



VERKEER

tijdschrift gewijd aan vraagstukken
van verkeer en vervoer

VIERDE JAARGANG - 1963 - No. 2

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT



DOCUMENTATIE VERKEERSECONOMIE (VEDOC)

Selectie van de artikelen welke economie, organisatie, politiek en overheidsmaatregelen op het gebied van verkeer en vervoer betreffen en die van meer blijvende en algemene betekenis zijn.

VERSCHEIJNING: *als regel twee maal per maand.*

MEDEWERKENDEN:

- *Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart*
- *Directoraat Generaal van Scheepvaart*
- *Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam*
- *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.*
- *Koninklijke Ned. Vereniging van Transport Ondernemingen*
- *N.V. Nederlandsche Spoorwegen*
- *Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut*
- *Staatsbedrijf der PTT*

Voor leden en begunstigers van de Stichting Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut bedraagt de abonnementsprijs f 25,— per jaar; voor anderen f 30,— per jaar. De excerpten kunnen ook op fiches (formaat 75 × 125 mm) worden geleverd; de prijs van een abonnement hierop is f 80,— per jaar.

N.V. J. Prins van Wijngaarden - Hattem (Gld.)

Tel. (05206) 20 44 (3 lijnen)

- **BAGGERWERKEN — Havenwerken**
- **Ophogen van terreinen voor woningbouw en industrie**
- **Leggen van kabels en zinkers**

Opslagplaats te Hasselt (Ov.), telefoon (05209) 256 ('s avonds 381-456)
Bijkantoor: Roermond, Roermondsestraat 3, Herten (L), tel. (04750) 2549
Bijkantoor: 's-Hertogenbosch, Koningsweg 89, telefoon (04100) 36586

FUSIE

De Stichtingen Nederlands Verkeersinstituut te 's-Gravenhage en Verkeerswetenschappelijk Centrum te Rotterdam hebben medio april van dit jaar besloten de bestaande samenwerking om te zetten in een samensmelting tot één Stichting. Deze zal de naam dragen van NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT.

Tussen beide instituten bestond reeds een nauwe personele samenwerking. Door de fusie is thans bereikt, dat in Nederland één nationaal instituut zich zal bezighouden met de bundeling van alle krachten van wetenschap en praktijk ter bevordering van het wetenschappelijk onderzoek in de ruimste zin van het woord. In artikel 2, lid 1, van de nieuwe statuten is zulks in deze zin geformuleerd.

Een grotere krachtsontplooiing op het terrein van de werkzaamheden der beide instellingen zal hierdoor mogelijk worden. Dit houdt in de eerste plaats in het uitvoeren van onderzoekswerk op het gebied van het vervoer en het verspreiden van de resultaten daarvan in de vorm van studies. Daarnaast zal de literatuurdocumentatie, die bekend is onder de naam „VEDOC”, worden voortgezet. Evenals vroeger zullen ook door het nieuwe instituut lunchbijeenkomsten worden belegd, waarop actuele vraagstukken betreffende verkeer en vervoer door deskundige inleiders aan de orde zullen worden gesteld. Gezien het succes, dat de cursus „Vervoerswezen” in de afgelopen jaren heeft gehad, ligt het in de bedoeling deze ook in de toekomst te continueren. Leidinggevende personen in vervoer- of expeditiebedrijven, bij reisbureau's, expeditieafdelingen van grote ondernemingen, etc., hebben namelijk weinig mogelijkheid hun kennis en inzicht omtrent het vervoerswezen, buiten de dagelijkse praktijk om, te vergroten en te verdiepen. Hetzelfde geldt voor functionarissen van bepaalde overheidsdiensten of van werkgevers-, werknemers- en andere organisaties, voor wie eveneens zulk een behoefte zal kunnen voordoen. Ook de discussiegroepen van studenten en van in het vervoer werkzame personen zullen ruime aandacht krijgen.

En tenslotte het tijdschrift „Verkeer”. Bij de oprichting van dit tijdschrift schreef de toenmalige voorzitter van de Raad van Be-

heer van het Nederlands Verkeersinstituut, Dr. Ir. M. H. Damme, in een voorwoord tot dit nieuwe tijdschrift o.a.: „Gevoeld werd de noodzaak van een nieuwe opzet, opdat in Nederland een tijdschrift zou kunnen verschijnen, dat op goed niveau actuele beschouwingen bevat, welke kunnen bijdragen tot verkrijging van beter inzicht in de talloze verkeersvraagstukken, die zich aandienen; dat ook de weg wijst naar elders verschenen publikaties die voor degenen, die aan de ontwikkeling van ons verkeerswezen deelnemen, van waarde kunnen zijn, en dat niet in de laatste plaats gelegenheid biedt tot wetenschappelijke discussie over verkeersvraagstukken, zowel binnenlands als in internationale kring.”

Ik ben er van overtuigd, dat dit „oude” tijdschrift als orgaan van het „nieuwe” instituut overeenkomstig de woorden van Dr. Damme ook in de toekomst in de Nederlandse en internationale vervoerswereld zijn weg zal vinden.

Drs. D. J. WANSINK,
Voorzitter Stichting Nederlands
Vervoerswetenschappelijk Instituut

DE SAMENWERKING TUSSEN DE ZEEVERLADERS ONDERLING EN MET DE CONFERENCES ¹⁾

Mr. A. Greebe

In Europa is de activiteit van de verladers op het gebied van de zeevaart van betrekkelijk jonge datum. Drie en een half jaar geleden werd de Nederlandse Raad van Zeeverladers opgericht als een werkgroep van de E.V.O. Men kan zich afvragen waarom de verladers die van de zeevaart gebruik maken zo laat ertoe overgingen om zich te verenigen, hoewel toch de zeescheepvaart en in het bijzonder de lijnvaart, een lange geschiedenis heeft en de conferences dateren van het einde van de vorige eeuw en de Baltical werd opgericht in 1905.

Het is wellicht beter om deze vraag die men zich zou kunnen stellen open te laten en ons te beperken tot het feit dat de samenwerking bestaat.

Voorgeschiedenis

De oorsprong van de samenspraak tussen de verladers onderling is te zoeken bij de Internationale Kamer van Koophandel in Parijs. In de Commission on Seatransport hebben van oudsher zitting behalve de reders uit de verschillende landen ook de vertegenwoordigers van het verladende bedrijfsleven. Oorspronkelijk ingesteld om de gemeenschappelijke belangen van de wereldscheepvaart en de wereldhandel te volgen en te verdedigen was het onvermijdelijk dat deze ontmoetingsplaats ook benut werd om die vraagstukken welke er bestonden tussen reders en verladers aan de orde te stellen. Vooral de Belgische zeeverladers hebben zich verdienstelijk gemaakt door een concrete vorm te geven aan de wensen en verlangens die sinds jaren bij de verladers leefden. Zij hebben deze in de Commission on Sea Transport ter sprake gebracht en zodoende in de andere landen de aandacht gevestigd op

¹⁾ Tekst van een voordracht gehouden voor het Nederlands Verkeersinstituut op de lunchbijeenkomst van 6 februari 1963 te Scheveningen.

deze problemen. Ook in ons land kwam uiteraard hun probleemstelling in bespreking en wel in de Commissie Internationaal Vervoer van de E.V.O. die zich bezig houdt met de problemen van de verladers bij het internationaal vervoer. Deze Commissie heeft toen een brochure opgesteld waarin zij haar standpunt neerlegde over de samenwerking tussen de zeeverladers en de lijnrederijen, een brochure die aan onze Benelux-partners is voorgelegd en door hen ten volle kon worden onderschreven. Deze brochure werd ingediend bij de Internationale Kamer van Koophandel als punt voor de agenda van de Commission on Sea Transport.

Daar werden twee dingen duidelijk. In de eerste plaats dat de vertegenwoordiging van de zeeverladers in de Commission on Sea-transport hetzij onvoldoende was, hetzij niet kon steunen op een achterland, met uitzondering van de Engelse zeeverladers die op dat moment reeds bleken te beschikken over de British Shippers Council. In de tweede plaats bleek dat ook de vertegenwoordigers van de reders niet gekwalificeerd waren om te spreken over zaken die in eerste instantie de conferences en dus de lijnreders betroffen. Noch de gedelegeerden van de nationale organisaties van de Internationale Kamer van Koophandel noch ook de vertegenwoordigers van de International Chamber of Shipping in de Commission on Seatransport, waren in staat om behalve hun persoonlijke mening over de ter tafel liggende vraagstukken een oordeel te geven. Het is te danken geweest aan het beleid van de voorzitter van deze Commissie, de heer Delprat, dat het gesprek toen niet is verzand. In de vergadering waarbij de Belgisch-Nederlandse brochure ter sprake kwam is dan ook besloten allereerst na te gaan of de door de Belgische en Nederlandse verladers geformuleerde wensen en verlangens strookten met die van de andere zeeverladers, terwijl tevens werd opgewekt om eens een kijkje te gaan nemen bij de Engelse verladers en hun Shippers Council.

Hoewel in Nederland op dat moment een Raad van Zeeverladers nog niet bestond, was er toch een doeltreffend overleg met het achterland. De meergenoemde brochure was van te voren besproken met een grote groep van zeeverladers op een Studiedag in Rotterdam. Het stond vast dat de in deze brochure neergelegde denkbeelden strookten met de opvattingen van het Nederlandse verladende bedrijfsleven. Maar in de andere landen van West-Europa bestond nog niets. Ook de algemene verladersorganisaties

in die landen hadden meestal nog niet die vorm gekregen die wenselijk was.

In november 1958 organiseerde het Algemeen Secretariaat van de Internationale Kamer van Koophandel een reis naar Londen waar vertegenwoordigers van de zeeverladers uit enkele landen de gast waren van de British Shippers Council. Aan de hand van de uiteenzettingen die daar werden ontvangen is het mogelijk geweest in Nederland de Nederlandse Raad van Zeeverladers te stichten. Maar ook ontstond uit deze reis een soortgelijke organisatie in België, Frankrijk en Duitsland.

Op dit moment bestaat er een Nationale Raad van Zeeverladers in de reeds genoemde landen alsmede sinds het begin van dit jaar in Italië, sinds twee jaar in Noorwegen, terwijl onlangs bericht werd ontvangen van de Oostenrijkers dat ook zij doende zijn om te komen tot een Raad van Zeeverladers. Bovendien blijkt dat Zweden belangstelling begint te tonen voor dit werk, terwijl in Spanje de behoefte wel wordt gevoeld doch als gevolg van de bestaande structuur van de Kamers van Koophandel en de industriële en commerciële groeperingen, de uiteindelijke vorm van een dergelijke Raad niet eenvoudig te vinden blijkt te zijn.

Structuur en interne organisatie van de Nederlandse Raad van Zeeverladers

De Nederlandse Raad van Zeeverladers is geen afzonderlijke rechtspersoon. Zij heeft echter wel individuele leden. Als leden van de Raad kunnen zich opgeven de medewerkers van leden van de E.V.O., die zich bezighouden met het verladen met de zeescheepvaart. Uiteraard alleen die medewerkers die in eigen bedrijf dit werk doen.

Bij de opzet van de Nederlandse Raad van Zeeverladers was het de bedoeling alleen te kunnen spreken uit naam van die leden die ook werkelijk voelden voor een dergelijke vertegenwoordiging. Het ware natuurlijk eenvoudiger geweest indien de E.V.O. zich beperkt had tot het oprichten van een werkgroep of een nieuwe Commissie. Maar dan had zij wellicht officieel de zeeverladers kunnen vertegenwoordigen. Of zij dan ook de facto namens deze leden zou kunnen spreken, was twijfelachtig. Om deze twijfel weg te nemen, is de genoemde vorm gekozen. Er was nog een tweede

reden om zo te werk te gaan. Er is een directe band tussen een verladend bedrijf en de lijnrederijen. Elke activiteit van de Nederlandse Raad van Zeeverladers zou, als zij voor de leden van betekenis wilde zijn, moeten uitmonden in een wijziging van de rechten en verplichtingen die beide partijen hebben aangegaan. Als de Raad zou willen spreken namens de aangeslotenen dan zou zij er op moeten kunnen rekenen dat haar activiteit ook door de individuele leden zou worden aanvaard.

Men stelle zich de situatie voor dat de Raad een contract-wijziging bepleit en aanvaard ziet door de Conference en dat de contractanten zouden weigeren om de nieuwe clausule te aanvaarden. Ik meen dat de structuur die in Nederland is gekozen niet alleen het beste aansluit bij de gegeven verhoudingen doch ook bij onze eigen aard. In de ons omringende landen heeft men deze structuur niet gekozen. Daar steunt de Raad op de nationale werkgevers-groeperingen of op de nationale groeperingen van industrie of handel.

Een directe band tussen bedrijf en Raad is er niet. Wij menen dat dit onjuist is. Het kan tot voldoening stemmen dat enkele van de andere Raden van Zeeverladers overwegen het Nederlandse voorbeeld op te volgen, al stuit men in die landen op de moeilijkheid dat men met een eenmaal gegroeide structuur niet zonder meer kan breken. In Nederland heeft men die moeilijkheid nimmer ondervonden, omdat de E.V.O. van den beginne af als dwarsverband van de industriële en commerciële organisaties is opgezet en tevens het individuele lidmaatschap heeft gekend.

Het aantal leden van de Nederlandse Raad van Zeeverladers is uiteraard niet groot. Het betreft hier iets meer dan 200 bedrijven. Zij vertegenwoordigen gezamenlijk echter meer dan 85% van het totaal van de goederen die van Nederland uit worden verscheept of per zeeboot worden ontvangen. Het cijfer van 200 loopt parallel met de cijfers die wij vinden als wij nagaan welk aantal bedrijven een overwegend aandeel heeft in onze export.

Uit deze tweehonderd bedrijven is een College van Advies gevormd. Dit College geeft advies aan het Bestuur van de Raad.

Grondslag voor de activiteit van de Raad is de reeds meermalen genoemde brochure waarin het gezamenlijk standpunt van de Belgische en Nederlandse Zeeverladers is neergelegd. Ten aanzien van nieuwe problemen wordt in nauw overleg tussen het Bestuur en het College van Advies een standpunt bepaald.

Mede omdat het aantal leden van de Raad relatief gering is, kan in vergaande mate een direct contact worden behouden tussen bestuur, College van Advies en de leden. Elke stap die wordt ondernomen door de Raad wordt ter kennis gebracht van de leden. Elk bedrijf weet dus binnen enkele dagen over welk onderwerp de Raad in gesprek is met de reders of hun conference.

Elke mededeling die de Raad ontvangt wordt doorgegeven aan de leden. De problemen van een enkel lid, welke hij aan de Raad voorlegt, komen — zonder naamsvermelding — in handen van de andere leden om te zien of zij gelijksoortige ervaringen hebben.

Indien de Raad tot een bepaalde activiteit besluit, stelt zij niet alleen de leden hiervan op de hoogte, doch ook verzoekt zij de leden zelf deze activiteit te ondersteunen.

Men gaat daarbij uit van het beginsel — zoals hierboven reeds vermeld — dat de Raad alleen handelt indien ook elk der leden individueel zich daartoe geroepen zou voelen en ook zelf prijs stelt op deze wijziging. Dat om interne redenen of bepaalde overwegingen een lid zich van een bepaalde actie onthoudt, doet aan dit beginsel geen afbreuk. Uitgangspunt is dat de Raad alleen dan optreedt indien haar actie door alle leden wordt gedeeld en door alle leden zal kunnen worden gevolgd en bovendien indien de actie ook in alle billijkheid te verdedigen is.

De Nederlandse Raad van Zeeverladers — het is bij haar oprichting gezegd — is geen vechtgroep. Zij zoekt de problemen niet. Zij meent echter wel dat er zowel in de contracten welke de conferences aan de verladers voorleggen alsook in de overige regelen welke de rederijen hebben gesteld en nog stellen, een aantal beginselen zijn neergelegd welke met de beste wil niet redelijk geacht kunnen worden, of die, als gevolg van het feit dat te weinig is gelet op het verladersbelang, te eenzijdig zijn uitgevallen.

Dat is op zichzelf niets verwonderlijks. En men hoeft zich niet te beperken tot het gebied van het vervoer om eenzelfde ervaring op te doen. Nog minder verwonderlijk is het dat de conferences in beginsel niet zo veel zullen gevoelen voor wijziging van dergelijke clausules omdat zij, van hun standpunt uit redenerende, dergelijke clausules er juist in hebben opgenomen om hen te vrijwaren tegen misbruik.

Het zou onredelijk zijn om te ontkennen dat ook van de zijde van de verladers niet eens een keer een onjuist gebruik zou kunnen worden gemaakt van een zwak geformuleerde clausule zomin als

gesteld kan worden dat er van de zijde van de reders grovelijk misbruik is gemaakt van hun clausules. Maar wel achten de Nederlandse Zeeverladers het redelijk dat in een gesprek tussen verladers enerzijds en reders anderzijds deze onredelijke clausules op de helling worden gebracht en indien mogelijk nader worden geformuleerd en wel zodanig, dat beide partijen er minder hinder van ondervinden dan nu het geval is. Geen van beide partijen is gebaat bij onnodig geharrewar en geschrijf over de naleving van een contract of voorschriften. Vooral om die reden en dus ook om nadelige effecten van deze onenigheid te voorkomen is een voortdurend gesprek nodig.

Plaats van de overheid

Het is misschien hier de plaats om te stellen dat in dit gesprek tussen reders en verladers de overheid geen plaats kan hebben. Er wordt immers gesproken over contractclausules. En contractclausules zijn typisch regelen welke alleen beide partijen aangaan. Men zou kunnen tegenwerpen dat door een overheersende marktpositie een van beide partijen misbruik zou kunnen maken van deze positie. Dit moge zo zijn maar dan dient men toch tevens een duidelijk onderscheid te maken tussen **gebruik** maken van een dominerende positie en **misbruik**.

Persoonlijk acht ik het geen **misbruik** van de marktpositie indien een conference een voorschrift opneemt waarbij de andere partij gedurende een jaar tot trouw aan de conference wordt verplicht. Ook niet indien deze conference aan de trouwe cliënt een rabat verleent en aan de niet-trouwe cliënt niet. Zelfs kan ik het geen misbruik — met klemtoon op **mis** — noemen indien men vrachtoverhogingen laat ingaan binnen een periode van bijvoorbeeld een maand. De conference maakt dan gebruik van het feit dat zij het contract redigeert. Of dit gebruik voor de verladers aanvaardbaar is of niet is een andere zaak.

Ik gebruik nl. het woord **misbruik** alleen om aan te tonen dat in de verhouding tussen verlader en reder, de Overheid geen plaats kan hebben. En om in concreto te spreken: ik meen dat de voorschriften welke in de zgn. Bonnerwet te vinden zijn terzake van de inhoud van het contract tussen verlader en reder, ten onrechte door de regering van de U.S.A. zijn genomen, hoewel de verladers het met de inhoud van vele voorschriften ten volle eens zijn. Dat mag

H. van Veenendaal — Autobekleiderij

UTRECHT

's-Gravensandestraat 25 - Tel. (030) 2 22 06

Inbouw rolschuifdaken merk „Golde”

Voor alle merken wagens- en autobekledingshoezen

Wij leveren alle soorten uniformen voor:

Muziekkorpsen - Chauffeurs

Portiers - Begrafenis ondernemingen

Koopvaardij - Militairen enz.

Alle soorten petten, baretten en uitmonsteringen, vaandels enz.

FIRMA R. STOBBE Begoniastraat 14 — Enschede — Tel. (05420) 85 97

Vraagt zonder verplichtingen offerte

Automobielbedrijf

TIEMEKREUZE DOETINCHEM

Grutstraat 21 - Telefoon (08340) 41 19

Agent: **CITROËN — PANHARD**

PERMANAL AUTOLAKKEN

van Lakfabriek Spies-Hecker te Keulen

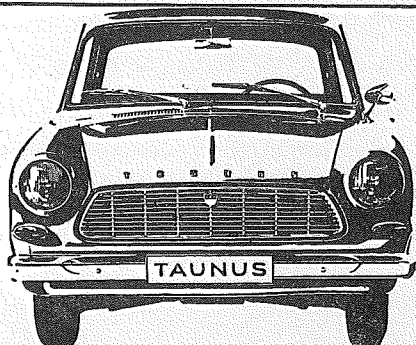
leverancier aan meerdere autofabrieken

- **juiste kleuren**
- **snelle droging**
- **hoge glans**
- **800 kleuren voorradig**

Verkoopkantoor

DOMMERHOLT N.V.

Walstraat 71-73-75, Enschede
Tel. 12672 b.g.g. 8915



FORD TAUNUS 12 M

W. Noordegraaf

Official Ford Dealer

HENGELO (O.)

Telefoon 4444*

SKODA 1963

Stabiel, zuinig en goedkoop f 5.250,—

Dealer voor:

Enschede - Hengelo - Oldenzaal - Ootmarsum - Denekamp - Losser -
Overdinkel - Haaksbergen en omstreken

JANSSEN's AUTOMOBIELBEDRIJF

Burg. Jacobstraat 30 - Enschede - Tel. 3528 b.g.g. 9071

Firma J. PUTTERS

Automobielfabriek

Hoevenseweg 92b - Tilburg



SIMCA PERSONENWAGENS — BESTELWAGENS

MERCEDES-BENZ PERSONENWAGENS

CALTEX SERVICE-STATION „DE POSTE”

HERMAN VAN DER VEEN

Goor - Holland

Rijksweg 44 — Tel. (05470) 28 26

enigszins paradoxaal klinken. Toch is het zo dat vele voorschriften welke de heer Bonner in de naar hem genoemde wet deed opnemen, letterlijk terug te vinden zijn in genoemde brochure. De Zeeverladers zijn echter van oordeel dat het niet op de weg lag en ligt van een Staat om dergelijke voorschriften uit te vaardigen. Het contract tussen verlader en reder ligt op het niveau van het privaatrecht en het moet daar blijven, voorzover dat contract tenminste tot stand is gekomen op een normale wijze en geen van beide partijen misbruik maakte van zijn positie. Daarom was het veel beter geweest indien de betrokken conferences zelf deze voorschriften hadden uitgevaardigd. Zij waren op de hoogte.

Misbruik van de positie door de conference zou kunnen worden aangenomen indien deze niet bereid zou zijn om over de inhoud van het contract een redelijk gesprek te voeren met de Raden van Zeeverladers. Het is nog veel te vroeg om de vraag te kunnen beantwoorden of zich een zodanig geval reeds heeft voorgedaan. Te vroeg omdat de Raden van Zeeverladers nog te kort bestaan, te vroeg ook omdat de Conferences wellicht nog niet alle ervan doordrongen zijn dat de Raden van Zeeverladers bestaan, en misschien ook te vroeg omdat de Conferences te lang geheel in eigen sfeer hebben moeten werken en daar in die afgeslotenheid al zoveel problematiek voorgezet hebben gekregen dat zij nauwelijks ook nog dat gesprek met de verladers wensen.

Ik geloof dat in bepaalde gevallen het bijeen houden van een aantal rederijen beslist een minder eenvoudige zaak is dan zo op het eerste gezicht lijkt. Indien deze conferences dan ook nog geconfronteerd worden met wensen en verlangens van de verladers, waaraan de ene reder wél en de andere reder niet wenst toe te geven, zou alleen al die actie de hefboom kunnen zijn waardoor de samenwerking in gevaar wordt gebracht.

Het zijn uiteraard slechts gissingen mijnerzijds, die ik hier formuleer, maar indien de werkelijkheid anders is dan ik hier weergeef, dan begrijp ik niet goed waarom sommige conferences soms buitengewoon lang wachten met het geven van antwoorden. Ik begrijp dan ook niet dat sommige conferencesecretariaten — men vergeeft mij het woord — meer gelijken op „brievbussen”. En zeker begrijp ik niet dat een gesprek met verschillende reders in de verschillende landen kan leiden tot hun persoonlijke instemming met een verladersvoorstel, terwijl dan later blijkt dat „de anderen” het er niet mede eens zouden zijn. Wie die „anderen” dan zijn kan

ik zelfs niet meer raden. Dit alles is alleen verklaarbaar als ook in eigen conferencekring de interne band minder hecht is dan wij wel denken.

Men zal in dit verband ook moeten bedenken dat een conference een samenwerking is tussen directies van maatschappijen die op zeer verschillende plaatsen in de wereld gevestigd zijn. Zij zullen slechts enkele malen per jaar bijeenkomen. Dat daardoor de Conference als zodanig aan slagvaardigheid inboet is onvermijdelijk. Ik meen echter dat juist op dit onderdeel van de conference-activiteit een nadere studie nodig is. Door het bestaan van de verladingsgroeperingen moeten de conferences meer slagvaardig kunnen zijn.

Maar laten wij daarbij wel bedenken dat dit alles nog niet betekent dat de conferences in gebreke zijn. Het is zoals gezegd nog te vroeg om dit te stellen of om met verwijten te komen.

Ook de verladingsgroeperingen moeten nog zoeken naar de formuleringen die hen zelf voldoende geven en toch rekening houden met wat in conferenceverband mogelijk is. Ik hoop daarop nog terug te komen wanneer ik enkele voorbeelden van verladingswensen mag bespreken.

Internationale samenwerking

Gegeven de hierboven besproken structuur van de nationale Raden van Zeeverladers en van de conferences, lag het voor de hand dat er een band zou ontstaan tussen de nationale Raden van Zeeverladers. Deze is tot stand gekomen in het voorjaar van 1961 toen op uitnodiging van de Nederlandse Raad van Zeeverladers een eerste contact plaatsvond in Amsterdam — onder voorzitterschap van Ir. J. Bolhuis. Sindsdien hebben nog vier van dergelijke bijeenkomsten plaats gevonden, terwijl de volgende zal worden gehouden in ons land in de maand juni van dit jaar.

De internationale samenwerking van de Raden van Zeeverladers is nog niet gekomen tot het oprichten van een internationale rechtspersoonlijkheid. Het is zelfs de vraag of dit wel nuttig en nodig is. Men heeft tot nu toe slechts aangewezen een centraal documentatiecentrum dat tevens fungeert als secretariaat. Dit is gevestigd bij de E.V.O. in Den Haag. Bovendien is er een soort dagelijks bestuur dat de algemene vergaderingen voorbereidt. De internationale werkmethode is zoals die ook in onze eigen Raad is. Elk land geeft aan

het centrale secretariaat kennis van de activiteiten die het ontplooit. Hierover worden de andere Raden van Zeeverladers geïnformeerd. Indien het een zuiver nationale aangelegenheid betreft zullen die andere Raden uiteraard een dergelijk bericht voor kennisgeving aannemen. Gaat het echter om vraagstukken van meer algemene betekenis dan zullen zij òf hierover een gesprek wensen op de eerstvolgende algemene vergadering òf wel de eenmaal ondernomen activiteit ook zelf steunen. Door deze werkwijze is elke Raad van Zeeverladers steeds op de hoogte van de wensen en verlangens, ervaringen en tegenslagen van haar zuster-groep.

Een gezamenlijk optreden van de Raden van Zeeverladers ligt nog niet in het voornemen. Het lijkt er wel op of deze Raden van Zeeverladers een zelfde structuur gaan aannemen als de conferences, nl. geen rechtspersoonlijkheid als internationale groep en toch een nauwe interne samenwerking welke eigenlijk naar buiten nauwelijks blijkt. Toch is reeds in één geval deze samenwerking gedemonstreerd toen zij in 1961 een gesprek hadden met de Far Eastern Freight Conference over een nieuw conferencecontract. Zowel de stemming tijdens deze bijeenkomst alsook de resultaten van deze samenkomst zijn bijzonder gunstig geweest. Dit was des te plezieriger omdat de Far Eastern een der oudste en hechtste conferences is welke er bestaan én omdat op een tweetal zeer voorname punten de verladingsgroeperingen hebben bereikt dat het contract werd herzien.

Actuele vraagstukken

Over welke vraagstukken ging en gaat het.

Daartoe mag ik, voor velen wellicht ten overvloede, in korte trekken schetsen op welke wijze de conference werkt, gezien uiteraard van het standpunt van de verlader uit.

De conference is een samenwerking tussen een aantal rederijen dat werkt op dezelfde "trade". De trade is dan een bepaald vaargebied. Zo werkt de North Atlantic Continental Freight Conference op de trade tussen Amerika en het Europese Continent. De Continental North Atlantic Westbound Freight Conference werkt op de tegengestelde vaarroute dus van het Europese continent naar de Verenigde Staten. De Far Eastern richt zich op het vaargebied tussen Europa en het Verre Oosten.

Op de wereld bestaan zeer vele conferences elk met hun eigen vaargebied. Daaronder zijn uiteraard ook conferences die de West-europese verladers niet direct aangaan. Voor zover zij van Europa uit verscheperen of naar Europa goederen laten komen richt zich hun aandacht op die conferences welke Europa bedienen. De verladers die goederen te verscheperen hebben met de rederijen welke aan deze conferences deelnemen, kunnen van elk schip dat afvaart gebruik maken. Zij behoeven zich nergens toe te binden noch tot het ondertekenen van een contract noch ook tot enige trouw gedurende een bepaalde periode. De conferenceschepen zijn gewone lijnboten waarvoor ieder die maar wil zijn goederen kan aanbieden. Het feit, dat de conference in staat is om door onderlinge afspraken de afvaarten te spreiden, de tarieven op stabiel niveau te houden en uniforme tariefvoorwaarden te handhaven, is een voordeel waar geen enkele verlader verstoken van hoeft te blijven. Men zou kunnen zeggen dat dit een kwestie is welke de reders zelf aangaat en ook in hun belang is. Misschien wel in eerste instantie voornamelijk in hun belang is.

Het samenvallen van afvaarten — schadelijk voor de verladers; het zij onomwonden toegegeven — is toch in de allereerste plaats schadelijk voor de reders zelf omdat dan die schepen de kans lopen niet volbeladen te worden, en tevens omdat de kans niet gering is dat door de open laadruimte vrachtverlies gaat ontstaan ook op de welgeboekte lading. Het is een afspraak tussen ondernemers — reders — die henzelf behoedt voor nadelen en die tevens van voordeel is voor de verladers. Echter niet een voordeel waarvoor deze verladers tot tegenprestatie verplicht zouden moeten worden. Enkele conferences menen wel eens hun samenwerking zo te moeten stellen dat de verladers trouw aan de conferences moeten verplichten omdat deze reders bereid zijn tot de samenwerking in de conference. Ik geloof dat dit een vreemde en dus verkeerde voorstelling van zaken is. Elke samenwerking tussen de reders waardoor zij een betere service kunnen bieden aan de verladers zal met graagte worden aanvaard, doch niet als iets waarvoor de verladers tot een tegenprestatie mogen worden gedwongen.

Iets anders is het dat de verladers, die een contract aangaan met de conference — de samenwerkende lijnreders dus — en zich daarbij tot trouw verplichten, wel menen dat zij recht hebben op een rabat. Dat rabat van meestal 10% zien zij dan ook alleen als een

vergoeding voor het feit dat de verlader bereid is om al zijn goederen, die hij op de bepaalde trade heeft te verscheperen, toe te vertrouwen aan de schepen van de rederijen die in de conference samenwerken.

Soortgelijke rabatten kennen wij in ons gehele bedrijfsleven; niet alleen bij het vervoerwezen. Elk bedrijf immers heeft er belang bij dat zijn bezetting zo hoog mogelijk is. Het kan dit bereiken door zich te verzekeren van een aanbod of afname van zijn goederen of diensten door langlopende overeenkomsten aan te gaan met zijn cliënten. Tegenover de „trouw” van de cliënt staat dan een lagere prijs, vooral ook omdat door deze trouw de kostprijs van het produkt — als gevolg van de gemiddeld betere bezetting — lager kan zijn.

De verladers zijn dan ook van mening dat zij „recht” hebben op dit rabat. Zij zijn eveneens van oordeel dat een dergelijk rabat zeker niet discriminerend is en verboden zou moeten zijn. Een zelfde gedachtengang vind ik terug in de lezing die het lid van de Europese Commissie, Schaus, heeft gehouden in Venetië op 1 oktober 1962, waar hij zeide:

„Zur Frachtdifferenzierung und zu den Treueklauseln möchte ich zur Erläuterung meiner Ideen beispielsweise sagen, dass man sie m.E. nicht „sic et simpliciter” als den Wettbewerbsregeln entgegenstehend bzw. als diskriminierend ansehen kann. Die Kosten stehen in einer gesetzmässigen Abhängigkeit vom Produktionsumfang, in unserem Falle vom Verkehrsaufkommen und von dem Einsatzkoeffizienten der Schiffe. Ueberall da also, wo die zur Debatte stehenden Praktiken, einwandfrei geübt, dazu beitragen, dass der Beförderungspreis für die durchgeführten Transporte charakteristische, technische und betriebswirtschaftliche Elemente wiedergibt, kann man nicht von vornherein und ganz allgemein von einer Unvereinbarkeit sprechen. Es geht da um Praktiken, die auch bei anderen Verkehrsträgern (z.B. bei den Eisenbahnen) gebräuchlich sind. Im übrigen ist dieser Fall für die drei Binnenverkehrsträger (Schiene, Strasse, Wasserweg) in Artikel 12 der Durchführungsverordnung Nr. 11 ausdrücklich vorgesehen. Diese Verordnung wurde vom Rat in Durchführung von Artikel 79 Absatz 3 des Vertrages von Rom erlassen und verbietet Diskriminierungen auf dem Gebiete der Frachten und Beförderungsbedingungen, lässt aber Preisunterschiede auf Grund der Kosten zu, Unterschiede, die in diesem Falle nicht als Diskriminierungen im Sinne des Vertrages anzusehen sind”.

Wil de verlader deze rabatten genieten dan zal hij ook zijn trouw moeten bewijzen hetzij door een contract af te sluiten waarbij hij verklaart alle goederen aan de conferenceschepen te zullen geven of na verloop van tijd te verklaren dat hij over een voorafgaande periode deze trouw heeft betracht.

Over dit beginsel bestaat bij de verladers geen misverstand. De discussie die zij met de conferences hadden en hebben gaat over de formulering van deze trouw. In vrijwel alle conferencecontracten — uitzondering is nu de hierboven genoemde Far Eastern Freight Conference sinds de verladers met deze conference konden spreken — staat dat de verlader al zijn goederen, ook die welke hij verscheept onder de leveringsconditie fob, fas en ex works, aan de conferenceschepen moet toevertrouwen.

Het zal duidelijk zijn dat de praktijk hier moeilijkheden brengt. Bij de verkoop van een partij goederen bedingt de koper een fob-levering. Hij, als koper, heeft dus het recht om de wijze van verscheping te regelen. Hij kan een conferenceschip kiezen maar ook een outsider.

Als hij die outsider kiest, begaat de aflader op grond van de contract-clausule, contractbreuk met alle gevolgen van dien (verlies van rabat over een heel jaar plus soms een boete).

Er was tot voor kort zelfs een conference die een bepaling in zijn contract had opgenomen welke als volgt luidde: „indien uw verscheper-verkoper uw goederen laat vervoeren met onze conference-schepen naar een ontvanger-koper van de goederen en deze ontvanger heeft — voor een ander transport uiteraard — gebruik gemaakt van een outsider, dan vervalt bij u — verscheper — het recht op rabat”.

Dit soort clausules zijn voor iedereen, en dus ook voor de verladers, onaannemelijk. De betrokken conference heeft inmiddels deze clausule ingetrokken op verzoek van de gezamenlijke Raden van Zeeverladers.

Conference en mededingingsrecht

Beziet men deze clausules — die de trouw omschrijven — tegen de achtergrond van de monopolioïde functie welke de conference inneemt, dan zal men begrijpen dat deskundigen, die werden geraadpleegd met ons van oordeel zijn dat hier de conference te ver gaat. Men verplicht nl. de verkoper-verscheper tot handelingen die hij alleen kan uitvoeren als hij tegenover zijn wederpartij, de koper wanprestatie pleegt. Hij moet immers de nadrukelijke opdracht van de koper tot fob-verscheping negeren. Eén van de Raden van Zeeverladers in Europa heeft dan ook reeds medegedeeld dat deze clausules getoetst aan bekende regels voor de mededinging, geen

stand kunnen houden. Een ander voorschrift dat een zelfde vonnis zou kunnen treffen is dat waarin de boete wordt geregeld die de verscheper moet betalen indien hij toch met een outsider verscheept. Gewoonlijk is die boete gelijk aan alle rabatten die nog open staan. In enkele conferencecontracten echter is behalve de boete ook een schadevergoeding mogelijk waarvan het bedrag niet is vastgesteld. Dat de verlader die doelbewust met een outsider verscheept en dus contractbreuk pleegt (indien hij een contract tekende) zijn uitstaande rabatten verspeelt, lijkt mij binnen de grenzen van het redelijke liggen. Door immers het contract te negeren, plaatst hij zich in de positie van de verlader die geen contract wenste en dus zal hij de volle vracht moeten betalen. Dat hem echter de verplichting opgelegd zou kunnen worden bovendien nog een schadevergoeding te betalen, lijkt niet meer binnen de grenzen van dat redelijke te liggen. Ook deze bepaling is volgens de deskundigen van een der Raden van Zeeverladers in strijd met de bekende mededingingsregelen. Het trouwcontract als zodanig echter ligt volgens Europese begrippen volledig binnen de sfeer van een aanvaardbare mededingingsregel. Ik heb hierboven reeds de mening van de heer Schaus weergegeven; ik geloof echter te mogen zeggen dat alle geraadpleegde deskundigen het daarover eens zijn.

Nog een enkel woord over de overige contractsbepalingen, waartegen de zeeverladers bezwaren hebben ontwikkeld.

In de eerste plaats menen de verladers dat zij kennis mogen en moeten kunnen dragen van de tariefcondities. Onder tariefcondities verstaan wij dan de voorschriften welke de toepasselijkheid van de tarieven regelen. Daaronder vallen dus die voorschriften welke bijvoorbeeld bepalen hoe het te verschepen goed moet worden gemeten opdat de vracht kan worden vastgesteld. Vrijwel alle conferences weigeren om deze conditie te publiceren. Het kan dus voorkomen dat de Conferencesecretariaten een verlader aanschrijven en mededelen dat zijn goederen een dezer dagen zullen worden nagemeten en dat een ander vrachtbedrag zal moeten worden betaald. Hoe er wordt gemeten, of degene die meet de voorschriften wel naar de letter uitvoert, of de voorschriften wel voor alle verladers op gelijke wijze worden gehanteerd, dat alles is de verlader onbekend.

Enkele conferences hebben besloten om deze tariefcondities te

deponeren bij de Nederlandse Raad van Zeeverladers; zij mag daaruit echter geen algemene voorlichting geven aan de leden. Is het teveel gezegd dat dit een vreemde situatie is?

Hetzelfde geldt voor de verpakkingsvoorschriften. De verladers kennen deze niet. Op verzoek worden zij ook niet ter beschikking gesteld. De Nederlandse Raad van Zeeverladers heeft ook hier enkele conferences bereid gevonden deze voorschriften ten kantore van de Raad te deponeren, maar ook daarvoor geldt de bepaling dat geen algemene voorlichting gegeven mag worden. Natuurlijk weet iedere verlader hoe hij zijn eigen goed verscheept en welke verpakking hij kan en moet gebruiken. Sommige verpakkingen zijn echter uitermate kostbaar hetzij omdat het toegepaste materiaal duur is hetzij omdat de verpakking extra ruimte vraagt en dus extra vracht kost. Men zoekt dus naar die verpakking die de goedkoopste is maar stuit dan soms op de mededelingen van de rederijen dat een bepaalde verpakking niet is toegestaan. Nu de zeeverladers elkaar beter leren kennen blijkt echter dat bepaalde verpakkingsmethoden voor sommige goederen wel zijn geoorloofd en voor andere niet.

Overleg daarover is niet gepleegd en de verladers die nu nog met de zware en kostbare verpakking werken zouden zeker bereid zijn om hun goedkopere verpakking aan het zeevervoer aan te passen — als zij maar wisten dat het kon. Waarom de Conferences deze verpakkingsvoorschriften niet publiceren is een raadsel.

En waarom zij soms de verpakkingsvoorschriften wijzigen zonder enig vooroverleg met de betrokken verladers is evenmin begrijpelijk. Een van de Raden van Zeeverladers werd door de leden voor het feit gesteld dat voor een bepaald produkt een zodanige verpakkingsmethode werd voorgeschreven dat de produktiesnelheid aanmerkelijk zou moeten worden **verlaagd** wilde men de goederen op de voorgeschreven manier bundelen.

Overleg was niet gepleegd. In een gesprek dat daarna toch plaatsvond, hebben de leden van de Conference ingezien dat hun voorschrift praktisch onuitvoerbaar was en in samenwerking met de betrokken producenten een methode aangegeven welke voor beide partijen aanvaardbaar was. Ook hier kan het bestaan van de Raden van Zeeverladers voor de conference vereenvoudigend werken. Want elk nieuw initiatief dat de conference zou willen ontwikkelen, elk nieuw voorschrift dat zij nodig achten kan op korte

termijn door de Raad van Zeeverladers besproken worden met de betrokkenen — waarvan wij de namen immers kennen — zodat dit overleg weinig moeite en dus weinig kostbaar is. Het is dan ook te hopen dat de reders van deze mogelijkheid waar dat slechts nuttig lijkt, gebruik zullen willen maken.

In de aanhef van het conferencecontract vindt de verlader die gaat tekenen een bepaling welke ongeveer als volgt luidt: „Wij rederijen samen vormende de conference verklaren ons bereid voldoende scheepsruimte te verschaffen aan u verlader mits u enz. Mochten wij onverhoopt niet voldoende ruimte verschaffen dan kunt u ons dat mededelen en dan zullen wij zien wat we voor u kunnen doen. Wij kunnen u ontheffen van de verplichting om uitsluitend met onze lijnen te verschepen, uiteraard dan met behoud van uw rabatten.”

Op het eerste gezicht een bepaling welke alleszins redelijk is. De wereldhandel is niet voorzienbaar. De marktprijzen hebben een dermate invloed op de hoeveelheid goederen die verscheept worden alsmede op de „trade” waarin verscheept wordt dat geen enkele conference in staat kan worden geacht elke „boom” op te vangen. Want als er een sterke opleving te bespeuren valt op de wereldmarkt (men behoeft nog niet eens aan de Koreacrisis, de Suezcrisis en laatstelijk de Cubacrisis te denken) dan stijgt het ladingaanbod zodanig dat de normale lijnboten het aanbod niet aankunnen.

De rederijen zouden dan kunnen charteren en meer scheepsruimte inzetten. Maar ook dat is niet altijd mogelijk als ook de chartermarkt een zelfde felle opleving te zien geeft.

Wat moet de verlader dan doen als hij zijn goed kan verkopen, de outsider bij hem op kantoor zit en hem ruimte kan aanbieden en de conference hem laat wachten? Is het verwonderlijk dat op dit punt de verladerswensen zeer nauwkeurig zijn en dat zij van de conference vragen om dit wachten te beperken tot hoogstens twee weken, waarna zij vrij zijn om te verschepen met wie zij willen! Een andere bepaling uit het conferencecontract welke voor onze Nederlandse zeeverladers enkele jaren geleden zeer nadelig dreigde te worden is die welke bepaalt dat het uittreden van een of meer leden uit de conference geen invloed heeft op het voortbestaan van het contract. Ziet men zich dus door het uittreden van enkele rederijen uit de conference voor de noodzaak

geplaatst om toch met die rederijen te blijven verschepen dan kan dat niet want die rederijen zijn op slag outsiders geworden. Het contract opzeggen kan ook niet want die opzegging is gebonden aan bepaalde data meestal einde juni en eind december. De opzegging dient bovendien plaats te vinden met een termijn van zes maanden. Hoort men dus dat enkele rederijen per 1 augustus uit de conference treden, dan kan men als dit bericht wereldkundig wordt voor eind juni onmiddellijk zijn contract opzeggen. Die opzegging gaat dan in per 31 december.

Men is dan altijd nog 5 maanden gebonden aan een contract dat de rederij waarmede men tot nu toe verscheept, beschouwt als outsiders. Men is dus zeker het rabat over de verstreken periode kwijt.

In het hierboven bedoelde geval heeft de Nederlandse Raad van Zeeverladers gemeend dat de berichten die zij vóór 30 juni ontving zo alarmerend waren dat het opzeggen van het contract wenselijk was. Een zware verantwoordelijkheid want het contract moest worden opgezegd per 30 juni en in de maand die nog moest verstrijken vóór de 1ste augustus kon immers nog veel gebeuren. De conferences kondigen meestal pas op de laatste dag af dat een lid uittreedt. Desondanks heeft de Nederlandse Raad dit parool toch uitgegeven. Vrijwel alle leden van de Raad hebben hun contract gelijktijdig opgezegd. Een mooi voorbeeld van de discipline, voorbeeld echter dat door de betrokken conference (de overblijvende leden althans) niet is gewaardeerd, zoals te begrijpen valt. Dat de verhoudingen later weer werden hersteld, dat het uittreden van de Nederlandse rederijen niet plaatsvond en dat de betrokken conference sindsdien een uitstekend contact met de Raden van Zeeverladers heeft gezocht en onderhouden, mag hier en marge worden meegedeeld. De verladers blijven echter vragen dat in de conferencecontracten het uittreden van leden en hun effect op de verladers beter wordt geregeld. De Nederlandse Raad meent dat als enkele rederijen, die onmisbaar zijn voor de betrokken verladers, uittreden, het contract moet kunnen vervallen op dezelfde dag als de deelname van de reder in de conference. Bovendien menen wij dat de conference tijdig van dit soort evenementen mededeling moet doen aan de verladers, opdat deze zich op de gevolgen daarvan kunnen voorbereiden.

Vrachtprijs

De vrachtprijzen in de zeevaart zijn niet openbaar. Een enkele uitzondering bewijst de regel. Ik geloof te mogen stellen dat de zeeverladers hierin geen verandering willen brengen. Wel echter zouden zij meer inzage in de tariefstructuur wensen. De goederenindeling bijvoorbeeld wordt niet gepubliceerd en ook niet op andere wijze openbaar gemaakt. Men kan alleen voor zijn eigen goederen de vrachtprijzen opvragen. Op dat gebied is de doorzichtigheid van de markt meer dan voldoende omdat de outsiders meestal niet nalaten hun offertes een ruime verspreiding te geven. Op dit gebied zijn er geen problemen. De problemen liggen daar waar een verlader zich afvraagt of hij met zijn produkt A vergeleken bij produkt B een redelijke vracht betaalt. Die vergelijking van produkten onder elkaar is daarom belangrijk omdat bepaalde produkten op de wereldmarkt tot elkaar in concurrentie staan.

Bovendien vraagt men zich af of de vrachtprijzen gerekend naar of van de verschillende havens, in gelijke omstandigheden, ook gelijk zijn. Uiteraard houdt men er dan rekening mede dat de onderscheidene havens ook verschillende havenkosten en bezetting hebben en dus verschillend zullen kunnen zijn.

Voor de vrachtprijzen naar en van het Verenigd Koninkrijk hebben de grote belangstelling van de verladers. Er zijn tekenen die erop wijzen dat althans in de conferencecontracten, bepaalde verschillen in behandeling tussen Engeland en het continent bezig zijn om te verdwijnen.

Hague Rules

Een laatste punt dat de verladers meer en meer gaat bezighouden zijn de Hague Rules. De Hague Rules regelen de aansprakelijkheid van de reder ten opzichte van verscheper en ontvanger. Dit Verdrag dat uit 1924 dateert en sinds enkele jaren nu ook officieel in ons zeerecht is opgenomen, staat dezer dagen op de helling.

Het is het Comité Maritime International dat met de voorbereiding van deze studie is belast en dat hiervoor uiteraard steunt op de nationale Verenigingen van Zeerecht.

Het lijkt mij dat ik niet behoef uiteen te zetten waarom de verladers in deze Hague Rules geïnteresseerd zijn. Hun belangstelling is even groot als voor de CIM of de CMR.

Hebben de beide laatstgenoemde conventies een beperkt werk-

gebied — al is dit nog groot genoeg — de Hague Rules hebben mondiale gelding. Dit brengt met zich mede dat een wijziging van deze Regelen met meer zorg gepaard dient te gaan dan welke andere Conventie ook. De aansprakelijkheid van de reder ten opzichte van zijn verscheper en zijn ontvanger (daarin bijzonder geïnteresseerd omdat de vrachtbrief tevens cognossement en dus titel van de goederen is) is een onderdeel van de wereldhandel en een onderdeel van de verhouding, de zakelijke verhouding, tussen reder en verlader. Wijzigingen kunnen deze verhouding verstoren maar ook kan een wijziging die niet meer mondiaal wordt aanvaard, een uiterst onaangenaam effect hebben op de wereldhandel. Deze mondiale uniformiteit van de vervoer voorwaarden heeft een belang dat niet mag worden onderschat. Het is om die redenen dat de verladers — maar ook meen ik te weten de reders — zich afvragen of op dit gebied niet met nog groter voorzichtigheid te werk moet worden gegaan.

Het congres van het CMI dat in juni van dit jaar in Stockholm zal plaatsvinden, zal de herziening van de Hague Rules behandelen. Men kan zich afvragen of de voorbereiding van deze herziening wel voldoet aan de eisen die er aan gesteld mogen worden. Op dit gebied is een nauwere samenwerking tussen reders en verladers onontbeerlijk. Zelfs zou ik willen zeggen dat, indien de eventuele herziening van de Hague Rules zou leiden tot een partiële aanvaarding in de wereld of slechts een herziening betreft op — in het geheel gezien — ondergeschikte punten, deze herziening beter enkele jaren kan worden uitgesteld. En dat bij die herziening ook de georganiseerde reders en de georganiseerde verladers dienen te worden ingeschakeld. Ondanks een groot onzorg voor juristen — meen ik dat op dit gebied vooral de beide contractspartijen moeten nagaan wat voor hen aanvaardbaar en verdedigbaar is voordat een wijziging een verandering brengt welke wellicht meer kwaad doet dan goed.

Het vorenstaande was een beeld van een organisatie en haar beginselen.

Het organiseren van belanghebbenden is een boeiende en voor beide partijen soms ook lonende bezigheid. Elke groep, zeker als hij optreedt als "pressure group" zal in den beginne succes hebben.

Dat leert ons de wetenschap der menselijke samenleving. Om een organisatie, een doeltreffende organisatie, te behouden moet men

echter meer zijn dan dat. Men moet ook afstand kunnen nemen van zichzelf en van zijn leden. Daarom moet de organisatie steeds gezien worden als een zeef waarin de belanghebbenden hun problemen doen en waarbij alleen die problemen die algemeen zijn en ook gezien van het oogpunt van de andere partij uit, verdedigbaar zijn, in behandeling komen. Geen organisatie kan zich stellen achter elk probleem dat een lid op tafel brengt. Maar ook kan geen organisatie het zich permitteren dat een vraagstuk dat de zeef passeerde, niet in bespreking komt en dus nimmer een oplossing vindt.

Daarom is het organiseren van de verladers maar ook van de reders een bezigheid die vraagt om zelfbeheersing en zelfkritiek enerzijds en activiteit anderzijds. De verladers hebben zich georganiseerd zodanig dat zij én als gesprekspartners van de conferenties én als verlader in eigen land hun intermediair hebben gevonden. Dit intermediair zal trachten te voorkomen dat de „slechte verladers” — die er ook zijn — zouden kunnen forceren dat hun wensen worden gehonoreerd. Dit acht ik een stuk van de taak van de organisatie. Als de Nederlandse Raad die taak naar behoren vervult zal het gesprek met de conferenties eenvoudiger zijn. Eenvoudiger omdat in het conferencecontract vaak clausules zijn opgenomen die alleen bestemd zijn voor de „slechte” verladers. Maar als men ziet dat ook de goede verladers daarvan de dupe worden, zal men andere wegen moeten bewandelen dan tot nu toe te zien waren. Dan kan de organisatie een rol spelen.

Maar ook voor de conferenties geldt in wezen hetzelfde wat over de verladers werd gezegd. De Amerikaanse Bonnerbill bewijst dat het isolement van de conferenties kan leiden tot maatregelen die noch de reders noch de verladers wensen. Ik meen dat de conferenties hun isolement kunnen doorbreken, mede dankzij de activiteit van hun organisaties.

De Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging is de eerste en naar ik meen te weten voorshands nog de enige geweest die zijn leden heeft opgeroepen om, waar dit maar kan, met de Raden van Zeeverladers samen te werken en hen te verzoeken hun conference-secretariaten open te stellen voor een doelmatig gesprek met deze verladers. En mag ik daaraan toevoegen dat deze oproep voor vele Nederlandse reders te laat kwam, omdat zij tot dit gesprek sinds lang bereid bleken.

SOMMAIRE

La coopération entre les Conseils nationaux de Chargeurs Maritimes d'une part et avec les Conférences maritimes d'autre part par Dr. A. Greebe

Depuis des années les armateurs et les chargeurs maritimes sont représentés dans la Commission des Transports Maritimes de la Chambre de Commerce Internationale à Paris. Ce contact a donné naissance à des conversations sur des différends et des conflits entre armateurs et chargeurs. Cependant il n'y avait pas une organisation proprement dite des chargeurs maritimes. Et c'est pourquoi des conseils nationaux de chargeurs maritimes ont été établis dans plusieurs pays de l'Europe suivant l'exemple anglais.

Il suit une description de la structure et de l'organisation interne du Conseil hollandais des Chargeurs Maritimes. Membres du Conseil peuvent devenir les employés d'entreprises-membres de l'E.V.O. (Association nationale des usagers de transport), qui s'occupent de faire transporter leurs marchandises par mer. Le Conseil hollandais n'a pas de personnalité civile. Il n'entreprend aucune action qu'après le consentement de tous les membres. De cette façon le Conseil espère pouvoir compter sur l'approbation de ses activités par tous les membres. Les entreprises associées contrôlent environ 85% de toutes les marchandises à destination ou en provenance des ports hollandais. Tous les membres sont régulièrement tenus au courant de toute activité du Conseil.

Il existe aussi un contact intense et fréquent entre les divers conseils nationaux de chargeurs maritimes, qui est réalisé par un Centre de Documentation fonctionnant comme secrétariat.

Ensuite l'article donne une énumération des modifications que les chargeurs désirent faire introduire dans les contrats entre chargeurs et conférences. Parmi celles-ci figurent les clauses de fidélité à la conférences, les stipulations relatives aux pénalités en cas d'infraction du contrat par le chargeur, et les conséquences pour le chargeur dans les cas où des lignes cessent d'être membre de la conférence. Les chargeurs désirent savoir les conditions tarifaires, la structure des tarifs et les prescriptions relatives à l'emballage pour leurs marchandises.

L'article insiste sur la participation des armateurs et des chargeurs dans la révision des Règles de La Haye relatives à la responsabilité de l'armateur.

L'auteur défend l'opinion que les autorités publiques ne doivent pas intervenir dans la réglementation du contenu des contrats avec les chargeurs; la légitimité des passages de Loi Bonner relatifs au contrats entre chargeurs et conférence est mise en doute.

EEG EN INTERNATIONAAL PTT-VERKEER

Drs. J. H. v. d. Marel

§ 1. Inleiding

Het doel van deze studie is na te gaan welke gevolgen de EEG heeft en in de toekomst zal hebben voor de omvang van het Nederlandse PTT-verkeer met de lidstaten.

In het Euromarkt-verdrag komen op een enkele uitzondering na geen bepalingen voor, die rechtstreeks van invloed zijn op PTT. Als er dus een invloed uitgaat op het Nederlandse PTT-verkeer met de EEG-partners dan zal deze indirect — en wel voornamelijk via de internationale handel — moeten werken.

Dit zal het geval zijn indien ten eerste de EEG de internationale handel beïnvloedt en indien ten tweede een verband bestaat tussen de internationale handel en het Nederlandse PTT-verkeer binnen de Euromarkt.

Het eerste punt zal in § 2 worden behandeld. Daar wordt geconstateerd dat een beïnvloeding van de internationale handel door de Euromarkt aantoonbaar is. Aangezien echter op de internationale handel een veelheid van factoren van invloed is, is het niet wel doenlijk de specifieke invloed van de Euromarkt nauwkeurig vast te stellen.

In § 3 wordt onderzocht of er een relatie bestaat tussen de internationale handel enerzijds en het Nederlandse PTT-verkeer met de EEG-partners anderzijds. Geconcludeerd wordt dat een dergelijk verband inderdaad bestaat.

In § 4 tenslotte worden ramingen gegeven voor de toekomstige groei van het Nederlandse PTT-verkeer binnen de Euromarkt. Hierbij is voornamelijk uitgegaan van de samenhang van dit verkeer met de internationale handel. De invloed van de EEG is hierin derhalve impliciet. Deze ramingen worden vergeleken met de in het verleden opgetreden groei van het PTT-verkeer naar de EEG-landen.

§ 2. De invloed van de EEG op de internationale handel van de lidstaten.

Bij de totstandkoming van het EEG-verdrag in 1957 stond op de

voorgond het streven naar internationale vrijheid van beweging van eindprodukten en produktiefactoren, zodat het voortbrengen van goederen en diensten in beginsel daar kan plaats vinden waar de natuurlijke omstandigheden en menselijke bekwaamheden het gunstigst zijn.

Verwacht werd dat de vermindering en uiteindelijke verdwijning van de invoerbepalingen via een toeneming van de internationale handel een betere allocatie van produktiemiddelen tot gevolg zou hebben. Deze grotere internationale arbeidsverdeling zou een welvaartstimulerend effect hebben, aangezien deze verdergaande specialisatie kostenverlaging mogelijk maakt. Bovendien zou de verscherping van de internationale concurrentie leiden tot diepte-investeringen en versterking van de tendens tot concentratie, waardoor de welvaart eveneens wordt bevorderd. De langs deze wegen bereikte welvaartstoename zal op haar beurt weer een positieve invloed uitoefenen op de internationale handel, aangezien een hoger inkomen grotere bestedingen in binnen- en buitenland zal meebrengen.

Wat is hiervan tot dusver in de praktijk terecht gekomen?

De vorming van één gemeenschappelijke markt heeft reeds belangrijke vorderingen gemaakt; besloten werd tot afbraak van de binnenrechten in de EEG met 50% voor industriële produkten en tot een vergaande afschaffing van de kwantitatieve handelsbepalingen tussen de lidstaten. Voorts is een reglement over de vrije migratie van werknemers in werking getreden, terwijl algemene programma's werden aangenomen over vrije dienstverlening en vrije vestiging van personen en bedrijven binnen de Gemeenschap. Tenslotte werd in de sfeer van het inter-EEG-kapitaalverkeer een gedeelte van de kapitaalbewegingen vrijgemaakt, te weten de categorie van de directe investeringen, het kapitaalverkeer van persoonlijke aard alsmede kapitaalbewegingen, die samenhangen met de financiering van handelstransacties op korte en middellange termijn.

Diepte-investeringen, specialisatie en concentratie zijn in belangrijke mate opgetreden. Daarnaast zijn door ondernemingen uit landen buiten de EEG tal van bedrijven gevestigd in de EEG als gevolg van tariefsverhogingen van sommige EEG-landen tegenover derde landen.

Tegenover deze positieve invloeden op de welvaartsontwikkeling

VAN DER KOLK DEVENTER N.V.

Zwolseweg 99-101 — Telefoon 14711-11044

DEVENTER

Official FORD Dealer

Uw B.M.W.-agent

voor Leeuwarden en geheel Noord-Friesland

HOOGEVEEN en TOORNSTRA

Automobil- en Garagebedrijf N.V.

LEEUWARDEN

Wijbrand de Geeststraat 28 - Tel. 2 61 65-22234 - Giro 873358

W. VAN ZIJL's AUTOBEDRIJF N.V.

Velperplein 10 - Telefoon (08300) 2 47 41 - Arnhem

Officieel General Motors Dealer
voor

OPEL
CHEVROLET
OLDSMOBILE

Service-Stations:

ARNHEM: Velperplein
Ernst Casimirlaan
De Monchyplein
LINSCHOTEN:
Rijksweg Den Haag—Utrecht

Kokos Automatten voor alle wagens

Precies volgens model uitgesneden;

3 kwaliteiten - diverse kleuren

Vraagt franco zichtzending of bemonsterde offerte

WIJSTHA C.V.

Wiesselseweg 33 - APELDOORN - Telefoon (06762) 261

HAARLEM Garage MEINDERT BAKKER

Rozenstraat 49-51
Telefoon (02500) 2 12 75 - 1 29 79

TRABANT

Firma J. PUTTERS

Automobilbedrijven

Stationsweg 1 • 's-Hertogenbosch



MERCEDES-BENZ Personenwagens

SIMCA personenwagens - bestelwagens



Service-Station WILDENBORG

Eibergseweg - Haaksbergen - Tel. (05427) 717
Afd. garage: Eibergseweg 73 - Tel. (05427) 298

SNELLE BEDIENING — PRIMA SERVICE

Voor vakkundige reparatie — stalling
Levering van alle merken auto's



MARI voor Accu's

Import - Groothandel - Reparaties

Apeldoorn — Hofstraat 95
Telefoon (06760) 1 67 95

staat een remmende invloed door de achteruitgang van het stijgingsaccrès van de handel met de niet-EEG-landen.

Heeft de EEG nu per saldo stimulerend gewerkt op de welvaartsontwikkeling van de onderscheidene lidstaten? Om een indruk hiervan te krijgen is in tabel 1 een overzicht opgenomen betreffende deze ontwikkeling in de EEG-landen en enkele andere sterk geïndustrialiseerde Westerse landen in de periode 1958 t/m 1961 en enkele daaraan voorafgaande tijdvakken, die qua duur en fase van de conjunctuurcyclus met vorengenoemde periode enigermate overeenkomen.

TABEL 1

| Gemiddelde welvaartsstijging per jaar in % ¹⁾ | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|
| | 1952-1955 | 1953-1956 | 1958-1961 |
| EEG | 5,6 | 5,4 | 4,9 |
| Nederland | 6,7 | 5,1 | 4,1 |
| Ver. Staten | 1,7 | 1,0 | 2,0 |
| Engeland | 3,4 | 2,9 | 2,6 |

Naar aanleiding van bovenstaande tabel kan het volgende worden opgemerkt:

1. De welvaartsstijging is in de periode 1958-1961 in de EEG en ook in Nederland geringer geweest dan in de perioden 1952-1955 en 1953-1956.
2. De welvaartstoename is in de periode 1958-1961 in de EEG en ook in Nederland sterker geweest dan in de Ver. Staten en Engeland.
3. Dit verschil in welvaartsstijging was in de perioden 1952-1955 en 1953-1956 ook — en voor wat de Ver. Staten betreft zelfs in nog sterkere mate — aanwezig.

De verklaring voor de tegenstelling tussen wat theoretisch op grond van een positief EEG-effect had mogen worden verwacht en

¹⁾ Deze gegevens zijn afgeleid uit "Statistical Bulletins OECD" (General Statistics), november 1962, blz. V, en hebben betrekking op het Bruto Nationaal Produkt tegen marktprijzen per hoofd van de bevolking.

bovenstaande cijfers moet waarschijnlijk voor een belangrijk gedeelte worden gezocht in de omstandigheid, dat door de oorlog het economische leven in de EEG-landen volkomen ontwricht was, waardoor in het eerste decennium na de oorlog, mede dank zij de Marshall-hulp, een zeer sterke produktie- en welvaartsstijging mogelijk was. Bovendien kon West-Europa na het beëindigen van de oorlog profijt trekken van de snelle ontwikkeling van de techniek, die in de Ver. Staten gedurende de oorlogsjaren was opgetreden, doordat de vereiste kennis veelal niet behoefde te worden ontwikkeld, maar rechtstreeks kon worden geïmporteerd.

Ondanks het feit, dat de cijfers betreffende de welvaartsontwikkeling, waarop uiteraard behalve de EEG tal van andere factoren van invloed zijn, niet direct in die richting wijzen, moet een zekere positieve invloed van de EEG op de welvaart aannemelijk worden geacht. In dit verband kan worden opgemerkt, dat de voorzitter van de Commissie van de Europese Economische Gemeenschap, Prof. Dr. Walter Hallstein, in een eind vorig jaar gehouden rede als zijn mening te kennen gaf, dat er geen twijfel aan bestaat, dat de economische groei zonder het bestaan van de Europese Economische Gemeenschap aanzienlijk kleiner zou zijn geweest.²⁾ In soortgelijke zin heeft minister De Pous zich onlangs uitgelaten.³⁾ Gezien het verband tussen welvaart en internationale handel moet dus langs deze weg een stimulans zijn uitgegaan op de internationale handel van de lidstaten. Daarnaast kon verwacht worden dat, zoals eerder gezegd, de internationale handel rechtstreeks beïnvloed zou worden door de daling van de invoerrechten en de als gevolg daarvan optredende vergroting van de internationale arbeidsverdeling.

Wat geven nu de cijfers betreffende de inter-EEG-handel in de jaren na het in werking treden van het verdrag te zien?

Tabel 2, waarin ter vergelijking tevens de periode 1953-1957 is opgenomen, geeft hiervan een indruk.⁴⁾

²⁾ Rede, gehouden voor de algemene vergadering van het „Verbond van Nederlandsche Werkgevers” in Eindhoven op 11 oktober 1962, getiteld: „De Europese Gemeenschap, een factor van de wereldpolitiek”.

³⁾ Rede, uitgesproken door de Minister van Economische Zaken, Drs. J. W. de Pous, bij de opening van de voorjaarsbeurs op 11 maart 1963 te Utrecht.

⁴⁾ Gegevens, afgeleid uit „Basisstatistieken van vijftien Europese landen”, uitg. 1961 en „Algemeen Statistisch Bulletin”, 1963, no. 3 (beide publicaties uitgegeven door het Bureau voor de Statistiek der Europese Gemeenschappen), alsmede uit „Monthly Bulletin of Statistics”, maart 1963 (uitgegeven door de Verenigde Naties).

TABEL 2

| Gemiddelde volumestijging van de handel per jaar in % | | |
|---|-----------|-----------|
| | 1953-1957 | 1958-1962 |
| inter-EEG-handel | 13,5 | 19,2 |
| invoer EEG uit rest van de wereld .. | 11,0 | 9,6 |
| uitvoer EEG naar rest van de wereld | 9,9 | 6,6 |

Geconstateerd kan worden, dat het volume van deze handel over de periode 1958-1962 met 19,2% per jaar is gestegen, terwijl de invoer van de EEG uit en de uitvoer naar derde landen tezelfder tijd met 9,6% resp. 6,6% per jaar is gestegen. Hoewel ook in de aan het EEG-verdrag voorafgaande jaren eenzelfde ontwikkeling — namelijk een sterkere stijging van de handel tussen de latere EEG-landen dan van die tussen deze landen en de rest van de wereld — te constateren valt, was het verschil tussen de accrespercentages toen aanmerkelijk geringer. Er heeft zich dus een duidelijke tendentie tot versterking van de handelsbetrekkingen binnen de Euromarkt afgetekend.

Prof. Wemelsfelder, hoewel sceptisch staande t.o.v. de economische invloed van de EEG, is niettemin eveneens van mening, dat de cijfers suggereren dat na het in werking treden van het Verdrag van Rome de gesignaleerde tendentie — de relatieve stijging van de inter-EEG-handel — werd versterkt.⁵⁾

De vergroting van de afzet binnen de EEG is waarschijnlijk deels ten koste gegaan van de groei van zowel de invoer uit als de uitvoer naar derde landen. Het valt namelijk op, dat de toename van de handel van de EEG met derde landen in de „EEG-periode” niet onbelangrijk lager was dan daarvoor. Deze veronderstelling wordt gesteund door de in tabel 3 opgenomen cijfers, waaruit blijkt dat het groeipercentage van de buitenlandse handel van Engeland en de Ver. Staten in de periode 1958-1962 groter was dan, resp. nagenoeg gelijk was aan dat in de periode 1953-1957.⁶⁾

⁵⁾ „De EEG, much ado about nothing...?”, artikel van Prof. Dr. J. Wemelsfelder in Economisch-Statistische Berichten van 29 augustus 1962.

⁶⁾ Gegevens afgeleid uit „Basisstatistieken van vijftien Europese landen”, uitg. 1961, „Algemeen Statistisch Bulletin”, 1963, no. 3 en „Monthly Bulletin of Statistics”, maart 1963.

TABEL 3

| Gemiddelde volumestijging per jaar van de externe handel (invoer + uitvoer) in % | | |
|---|-----------|-----------|
| | 1953-1957 | 1958-1962 |
| EEG | 10,5 | 8,1 |
| Ver. Staten | 4,8 | 4,6 |
| Engeland | 3,8 | 4,7 |

De ontwikkeling van de handel per lidstaat vertoont grote verschillen. Voor Nederland is de ontwikkeling van de buitenlandse handel in tabel 4 weergegeven. ⁷⁾

TABEL 4

| Gemiddelde volumestijging per jaar van de handel (invoer + uitvoer) van Nederland in % | | |
|---|-----------|-----------|
| | 1953-1957 | 1958-1962 |
| met EEG | 13,8 | 14,7 |
| met EVA | 10,2 | 8,3 |
| met rest wereld | 8,0 | 4,4 |

Duidelijk blijkt dat de stijging van het handelsverkeer met de EEG groter is dan met de EVA. Dat is na 1957 in nog sterkere mate het geval dan daarvoor.

Het aandeel van de handel met de EEG in de totale handel van Nederland steeg als gevolg van de in voorgaande tabel zichtbare tendentie van bijna 37% in 1953 via ca. 41,5% in 1957/'58 tot bijna 50% in 1962.

§ 3. De invloed van de internationale handel van de lidstaten op hun internationale PTT-verkeer

In de vorige paragraaf is aangetoond dat er een relatie bestaat tussen de Euromarkt en de internationale handel. Als er nu even-

⁷⁾ Bron: Maandschrift CBS.

eens een verband aanwezig zou zijn tussen de internationale handel en het internationale PTT-verkeer van Nederland, dan kan geconcludeerd worden, dat de EEG het Nederlandse internationale PTT-verkeer indirect beïnvloedt.

Het PTT-verkeer en ook het internationale PTT-verkeer bestaat voornamelijk uit berichtenverkeer. Deze berichten worden overgebracht in de vorm van een brief, een telegram, een telexbericht of een telefoongesprek. Naast dit berichtenverkeer verzorgt PTT eveneens — zowel nationaal als internationaal — de verzending van postpakketten. De gangbare mening is dat er een nauwe relatie bestaat tussen internationale handel en internationaal berichtenverkeer. ⁸⁾

Teneinde te onderzoeken of het statistische cijfermateriaal deze mening bevestigt, is een aantal analyses uitgevoerd.

Vooraf werd onderzocht welke grootheden bij de statistische toetsing aan elkander moesten worden gerelateerd. Hiertoe werd een aantal proefonderzoeken verricht, waarbij als indicator voor het internationale PTT-verkeer van Nederland het uitgaande verkeer is genomen, aangezien het statistische materiaal betreffende het inkomende verkeer minder betrouwbaar is.

De vraag was nu aan welke handelsstroom dit uitgaande PTT-verkeer moest worden gerelateerd. De gedachten gingen hierbij in de eerste plaats uit naar de export. Het is echter aannemelijk, dat ook de import aanleiding geeft tot uitgaand PTT-verkeer. Als gevolg hiervan is het mogelijk, dat de totale handel (export + import) de beste verklarende variabele is.

De keuze werd gemaakt aan de hand van de uitkomsten van doorsnede-(cross-section)-analyses, waarbij het PTT-verkeer werd gesteld tegenover de export resp. de import resp. de totale handel in het jaar 1958 ⁹⁾ op een aantal trajecten. Verwacht zou namelijk kunnen worden, dat bij dergelijke comparatieve analyses de reek-

⁸⁾ Zie hiervoor o.a. „Theorie des Nachrichtenverkehrs“ door Dr. Peter-Henning Spranger, blz. 40 en 89 (verschenen in de reeks Verkehrswissenschaftliche Forschungen, uitg. Duncker und Humblot, Berlin 1961) en „Einfluß des Ausbaugrades und Benutzungsgrades nachrichtentechnischer Einrichtungen auf die Gesamtwirtschaft“ door Dr. Ing. Josef Lennertz, blz. 220 en 221 (verschenen in Forschungsberichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums, Nordrhein-Westfalen, uitg. Westdeutscher Verlag, Köln und Opladen 1958).

⁹⁾ 1958 is het meest recente jaar, waarover statistisch materiaal ter beschikking staat.

sen van de export en van de import belangrijke verschillen vertonen als gevolg van een uiteenlopende verhouding tussen export en import op de diverse trajecten. Bij tijdreeks-analyses daarentegen zal de verhouding tussen export en import op een bepaald traject in de tijd betrekkelijk weinig veranderen.

Bij deze proefonderzoeken nu bleek dat de correlatie tussen export en import toch wel groot was (correlatiecoëfficiënt ca. 0,90), alhoewel het systeem van bilaterale handelsovereenkomsten in West-Europa reeds geruime tijd verlaten was. In het licht van deze grote correlatie is het begrijpelijk, dat er geen belangrijk verschil gevonden werd tussen de correlaties PTT-verkeer versus export en PTT-verkeer versus import. Niettemin was eerstgenoemde correlatie enigermate groter, zodat aan de export als verklarende variabele de voorkeur moet worden gegeven boven de import.

Verder kwam uit deze proefonderzoeken naar voren, dat de totale handel ongeveer even sterk correleerde met het PTT-verkeer als de export als gevolg van het zeer nauwe verband tussen deze reeksen (correlatie-coëfficiënt ca. 0,98). Uit hoofde van de mate van correlatie met het PTT-verkeer valt derhalve niet te differentiëren tussen export en totale handel als verklarende variabele. Het lijkt echter het meest juist te werken met de totale handel omdat het zeer plausibel is, dat ook de import tot uitgaand berichtenverkeer leidt.

Vervolgens werd overgegaan tot de statistische toetsing van de relatie uitgaand PTT-verkeer versus totale handel. Hiertoe werd een aantal analyses uitgevoerd, waarvan er hieronder enkele besproken zullen worden, t.w.:

- a. een tijdreeks-analyse betreffende het verband tussen internationale handel en uitgaand internationaal briefpostverkeer;
 - b. een doorsnee-analyse betreffende hetzelfde verband;
 - c. een tijdreeks-analyse betreffende het verband tussen internationale handel en uitgaand internationaal telefoonverkeer.
- a. *Tijdreeks-analyse betreffende het verband tussen internationale handel en uitgaand internationaal briefpostverkeer.*

Voor het onderzoek naar dit verband werd voor de periode 1950-1961 voor elke lidstaat een spreidingsdiagram gemaakt, waarin met elkander in relatie werden gebracht het briefpostverkeer

uit Nederland ¹⁰⁾ en de kwantitatieve omvang van de totale handel met Nederland. ¹¹⁾ Bij een vergelijking van de verschillende diagrammen valt het op, dat de diverse ontwikkelingslijnen betrekkelijk weinig verschil in helling vertonen. De uitkomsten van een correlatieberekening voor elk land afzonderlijk, welke in tabel 5 zijn opgenomen, laten dit duidelijk zien.

TABEL 5

Relatie tussen het briefpostverkeer uit Nederland en het volume van de totale handel met Nederland in de periode 1950-1961

$$\log B = \alpha_1 \log H + \alpha_0$$

B = briefpostverkeer uit Ned. in dzd. kg.

H = totale handel met Ned. in mln. gld. (in prijzen 1953)

| | elasticiteits- coëfficiënt (α_1) *) | gemiddeld stijgingsperc. totale handel van jaar op jaar | correlatie- coëfficiënt |
|---------------------|--|---|----------------------------|
| Bleu | 1,08 (0,10) | 8,8 | 0,96 |
| West-Duitsland | 0,87 (0,11) | 12,2 | 0,93 |
| Frankrijk | 0,99 (0,15) | 9,7 | 0,90 |
| Italië | 0,99 (0,07) | 17,7 | 0,97 |
| EEG | 0,99 (0,09) | 10,8 | 0,96 |

*) tussen haakjes zijn de standaardfouten vermeld.

De correlatiecoëfficiënten zijn vrij hoog, doch men moet hierbij wel bedenken, dat zowel het briefpostverkeer als de handelscijfers een sterk trendmatig verloop vertonen. Aan de correlatiecoëfficiënten mag daarom niet veel betekenis worden gehecht. Van veel meer belang is, dat de elasticiteitscoëfficiënten voor de verschillende landen van dezelfde orde van grootte zijn. Daarin komt tot uitdrukking, dat het volume van de totale handel met Nederland en het briefpostverkeer uit Nederland met elkander samenhangen op een wijze, die betrekkelijk onafhankelijk is van de mate van

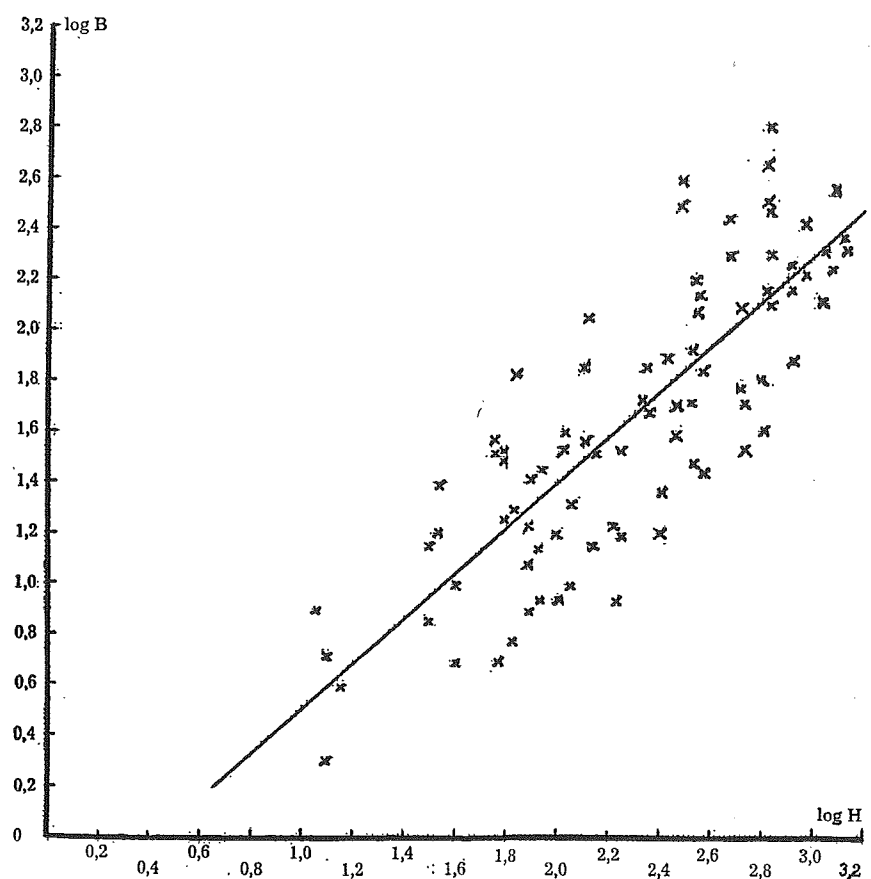
¹⁰⁾ Dit briefpostverkeer, waarvan de gegevens ontleend zijn aan interne PTT-statistieken, omvat brieven, briefkaarten, acten, drukwerken (incl. nieuwsbladen), braillestukken, monsters, briefpakjes en fonopost.

¹¹⁾ Gegevens ontleend aan Maandschrift CBS.

Spreidingsdiagram, aangevende de relatie tussen het uitgaand briefpostverkeer en het volume van de totale handel op 90 trajecten in West-Europa in 1958.

$$\log B = 0,88 \log H - 0,38 \quad R = 0,83$$

B = uitgaand briefpostverkeer in 100.000 stuks
H = totale handel in mln \$



stijging van de totale handel; de betreffende stijgingspercentages zijn namelijk zeer verschillend in de periode, die in ogenschouw is genomen. Dit wijst er op dat er een wezenlijke samenhang bestaat tussen de totale handel met en het briefpostverkeer uit Nederland. Voorts kan worden opgemerkt dat de elasticiteitscoëfficiënt (ca. 1) niet onaannemelijk is, hoewel iets hoger dan men geneigd zou zijn te verwachten. Economies of large scale schijnen in dit geval niet sterk te werken.

b. *Doorsnee-analyse betreffende het verband tussen internationale handel en uitgaand internationaal briefpostverkeer.*

Hierbij zijn de relaties tussen een tiental Westeuropese landen ¹²⁾ onder de loep genomen. Het briefpostverkeer uit Nederland naar Frankrijk ¹³⁾ werd gerelateerd aan de totale handel tussen deze twee landen ¹⁴⁾, het briefpostverkeer van West-Duitsland naar België aan de totale handel tussen West-Duitsland en België, enz. In totaal bedroeg het aantal waarnemingen derhalve 90.

In het spreidingsdiagram (pag. 74) zijn deze waarnemingen ingetekend evenals de uit een correlatieberekening resulterende regressielijn. De correlatiecoëfficiënt (0,83) is wat lager dan bij de tijdreeksanalyse, hetgeen te verwachten was, aangezien de beide met elkaar in relatie gebrachte reeksen hier geen trendmatig verloop vertonen. De elasticiteitscoëfficiënt van het briefpostverkeer t.o.v. de handel bedraagt 0,88 (standaard-afwijking = 0,06) en verschilt derhalve slechts weinig van de overeenkomstige coëfficiënt uit de tijdreeks-analyses.

Resumerende kan worden gesteld, dat de uitkomsten van de tijdreeks-analyse en van de doorsnee-analyse suggereren, dat een stijging van 1% van het handelsverkeer in het algemeen gepaard zal gaan met een vrijwel even grote toename van het briefpostverkeer.

¹²⁾ Nederland, België/Luxemburg, Frankrijk, West-Duitsland, Italië, Groot-Brittannië, Zweden, Noorwegen, Denemarken en Oostenrijk.

¹³⁾ De briefpostgegevens zijn ontleend aan „Statistique des expéditions dans le service postal international 1958” (Berne, Bureau international de l'Union postale universelle 1960). Ook hier omvat het briefpostverkeer de categorieën brieven, briefkaarten, acten, drukwerken, braillestukken, monsters, briefpakjes en fonopost. In deze statistiek zijn geen gegevens opgenomen over Zwitserland.

¹⁴⁾ De handelsgegevens zijn geput uit „Statistisch Bulletin OEEC”, serie I (overall trade) februari 1959.

c. *Tijdreeks-analyse betreffende het verband tussen internationale handel en uitgaand internationaal telefoonverkeer.*

Bij deze analyse werd dezelfde methode gevolgd als bij de tijdreeks-analyse van het briefpostverkeer.¹⁵⁾ De uitkomsten zijn opgenomen in tabel 6.

TABEL 6

| Relatie tussen het telefoonverkeer uit Nederland en het volume van de totale handel met Nederland in de periode 1950-1961 | | | |
|---|--|---|-----------------------|
| $\log T = \alpha_1 \log H + \alpha_0$ T = telefoonverkeer uit Ned. in dzd. gesprekken H = totale handel met Ned. in mln. gld. (in prijzen van 1953) | | | |
| | elasticiteitscoëfficiënt (α_1 *) | gemiddeld stijgingsperc. totale handel van jaar op jaar | correlatiecoëfficiënt |
| Bleu | 1,10 (0,08) | 8,8 | 0,97 |
| West-Duitsland | 1,08 (0,08) | 12,2 | 0,98 |
| Frankrijk | 0,93 (0,07) | 9,7 | 0,97 |
| Italië | 1,09 (0,03) | 17,7 | 1,00 |
| EEG | 1,07 (0,07) | 10,8 | 0,98 |

*) tussen haakjes zijn de standaardfouten vermeld.

T.a.v. de correlatie- en regressiecoëfficiënten kunnen dezelfde opmerkingen worden gemaakt als onder a. Ook hier mag aan de zeer hoge correlatiecoëfficiënten niet veel betekenis worden gehecht en ook hier is er weinig verschil tussen de elasticiteitscoëfficiënten voor het verkeer naar de onderscheidene landen.

Het was niet mogelijk de uitkomsten van deze tijdreeksanalyse te vergelijken met die van een doorsnee-analyse, aangezien een dergelijke comparatieve analyse door gebrek aan statistisch materiaal niet kon worden uitgevoerd.

§ 4. **Prognose van het PTT-verkeer van Nederland naar de EEG-landen voor 1970**

Voor het jaar 1970 zijn ramingen opgesteld voor de verschillende

¹⁵⁾ De telefoongegevens zijn ontleend aan interne PTT-statistieken; de handelscijfers aan Maandschrift CBS.

categorieën van het Nederlandse PTT-verkeer naar de EEG-landen.

Voor enkele van deze categorieën is hierbij gebruik gemaakt van de gevonden relatie tussen de handel en het PTT-verkeer. Hiertoe was het noodzakelijk een prognose op te stellen van de Nederlandse handel met de EEG-partners. Er van uitgaande, dat het EEG-programma t.a.v. de afschaffing van de binnenrechten overeenkomstig het opgestelde tijdschema zal worden gerealiseerd, is geraamd dat de omvang van deze handel in 1970 meer dan het dubbele zal bedragen van die in 1960. Bij het vaststellen van de uiteindelijke prognosecijfers is echter niet alleen van de uitkomsten van de econometrische prognosemethode gebruik gemaakt, maar tevens van de resultaten, welke langs andere weg zijn verkregen, nl. door extrapolatie van historische gegevens, waarbij rekening is gehouden met verwachte ontwikkelingen in de toekomst (b.v. verdere automatisering van het internationale telefoonverkeer). Bij deze laatste methode is gewerkt met deelanalyses. Zo zijn voor de prognose van het internationale telefoonverkeer de ontwikkeling van het aantal telefoonaansluitingen en de ontwikkeling van de internationale gespreksfrequentie (het aantal internationale gesprekken per aansluiting) afzonderlijk geanalyseerd.

Voor andere categorieën van internationaal PTT-verkeer was de constructie van een econometrisch model niet wel mogelijk en stond uitsluitend deze laatste methode ter beschikking.

Tabel 7 geeft een overzicht van het geprognoteerde PTT-verkeer van Nederland naar de EEG-partners.

TABEL 7

| PTT-verkeer van Nederland naar de EEG in 1970 | | |
|---|-----------------|---------------------------|
| | aantal (x 1000) | indexcijfers (1960 = 100) |
| telefoon (gesprekken) | 12.900 | 279 |
| telex (gesprekken) | 6.100 | 245 |
| telegraaf (telegrammen) | 460 | 83 |
| briefpost (kg) | 5.900 | 169 |
| pakketpost (stuks) | 360 | 131 |

Uit tabel 7 blijkt dat verwacht wordt, dat de omvang van het telefoon- en telexverkeer naar de EEG-landen ook in de periode 1960-1970 sterk zal toenemen.

Wat het uitgaande telegraafverkeer betreft kan worden verwacht, dat het verkeer verder zal afbrokkelen ten gunste van de andere verkeersmiddelen.

Voor het vormen van een oordeel over de betekenis van de voor de komende periode verwachte groei van het internationale Nederlandse PTT-verkeer naar de EEG-landen is deze groei in tabel 8 vergeleken met de ontwikkeling van dat verkeer in het recente verleden.

TABEL 8

| Overzicht van de gemiddelde jaarlijkse groei van het PTT-verkeer van Nederland naar de EEG in de perioden 1950-1960 ¹⁰⁾ en 1960-1970 in % | | |
|--|-----------|-----------|
| | 1950-1960 | 1960-1970 |
| telefoon (gesprekken) | 13 | 11 |
| telex (gesprekken) | 41 | 9 |
| telegraaf (telegrammen) | — 2 | — 2 |
| briefpost (kg) | 14 | 5 |
| pakketpost (stuks) | 9 | 3 |

Uit tabel 8 blijkt dat de groei van het verkeer naar de EEG-landen in de periode 1950-1960 sterker was dan voor de periode 1960-1970 wordt geraamd. Op het eerste gezicht is dit enigszins bevreemdend, aangezien bij de prognose voor de periode 1960-1970 rekening is gehouden met een stimulerende invloed van de EEG (via de internationale handel) op de omvang van het PTT-verkeer terwijl in de periode 1950-1960 de EEG nog geen grote invloed heeft uitgeoefend. In deze laatste periode echter hebben enkele bijzondere factoren een rol gespeeld. Men denke hierbij o.a. aan het snelle na-oorlogse herstel van de economie in de (latere) EEG-landen, dat gepaard ging met een krachtige opleving van de onderlinge internationale economische betrekkingen. Dit stimuleerde in sterke mate het onderlinge PTT-verkeer. Zo had het herstel van West-Duitsland een zeer sterke stijging van het aantal postpakketten van Nederland naar dat land tot gevolg.

Met betrekking tot het verkeer per telex kan nog worden opgemerkt, dat dit medium voor de periode 1950-1960 betrekkelijk nieuw is geweest; dientengevolge vertoont het telexverkeer in die periode een zeer hoog groeipercentage.

¹⁰⁾ Bron: interne PTT-statistieken.

SOMMAIRE
CEE et les échanges internationaux par PTT

par J. H. v. d. Marel

L'objectif de la présente étude est de rechercher quelles conséquences a la CEE aujourd'hui pour le nombre d'échanges néerlandais par PTT avec les autres états membres, et le développement dans l'avenir.

L'influence de la CEE sur les échanges par PTT se détermine par voie indirecte via le développement du commerce international. C'est que l'auteur suppose que le développement du commerce international peut constituer le variable explicatif pour la croissance des échanges par PTT. On entend par échanges par PTT principalement le trafic des communications comme par lettre, télégramme, télétype ou téléphone.

Quelques chiffres sont donnés sur le développement du commerce de la Hollande avec la CEE, l'EFTA et le reste du monde. Il en ressort que la part du commerce des Pays Bas avec la CEE s'est augmentée de 37% en 1953 jusqu'à 50% en 1962.

En cette connection trois recherches ont été faites:

- Une étude analytique pendant une certaine période des rapports entre le commerce international et le trafic international de lettres au départ de la Hollande.
- Une étude analytique des moyennes des rapports prérapportés.
- Une étude analytique pendant une certaine période des rapports entre le commerce international et les communications internationales téléphoniques au départ de la Hollande.

Il découle des résultats des études analytiques a et b qu'une augmentation de 1% du commerce avec les états membres amènera une augmentation à peu près pareille du trafic de lettres. Il ressort de l'étude analytique c que le coefficient d'élasticité comporte environ 1.

A la fin il suit encore un pronostic des échanges PTT au départ de la Hollande vers les états membres de la CEE se basant sur le développement du commerce international de la Hollande avec les mêmes états pour la période de 1960 à 1970 et corrigé en raison des changements dans les habitudes des consommateurs. Les indices pour le nombre des échanges par PTT en 1970 par rapport à 1960 sont pour le téléphone 279, pour le télégraphe 83, pour le télétype 245, et pour les lettres 169, toujours dans la supposition d'un redoublement du commerce avec les pays de la CEE.

KRONIEK

Spoorwegen:

HERVORMING BIJ DE BRITSE SPOORWEGEN

In „Verkeer” 1963, nr. 1, werd twijfel geuit over de toereikendheid van de Britse maatregelen tot reorganisatie van het vervoer, zoals die toen bekend waren. Zouden de door de Transport Act 1962 geschapen mogelijkheden wel zodanig worden benut dat met name de Britse spoorwegen inderdaad op een financieel gezonde basis worden gebracht?

Deze vraag is nu ten volle actueel geworden door het ultimo maart j.l. gepubliceerde rapport van de British Railways Board. In dit rapport („The reshaping of the British Railways”) behandelt Dr. Beeching op zeer openhartige wijze de feiten van het Britse spoorwegsysteem en geeft hij aan op welke wijze in dit systeem verbetering kan worden aangebracht. Dr. Beeching wil bij de uitvoering van de reorganisatieplannen geen zachte heelmeeester zijn. Dit blijkt het duidelijkst uit het feit dat in eerste instantie rond 40.600 man spoorwegpersoneel gemist zal kunnen worden met de mogelijkheid dat deze bezuiniging nog enkele tienduizenden anderen overbodig zal maken. Een deel van dit personeel zal via pensionering kunnen afvloeien; voor de overigen wil men redelijke regelingen treffen.

Het rapport stelt als uitgangspunt, dat de spoorwegen als gevolg van het bezit van een eigen infrastructuur hoge vaste kosten hebben; dit nadeel zou kunnen worden teniet gedaan indien zij de voordelen van de eigen infrastructuur, nl. grote vervoerscapaciteit, grote frequentie, veilig vervoer volgens dienstregeling, zouden kunnen uitbuiten. Van geen der spoorwegvervoeren kan momenteel de rentabiliteit werkelijk „goed” worden genoemd. De onderneming als geheel lijdt grote verliezen.

In de reizigerssector, die in elk van zijn onderdelen verliesgevend is, vormen de *stoptreinen* de grootste verliespost. De Britse spoorwegen hebben hier nog geen 10% van de totale vraag naar openbaar vervoer; voor deze relatief geringe vraag staat 40% van het spoorwegnet ter beschikking. Deze diensten zouden een 15-20.000 reizigers per week vereisen om bij een gemiddelde opbrengst van 2 shilling per reizigersmijl kostendekkend te zijn. Aangezien het niet mogelijk is dit vereiste aantal reizigers te halen en andere middelen (tariefverhoging, minder grote frequentie, railbussen, enz.) naar zijn mening ook falen, stelt Dr. Beeching voor de stoptreindiensten over een netlengte van ± 5000 mijl en omvattende ± 2000 stations op te heffen.

Wat de *snelreinen* betreft geven de ontvangsten een overschot boven de directe kosten. Het rijkspark is echter te groot. Van de 18.500 rijksparken worden 8.900 alleen in de seizoenpieken gebruikt. Onder deze laatste bevinden zich 6.000 stuks waarvan er 2.000 nog geen 10 maal per jaar worden gebruikt, 2.000 10-14 maal en 2.000 14-18 maal. Deze rijksparken kosten de Britse spoorwegen £ 3,4 mio per jaar en hebben een opbrengst van slechts £ 0,5 mio boven de directe kosten. Voorgesteld wordt deze capaciteit te liquideren en het piekvervoer d.m.v. plaatsreservering en speciale tarieven binnen redelijke grenzen te houden.

BRITISH RAILWAYS LINER TRAIN ROUTES AND TERMINALS UNDER CONSIDERATION



Het *voorstadvervoer* concentreert zich voornamelijk in het gebied van Groot-Londen (86% van de totale inkomsten uit dit vervoer). Toch worden de kosten als gevolg van de te lage vervoerprijzen nauwelijks gedekt (gemiddelde mijlprijs in 1961: 1,74 shilling). Dit vervoer heeft zijn specifieke moeilijkheden:

- de vervoercapaciteit wordt bepaald door de mogelijkheden in de stad Londen zelf; verbeteringen zijn alleen te realiseren met zeer hoge investeringskosten;
- het vervoer gaat over een afstand van niet verder dan 20 mijlen van Londen, hoewel het bestaande net in staat zou zijn over een afstand van 100 mijlen naar Londen te vervoeren;
- er is een zeer scherp piekvervoer tijdens de spitsuren; dit is 10 maal zo groot als het gemiddelde vervoer tussen 18.00 en 24.00 uur.

Dr. Beeching meent dat het voorstadvervoer moet worden gezien uit het oogpunt van de "total social benefit", d.w.z. dat het goedkoper kan zijn de spoorwegen te subsidiëren dan door de gemeenschap de kosten te laten dragen die zouden ontstaan indien het railvervoer zou worden stopgezet.

Het vervoer van *pakketten en brieven* zal door de opheffing van stoptreinen en sluiting van kleinere stations drastisch worden gereorganiseerd in samenwerking met de PTT.

Aangezien de vervoerdichtheid in de goederensector in grote lijnen gelijk is aan die van het reizigersvervoer, zal de sluiting van lijnen en stations op grond van gebrek aan reizigers gering verlies in de goederensector met zich brengen. Thans is de benutting van het goederenwagenpark slecht als gevolg van de grote spreiding van het goederenvervoer, de onvoldoende modernisering en de te geringe vervoer afstand.

Met betrekking tot het *kolenvervoer* wordt gewezen op de volgende punten:

- voor kolenwagens die als bunker worden gebruikt wordt £ 1 mio vergoed terwijl de kosten van de spoorwegen uit dezen hoofde £ 11 mio bedragen;
- er zijn geen behoorlijke laadinstallaties, hetgeen ten koste gaat van de wagenomloop;
- er zijn weinig mijnen die genoeg kolen van één bepaalde kwaliteit produceren die een grootgebruiker nodig heeft; dit eist dus "groupage".

Dr. Beeching komt tot de conclusie, dat de National Coal Board de volledige kosten van het gebruik van kolenwagens als bunker moet betalen. Voorts zal een groot aantal distributiepunten moeten worden opgeheven en inrichting van grote opslagplaatsen bij bepaalde stations moeten plaats vinden. Het vervoer tussen de mijnen en deze opslagplaatsen kan met gesloten treinen worden gerealiseerd; verder transport zal met vrachtauto's kunnen geschieden.

In de sector van het vervoer van de overige *wagenladingen* (o.a. ijzeren staven, bouwstenen, zand, benzine, aardappelen, textiel) zal het vervoer, waarbij een station begin- en/of eindpunt is, worden beperkt ten gunste van vervoer met gesloten treinen van en naar terreinen met spoor aansluiting. Voorts wordt gepleit voor de "liner train", dat zijn treinen "based upon joint use of road and rail for door-to-door transport of containerised merchandise". "Liner trains" zullen bestaan uit platte speciale wagens

Automobilbedrijf „DE HOOFDSTAD” N.V.

Prinsengracht 540-542
Wagenaarstraat 27-31

NEVENBEDRIJF:
„HOOFDSTAD-ZUID” N.V.

RENAULT

1e Jan v. d. Heijdenstraat 105-107

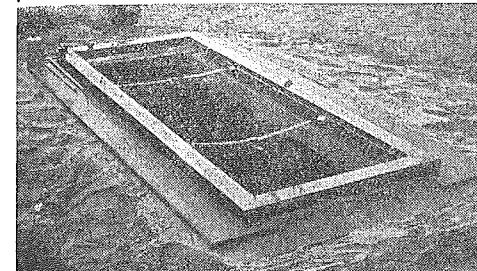
RENAULT-RAMBLER

Prinsengracht 540-542

| | |
|----------------------------|--------|
| Tel.: Verkoop en kantoor | 243611 |
| Werkplaats | 35202 |
| Magazijn | 33861 |
| Wagenaarstraat | 58735 |
| 1e Jan v. d. Heijdenstraat | 720157 |

Oudste AGENTSCHAP in Amsterdam

OMKO, Rijksweg 121, Tel. 380, Glanerbrug/Enschede



Levering van alle
begraafplaatsbenodigdheden:

Grafliften - Draagbaren
Rijdende baren
Baarkleden
Aulabekleding, enz.

Vraagt folder en offerte

Wanneer U Duitsland of Nederland bezoekt,
vergeet dan niet te stoppen bij

HOTEL - CAFÉ - RESTAURANT „DOLPHIA”

Rijksweg 664 - GLANERBRUG (bij Enschede)
Telefoon (05424) 309



Aannemersbedrijf

ALMELO

Schipbeekstraat 21-23
Telefoon (05490) 35 86



Automobilbedrijf N.V. M. DE DREU & Co.

MIDDELBURG: Zusterstraat 34 - Tel. (01180) 2972-4261
 VLISSINGEN : Singel 120 - Tel. (01184) 22 66



QUICK-SERVICE

Exploitant: J. H. RUYS - AMSTERDAM

1e Oosterparkstraat 147-151 - Telefoon (020) 5 15 35
 b.g.g. (020) 949573

Wassen — doorsmeren — olie verversen
 Onze service is een begrip

Aanneming van BOUW- en BETONWERKEN

Aannemersbedrijf J. TER HORST

ALMELO — KOGELLAAN 3

Telefoon:
 Kantoor (05490) 32 04
 Privé (05490) 40 30

Specialiteiten

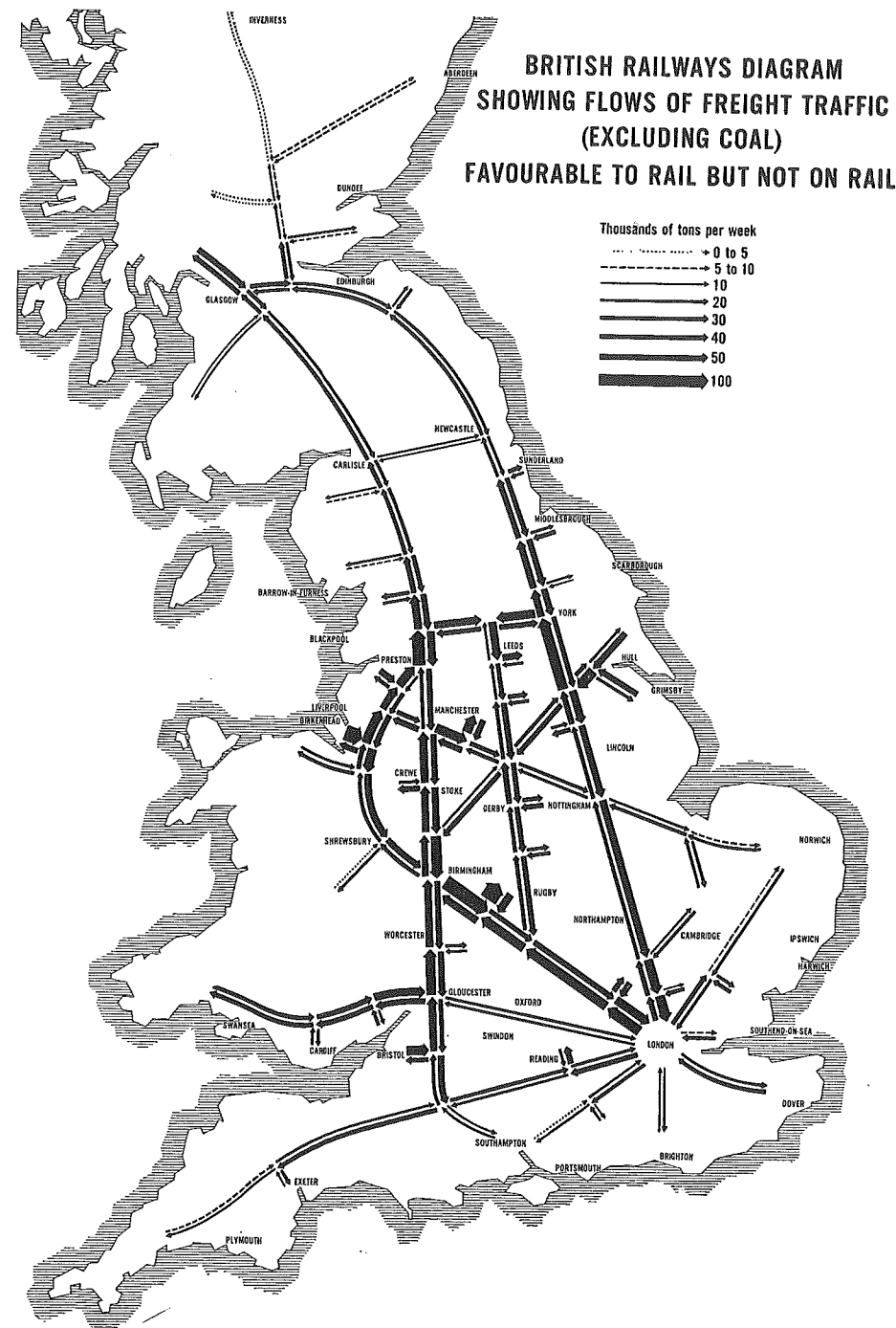
RESTAURANT

„DE GOUDEN POLLEPEL”

MARKT 5 — ENSCHEDE — TELEFOON (05420) 1 13 90

HET RESTAURANT
 MET
 EXCLUSIEVE
 GERECHTEN

„GRILL-ROOM”
TERRAS
MONTMARTRE



waarop bepaalde containers worden geplaatst. Deze treinen zullen volgens een vaste dienstregeling rijden. Het systeem eist een investering van \pm £ 100 mio (depots, wagens, containers, enz.). Dr. Beeching voorziet ook de mogelijkheid nieuw vervoer aan te trekken; de in het rapport afgedrukte kaartjes zijn in dit opzicht illustratief.

Wat het *stukgoedvervoer* betreft wordt voorgesteld het aantal goederendepots van \pm 900 tot circa 100 terug te brengen en deze overblijvende te vergroten en te moderniseren. Dit brengt een investering van £ 11 mio met zich, waartegenover besparingen zullen staan tot een bedrag van £ 20 mio.

De gehele reorganisatie van het goederenvervoer zal het mogelijk maken het goederenwagenpark sterk in te krimpen. In de eerstvolgende 3 jaren zullen 348.000 wagens worden afgevoerd, d.i. bij een huidig bestand van 941.500 wagens een vermindering met \pm 30%.

Van het reorganisatieplan wordt een uitgavevermindering verwacht van £ 105—125 mio per jaar. Hoe de inkomsten zich zullen ontwikkelen blijft onbesproken. Voor de rationalisatie (liner trains, stukgoederenvervoer, ontstoming enz.) zal de komende jaren circa £ 250 mio moeten worden geïnvesteerd. Het rapport besluit met de opmerking dat, "if the whole plan is implemented with vigour... much (though not necessarily all) of the Railways deficit should be eliminated by 1970". Het hervormingsplan was een maand na verschijning van het rapport-Beeching reeds in het Lagerhuis behandeld. Het plan ondervindt hoofdzakelijk weerstand van vakbondszijde.

Wegvervoer:

NATIONALITEITS- OF TERRITORIALITEITSBEGINSEL VOOR DE INTERNATIONALE WEGVERVOER-TARIEVEN

In het Programma van Activiteiten op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid van de Commissie voor de EEG zijn onder nr. 125 enkele gedachten ontwikkeld met betrekking tot de tarieven voor het internationaal wegvervoer. Wij geven deze gedachten in extenso weer.

„Voor het internationaal wegvervoer schijnt een uniform tariefsysteem bijzonder dringend te zijn. Het invoeren van een dergelijk systeem dient inderdaad gepaard te gaan met maatregelen tot regeling van de toegang tot de markt en de uitbreiding daarvan.

Op de vraag hoe deze margetarieven kunnen worden opgesteld, zijn verschillende oplossingen denkbaar. Men zou kunnen overwegen:

- dat het tarief (of de normaal toegepaste vrachtprijs) van het land waar de vervoeronderneming zetelt, of tenminste een bijkantoor heeft, van toepassing zal zijn voor het gehele traject;
- dat de totale vrachtprijs zal worden gevormd door de volgens de nationale tarieven berekende vrachten voor de afzonderlijke trajecten samen te voegen. Men zou ook de opstelling van directe tarieven met minimum- en maximumvrachtprijzen voor het gehele traject kunnen voorschrijven, waarbij deze tarieven, rekening houdend met de totale afstand, een degressief karakter hebben;
- dat de vrachtprijs voor het totale traject gebaseerd dient te zijn op de voorschriften van het land waar de plaats van verzending ligt.

De eerste oplossing, welke uitgaat van het nationaliteitsprincipe, heeft het voordeel dat iedere vervoerder voor zijn prestaties wordt betaald volgens tarieven, welke op de voor hem geldende kostprijs en de marktsituaties zijn gebaseerd. Dit systeem laat het toe om voor de totale vervoerafstand de verschillen in kostprijs binnen de gemeenschappelijke markt tot uiting te doen komen en draagt daardoor bij tot een zekere mate van arbeidsverdeling.

De tweede oplossing neemt volgens het territorialiteitsprincipe de tariefsituatie over van de verschillende bij het vervoer betrokken Staten. Zij zou de in de verschillende landen bestaande marktsituatie het minst wijzigen.

De derde oplossing strookt noch met het territorialiteitsprincipe, noch met het nationaliteitsprincipe.

Rekening houdend met de voor- en nadelen van deze verschillende oplossingsmogelijkheden meent de Commissie te moeten zoeken naar een formule, welke in zekere zin het territorialiteitsprincipe en het nationaliteitsprincipe in zich verenigt. Een dergelijke formule zou inhouden dat men het tarief voor een internationaal vervoer over de weg opstelt op basis van de vrachtprijzen en tarieven van het vertrek- en bestemmingsland.

Teneinde rekening te houden met de in de twee landen afgelegde trajecten zouden speciale coëfficiënten kunnen worden overwogen.

Op basis van de op deze wijze berekende vrachtprijzen ondervindt de invoering van een margetarifiering geen moeilijkheden. Aanvankelijk zou deze tarifiering nog niet alle trajecten en produkten behoeven te omvatten. Men zou zich kunnen beperken tot de werkelijk belangrijke goederengroepen en trajecten. Anderzijds is de structuur van het wegvervoer binnen de Gemeenschap zodanig, dat het grootste deel van dit vervoer door een relatief beperkt aantal tarieven kan worden bestreken, vooral indien men niet de verschillende plaatsen, maar de gebieden van afzending en bestemming in beschouwing neemt."

Uit deze uiteenzetting blijkt dat de voorkeur van de Commissie uitgaat naar een tariefstelling die voldoet aan de navolgende voorwaarden:

1. basis voor het tarief voor internationaal wegvervoer tussen twee landen zou moeten zijn zowel de vrachtprijzen en tarieven van het land van bestemming als het land van herkomst;
2. om rekening te houden met de in elk der twee landen afgelegde trajecten moeten speciale coëfficiënten worden overwogen, hetgeen dus in feite neerkomt op het rekening houden met de prijzen in beide landen al naar gelang er in dat land kilometers worden gemaakt, (eventueel gebaseerd op de gebieden van afzending en bestemming).

Wij menen dat de voorstellen van de Commissie alleen dan op hun waarden kunnen worden beoordeeld indien wij een voorbeeld uitwerken. Wij baseren ons daartoe op de weinige bruikbare gegevens die werden gepubliceerd, in het bijzonder cijfers welke door Mr. F. Gerst werden openbaar gemaakt in "Progress" van februari 1962 (blz. 252 en vlg.).

Gerst heeft berekend dat voor het lange afstand vervoer over de weg, uitgedrukt in dollars, de kosten in de vijf Europese landen zich als volgt verhouden.

Hij gaat uit van een 18 tot 20 tons truck die gemiddeld per jaar 100.000 km rijdt. In dat geval zou over een afstand van 100 km de Nederlandse prijs zijn \$ 15.50; voor België \$ 19.50; voor Italië \$ 20.—; voor Duitsland \$ 27.50 en voor Frankrijk \$ 33.—. Of indien wij Nederland op 100 stellen is België 129; Italië 130; Duitsland 180 en Frankrijk 213.

Laten wij met deze cijfers in handen eens nagaan wat er zou geschieden op de vervoermarkt als het voorstel van de Commissie werkelijkheid werd. Nemen wij daartoe een transport van Nederland naar Frankrijk waarbij wij om het eenvoudig te houden de transit door België opdelen voor de beide landen. Gaan wij uit van een transport van bijv. 500 km dat voor de helft op Nederlands-Belgisch gebied plaatsvindt en voor de andere helft op Belgisch-Frans gebied, dan zou de door de Commissie bedoelde coëfficiënt moeten liggen op de verhouding 50-50. Dat wil zeggen de Nederlandse prijs per ton/km telt voor de helft mede en de Franse prijs voor de andere helft. Het tarief Nederland Frankrijk voor die 500 km zou dan (als wij uitgaan van de Nederlandse prijs 100 en de Franse daarbij vergeleken 213) zijn $100 + 213 : 2 = 156$. Nemen wij bovendien aan dat het een margetarief zou moeten zijn met aan elke kant van de middelprijs een opening van 15%, dan zou dit margetarief moeten lopen van ongeveer 179 tot 133. Indien het internationale wegvervoer met een dergelijk tarief op de markt komt, zullen wij kunnen nagaan hoe de ondernemers in de onderscheidene landen daarop zullen reageren.

De Nederlandse vervoerder zal minimaal kunnen en moeten verlangen een tarief van 133, terwijl zijn eigen prijs in eigen land (dat gebaseerd is nemen wij aan op zijn nationale kostprijs) 100 is. Een winst derhalve van 33%, hetgeen niet onaantrekkelijk is. Zeker niet omdat dit een minimumprijs moet zijn.

De Franse vervoerder ziet zich een prijs van ten hoogste 179 toegewezen, terwijl zijn eigen kostprijs 213 is. Hij gaat dus op elk transport verliezen.

Dat de Franse ondernemer bij een dergelijke tariefstelling geen enkele interesse meer zal tonen voor het internationale verkeer naar en van Nederland mag wel als vanzelfsprekend worden aangenomen. Op elke ton waarvoor hij 179 ontvangt, verliest hij 34 punten.

Er is aanleiding om te veronderstellen dat zijn werk zal worden overgenomen door de Nederlandse internationale wegvervoerder, temeer als men bedenkt dat op dit moment de tariefverschillen nog groter zijn dan bij een eventueel margetarief, volgens de beginselen van de Commissie (nl. verschil van 100 tot 213).

Er doen zich echter nog twee moeilijkheden voor als men het idee van de Commissie zou volgen. Voor de Franse wegvervoerders zou de situatie ontstaan (omdat Frankrijk het duurste land is) dat *alle* tarieven voor internationaal wegvervoer van en naar Frankrijk zouden uitkomen beneden de Franse kostprijs. Voor de Franse internationale wegvervoerder zou er derhalve *geen enkel* vervoer meer aantrekkelijk zijn. Zijn werkgebied zou geheel worden vernietigd en eventueel overgenomen moeten worden door de wegvervoerders uit andere landen.

Voor de Nederlandse vervoerders wordt de situatie ook niet gunstiger, want in eigen land zullen zij voor moeilijkheden staan tegenover hun verladers. Die immers moeten nu minstens 33% meer betalen dan de nationale kostprijs. Deze sprong is zo groot, dat de verladers in plaats van te gaan werken met het internationale beroepsgoederenvervoer over de weg, of gebruik zullen maken van de spoorwegen of wel eigenvervoermaterieel kunnen gaan inschakelen. Gezien de minimale doch hoge prijs zal dit vrijwel steeds lonend zijn. De markt voor internationaal vervoer voor de Nederlandse vervoerders valt dus geheel weg en deze zullen door deze tariefstelling *gedwongen* worden om zich te oriënteren op andere landen.

In het kort gezegd komt het er op neer dat de Nederlandse wegvervoerder in eigen land geen markt meer zal vinden; dat de Franse vervoerder geen

vervoer meer zal willen noch ook zal kunnen doen voor zijn verladers; dat er dus een verschuiving zal moeten komen van vervoer in Franse handen naar vervoer in bijvoorbeeld Nederlandse handen (of van elk ander land dat goedkoper is dan Frankrijk). Kortom een enorme verschuiving waarbij de Franse wegvervoerder het onderspit delft, omdat hij in het duurste land werkt en de Nederlandse verlader eveneens de dupe wordt omdat hij in het goedkoopste land vervoer moet vinden. Kortom: de gehele gemeenschappelijke vervoermarkt komt in beweging met alle nare consequenties van dien. Zou men uitgaan van de door de Commissie in eerste instantie juist genoemde beginselen van de tariefstelling tussen twee landen gebaseerd per onderneming op de kostprijzen in het land van herkomst — hetgeen met andere woorden de situatie is zoals die nu al jaren geldt — dan zou het beeld een geheel andere zijn. De Nederlandse verlader zou bediend kunnen blijven tegen een prijs van 100 en geen reden hebben om de home-market voor de Nederlandse wegvervoerder af te breken door overgang naar spoorwegen of eigenvervoer. De Nederlandse wegvervoerder zou dan van een redelijk bestaan verzekerd zijn. Het hoge (213) Franse tarief zou op hem niet meer aantrekkingskracht hebben dan in de afgelopen 15 jaar het geval was. De Franse wegvervoerder zou in het bezit blijven van zijn eigen verladers die voortgaan om de Franse kostprijs te betalen. Resultaat: geen aardverschuivingen op het gebied van het wegvervoer.

Komen wij tot een ander bezwaar tegen de beginselen van de Europese Commissie.

Wij gingen er in ons voorbeeld van uit dat het traject van 500 km voor de helft op Nederlands gebied en voor de helft op Frans gebied wordt uitgevoerd.

Het kan zijn dat een vervoer over een afstand van 500 km voor 100 km op Nederlands gebied en voor 400 km op Frans gebied plaats vindt (waarbij wij weer het Belgisch grondgebied verwaarlozen om het voorbeeld zo eenvoudig mogelijk te houden). Het kan ook zijn dat het transport van 500 km ging over 300 km over Nederlands gebied en over slechts 200 km op Frans gebied. Daaruit blijkt dat men voor het vervoer tussen de beide landen dus niet één ton/km-tarief kan stellen, want in ons geval was de middenprijs voor de 500 km 156. In het tweede geval zou die middenprijs echter zijn 190 en in het derde geval 145. Dat wil zeggen voor een vervoer dat driemaal over dezelfde afstand plaats vindt, zullen drie verschillende ton/km-prijzen moeten gelden. Dat hierdoor de tariefstelling onoverzichtelijk en onhanteerbaar wordt, zal voor zichzelf spreken. Uit dit ene voorbeeld blijkt reeds dat men deze weg niet kan inslaan.

Dit is echter reeds een conclusie welke gevaren inhoudt omdat zij ertoe kan leiden dat dan de tariefstelling geen rekening meer gaat houden met de op elk grondgebied afgelegde kilometers. De Europese Commissie zou er toe kunnen komen — zoals helaas het geval is in het Beneluxtarief — om het tarief voor het internationaal goederenvervoer over de weg te baseren enkel en alleen op een fictieve coëfficiënt van 50-50. In dat geval ontstaan er zeer ernstige distorsies. Keren wij terug tot ons beginvoorbeeld, waarin het Nederlandse vrachtenpeil werd gesteld op 100 en het Franse op 213. Met toepassing van de 50-50-regel zou het tarief altijd liggen tussen 179 en 133. De verlader die een transport wil laten verrichten over een afstand van 500 km, waarvan echter 300 km over eigen grondgebied en 200 km over Frans grondgebied, zou eveneens betalen het reeds berekende bedrag van 156 als middenprijs. Zou hij echter zijn vervoersopdracht anders doen luiden en de vervoerder eerst bevrachten tot aan de grens (300 km) en daarna nog

200 km op Frans grondgebied, dan zou de totaalprijs zijn 3×100 en 2×213 of te wel $726 : 5 = 145$ als middenprijs, met een minimum van 124 en een maximum van 166. Dat de hierboven bedoelde rekenmethode (het strikt aannemen van de 50-50-verhouding) zal leiden tot transacties welke aan de oorspronkelijke tariefstelling zullen willen ontkomen, staat wel vast. Het lijkt ons niet de bedoeling van een Europese tariefstelling dat de reexpeditie erdoor wordt gestimuleerd. Wij moeten juist bereiken dat de grenzen gaan verdwijnen.

Wij laten bij onze kritiek op de voorstellen van de Europese Commissie dan nog geheel buiten beschouwing dat zij leiden tot vrachtprijzen die met de kostprijs geen enkel verband meer hebben, hetgeen naar wij menen te weten in strijd geacht moet worden met de grondslagen van de Gemeenschappelijke Markt. Men zou kunnen zeggen dat deze ingrijpende maatregelen nodig en wenselijk zijn om al te grote distorsies te voorkomen en in het bijzonder te verhinderen dat de vrijere Europese markt (aanschaffing van de contingentering, opheffing van de vergunningverlening, deelneming aan het nationale wegvervoer door vervoerders uit andere lidstaten) zal leiden tot marktverschuivingen van zeer ongewenst karakter als gevolg van het feit dat er dermate grote verschillen in kostprijs bestaan.

Wij menen daartegen te moeten aanvoeren dat die vrijere Europese vervoermarkt nogal tegenvalt, tenminste als wij afgaan op de voorstellen die de Europese Commissie te dier zake doet.

Daarom is er geen enkele reden om op het gebied van de vrachtprijzen nieuwe distorsies te kweken door een volkomen arbitraire tariefstelling.

Personenvervoer:

FORENZEN

In de „Mededelingen” van het Centraal Bureau voor de Statistiek is van de afdeling „Algemene Tellingen en Bevolkingsstatistiek” één van de resultaten gepubliceerd van de 13e Algemene Volkstelling in 1960, nl. die betreffende de buiten de woongemeente werkenden. Voor alle afzonderlijke gemeenten had het CBS reeds gegevens gepubliceerd betreffende de ter plaatse wonende doch buiten de woongemeente werkende beroepsbevolking; thans zijn hiervan de totaalcijfers voor Nederland verschenen. Aangezien deze cijfers eveneens van de volkstelling 1947 beschikbaar zijn, bleek een aardige vergelijking tussen 1947 en 1960 mogelijk.

Het pendelvraagstuk heeft reeds tot vele studie aanleiding gegeven, vooral in de sociologische sfeer, waarbij echter zelden aandacht werd besteed aan de vervoermiddelen waarvan de pendelaars gebruik maken. Dit laatste is echter in de recente CBS-publicatie wel geschied.

Teneinde een duidelijk beeld te krijgen van het aantal pendelaars werd onderscheid gemaakt tussen personen, die voor de uitoefening van hun bedrijf of beroep dagelijks tussen hun woongemeente en één andere werkgemeente heen en weer gaan (in het Gooi en Wassenaar heten deze lieden „forensen”, in Brabant blijkbaar „pendelaars”) en de overige buiten de woongemeente werkende personen zoals handelsreizigers, vertegenwoordigers, verzekeringsagenten, arbeiders bij de wegenbouw, bouwvakarbeiders met wisselende bouwplaats, marktkooplieden, venters, varende en vliegend personeel etc. Verder behoren hiertoe degenen, die voor hun beroep zich

de gehele week elders ophouden en alleen in het week-end in hun woongemeente verblijven.

Wanneer men de cijfers beziet blijkt in de eerste plaats welk een omvang het „pendelen” de laatste jaren heeft aangenomen.

Tabel 1. Totale werkende beroepsbevolking en de buiten de woongemeente werkende personen naar geslacht, 1947 en 1960.

| Geslacht | Totale werkende beroepsbevolking 1) | van wie: | | | | | |
|--------------|-------------------------------------|--|------|--|------|---|------|
| | | dagelijks naar één andere werkgemeente | | overige buiten de woongemeente werkenden | | totaal buiten de woongemeente werkenden | |
| | | Abs. | % | Abs. | % | Abs. | % |
| | 31 mei 1947 | | | | | | |
| Mannen | 2.687.478 | 347.387 | 12,9 | 120.711 | 4,5 | 468.098 | 17,4 |
| Vrouwen | 924.889 | 66.855 | 7,2 | 9.345 | 1,0 | 76.200 | 8,2 |
| Totaal | 3.612.367 | 414.242 | 11,5 | 130.056 | 3,6 | 544.298 | 15,1 |
| | 31 mei 1960 | | | | | | |
| Mannen | 3.147.829 | 583.810 | 18,5 | 346.869 | 11,0 | 930.679 | 29,6 |
| Vrouwen | 925.680 | 162.562 | 17,6 | 15.257 | 1,6 | 177.819 | 19,2 |
| Totaal | 4.073.509 | 746.372 | 18,3 | 362.126 | 8,9 | 1.108.498 | 27,2 |

1) Exclusief personen in militaire dienst voor eerste oefening.

Deze tabel laat zien dat het totaal aantal dagelijks tussen hun woon- en werkgemeente heen en weer gaanden van 1947 tot 1960 is gestegen tot $\pm \frac{3}{4}$ miljoen, inhoudende een toeneming met 80% bij een stijging van de werkende beroepsbevolking met 13%. Deze „forensen” vormden in 1960 18% van de werkende beroepsbevolking, een percentage dat sedertdien zeker niet lager zal zijn geworden.

De tweede categorie (dus die van de handelsreizigers etc.) is met $\pm 178\%$ gestegen. In totaal werkten in 1960 dus 1,1 miljoen mannen en vrouwen of 27% van de werkende beroepsbevolking buiten hun woongemeenten, hetgeen een verdubbeling is ten opzichte van 1947. Van dit aantal waren ± 10.000 mensen in België en Duitsland werkzaam.

Het bovenstaande heeft voor het vervoerswezen van ons land niet nagelaten invloed uit te oefenen. Daarbij speelt een rol dat bijvoorbeeld het pendelen tussen woon- en werkgemeente onder de vrouwelijke beroepsbevolking aanzienlijk sterker is gestegen nl. met 143% dan onder de mannelijke (met 68%), terwijl daarentegen voor de overige buiten de woongemeente werkenden het omgekeerde het geval is. Een andere factor die voor het vervoer van pendelaars van belang is kan worden gevonden in het feit dat van de bijna $\frac{3}{4}$ miljoen forensen 2% tot de groep bedrijfshoofden behoort, 35% tot de employé's en 63% tot de arbeiders. Van alle werkende mannelijke arbeiders behoort 1 op 4 tot de pendelaars.

Wat nu de gebezigde vervoermiddelen betreft geeft tabel 2 een overzicht van de veranderingen sedert 1947. Daarbij dient in acht te worden genomen, dat hier het vervoermiddel is vermeld, waarmee de gehele of het grootste

deel van de afstand tussen woon- en werkgemeente is afgelegd en dat bovendien de toestanden op vervoersgebied in 1947 nog verre van normaal waren.

Tabel 2. Aantal forensen ¹⁾ naar gebruikt vervoermiddel ²⁾.

| Vervoermiddel | 31 mei 1947 | | 31 mei 1960 | | 1960 op basis van 1947=100 |
|--------------------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------------------------|
| | Abs. | In % | Abs. | In % | |
| Trein | 66.600 | 16,1 | 105.667 | 14,2 | 159 |
| Tram | 30.049 | 7,3 | 12.445 | 1,7 | 41 |
| Bus | 59.387 | 14,3 | 184.924 | 24,7 | 311 |
| Personenauto | 20.563 | 5,0 | 50.076 | 6,7 | 322 |
| Motor of scooter | | | 16.184 | 2,2 | |
| Bromfiets | | | 100.175 | 13,4 | |
| Rijwiel | 217.442 | 52,4 | 265.199 | 35,5 | 122 |
| Ander vervoermiddel | 4.477 | 1,1 | 2.812 | 0,4 | 63 |
| Geen vervoermiddel | 15.724 | 3,8 | 4.501 | 0,6 | 29 |
| Onbekend | | | 4.389 | 0,6 | |
| Totaal | 414.242 | 100 | 746.372 | 100 | 180 |

¹⁾ Voor de uitoefening van hun beroep dagelijks naar één andere gemeente gaande personen.

²⁾ D.w.z. het vervoermiddel, waarmee de gehele of (bij combinatie van verschillende vervoermiddelen) het grootste deel van de afstand tussen woon- en werkgemeente is afgelegd.

Sedert 1947 hebben zich opvallende veranderingen voorgedaan, waarbij met name ten gevolge van het ontbreken van de bromfiets in 1947 in het oog springt tegenover de 100.000 forensen die zich in 1960 „brommend” naar en van hun werk begaven. Dit neemt niet weg dat de fiets ook hier de eerste plaats onder de vervoermiddelen inneemt; hoewel relatief de betekenis van de fiets afneemt, is het aantal forensen dat zich met dit vervoermiddel van huis naar werk v.v. begeeft nog toegenomen. De relatieve teruggang van de fiets is vooral een gevolg van de betekenis die de motorisering in het particuliere verkeer heeft gekregen in de vorm van bromfietsen, personenauto's, scooters en motoren: de „gemotoriseerde groep” kwam van 5,0 op 22,3%. Hoewel dit uiteraard voor een groot deel ten koste van het openbaar vervoer is gegaan, is toch ook de betekenis van het trein- en busvervoer sterk uitgebreid. De relatieve betekenis van de bus is zelfs gestegen van 14,0% in 1947 tot 25,0% in 1960, zodat ze thans na de fiets de tweede plaats inneemt. Deze gunstige cijfers voor de bus hangen nauw samen met de ongunstige uitkomsten voor de tram (van 7,3 op 1,7%) onder andere een gevolg van de vervanging na 1947 van een aantal interlocale tramlijnen door buslijnen.

Het zal duidelijk zijn dat het bovenaangegeven „pendelen” de betrokkenen een aanzienlijke tijd kost. Hierover zijn voor 1960 nog enige cijfers vermeld die betrekking hebben op de benodigde tijd van huis tot werk van de dagelijks naar één gemeente gaande personen:

Tabel 3. Aantal forensen naar benodigde tijd om van huis naar de plaats van het werk te komen.

| Benodigde tijd | Abs. | In % |
|---------------------|----------------|------------|
| < 15 minuten | 44.218 | 5,9 |
| 15 — < 30 minuten | 187.675 | 25,1 |
| 30 — < 45 minuten | 260.895 | 35,0 |
| 45 — < 60 minuten | 101.914 | 13,7 |
| 60 — < 90 minuten | 116.190 | 15,6 |
| 90 — < 120 minuten | 24.736 | 3,3 |
| 120 minuten of meer | 4.660 | 0,6 |
| Onbekend | 6.174 | 0,8 |
| Totaal | 746.372 | 100 |

De gemiddelde forens had in 1960 dus drie kwartier nodig voor de afstand van zijn huis naar zijn werk, zodat voor heen- en terugreis gemiddeld ± 1½ uur per dag mag worden gerekend; 20% van de forensen is per dag zelfs meer dan 2 uren onderweg.

Uit het bovenstaande kunnen uiteraard nog geen algemene conclusies over het woon/werkverkeer in ons land worden getrokken, doch het is wel mogelijk een algemeen beeld van de omvang en samenstelling te krijgen van een dagelijkse volksverhuizing die in Nederland nog klein is vergeleken met dat wat bijvoorbeeld in België op dit gebied wordt gepresteerd.

AANTEKENING

Tien Amerikaanse economen over de rol van de kosten bij de vaststelling van spoorwegtarieven

De Amerikaanse spoorwegen hebben het niet gemakkelijk. Intern heeft de bedrijfsleiding een jarenlange strijd tegen de vakbonden moeten voeren over afschaffing van verouderde "work rules".

Hoewel de uitspraak van het Amerikaanse Hooggerechtshof in maart van dit jaar de Directies de mogelijkheid verschaft bepaalde arbeiders te ontslaan, lijkt het er nog niet op, dat op korte termijn de zgn. "featherbedding"¹⁾ zal zijn verdwenen.

Hoe zwaar de last drukt, die door dit verschijnsel op de spoorwegexploitatie wordt gelegd, blijkt uit het feit dat bijna 10% van het personeel overbodig is!

Ook naar buiten verkeren de spoorwegen in een moeilijke positie. Ze moeten concurreren tegen vervoertechnieken (de binnenscheepvaart en vooral het vervoer over de weg), die met name ten aanzien van de vaststelling van de tarieven, grotere vrijheden hebben dan de spoorwegen. Deze zijn nog onderworpen aan bepalingen uit een periode, waarin de spoorwegonderneming een monopoliepositie innam.

Weliswaar heeft President Kennedy in zijn "Message on Transportation" (april 1962) voorgesteld ook de tarieven van het massavervoer per spoor vrij te laten, maar de verwachtingen, uitgesproken in de Amerikaanse pers waren pessimistisch ten aanzien van een spoedige verwezenlijking van juist deze aanbeveling van de President.

De hier te bespreken uiteenzetting van een aantal Amerikaanse hoogleraren kan worden gezien als een positieve bijdrage in de worsteling van de spoorwegen zich te ontdoen van een juk, dat thans grotendeels zijn zin verloren heeft.

Onder auspiciën van de Association of American Railroads (AAR) hebben tien economen van naam in een lezenswaardig, lucide betoog een uiteenzetting gegeven over de rol, die de kosten spelen in de prijspolitiek van spoorwegondernemingen.²⁾

¹⁾ "Featherbedding" is het instandhouden van overbodige functies. Een frappant voorbeeld is de stoker op een diesellocomotief.

²⁾ Het rapport "The Role of Cost in the minimum Pricing of Railroad Services" is ondertekend door de volgende personen:

William J. Baumol, professor of economics, Princeton University, and member of Mathematica.

Burton N. Behling, Economist, Bureau of Railway Economics of the AAR.

James C. Bonbright, professor of business economics, Graduate School of Business, University of Chicago.

Yale Brozen, professor of business economics, Graduate School of Business, University of Chicago.

Joel Dean, professor of business economics, Columbia University and economic consultant, Joes Dean Associates.

Ford K. Edwards, transportation consultant, Edwards and Peabody.

Calvin B. Hoover, professor of economics, Durham, North Carolina.

Dudley F. Pegrum, professor of economics, University of California at Los Angeles.

De aanleiding voor de AAR om de onderhavige studie te entameren was het groeiend besef, dat kostenoverwegingen bij de vaststelling van spoorwegtarieven een steeds grotere betekenis krijgen.

Ook in Europa, met name in het kader van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek in de EEG, is een belangrijk deel van de discussies op vervoerpolitiek gebied gewijd aan de problemen rond de vrachtprijsvorming. Daarbij wordt algemeen aanvaard, dat bij de vaststelling der vrachtprijzen de kosten in het oog moeten worden gehouden. Op dat punt houdt echter de eenstemmigheid op. Men is het lang niet eens over het antwoord op de vraag, welke kosten bij het bepalen van de aanbiedingsprijs een rol spelen.³⁾

Wij geven thans eerst de conclusies weer, waartoe het rapport komt. Deze zijn samengevat in een zestal punten, te weten:

1. Slechts de *marginale kosten* van een bepaald vervoer vormen de juiste basis voor de minimum-vrachtprijs van dat transport.
2. De vrachtprijzen zullen nooit onder de marginale kosten mogen dalen. De prijzen zullen zodanig moeten worden vastgesteld, dat de grootst mogelijke bijdrage aan het netto-inkomen van de onderneming wordt geleverd.
3. Slechts een prijsvorming, die als minimum-prijs de marginale kosten heeft, kan efficiënter gebruik van de capaciteit der spoorwegen bevorderen. Daardoor worden weer lagere tarieven mogelijk.
4. Juist door het grote aandeel der vaste kosten en de relatief grote overcapaciteit⁴⁾ is het van belang dat de spoorwegtarieven een zo groot mogelijk vervoersvolume bevorderen.
5. Lage tarieven vormen geen bewijs voor ruïneuze concurrentie, zolang zij maar liggen boven de marginale kosten.
6. Noch de integrale kosten van de eigen onderneming, noch die van het best-geleide bedrijf, hebben economische betekenis voor de vaststelling van de onderste prijsgrens voor een bepaald vervoer.

Uit deze samenvatting blijkt, dat aan de marginale kosten een zeer belangrijke rol wordt toebedeeld bij de tot standkoming van de uit economisch oogpunt wenselijke tarieven der Amerikaanse spoorwegen.⁵⁾ De werkelijk tot stand gekomen vrachtprijs zal steeds bestaan uit twee elementen, nl. als minimum de marginale kosten van het vervoer in kwestie en

Merrill J. Roberts, professor of transportation, Graduate School of Business, University of Pittsburgh.

Ernest W. Williams Jr., professor of transportation, Graduate School of Business, Columbia University.

Gepubliceerd in "The Journal of Business" Volume XXXV no 4 oktober 1962 p. 357-366. The University of Chicago Press. Chicago, Illinois.

³⁾ Zie bijvoorbeeld het Tweede rapport-Kapteyn Par. 183-238 en het artikel van Prof. Dr. C. J. Oort „De margetarifiering in het Europese goederenvervoer" E-SB, 8-8-1962, blz. 740 e.v.

⁴⁾ Een der voornaamste oorzaken van overcapaciteit der spoorwegonderneming is het grote vaste apparaat (spoorwegen, rangeerterreinen, stationsgebouwen enz.). Bij de bouw van deze projecten dient men — gelet op de lange levensduur — rekening te houden met de toekomstige bezetting.

⁵⁾ De marginale kosten worden omschreven als: "the value of the additional resources that will be used up, when more of anything is produced".

een opslag daarop. De hoogte van deze opslag is afhankelijk van de elasticiteit van de vraag.

Tot slot worden nog enkele interessante uitspraken uit het rapport gereleveerd.

Aangezien vrachtprijzen ook steeds voor de toekomst gelden, dienen de relevante marginale kosten eveneens betrekking te hebben op toekomstige verhoudingen van vraag en aanbod. Het is niet voldoende ervaringen uit het verleden als basis te gebruiken voor de toekomstige marginale kosten. Bij de schatting van deze kosten dient rekening te worden gehouden met veranderingen in de bedrijfsvoering als gevolg van toeneming van het vervoer en van te verwachten toepassingen van nieuwe economische en technische vindingen.⁹⁾

Aangedrongen wordt op voortzetting van het kostenonderzoek.

Interessant zijn de opmerkingen over het ruineuze karakter, dat deze wijze van prijsvorming zou hebben. Zeer terecht wordt voorop gesteld, dat "by the very nature of competition some are hurt by it". Vervolgens wijst men erop, dat de aanbevolen prijspolitiek er beslist *niet* op gericht is tijdelijke reducties te geven om zich van concurrenten te ontdoen, zodat vrij baan wordt gemaakt voor hoge en monopolistische tarieven op een zodanig niveau vast te stellen, dat de bestaande capaciteit der spoorwegen, dank zij een stijgende vervoersomvang, beter wordt benut. Tevens zal daardoor de winstgevendheid der spoorwegen kunnen toenemen.

De reden voor de afwijzing van de integrale kosten als onderste prijsgrens (conclusie 6), is, dat een groot deel van de (vaste) kosten niet toe te rekenen is aan een bepaald vervoer. "Fully distributed cost, measured by some kind of arbitrary statistical apportionment of the unallocable costs among the various units or classes of traffic is an economically invalid criterion for setting minimum rates,.... No particular category of traffic can be held economically responsible for any given share of the unallocable costs".

De grote waarde van dit rapport is, dat daarin op wetenschappelijke wijze onmisbare economische achtergronden van het prijsbeleid worden belicht. Men waardeert dit temeer, omdat juist op dit terrein niet altijd de objectiviteit voldoende in het oog wordt gehouden.

Drs. C. G. DE KOGEL

⁹⁾ Eenzelfde gedragslijn werd door de SNCF gevolgd bij de recente hervorming van de goederentarieven.

Blain vermeldt in dit verband bijvoorbeeld als een der gevolgde richtlijnen: „Supposer la traction entièrement modernisée (électrique ou diesel selon les lignes) sur l'ensemble du réseau, pour éviter d'attribuer à une ligne encore à traction vapeur et dont la modernisation est prévue parfois à court terme... un coefficient momentané qu'il faudrait abaisser peu après. Maurice Blain „Ce qu'il faut savoir de la réforme tarifaire „Marchandises” de la SNCF”, Revue Général des Chemins de fer, mei 1962, p. 302-306.

BOEKBESPREKING

Dr. H. A. Wassenbergh, "Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air", 2de herziene druk, 1962.

Het beleid, dat de staten voeren ten aanzien van het verlenen van landingsrechten voor internationale luchtdiensten naar of via hun grondgebied is het onderwerp van de internationale luchtvaartpolitiek.

Het vorengenoemde boek behandelt de verschillende aspecten van deze luchtvaartpolitiek alsook de ontwikkeling van de daarmede verband houdende rechtsregels sinds het totstandkomen van het Luchtvaartverdrag van Chicago in 1944.

In de vijf jaren na het verschijnen van de 1e druk in 1957, is de feitelijke luchtvaartpolitieke situatie in de wereld er bepaald niet gunstiger op geworden.

De grote technische vooruitgang, die met het beschikbaar komen van de straalvliegtuigen werd geboekt, veroorzaakte tevens een sterke stijging van het vervoersaanbod. Bij een vervoersvraag, die geen gelijke trek hield met het aanbod, leidde dit tot spanningen, die zich onder meer uitte in een steeds geringere bereidheid van talrijke staten, landingsrechten aan andere staten te verlenen of zelfs bestaande rechten onverlet te laten.

Aan het slot van zijn voorwoord tot de 2e druk karakteriseert de schrijver de toestand als volgt:

"A wave of protectionism threatens to engulf civil aviation. Let us hope it will not drown commercial air transportation".

Uiteraard wordt naarstig gezocht naar middelen om uit deze impasse te geraken. In een nieuw toegevoegd Hoofdstuk XI geeft Dr. Wassenbergh een duidelijk beeld van de nieuwe wegen, welke daartoe in de laatste jaren zijn ingeslagen.

Onder meer noemt hij de internationale samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen met als belangrijkste voorbeelden de Air Union en de minder vergaande, doch in de praktijk goed bruikbaar gebleken overeenkomst tussen de Scandinavische luchtvaartmaatschappijen en de Swissair. De geschiedenis van de Air Union-besprekingen tussen de Air France, de Alitalia, de Deutsche Lufthansa, de Sabena en aanvankelijk ook de KLM, wordt geschetst.

Volgens de schrijver zijn voornamelijk de juridische en politieke hindernissen er de oorzaak van dat aan deze combinatie nog geen uiteindelijke vorm is gegeven.

Intussen laat het zich aanzien dat de omstreeks 1970 te verwachten supersonische transportvliegtuigen dermate zware eisen zullen gaan stellen aan de investeringskracht en het landingsrechtenpakket van de individuele luchtvaartmaatschappijen, dat in het bijzonder voor de minder grote onder hen slechts door middel van fusies een doeltreffende exploitatie mogelijk lijkt met dit toekomstige materieel.

Een ander voornaam punt dat wordt belicht, is de ontwikkeling van de luchtvaartpolitiek in de Verenigde Staten van Amerika, die de laatste jaren gestadig restrictiever is geworden.

De vele moeilijkheden, welke de regering van dat land als gevolg daarvan ondervond bij luchtvaartonderhandelingen met andere landen, alsmede "the need to maintain U.S.-leadership", hebben die regering doen besluiten te zoeken naar een geheel nieuw luchtvaartbeleid. De resultaten van de terzake ondernomen omvangrijke studies zijn ook op dit moment (februari 1963) nog niet bekend. Recente berichten in de Amerikaanse vakpers zouden er op duiden, dat het nieuwe beleid ten opzichte van de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen als „liberaal" zou mogen worden gekenschetst. Indien dit inderdaad juist zou blijken te zijn, zou daarmee een stap in de goede richting worden gezet. Dr. Wassenbergh waarschuwt er voor dat, wanneer de Verenigde Staten hun luchtruim steeds verder zouden sluiten voor buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, dit onherroepelijk tegenmaatregelen zou uitlokken en de getroffen landen tot een gezamenlijke stellingname zou drijven om zich aldus in een positie van ongeveer gelijke sterkte met de Verenigde Staten te meten.

"Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air" behandelt alle facetten van de hedendaagse luchtvaartpolitiek. De achter in het boek opgenomen Index maakt dat men zich snel omtrent elk afzonderlijk onderwerp kan oriënteren.

Ook voor de belangstellende leek heeft deze overzichtelijkheid zijn voordelen; met behulp van dit boek behoeft hij niet langer in het onzekere te verkeren over de betekenis van de vele in vakkringen gebruikte termen, zoals open-jaw cabotage, stopover, primary objective, roped-off seats, banalisation, enz., enz.

De bijzondere verdienste van de schrijver is wel, dat hij zich niet beperkt tot een objectieve weergave van de bestaande begrippen en theorieën, doch dat hij deze stuk voor stuk toetst aan het beginsel van de vrijheid van het luchtverkeer, dat door hem als het enige juiste wordt gezien.

Het feit, dat het boek is opgedragen aan de nagedachtenis van Dr. A. Plesman, spreekt in dit verband voor zichzelf.

W. F. BRAUNSTAHL

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

Het bezit en gebruik van personenauto's

In de aflevering februari 1963 van de „Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer" heeft het C.B.S. de resultaten gepubliceerd van een in 1960 gehouden enquête onder ruim 5000 bezitters van personenauto's. De te enquêteren personen voor dit onderzoek werden gekozen door een steekproef van 1 op 125 uit de kartotheek der kentekenbewijzen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Op de desbetreffende vragenlijst werd o.m. geïnformeerd naar het bouwjaar van de auto, naar de bezitsduur van de huidige houder en naar de kilometertrage welke deze in de laatste 12 maanden met de auto aflegde. Uiteraard moest bij de verwerking van de gegevens rekening worden gehouden met het feit, dat niet alle auto's een vol jaar bij de geënquêteerden in bezit waren.

Voor de (jaar)kilometrage werd voorts een globale verdeling gevraagd volgens de rubrieken: tussen huis en bedrijf, in de uitoefening van het beroep, tijdens de vakantie, overig particulier gebruik. Tenslotte werd gevraagd naar de inkomensklasse van de eigenaar, indien de auto althans in hoofdzaak door hem of zijn gezinsleden werd bestuurd.

Het voornaamste doel van de enquête was inzicht te krijgen in de gemiddelde afstand die een personenauto per jaar aflegt. Voor het gehele Nederlandse personenautopark blijkt dit gemiddeld 18.700 km te bedragen. Voor de verschillende rubrieken van eigenaars loopt het gemiddelde echter vrij sterk uiteen:

| | aantal auto's in % v. h. gehele park | gemiddeld aantal km per auto per jaar |
|--|--|---|
| Alle personenauto's | 100 | 18.700 |
| Huurauto's, taxi's, lesauto's, e.d. | 3,3 | 37.400 |
| Overige personenauto's | 96,7 | 18.000 |
| waarvan op naam van: a. bedrijven | 15,4 | 28.700 |
| b. particulieren | 81,3 | 16.000 |

Voor de personenauto's, gesteld op naam van particulieren kan de gemiddelde jaarkilometrage als volgt naar de aard van het gebruik worden verdeeld:

| | |
|--|-----|
| tussen huis en bedrijf | 10% |
| in uitoefening van bedrijf of beroep | 57% |
| tijdens de vakantie | 7% |
| in overig particulier gebruik | 26% |

Uit deze cijfers kan o.m. worden afgeleid, dat gemiddeld per particuliere personenauto ruim 1100 km jaarlijks tijdens de vakantie wordt gereden. Laat men de personenauto's, die in het geheel niet tijdens de vakantie worden gebruikt buiten berekening, dan komt men tot een jaarlijkse vakantie-kilometer van 1800 km per auto.

Van de personenauto's gesteld op naam van particulieren en bestuurd door de eigenaar of diens gezinsleden behoorde 61% toe aan personen met een jaarinkomen beneden f 10.000,— en 39% aan eigenaars boven deze inkomensgrens. Hoewel deze cijfers een weerslag geven van de massa-motorisering welke zich thans in ons land voltrekt, dient men te bedenken dat bij de enquête niet gevraagd is naar het gezinsinkomen — in vele gevallen beslissend bij de aanschaffing van een auto — en voorts dat de inkomensgroep beneden de f 10.000,— in 1960 91% omvatte van alle inkomensstrekkers. Deze 91% beschikte dus over 61% van het aantal particuliere personenauto's terwijl de resterende 9% (met een inkomen van f 10.000,— en meer) 39% van het aantal personenauto's in zijn bezit had. Het relatieve autobezit voor deze laatste groep was derhalve ca. zesmaal zo groot als voor de eerste.

Interessant is voorts, dat bij de lage inkomens de gemiddelde ouderdom van de auto en de gemiddelde ouderdom bij aanschaffing belangrijk hoger ligt kan bij de hogere inkomens. Voor de particulieren met een inkomen beneden f 10.000,— bedraagt de gemiddelde ouderdom van de auto bij aanschaffing niet minder dan 4,3 jaar.

Tenslotte kan nog een relatie worden gelegd tussen de inkomensklasse en de jaarkilometrage. Voor personen met een inkomen beneden f 10.000,— bedraagt deze nog geen 14.000 km, voor personen met een inkomen van f 15.000,— en meer echter ruim 20.000 km. De eerder genoemde C.B.S.-publikatie geeft ook weer hoe de jaarlijkse km-prestatie is gespreid over een aantal beroepen.

J. D.

INTERNATIONALE TRANSPORTEN

(ook onder Carnet T.I.R.)

Speciaal ingericht voor zwaar vervoer
Machinetrailers en aanhangwagens
laadvermogens van 5—160 ton per eenheid

MEUBELTRANSPORTEN
BERGPLAATSEN VOOR INBOEDELS

MOBIELE KRANEN
hijvermogens tot 72 ton — hijshoogten tot 70 meter

N.V. v/h Fa. WILLEM VAN TWIST

's-Gravendeelsedijk 57 — DORDRECHT
Telefoon (01850) 32 41 (4 lijnen)



Uw bril een sieraad!

opvallen zonder
opzien te baren
dat doet U met een bril van

EIKENDAL

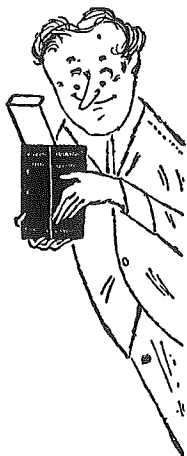
Bergstraat 12, Wageningen
Tel. (08370) 20 38

Prins Bernhardlaan 4, Veenendaal
Tel. (08385) 37 84

Rijksgedipl. opticien

depot: Carl Zeiss

UW PRODUCT
HEEFT PAS WAARDE IN
HANDEN VAN DE KOPER



HET VERVOER naar Uw
afnemer bepaalt mede de
waarde van Uw product

DAAROM:
DOE HET NIET ZELF
TRANSPORT IS GEEN KNUTSELWERK

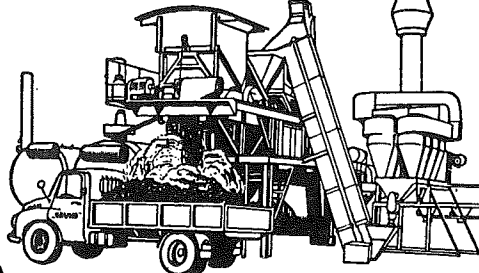
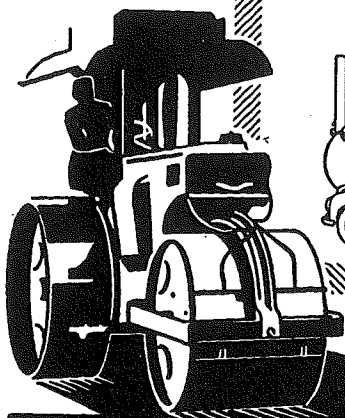
LAAT HET EEN
SPECIALIST DOEN

Van Gend & Loos

TRANSPORTSPECIALISTEN SEDERT 1796

N.V. AANN.- & WEGENBOUWMIJ.

„GRUNO“



Aanleg, verbetering en onderhoud
van alle soorten wegconstructies

Verhuur van
wegenbouwmachines

NWE BOTERINGESTRAAT 14 - GRONINGEN - TEL. 2 45 08