, Born N.V., Assen, 1968, 215 blz., *f* 20,—.

Dit eerste vakwoordenboek voor een vervoertak die zo sterk internationaal is georiënteerd, vervult juist hierdoor een belangrijke functie en voorziet in een behoefte. Wel bestaan er — vooral in het Duits — al enige binnenvaartwoordenboeken, maar er was nog geen meertalig woordenboek voor algemeen binnenvaarttermen en voor de vele specifieke termen die iedere vervoertak kent. Voor de zeevaart b.v. bestaat zulk een werk al lang. Ongetwijfeld zal dit naslagwerk veel ter hand worden genomen omdat er een zeer praktische keuze is gedaan uit de vele woorden die in de scheepvaarttechniek, en in de nautische en commerciële binnenscheepvaarttaal gebruikt worden. Synoniemen vindt men er niet veel in: dan had men ook niet met 215 blz. kunnen volstaan; alleen het meest gebruikte woord is steeds opgenomen. Een uitgave, een betere E.E.G. dan de huidige waardig.

H.H.

„Aanbevelingen, lessen en waarschuwingen t.b.v. de Grote en de Kleine Handelsvaart", door C. W. Stolk, Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1968, 92 blz.

Met deze publikatie wordt beoogd om het belangstellenden mogelijk te maken zich snel en gemakkelijk op de hoogte te stellen van de punten van algemene lering welke te vinden zijn in de uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart. Behalve uitdrukkelijke aanbevelingen en waarschuwingen zijn ook algemene lessen en enige beschouwingen opgenomen, alsmede informaties van algemeen belang. Een en ander dekt de periode 1950 t/m 1967. Door een systematische indeling zijn de aanbevelingen, lessen en waarschuwingen betreffende een bepaald onderwerp of een groep van op elkaar aansluitende onderwerpen bij elkaar gehouden. Hierdoor is de toegankelijkheid tot dit nuttige boekje gewaarborgd.

H.H.

„A Plan for a new consolidated Passenger Ship Terminal in the Port of New York", The Port of New York Authority, New York, 1967, 102 blz.

Reeds jarenlang bestaat in de haven van New York behoefte aan vernieuwing van de accommodatie voor passagiersschepen. In verband daarmee vroeg het gemeentebestuur van die stad aan de Port of New York Authority om een rapport waarin alle vraagstukken een behandeling zouden moeten krijgen die met deze vernieuwing samenhangen. In 1967 is zulk een rapport uitgebracht. Daarin worden behandeld: de huidige en de te verwachten activiteiten van de passagiersvaart (geregelde lijnen + cruises), de huidige accommodatie, criteria waaraan een nieuw ontwerp zal moeten voldoen, alternatieve oplossingen en een uitvoerige beschouwing over het voorgestelde plan.

H.H.

„The Conference System", published by the Far Eastern Freight Conference, London 1968; 12 blz.

Deze door de Far Eastern Conference verzorgde brochure geeft in wel een zeer kort bestek een bepaalde informatie terzake van het instituut van de conference. Bij lezing van deze brochure wordt het niet duidelijk tot welke categorie lezers men zich richt. Voor studiedoeleinden is de uitgave totaal niet geschikt, voor het geven van een nadere informatie aan bijv. verladers als gebruikers van de diensten van de conference doet het geheel iets te naïef aan en is het bovendien te summier. Een aantal vooral voor de verlader van belang zijnde commercieel georiënteerde zaken worden niet behandeld. Dit is in de huidige opzet ook niet goed mogelijk. Slechts voor de lezer die voor het eerst van het instituut conference hoort bij het ter hand nemen van het werkje kan van een bepaalde informatieve waarde worden gesproken.

Achtereenvolgens worden de volgende onderwerpen aangestipt: wat houdt de lijnvaart in; wat is een conference en waarom en hoe werkt deze; verladers als tegenspelers van conferences; antwoorden op enige kritiek op het conference systeem.

Bij het aanstippen van enige kritieken wordt de methode toegepast van het vraag- en antwoordspel. De vragen: conferences vormen monopolies; de conferences stellen de tarieven op een te hoog niveau ten nadele van de handel die noodzakelijk gebruik moet maken van de conference; en de laatste „kritische" vraag luidt, dat een nationale lijnrederij die buiten de conference werkt tegen lagere tarieven meer voordeel verschaft aan de nationale handel dan de conference-lijnen. Op deze drie vragen wordt een antwoord gegeven. De brochure wordt afgesloten met de conclusie dat geen enkele conference-lijn zal beweren dat conferences perfect zijn. Het conference-systeem dient echter gesteld te worden tegenover het andere mogelijke alternatief op de markt, zijnde de beroemde ruïneuze concurrentie tusen de lijnrederijen. Geen verlader zou er dan zeker op de hoogte zijn van het tarief dat aan zijn concurrent wordt aangeboden.

H.P.

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1969 - Heft 1

R. Funck, V. Binder W. Priebe, A. Steiner	:	Ein Verfahren zur Schätzung der Strassenentlastungswirkung von Gütertransport verboten
H. J. Froböse	:	Optimale Verkehrskoordination
W. Böttger und U. Kinke	:	Eignung und Wirkungsgrad des grenzüberschreitenden Nahverkehrs Nordrhein-Westfalens als Mittel regionaler Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 1969 - Heft 1

G. Leber	:	Europäische Verkehrspolitik
F. Tamms	:	Verkehrsprobleme aus der Sicht der Stadt- und Regionalplanung
A. Kobzina, H. Kischner, P. Reindl	:	Ueberlegungen zur Rechtsform der Oesterreichischen Bundesbahnen
K. Spera	:	Probleme und Entwicklungstendenzen von Transittarifen in Ost und West im Spiegel der Verkehrspolitik
S. Eichler	:	Verkehr als Dienstleistung für die moderne Wirtschaft
O. Seidelmann	:	Der Internationale Eisenbahnverband

Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik 1969 - Heft 1

W. Hürlimann	:	Erkenntnisse und Probleme der Transporttheorie

M. Bonorand	:	Eigenarten, Entwicklung und Wirtschaftsbild des Eisenbahnpersonenverkehrs in den USA
W. Fischer	:	Die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn
R. Adam	:	Die Autobahnen in den USA
W. E. Schirmer	:	Von Computern gesteuerte Güterverteilungssysteme? (Zusammenfassung)

Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 1969 - Heft 2

M. Schantl	:	Ein Rückblick auf die Planungsvorschläge für eine Kärtner Ostbahn und die Ausführung des Grenzlandprojektes Jauntalbahn
K. Lechner	:	Das Österreichische Gesamtverkehrskonzept
G. J. Höhn	:	Planungs- und Organisationsprobleme der Fahrplanerstellung im Eisenbahn-Personenverkehr
U. Klinke	:	Die ziele gesamtstaatlicher Verkehrsplanung und regionaler Wirtschaftspolitik im Funktionswandel des Verkehrs
H. Knoflacher	:	Neuere Entwicklungen in der Strassenverkehrstechnik
H. R. Haeseler	:	Die Netzplantechnik als rationales Führungsinstrument (Ansatzpunkte für ihre Anwendung in der Binnenreederei und in der Schiffbauanstalt)

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

Op 28 en 29 mei en 4 en 5 juni is te Rotterdam het slotexamen afgenomen van de cursus VERVOERSWEZEN. Deze tweejarige schriftelijke opleiding wordt jaarlijks door het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut georganiseerd en is o.m. bestemd voor employé's van vervoersondernemingen en expeditieafdelingen van grote bedrijven.

Het slotexamen was geheel mondeling. Geëxamineerd werd in de vakken: Vervoerseconomie, Bedrijfseconomie, Goederenvervoer en/of Personenvervoer, Interne Organisatie en Europese Integratie. Aan het examen werd deelgenomen door 43 candidaten.

De volgende heren mochten het diploma in ontvangst nemen:

J. H. M. Abrahams	- Schaesberg
M. K. Basoski	- Rotterdam
J. Th. M. van Bergen	- Gennep
J. Boer	- Haarlem
H. W. M. Borgsteede	- Amsterdam
F. van den Bos	- Vlaardingen
P. M. Brogt	- Den Haag
W. Brouwer	- Schoonrewoerd
G. de Bruin	- Nijmegen
A. W. H. van Erp	- Tilburg
B. H. F. Haasen	- Roermond
A. W. Hannink	- Winterswijk
A. Kamphuis	- Rotterdam
B. Kantborg	- Nunspeet
P. Kat	- Wormerveer
J. G. Klootwijk	- Ridderkerk
P. C. Knip	- Ridderkerk
R. Komen	- Medemblik
F. H. Koopmans	- Rotterdam

J. G. Kragting	- Utrecht
D. W. Kuysten	- Utrecht
H. J. Leenders	- Oss
C. P. Leenheer	- Woerden
J. Ch. Lobbezoo	- Spijkenisse
R. L. Meijer	- Hengelo (O.)
A. W. Mostert	- Krimpen aan de Lek
C. Nan	- Heemstede
H. Nieuwenhof	- Hengelo (O.)
F. J. H. M. Overmeer	- Capelle aan de IJssel
B. Rijkers	- Oosterhout
B. van der Sluijs	- Capelle aan de IJssel
L. M. Spee	- Hintham
F. Stuit	- Spijkenisse
F. J. J. van Toledo	- Helmond
E. H. Töning	- Zaandam
G. M. J. Werleman	- Den Helder
F. A. Witkamp	- Bussum
G. J. de Witte	- Rozenburg
M. Woudstra	- Voorschoten
J. G. A. Wubbolts	- Beverwijk
K. A. Zwitser	- Utrecht

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK [1])

ALGEMEEN

Raad voor het midden- en kleinbedrijf. Rapport inzake de beroepsstructuur van het midden- en kleinbedrijf; dl. 1: Ondernemersbestand: 's-Gravenhage 1968, 139 blz.

Oberman, R. M. M. Techniek en toekomstbeeld. — Telecommunicatie in telescopisch beeld; uitg. door de Stichting Toekomstbeeld der Techniek. 's-Gravenhage, 1968, 4, 8 blz.

VERKEER ALGEMEEN

Böttger, W. Kosten und Kostenrechnung bei Güterverkehrsbetrieben. Düsseldorf, 1968, 207 blz.

Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (B.D.F.). Zum verkehrspolitischen Program der Bundesregierung für die Jahre 1968-1972; erweiterte Stellungnahme. Frankfurt/Main, 1968, II, 80 blz.

Dreskornfeld, W., und *H. Werner.* Mehrwertsteuer im Verkehrsbetrieb. Stuttgart, 1968, 111 blz.

Jürgensen, H. C., und *D. Aldrup.* Verkehrspolitik im europäischen Integrationsraum. Baden-Baden, 1968, 189 blz.

Konzentration und Kooperation im Verkehr; mit Beitr. von *B. Clasen, B. Knagge, J. Egler,* u.a. Göttingen, 1968, 226 blz.

Meeusen consultants' system N.V. Report nr. 3 on containertransport; 3rd rev. ed. Krimpen aan de IJssel, 1968, 23 blz.

Ministry of transport. The transport of freight; presented to Parliament by the Minister of transport. Londen, 1968, III, 28 blz.

Ministry of transport, Scottish development department and Welsh office. Public transport and traffic; presented to Parliament by the Minister of transport, the Secretary of State for Scotland and the Secretary of State for Scotland and the Secretary of State for Wales. London, 1968, III, 41 blz.

Nedeco. A survey on transportation in Finland. The Hague, 1965, 8 dln.

---

[1]) Telefonisch te bereiken onder 010 - 149290.

Problèmes de base de l'economie des transports urbains; rapport de la deuxième table ronde d'économie des transports; Paris, juin 1968. Paris, 1968, 15 blz.

Propositions des institutions scientifiques pour l'établissement de programmes prospectifs de recherche en matière d'économie des transports; rapport de la première table ronde d'économie des transports; Paris, mai 1968. Paris, 1968, 21 blz.

Seidenfus, H. St. Konsequenzen des Verkehrslenkung in de Marktwirtschaft; erörtert am Beispiel der Verkehrspolitischen Diskussion in der Bundesrepublik Deutschland seit dem Herbst 1967. Genf, 1968, 30 blz.

Verkeersmiddelen; samengesteld door *J. L. A. Cuperus, J. H. Krietemeijer, G. Veldhuyzen* e.a.; uitg. door de Stichting Toekomstbeeld der Techniek. 's-Gravenhage, 1968, 79 blz.

WEGVERKEER

Adkins, W. G., A. W. Ward and *W. F. McFarland.* Values of time savings of commercial vehicles. Washington, 1967, VIII, 74 blz.

American trucking association; Department of research and transport economics. Highways to 1985. Washington, 1968, 12 blz.

Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut. Raming van de besparingen aan tijd en kosten voor het wegverkeer bij ingebruikneming van het gedeelte Nijkerk-Harderwijk van de nieuwe Rijksweg 28. Rotterdam, 1967, 24 blz.

Willeke, R. und *G. Aberle.* Der Werkfernverkehr auf der Strasse im System einer gesteuerten Wettbewerbordnung in der Verkehrswirtschaft. Düsseldorf, 1968, 61 blz.

SCHEEPVAART

Achilles, F. W. Hafenstandorte und Hafenfunktionen im Rhein-Ruhr-Gebiet. Paderborn, 1967, 169 blz.

Grundfragen der Seeverkehrswirtschaft; mit Beitr. von H. Heeckt, L. L. V. Jolmes, J. Kühne, u.a. Hamburg, 1967, 297 blz.

Hydroprojekt Praha. The waterway Dabube Odra Elbe. Praha, 1967, 21 blz.

Karsten, J. Kosten und Preise in der Trampschiffahrt. Göttingen, 1968, 120 blz.

University of Lancaster; Department of operationel research. U. K. deep sea trade routes; the potential for container services based on physical cargo characteristics. London, 1967, II, 85 blz.