

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP



4

NEGENDE JAARGANG 1973

I N H O U D

	blz.
ARTIKELEN	
<i>Dr. H. den Harder</i>	
Enkele kanttekeningen over de toepasbaarheid van leasing met name voor bedrijven uit de sector van het goederenvervoer over de weg	229
<i>Drs. J. Teijema en R. Wagenvoort</i>	
Datacommunicatie - Eurodata 72	240
AANTEKENINGEN	
<i>Drs. K.A. de Groot</i>	
De "Mededeling" van de Europese Commissie aan de Raad van Ministers over de ontwikkeling van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek	250
<i>C. Scarascia-Mugnozza</i>	
Programma voor het milieubeleid en beleidslijnen voor de gemeenschappelijke vervoerpolitiek	256
EUOPARUBRIEK	260
KRONIEK	
<i>Drs. P.A.Th. van Agtmaal</i> : Studiedag "Internationale handel en zeevervoer" .	266
<i>B. Wiebenga</i> : Openbaar vervoer	272
ZEESCHEEPVAART	274
STATISTISCHE KANTTEKENINGEN	279
BOEKBESPREKINGEN	
<i>A.W.J. Thomson en L.C. Hunter</i>	
The nationalized transport industries (Mr. G.W. van Hasselt)	285
<i>European Airlines Research Bureau</i>	
Traffic operating data of EARB airlines 1968-1972 (Mr. G.W. van Hasselt) . .	287
BOEKAANKONDIGING	289
BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN	291
MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT	294
BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK	295

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 het N.V.I.

Voor advertenties wende men zich tot het:

Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut
Treubstraat 35
RIJSWIJK Z.H.

Druk: Smiet - Offset B.V. - Den Haag

Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut,
Treubstraat 35, Rijswijk Z.H. Postrekening Nr. 2055

Abonnementsprijs f 40,— per jaar (buitenland f 45,—)

Studenten-abonnement f 17,50. Losse nummers f 12,50.

ENKELE KANTTEKENINGEN OVER DE TOEPASBAARHEID VAN LEASING MET NAME VOOR BEDRIJVEN UIT DE SECTOR VAN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

INLEIDING

In dit artikel willen we, zij het in kort bestek, aandacht schenken aan de vraag of, en zo ja in hoeverre, leasing een geschikte financieringsfiguur kan zijn voor bedrijven die zich bezighouden met goederenvervoer over de weg en daarvoor vrachtauto's exploiteren.

We zullen daartoe allereerst aandacht schenken aan de inhoud van het begrip leasing, mede om te trachten een zo duidelijk mogelijk onderscheid aan te brengen tussen leasing enerzijds en huur en huurkoop anderzijds.

Daarna zullen een aantal van belang te achten voordelen van leasing aan de orde worden gesteld, alsmede enige van de belangrijkste sectoren waarin van leasing wordt gebruik gemaakt. Vervolgens kan dan na deze meer algemene, maar in het kader van dit artikel noodzakelijk geachte beschouwingen, de aandacht gericht worden op de toepasbaarheid van leasing met name voor bedrijven uit de sector van het goederenvervoer over de weg.

Hoewel ook aan het eigen vervoer aandacht zal worden besteed, ligt het accent op het beroepsgoederenvervoer over de weg.

Wij wijzen er op dat in het kader van het onderhavige artikel geen maatschappelijk economische benadering van leasing aan de orde wordt gesteld.

Voor het beroepsgoederenvervoer over de weg geldt dat de structuur gekenmerkt wordt door vele kleine en middelgrote ondernemingen, zoals met behulp van de volgende tabel wordt geïllustreerd. Wel kan een tendens worden geconstateerd van een enigszins toenemende gemiddelde bedrijfsgrootte.

Wagenpark en ondernemingsgrootte van het beroepsgoederenvervoer over de weg.

	Aantal ondernemingen				Aantal vrachtauto's			
	1-1-1962		1-1-1971		1-1-1962		1-1-1971	
		%		%		%		%
Ondernemingen met								
1 vrachtauto	5.102	45.7	4.634	39.5	5.102	15.5	4.634	9.6
2 vrachtauto's	2.327	20.8	2.006	17.1	4.654	14.1	4.012	8.5
3-5 vrachtauto's	2.579	23.1	2.964	25.3	9.440	28.7	11.204	23.4
6-9 vrachtauto's	722	6.5	1.208	10.3	5.059	15.4	8.633	18.0
10-14 vrachtauto's	258	2.3	478	4.1	2.928	8.9	5.502	11.5
15 en meer vrachtauto's	179	1.6	440	3.7	5.740	17.4	13.896	29.0
Totaal	11.167	100	11.730	100	32.923	100	47.881	100

Bron: Statistiek van het Binnenlands Goederenvervoer

Ondanks het overheersende beeld van het kleinbedrijf in de sector van het beroeps-goederenvervoer over de weg, blijkt uit de tabel dat per 1-1-1971 ruim 18 % van het aantal ondernemingen, d.w.z. ruim 2100 ondernemingen, over 6 of meer vrachtauto's beschikten (per 1-1-1962 hadden zo'n 1150 bedrijven 6 of meer vrachtauto's in gebruik, zijnde ruim 10 % van het aantal bedrijven).

In totaal beschikten deze ruim 18 % van de ondernemingen over ongeveer 58,5 % van het aantal vrachtauto's, in gebruik bij het beroepsvervoer. *)

De ondernemingsvorm van wegvervoerondernemingen varieert van eenmanszaak tot besloten vennootschap (en een enkele N.V.).

Hoewel gedurende de laatste jaren er in de sfeer van de "physical distribution" onder meer een (verticale) integratie in de vervoersector waarneembaar is, waarbij ook een aantal wegvervoerbedrijven is betrokken, kan in het algemeen echter gesteld worden dat voor wegvervoerbedrijven de toegang tot de eerstehandsvermogensmarkt vrijwel niet aanwezig is, met uitzondering wellicht van een aantal bedrijven die in concernverband zijn opgenomen. Neemt men daarbij tevens de al geconstateerde tendens van een enigszins toenemende bedrijfsgrootte in beschouwing dan lijkt aandacht voor een betrekkelijk nieuwe, nog niet wijd verbreide, financieringsfiguur - en zo mogen we leasing nog wel aanduiden, zeker voor de sector van het goederenvervoer over de weg, zoals nog wel zal blijken - niet alleen gerechtvaardigd, maar ook actueel. Mede als gevolg daarvan zal aan het slot van het artikel nog worden ingegaan op de verwachtingen die men voor de toekomst mag hebben met betrekking tot de toepassingsmogelijkheden van leasing voor de door ons beschouwde sector.

WAT ONDERSCHIEDT LEASING VAN HUUR EN HUURKOOP ?

Omdat in de bedrijfseconomische literatuur aan de inhoud van het begrip leasing reeds herhaalde malen aandacht is besteed, willen wij er hier betrekkelijk kort over zijn. **) Nochtans lijkt een begripsomschrijving hier wel noodzakelijk, met

*) vgl. ook "Wegvervoer in cijfers 1972/73", pag. 7 en 8, uitgave van de N.O.B. Wegtransport, Den Haag 1972.

**) vgl. o.m. H.Hietink, 'Leasing', Maandblad voor Accountancy en Bedrijfshuishoudkunde (MAB), jrg. 1967, no. 4/5, pag 228 e.v. en van dezelfde auteur, ook onder de naam 'Leasing' een artikel in het MAB, jrg 1966, no. 2, blz 82 e.v.

vgl. W.D. Voorthuysen, Leasing, Deventer 1967.

name om het begrip leasing af te kunnen bakenen van andere financieringsfiguren, in het bijzonder van huur en huurkoop, die beide gebezigd worden in de sector van het wegvervoer. *) **)

Ondanks de verscheidenheid waarin leasing wordt gepresenteerd - we komen hierop nog terug - hebben alle vormen gemeen dat het gaat om een bepaald concreet (kapitaal)goed dat voorwerp is voor een tot stand te brengen financiering, waarbij dat betreffende goed gedurende de periode waarvoor de leasing wordt aangegaan onlosmakelijk blijft verbonden aan de verstrekte financiering.

Betreft leasing, om in 'huurtermen' te spreken als het ware een voor de overeengekomen periode continue en wederzijds onopzegbare huur ***), om leasing duidelijk te kunnen onderscheiden van de andere genoemde financieringsfiguren - huur en huurkoop - dient echter nog nadere aandacht aan het begrip leasing te worden geschonken. Hierbij willen we onderstrepen dat het in het kader van dit artikel primair gaat om de afbakening van leasing ten opzichte van huur en huurkoop en dus niet om een uitputtende behandeling van alle eventuele verschillende economische, juridische en fiscale aspecten. Een eenvoudige schets van enkele hoofdkenmerken van leasing kan reeds nader tot het ons hier gestelde doel leiden. Simplistisch voorgesteld kan men zich leasing a.v. denken. Er is een kredietvrager (lessee) en een kredietverschaffer (lessor). De kredietvraag is gericht, d.w.z. houdt verband met de behoefte aan een bepaald concreet (kapitaal) goed. Bij overeenstemming tussen de lessee en de lessor wordt het betreffende goed direct of indirect door de lessor verschaft, of anderszins verschaft de lessor het benodigde vermogen, waarmee de lessee het betreffende goed aanschafft. In beide gevallen resulteert een en ander in een eigendomstitel op het betreffende goed voor de lessor. De lessee kan het gebruiken tegen vooraf aangegane condities, in de vorm van een periodiek aan de lessor te betalen som gelds (termijnen).

*) Huurkoop is te beschouwen als een koop resp. verkoop op afbetaling, waarbij de verkoper eigenaar blijft van het goed zo lang niet alles is afbetaald. Bij huur hebben we te maken met een overeenkomst waarbij de ene partij (verhuurder) zich verbindt om de andere partij (huurder) het genot (gebruik) van een zaak te doen hebben gedurende een bepaalde tijd tegen een bepaalde huurprijs, door de huurder te betalen.

**) Door huur hier als financieringsfiguur aan te merken volgen we o.m. A.I. Diepenhorst, vgl. zijn 'Structuur en Politiek', hst. 8: Huur als financieringsfiguur, Purmerend 1961. Het criterium om van financieringsfiguur te spreken is volgens Diepenhorst het verkrijgen van de benodigde beschikkingsmacht op productieve capaciteit. Als zodanig is huur een financieringsfiguur.

***) Vgl. A.I. Diepenhorst, Structuur en Politiek, Purmerend 1961, t.a.v. pag 94 en 95, waar Diepenhorst onderscheidt: continue huur, discontinue huur en incidentele huur. Bij continue huur gaat het om een aaneengesloten periode van normaliter lange duur. Discontinue huur vindt plaats voor meerdere, niet aansluitende perioden van beperkte duur. Incidentele huur geldt voor slechts één, vaak korte, periode. In de hier gebezigde betekenis is discontinue huur- en ook incidentele huur - in het wegvervoer als een normaal voorkomend verschijnsel aan te merken.

Het is nu voorts van belang een onderscheid te maken tussen 'finance lease' en 'operational lease' ook wel 'service lease' genoemd. Bij een finance lease wordt door de lessor slechts voorzien in een (object)financieringsfunctie. Bij operational lease worden door of via de lessor tevens een aantal nevendiensten aangeboden zoals b.v. onderhoud en reparatie, verzekering e.a. Bij beide vormen van leasing kan in het algemeen vooraf worden overeengekomen dat de lessee na afloop van het leasecontract het betreffende goed in eigendom zal verkrijgen, veelal weer tegen een vooraf overeengekomen prijs. Noodzakelijk is dit echter niet.

Zonder daarop verder in te gaan is het wel duidelijk dat er in het algemeen (economisch en/of juridisch) betrekkelijk significante verschillen zullen bestaan tussen enerzijds huur en finance lease en anderzijds tussen huurkoop en operational lease.

Echter tussen finance lease en huurkoop alsmede tussen operational lease en huur lijken de overeenkomsten zeer groot.

Als mogelijke verschillen tussen leasing (ook finance lease) en huurkoop zouden we in dit kader willen noemen:

- a het is gebruikelijk dat bij huurkooptransacties een aanbetaling vooraf plaatsvindt; bij leasing kan dit (maar hoeft niet) als het ware achteraf plaatsvinden, dus nadat van het kapitaalgoed reeds een aantal werkeenheden zijn verbruikt;
- b een huurkoop is veelal een financiering voor 2 of 3 jaar (met name bij bedrijfsauto's). Leasing kan zich over een langere periode uitstrekken; daarbij kan een aanpassing aan de economische levensduur worden nagestreefd;
- c een huurkooptransactie is te beschouwen als een uitgestelde eigendomsverrijking, leasing hoeft dit echter niet te zijn.

Komen we nu aan de verschillen tussen leasing (ook operational lease) en huur, dan is een belangrijk verschil reeds vermeld, zijnde: 'in huurtermen is leasing te beschouwen als een continue en wederzijds onopzegbare huur voor een overeengekomen periode'.

Bovendien geldt dat bij huur een bepaald huurbedrag per periode wordt betaald, ongeacht het totale aan huurtermijnen betaalde bedrag. Bij leasing betaalt de lessee maximaal de historische aanschafwaarde van het bedrijfsmiddel (daarbij opgeteld rente en kosten). Is het object volledig betaald dan kan de lessee eigenaar worden tegen betaling van een betrekkelijk geringe of symbolische prijs, dan wel 'door-huren' tegen een lage of symbolische periodieke betaling, of het object aan de lessor laten.

Practisch-fiscaal kunnen er wellicht ook nog min of meer belangrijke verschillen optreden tussen de in het voorgaande genoemde financieringsfiguren. We zullen hierop in dit stadium niet verder ingaan.

Resumerend: huur, huurkoop en leasing kunnen naast elkaar voorkomen, ook in de sector van het wegvervoer. De conclusie lijkt echter gewettigd dat leasing vanuit economisch gezichtspunt in het algemeen zeker als een afzonderlijke financieringsfiguur is aan te merken met min of meer duidelijke eigen karakteristieken.

Er zijn echter lease-constructies denkbaar waarbij die eigen karakteristieken minder duidelijk zijn en de gelijkenis met huur of huurkoop zeer groot kan zijn.

ENKELE BELANGRIJKE VOORDELEN VAN LEASING, ALSMEDE DE TOEPASSINGS- GEBIEDEN

Alvorens in te gaan op de vraag voor welke categorië(n) (kapitaal) goederen (objecten) leasing eventueel een geëigende financieringsfiguur zou kunnen zijn, is het nuttig om allereerst enkele belangrijke pré's te schetsen, die aan leasing kunnen zijn verbonden. We zullen daarbij zowel aan het standpunt van de lessee als ook aan het standpunt van de financier aandacht besteden. *)

Ingedeeld in enkele hoofdgroepen willen we hier de volgende voordelen vermelden:

- 1 Een 100-procent financiering is mogelijk. Hierdoor kunnen bepaalde initiële investeringen worden vergemakkelijkt. Dit kan alleen al in het vlak van de liquiditeit van de onderneming belangrijk zijn. Bovendien kan het een mogelijkheid zijn om vermogen vrij te maken voor andere, wellicht zelfs meer rendabele, investeringen. Het is denkbaar dat leasing voor expansiefinanciering aantrekkelijk kan zijn; het kan dan een middel tot omzetvergroting zijn waarbij wellicht geen beroep behoeft te worden gedaan op kredieten die onder een door de bank ingesteld kredietplafond vallen;
- 2 Door de directe binding krediet—object zal bij leasing veelal minder beslag gelegd worden op zekerheden van het bedrijf, vergeleken met vele andere vormen van bedrijfskrediet;
- 3 Als gevolg van financiering met behulp van leasing zal, indien het betreffende kapitaalgoed in normale gevallen een restwaarde heeft, er niet een constant bevroren bedrag behoeven te worden aangehouden.
- 4 De termijn waarover wordt geleast is min of meer flexibel, met name in die zin dat het in beginsel mogelijk is de economische levensduur van een kapitaalgoed als richtsnoer te laten fungeren bij elke lease-overeenkomst. Tevens is het denkbaar dat binnen de overeengekomen periode in beginsel een zo volledig mogelijke aansluiting van de periodieke betalingen, voortvloeiende uit een leasecontract, en het verbruik van de werkeenheden van het kapitaalgoed wordt bewerkstelligd (zo is het o.m. denkbaar dat voor bedrijfsauto's met in het algemeen in de tijd stijgende onderhouds- en reparatiekosten, bij een finance lease te werken is met in de tijd degressieve periodieke betalingen. Of dit in de praktijk gebeurt komt in het vervolg nog aan de orde).

*) vgl. Jhr. H.M.J. van Asch van Wijk, Leasing van transportmiddelen om werkkapitaal vrij te maken (I en II), Financiële Dagblad van woensdag 16 en donderdag 17 augustus 1967.

- 5 In het algemeen gesproken zijn de vervangingsmogelijkheden voor kapitaal-goederen, gefinancierd op basis van leasing gunstig; inruil van het betreffende kapitaalgoed kan veelal goed plaatsvinden op het daarvoor uit bedrijfs-economisch of technisch oogpunt meest juiste tijdstip. Ter illustratie een voorbeeld met een bedrijfsauto. Stel dat een finance leasecontract is aangegaan voor 5 jaar. Indien nu echter zou blijken dat na 3 jaar voor dit specifieke kapitaal-goed de reparatie- en onderhoudskosten aanzienlijk hoger dreigen te worden dan in normale gevallen voor dit soort kapitaalgoederen, dan kan de lessee besluiten - indien hij hiervoor overeenstemming bereikt met de lessor - deze bedrijfsauto in te ruilen. Indien nu de opbrengstwaarde van de bedrijfsauto lager is als het nog door de lessor te vorderen bedrag, dan kan de lessee het verschil bijpassen, dan wel kunnen de nieuwe periodieke betalingen voor de vervangende bedrijfsauto zodanig worden verhoogd dat het bedoelde verschil op deze wijze aan de lessor betaald wordt.
- 6 Weliswaar afhankelijk van o.m. de soort kapitaalgoed en van de bedrijfsvoering van de lessee kan leasing - en vooral vormen van operational lease - bijdragen tot betere budgetteringsmogelijkheden. Hiertoe dragen o.m. ook bij het ongestoord gebruik door de lessee van het betreffende kapitaalgoed (bij juiste nakoming door de lessee van zijn verplichtingen ten opzichte van de lessor) en het meestal vaste rentepercentage.
- 7 Een reeks van praktisch optredende voordelen voor de lessee, waarvan er wellicht een of meerdere gerealiseerd kunnen worden door het aangaan van een individuele lease-overeenkomst. Ter illustratie een tweetal voorbeelden:
 - a bij 'operational lease' kan de lessor de nevenverdiensten misschien goedkoper inkopen dan een lessee. Indien deze voordelen worden doorgegeven aan de lessee dan kan dit een extra voordeel voor de laatstgenoemde betekenen.
 - b hoewel in het algemeen niet gesteld kan worden dat leasing fiscaal altijd voordelen biedt t.o.v. andere financieringswijzen, kunnen er in individuele gevallen aan leasing soms voordelen verbonden zijn.

Zijn in het voorgaande enkele van de belangrijkste voordelen geschetst m.n. voor de lessee, die verbonden kunnen zijn aan leasing, het zal duidelijk zijn dat een aantal van deze voordelen voor de lessee, wel eens als een nadeel zouden kunnen worden beschouwd door de lessor.

Het is alsdan denkbaar dat solide financiële instellingen slechts lease-contracten afsluiten, dus als lessor willen optreden, als het bedrijf van de lessee aan bepaalde voorwaarden voldoet, terwijl het tevens denkbaar is dat de prijs van leasing erdoor beïnvloed wordt. We zullen hierop nog nader terugkomen bij onze beschouwingen over de toepasbaarheid van leasing voor het goederenvervoer over de weg.

Tenslotte herinneren wij eraan dat in de aanvang van deze paragraaf de vraag is gesteld voor welke categorië(n) kapitaalgoederen leasing als een geeignende financieringsfiguur is te beschouwen. De in het voorgaande genoemde voordelen, eventueel met leasing te realiseren, wijzen vooral in de richting van de middel-

lange termijn. Bij kapitaalgoederen met een korte omlooptijd - waarbij te denken is aan korter dan één jaar - lijken een aantal van de genoemde voordelen moeilijk of niet realiseerbaar. Voor kapitaalgoederen met een lange omlooptijd - en we denken daarbij in concreto aan een omlooptijd van 10 à 15 jaar of meer - lijkt leasing in het algemeen ook niet de meest geëigende financieringsfiguur omdat ook dan een aantal van de genoemde voordelen van leasing min of meer op losse schroeven komt te staan (b.v. de binding van de leasetermijn aan de economische levensduur van het kapitaalgoed is dan waarschijnlijk minder goed mogelijk omdat die economische levensduur moeilijker te voorspelen is en hierdoor dreigen nog andere voordelen van leasing verloren te gaan).

In overeenstemming met het voorgaande zien we leasing in ons land dan ook voor- namelijk bij kantoormachines, computers, wegenbouwmachines, landbouwmachines, auto's e.d., terwijl tegenwoordig ook vliegtuigen wel voorwerp van een leasecontract zijn. *)

LEASING IN DE PRACTIJK VAN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

Zoals uit het voorgaande moge blijken lijkt leasing een geschikte financieringsfiguur om toe te passen bij o.a. bedrijfsauto's. Een groot aantal van de hierboven genoemde voordelen zijn voor dit soort kapitaalgoederen realiseerbaar; ook de omlooptijd van bedrijfsauto's strookt met een krediet op middellange termijn, zoals hierboven bedoeld.

Is een bedrijfsauto aldus geschikt als object voor lease-financiering? Interessant is nu de vraag of en zo ja in welke mate van leasing gebruik wordt gemaakt door ondernemingen die bedrijfsauto's exploiteren.

Bij het bezien van het praktische gebruik dat van leasing wordt gemaakt als financieringsfiguur voor bedrijfsauto's moeten we helaas vooraf melden dat slechts voornamelijk kwalitatieve indicaties gegeven zullen kunnen worden; met name waar het de absolute omvang van leasing in ons land betreft zijn niet voldoende kwantitatieve gegevens voorhanden.

In de praktijk komt lease-financiering inderdaad voor bij bedrijfsauto's, ook in ons land. Zowel vormen van finance lease als ook van operational lease zijn daarbij te onderscheiden. Financiële instellingen - vaak zijn door de grote banken, soms ook in samenwerking met buitenlandse financiële instellingen, dochtermaatschappijen opgericht die zich speciaal met leasing bezighouden - beperken zich in het algemeen tot finance lease. Zaken als onderhoud en verzekering e.d. liggen te ver van de normale bankzaken. Daar waar operational lease van bedrijfsauto's aan de orde komt, geschiedt dit veelal in samenwerking met anderen b.v. met importeurs

*) vgl. ook het Prae-advies voor de Koninklijke Broederschap der Notarissen in Nederland, dat in 1971 is uitgebracht door mr.M.C. Oosterhuis-Smits.

of via dealers, waarmede soms wel een aparte dochtermaatschappij is opgezet voor dit doel (dit gebeurt echter vooral voor personenauto's). Ook komt het voor dat een financiële instelling een finance lease afsluit, terwijl b.v. een dealer een onderhouds- en reparatiecontract verschaft.

Wat de orde van grootte betreft van het financieren met behulp van leasing in ons land is een gedetailleerde kwantitatieve raming niet goed mogelijk. Daarvoor zijn onvoldoende gegevens beschikbaar.

Slechts kan worden vermeld dat de "lease-portefeuille" in Nederland in totaal (dus niet alleen m.b.t. auto's) momenteel zeker ettelijke honderden miljoenen, waarschijnlijk wel meer dan een miljard gulden, beloopt, hetgeen op zich wel een indicatie is dat leasing "er in" is gekomen in Nederland. Vooral als men bedenkt dat leasing in het begin van de zestiger jaren een nog vrijwel onbekend begrip was in ons land. Bovendien wordt nog algemeen aangenomen dat het aandeel van leasing groeiende is. Dit in het algemeen maar ook voor de bedrijfsauto. Voorts konden we vaststellen, zij het dat kwantificeren niet goed mogelijk is, dat leasing van bedrijfsauto's voornamelijk voorkwam in de sector van het eigen vervoer. Voorzover leasing momenteel voorkomt bij het beroepsgoederenvervoer over de weg - en dit is vergeleken met het eigenvervoer in een betrekkelijk zeer gering aantal gevallen - betreft het goeddeels de grotere transportbedrijven. Als enkele van de belangrijkste redenen voor die betrekkelijk geringe omvang van leasing in de sector van het beroepsvervoer zouden wij willen aanmerken:

- a de onbekendheid bij vele transportondernemers met leasing en de mogelijkheden daarvan;
- b de kosten voor de transportondernemer, verbonden aan leasing.
In het algemeen is de tariefstelling die financiële instellingen en met name leasemaatschappijen toepassen niet uniform, maar wisselt deze van bedrijf tot bedrijf. In de rente- en kostenopslag zal de lessor rekening houden met:
 - 1 de risico's verbonden aan de kredietverlening aan een bepaald bedrijf;
 - 2 de aard van het object;
 - 3 de duur van de lease;
 - 4 de omvang van het bedrag;
 - 5 de rentestand.

Daar de rentabiliteit bij het beroepsgoederenvervoer nog wel eens wat te wensen overlaat *) bij een niet onaanzienlijk aantal bedrijven - en ook absoluut gezien vaak betrekkelijk gering is omdat de bedrijfsomvang van een groot aantal bedrijven

*) Vgl. o.m. Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer, De rentabiliteit van het algemeen ongeregeld - en geregeld beroepsgoederenvervoer over de weg in de jaren 1963 t/m 1965 en de ontwikkeling in de kosten sedert januari 1966, Den Haag 1966 en van hetzelfde bureau (EBW): Enkele uitkomsten van het onderzoek naar de ontwikkeling van de rentabiliteit in het grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer over de weg gedurende de jaren 1963 t/m 1965, Den Haag 1967.

daar naar is - en meerjarige contracten met de verlader vaak niet zijn afgesloten, zal vooral het hiervoor genoemde ad 1 zwaar kunnen wegen in de tariefstelling bij leasing. Daarbij komt ook dat de courantheid en daarmee de waarde van een tweedehands bedrijfsauto vaak moeilijk vooraf exact te schatten is. Dit laatste geldt o.i. echter voor veel soorten kapitaalgoederen en is als zodanig niet specifiek inherent aan bedrijfsauto's.

Het voorgaande leidt mede tot een derde reden, die wij in dit kader willen noemen, waarbij het standpunt van de lessor vooral naar voren komt, nl.

- c een zekere terughoudenheid van de kant van de financier om leasing-contracten aan te gaan in het bijzonder met beroepsvervoerders. En indien contracten worden aangegaan zal de financier veelal slechts geïnteresseerd zijn in de "fleetowner".

Tenslotte zij vermeldt dat in de praktijk bij leasing van bedrijfsauto's vrijwel altijd met min of meer vaste termijnen per periode wordt gewerkt.

Deze termijnen worden vastgesteld aan de hand van een raming van een minimum aantal te verrijden kilometers per periode. Worden in een periode meer kilometers verreden dan dient de lessee bij te betalen. Bij een minder aantal gerenden kilometers vindt geen restitutie plaats.

TOEKOMSTPERSPECTIEF

Leasing heeft in Nederland een betrekkelijk snelle groei doorgemaakt. Zoals vermeld was leasing in het begin van de zestiger jaren een nog vrijwel onbekend begrip in Nederland. In totaliteit belopen leasingcontracten momenteel zeker ettelijke honderden miljoenen gulden. De bedrijfsautosector eist daarvan voor zich een nog betrekkelijk gering aandeel op, waarbij het beroepsvervoer sterk in de minderheid is.

De betrekkelijke recentheid van leasing, de toch vrij snelle ontwikkeling ervan, alsmede de geschiktheid van leasing onder bepaalde omstandigheden als financieringsfiguur voor bedrijfsauto's wettigen echter de verwachting van een uitbreiding van het aandeel van leasing in de toekomst. En niet alleen in de sector van het eigenvervoer, maar ook in die van het beroepsvervoer. Ook in deze laatstgenoemde sector is zeker een aantal bedrijven te vinden voor wie leasing onder bepaalde voorwaarden aantrekkelijk is en die ook voor de financier aantrekkelijk zijn, dan wel acceptabel zijn. De ontwikkeling van leasing in andere landen, o.a. de V.S. en Frankrijk versterkt deze verwachting nog.

Ter illustratie van de mogelijkheden voor leasing moge ook de hiernavolgende cijferopstelling dienen, betreffende de gemiddelde procentuele samenstelling van de activa en de passiva van bedrijven in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Het betreft hier "balansgemiddelen" van een groot aantal door het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer (E.B.W.) geënquêteerde bedrijven (er waren

ongeveer 170 transportbedrijven, gespreid over alle capaciteitsklassen bij het bedoelde E.B.W.-onderzoek betrokken).

Uit de cijferopstelling blijkt duidelijk dat aan de debetzijde van het balansbeeld van een transportonderneming de post 'wagenpark' in het algemeen overheersend is. Aan de passiefzijde varieert de post 'vreemd vermogen op lange en middellange termijn' van gemiddeld ruim 30% tot ongeveer 40%. Aldus de cijfers die ons ter beschikking werden gesteld door het E.B.W. *)

De gemiddelde procentuele samenstelling van de activa en de passiva in het beroepsgoederenvervoer over de weg.

omschrijving	1966 - 1968 *)		
	geregeld vervoer	binnenlands ongeregeld vervoer	grensoverschrijdend vervoer
– wagenpark	34,9	45,2	47,4
– gebouwen en terreinen	27,7	17,4	15,8
– inventarissen	1,3	1,4	1,4
– overige op lange termijn vastgelegde middelen	4,2	1,3	1,2
– liquide en vlottende middelen	31,9	34,7	34,2
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>
– eigen vermogen	50,7	53,2	37,7
– vreemd vermogen op lange en middellange termijn	31,9	31,7	39,9
– vreemd vermogen op korte termijn	17,4	15,1	23,0
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

*) Voor grensoverschrijdend vervoer 1966-1967

*) De hier opgenomen cijfers zijn slechts als illustratie bedoeld voor dit artikel. Uitgebreider cijfermateriaal, onder meer per capaciteitsklasse, zal door het E.B.W. binnen afzienbare tijd worden gepubliceerd in het kader van het structuuronderzoek beroepsgoederenvervoer over de weg. Wel kan hier reeds vermeld worden dat, uit nog door het E.B.W. uit te brengen overzichten per capaciteitsklasse, zal blijken dat ook per capaciteitsklasse, van de activa de post 'wagenpark' minimaal plm. 30 procent en maximaal plm. 50 procent uitmaakt.

Bovendien zal als gevolg van het ontstaan van nieuwe kleinere- en grotere specifieke leasemaatschappijen wellicht ook een zekere activering uitgaan op het bankwezen in Nederland.

Voor het beroepsgoederenvervoer over de weg zijn er bovendien nog enkele specifieke ontwikkelingen te noemen, die op een groeiend aandeel van leasing in de toekomst wijzen. Wij noemen in dit verband.

- a de, ook reeds in de aanvang van dit artikel vermelde, tendens van een toenemende bedrijfsgrootte
- b het "industrialisatieproces" dat zich duidelijk binnen de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg voltrekt, o.a. tot uitdrukking komend in toenemend modern management.
- c een - mede als gevolg van het voorgaande - veranderend imago van het wegtransportbedrijf.

Hebben wij hiermede enkele factoren trachten aan te geven die wijzen in de richting van meer toepassingsmogelijkheden voor leasing van bedrijfsauto's in de toekomst, ook bij het beroepsgoederenvervoer over de weg, wij willen hiermede niet suggereren dat leasing voor transportbedrijven in het algemeen de bron zal worden voor middellang vermogen. Dat er echter voor een groeiend aantal bedrijven meer mogelijkheden zullen ontstaan achten wij waarschijnlijk. Dit zullen in eerste instantie veelal toch de grotere bedrijven zijn, maar juist het aantal van dergelijke transportbedrijven groeit.

Dr. H. den Harder

DATACOMMUNICATIE - EURODATA 72

INLEIDING

Het centrale thema van dit artikel is datacommunicatie, d.w.z. het vervoer van informatie tussen gegevensverwerkende systemen en tussen deze systemen en hun gebruikers.

In 1972 hebben 17 West-Europese PTT-administraties een omvangrijk marktonderzoek naar de behoefte aan datacommunicatie laten houden.

Alvorens in te gaan op enkele resultaten van dit onderzoek, voor zover deze betrekking hebben op "informatiestromen" en het gebruik van datacommunicatie in de sector "vervoersbedrijven", zal gepoogd worden een korte karakteristiek te geven van datacommunicatie.

DE PLAATS VAN DATACOMMUNICATIE IN DE TRANSPORTMARKT

De markt voor vervoer kan men opgebouwd denken uit verschillende deelmarkten, zoals die voor transport van personen, van goederen, van informatie, etc.

Binnen de sector informatievervoer ofwel communicatie zijn verdere segmenteringen mogelijk, bijvoorbeeld (a) fysiek transport van informatiedragers en (b) "elektrisch" transport van informatie (= telecommunicatie). Dit is een segmentering naar type vervoersmedium. Men kan echter ook een deling maken met als criterium b.v. de soort informatie, zoals het vervoer van "beelden" (televisie, beeldtelefoon, fototelegrafie, transport van microfilms), het vervoer van informatie in computersystemen (datacommunicatie) e.d. Een en ander is in diagramvorm weergegeven in figuur 1.

- A. transport
- B. communicatie
- C. telecommunicatie
- D. datacommunicatie
- E. beeldcommunicatie

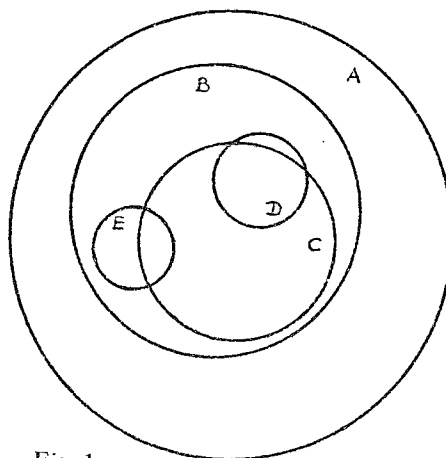
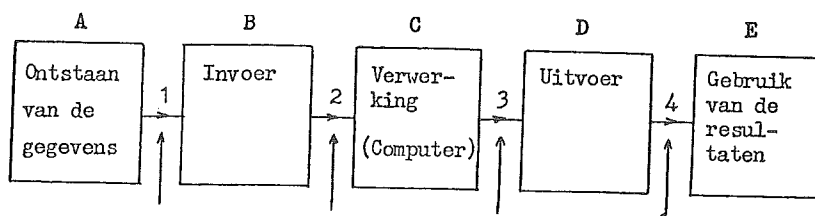


Fig. 1

Aan de hand van een vereenvoudigd model (fig. 2) van een "geautomatiseerd gegevens-verwerkend systeem" zullen de verschillende informatiestromen, welke tot de data-communicatie behoren nader worden gezien.



Informatie-transport = Datacommunicatie

Fig. 2

Bij (A) ontstaan b.v. gegevens welke overgebracht worden op ponsconcepten, die vervoerd worden (1) naar een invoereenheid (B) waar de gegevens omgezet worden in een voor de computer (C) leesbare informatiestroom.

Na verwerking gaat het resultaat in de vorm van een stroom informatie naar het uitvoerorgaan (D), waar omzetting volgt in een gewenste vorm, b.v. een "print-out". Het afgedrukte resultaat wordt vervolgens vervoerd (4) naar de plaats waar het gebruikt zal worden (E).

Communicatie tussen computer (C) en invoereenheid (B) en uitvoerorgaan (D) geschiedt langs "elektrische" weg in de vorm van een stroom impulsen.

In veel gevallen zijn in- en uitvoerorgaan gecombineerd in één apparaat: een terminal (fig. 3)

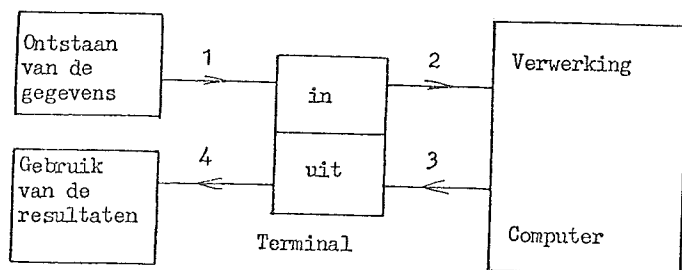


Fig. 3

In een aantal gevallen spelen de processen welke in fig. 2 en 3 zijn weergegeven zich af in één gebouw, zogenaamde inhouse toepassingen.

Deze werkwijze is uit het oogpunt van "vervoerders van informatie" niet zo interessant. Anders wordt het wanneer de deelprocessen zich ruimtelijk van elkaar gescheiden afspelen.

Eenvoudigheids halve zullen hier slechts twee van de mogelijke situaties worden beschreven.

- 1 De terminal staat op de plaats waar de gegevens ontstaan en de resultaten worden gebruikt terwijl de computer een andere locatie heeft. In dit geval wordt het informatievervoer tussen terminal en computer afgewikkeld via telecommunicatiewegen. Men spreekt hier wel van teleprocessing-systemen.
- 2 De terminal en de computer zijn opgesteld in dezelfde locatie terwijl het ontstaan van de gegevens en het gebruik van de resultaten elders plaatsvindt. In dit geval worden informatiedragers als ponsconcepten, ponsband, ponskaarten en magneetband vervoerd van en naar het "computercentrum" per koerier, post, etc.

Onderstaand overzicht geeft de plaats van een aantal "communicatiediensten" weer in relatie tot het type transportmedium en de aard van de te vervoeren informatie.

aard informatie type transport	beeldcommunicatie	datacommunicatie
Fysiek transport van informatiedragers per: post (b.v. E.M.S. ^{*)} , koerier, etc.	vervoer van: - foto's - film - hologram -	Vervoer van: - ponsband - ponskaarten - magneetband -
Elektrisch transport	- televisie - fototelegrafie - beeldtelefoon	- datel ^{**)} - telex - huurlijnen ^{***)}

*) E.M.S. = Express Mail Service; een produkt van de Postdienst waarbij periodiek in vaste relaties zeer snel transport plaatsvindt.

**) datel = datacommunicatie per telefoon.

***) huurlijn = point-to-point verbinding waarover een gebruiker voortdurend kan beschikken.

Dat de ontwikkeling van teleprocessing en daarmee de ontwikkeling van datacommunicatie nogal stormachtig is, blijkt wel uit de volgende cijfers:

	ultimo '68	medio '73
Datel aansluitingen	150	1050
Huurlijnen	30	350

Bij verschillende PTT-administraties rees daarom de vraag welke eisen het datacommunicatieverkeer in de toekomst zou stellen aan het telecommunicatienet voor wat betreft omvang en speciale voorzieningen. In vakkringen bleek geen eenduidige visie te bestaan omtrent aard en omvang van de ontwikkeling van teleprocessing en datacommunicatie. Toch moeten de PPT's nu investeringsbeslissingen nemen m.b.t. aard en omvang van faciliteiten welke over 5 en meer jaren op de markt gebracht zullen worden.

Om een gefundeerde investeringsbeslissing te nemen, is het noodzakelijk een zo duidelijk mogelijk beeld te krijgen van de ontwikkeling in de toekomst en met name van de factoren welke die ontwikkeling beïnvloeden.

In CEPT *)-verband werd daarom besloten een diepgaand marktonderzoek te houden naar de behoefte aan datacommunicatie. Naast economische en technische studies omvatte dit onderzoek een gedetailleerde studie over 106 verschillende teleprocessing-toepassingen in 13 bedrijfssectoren. Met name werd getracht vast te stellen hoe het datacommunicatieverkeer, dat elk van de toepassingsgebieden nu en in de toekomst veroorzaakt, zich zal ontwikkelen qua aard en omvang.

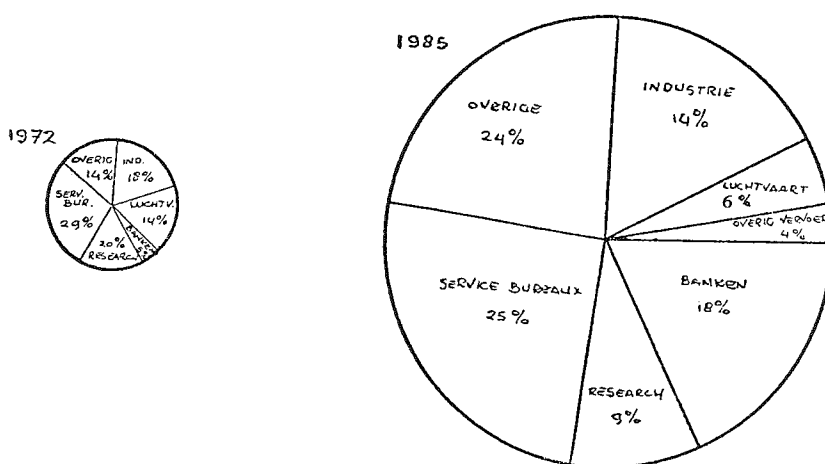
RESULTATEN VAN DE STUDIE

Op verschillend terrein heeft de studie geleid tot interessante uitspraken over te verwachten ontwikkelingen. Voorspellingen werden gedaan over de groei van het dataverkeer, de toename van het aantal en de aard van de terminals, het gebruik voor verschillende toepassingsgebieden en tendensen in de technologische ontwikkeling. We willen ons hier echter beperken tot de prognoses die konden worden gemaakt van de groei van het dataverkeer.

Verwacht wordt dat de omvang van het totale dataverkeer van de 17 aan het onderzoek deelnemende landen in de periode tussen 1972 en 1985 ruim 12 maal zo groot zal worden, hetgeen neerkomt op een gemiddelde groei in deze 13 jaren van 21% per jaar. Een belangrijk resultaat van het onderzoek was dat tevens aangegeven kon worden waar deze groei zich naar alle waarschijnlijkheid zal manifesteren. Specificaties werden daarbij gemaakt naar bedrijfstak, zowel als naar toepassingsgebied en naar geografische spreiding van het verkeer.

*) Conférence Européenne des Administrations des Postes et Télécommunications.

Voor de *verschillende bedrijfstakken* worden vrij grote verschillen in groei van het dataverkeer verwacht. Voor een deel wordt dit veroorzaakt door de mate waarin reeds thans van "data processing" gebruik wordt gemaakt. Zo wordt voor het dataverkeer van de sector luchttransport, waar reeds thans de datatransmissie een ruime toepassing vindt, tot 1985 een jaarlijkse groei van "slechts" 10% verwacht, terwijl het dataverkeer van weg- en watertransport bedrijven in de komende 13 jaren gemiddeld met bijna 50% per jaar zal groeien. Onderstaande grafiek geeft een beeld van het aandeel van de belangrijkste bedrijfstakken in het Nederlandse dataverkeer in 1972 en in 1985.

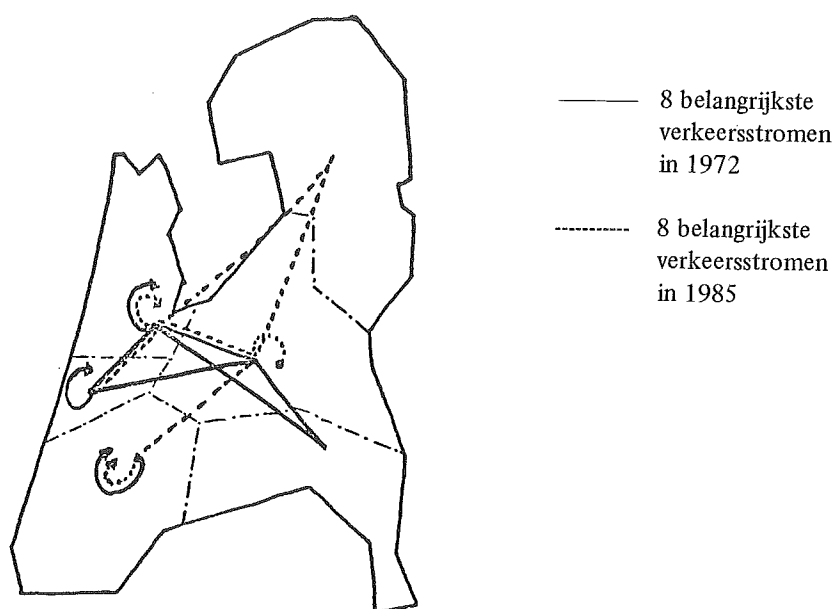


Een van de belangrijkste gegevens voor de planning van de noodzakelijke technische voorzieningen van de deelnemend PTT-administraties is de verwachte *geografische spreiding* van het verkeer.

Voor de Nederlandse situatie valt allereerst op het vrij grote aandeel van het buitenlandse verkeer.

Voor het totale gebied van de 17 deelnemende landen wordt verwacht dat van het dataverkeer slechts ruim 10% uit grensoverschrijdend verkeer zal bestaan. Van het Nederlandse dataverkeer heeft echter zowel in 1972 als in 1985 ruim 30% betrekking op verkeer met het buitenland. Een belangrijk deel hiervan zal uiteraard worden veroorzaakt door multi-nationale ondernemingen.

Voor het binnenlandse verkeer is een globale indeling naar regio gemaakt, waarvan onderstaande grafiek een beeld geeft.



Duidelijk blijkt dat ook bij de datatransmissie het zwaartepunt in het westen van het land ligt, een situatie waarin in 1985 naar verwachting slechts geringe wijziging zal zijn gekomen. De belangrijkste verschuiving is wel dat Noord Nederland het Zuiden overvleugelt in gebruik van dataverkeer. Overigens bestaat de verwachting dat in vergelijking met andere Europese landen de omvang van het binnenlandse dataverkeer in Nederland nog belangrijk wordt gemitigeerd door de geringe geografische afstanden. Het fysieke transport van informatiedragers, vooral naar en van servicecentra, zal hierdoor een belangrijke rol blijven spelen.

In het verkeer met het buitenland worden niet onbelangrijke verschuivingen verwacht. Zoals uit onderstaande tabel blijkt was in 1972 de verdeling van het internationale dataverkeer van en naar Nederland duidelijk afwijkend van de handels- en vervoersstromen.

Procentueel aandeel van het verkeer naar de belangrijkste landen

Landen	Handelsomzet 1972 ¹⁾	Vervoersvolume 1970 ²⁾	Dataverkeer		Gemidd. jaar- lijkse groei dataverkeer
			1972	1985	
BLEU	14	10	36	22	15
W. Duitsland	31	31	23	33	23
Gr. Brittannië	7	6	26	21	18
Frankrijk	9	3	1	7	45
Italië	5	2	2	2	22
U.S.A.	7	5	8	9	21
Overige	27	43	5	7	23

1) bron CBS; Maandstatistiek van de buitenlandse handel.

2) bron CBS; Maandstatistiek verkeer en vervoer.

Naast tariefverschillen en de speciale relaties van multinationale ondernemingen zijn vooral de grote verschillen in gebruik van datatransmissie tussen de verschillende bedrijfstakken van invloed op de spreiding in 1972.

In 1985 zullen naar verwachting de dataverkeersstromen meer overeenkomst vertonen met de spreiding van de handelsrelaties.

GEBRUIK VAN DATACOMMUNICATIE BIJ BEDRIJVEN IN DE TRANSPORTSECTOR

Door het toepassen van teleprocessing-systemen en daarmee het ingebruiknemen van datacommunicatie vindt een versnelling plaats van bedrijfsprocessen. Een versnelling betekent meestal een servicevergroting t.o.v. de afnemers. Teleprocessing levert bovendien in veel gevallen besparingen op doordat bepaalde processen met behulp van minder mankracht kunnen worden gerealiseerd.

Voor wat betreft de mate waarin binnen de sector transport gebruik wordt gemaakt van datacommunicatie kan men een splitsing maken in de luchtvaartbedrijven (sterk ontwikkeld gebruik van datacommunicatie) en de overige transportbedrijven (relatief weinig ontwikkeld gebruik van datacommunicatie). Beide groepen zullen afzonderlijk behandeld worden.

LUCHTVAART

Het is bijna vanzelfsprekend dat rond een "snel" bedrijf als de luchtvaart de processen, welke dienen om een vlucht mogelijk te maken, eveneens snel dienen te verlopen. Het luchtvaartbedrijf is dan ook vanaf de kinderjaren van teleprocessing een belangrijke gebruiker geweest van datacommunicatie. Naast computer-bestuurde internationale communicatienetwerken, welke de verschillende luchtvaartmaatschappijen met elkaar verbinden, zoals bijvoorbeeld het SITA-net*, zijn de volgende toepassingsgebieden voor teleprocessing in het luchtvaartbedrijf op te noemen:

- administratie
- plaatsreservering;
- vrachtplanning;
- onderhoud;
- verkeersafwikkeling;
- "ticketing";
- vluchtplanning.

De belangrijkste toepassing v.w.b. de omvang van het gegenereerde dataverkeer zijn "plaatsreservering" en "verkeersafwikkeling" welke momenteel respectievelijk 40% en 35% van het dataverkeer van de luchtvaartsector voor hun rekening nemen. Volgens de resultaten van het Eurodata-onderzoek zullen juist deze toepassingen de eerstkomende jaren nog een sterke expansie te zien geven. De reserveringssystemen zullen de komende vijf jaar nog een jaarlijkse groei van het dataverkeer met bijna 20% veroorzaken, terwijl in die periode bij de vluchtplanningssystemen zelfs een jaarlijkse groei met 35% wordt verwacht.

Plaatsreserveringssystemen omvatten o.m. een computersysteem waarin gegevens over vluchten zijn opgeslagen. Via terminals, waarvan een aantal is opgesteld aan de balies van reserveringskantoren kunnen de luchtreizigers in spé worden ingelicht over beschikbare plaatsen en indien gewenst direct boeken. Men schat het aantal extra kantoorbeambten, dat de Europese luchtvaartmaatschappijen nodig zouden hebben als de reservering niet geautomatiseerd zou zijn op 22.000 bij het vervoersvolume van het jaar 1971.

Een toepassing, welke momenteel vooral ook met het oog op energieproblemen interessant is, is automatisering van de vluchtplanning.

* Société Internationale de Télécommunication Aeronautique.

Men onderscheidt hierbinnen eigenlijk twee verschillende toepassingen; één gericht op het vluchtschema in totaliteit en één welke gericht is op individuele vluchten. Het gebruikte computersysteem wordt hierbij voortdurend gevoed met de laatste gegevens over vluchtduur, belading, meteorologische omstandigheden, route, brandstofverbruik, vertragingen etc. United Airlines (U.S.A.) heeft berekend dat het gebruik van een dergelijk systeem alleen al een brandstofbesparing oplevert van \$ 1,7 miljoen per jaar.

Vluchtplanningssystemen zijn gekoppeld aan plaatsreservering, terwijl intensief gebruik wordt gemaakt van bijvoorbeeld het SITA-net voor het verkrijgen van gegevens van de verschillende luchthavens.

SCHEEPVAART, SPOORWEGBEDRIJF EN WEGTRANSPORT

Hoewel de overige vervoerssectoren op dit moment aanzienlijk minder gebruikmaken van datacommunicatie dan het luchtvaartbedrijf, zal hier naar verwachting de sterkste groei van het dataverkeersvolume optreden.

Tot 1980 worden hier, afhankelijk van de toepassingen, jaarlijkse groeicijfers tussen 50 en 100% verwacht.

Gezien de functionele verwantschap tussen de verschillende soorten vervoersbedrijven is het niet verwonderlijk dat de teleprocessingtoepassingen sterk op elkaar zullen lijken. De voor de luchtvaart opgesomde toepassingsgebieden gelden, mutatis mutandis, ook voor de andere transportbedrijven.

In deze bedrijfsgroep is het verkeersvolume echter wat anders verdeeld: administratie, plaatsreservering en vrachtplanning eisen elk 30% van het totale dataverkeersvolume voor zich op.

Teleprocessing-toepassingen op het gebied van vrachtplanning ontwikkelen zich vooral sterk bij scheepvaartbedrijven die zich hebben toegelegd op containervervoer. Dit enerzijds dank zij de wens om transit-procedures zoveel mogelijk te bekorten en anderzijds door de noodzaak om de kostbare en gespecialiseerde installaties zo optimaal mogelijk te kunnen benutten.

De plaatsreserveringssystemen zullen zich vooral ontwikkelen bij de spoorwegen. In West-Europa werken reeds enkele van deze systemen terwijl bij andere spoorwegaanslagplaatsen reserveringssystemen in het ontwerpstadium verkeren. Een belangrijk verschil met luchtvaartreserveringssystemen is de omvang; zowel het aantal terminals als het aantal plaatsen is aanzienlijk groter.

De Franse spoorwegen hebben bijvoorbeeld een systeem gepland met 600 terminals dat in staat zal zijn om maximaal 25.000 reserveringen per uur te verwerken. Het gaat hierbij om 800 à 1.000 treinen per dag waarvan de plaatsen tot maximaal 6 maanden vooruit gereserveerd kunnen worden. Het aantal te reserveren zitplaatsen in dit systeem bedraagt 50.000.000.

De verschillende toepassingen blijven niet op zichzelf staan; er is een toenemende tendens om verwante systemen met elkaar te integreren. Op deze manier wordt het bijvoorbeeld mogelijk bij een reisbureau à la minute een complete reis te reserveren, d.w.z. boekingen te maken voor vlieg- en/of trein- en/of bootreizen met daarbij hotels, huurauto etc.

Drs. J. Teijema
R. Wagenvoort

AANTEKENINGEN

DE "MEDEDELING" VAN DE EUROPESE COMMISSIE AAN DE RAAD VAN MINISTERS OVER DE ONTWIKKELING VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE VERVOERPOLITIEK

INLEIDING

Op 24 oktober 1973 heeft de Europese Commissie een "Mededeling" *) aan de Raad van Ministers der E.G. aangeboden met betrekking tot de ontwikkeling van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek. Dit document, dat het karakter draagt van een zekere heroriëntering van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek, heeft, voorzover kan worden nagegaan, hier te lande zeker niet tot negatieve reacties geleid. Integendeel er was zelfs sprake van een gunstig onthaal.

De "Mededeling" bestaat uit 2 delen. In het eerste deel worden een aantal interessante gegevens verstrekt over de betekenis van de vervoersector, en de veranderingen, die zich hierin, mede tegen de achtergrond van de maatschappelijke ontwikkelingen hebben voltrokken. Vervolgens wordt een uitvoerige beschouwing gegeven over de doelstellingen van het vervoerbeleid, waarbij een duidelijk verband wordt gelegd met de andere beleidssectoren (regionaal beleid etc.). Het eerste deel wordt afgesloten met een aantal opmerkingen over de grotere rol, die de overheden moeten spelen en een schets van een gemeenschappelijk vervoersysteem.

Het tweede deel bevat een werkprogramma voor de jaren 1974/1976.

De indeling hiervan is als volgt:

- a initiatieven, welke de Europese Commissie in de betreffende periode zou moeten nemen;
- b maatregelen, welke reeds door de Commissie zijn voorgesteld en waarover de Raad met prioriteit een beslissing dient te nemen;
- c maatregelen, waarop nog door de Commissie nader moet worden gestudeerd.

Ten behoeve van de lezer, die nog geen kennis heeft kunnen nemen van de "Mededeling" volgt eerst een samenvatting van de inhoud; ter afsluiting worden enkele kritische kanttekeningen geplaatst.

DE VOORNAAMSTE ELEMENTEN VAN HET COMMISSIEDOCUMENT

In het voorwoord wordt gesteld, dat de nieuwe oriëntatie van de vervoerpolitiek gezien moet worden tegen de achtergrond van twee belangrijke gebeurtenissen in de

*) COM (73) 1725 final

geschiedenis van de Europese integratie. nl.

- de uitbreiding van de Gemeenschap per 1 januari 1973;
- de resultaten van de in 1972 in Parijs gehouden topconferentie van staatshoofden en regeringsleiders.

Dit laatste neemt een voornamelijk plaats in het commissiedocument in.

Immers, de Topconferentie heeft o.m. tot de conclusie geleid, dat meer dan tot dusverre het geval was, de aandacht moet worden geconcentreerd op de verbetering van de levensomstandigheden van de bevolking. In zijn op 23 oktober 1973 in Amsterdam gehouden rede *) over het programma voor het milieubeleid en de beleidslijnen voor de gemeenschappelijke vervoerpolitiek drukte de heer Scarascia Mugnozza **) zich als volgt uit:

”De Gemeenschap zal zich moeten ontdoen van het etiket, dat zij een club van industriële en kooplieden is; het doel van de Gemeenschap moet zijn de welvaart en het welzijn van alle 255 miljoen inwoners te verbeteren”.

Deze gedachte, die als een rode draad door het verdere betoog van de heer Scarascia-Mugnozza loopt, komt ook in het commissiedocument duidelijk naar voren.

Zoals in de inleiding reeds werd aangekondigd, bevat het 1e hoofdstuk van deel I een aantal interessante gegevens over de betekenis van de vervoersector, zoals het aandeel in het communautaire inkomen (6%), de omvang van het binnenlandse goederenvervoer der lid-Staten (6 miljard ton in 1970), van het grensoverschrijdende vervoer tussen de lid-Staten van de Zes en van de Negen (in 1970 342 resp. 420 miljoen ton). De Commissie gaat vervolgens in op de problematiek van de economische groei en constateert, dat de expansie van het verkeer in toenemende mate problemen oproept, die nauw samenhangen met de economische en technische ontwikkelingen in de sterk geïndustrialiseerde landen. In dit verband wordt dan gewezen op de congestieverschijnselen en op het feit dat de natuurlijke hulpbronnen (grond en energie) steeds schaarser worden. Hieruit wordt de conclusie getrokken, dat de tendenzen, die de vervoereconomie in de laatste decennia hebben gekenmerkt niet zonder meer doorgetrokken kunnen worden. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een uitgebreide beschouwing over de problemen, die de van elkaar afwijkende vervoerregimes van de lid-Staten oproepen. Met name op het gebied van het wegvervoer verkeren we in een impasse, waaruit we ons bevrijden kunnen door liberalisatie en harmonisatie van de concurrentievoorwaarden. Wil men voorkomen, dat de situatie verslechtert, dan moet de Gemeenschap de doelstellingen van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek vastleggen.

*) Voor een samenvatting van de in Amsterdam gehouden rede van de heer Scarascia-Mugnozza zie blz. 256.

**) De heer Scarascia-Mugnozza is Vice President van de Commissie der Europese Gemeenschappen en meer in het bijzonder belast met de betrekkingen met het Europese Parlement, het milieubeleid, de bescherming van de consumentenbelangen, het vervoerbeleid en de pers en informatie.

Ten aanzien van de formulering van deze doelstellingen geeft de Commissie duidelijk blijk te willen vasthouden aan het beginsel van de vrije concurrentie. Hiertoe dienen de hinderpalen, die de vrije uitwisseling van vervoerdiensten in de weg staan, te worden verwijderd en moeten de voorwaarden waaronder de verschillende vervoertakken en vervoerbedrijven hun activiteiten uitoefenen worden geharmoniseerd. Uitvoerig wordt ingegaan op het "visage humain" van de Gemeenschap, waardoor het onontkoombaar is, dat het vervoerbeleid in samenhang wordt gezien met het beleid in de andere sectoren van de Europese integratie, t.w. de politiek ten aanzien van:

- de regionale ontwikkeling
- de sociale harmonisatie
- de fiscale harmonisatie
- de industrie
- het milieu
- de energievoorziening
- derde landen

De Commissie behandelt de samenhang tussen het vervoer en de hierboven aangegeven gebieden o.i. op tamelijk evenwichtige en harmonieuze wijze. Dit is zeker een winstpunt, want zeer wel denkbaar zou zijn geweest, dat een ontwikkeling wordt gepropageerd, waarbij het vervoer ondergeschikt wordt gemaakt aan bijv. doelstellingen op het gebied van het regionale beleid of de milieubescherming.

INFRASTRUCTUUR

Het infrastructuurvraagstuk neemt in de nieuwe vervoersfilosofie een centrale plaats in, omdat volgens deze filosofie gestreefd moet worden naar een synthese tussen de doelstellingen van de vervoerpolitiek en de eisen, die door de ruimtelijke ordening en de milieuzorg worden gesteld. Daarom moet volgens de Commissie de nadruk worden gelegd op coördinatie van het infrastructuurbeleid en toerekening van de kosten aan de gebruikers van de infrastructuur.

In dit verband wordt herinnerd aan het enkele jaren gelden door de toenmalige Europese Commissie ingediende voorstel *) tot invoering van een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen.

Bij de bespreking van de specifieke rol van de overheid (hoofdstuk 3) wordt een en ander verder uitgewerkt. Hierbij komt vooral naar voren, dat de toerekening van de kosten aan de gebruikers zowel een gunstig effect zal hebben op de harmonisering van de concurrentievoorwaarden als op de nebutting van de beschikbare ruimte. Het verschaft de overheid een goed instrument bij de bestrijding van de congesties in de stedelijke gebieden.

*) COM (71) 268 def. dd. 24 maart 1971

In de "schets van een gemeenschappelijk vervoersysteem" wordt vervolgens gesteld, dat bij het opzetten van een op de marginale maatschappelijke kosten gebaseerde toerekeningsmethode in eerste instantie uitgegaan zal worden van bepaalde ramingen (approximations), die op grond van de opgedane kennis naderhand verfijnd moeten worden. (zie commentaar).

WERKPROGRAMMA

Het tweede deel van het commissiedocument bevat het werkprogramma van de jaren 1974-1976.

a *initiatieven, welke de Europese Commissie in deze periode zou moeten nemen.*

De Commissie denkt hierbij aan de volgende onderwerpen:

- het stimuleren van regelmatige consultaties tussen de lid-Staten ten aanzien van de infrastructuurprogramma's;
- uitwerking van voorstellen ter vergroting van de veiligheid van het vervoer (o.m. het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg);
- communautaire actie op het gebied van de zeevaart;
- continuering van het overleg tussen de zeehavens;
- harmonisatie van de sociale voorwaarden van de binnenvaart en de spoorwegen;
- capaciteitsregeling van het wegvervoer;
- de vervoerprijzen en -voorwaarden van het goederenvervoer.

b *maatregelen, welke reeds door de Commissie zijn voorgesteld en waarover de Raad met prioriteit een beslissing dient te nemen:*

- communautair wegvervoerscontingent;
- maten en gewichten in het wegvervoer;
- harmonisering van de belastingen op bedrijfsvoertuigen;
- wijziging van de z.g. 1e richtlijn van 1962 inzake het goederenwegvervoer tussen de lid-Staten, met name de regeling van eigen vervoer;
- ratificatie van het AETR.
- oplegging in de binnenvaart;
- regeling van de financiële verhoudingen tussen de staten en de spoorwegondernemingen;
- studie over de luchtvaart (verbetering van de intra-communautaire lijndiensten, onderlinge afstemming van de tarievenpolitiek en van diensten op derde landen);
- aanvulling van verordening nr. 543/69 inzake de sociale harmonisatie in het wegvervoer;
- toegang tot het beroep van vervoerondernemer;

- harmonisering van de technische controle in het wegvervoer;
- invoering van een stelsel voor de toerekening van de kosten van de weg aan de gebruikers;
- onderhandelingen met derde landen over het reizigersvervoer met autobussen.

c *maatregelen waarop nog door de Commissie moet worden gestudeerd:*

- vervoersstatistieken;
- vaststelling van methoden tot evaluatie van infrastructuurprojecten;
- onderzoeken over de betekenis van nieuwe vervoerstechnieken, studies over de samenhang tussen het vervoer en de milieu-, regionale- en energiepolitiek;
- vakopleiding.

COMMENTAAR

Algemene indruk

Zowel wat betreft de presentatie als de inhoud betekent het nieuwe document een vooruitgang ten opzichte van voorgaande documenten. Het stuk is pragmatisch en wijkt in het algemeen niet te ver af van de Nederlandse vervoersfilosofie. De koppeling van de vervoerpolitiek aan een aantal andere sectoren van het integratiebeleid is realistisch en is niet in strijd met de Nederlandse opvatting, dat het vervoer als een zelfstandige bron van economische activiteiten moet worden beschouwd.

Infrastructuur

Een zwak onderdeel vormen echter de beschouwingen over het vraagstuk van de toerekening van de kosten van de weg. De Commissie schijnt zich er niet voldoende van bewust te zijn dat "ramingen" (zie blz. 23 par. 51 *) geen degelijke basis vormen voor een beleid.

Er dient met nadruk op te worden gewezen, dat slechts grondig gefundeerde en recente berekeningen als uitgangspunt bruikbaar zijn. Vooral ten aanzien van de binnenvaart dient grote voorzichtigheid te worden betracht in verband met de vele onduidelijkheden en de financiële consequenties welke aan de functie en benutting van de vaarweg zijn verbonden. **)

*) zie Franse tekst.

**) zie advies van de Commissie Vervoersvraagstukken van de SER van 26 juni 1972 inzake een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen (zie o.m. de blz. 8, 9 en 21).

Capaciteitsregeling wegvervoer

Een heet hangijzer vormt het initiatief van de Commissie inzake een capaciteitsregeling van het wegvervoer. Het gaat hier om twee vragen:

- 1 op welke wijze zal het thans van kracht zijnde communautaire contingent, na 31 december 1974 worden voortgezet;
- 2 welke functie vervullen de bilaterale contingenten in de capaciteitsregeling van het vervoer tussen de lid-Statens.

De Commissie merkt hierover op, dat bovengenoemde maatregelen een *interim* karakter dragen, welke in de eindfase vervangen moeten worden door een marktbeheersingssysteem, dat in werking treedt bij ernstige marktverstoringen. Het Nederlandse standpunt stemt hiermede grotendeels overeen, echter met dien verstande, dat in de eindfase toch de behoefte zal blijven bestaan aan een capaciteitsregeling met een tweeledige functie:

- 1 instrument ter bewaking van het algemeen evenwicht op de vervoermarkt;
- 2 instrument ter beoordeling van individuele vergunningsaanvragen van ondernemers aan de hand van bepaalde criteria.

Luchtvaart

Op 21 juni 1972 werd door de toenmalige Europese Commissie een ontwerp-beschikking van de Raad gepresenteerd betreffende de eerste elementen inzake een gemeenschappelijke actie op het gebied van de luchtvaart. *)

De reacties op deze ontwerp-beschikking waren nogal terughoudend.

Dit kan o.m. verklaard worden uit het feit dat de Commissie er *à priori* van uitging, dat het noodzakelijk was *maatregelen* vast te stellen op luchtvaartgebied.

Hoewel het oorspronkelijke voorstel niet is ingetrokken, kan men van de nieuwe Commissie verwachten, dat zij dit onderwerp met de nodige voorzichtigheid zal behandelen en zeker geen concrete maatregelen zal voorstellen voordat de fase van degelijke studies achter de rug is.

(Zie blz. 35 par.81). Dit is zeker een winstpunt!

Slotconclusie

Onze bezwaren tegen de aanpak van het infrastructuurvraagstuk daargelaten, vormt het nieuwe document een aanwijzing, dat de huidige Europese Commissie een gezonde en realistische kijk op de vervoerpolitiek heeft. Gehoopt moet worden dat zij ook voldoende overredingskracht bezit om bij de Raad van Ministers de politieke wil tot doorbreking van de bestaande impasse te doen herleven.

*) COM (72) 695 def.

drs. K.A. de Groot

PROGRAMMA VOOR HET MILIEUBELEID EN BELEIDSLIJNEN VOOR DE GEMEENSCHAPPELIJKE VERVOERPOLITIEK *)

INLEIDING

De stijgende welvaart, gepaard gaande met een voortschrijdende industrialisering leiden tot een steeds zwaardere belasting op ons milieu. In dit proces speelt het vervoer een belangrijke rol. Dit geldt meer in het bijzonder voor het vervoer met verbrandingsmotoren. Het is reeds voldoende hier te denken aan de uitlaatgassen, de geluidshinder, het onvoordelige gebruik van de schaarse energiebronnen in het individuele personenvervoer, alsmede de grote verkeersruimte die de auto voor zich opeist.

De algemene uitgangspunten van het programma van de Gemeenschap inzake het milieubeleid worden uiteengezet. Daarnaast wordt aandacht besteed aan enkele belangrijke aspecten van het huidige vervoersbeeld; aspecten die een heroriëntering van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek gewenst maken.

PROGRAMMA VOOR HET MILIEUBELEID

Op 19 juli 1973 heeft de Raad van Ministers op voorstel van de Commissie een omvangrijk actieprogramma op het gebied van het milieubeleid aangenomen. In dit programma wordt aandacht besteed aan de doeleinden en de principes van het gemeenschappelijk milieubeleid.

De doeleinden laten zich als volgt samenvatten:

- de bestrijding van de milieuvervuiling;
- een goed beheer en gebruik van de natuurlijke hulpbronnen;
- de verbetering van de kwaliteit van het leefklimaat;
- het bestrijden van de nadelige gevolgen van de bevolkingsconcentraties;
- het scheppen van een samenwerking met landen buiten de Gemeenschap.

In het actieprogramma zijn in totaal 11 principes opgenomen die aan de basis van het gemeenschappelijk milieubeleid liggen. Eén daarvan betreft het feit dat het niet voldoende is de gevolgen van de milieuvervuiling te bestrijden. Op den duur zal dit beleid een duidelijk preventief karakter dienen te krijgen d.w.z. de milieuvervuiling zal in de kiem gesmoord moeten worden.

Een ander belangrijk principe vormt het uitgangspunt dat de vervuiler betaalt. Het zal dus niet meer mogen voorkomen dat de vervuiler de lasten en de kosten van de ver-

*) zie blz. 251

vuiling op derden afwentelt. We zullen dus uiteindelijk de situatie moeten bereiken waarbij de kosten voor een schoner milieu een integrerend onderdeel van de eindprijs van de geproduceerde produkten gaan vormen.

BELEIDSLIJNEN VOOR DE GEMEENSCHAPPELIJKE VERVOERPOLITIEK

Sinds enkele jaren bevindt de gemeenschappelijke vervoerpolitiek zich in een duidelijke impasse. Het ogenblik om nieuwe impulsen aan deze politiek te geven is momenteel gunstig te noemen.

Door de uitbreiding van de Gemeenschap van zes tot negen leden zal de handel tussen de Lid-Staten en daarmee ook het vervoer, aanzienlijk toenemen. Bovendien dient er op gewezen te worden dat er door de geografische verandering van de Gemeenschap een duidelijke accentverschuiving van het landvervoer naar de zeevaart, de havens en de luchtvaart plaatsvindt.

Naar verwachting zal ongeveer 25 % van het totale goederenvervoer tussen de Lid-Staten nu over de zeeweg worden vervoerd.

Een andere accentverschuiving, maar dan meer in het politieke vlak, trekt eveneens de aandacht. Tijdens het toptoverleg van de staatshoofden en regeringsleiders in 1972 te Parijs, kwam zeer duidelijk de wens naar voren de consument meer centraal te stellen. De Gemeenschap zal zich moeten ontdoen van het etiket dat zij een club van industriëlen en kooplieden is; het doel van de Gemeenschap moet zijn de welvaart en het welzijn van alle 255 miljoen inwoners te verbeteren.

Het vervoer heeft hier een duidelijke inbreng. In eerste instantie zal daarbij aandacht aan het individuele personenverkeer moeten worden besteed. De uitbreiding van dit verkeer neemt een dermate grote omvang aan dat de vraag gerechtvaardigd is of onze samenleving de daarmee gepaard gaande lasten nog wel kan dragen. Gedacht moet daarbij met name worden aan de hiervoor reeds vermelde uitlaatgassen, de geluidshinder, het onrendable energieverbruik, de grote behoefte aan ruimte en het congestieverschijnsel.

De Commissie voelt niet voor onnodige inperking van de vrije keuze van het individu. Via kwantitatieve en kwalitatieve verbeteringen van het openbaar vervoer kan in de meeste gevallen hetzelfde doel bereikt worden. Het doel dient daarbij te zijn de auto-gebruiker meer geïnteresseerd te maken voor het openbaar vervoer zodat hij, overigens op vrijwillige basis bereid is zijn auto, met name in het woon-werk-verkeer, thuis te laten. De bijdrage van de Commissie op dit vlak zou kunnen bestaan in het stimuleren van nieuwe, meer milieuvriendelijke vervoerstechnieken en vervoermiddelen. Daarnaast zal een positieve invloed kunnen uitgaan van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek die gericht is op het vermijden van onnodig vervoer. In dit verband wordt op het analoge standpunt, dat de Nederlandse Regering in haar laatste troonrede heeft ingenomen, gewezen,

Voornoemde accentverschuivingen t.a.v. de huidige vervoersproblemen maken niet alleen op het gebied van het personenvervoer, maar ook t.a.v. het goederenvervoer een zekere heroriëntering van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek, gewenst. Dit houdt echter niet in dat het huidige concept van deze politiek afgeschreven dient te worden. Het principe van de vrije mededinging als instrument voor een optimale allocatie der produktiefactoren heeft zijn waarde bewezen en zal dan ook de steunpilaar van het beleid dienen te blijven. Bepaalde correcties op dit mechanisme zijn echter noodzakelijk. Daarbij dient in het bijzonder aan de mogelijkheid van interventies via de capaciteitsbeheersing in het vervoer gedacht te worden. De Commissie onderzoekt momenteel echter wel of het op den duur nog noodzakelijk zal zijn een beroep te doen op de inmenging via de prijsvorming.

Wanneer de Commissie voor haar gemeenschappelijke vervoerpolitiek verder blijft uitgaan van het principe van de vrije mededinging, die uiteindelijk tot een liberalisatie van de vervoermarkt zal moeten leiden, dan kan à priori niet op de reeds ingeslagen weg van de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden worden teruggekeerd. Overigens wordt er met klem op gewezen dat de harmonisatie er niet voor de harmonisatie is, maar dat de harmonisatie een middel is om het einddoel, de liberalisatie, binnen het bereik te brengen.

Ondanks het vasthouden aan een aantal reeds vroeger geformuleerde uitgangspunten, maakt de heroriëntering van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek een duidelijke accentverschuiving gewenst. Deze accentverschuiving heeft betrekking op de verwezenlijking van een gemeenschappelijk vervoerssysteem, dat, zoals in de voorbije periode is gebaseerd op de organisatie van de markt, maar waarbij meer dan tot nu toe het accent op de infrastructuur zal komen te liggen. Persoonlijk gelooft Scarascia-Mugnozza dat de Gemeenschap met prioriteit zijn aandacht zal dienen te richten op de coördinering van de infrastructuurinvesteringen voor het landvervoer. Naast de coördinering van de verkeersinfrastructuur hecht de Commissie nog steeds grote waarde aan haar voorstel tot invoering van een systeem van toerekening van de kosten van de weg. Dit voorstel maakt een integrerend deel uit van de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden en vormt tevens een geëigend middel om de congestie op de wegen te laten afnemen. Bovendien zal dit voorstel ons de criteria leveren die toegepast moeten worden bij de keuze op het gebied van de infrastructuurinvesteringen. Daarmee zal dan tevens de brug geslagen kunnen worden naar de zo noodzakelijke complementariteit van de verschillende vervoermiddelen.

De Commissie is zich bewust van het grote belang verbonden aan een samenwerking tussen de verschillende nationale spoorwegmaatschappijen. Deze samenwerking zal op den duur moeten uitmonden in de oprichting van verschillende Europese ondernemingen. De Commissie volgt met grote belangstelling de initiatieven die de spoorwegondernemingen op dit gebied zelf reeds hebben ondernomen.

Met betrekking tot de binnenvaart en het wegvervoer onderzoekt de Commissie momenteel de noodzaak tot het voorstellen van een structuurpolitiek voor beide sectoren. Een dergelijk beleid zou in eerste instantie moeten gericht zijn op het verwezenlijken van de optimale ondernemingsgrootten voor de verschillende deelmarkten.

De uitbreiding van de Gemeenschap met drie, in grote mate maritiem georiënteerde Lid-Staten zal een bezinning op de rol van de zeevaart, de zeehavens en de luchtvaart op korte termijn onontkoombaar maken. Er kan en mag niet worden voorbij gegaan aan het feit dat met name de zeevaart en de havens een integrerend onderdeel van de gesloten vervoersketen vormen. De havens worden niet zonder reden de draaischijf tussen het zee- en het landvervoer genoemd: en waar is dit minder waar dan in het Noordwesten van de Gemeenschap! Een gemeenschappelijke vervoerpolitiek die geen aandacht aan de havens besteed zou dan ook kunnen worden vergeleken met Shakespeare's Prince of Denmark zonder Hamlet.

Nader ingaande op het aspect van het geïntegreerde vervoer wordt er voorts op gewezen, dat de gemeenschappelijke vervoerpolitiek in het algemeen, meer dan dit tot nu toe het geval is geweest, oog zal moeten hebben voor de verschillende aspecten van de gesloten vervoersketen.

Dit betekent dat niet meer volstaan kan worden met een beleid per vervoerstak: de vervoerpolitiek zal zodanig geconcipeerd moeten zijn dat de verschillende vervoersectoren meer op elkaar worden afgestemd en dat zij elkaar meer en beter aanvullen.

Tot slot zal tevens aandacht moeten worden besteed aan de rol en de bijdrage van het vervoer op het gebied van het milieubeleid, de regionale politiek en de ruimtelijke ordening, het energiebeleid, de sociale politiek, de belastingpolitiek en het industriebeleid.

C. Scarascia-Mugnozza

EUROPARUBRIEK

Ter afwisseling dit maal een rubriek, die het zoeklicht op de spoorwegen richt en uw aandacht vraagt voor:

- het advies van de Commissie Vervoervraagstukken van de SER inzake de harmonisatie van de betrekking tussen de spoorwegondernemingen en de overheid;
- de vervoerpolitieke ontwikkelingen in Duitsland;
- de ontwikkelingen op vervoerpolitiek gebied in Engeland.

COMMISSIE VERVOERVRAAGSTUKKEN

Begin september heeft de Commissie Vervoervraagstukken van de SER aan de Minister van Verkeer en Waterstaat advies uitgebracht over:

- de sanering van de toestand bij de spoorwegondernemingen;
- de harmonisatie van de financiële betrekkingen tussen de spoorwegondernemingen en de Staten.

De aanleiding hiertoe was een voorstel over deze materie, dat de Europese Commissie in 1971, na vele jaren van voorbereiding, bij de EEG-Raad van Ministers had ingediend. *)

De SER-commissie heeft zeer zorgvuldig de vele facetten van deze complexe, een kernvraagstuk van de vervoerpolitiek vormende, problematiek beoordeeld. Hierbij speelde, meer dan ten tijde van de voorbereiding van het voorstel door de Europese Commissie, het inzicht dat spoorwegen niet of althans niet in alle sectoren bedrijfseconomisch rendabel kunnen werken, een belangrijke rol. Het voorstel van de Europese Commissie bouwde voort op de grondgedachten van de harmonisatiebeschikking van 13-5-1965, van de verordeningen inzake de opheffing van openbare dienstverplichtingen resp. de normalisatie van spoorwegrekeningen, kortom op het vervoerpolitieke uitgangspunt, dat elke vervoeronderneming, ook de spoorwegonderneming, zelfstandig, maar dan ook bedrijfseconomisch rendabel, op de vervoermarkten moet kunnen opereren en concurreren. Desalniettemin voorzag het voorstel tevens in een ruime mate van overheidsinvloed. Dit bracht de Commissie Vervoervraagstukken ertoe zich erop te bezinnen of de Europese Commissie zich wel voldoende heeft afgevraagd in hoeverre spoorwegen nog bedrijfseconomisch rendabel kunnen werken, ten tweede na te gaan of de gebieden, waarop overheidsinvloed terecht dan wel onvermijdelijk is, volgens haar oordeel, juist zijn afgegrensd.

*) zie Europarubriek 1971/4 van dit tijdschrift p. 206 e.v.

Het eerste punt heeft de SER-commissie negatief beoordeeld. Zij vindt dat het EEG-voorstel onvoldoende rekening houdt met de vraag in hoeverre spoorwegen nog bedrijfseconomisch rendabel kunnen werken.

Ook vindt zij de benadering van de Europese Commissie niet consistent. De zelfstandigheid van de spoorwegen is, volgens de ontwerp-beschikking: "zelfstandigheid middels een financieel evenwicht inclusief vergoedingen uit hoofde van gehandhaafde openbare dienstverplichtingen". Dit laatste impliceert echter overheidsbemoeienis. De uitwerking van het op zichzelf als juist erkende uitgangspunt, zelfstandige bedrijfsvoering, heeft dan ook, volgens het SER-advies, geleid tot een teveel aan overheidsbemoeienis met de commerciële activiteiten van de spoorwegen en tot te weinig bemoeienis met de openbare diensten en de infrastructuur. Het EEG-voorstel maakt, volgens de SER, met name onvoldoende onderscheid tussen de taken en bevoegdheden van de overheid en van de spoorwegen ten aanzien van:

- de beleidsvoorbereiding;
- de beleidsbeslissingen;
- de uitvoering van het beleid (bedrijfsvoering in engere zin);
- het preventieve toezicht en de controle achteraf.

De toepassing van deze benaderingsmethodiek leidt tot de eis, dat een EEG-regeling expliciet onderscheid moet maken tussen de commerciële activiteiten en die activiteiten, die uit hoofde van openbare dienst zijn opgelegd. Een verdeling van taken en bevoegdheden tussen de overheid en de spoorwegen zou eerst plaats moeten vinden na of gelijktijdig met de beslissing over genoemd onderscheid. Met het oog hierop zou binnen vijf jaar (vanaf de inwerkingtreding van de EEG-regeling) het financiële evenwicht moeten worden gerealiseerd. Meer in het bijzonder komt het SER-advies tot de conclusie, dat voor de commerciële activiteiten de zelfstandigheid volledig zou moeten zijn; wat betreft de openbare diensten zouden de spoorwegen tot taak moeten hebben bijdragen te leveren bij de *voorbereiding* van het overheidsbeleid en zouden zij zelfstandig zijn wat de *uitvoering* betreft. De *beslissingen* zouden echter door de overheid genomen worden onder controle van het parlement.

Men heeft zich echter wel gerealiseerd, dat een volstrekt "heldere en klare" regeling zeer moeilijk te verwirkelijken zal zijn. Bevoegdheden en verantwoordelijkheden van spoorwegen en overheid zijn in de praktijk nauw verweven.

Dit klemmt des te meer waar het de infrastructuur en met name de investeringen hierin betreft. Het SER-advies stelt, dat de overheid zelf de primaire verantwoordelijkheid heeft voor de infrastructuur. Ook beleidsbeslissingen ten aanzien van de spoorweginfrastructuur dienen niet aan de spoorwegondernemingen te worden overgelaten.

Vervoersinfrastructuur leent zich niet voor ondernemingsgewijze exploitatie. Coördinatie tussen de drie infrastructuren dient reeds in de plan-fase plaats te vinden en in één hand te zijn. Deze en andere argumenten leiden tot de uitspraak, dat "een scheiding van verantwoordelijkheden ten aanzien van infrastructuur en vervoerbedrijf nadere

bestudering verdient". Het meest geëigende middel lijkt in dit verband een overdracht van de eigendom van de spoorweginfrastructuur aan de Staat. Het dagelijks beheer zou aan de spoorwegen kunnen worden opgedragen.

De onderscheiding naar commerciële activiteiten, openbare diensten, infrastructuur zou dus zijn neerslag moeten vinden in de taakverdeling tussen overheid en spoorwegen. Wat de commerciële activiteiten aangaat zou het opstellen van beleidslijnen (behelzend de algemene doelstellingen, prioriteiten, financiële grenzen) en meerjarenprogramma's tot de verantwoordelijkheden van de spoorwegen behoren. Voor de openbare diensten zou, aldus de SER, de overheid beleidslijnen moeten opstellen en de spoorwegen de meerjarenprogramma's. Deze zouden door de overheid moeten worden goedgekeurd. Voor de infrastructuur zou een op te richten autonoom fonds verantwoordelijk kunnen zijn. Het beleid inzake vervoertarieven en vrachtprijzen wil de Commissie Vervoervraagstukken voor het commerciële vervoer geheel aan de spoorwegen overlaten. Voor de verplichte openbare diensten zal de overheid wel prijsregelingen moeten kunnen vaststellen.

Wat tenslotte de spoorwegsamenwerking aangaat toont de SER-commissie zich een warm voorstander van de bevordering hiervan in verband met de toekomst van de railtechniek en met het oog op de ontwikkeling van het EEG-vervoerbeleid. Hiertoe zouden de spoorwegen een zo groot mogelijke zelfstandigheid moeten krijgen, hetgeen een bedrijfseconomisch rendement veronderstelt.

DUITSE VERVOERPOLITIEK

Zoals te verwachten was, zijn in 1973 in Duitsland op vervoerpolitiek gebied belangrijke dingen gebeurd. Achtereenvolgens lanceerde de Deutsche Bundesbahn haar ondernemingsconceptie met als richtjaar 1985; publiceerde Minister Lauritzen zijn "dienstregeling" voor de verkeers- en vervoerpolitiek in de jaren '70; aanvaardde het Duitse kabinet het op de perioden 1973-'75 resp. 1976-1985 betrekking hebbende Bundesverkehrswegeplan (1. Stufe).*)

In deze aflevering zal echter niet in extenso op de drie Duitse documenten worden ingegaan. Het Bundesverkehrswegeplan is op het moment dat dit geschreven wordt, nog niet verkrijgbaar. Dit bevat echter belangrijke aanvullingen op het vervoerpolitieke concept van Minister Lauritzen. Beide documenten zullen in hun samenhang moeten worden gezien. Daarom zal hieronder vooral op de ondernemingsconceptie van de DB worden ingegaan.

-
- *) a) Neue Unternehmenskonzeption der DB - die Bundesbahn juni '73 Sonderdruck;
 - b) Der Mensch hat Vorfahrt - Kursbuch für die Verkehrspolitik - Pressestelle des Bundesministers für Verkehr;
 - c) Deutsche Verkehrszeitung 20-9-1973; Bundestagdrucksache.

Vooropgesteld zij, dat Minister Lauritzen zich in grote lijnen bij het DB-concept heeft aangesloten. Dit wil echter ten eerste niet zeggen, dat daarmee tevens alle plannen gekwantificeerd en hun *financiering* geregeld is. Het probleem van de financiering zal ongetwijfeld grote aandacht vragen in de komende jaren en min of meer bepalend zijn voor de realiseringskansen der diverse plannen, evenals de verdeling van de "ruimte" op de jaarlijkse Bondsbegroting.

Het staat vast, dat Minister Lauritzen van mening is:

- dat financiële hulp van de zijde van de Bondsregering voor de bouw van nieuwe lijnen noodzakelijk is;
- de verliezen van de DB in de toekomst tijdiger moeten worden overgenomen, zodat de verliesvoorfinanciering kan worden verminderd;
- dat de "oude schulden" (13 miljard DM) door de Bond moet worden overgenomen;
- dat, volgens EEG-normen, compensatie moet worden gegeven voor de hogere infrastructuurkosten in verhouding tot de binnenvaart;
- dat investeringsmiddelen voor de automatische koppeling ter beschikking moeten worden gesteld.

Wanneer betaald zal worden blijft echter geheel en al onzeker. Toch betekent dit niet, dat de Bondsregering de DB zo te zeggen in de kou laat staan. Op de begroting van 1974 komt voor de DB een post van 7,6 mld. DM voor. Hierin is ook een bedrag begrepen voor de aanleg van een deel van één van de door de DB voorgestelde nieuwe lijnen t.w. Hannover-Gemünden.

Ten tweede heeft de Minister duidelijk een andere mening, waar het betreft:

- de *deelname* van de DB aan het *wegvervoer*. Dit wordt met grote reserves bezien;
- het verloop van de stabilisering van de positie van de DB. De Minister is van mening dat *investeringen* en *expansie* parallel met *concentratie* en *automatisering* moeten plaats vinden. Hij verlangt dan ook op korte termijn vermindering van de personeelintensiteit. De DB wil het eerste aan het laatste vooraf laten gaan. Personeelsvermindering zou pas na 1985 plaats kunnen vinden;
- het *stukgoedvervoer*. De Minister vindt de door de DB voorgestelde beperkingen tot 400 knooppuntstations een eerste stap. Staatssecretaris Wittrock is bovendien van mening, dat het stukgoedvervoer bedrijfseconomisch rendabel gemaakt moet worden. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan behoort opheffing volgens hem tot de mogelijkheden. Voor dit onderdeel van het DB-vervoer gaan de gedachten van de overheid dus niet in de richting van een erkenning als activiteit van maatschappelijk belang.

Afgezien van het bovenstaande wenst Minister Lauritzen aan de rail in de toekomst voorrang te geven. Het wegvervoer acht hij een maatschappelijk -economisch duur vervoersysteem.

De voor de DB belangrijkste vervoerpolitieke doeleinden zijn:

- een betere arbeidsverdeling weg/rail in maatschappelijk-economisch opzicht;
- verbetering van de "Ertragskraft" van de DB;
- vermindering van het aandeel dat de DB uit de Bondsbegroting krijgt.

Confronteert men de Unternehmenskonzeption van de DB met deze door de overheid gestelde doelen, dat blijkt de DB in de eerste plaats nodig te vinden dat een zwaar accent wordt gelegd op de *investeringspolitiek*. Een expansieve DB-politiek moet mogelijk gemaakt worden door middel van door de overheid te financieren investeringen in nieuwe lijnen en uitbouw van bestaande lijnen; in de automatische koppeling; in andere projecten, zoals de invoering van een geïntegreerd transportbeheersingssysteem.

Verder gaat de DB uit van een "Bereinigung van de Kapitalstruktur"; van volledige vergoeding van het Personennahverkehr op grond van de EEG-verordening 1191/69; van een gelijkmaking van de concurrentievoorwaarden tussen rail en binnenscheepvaart, waar het de doorbelasting van de kosten van de weg betreft.

Wordt aan al deze voorwaarden voldaan en weet bovendien de DB zijn afzetpolitiek, zijn produktiemethoden en prestatiestructuur te optimaliseren, dan verwacht de DB in 1985 zodanige overschotten te kunnen maken, dat hieruit de totale investeringsbehoefte zou kunnen worden gefinancierd.

De sectoren, waar de DB voornoemde overschotten denkt te realiseren zijn het *wagenladingvervoer* en het *reizigersvervoer over de lange afstanden*. Zij is dan ook van mening, dat zij, als ondernemer, kwantiteit en kwaliteit van het vervoer in deze sectoren zelf zal moeten kunnen bepalen. De overheid daarentegen zal kwaliteit en kwantiteit van het *Personennahverkehr* vaststellen.

Wat het *stukgoed* aangaat bestaat het vermoeden, dat de DB hiervan graag het maatschappelijk belang zou zien vastgesteld.

Het Verkehrsministerium denkt hier anders over, gezien de hierboven gereleveerde uitlating van de heer Wittrock.

Het *expresgoedvervoer* resp. *bagagevervoer* zullen uit serviceoverwegingen gehandhaafd blijven en sterk vereenvoudigd worden.

Het *gecombineerde vervoer* wordt nog steeds van groot belang gevonden, maar dient nauwkeurig op zijn rentabiliteit te worden doorgelicht.

In het *lange afstandreizigersverkeer* zal moeten worden gegarandeerd:

- dat tussen alle belangrijke economische centra in West-Duitsland en de nablur-landen verbindingen aan het begin en het eind van de dag bestaan;
- dat het comfort en de reistijden in nationaal en internationaal verkeer wezenlijk wordt verbeterd.

In het *Personennahverkehr* te garanderen:

- dat binnen een regio de reistijd in het woon- en werkverkeer zo enigszins mogelijk niet meer dan een uur bedraagt;
- korte en snelle verbindingen met het lange afstandvervoersnet.

Voorts is de DB van plan haar activiteiten op het gebied van *property development* uit te breiden, de ontwikkeling van het vervoer met *pijpleidingen* te volgen en zo mogelijk daaraan deel te nemen, de samenwerking met het *luchtvervoer* te intensiveren en railverbindingen met *luchthavens* te bevorderen.

ENGELSE VERVOERPOLITIEK

Tenslotte verdient ook de door de *British Railways Board* in juni gepubliceerde samenvatting van zijn rapport aan de regering inzake de herziening van de Engelse spoorwegpolitiek de aandacht.

Evenals in het ondernemingsconcept van de DB komt in de "Railway Policy Review" naar voren, dat de nationale spoorwegpolitiek gezien moet worden in de context van een nationaal vervoerbeleid, dat op zijn beurt samenhangt met de maatschappijpolitiek in algemene zin.

Ook de BR wijst erop, dat de door haar in grote lijnen voor het komend decennium ontwikkelde "Interim Rail Strategy" steun zal moeten vinden in een aanzienlijke opvoering nl. een verdubbeling van de investeringen. De financieringsmethoden zullen moeten worden herzien. Hoewel de Transport Act 1968 een belangrijke stap in de goede richting is geweest door het mogelijk te maken voor uit maatschappelijk oogpunt noodzakelijk geachte reizigersdiensten aan de BR vergoedingen te geven, blijkt het door deze wet geboden kader niet afdoende voor een ook in de toekomst bevredigende financiële situatie van de BR. In dit verband zal in het bijzonder aandacht geschonken moeten worden aan de infrastructuur, de pensioenlasten, de lasten van eventuele wachtgeldregelingen.

Wat het *reizigersvervoer* betreft zal volgens de Board de hoofdrol vervuld worden, zowel uit het oogpunt van ontvangsten als uit dat van de af te leggen reizigersmijlen, door ten eerste het intercity-vervoer, ten tweede het vervoer in Londen en Zuid-Oost Engeland.

Voor het *goederenvervoer* verwacht de Board een afname van het gespreid wagenladingvervoer en een toename van het vervoer met bloktreinen, inclusief het vervoer van de Freightliner Company. Het gespreid wagenladingvervoer zal echter zeer zeker niet geheel verdwijnen. Het zal echter selectiever benaderd worden.

De stukgoedorganisatie zal gemoderniseerd worden.

Voor de periode van 1972-1981 wordt een personeelvermindering voorzien van 230.000 tot 190.000 werknemers. Deze vermindering van ongeveer 2 % per jaar zal nagenoeg door natuurlijk verloop gerealiseerd worden.

Mr. Olga D. Gerbers

KRONIEK

STUDIEDAG "INTERNATIONALE HANDEL EN ZEEVERVOER"

Op 11 oktober j.l. werd in het Provinciaal Arenberg Centrum te Antwerpen bovengenoemde studiedag georganiseerd door het Vlaams Economisch Verbond en de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel.

Aanleiding voor dit congres vormden de recente ontwikkelingen in de wereldhandel en de zeescheepvaart. Naast een zekere liberalisatie is in de wereldhandel een duidelijke trend waar te nemen naar politieke- en economische blokvorming. Hierbij worden steeds meer de liberale principes beperkt tot het handelsverkeer tussen de economische blokken en wordt met name voor de economisch zwakkere landen het klimaat bepaald door de 'package deals' tussen de machtsblokken.

Deze tendens is ook merkbaar in de wereldscheepvaart. Daar demonstreert het machtsgebruik zich in nationaal protektionistische maatregelen, zoals vlagdiscriminatie en ladingreservering, in de poolvorming van de zeescheepvaart en in de verticale vervoersintegratie. Bij deze problematiek zijn ook de zeehavens ten nauwste betrokken, aangezien zij een onmisbare schakel tussen het zee- en het landvervoer vormen.

De ontwikkelingen in de internationale handelspolitiek vormde het onderwerp van één der vier inleiders, de Belgische staatssecretaris voor buitenlandse handel de heer A. Kempinaire.

Hij ging in op de enorme ontwikkeling van de internationale handel en wees op de ongelijke verdeling tussen de economische blokken. Met name in de verdeling naar waarde stijgt het aandeel van de economisch ontwikkelde landen ten koste van de ontwikkelingslanden, terwijl het percentage van de socialistische 'plan'-economielanden vrijwel constant blijft. Hij bepleitte voor de ontwikkelingslanden voordelen bij de afbraak van douanetarieven voor industrieproducten, nulrechten bij de invoer van grondstoffen, onvolledige reciprociteit inzake tariefconcessies en de bevordering van de afzet van tropische producten.

Hij wees verder op de machtspositie van de EEG op het gebied van het handelsverkeer, die een grote verantwoordelijkheid met zich meebrengt, zowel tegenover de ontwikkelingslanden als tegenover andere partners. In dit verband hoopte hij op een gemeenschappelijk EEG-standpunt bij de komende GATT onderhandelingen.

Dr. G.H. Bast, gedelegeerde van het bestuur van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, belichtte de ontwikkelingen in de zeescheepvaart. Zijn uitgangspunt was de ontwikkeling van de zeevervoersmarkt. Hij wees er op dat men 10 jaar geleden nog kon spreken van drie zeevervoers-deelmarkten. Maar met name de rationalisatie, aangespoord door de vrije concurrentie, heeft de markt geleidelijk opgesplitst in een veel groter aantal deelmarkten, waartussen nog slechts geringe communicatie bestaat. Hij wees op de markt voor droge ladingvervoer (o.a. erts en kolen), waarop de bulk-

carriers opereren en op een hele reeks nog kleine deelmarkten voor gespecialiseerd vervoer van goederen, die tot dusver door general cargo schepen werden getransporteerd, maar thans door car-carriers, koelschepen, vriesschepen, product- en parcel-tankers, zware stukken carriers, schepen voor vloeibare zwavel, etc. Binnen deze gespecialiseerde deelmarkten is een aantal symptomen van politieke- en economische machtsvorming waar te nemen, waardoor vooral aan de vraagzijde van de vervoersmarkt de werking van het marktmechanisme wordt teruggedrongen. Spreker onderscheidde de deelmarkten aan de hand van de scheepstypen en gaf daarnaast een splitsing weer in landen-groepen. Daarbij kwam hij op de markt voor de olietankers tot de volgende bevindingen.

Van de totale tankervloot is ongeveer 40% in handen van de olieconcerns (35%) en de staatshandellanden en ontwikkelingslanden. De resterende 60% is eigendom van 'independent owners'. Van deze 60% vaart ongeveer 45% op een langere termijn charter en is 15% op een korte termijn charter of op een reis-charter afgesloten. Hoewel de onafhankelijke oliehandel in de wereldvoorziening niet zo'n grote rol speelt, houdt deze machtsituatie in, dat voor het zeevervoer deze handel is aangewezen op hooguit 15% van de wereldtankervloot.

Dit heeft tot gevolg dat men op deze kleine deelmarkt zeer snel te maken krijgt met sterk fluctuerende vervoersprijsen.

Door deze spreker werd het percentage van de bulkcarriervloot dat werkzaam is op een 'controlled market' geschat op ongeveer 40%. Deze 'captive fleet' wordt, naast een aantal bulkcarriers in eigendom van mijnbouw en/of industriebelangen, voornamelijk gevormd door de op lange termijn gehanteerde of gecontracteerde (gepoolde) vloot van verschillende reders. Vanuit redersstandpunt gezien vormen uiteraard laatstgenoemde charters en contracten een onderdeel van de vrije vervoersmarkt, maar voor de incidentele vervoersbehoefte van de onafhandelijke handel staat deze vloot buiten de day-to-day vervoersmarkt.

Op de 'general cargo'-markt speelt de lading-reservering de grootste rol. De heer Bast was van mening dat globaal 40% van de op 'general cargo'-vervoer aangewezen handel te maken heeft met door overheden gedirigeerde marktregulering. Deze ladingreservering leidt tot versnippering van de vervoersmarkt van een bepaald vaargebied en vermindert derhalve de prikkel tot rationalisatie. Er is namelijk zelden sprake van een bilaterale vervoersstroom, maar vrijwel altijd van een interregionale vervoersstroom; versnippering van de markt vermindert naar rato de kans op voldoende vervoersvolume van uniforme aard voor rationalisatie.

De heer Bast toonde zich geen voorstander van het aangaan - uit defensief oogpunt - van bilaterale 'cargo sharing' met derde landen. Wel vroeg hij aandacht voor het initiatief dat door staatssecretaris Van Hulten (Ned.) en zijn Zweedse collega is genomen op de enkele weken geleden gehouden ministersconferentie van de Consultative Shipping Group. *) Zij willen afstappen van het 'laissez faire, laissez aller' en wel

*) Zie "Zeescheepvaart"

degelijk als overheden in onderhandeling treden met landen die belemmeringen aan de vrije toegang tot de lading in de weg leggen. Hun staat daarbij voor ogen dat de vanuit een regio bij een vaargebied betrokken westerse landen gezamenlijk de onderhandelingen voeren. Dit om te voorkomen dat de overheid van het land dat langs politieke weg poogt zijn lading voor eigen schepen te reserveren óók de markt voor de handelspartners versnipperd en rationalisatie belemmert. De heer Bast wees tot slot op het gevaar voor de handel van het ingaan op de vrachtonderbiedingen door staats-handellanden en het accepteren van het manipuleren met c.i.f.- en f.o.b.-condities van deze handelspartners. Deze ontwikkelingen kunnen de vrije vervoerskeuze wel eens zeer drastisch beperken en er toe leiden dat men voor sommige vervoersstromen volledig afhankelijk wordt van door overheden gedirigeerde vervoersmonopolies. Spreker vroeg de handel de politieke initiatieven - met name te ontwikkelen door de EEG - te steunen, die deze gang van zaken willen voorkomen.

De heer F. Suykens, adjunct-directeur generaal van de havens van Antwerpen, hield een inleiding over de rol van de zeehavens en de internationale handel en -scheepvaart. Hij wees op een drietal tendenzen die de zeehavens wezenlijk hebben beïnvloed: de schaalvergroting, de structuurwijziging in het goederenverkeer en de trek van de industrie naar de kustgebieden.

Met betrekking tot de schaalvergroting was hij van mening dat het gevaar voor overcapaciteit niet aanwezig is. Aan de hand van gegevens van het Department of Transportation van de U.S. en uit Japanse bronnen en gezien de enorme orderportefeuille van de scheepswerven voorziet hij een blijvende groei van het havenverkeer. Ook wijst hij op het feit dat alle in het verleden gedane schattingen voor met name de Noordzeehavens te laag zijn geweest. De ontwikkelingen en structuur wijzigingen in de diverse transport sectoren geven eerder aanleiding tot de conclusie dat er een tekort aan overslag-capaciteit zal ontstaan, voornamelijk wat betreft de moderne terminals. Wel kunnen de wijzigingen aanleiding geven tot het ontstaan van overcapaciteit van de verouderde general-cargo terminals. Hij wees ook op het belang voor de West Europese havens van een verbetering van de laad- en losmogelijkheden in de overzeese havens om zodoende de internationale handel evenwichter te laten verlopen.

De schaalvergroting is volgens de heer Suykens aanleiding geweest tot een taakverdeling of samenwerking tussen met name de diepzeehavens. De enorme omvang van de investeringen, benodigd voor de toegankelijkheid, is hier onder meer debet aan. De heer Suykens acht een harmonisatie van de haven-politiek van de lidstaten van de EEG onontkoombaar. Hij gelooft dat deze echter slechts langs de wegen der geleidelijkheid kan worden gerealiseerd. In het beginstadium moet voorrang worden gegeven aan het uitwisselen van informatie (het huidige Benelux stadium). De volgende stap zal consultatie zijn en daarna komt pas de coördinatie. Naar aanleiding van gestelde vragen merkte hij op dat het Benelux zeehavenoverleg in zoverre als positief moet worden beoordeeld, omdat het aanleiding is geweest voor het verzamelen van gegevens die in het verleden op nationaal gebied niet beschikbaar waren. De structuurwijziging in de zeescheepvaart en de havenbedrijven leidt aldus de heer Suykens tot een concen-

tratie van rederijen op nationaal en internationaal gebied. Een gevolg hiervan is ondermeer dat de beslissingscentra op redersvlak worden verplaatst, hetgeen niet steeds in het voordeel werkt van bepaalde havens. Dit zou met name gelden voor Antwerpen. Hij was echter van mening dat op den duur de concurrentie er toe zal leiden dat de vlag de lading volgt, zodat de (container)rederijen de havens zullen moeten aanlopen waar de goederen zich bevinden en niet enkel de thuishavens van de bij de consortia betrokken reders. Spreker maande tot voorzichtigheid bij het bepalen van een EEG-scheepvaartpolitiek ten aanzien van vlagdiscriminaties. Wanneer al te beschermend zou worden opgetreden voor nationale EEG-vlaggen, zou hierdoor in zekere mate ook beschermend worden opgetreden voor de havens waar een belangrijke nationale koopvaardij haar thuishaven heeft.

Eén van de meest typische ontwikkelingen in de zeehavens na de oorlog noemde de heer Suykens de trek van de industrie naar de zee. Deze tendens is echter langzamerhand tot stilstand gebracht en steeds meer ziet men de Europese en de Amerikaanse industriële concerns er de voorkeur aan geven de arbeidsintensieve productie-processen over te brengen naar die landen die een ruim aanbod van arbeidskrachten bezitten. Deze tendens zou, aldus spreker, op lange termijn aanleiding kunnen geven tot een grotere werkverdeling op wereldvlak, dus tot grotere uitbreiding van de internationale handel, en derhalve tot een toenemend havenverkeer, waarop men zich thans reeds moet voorbereiden.

Prof. Dr. W.A.G. Blonk, hoofdamtenaar bij de Europese Commissie, onderstreepte de noodzaak van een gemeenschappelijk zeevaart- en zeehavenbeleid.

De spreker wees op de toeneming van de overheidsinmenging in de zeevaart, waardoor het markt-mechanisme wordt uitgeschakeld. West Europa moet zich tegen deze protectionistische maatregelen te weer stellen. De basis van een gemeenschappelijke zeevaart-politiek moet, aldus de heer Blonk, liggen in art. 84 lid 2, (dat stelt dat de Raad met eenparigheid van stemmen kan beslissen of passende bepalingen met name voor de zeevaart kunnen worden genomen) omdat in het verleden is gebleken dat het baseren op art. 113 (gemeenschappelijke handelspolitiek) geen oplossing kan bieden. Uitgangspunt van een dergelijk beleid zal zijn het scheppen en verdedigen van een georganiseerde mededinging in de zeescheepvaart. Hierbij stond de heer Blonk zowel het kartelbeleid ten aanzien van de conferences als het beleid ten aanzien van de multinationale ondernemingen voor ogen.

Hij was van mening dat de conferences onder het Verdrag (art. 85) vallen, maar dat - gezien hun meestal defensieve karakter en niet-monopolioïde structuur - hun weinig in de weg zal worden gelegd.

Ten aanzien van de prijsvorming merkte spreker op dat de zeescheepvaart onderworpen moet zijn aan het marktmechanisme en derhalve een normale rentabiliteit behoort te hebben. Lacunes zag hij echter in het EEG-Verdrag bij een aanpak van joint ventures, omdat voor de internationale ondernemingen geen bepalingen zijn opgenomen. Bij het scheepvaartbeleid zal onderscheid moeten worden gemaakt tussen de zeevaart binnen de Gemeenschap en de zeevaart van de Gemeenschap met de rest van de wereld.

Hij stelde dat bij voorbaat moet vaststaan dat het beleid van de zeevaart binnen de Gemeenschap geen simpele extrapolatie van de beleidslijnen voor het landvervoer kunnen zijn. Hij stelde zich hiermede duidelijk genuanceerder op dan de heer Seefelt in zijn ontwerp-verslag voor het Europees Parlement betreffende de zeescheepvaart in de Gemeenschap. Het zeevaartbeleid zal er echter wel op gericht moeten zijn om discrepanties met het landverkeer te vermijden.

Bij de scheepvaart met derde landen tekenen zich twee fenomenen af, aldus de heer Blonk, die een steeds grotere invloed in deze sektor krijgen, n.l. de vlagdiskriminatie en de vlucht naar goedkope vlaggen. Ook naar zijn schatting wordt momenteel 40% van de totale wereldzeevaart (in de general cargo sektor) onder een of ander regime van vlagdiskriminatie uitgevoerd. Hij pleitte voor een gemeenschappelijke aktie tegen de diskriminatiepraktijken die echter niet het verkrijgen van gelijke (diskriminatie) rechten voor ogen moet hebben, maar het afschaffen van vlagdiskriminatie en lading-reservering. De scheepvaart is volgens hem niet het meest geëigende middel om steun te verlenen aan de ontwikkelingslanden, gezien de hoge kapitaalquote en zijn structuur, die het best gediend is bij een vrij marktmechanisme. De oorzaak van het verschijnsel van de goedkope vlag ligt, aldus de heer Blonk, bij de West Europese landen zelf. Stringente en zware belastingsystemen, bemanningsvoorschriften en sociale voorwaarden dwingen de reders uit die landen er toe hun schepen elders te laten registreren. In Nederland is reeds meer dan een derde deel van de vloot uitgeschreven. In 1969 was 70% van het totale tonnage onder goedkope vlag in handen van Griekenland, Italië en de Verenigde Staten.

De vlucht naar goedkope registratie is voor de economie van West Europa nadelig. De zeevaart levert na de uitbreiding van de Gemeenschap een positieve bijdrage in de dienstenbalans met het buitenland.

In 1970 bedroeg de netto bijdrage voor Nederland ongeveer 1,5 miljard gulden. Ook op het gebied van de havens achtte deze spreker een gemeenschappelijke aanpak gewenst. Hij achtte, in tegenstelling tot de heer Suykens, het gevaar voor een structurele overcapaciteit tengevolge van de enorme concurrentie beslist aanwezig. Hij pleitte voor een vrijwillige taakverdeling met het doel te komen tot een functionele samenwerking. Het uitgangspunt voor een gemeenschappelijke havenpolitiek moet echter zijn de georganiseerde mededinging, die geen ruimte laat voor een centraal geëigend investeringsbeleid.

Wat betreft de haveninvesteringen van zekere omvang, is de Europese Commissie in het kader van de geplande concertatieprocedure voorstander van de toepassing van een kosten/baten analyse volgens een gemeenschappelijk schema. Met voorrang zouden volgens de heer Blonk de volgende punten moeten worden behandeld:

- Afschaffing van de steunmaatregelen. Uitzonderingen hierop zouden - conform de verdragsbepalingen - alleen mogen worden toegestaan wanneer het doel van de maatregelen is structurele verbetering. Dit houdt ook de tijdelijkheid van de maatregel in.

- Opstelling van de haventarieven op reële kostenbasis. Dit houdt geen gelijkmaking van de tarieven in, maar een weerspiegeling in de tarieven van de reële concurrentieverhoudingen.
- Harmonisatie van de werkomstandigheden, veiligheidsvoorschriften en andere sociale voorwaarden. Dit hoeft nog niet te betekenen dat iedere havenarbeider in elke Europese haven hetzelfde loon verdient. Wel was de heer Blonk van mening dat bijv. de verschillen tussen de havens met betrekking tot overwerk en weekendwerk uit de weg moeten worden geruimd.

Na de morgenzitting onder voorzitterschap van prof. Leysen, werd 's middags door een forum, bestaande uit de inleiders en vertegenwoordigers uit de verladers-, scheepvaart-, expediteurs- en havenkringen onder leiding van prof. Kuin, gediscussieerd naar aanleiding van de inleidingen en vragen uit de zaal. Hierbij stond het gemeenschappelijk zeevaart- en zeehavenbeleid centraal.

Drs. P.A.Th. van Agtmaal

OPENBAAR VERVOER

Een scheiding tussen politieke en bedrijfs verantwoordelijkheden bij het gemeentelijk openbaar vervoer werd bepleit door Drs. H.J. Noortman in zijn hoedanigheid als directeur van het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer tijdens een lunchbijeenkomst in Den Haag van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut. De heer Noortman stipte tijdens die bijeenkomst enkele wezenlijke punten aan uit het in de afgelopen zomer gepubliceerde rapport over de kostenstructuur van het stedelijk openbaar vervoer in een negental steden. Genoemd rapport is het resultaat van een studie welke de afgelopen jaren door het E.B.W. is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De vraag in hoeverre de tekorten van het stedelijk openbaar vervoer als structureel moeten worden gezien, kan slechts worden beantwoord aan de hand van de functies die aan het openbaar vervoer worden toegekend.

Wil men de zuiver sociale functie van het openbaar vervoer continueren dan vloeit hieruit een structureel tekort voort, omdat bij de tariefstelling de kostprijs hooguit één van de overwegingen is, doch andere overwegingen veelal leiden tot een tariefstelling beneden kostprijs.

Het openbaar vervoer wordt daarnaast ook gehanteerd als instrument van de overheid in het kader van een totaal verkeers- en vervoersbeleid ter bereiking van bepaalde doelstellingen. Hieruit behoeft niet noodzakelijkerwijs een verlieslatende exploitatie voort te vloeien.

Het feit dat het openbaar vervoer wordt gehanteerd als overheidsinstrument impliceert echter, dat er een aantal essentiële elementen die normaliter thuishoren in de sfeer van het management, uit het bedrijfsbeleid wegvallen. Deze elementen zijn: de bepaling van het verzorgingsniveau en de tariefstructuur. Deze elementen behoren dan te liggen op het niveau waar politieke beslissingen worden genomen. Politieke beslissingen gaan dan een gegeven vormen voor het management van het openbaar vervoer, welk management in dat geval een zuiver uitvoerende taak krijgt. Op het ogenblik is echter de afbakening van bevoegdheden en verantwoordelijkheden ten aanzien van het stedelijk openbaar vervoer beslist niet daarmee in overeenstemming, aldus drs. Noortman. Er worden binnen de bedrijfssfeer bij de stedelijk openbare vervoerbedrijven nog beslissingen genomen die in wezen van politieke aard zijn, terwijl omgekeerd beslissingen, die op bedrijfsniveau behoren te worden genomen, op het politieke niveau worden genomen. Hierdoor blijft men elkaar wat de problematiek van het openbaar vervoer aangaat de zwarte piet toespelen. Het openbaar vervoer is echter een te belangrijke zaak om niet de verantwoordelijkheden daar te leggen waar zij behoren. Een duidelijke scheiding tussen de politieke beslissingsorganen en het management van het openbaar vervoer in de steden voor wat betreft de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden zou de in ons land aan de gang zijnde discussie over het openbaar vervoer "hygiënischer" maken.

Omdat de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer kennelijk niet vervuld kan worden bij een kostendekkende exploitatie, is het volgens drs. Noortman niet juist te blijven spreken over "verliezen" van het openbaar vervoer. Dit kan frustrerend werken voor degenen, die in het openbaar vervoer werkzaam zijn, maar het is ook niet fair.

Wel echter is drs. Noortman tot de conclusie gekomen, dat door wijzigingen aan te brengen in de topstructuur de tekorten kunnen worden verminderd en een grotere mate van slagvaardigheid en efficiency kan worden bereikt.

Drs. Noortman onderschrijft niet de stelling, dat de huidige hoge exploitatietekorten bij het stedelijk openbaar vervoer inherent zijn aan het gemeentelijke bestel in ons land. Het huidige wettelijke kader maakt het naar zijn mening mogelijk tot aanpassingen te komen die vermijdbare kosten ecarteren. Democratie behoeft niet zo duur te zijn als wel wordt verondersteld.

Volgens mr. D. van Setten, voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport Ondernemingen (KNVTO) zou op korte termijn begonnen moeten worden met de voorbereiding van een raamwet voor het gehele beroepsmatige personenvervoer, ongeacht de vervoerstechniek en de gemeentelijke of regionale begrenzing. Mr. Van Setten, die sprak tijdens een buitengewone algemene vergadering van de KNVTO in Den Bosch, zei dat de Wet Autovervoer Personen niet het railvervoer omvat, en bovendien wat de vergunningverlening betreft nog geheel gebaseerd is op het onderscheid tussen lokaal en interlokaal vervoer, terwijl in de meeste gevallen de grenzen van de stadsgewestelijke vervoergebieden de gemeentegrenzen ver overschrijden. Voorts hebben metro en stadsvervoer in het geheel geen wettelijk kader.

De voorzitter van de KNVTO herinnerde er voorts aan, dat de minister van Verkeer en Waterstaat het standpunt inneemt dat gestreefd dient te worden naar een geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid en dat de beslissingen met betrekking tot de verkeers- en vervoersvoorzieningen dienen te worden genomen in een beleidskader. Die voorzieningen zouden bovendien moeten worden gericht op een geheel van doelstellingen ter bereiking van een maatschappelijk optimale afwikkeling van verkeer en vervoer. Volgens de heer Van Setten ontbreekt er echter nog een duidelijke structuur voor het openbaar vervoerbeleid. Hij meent dat de verantwoordelijkheid voor het gehele beleid zou moeten berusten bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Deze zou, in overleg met de andere departementen, het beleid op lange termijn moeten bepalen. De uitvoering van het beleid op korte termijn zou, volgens door de Kroon te geven richtlijnen, kunnen geschieden door een centraal orgaan, dat vooral heeft te zorgen voor een evenredige en evenwichtige vervoersvoorziening. Inspraak van regionale organen kan daarbij niet worden gemist. Het centraal orgaan zou tevens adviesorgaan kunnen zijn voor het beleid op langere termijn.

B. Wiebenga

ZEESCHEEPVAART

As almost six months have elapsed since the previous chronicle appeared in this magazine (nr 2 - 1973), a large number of events can be revealed in this issue, i.e. the second session of the U.N. Preparatory Committee on a World Code of Conferences (June, Geneva), the solution of the three outstanding problems under the CENSA-Code, the CSG-Ministers Conference (September, London), the ICC proposal to establish an international sea transport forum, the intention of the South & South East Africa Conference to introduce a loyalty contract without discount for signatories.

SECOND SESSION ON THE WORLD CODE FOR CONFERENCES

Representatives of 48 nations met during four weeks in June in Geneva to continue their deliberations which should lead to the establishment of a draft Code for Conference for consideration and adoption by a Conference of Plenipotentiaries to meet during five weeks as from November 12th, also in Geneva. This session was the second one, the first one having been held in January.

Whilst obviously it is impossible to fully report here on the proceedings of the meeting, the following important events must be mentioned.

In the first place, the Committee was presented a B-Group counterproposal for a Code of Conference. This document had been prepared by the Maritime Transport Committee of the OECD which comprises the full Consultative Shipping Group (CSG). However, this does not mean that all OECD countries fully supported the counterproposal. Some countries took exception to particular paragraphs, other countries reserved their position in respect to the proposal as a whole.

The B-Group counterproposal was no complete Code. The final chapter on implementation (including arbitration) was missing for the simple and at the same time very important reason that all OECD countries have tremendous constitutional problems to accept that their subjects (shipowner and shippers) can be sued to appear before a court other than one of their own country.

In the course of the session it became abundantly clear that this might in the end cause a failure of the Diplomatic Conference. The developing countries emphasised time and again that international arbitration is their "conditio-sine-qua-non" for a convention and most B-Group countries explained that exactly this element would surely prevent them from accepting and ratifying such a convention. As usual, the opposing views and attitudes led to some extremely interesting cross fire between the spokesmen of the various groups, and as before, no spokesman could match the verbosity and theatrical performance which Ambassador Kanakaratne of Sri-Lanka displayed at some meetings. Like nobody else, he can present an insuperable difficulty

as a trifle matter that can be solved by a "pure formality" like "changing a constitution". Naturally, there were also very many differences between the various groups regarding a great number of stipulations in the substance part of the code but it seems not excluded to come to compromises in these cases, although no group was enclined to go that far at this stage.

Consequently, the session terminated by the adoption of an agreed text which in itself is nothing else but nearly 40 pages of disagreement. Hundreds of pairs of square brackets indicate opposing views, alternative proposals, objections, etc. This document will be considered by the Conference of Plenipotentiaries.

FOB/FAS CLAUSE AND DEFERRED REBATES

The reader will recall that the two matters in the heading of this paragraph constituted two pending problems for solution by the European Shippers' Councils (ESC) and CENSA (Committee of European National Shipowners' Associations) under the CENSA-Code. A full description of the problem can be found on page 260 e.s. of number 4, 1972 of this magazine.

After eighteen months of lengthy and tremendously complicated consultation in a special Joint Experts Panel and in the Joint Standing Committee the solution was found and agreed between CENSA and the ESC. The solution has taken the form of a Joint Recommendation to Conferences.

As far as the fidelity clause is concerned the Recommendation provides for automatic dispensation of shipments sold on FOB/FAS terms if the seller mentions the shipment to the Conference Secretary. Failure to mention the shipment is in itself no breach of contract, but the Conference may deal with the shipment as if in breach of the contract and apply the investigation clause.

The solution is clearly a compromise. The ESC and CENSA both maintain their principle views, i.e. that these shipments cannot be covered by the contract, respectively cannot be excluded from the contract. The solution, therefore, is a *modus vivendi* allowing the two parties to live with the problem without being forced to compromise on the principle (which actually is not possible).

As to the deferred rebates (ref. also number 4, 1972), the Recommendation asks from Conferences to always offer the two alternative loyalty arrangements (i.e. the immediate rebate contract and the deferred rebate system) at shippers' option. In the event a particular conference feels it has important arguments in favour of maintaining the deferred rebate system only, the arguments should be made known to the ESC. In case the ESC would not be satisfied with the validity of the arguments, it will be open to them to pursue the difference further under the new Joint Recommendation on the Special Disputes Machinery which brings us to the next paragraph which relates to the solution of the third and last of the outstanding issues, i.e. arbitration (ref. nr. 1, 1973 page 57 e.a.).

SPECIAL DISPUTES MACHINERY

This new Joint Recommendation constitutes the solution of the third outstanding problem under the CENSA-Code. Initially, the problem was designated as the need for "arbitration", but this word raised some legal problems as "arbitration" in Anglo-saxon countries carries a special legal significance which the ESC did not have in mind. The quintessence of the new Recommendation is that the parties submit themselves voluntarily to the procedure and accept the award on the same basis as final and binding. This means that the binding is not on legal grounds, although in some countries the implementation of the award may be enforceable under the law. The ESC and CENSA are convinced that this kind of moral binding is strong enough as parties disregarding the award will be put forward as "the bad boys". This is a luxury no conference and no shippers' council can afford because this would constitute a reason the more for governments to intervene.

Commercial areas are excluded from the disputes machinery. Both the ESC and CENSA agreed that commercial decisions cannot be imposed by a third party without consequences for the profitability of at least one of the conflicting parties.

PROPOSALS TO CSG-MINISTERS

Almost one year after its cancellation (ref. nr. 4, 1972, page 263) the CSG-Ministers Conference was held in London on September 26th, 1973.

The absence of France and Spain was much regretted by the ESC and CENSA, and no doubt also by all governmental participants to the Conference.

Very little has transpired from the Conference. There was no official press release as there was probably no decision of any substance. The only information that became known after the Conference was that the Ministers had agreed to some proposals of Swedish/Dutch origin to be examined further and elaborated by the CSG-Officials. The main part of the proposals read in English:

- 1 CSG-Governments should continue their efforts to promote a free flow of shipping services, but at the same time should acknowledge, that, in implementation of the Tokyo decisions on flag preference, a reasonable share of the trade in some cases could be granted to the merchant marine of a developing country.
- 2 In order to define the areas of freedom of trade and shipping, CSG-Governments should be prepared to enter into negotiations with countries offending the principle of the free flow of shipping.
- 3 CSG-Governments should preferably negotiate on a concerted basis or at any rate should co-ordinate their views beforehand.
- 4 Such negotiations between CSG-Governments and an other country should not lead to cargo sharing agreements.

- 5 The purpose of such negotiations should be to convince the country concerned that it should adopt a policy aimed at the promotion of a free flow of shipping services and, if this turns out to be impossible, to agree on a share of the trade for that country which its merchant marine can effectively take care of.
- 6 In case a reasonable offer by the CSG-Governments is refused by such a country, or in case a negotiated agreement is not respected by that country, countermeasures might be taken as an ultimatum remedium.

The Dutch Secretary of State responsible for shipping issued a press release to the above effect and he probably jumped the gun by doing so. His press release says the time has come for Governments to take over from commercial interests and to negotiate on their behalf with governments practicing flag protection and cargo reservation. The result of such negotiations would have to be imposed on these commercial interests and obviously CSG-Governments would in the first place have to create for themselves the legal powers to do so. The publication also says that powers are needed by Governments to force commercial interests to furnish such information as is required to negotiate with other governments.

There is something of a paradox in the proposals as they given to understand through the press release. Whilst cargo sharing is condemned forthwith, the procedure of dealing with discriminating governments cannot lead to anything else but cargo sharing.

Dutch Shipowners received the press release with nothing short of enthusiasm. A first reaction on behalf of Dutch Shippers was very sceptic. In any event, the Dutch Shippers' Council was disappointed that the Dutch Officials in the CSG had seen fit to prepare the proposals in consultation with the Royal Dutch Shipowners' Association only, and not with them. The Dutch Council requested the Secretary of State to be heard on the proposals.

ICC INTERNATIONAL FORUM FOR SEATRANSPORT

Late September the International Chamber of Commerce in Paris took a rather interesting initiative, i.e. to call a meeting of Shippers' and Shipowners' interests on a worldwide basis to examine the possibilities of creating a new international forum for seatriansport. The idea is to have a forum for exchange of views on a commercial level as a parallel of UNCTAD which in fact is a forum on political level. The meeting was attended to by representatives of a number of European countries and by delegates from Ivory Coast, Philippines, and INSA (International Shipowners Association) which is the "Chamber of Shipping" of the East European countries. Whilst the feeling was general that there was a need for a forum as proposed by the ICC, the meeting was in no agreement on the questions of an organisational nature. Especially the question whether or not the now existing Commission on Seatriansport and the Working Party of Seatriansport Users would have to be continued or dissolved, remained unsettled. Many delegates feared that continuation of these existing bodies

of the ICC in addition to the creation of the proposed forum would lead to duplication of work and would increase antagonism as the said bodies consist almost exclusively of European interests. Decisions and resolutions of these bodies would inevitably clash with views expressed in and by the forum.
The secretariat of ICC is studying now the organisational aspects, in particular the question how to avoid duplication of work.

A CONTRACT WITHOUT LOYALTY DISCOUNT

The proposal of the South & South East African Conference Lines to introduce a contract is worthwhile mentioning here as it constitutes a novum in the history of conferences. The draft contract submitted to the ESC for consideration and comment contains no reference at all to a loyalty rebate which signatories would enjoy. Accompanying explanation by the Conference reveals that it is the intention to penalise nonsignatories by imposition of a rate increase amounting to 15 %. The ESC Working Party on Conference Reform and Rate Structures has taken that draft contract for study. A number of principle questions have meanwhile been asked from the Conference and detail queries on several paragraphs of the draft will be asked later after the principle questions have been answered satisfactorily. The ESC stated in a press release that the present situation in this trade does not call for introduction of a contract.

G.J.M. Verhaar

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

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

VERSCHENEN IN HET DERDE KWARTAAL *)

Statistiek van het autopark (recente bouwjaren) 1 januari 1973
(bestelnr. 814-010-73; prijs f 6,50).

Naar de stand op 1 januari 1973 waren in ons land 2 279 400 personenauto's in gebruik van de bouwjaren 1967 t/m 1972 en 272 500 bedrijfsauto's van de bouwjaren 1966 t/m 1972. Van dit deel van het autopark wordt per voertuigsoort en per bouwjaar een verdeling gegeven naar diverse kenmerken zoals prijsklasse, gewichtsklasse, brandstof en merk. Met betrekking tot de ruimtelijke verdeling van het park vindt men gegevens per provincie volgens gemeente en per economisch-geografisch gebied.

Voor het vierde achtereenvolgende jaar zijn thans naar de peildatum op 1 januari gegevens beschikbaar van de personenauto's die hoogstens 6 jaar oud zijn. De procentuele verdeling over een aantal bouwjaargroepen vertoont het volgende beeld:

	1970	1971	1 januari 1972	1973
hoogstens 2 jaar oud	40,1	40,5	40,9	37,1
3 - 4 jaar oud	28,2	31,4	34,6	35,5
5 - 6 jaar oud	31,7	28,1	24,5	27,4
totaal	100 %	100 %	100 %	100 %

De relatieve cijfers van de leeftijdsopbouw van de personenauto's in de verschillende provincies wijken niet in sterke mate af van het landelijk beeld. In de provincies Utrecht, Noord- en Zuid-Holland en Drenthe blijkt het aandeel van de jongste bouwjaren iets boven het landelijke gemiddelde te liggen, terwijl daarentegen in Friesland, Overijssel, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg de oudere bouwjaren relatief enigszins sterker vertegenwoordigd zijn. De regionale verschillen in de leeftijdsopbouw van het park worden overigens in de loop der laatste jaren steeds geringer.

*) Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage.

Statistiek van de scheepvaartbeweging 1972
(bestelnr. 814-031-72; prijs f 7,00).

Op het 4354 km lange Nederlandse waterwegennet werd in 1972 een vervoersprestatie geleverd van 29,3 miljard tonkm, waarvan 19,3 miljard door Nederlandse schepen. Uit een indeling van de netlengte naar de omvang van de vervoersstromen blijkt dat op 2192 km vaarweg, d.w.z. op iets meer dan de helft van het gehele net, de jaarlijkse vervoersprestatie per km vaarweg niet meer dan 0,5 mln ton bedraagt, terwijl op slechts 151 km vaarweglengte per km meer dan 50 mln ton vervoer plaatsvindt. In 1972 werd minstens 15 mln ton vervoer door binnenschepen verricht op de volgende vaarwegen:

Rijn (Lobith)	102 mln ton
Kanaal door Zuid-Beveland	36 „ „
Julianakanaal (Maasbracht)	22 „ „
Maas-Waalkanaal (Weurt)	21 „ „
Kanaal Terneuzen-Gent	20 „ „
Amsterdam-Rijnkanaal (W. bij Duurst.)	16 „ „
Lekkanaal (Vreeswijk)	15 „ „

In het noorden des lands vond op het Prinses Margrietkanaal (telpunt Lemmer) een vervoer van ruim 9 mln ton plaats.

Statistiek van het internationaal zeehavenvervoer, januari-december 1972
(bestelnr. 814-002-72, afl. 4; prijs f 13,50).

Deze publikatie bevat de gegevens van het internationale vervoer in de Nederlandse zeehavens gespecificeerd volgens goederensoorten en landen van herkomst en bestemming.

De totale aan- en afvoer over zee steeg van 274 mln ton in 1971 tot 306 mln ton in 1972. Van deze 306 mln ton werd 259 mln ton verwerkt te Rotterdam (stijging 34 mln) en 20 mln ton te Amsterdam (daling 3 mln). Bij de overige havens steekt de relatief sterke groei te Terneuzen (van 3,3 naar 4,8 mln ton) af tegen de minder gunstige ontwikkeling te Vlaardingen (van 5,7 naar 4,8 mln ton).

Van de toeneming te Rotterdam met 34 mln ton komt 30 mln ton voor rekening van de minerale oliën, welke goederengroep thans 2/3 deel van het totale Rotterdamse havenvervoer omvat (in 1963 was dit aandeel ruim 50 %).

J. Damen

World Air Transport Statistics 1972
Uitgave van de International Air Transport Association
Genève/Montreal, 1972. 67 pagina's.

Het jaarlijkse statistische overzicht van de IATA over de burgerluchtvaart werd in augustus 1973 gepubliceerd. Wederom is de bekende hoofdingeling aangehouden:

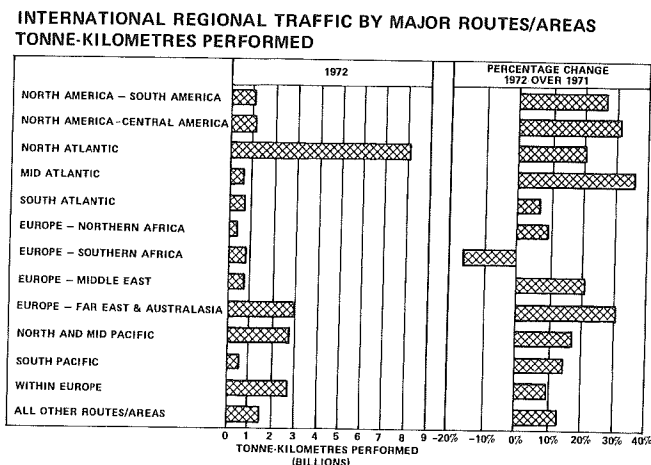
1. statistieken over het wereldluchtvervoer;
2. statistieken over de gezamenlijke 108 IATA-maatschappijen;
3. gegevens over het vervoer in bepaalde gebieden, resp. op bepaalde routes;
4. gegevens over de afzonderlijke IATA-maatschappijen.

Het derde deel werd uitgebreid door toevoeging van cijfers over het "South Pacific" vervoer naast de reeds langer beschikbaar gestelde gegevens over het Atlantische en intra-Europese vervoer.

De groei van het wereldluchtvervoer in 1972, gemeten in tonkilometers, bedroeg 13,2% en was aanzienlijk hoger dan in 1970 en 1971 (resp. 10,2% en 6,0%). Aangezien de tonkilometerproductie slechts 7,4% steeg, was de beladingsgraad met 48,6% ook 2,5% punt hoger dan in 1971. Dit betekent dat voor het eerst sinds 1966 een stijging van de beladingsgraad werd genoteerd; dit cijfer was toen 50,7% en brokkelde af tot 46,1% in 1971.

Het vervoer van passagiers toonde in 1972 een groei van 13,9%, van vracht 14,9% terwijl het postvervoer, evenals in 1971 daalde, nl. met 5,2%.

Wanneer men zich afvraagt waar de grootste vervoersstromen zijn voor de luchtvaart dan geeft de staafgrafiek, die hierbij is afgedrukt, een goed beeld.



Duidelijk is hoezeer nog steeds de vervoersstroom van het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan, met 33% van het totale tonkilometervervoer, domineert; in volume zijn vervolgens de stromen Europa-Verre Oosten, over Noord- en Midden Pacific en het intra-Europese vervoer van belang.

De procentuele groei laat overigens een ander beeld zien, waarbij de Noord-atlantische stroom met 20,7% een middenpositie inneemt en de grootste groei geboekt is op de Midden-atlantische routes (+ 37,3%). Evenals vorig jaar is er een daling van het vervoer op de relatie Europa-Zuid-Afrika opgetreden.

Ten aanzien van de financiële resultaten van de burgerluchtvaart in 1972 zijn slechts taxaties beschikbaar. ICAO en IATA geven cijfers, volgens welke 1972 ten opzichte van de voorgaande twee jaren een verdere verbetering van uitkomsten laat zien: het "operating result" zou gestegen zijn van 443 en 562 miljoen dollars tot 865 miljoen dollars; of wel van 2,5% en 2,8% naar 3,8% van de inkomsten.

Terwijl in 1971 het aantal vliegtuigen van de gezamenlijke IATA-maatschappijen daalde met 16 eenheden, steeg het aantal in 1972 met 122 tot 4095 (+ 3%). Belangrijkste vernieuwingen: de "wide-body" vliegtuigen Boeing 747 en Douglas DC-10 kwamen op resp. 191 stuks (+ 28) en 63 (+ 50), terwijl de derde "wide-body" uit de Verenigde Staten, de Lockheed L-1011 zijn intrede deed met 17 exemplaren. De driemotorige Boeing 727 kwam op 790 (+ 65), de tweemotorige Douglas DC-9 op 501 (+ 60). Deze toevoegingen betekenen in totaal een toeneming van 203 eenheden en het is duidelijk, dat daartegenover een aantal vliegtuigen werd verkocht of verschoot. Zo loopt het aantal Boeing 707 en DC-8 vliegtuigen, jarenlang de ruggegraat van vele luchtvlotten, bij de IATA-maatschappijen thans terug, resp. tot 568 (-16) en 234 (-11).

Het valt op, dat de oude, trouwe Douglas DC-3 dit jaar bij de IATA-maatschappijen nog genoteerd staat met 118 exemplaren (-21). Nog geen 10 hiervan vliegen in Canada, Joegoslavië en op Ysland; alle overigen zijn zuiderlijker te vinden in Afrika, Australië, Azië en Zuid-Amerika.

Fokker-vliegtuigen zien we bij de IATA-maatschappijen geboekt staan met 156 F-27's (-19) en met 12 F-28's (+ 5).

De Havilland Comet, indertijd het eerste grote vliegtuig met straalmotoren voor de burgerluchtvaart, staat nog met 5 exemplaren (-2) op de lijst. Hiervan vliegen er 4 bij Egypt Airlines en één in Libanon, bij MEA.

Het aandeel in de vloot van vliegtuigen met zuigermotoren daalde (met 5%) verder: van 356 naar 339 eenheden (8% van de totale vloot).

Ten aanzien van de veiligheid in de luchtvaart was 1972 niet gunstig. Het aantal doden als gevolg van een vliegongeval bij IATA-maatschappijen bedroeg in 1972 912 tegen 316 en 157 in de voorgaande twee jaren. Er waren 19 ongevallen tegen 13 en 5 in 1970 en 1971. Gebruikelijk is een relatie te leggen met het totale aantal gevlogen passagierskilometers om zodoende met het groeiend vervoersvolume rekening te houden. Dan ziet men het aantal doden per 100 miljoen passagierskilometers, dat sedert

1962 vrijwel continu is gedaald, iets stijgen, namelijk van 0,08 en 0,04 in 1970 en 1971 naar 0,20 in 1972.

Het is niet mogelijk in dit korte bestek in te gaan op de vele andere gegevens uit de publikatie. Zoals gebruikelijk geeft deze ook weer cijfers over produktie, vervoer, personeel en vloot van de aangesloten luchtvaartmaatschappijen afzonderlijk. De statistieken per route maken het mogelijk de ontwikkeling per vervoerscategorie en voor sommige routes ook per maand (seizoenpatroon) nader te bestuderen.

Mr. G.W. van Hasselt

World Airline Scheduled Traffic 1960-1972

Uitgave International Civil Aviation Organisation. Montreal, maart 1973, 27 bladzijden

De bij de ICAO aangesloten staten leveren aan deze te Montreal gevestigde organisatie regelmatig cijfers, waarop de statistieken over de wereldluchtvaart worden gebaseerd. Voor belanghebbenden levert dit omvangrijk cijfermateriaal.

De hier aangekondigde publikatie is echter slechts een beknopte samenvatting, gebaseerd op de per land over 1972 opgeleverde gegevens. Van 122 landen, van Afghanistan tot Zambia, cijfers over afgelegde vliegtuigkilometers, vliegtuig-vliegreuren, vertrekken, tonkilometerproductie en -vervoer, bezettingsgraad en beladingsgraad. Daarnaast samenvattende cijfers over het wereldluchtvervoer, verdeeld in internationaal en binnenlands ("domestic") en verdeeld naar verschillende gebieden van de wereld. Tot 1970 waren de wereldluchtvervoerscijfers steeds exclusief Rusland. De USSR trad tot de ICAO toe en sedertdien zijn de cijfers ook inclusief de staatsmaatschappij van de USSR, Aeroflot, beschikbaar.

Elders in dit nummer worden in de bespreking van de jaarlijkse statistische uitgave van de IATA al de belangrijkste cijfers over de ontwikkeling van het wereldluchtvervoer in 1972 besproken. Wij willen daarom hier volstaan met een enkel curieus detail.

Zoals bekend is de passenger loadfactor of bezettingsgraad, verhouding van het totaal aantal passagiers tot het aantal zitplaatsen in het vliegtuig, een belangrijke indicator voor de gang van zaken in een luchtvaartbedrijf. Het gemiddelde cijfer voor de bezettingsgraad over 1972 in alle 122 staten van ICAO is, 57 %.

Welke landen hebben de hoogste bezettingsgraad?

Dat zijn: Cuba (77 %), de USSR (74 %), Ysland (72 %), Vietnam (68 %), Tunis (67 %) en Canada (65 %).

De laagste bezettingsgraad daarentegen noteerden:

Ethiopië (34 %), Jordanië (35 %), Afghanistan (38 %), Ghana en Uruguay (beide 40 %). Nederland staat met 62 % vrij hoog genoteerd.

Mr. G.W. van Hasselt

BOEKBESPREKINGEN

*"The Nationalized Transport Industries" door A.W.J. Thomson en L.C. Hunter
Heinemann Educational Books Ltd., London 1973, 356 pagina's, £ 4,50.*

Een werkgroep van hoogleraren van de Universiteit van Glasgow schreef twee boeken over de Engelse genationaliseerde industrieën. Het hier te bespreken boek is daarvan het eerste, en het inleidende hoofdstuk daarvan moet tevens als introductie dienen voor het andere boek, dat tot titel heeft "The National Fuel Industries".

Van het te bespreken boek is het hoofdstuk over de luchtvaart geschreven door L.C. Hunter en de overige tekst door A.W.J. Thomson. Dat betreft dan, behalve de inleiding, hoofdstukken over de spoorwegen, het goederenvervoer over de weg, het personenvervoer over de weg en een afsluitend hoofdstuk over vervoerspolitiek. De auteurs hebben zich ten doel gesteld de genationaliseerde industrieën te beschouwen als ondernemingen met hun economische aspecten en onderzochten hoe deze economische aspecten in het kader van een genationaliseerd bedrijf tot hun recht komen. Het gaat daarbij enerzijds om de wisselwerking tussen deze bedrijven en hun maatschappelijke omgeving en anderzijds om de methoden en regels, volgens welke van overheidswege richting wordt gegeven aan het economisch beleid voor deze bedrijven.

Aannemend, dat er door de toetreding van Engeland tot de EEG meer belangstelling ontstaat voor de wijze waarop daar de verschillende vervoerstakken reilen en zeilen, dan kan dit boek worden aanbevolen als een nietvolledige (de zeevaart ontbreekt) maar wel informatieve bron.

Een andere reden om aan dit boek aandacht te geven is, dat in Engeland nationalisatie nog steeds een actueel punt is in programma's van de Labour Party, zoals nog kort geleden uit persberichten bleek.

Waarom nationalisatie? Het inleidende hoofdstuk traceert de nationalisaties in Engeland naar de in de negentiende eeuw opkomende socialistische beschouwingen over de uitbuiting van de arbeiders door de eigenaren van het kapitaal, maar daarnaast toch ook naar pragmatische overwegingen over de beperkte betekenis van de concurrentie in bedrijfstakken, waar een natuurlijk monopolie lijkt te bestaan.

De Labour Party had na de eerste wereldoorlog een zeer duidelijk programma op het gebied van nationalisatie: spoorwegen, mijnen, electriciteitsbedrijven, kanalen, havens, schepen, verzekeringsbedrijven en in bepaalde omstandigheden ook de grond zouden eigendom van de Staat moeten worden. Toen de Labour Party in de twintiger jaren echter aan de macht kwam, werd er op dit punt slechts weinig tot uitvoering gebracht. Volgens de schrijver zouden bij de behandeling van nationalisaties na 1945 vele argu-

menten vóór een dergelijke maatregel door vertegenwoordigers van beide grote politieke partijen in Engeland zijn onderschreven: argumenten betreffende schaalvergroting, verspilling door concurrentie, betere maatschappelijke dienstverlening, nationaal belang en betere financiering door de Staat dan uit particuliere bron. Daarnaast bleven de socialisten uiteraard de specifieke argumenten uit eigen kring hanteren.

Het eigenlijke onderwerp van het boek - de aandacht van overheidsinstanties voor de vraagstukken van het economisch beleid in de genationaliseerde ondernemingen - kreeg pas sinds de zestiger jaren ruimere aandacht. De economische en financiële doelstellingen van de genationaliseerde ondernemingen werden door de overheid geformuleerd in "White Papers" van 1961 en 1967 en in het boek wordt onder andere nagegaan in hoeverre de daarin genoemde beginselen (over kosten, prijzen en investeringen en over de na te streven doelstellingen) in de praktijk worden toegepast. Te vaak, aldus de auteurs, wordt de misvatting verkondigd, dat staatsbedrijven veel minder efficiënt werken dan de "private sector" en met instemming citeren zij R.Pryke "Public Enterprise in Practice", waarin gunstige gegevens worden genoemd over de produktiviteitsstijging in de Britse publieke sector, over de kwaliteit van het "management" en het sociale beleid en over de mate van toepassing van nieuwe technieken.

De hoofdstukken The Air Corporations, The Railways, Road Haulage en Road Passenger Transport lenen er zich toe afzonderlijk te worden gelezen als men zich van de betreffende bedrijfstak in Engeland een beeld wil vormen.

In het laatste hoofdstuk, Transport Policy, wordt een poging gedaan een aantal algemene conclusies te trekken en wordt een schets gegeven van de vier "main approaches to transport policy" sedert de dertiger jaren van deze eeuw. Uiteraard speelt daarbij de wisseling van Kabinetten, van Labour Party naar Conservatieven, een belangrijke rol.

Het boek heeft een beschrijvend en deels geschiedschrijvend karakter, met vele concrete feiten en een zekere mate van analyse daarvan, en vrij uitvoerige literatuur-opgaven per hoofdstuk. Uitvoerige theoretische beschouwingen moet men er niet in zoeken.

Bedoeld als "Educational Book" is het vooral gericht op de student in Engeland zelf; ook voor ons echter kan het zijn nut hebben als oriëntatie in de Engelse vervoerswereld.

Mr. G.W. van Hasselt

Traffic and Operating Data of EARB Airlines 1968-1972

Uitgave van het European Airlines Research Bureau. Brussel, augustus 1973, 75 blz.

In het European Airlines Research Bureau (EARB) werken achttien Europese maatschappijen samen: Aer Lingus, Air France, Alitalia, Austrian Airlines (AUA), BEA, BOAC, Finnair, Iberia, Icelandair, Jugoslav Airlines (JAT), KLM, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, SAS, Swissair, Portuguese Airways (TAP) en Turkish Airlines (THY).

Onlangs is tijdens een vergadering te München besloten tot een re-organisatie van het EARB, waaraan tevens een naamsverandering is verbonden: voortaan zal men spreken van AEA, d.w.z. Association of European Airlines.

De maatschappijen verstrekken aan het te Brussel gevestigde bureau zeer veel gegevens over hun werkzaamheden, die statistisch verwerkt worden en aan alle aangeslotenen toegezonden. De onderhavige publikatie is een jaarlijkse, waarin steeds de gegevens van de laatste vijf jaren zijn verwerkt.

De Traffic and Operating Data zijn verdeeld in een tekstgedeelte van 25 pagina's, gevolgd door 40 pagina's met statistische tabellen en tenslotte enkele bladzijden met grafieken.

In het tekstgedeelte wordt het totale EARB vervoer vergeleken met dat van de "U.S. carriers" en van de overige luchtvervoerders. Hieraan is het volgende staatje ontleend over de procentuele verdeling van het wereldluchtvervoer in 1972 over deze groepen:

	passagierskm.	vrachtkm.	postkm.
EARB			
maatschappijen	17,1 %	26,8 %	14,0 %
U.S. Carriers	44,2 %	47,6 %	72,4 %
Overige maatschappijen	38,7 %	25,6 %	13,5 %
	-----	-----	-----
	100 %	100 %	100 %

Opvallend is het grote aandeel van de Verenigde Staten in het luchtvervoer; bijna de helft komt voor hun rekening. Een groot gedeelte daarvan heeft betrekking op binnenlands ("domestic") vervoer, nl. 77 % van het U.S. passagiersvervoer, 59 % van hun vrachvervoer en 57 % van het U.S. postvervoer.

Voor de gezamenlijke EARB-carriers is hun binnenlandsvervoer van veel geringer belang: 9 % van hun passagiersvervoer, 2 % van het vrachvervoer en 10 % van hun postvervoer. Het verschil is begrijpelijk, gezien het feit dat de USA een zoveel groter land is, terwijl bovendien in de vergelijking alle U.S. carriers gesteld werden tegenover slechts een deel der Europese maatschappijen. Dit laatste geeft ten dele een verklaring voor het feit dat de EARB maatschappijen een gering aandeel hebben in de

vrachttonkm. Immers bij de U.S. Carriers zijn ook enkele vrachtcarriers, zoals Flying Tiger Line and Seaboard World Air Lines opgenomen.

De publikatie behandelt de groei van het vervoer in 1972 van de verschillende vervoerscategorieën en op verschillende routegroepen. Aandacht wordt verder besteed aan de opbrengsten, de capaciteit en de produktiviteit van de vloot, de gemiddelde lengte van de vluchten, gemiddelde snelheid en het urenrendement van de vliegtuigen.

De algemene indruk over 1972 is voor de EARB-maatschappijen gunstig. Hun gezamenlijke vervoersgroei was voor passagiers en vracht respectievelijk 17,3 % en 18,1 %, ruim boven het wereldgemiddelde van respectievelijk 12,3 % en 14,9 %. Dit wordt toegeschreven aan de economische expansie, zoals weerspiegeld in groei van de nationale inkomens en van de wereldhandel. In het bijzonder de opleving van de economie van de USA was daarbij van belang, die grote invloed uitoefende, vooral op de Noordatlantische route, maar ook op andere routes.

Het postvervoer van de EARB-landen blijkt een groei van 8,3 % te hebben vertoond. Dat het cijfer voor het wereldpostvervoer in 1972 een daling van 5,2 % te zien gaf, vloeit voort uit een vermindering van 9,4 % bij de U.S. carriers.

Op de internationale routes is het verschil nog groter: de EARB-maatschappijen noteren daar een groei van het postvervoer met 8,2 %, de U.S. carriers een teruggang van 16,5 %. Dit laatste wordt toegeschreven aan de terugtrekking van de USA uit de Vietnam-oorlog en stagnatie op de Noordatlantische routes.

Die stagnatie gold echter niet voor het personenvervoer op de Noordatlantische routes, dat met 26 % steeg. Er was op deze routes, na de snelle groei van het chartervervoer in voorgaande jaren, overigens een verschuiving naar de geregelde diensten te constateren. De niet IATA chartermaatschappijen hadden hier 9,6 % minder passagiers en zagen hun marktaandeel teruglopen van 21,3 % naar 16,6 %.

Bij de grafieken is er een, die de positie van de EARB-maatschappijen in het Intra-Europese passagiersvervoer weergeeft. De rangorde geeft aan, dat de KLM de achtste plaats inneemt na BEA, Air France, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Swissair en SAS.

De vele per maatschappij gegeven cijfers, die in de bijlagen zijn opgenomen, kunnen als basis dienen voor nader onderzoek over tal van onderwerpen en naar vele gezichtspunten.

Mr. G.W. van Hasselt

* * * * *

BOEKAANKONDIGING

Z. HARITOS; *Rational Road Pricing Policies In Canada*

Canadian Transport Commission, Ottawa, Canada; 1973. 182 blz. \$ 4.50.

Het doel van deze studie is aanbevelingen te doen inzake een nieuwe structuur van de Canadese road pricing. Deze nieuwe road pricing zal de doelmatige allocatie van produktiefactoren tot stand moeten brengen.

Een stelsel van heffingen op basis van de marginale kosten ter bereiking van deze allocatie bleek in de long run weinig doelmatig te zijn. Bovendien wordt de toepassing van dit stelsel bemoeilijkt door de aanwezigheid van vaste kosten en gemeenschappelijke kosten, door de ondeelbaarheid van de infrastructuur, etc.

Om deze nadelen te omzeilen stelt de auteur voor om het stelsel van heffingen te baseren op het principe van de "escapable costs" (vermijdbare kosten). Hieronder wordt verstaan die kosten die in een rechtstreeks verband staan tot het aantal voertuigrritten en die kunnen worden vermeden door het niet-ondernemen van een rit. Concreet: deze kosten zijn een functie van het gereden aantal mijlen, het aantal assen per voertuig, de kwaliteit van de weg. Alle andere kosten zijn "inescapable costs" die vaste kosten zijn (vernieuwing van wegen, vervanging van verkeersborden) - een ruim begrip dus.

In hoofdstuk drie wordt nagegaan wie de kosten van de wegen moeten dragen en wat de economische karakteristieken van de wegen zijn. Geconcludeerd werd dat de vervoerders de kosten moeten dragen omdat zij gebruik maken van de wegen. T.a.v. de karakteristieken: de wegen zijn geen gemeenschappelijke goederen omdat niet iedereen een weggebruiker is - een financiering uit de algemene belastingen zou dan niet langer te rechtvaardigen zijn - zij induceren geen externe effecten omdat zij slechts een medium tot vervoer zijn.

Eveneens door de grote mate van ondeelbaarheid, de hoge investeringen voor de wegen, alsmede de daaraan verbonden risico's (te denken valt aan foutieve investeringen) wordt een toezicht van de overheid ondersteund.

Hoofdstuk 4 kan worden beschouwd als een verlenging van hfdst. 3. Hierin wordt aangetoond dat een financiering van wegen uit de algemene belastingen ondoelmatig is. Deze financiering leidt tot een "misallocation of resources" omdat de weggebruikers niet zelf alle kosten van de wegen dekken.

Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van het huidige (Canadese) stelsel van road pricing. Hiermee wordt het theoretische gedeelte van het boek beeindigd.

Uit dit overzicht blijkt dat aanleg en onderhoud van wegen aangelegenheden zijn van de provinciale overheden en - in mindere mate - van gemeentelijke overheden en de federale overheid. Slechts de provinciale overheden zijn verantwoordelijk voor de heffingen (deze worden niet gedifferentieerd naar regio, noch naar wegtype).

De huidige road pricing valt uiteen in de volgende componenten:

— een Motive Fuel Tax

- een Motor Vehicle Licence Registration Fee, waarbij een onderscheid wordt gemaakt naar personen-, bedrijfsvoertuigen en bussen.
 - For Hire Motor Carrier Fees. De bedoeling van deze belastingen was het vermijden van overcapaciteit in het vrachtvervoer.
 - andere belastingen, die in wezen niets te maken hebben met het weggebruik.
- De opbrengst van deze belastingen is onvoldoende om de lopende uitgaven van de wegen te dekken. De algemene middelen moeten het deficit wegnemen.

In het tweede gedeelte van het boek wordt getracht - door middel van een analyse, waarbij het begrip van de "escapable costs" wordt ingevoerd - te komen tot de formulering van een meer doelmatig stelsel van road pricing. In hoofdstuk 6 worden de inputs voor de analyse "voorbereid". De bestaande gegevens zoals de uitgaven voor de wegen moeten worden omgezet in (bedrijfseconomische) kosten.

Tot dusver ongebruikte elementen moeten in de berekeningen worden ingevoerd: jaarlijkse afschrijvingen, de rate-of-return op investeringen, de levensduur van wegen e.a. Bij de inventaris van de kosten worden ook de politie- en justitiele kosten opgenomen.

Hoofdstuk 7 geeft de analyse van de kosten en de baten weer. Gevonden werd hierbij dat de kosten meer gevoelig zijn voor de rentevoet dan voor de levensduur van de wegen of de gebruikte afschrijvingsmethode.

In hoofdstuk 8 worden de aanbevelingen tot een gewijzigde structuur van road pricing gedaan. Deze zou kunnen bestaan uit drie elementen, te weten:

- 1 een Annual Vehicle Licence Fee ter dekking van alle "inescapable costs" en de inningskosten daarvan. De basis van deze belasting is gebaseerd op het asgewicht.
- 2 een Operators' Licence Fee ter dekking van de politie- en justitiele kosten, alsmede de inningskosten daarvan.

De auteur stelt echter dat deze kosten even zo goed onder 1 kunnen vallen.

- 3 een Vehicle Mileage Charge ter dekking van alle "escapable costs" en de inningskosten. De grondslag van deze belasting wordt gevormd door het asgewicht per mijl.

Hoofdstuk 9 toont de consequenties van deze hernieuwde structuur voor de provincie Ontario. Hierbij blijkt dat de brandstofbelasting lager wordt, de Vehicle Licence Fee hoger. De totale belastingdruk voor personen- en bedrijfsvoertuigen zal zwaarder worden, voor bussen minder.

In het laatste hoofdstuk worden de aanbevelingen herhaald voor een nieuwe road pricing, voor het loslaten van belastingen die niet met het weggebruik te doen hebben, voor de overhevelingen van de algemene (gemeentelijke en provinciale) belastingen die betrekking hebben op het verkeer en op de wegen naar de aanbevolen belastingen, en voor een bedrijfseconomische boekhouding door de overheden.

Het boek wordt besloten met een zeer uitvoerige literatuurverwijzing (waarin zelfs J. Dupuit wordt geciteerd).

drs. N. van Donk

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

TRANSPORTATION, 1973 no. 1

- | | | |
|-------------------|---|--|
| Marvin L. Manheim | : | Reaching decisions about technological projects with social consequences: a normative model |
| Michael A. Kemp | : | Some evidence of transit demand elasticities |
| Alan A. Douglas | : | Home-based trip end modals - a comparison between category analysis and regression analysis procedures |
| Brian Stipak | : | An analysis of the rapid transit vote in Los Angeles |

TRANSPORTATION, 1973 no. 2

- | | | |
|----------------------|---|---|
| Antti Talvitie | : | A direct demand model for down-town work trips |
| Richard C. Harkness | : | Communication innovations, urban form and travel demand; some hypotheses and a bibliography |
| Douglass B. Lee, Jr. | : | Consequences of service reduction in municipal transit: San Francisco's Muni |

TRANSPORTATION, 1973 no. 3

- | | | |
|---------------------------|---|--|
| Henri L. Beenhakker | : | Approaches to dynamic transport planning |
| John Hugh Jones | : | Evaluation of road-rail interaction in Thailand |
| William R. Black | : | An analysis of gravity model distance exponents |
| S. Reichman and A. Eliash | : | Trip characteristics of selected Israeli cities |
| John Foster | : | A technique for the investigation of scheme benefits in large-scale transport networks |

JOURNAL OF TRANSPORT ECONOMICS AND POLICY 1973 no. 3

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| Mark Frankena | : | Income distribution and transit subsidies |
| Richard M. Smithies | : | Changing demand for air transport |
| S.P.C. Plowden | : | Indirect taxes: motorway and alternative consumption |
| James C. Miller III | : | Optimal pricing of freight in combination aircraft |
| E.V.K. Fitzgerald and | : | |
| G.B. Aneuryn-Evans | : | Economics of airports |
| G. Robert Franco | : | The wage subsidy index in the merchant marine act |

TRAFFIC QUARTERLY, 1973 - No. 3.

- | | | |
|----------------------------------|---|---|
| Jack Gural and Paul W. Rasmussen | : | Transportation planning for a high-density employment area |
| Joseph P. Grillo | : | Highway safety goals of motor vehicle registration |
| William E. Willey | : | Priority programming and effect of highways on wildlife. |
| Melville C. Branch | : | Urban air traffic & city planning; a case study of Los Angeles county |
| Masatoshi A. Abe | : | Pricing and welfare in urban transportation |
| Samuel J. Bernstein | : | Mass transit and the urban ghetto |
| George E. Kanaan and | : | |
| David K. Witheford | : | Parking lot design standards |

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT, 1973 Heft 2

- Wissenschaftlichen Beirat beim
Bundesverkehrsministerium : Leitbilder für den Verkehr der Zukunft
Prof.Dr.-Ing. Hans-Georg Retzko
und Dr.Techn. Peter Cerwenka : Korrelative Untersuchungen von Strassen-
verkehrsunfällen
Dr. Herbert R. Haeseler : Betriebswirtschaftliche Grundfragen des Taxi-
verkehrs

VERKEHRSANNALEN, 1973 Heft 3

- Dr. Peter Reindl : Huckpackverkehr und Transportversicherung
Dkfm. Günter-Jürgen Höhn : Zum Problem der personalintensiven Fahrgast-
abfertigung im öffentlichen Personennahver-
kehr - Systematisierung und Prognose

*SCHWEIZERISCHES ARCHIV FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT UND VERKEHRS-
POLITIK, 1973 Heft 3*

- Maurice Harrburger : Le nouveau Cahier des charges de la Société
nationale des chemins de fer français
Jean Pierre Baumgartner : Comment faire intervenir les effets externes
pour obtenir la répartition optimale des trans-
ports entre les différents modes?
Dr.rer.pol. Arnold Meyer : Die Eigenarten der öffentlichen Verkehrs-
bedienung der Stadt Tananarive.
Dr. Charles Spillmann : Multinationale europäische Transportgesell-
schaft
John L. Kneifel : La Compagnie aérienne islandaise Loftleidir

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

LUNCHBIJEEENKOMST

Door het Instituut werd op 12 oktober 1973 in het Congresgebouw te 's-Gravenhage een lunchbijeenkomst georganiseerd, met als onderwerp:

"De kosten van het stedelijk openbaar vervoer".

De inleiding werd gehouden door Drs. H.J. Noortman in zijn functie van directeur van het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer (EBW).

Het door het EBW in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerde onderzoek naar de kostenstructuur van het stedelijk openbaar vervoer *) in een 9-tal gemeenten werd door de heer Noortman centraal gesteld in zijn inleiding. Voor een korte samenvatting wordt verwezen naar de "Kroniek" (blz. 272).

STUDENTENEXCURSIE

Op 16 november 1973 werd door de afdeling Voorlichting en Onderwijs van het Instituut een interuniversitaire studentenexcursie georganiseerd naar de N.V. Luchthaven Schiphol. Aan deze excursie werd deelgenomen door 75 studenten in de verkeerskunde en de verkeers- en vervoerseconomie van de Vrije Universiteit en de Universiteit van Amsterdam, de Rijksuniversiteit Groningen en de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Er werden inleidingen gehouden door:

Dr. D. Riemens, onderdirecteur economische zaken,
Drs. P.A.F. van Rooy, hoofd vervoerswetenschappelijk bureau van N.V. Schiphol en
Ir. J.J.A. van Bennekom, verkeerstechnisch medewerker bureau luchthavenontwikkeling.

De geprognostiseerde ontwikkeling voor de luchtvaart en de daarmee samenhangende problemen zoals:

- uitbreiding Schiphol
- lokatie 2e Nationale Luchthaven
- goederen en personen afhandeling

werden onder meer door de inleiders besproken.

Na een uitvoerige discussie werd een korte rondleiding gehouden op de luchthaven Schiphol.

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1973 nr. 3 blz. 207).

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK

ALGEMEEN

- Samson, F.E.
Ons welzijn en de milieuvervuiling; water, bodem, lucht. 's-Gravenhage, Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond A.N.W.B., 1972.
43 blz., afbn, tabn.
- Katholieke Universiteit te Leuven;
Interfakultair instituut voor stedenbouw en ruimtelijke ordening.
De omvang van plannings- en bestuurlijke eenheden; symposium gehouden in samenwerking met het Instituut voor sociale en economische geografie.
Leuven, oktober 1972. Leuven, 1973. V, 141 blz., krtn, tabn.
- Shell. Financiering van de olie-industrie in de jaren zeventig.
1971. I, 20 blz., grafn, tabn.
- Shell international chemical company.
Chemicals information handbook 1972-1973, 2.ed.
London, 1972. V, 115 blz., grafn, krtn, tabn.
- Hovers, J.C.M. Overname in theorie en praktijk
Z.pl., 1972. 251 blz.
Proefschrift Tilburg.
- Kahn, H. en B. Bruce-Briggs.
Verwachtingen voor de zeventiger en tachtiger jaren;
vert. door A. de Boer. Deventer, Kluwer, 1972.
256 blz., grafn.
Oorspronkelijke titel: Things to come.

VERKEER ALGEMEEN

- Influence of the existing transport infrastructure on the choice of techniques to provide modern urban and suburban transport lines; report of the seventeenth round table on transport economics; Paris, March 1972; comp. by J. Meise and M. Wegener.
Paris, European conference of ministers of transport;
Economic research centre, 1972. III, IV, 82 blz., grafn, tabn.

- Lehner, F.
 Advies openbaar vervoer Groningen. 1971. 2 dln, grafn, krtn, tabn.
 Dl 1. Textband. 141 blz.
 Dl 2. Bildband. 50 blz.
 Tekst in het Duits.
- Studies (notably from the econometric approach) of factors determining the demand for freight transport, report of the sixteenth round table on transport economics; Paris, March 1972; comp. by W.L. Schneider.
 Paris, European conference of ministers of transport;
 Economic research centre, 1972. I, IV, 49 blz.
 Met een samenvatting van de besprekingen.
- Stand und Möglichkeiten einer gemeinsamen E.W.G. - Verkehrspolitik; mit Beiträgen von U. Meyke, D. Stockhausen, M. Issel, u.a.
 Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht, 1971. 405 blz., grafn, tabn.
 Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Heft 65.
- Durieux J. Verslag namens de Commissie voor het vervoer (voorz. A.P. Oele) inzake de verjaring van het recht van vervolging en van executie op het gebied van vervoers- en mededingingsrecht van de Europese Economische Gemeenschap.
 Luxemburg 1972. 23 blz.
 Europees parlement. Zittingsdocumenten 1972-1973; doc. 165.
- Cycle de conférence sur les transports, organisé par l'Institut de recherche des transports et le Conservatoire national des arts et métiers; janvier-juin 1972. Arcueil, Institut de recherche des transports, 1972,
 2 tomes, grafn, krtn, tabn.
 Enseignement supérieur de transport; année universitaire 1971-1972.
- Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut
 Houttransport West Suriname; verslag van het studentencolloquium 1971-1972.
 Rotterdam, 1972. II, IV, 131 blz., afbn, grafn, krtn, tabn.
- Owen, W. with the ass. of I. Bradfield. The accessible city.
 Washington, D.C., Brookings institution, 1972.
 X, 150 blz., afbn, tabn.
- Schubert, H. Der Generalverkehrsplan der Mittel- und Kleinstädte.
 Göttingen, Otto Schwartz, 1967. 168 blz., krtn, tabn.
 Schriftenreihe des Deutschen Städtebundes; Heft 8.

WEGVERKEER

- Studies on the social costs of urban road transport (noise and pollution), report of the eighteenth round table on transport economics; Paris, April 1972; comp. by A. Lassiere and P. Bowers. Paris, Economic conference of ministers of transport; Economic research centre, 1972. I, III, 136 blz., afbn, grafn, tabn.
- Giraud, P. Verslag namens de Commissie voor het vervoer (voorz. N. Kollwelter) nopens het voorstel van de Commissie van de Europese gemeenschappen aan de Raad (doc. 62/72) voor de regeling van de capaciteit van het goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten. Luxemburg, 1972. 16 blz.
Europees parlement. Zittingsdocumenten 1972-1973; doc. 220.
- Europese gemeenschappen; Commissie. Voorstel tot aanvulling van verordening (E.E.G.) nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 met enkele voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.
Brussel, 1972. I, 14 blz.
- Hauer, E. Rationing of road use between competing users. Toronto enz., 1972. II, 53 blz., grafn.
Joint program in transportation of the universities of Toronto and York (Canada); transportation papers; nr. 1.
- Gartner, N. Platoon profiles and link delay functions for optimal co-ordination of traffic signals on arterial streets. Toronto, 1972. III, 52 blz., grafn, tabn.
Joint program in transportation of the universities of Toronto and York (Canada) research report, nr. 9.

RAILVERKEER

- Dammers, L. F. Verslag van de studiereis naar Moskou en Leningrad; augustus 1972. Amsterdam, Gemeente vervoerbedrijf, Bouwbureau Metro, 1973. I, 18 blz., afbn, krtn.
- Strien, C.P. van. De spoorwegtarieven; kleine katechismus voor kamerleden, krantemannen en konsumenten.
1973. 11 blz., tabn.
Overdr. uit: Economisch-statistische berichten; 58 (1973.02.07) nr. 2886; blz. 116-119.

SCHEEPVAART EN HAVENS

- De nautische problemen van het Waterweggebied; nota van Burgemeester en wethouders van Rotterdam inzake de problematiek rond het loodsen van zeeschepen; samengest. door de Secretarieafdeling Haven, bedrijven en economische zaken en het Havenbedrijf der gemeente Rotterdam. Rotterdam, 1973, 36 blz., afbn.
- National ports council. Survey of non-scheme ports and wharves; preliminary report. London, 1972. I, VII, 53 blz., grafn, krtn, tabn.
- Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer.
Enkele aspecten van de marktpositie van de Nederlandse binnenvaart.
's-Gravenhage, 1971. 2 dln, grafn, krt., tabn.
Dl 1. Rapport 39 blz.
Dl 2. Bijlage 55 blz.
Structuuronderzoek Nederlandse binnenvaart; dl. 4/1.
- Europese gemeenschappen, Commissie. Rapport over de ontwikkeling van de scheepsbouwmarkt op middellange en lange termijn. Luxemburg.
Bureau voor officiële publikaties der Europese gemeenschappen, 1972.
181 blz., grafn, tabn.
- Blaauboer. Drs. E.J.
Enkele beschouwingen over de opbouw en de ontwikkeling van de nationale handelsvloten in de ontwikkelingslanden.
Doctoraal scriptie Erasmus Universiteit Rotterdam. Juli 1973. 110 blz., tabn.

LUCHTVAART

- Europese gemeenschappen; Commissie.
Mededeling aan de Raad betreffende het technologisch en industriebeleid van de Gemeenschap in de luchtvaartsector.
Brussel, 1972. 4 bdn, tabn.
Dl 1. Mededeling. III, 52 blz.
Dl 2. Uitvoeringsteksten. I, 19 blz.
Dl 3. Bijlagen 1, 2 en 3 II, 53 blz.
Dl 4. Bijlagen 4 en 5 III, 11 blz.
- Noe, L. Verslag namens de Commissie voor het vervoer (voorz. A.P. Oele) nopens het voorstel van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad (doc. 134/72) ... inzake een gemeenschappelijke actie op het gebied van het luchtvervoer. Luxemburg, 1972. 49 blz., krt., tabn.
Europees parlement. Zittingsdocumenten 1972-1973 doc. 195.

— Kuiler, H.C.

Nederlandse luchthaven in Europees verband.

Kamers van koophandel en fabrieken in Noord-Brabant,

Provinciaal bureau, Commissie vliegveld, (c. 1972).

X, 29 blz., grafn, tabn.

— MacNaim, C. Airport noise pollution;

the problem and the regulatory response. Toronto, 1972. 48 blz.

Joint program in transportation of the universities of Toronto and York (Canada);

transportation reprint; nr. 6 Overdr. uit: The Canadian bar review; 50 (1972.05)

nr. 2, blz. 248-294.

TOERISME EN RECREATIE

— Katholieke universiteit te Leuven;

Interfakultair instituut voor stedenbouw en ruimtelijke ordening.

De geografie van het toerisme; symposium gehouden in samenw. met het Instituut voor sociale en economische geografie; Leuven, oktober 1972. Leuven, c.1973.

III, 76 blz., grafn, krtn, tabn.

NASLAGWERKEN

— Lexikon der Wirtschaft; Verkehr; hrsg. von G. Rehbein und H. Wagener. Berlin, Transpress Verlag, 1972. 391 blz., grafn, krtn, tabn.

— Wolff, A.F. de. en J.B. Zabel.

Verkeersonderzoek in Nederland; een inventarisatie van Nederlandse instellingen op het gebied van verkeersonderzoek.

's-Gravenhage, Economisch-technische afdeling T.N.O., 1972.

187 blz., tabn.

— Union internationale des transports publics.

Métro 1970-1971; bibliographie; chemins de fer métropolitains, tramways souterrains, liaisons avec aéroports; 4 e éd.Bruxelles, 1972. I, 223 blz.

Tekst in het Frans, Engels en Duits.

— National ports council; Finance division. Port financial information 1971 (including financial ratios percentages). London, 1972. I, 36 blz., tabn.

**Het ECONOMISCH BUREAU VOOR HET WEG- EN WATERVERVOER
(E.B.W.)
en het**

**NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
(N.V.I.)**

Instituten die zich bezighouden met fundamentele en toegepaste research op vervoers-economisch gebied, vragen in verband met de zich uitbreidende werkzaamheden

- a ECONOMETRIST met belangstelling voor bedrijfseconomische vraagstukken
- b ECONOOM met belangstelling voor de kwantitatieve benadering van bedrijfseconomische vraagstukken
- c ECONOMETRIST met algemeen economische belangstelling

De projecten van de Instituten liggen op het gebied van

- infrastructurele en vervoersvoorzieningen in binnen- en buitenland
- vraaganalyses
- bedrijfseconomische vraagstukken in de diverse sectoren van het vervoer
- kostencalculaties
- modelbouw met inschakeling van computers
- beleidsinformatie-systemen

Gegadigden dienen in staat te zijn na enige jaren de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van een project op zich te nemen.
Ervaring in kwantitatief onderzoekwerk strekt tot aanbeveling.
Het nader overeen te komen salaris is overeenkomstig het niveau van de werkzaamheden.

Schriftelijke sollicitaties te zenden aan:

N.V.I.
Drs. J. van Es
Treubstraat 35
Rijswijk (Z-H)