



VERKEER

tijdschrift gewijd aan vraagstukken
van verkeer en vervoer

VIERDE JAARGANG - 1963 - No. 4

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT



VERKEER

TIJDSCHRIFT GEWIJD AAN VRAAGSTUKKEN VAN VERKEER EN VERVOER

UITGEGEVEN DOOR DE STICHTING

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK
INSTITUUT

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. F. L. F. Aarens - Drs. L. van Die - Mr. A. M. van Dusseldorp - Mr. A. Greebe - Mr. G. W. van Hasselt - Drs. H. H. Horsting - Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman - Drs. H. J. Noortman - Drs. S. Sterk - Prof. Ir. J. Volmuller - H. H. de Vries (wnd.secretaris) - België: Dr. A. de Waele, Gent.

Het tijdschrift verschijnt viermaal per jaar in een omvang van tenminste 48 pagina's per nummer.

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

INHOUD VAN DIT NUMMER:

| | blz. |
|---|----------|
| Zoeklicht op de binnenscheepvaart (II) door Drs. H. H. Horsting | 161 |
| De plaats van de "Inclusive Tour" in de regeling van het Internationale luchtverkeer in Europa, door Dr. H. A. Wassenberh | 185 |
| Kroniek: | |
| Consequenties van de loonontwikkeling voor het prijsniveau van het beroepsvervoer over de weg | 203 |
| Aantekening: | |
| Studentencolloquium 1962/1963, door Drs. J. G. van Oord. | 205 |
| Luchtvaartpolitiek — Bilaterale of multilaterale benadering, door Mr. L. H. Slotemaker | 211 |
| Boekbespreking: | |
| Rolf Oldewage: „Die Nordseehäfen im E.W.G. — Raum”, door Drs. J. G. van Oord | 216 |
| Statistische kanttekening: | |
| Het eigen vervoer per vrachtauto in Nederland, door Drs. L. van Die . . | 219 |
| Summaries | 182, 201 |
| Sommaires | 183, 202 |

De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers. Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan zonder toestemming van de uitgever is verboden.

Stukken bestemd voor de redactie te adresseren aan het bureau van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, Kon. Emmalein 6, Rotterdam-2. Tel. (010) 12 38 99.

Voor advertenties wende men zich tot Bureau Adex, Keizersgracht 158, Amsterdam-C., telefoon (020) 24 23 55.

Druk: N.V. Haagsche Drukkerij en Uitgevers Mij.

ZOEKLICHT OP DE BINNENSCHIEEPVAART (II)

Drs. H. H. Horsting

5. Samenvatting van het eerste artikel¹⁾

In juni j.l. werd te Rotterdam het 21e Binnenscheepvaartcongres gehouden en in juli in Keulen een internationale binnenscheepvaartdag. Ten behoeve van het Rotterdamse congres werd door het Verkeerswetenschappelijk Centrum een studie geschreven over de toekomstige ontwikkeling van de Westeuropese binnenvloot met als ondertitel „Proeve van kwantitatieve bepaling der vlootcapaciteit in 1970”.

Zowel in de studie, als in de critiek bevattende prae--adviezen, de referaten en de discussies is één rode draad te vinden, een draad die in het eerste artikel reeds is gesignaleerd: de opvoering van de produktiviteit door rationalisatie in de binnenscheepvaart. Met name in het genoemde rapport worden hierover duidelijke cijfers gegeven. De prae-adviezen zijn doordrongen van de noodzaak tot produktiviteitsopvoering, en de resolutie aan het einde van het congres aangenomen dringt aan op een gezamenlijk streven naar dit doel. In Keulen was de rode draad zelfs centraal gesteld door de keuze van het onderwerp, n.l. „het concurrentievermogen van de binnenscheepvaart”. In het eerste artikel is in het kort beschreven welke werkwijze in de studie is gevolgd en welke elementen daarin niet of nauwelijks werden aangevoerd, elementen die met name in Keulen wel werden besproken. De centrale vraag die in de studie wordt gesteld is, hoe groot de omvang van het binnenvaartvervoer in 1970 zal zijn en welke vlootcapaciteit daarbij past. Het antwoord op deze vragen is gevonden door ontleding en kwantificering van de samenhang tussen vraag naar en aanbod van vervoersprestaties via een inductieve benadering. De ontwikkeling van vloot, verkeer en vervoer volgende van 1953-1960, werd deze tot 1970 rechtlijnig doorgetrokken en daarna werden correcties aangebracht in verband met de ge-

¹⁾ Het eerste verscheen in „Verkeer”, 1963, nr. 3.

volgen van de aanleg van nieuwe waterwegen, de veranderingen op de energiemarkt en in het energievervoer en de regelingen door overheid en bedrijfsgenoten ingesteld.

Vervolgens is door ons de studie beoordeeld: naast bewondering voor het statistische deel — dat zeer uitvoerig is — werd kritiek geleverd, kritiek die aan het slot van dit artikel zal worden geleverd.

Nadat in het eerste artikel vervolgens iets over de concurrentiepositie van de binnenvaart in het algemeen is gezegd — vooral op grond van natuurkundig — fysische factoren — werd begonnen met de behandeling van enige „Keulse” grootheden: de motorisering en de duwvaart. In dit artikel volgen — zonder naar volledigheid te streven — enige andere, nl. de mogelijkheden tot verkorting van de laad- en lostijden o.a. door maatregelen in de zeehavens, de ontwikkelingen in het olievervoer en die van het waterwegennet in Europa. Op deze wijze menen wij de waardevolle studie van het Centrum nog wat te kunnen aanvullen op punten waarvan pas later zal blijken of ze inderdaad essentieel zijn geweest voor de produktiviteitsontwikkeling.

6. Verkorting van laad- en lostijden

In het rapport van het Centrum is min of meer terloops aandacht aan de laad- en lostijden besteed. Gewezen wordt op het tekortschieten in aanpassingsmogelijkheid van de kwaliteit en de prijzen in het vervoer, o.a. voortvloeiende uit het ontbreken van onderlinge concurrentie en onvoldoende individueel contact tussen vervoerder en verlader. Dit leidt tot geringere efficiency en geringer gebruik van de vloot. Vervolgens worden dienaangaande enige cijfers geëtaleerd: bij het binnenlands vervoer te water in Nederland blijkt per ton laadvermogen per jaar in de wilde vaart 9 ton, in het bijzonder vervoer 65 ton en in het eigen vervoer 53 ton in 1960 te zijn vervoerd. Voor de vervoersprestatie zijn de cijfers resp. 1238 tonkm, 3569 tonkm en 4022 tonkm. Geconstateerd is, dat mede de optredende wachtdagen en de voorgeschreven aantallen laad- en losdagen (waarbij het tarief niet voorziet in kortingen bij een geringer aantal laad- of losdagen dan de vastgestelde) de relatief geringe prestatie van de wilde vaart bepalen. Deze dagen maken samen met de wachtdagen het grootste deel van de omlooptijd uit. Bij een gemiddelde scheepsgrootte van 400 ton is het vastgestelde aantal

laad- en losdagen per reis tezamen 6. Bij een gemiddeld aantal wachtdagen van 4,5 dag, een gemiddelde reisduur van 4 dagen en bij 290 vaardagen, wordt er per jaar door de wilde vaart 80 dagen gevaren. Wanneer nu het aantal laad- en losdagen van 6 op 4 kan worden teruggebracht, betekent dit een toeneming van 80 op 93 dagen varen, althans bij gelijkblijvende wachttijden: dit houdt een produktiestijging met 16% in. Combineert men dit ook nog met een verkorting van de reisduur (door motorisering etc.), dan komt de produktiestijging uit op ruim 18,5%. In het rapport „Capaciteit Binnenvloot” van de Verkeers Coördinatie Commissie (1957) is reeds gesteld, dat bij een gemiddelde omlooptijd van 11 dagen één dag besparing op het laden en het lossen elk een vergroting van de vervoerscapaciteit geeft van 18%. Bovendien, zo vermeldde dit rapport, zal bij een vrijere bevrachting het gemiddelde aantal wachtdagen geringer kunnen zijn.

Het Verkeerswetenschappelijk Centrum heeft dit alles in zijn studie geconstateerd. Welke andere mogelijkheden tot verkorting van de laad- en lostijden en de wachttijden zijn er echter? Het gaat hier om gecompliceerde vraagstukken zoals het volgende kan aantonen: toen in de vroegere onderhandelingen over de aanleg van het Moerdijkkanaal van Belgische zijde wel eens met terughoudendheid over deze aanleg werd gesproken, had dat o.a. tot oorzaak het feit, dat dit kanaal weliswaar een verkorting van de vaartijd Antwerpen-Ruhr v.v. tot gevolg zou hebben, doch dat men niet meer schepen in Antwerpen verwachtte, daar geen enkele schipper er iets in zou zien sneller in Antwerpen terug te zijn om daar dan langer op lading te moeten wachten. Zolang het ladingaanbod in Rotterdam beter zou blijven dan in Antwerpen, zouden de schippers ongevoelig zijn voor een verkorting van de vaarweg naar Antwerpen. M.a.w. men dient vaartijden, wachttijden en laad- en lostijden niet geheel los van elkaar te zien; maatregelen die één van deze grootheden beïnvloeden kunnen daardoor uiteindelijk wel geen enkel resultaat hebben. Dit als algemene opmerking vooraf.

In één der prae-adviezen voor het Rotterdamse Congres werd een geheel andere mening verkondigd: de mogelijkheid van produktiestijging van 16% door vermindering van de laad- en losdagen van 6 tot 4 werd onjuist geacht. Gemiddeld zou n.l. slechts de helft van de laad- en losdagen die in de Bevrachtingsvoorwaarden zijn vermeld werkelijk worden gebruikt. Dit is een gevolg van

het feit dat bepaalde verladers in staat zijn een schip in zeer korte tijd te laden en te lossen, terwijl anderen de volle vastgestelde tijd nodig hebben omdat zij niet beschikken of beschikken kunnen over mechanische laad- en/of losmiddelen. De mening werd dan ook verkondigd, dat het terugbrengen van het aantal laad- en/of losdagen slechts een vermeerdering van de kosten voor overliggenden zou betekenen. Produktiestijging, zo staat in dit prae-advies, kan worden verkregen door grotere planning in het vervoer en door een regeling welke het sneller laden en lossen attractief maakt. In een volgend prae-advies wordt daarna gesteld dat het volkomen verouderde stelsel van laad- en lostijden gemoderniseerd zal moeten worden, waardoor met name het prestatievermogen van de lichtervloot aanzienlijk kan worden verhoogd. Tijdens de discussie werd tenslotte uit onverdachte hoek nog eens gewezen op de verkorting van de toegestane laad- en losdagen: in verband met de angst voor overliggend werd het verkorten van het aantal laad- en losdagen wei een goed middel tot het versnellen van de belading en de lossing genoemd.

Wij zijn van mening dat de meningen in feite minder scherp tegenover elkaar staan dan uit de uitlatingen wellicht is geconcludeerd en dat ook hier de waarheid in het midden ligt. Ongetwijfeld is het zo, dat het stelsel van laad- en lostijden is verouderd en dat de verladers die de moeite hebben genomen hun laad- en/of losinstallaties te mechaniseren daarvan door de huidige regeling onvoldoende kunnen profiteren. Een regeling welke het sneller laden en lossen „honoreert” is dan ook de helft van de oplossing; er dient aan de andere kant niet te worden volstaan met het alleen verkorten van het aantal toegestane laad- en losdagen en het daardoor verhogen van de kosten in de vorm van overliggenden. Slechts een grotere vrijheid in de bevrachting en de mogelijkheid meer te differentiëren in de tarieven, kan hier naar onze mening een oplossing brengen die leidt tot het doel: opvoering van de produktiviteit van de binnenvaart.

7. De overslag

In Keulen is het voorgaande punt, zij het ook iets indirecter dan hiervóór geschilderd, aan de orde geweest bij het referaat over het concurrentievermogen van de binnenvaart en de moderne overslaginstallaties in de zeehaven. Het ging hierbij dus niet om een

„opgelegde” verlaging van de laad- en/of lostijd doch om een verbetering van de produktiviteit van schepen en kranen.

De binnenvaart vormt samen met het overslagbedrijf een keten in de schakel producent-consument. Deze vervoerstak verricht voor het grootste gedeelte massagoedvervoer naar en van de zeehavens. Vandaar dat de mogelijkheden tot rationalisatie van de overslag in de eerste plaats bij de massagoederen liggen en wel in de zeehaven. Uit statistische gegevens is gebleken, dat het prestatievermogen van overslagbedrijven bij het lossen van kolen uit het zeeschip direct in het binnenschip in 7 jaar met $\pm 100\%$ is gestegen, een stijging die vooral is te danken aan het toenemend aantal grote zeeschepen. Echter, deze produktiviteitsverhoging had groter kunnen zijn wanneer het vervoer van massagoed niet voornamelijk geschiedt met een type binnenschip dat 50 jaar geleden ook reeds op de Rijn voer. De snelheid van het laden van het moderne zeeschip uit het binnenschip wordt thans voor het grootste deel bepaald door het type binnenschip: gemiddeld moeten per binnenschip thans 10 ruimen worden leeggehaald, hetgeen een groot oponthoud bij het laden van het zeeschip meebrengt. Enerzijds kan de duwvaart — waar deze mogelijk is — hierin veel verbetering brengen, anderzijds kunnen binnenvaartreders en overslagbedrijven de produktiviteit doen stijgen wanneer motorschepen of aken worden gebruikt met grote, goed toegankelijke ruimen. Daarenboven is voor een snelle afwikkeling van de overslag noodzakelijk, dat over een grote hoeveelheid lading bij het laden en over een passende binnenvaarttonnage bij het gedurende korte tijd lossen wordt beschikt. De kansen op wachttijden voor het binnenschip zijn daarmee vergroot, terwijl bovendien het binnenschip zich naar het ritme van het zeeschip moet richten. Tonnageconcentratie en lange wachttijden voor de binnenvaart komen dan ook veel voor in de zeehavens. In Keulen werd naar voren gebracht op welke wijze in dit opzicht een gunstiger concurrentiepositie voor de binnenvaart gerealiseerd kan worden, n.l. door de tussenopslag, dus door het onderbreken van de transportketen in de zeehaven. Voor de binnenvaart brengt dit enige de produktiviteit verhogende voordelen mede: de aankomst van de binnenschepen in de havens wordt regelmatiger en de schepen worden gelijkmatiger bezet, tonnageconcentratie wordt vermeden, de totale ligtijd wordt verkort tot slechts de laad- en lostijd, de overslagcapaciteit in de haven kan door het binnenschip beter worden gebruikt, de binnenvaart wordt onaf-

hankelijk van de tijd van aankomst en vertrek van het zeeschip, terwijl de omlooptijd beter kan worden berekend c.q. kan worden gepland. Dit alles betekent, dat met de thans ter beschikking staande capaciteit een hogere vervoersprestatie mogelijk is. Tegenover deze voordelen staan echter ook nadelen en wel de kosten van de dubbele overslag, de gewichtsbepaling en het bestaan van verschillende kwaliteiten. Dit zijn echter problemen die niet in eerste instantie de binnenvaart raken: voor de binnenvaart is het belangrijkste, dat via de tussenopslag 15 tot 20% op de omlooptijd Rotterdam-Ruhr-Rotterdam kan worden bespaard. Wil dit percentage gerealiseerd worden, dan moet zijn voldaan aan de voorwaarden dat de vervoersstroom dik genoeg is om een regelmatige vaart te waarborgen, dat de vervoersschakel door tussenopslag wordt gebroken en dat — en ook in Keulen kwam het weer naar voren — de wettelijke ligtijden worden verkort en aan het overslagbedrijf voor een goede overslagprestatie een „despatch” als prikkel wordt gegeven. De kosten van de tussenopslag zouden moeten worden gedragen door allen die er de voordelen van ondervinden.

Wij zouden aan deze belangrijke „Keulse” opmerkingen nog willen toevoegen, dat niet alleen modernisering van de overslaginstallaties in de zeehavens voor de binnenvaart van het grootste belang is, doch dat dienaangaande ook in de binnenhavens op dit terrein nog zeer veel te doen is. Voor de binnenvaart „in massagoed” liggen hier aanzienlijke mogelijkheden tot produktiviteitsverhoging, mits men tijdig inziet dat het complement van de toekomstige erts-tanker, die wordt gelost door de bodem eenvoudig open te klappen, niet is een Rijnschip met meer dan 10 ruimen. Wij beschouwen het wel als een lacune dat in een zo veelomvattende studie als die van het Centrum aan enige van de geschetste ontwikkelingen en mogelijkheden ten aanzien van de op- en overslag geen aandacht is besteed, daar juist hier een mogelijkheid ligt dat de gemiddelde vervoersprestatie per ton laadvermogen afwijkt van die welke van 1953-1960 is geconstateerd. Ook op dit punt vormde het congres in Keulen derhalve een welkome aanvulling.

8. Het olievervoer

Met het onderwerp „vervoer van olie” zijn wij op één van de meest omstreden punten van de prognose van het Centrum gekomen, omdat zich op de energiemarkt thans structuurveranderingen

voordoen die voorspellen haast onmogelijk maken, of zoals een Spaans copla zegt: „de dag van vandaag is waarheid, heel de rest is één groot misschien; de beroemde dag van morgen heeft geen sterveling ooit gezien”.

Laten wij beginnen met te vermelden hoe in het rapport de dag van morgen is gezien — waarbij bedacht dient te worden dat de studie voor dit rapport in het najaar van 1962 werd afgesloten. Uitgaande van een raming van het primaire energieverbruik opgesteld door de E.G.K.S. van 222,4 mln. ton minerale oliën en van 245,0 mln. ton steenkolen in 1970, en onder handhaving van de van 1953-1960 gevonden verhouding tussen het energieverbruik en het vervoer door de binnenvaart, zal in 1970 85,9 mln. ton aardolie te vervoeren zijn. Wederom de verhouding van 1953-1960 van het vervoer van ruwe olie tot dat van derivaten handhavende, vond men voor 1970 11,6 mln. ton ruwe olie en 74,3 mln. ton derivaten te vervoeren. Hiervan werd afgetrokken 1,7 mln. ton derivaten in verband met de parallelleiding Le Havre-Parijs, zodat 72,6 mln. ton derivaten overbleven. De te leveren vervoersprestatie werd gevonden door de berekende te vervoeren hoeveelheden te vermenigvuldigen met de in de periode 1953-1960 gevonden gemiddelde vervoersafstand. Aannemende dat in 1970 het ruwe olievervoer geheel per pijpleiding geschiedt, resteert voor de binnenvaart een vervoersprestatie van 17,7 mrd. tonkm derivatenvervoer in 1970, zijnde een toeneming ten opzichte van 1960 met 72%. Daar zijn vervolgens nog aan toegevoegd 820 mln. tonkm door uitbreiding van het waterwegennet en 800 mln. tonkm voor het vervoer van andere stoffen dan minerale oliën. Totaal voor 1970 19,32 mrd. tonkm. Door vervolgens voor tanklichters en voor motortankers de vervoersprestatie in tonkm per ton draagvermogen uit de periode 1953-1960 tot 1970 door te trekken en aan te nemen dat de lichtervloot in 1970 385.000 ton draagvermogen heeft, dient het laadvermogen van de motortankervloot in dat jaar 1.575.000 ton te bedragen, zijnde een toename voor de totale capaciteit in 1970 ten opzichte van 1960 van 33,3%. Op dezelfde wijze is met het te verwachten vervoer van steenkolen gerekend, zij het ook dat voor 1970 een wat lagere benodigde capaciteit dan voor 1960 is gevonden.

Welke kritiek heeft deze ingenieuze analyse nu opgeleverd? In een prae-advies werd gesteld, dat het niet juist is de in de periode 1953 t/m 1960 gevonden verhouding tussen het oliegebruik en het vervoer per binnenschip ervan tot 1970 door te trekken. Dit in ver-

band met het grote aantal raffinaderijen dat over West-Europa wordt uitgestrooid en die hun naaste omgeving per vrachtauto en spoorwagon gaan voorzien. Vervolgens werd het niet juist geacht tot 1970 te werken met hetzelfde percentage van het aandeel van de ruwe aardolie in het olievervoer als in 1953 t/m 1960 gevonden is. Beter had men de ervaringen van 1961 en 1962 hierin kunnen betrekken. Een volgend kritiekpunt behelsde het aanhouden tot 1970 van de gevonden gemiddelde afstand in het olievervoer te water: door het grote aantal nieuwe raffinaderijen zal de gemiddelde afstand van raffinaderij tot gebruiker sterk afnemen, zo was de mening van een prae-adviseur. Met name zou dit het geval zijn bij de te verwachten vervoersprestatie naar Bamberg en Neurenberg. Tenslotte werd het onjuist geacht het prestatievermogen van tanklichters en motortankers in 1970 te berekenen door rechtlijnige extrapolatie, daar het opvoeren van iedere prestatie steeds trager gaat.

Met andere woorden: rondom de raffinaderijen zal het vervoer vooral per tankauto gaan geschieden en het huidige vervoer over grotere afstanden zal wel in hoeveelheid stijgen, maar in gemiddelde afstand dalen waarbij de spoorwegen en de produktenleidingen zowel wat service als prijs betreft felle concurrenten zullen zijn. Als lichtpunten voor de tankvaart zag deze prae-adviseur nog mogelijkheden voor het tankvervoer in ons eigen land en voor aanvullende transporten uit de zeehavens.

Tijdens het congres kwam onvoldoende tot uiting dat bovenstaande critiek grotendeels kon worden weerlegd. Vandaar dat hierna nog iets over dit punt wordt vermeld.

De periode 1953-1960, die ook voor het „oliehoofdstuk” van de studie als basis is genomen, achten de auteurs representatief genoeg om ermee te werken. Weliswaar geeft deze periode belangrijke verschuivingen te zien, vooral in het verbruik en het vervoer van minerale oliën, doch de verhouding tussen beide is vrij constant gebleven. Daar echter in een verder stadium van de berekeningen de ruwe olie en de derivaten worden gesplitst en wordt aangenomen dat de ruwe olie geheel per pijpleiding zal worden vervoerd, wordt uiteindelijk met een veel lagere verhouding tussen olieconsumptie en olievervoer door de binnenvaart rekening gehouden dan die welke door de prae-adviseur werd bekritiseerd en te hoog werd genoemd. De kritiek op de studie is naar onze mening in dit opzicht dan ook minder juist. Het volgende punt betrof

het achterblijven van het vervoer per binnentanker bij het verbruik vergeleken met 1953 t/m 1960: dit werd door de auteurs van de studie erkend doch deze tendentie begint niet pas na 1960, maar werkte ook reeds in de periode 1950-1960. Hierover kunnen belangwekkende cijfers worden gegeven: de raffinagecapaciteit in de E.G.K.S.-landen (excl. Italië) bedroeg in 1960 in het binnenland 59% van de totale capaciteit, in 1950 44%. In de Bondsrepubliek Duitsland — het enige land waar de raffinaderijen in het binnenland ten opzichte van die aan de kust een belangrijke rol spelen — zijn deze percentages zelfs 77,2% en 52,5%. Het is derhalve duidelijk, dat voor 1960 ook reeds een sterke daling van het vervoer over lange afstand van de derivaten merkbaar moest zijn geweest, evenals een daling van de verhouding verbruik-vervoer per binnenschip. Geen van beide verschijnselen was echter waar te nemen, zodat ook hier de auteurs van de studie naar onze mening niet terecht zijn aangeklaagd.

Nauw hiermede verbonden is het punt van de gemiddelde vervoersafstand: tijdens het congres werd door het Centrum nog eens erkend, dat door de bouw van ruwe olieleidingen en door de vestiging van raffinaderijen in het binnenland de binnenvaart vervoer over lange afstand zal verliezen. Toch werd de gemiddelde vervoersafstand van 1953 t/m 1960 tot 1970 gehandhaafd omdat:

- a. van 1950-1960 reeds veel raffinagecapaciteit naar het binnenland ging, hetgeen toch de gemiddelde vervoersafstand niet significant aantastte;
- b. de ruwe olieleiding eerst na 1959 invloed op de binnenvaart heeft uitgeoefend. Tot 1970 zal dit vervoer geheel op de pijpleiding overgaan, doch dit behelst slechts een zó klein percentage van het totale vervoer van minerale oliën dat de invloed op de gemiddelde vervoersafstand te verwaarlozen is;
- c. de binnenlandse raffinaderijen waarschijnlijk niet aan de binnenlandse vraag zullen kunnen voldoen, zodat steeds aanvullende import- en exporttransporten nodig blijven over lange trajecten.

Deze argumenten komen ons vooralsnog sterker voor dan die welke een prae-adviseur tegen dit deel van het rapport heeft vermeld, zodat wij ook hier geneigd zijn de studie te volgen.

De kritiek betreffende het trager worden van een prestatie-op-

voering naarmate het maximum wordt benaderd kan terecht worden afgedaan met de vraag of deze vertraging zich reeds vóór 1970 zal voordoen: er is niets dat daarop wijst. Integendeel, wij zijn eerder de mening toegedaan, dat het prestatievermogen in de binnenvaart nog zeer veel kan toenemen.

Onjuist komt ons voor hetgeen deze prae-adviseur in het algemeen opmerkte wat betreft de toekomstige behoefte aan binnentankvaartruimte: „deze behoefte zal lager zijn dan de in de studie berekende, hetgeen wel wordt aangetoond door het feit dat de laatste jaren door de grote maatschappijen geen uitbreiding meer aan de vloot wordt gegeven. Men zou bijna aan een bovennatuurlijk voorspellend vermogen van de „grote maatschappijen” gaan denken wanneer men meent dat, als deze in 1961 en 1962 minder tankers zouden hebben besteld, dit alleen zou zijn omdat er in 1970 een nog kleinere behoefte aan tankertonnage is dan in de studie reeds is aangenomen. Het lijkt ons eerder de actuele situatie in de tankvaart die de bouwactiviteiten zou moeten afremmen. Wij zeggen zou moeten daar in werkelijkheid alleen reeds in 1962 meer nieuwe tankertonnage in de vaart werd gesteld dan in 1960 en 1961 tezamen, terwijl nog eens bijna evenveel tonnage in 1962 op de helling stond. Of dit nu orders van oliemaatschappijen dan wel van particulieren betreft, doet niet ter zake. De wens is hier kennelijk de vader van de gedachte van deze prae-adviseur geweest. Wel zijn wij het eens met de opmerking van de prae-adviseur, dat in 1970 de kans groot is, dat er meer produktenpijpleidingen in gebruik zullen zijn dan thans is voorzien. Hierbij spelen de aanzienlijke kortingen van de spoorwegen echter nog een remmende rol.

Een andere prae-adviseur op het Rotterdamse congres gaf een veel objectiever beeld van de conclusies waartoe de studie van het Centrum komt: hij kon de algemene conclusie onderschrijven, dat het gebruik dat de olie-industrie in de toekomst van de binnenscheepvaart zal maken, op een aanzienlijk niveau zal blijven: in vele gevallen zal het immers goedkoper zijn meer eindprodukten en feedstocks aan te voeren dan op bepaalde punten kostbare installatie te bouwen; in omstandigheden waarbij flexibiliteit een belangrijke rol speelt en over bepaalde trajecten te vervoeren hoeveelheden betrekkelijk gering zijn, zullen de conventionele vervoersmethoden in een gunstige positie verkeren.

Thans overgaande naar het congres in Keulen, kan worden geconstateerd, dat ook daar veel aandacht aan het olievervoer is

gegeven: er werd een uitvoerig referaat gehouden over het concurrentievermogen van de tankvaart. Allereerst werd gewezen op het totale verbruik van aardolieprodukten, dat in 1962 in de E.E.G. 136 mln. ton bedroeg. Het aandeel van de binnenvaart in het olievervoer in de E.E.G.-landen (excl. Italië) schommelde in 1961 tussen 40 en 53%, waarbij in Frankrijk een daling viel te constateren ten gunste van de produktenpijpleiding Le Havre-Parijs. In 1891 werd de eerste tanklichter gebouwd, in 1962 was in de vorengenoemde landen de tonnage tot 1,6 mln. ton gestegen met een investering van DM 1,5 mrd., die thans voor een deel nietrendabel vaart.

Welke mogelijkheden heeft de binnenvaart nu bij het olievervoer?

1. De kwaliteit die de binnenvaart aan de olie-industrie heeft geboden is steeds ruim voldoende geweest, waarbij in aanmerking moet worden genomen dat deze industrie niet tot de minst eisende klanten behoort.
2. De veiligheid van de binnenvaart is bijzonder groot.
3. De beschikbare capaciteit is, zeker met de huidige overcapaciteit, meer dan voldoende, terwijl de regelmaat en de snelheid nog vergroot kunnen worden door verbetering van de waterwegen en door versnelling van de laad- en loshandelingen.
4. De prijs is een van de hoofdfactoren voor de verlader, doch ze heeft niet altijd even veel invloed: voor benzine beïnvloedt DM 1 per ton vervoerskosten meer of minder de verkoopprijs nauwelijks; zware goederen — waarvoor de binnenvaart toch wel gepredestineerd schijnt — worden door de hoogte van de transportkosten wel sterk beïnvloed. De keuze van het vervoermiddel wordt dan vooral bepaald door de verhoudingen nuttige lading : materiaalverbruik, personeelsbehoefte : lading per man, energiebehoefte : vervoerde tonnen per p.k., door het energieverbruik, de aanpassingsmogelijkheden bij toenemende vraag, de beweeglijkheid van de vervoermiddelen al naar de behoefte, de opslagbehoefte in de los- en laadplaatsen etc. (Zie het eerste artikel).

Wanneer aan de hand van dergelijke factoren het concurrentievermogen wordt bepaald van de binnenvaart in het olievervoer, zegt men dikwijls (b.v. in „Keulen”) „dat de pijpleiding het goedkoopste vervoermiddel is en dat de spoorwegen gevaarlijke voor-

waarden kunnen stellen". Afgezien van het ontbreken van een nadere uitleg dier „gevaarlijke voorwaarden" wordt te vaak vergeten dat de vervoermiddelen daarbij onder geheel verschillende voorwaarden worden vergeleken. Een oliepijpleiding die wordt ingezet tussen grote produktie- en verbruikscenra kan men niet zonder meer vergelijken met de binnenvaart, die ladingen bestemd voor vele plaatsen meeneemt: een duweenheid van een tankerbedrijf op de Seine kan per maand niet meer dan 6 reizen maken door tijdverlies bij vele laad- en losplaatsen, terwijl het traject Le Havre-Parijs v.v. in 3 dagen kan worden afgelegd. Ook de bezettingsgraden dienen bij een vergelijking tussen vervoermiddelen in acht te worden genomen, daar deze — alleen reeds door seizoenschommelingen — nimmer gelijk zijn. In Keulen werd dan ook duidelijk gemaakt, dat het geen zin heeft te beweren dat een oliepijpleiding — die dank zij een ontbrekend seizoen gedurende 12 maanden van het jaar een hoge bezettingsgraad heeft — beter tot concurrentie in staat is dan de binnenvaart, die door seizoenschommelingen met een lagere bezettingsgraad rekening moet houden. Bovendien kan niet ieder produkt door pijpleidingen worden vervoerd — zoals de snel belangrijker wordende zware huisbrandolie — terwijl kleinere hoeveelheden nauwelijks via de pijpleiding vervoerd kunnen worden. Door beperkte opslagcapaciteit in de distributieplaatsen, door de ongunstige geografische ligging van vele opslagplaatsen, door de politiek van de oliemaatschappijen het voorraadhouden te beperken en door het feit dat een hele reeks van produkten slechts in beperkte mate wordt gebruikt, door al deze factoren groeit de noodzaak — zelfs in geval van een goedkopere verzorging via pijpleidingen — de mogelijkheid van het vervoer per binnenschip in stand te houden. De conclusie van het referaat in Keulen over dit onderwerp was dan ook, dat de constatering gerechtvaardigd is dat de oliepijpleidingen de binnenvaart niet zonder meer kunnen verdringen, mits de uitgangsvoorwaarden voor de vervoermiddelen gelijk zijn en mits een vervoerpolitiek tot stand komt waarbij iedere vervoertak dat gedeelte van het vervoer krijgt, waarvoor hij van nature (en dus qua kwaliteit en prijs) het meest geschikt is. Dit wat overheidselement betreft. De binnenvaart zelf dient voor te gaan met rationaliseren, de waterwegen moeten verbeterd worden, opdat de rationalisering ook het gewentse effect heeft en er dienen goede contacten met de verladers te bestaan.

Het komt ons voor dat hetgeen in dit referaat werd vermeld, een nuttige aanvulling vormde op hetgeen in de studie van het Centrum en tijdens het Rotterdamse congres over de tankvaart werd gezegd. In de studie en op het congres werd vooral gediscussieerd over de wijze van prognostiseren en de toelaatbaarheid en de grenzen ervan. In Keulen spraken duidelijk de praktijkmensen die de concurrentiekansen van de binnenvaart afwogen en die daardoor ook weer toevoegden hetgeen in Rotterdam had ontbroken.

Dit neemt niet weg, dat naar onze mening zowel in de studie als in de prae-adviezen relatief te veel aandacht aan het olievervoer is besteed. Men mag niet vergeten, dat van de 329 mln. ton vervoerde goederen in 1960 slechts 40 mln. ton of $\pm 12\%$ uit minerale oliën bestond. Wél is het juist, dat de droge en de natte vloot zijn onderscheiden, doch of het noodzakelijk was zo'n groot deel van de studie en van de discussie aan zulk een relatief klein deel van het vervoer en van de vloot te besteden, blijft de vraag. Ook hier blijkt weer, dat het wellicht nuttiger was geweest minder exact de benodigde capaciteit in 1970 te berekenen, doch een minimum/maximumprognose te geven onder gelijktijdige korte bespreking van de factoren die aan de zijde van vraag en aanbod de gemiddelde vervoersprestatie per ton en dus de omvang van de vloot tot 1970 kunnen beïnvloeden. Daarbij had — om maar een greep te doen — b.v. kunnen worden gewezen op de grote hoeveelheden gas die toch reeds geruime tijd geleden in ons land in de bodem werden aangetoond: noch in de studie, noch bij de congressen is met één woord over de invloeden van de gasvondsten in Nederland op de energiemarkt en op de binnenvaart gerept.

Automobielbedrijf

TIEMEKREUZE
DOETINCHEM

Grutstraat 21 - Telefoon (08340) 41 19

Agent: **CITROËN — PANHARD**

9. Waterwegen

Zonder het huidige stelsel van natuurlijke en kunstmatige waterwegen zou het onmogelijk zijn voor de binnenvaart de prestaties te leveren waartoe zij thans in staat is. Zeker bij de binnenvaart is wel gebleken, dat waar een wil is ook een weg is en waar een waterweg is, komt de binnenvaart. Zeer terecht besteedt het rapport van het Centrum dan ook aandacht aan de waterwegen in het hoofdstuk over de invloed op de benodigde capaciteit van de uitbreiding van het waterwegennet. Of deze aandacht zo uitgebreid had moeten zijn als is gebeurd en of zij op de juiste wijze heeft plaatsgehad, is iets waarover hierna meer. In de studie wordt een opsomming gegeven van de belangrijkste uitbreidingen en verbeteringen van het Westeuropese waterwegennet tot 1970 en later door het gereedkomen van enige in uitvoering zijnde kanalisaties van riviertrajecten, door plannen daartoe etc. De binnenvaart, zo vermeldt het rapport, kan met name door deze uitbreidingen in een groter aantal vervoersrelaties voorzien en daarmee vervoer aan andere vervoertechnieken onttrekken. Van de vermelde 32 projecten tot uitbreiding en verbetering van het vaargebied werden er slechts 3 in het onderzoek betrokken (Moezelkanalisatie, Rijn-Main-Donauverbinding tot Neurenberg en de kanalisatie van de Neckar tot Plochingen) en voor deze 3 werd ook alleen nog nagegaan welk vervoer van de spoorwegen zou worden afgeleid. Bepaald werden naar aanleiding van deze drie kanaalplannen:

- a. de gewichtshoeveelheden aan de spoorwegen te onttrekken en
- b. het aantal tonkilometers om het te onttrekken vervoer te verrichten.

Wat betreft a. werden de bestaande prognoses besproken, waarbij uitvoerig werd ingegaan op de methodes die bij het opstellen van de prognoses werden gebruikt. Voor de berekening van het onder b. genoemde moesten de afstanden van het te onttrekken vervoer worden bepaald. Uitgaande van de veronderstelling dat voor deze nieuwe trajecten dezelfde vervoerspatronen zullen gelden als voor de oude en dezelfde verdeling naar de gebieden van herkomst zal worden gehandhaafd, is het resultaat dat door de drie nieuwe kanaalstukken in 1970 per jaar 8.453 miljoen tonkilometer extra vervoersprestatie door de binnenvaart zal moeten worden verricht, hetgeen bepaalde consequenties heeft voor de benodigde capaciteit.

Het is juist dit hoofdstuk uit de studie, dat in de pre-adviezen nauwelijks en in de discussies in het geheel niet aan de orde is geweest. Wij betreuren dit, omdat naar onze mening dit hoofdstuk juist om commentaar vraagt, terwijl deze geringe aandacht bovendien kan suggereren, dat de waterwegen niet zo van belang zijn. Ook hier blijkt het Keulse congres echter een reddende engel te zijn, daar op dit congres een zeer goed referaat juist over de betekenis van de waterwegen voor het concurrentievermogen van de binnenscheepvaart handelde. De inhoud van dit referaat zal zeer kort worden vermeld, waarna enige kritiek op het hoofdstuk over de waterwegen van de studie van het Centrum volgt.

Het Keulse referaat handelde in de eerste plaats over de Duitse rivieren en kanalen, hoewel in een tweede stadium toch ook een ruimere visie is gegeven. Hoewel in Duitsland de binnenvaartvloot in de klassen van 1.000 en 1.350 ton snel groeit, is de toestand ten aanzien van de vaarwegen in dat land slecht, hetgeen overigens zeker ook van Frankrijk had kunnen worden gezegd. Ondanks het feit dat via de waterwegen 30% van het totale goederenvervoer in Duitsland plaatsvindt, komt de laatste jaren gemiddeld slechts 4% van de investeringen in infrastructurele voorzieningen ten gunste van de waterwegen. Dit percentage zegt op zich natuurlijk niet alles (daar investeringen in waterwegen ten opzichte van die in andere infrastructurele voorzieningen wel veel goedkoper zouden kunnen zijn en in ieder geval de produktie-omweg in de binnenvaart aanzienlijk korter en minder kostbaar is dan in weg- en railverkeer), doch het gaf de insiders toch een goed beeld van het feit, dat in Duitsland vervoerpolitiek nog steeds in eerste instantie spoorwegpolitiek en vervolgens wegvervoerpolitiek is. De moeilijkheid voor de binnenvaart vergeleken met de spoorwegen is, dat de binnenvaart zelf weliswaar kan streven naar rationalisatie en efficiency-vergroting, doch als de overheid niet voldoende waterwegen ter beschikking stelt is dit streven zinloos. Bij de spoorwegen, waar vervoermiddel en verkeersweg zich in één hand bevinden, liggen de zaken geheel anders, evenals bij het wegvervoer, waarbij de aanleg van voldoende wegen door de overheid eenvoudig niet meer te vermijden is. Het is goed, dat op deze verschillen in Keulen nog eens is gewezen. Wij willen er zelf gebruik van maken door te wijzen op het feit dat de jongste voorstellen voor een Europese gemeenschappelijke vervoerpolitiek met dergelijke fundamentele verschillen geen rekening houden, wanneer blinde-

lings margetarieven worden voorgeschreven voor nationaal en internationaal vervoer en voor alle drie de vervoertakken tegelijk. Dergelijke vergaande conclusies trok men in Keulen nu echter ook weer niet. Tijdens dit referaat werd wel op zeer heldere wijze beschreven welke binnenvaartwegen in de Rijnsoeverstaten thans bestaan en welke uitbreidings- en verbeteringsplannen in bepaalde termijnen gerealiseerd zullen worden, terwijl tevens werd gewezen op het enorme waterwegennet dat ontstaat wanneer het IJzeren Gordijn zou worden opgehaald en een aantal verbindingen met dat net tot stand zou zijn gebracht: twee waterwegenaders naar de Zwarte Zee zijn alleen reeds imposant om te vermelden.

Een zeer belangrijke factor bij de beschouwingen over het prestatievermogen der binnenvaart die naast de betekenis van het totale waterwegennet van belang is, is de capaciteit van de afzonderlijke waterwegen. Men dient — en daarop werd in Keulen vooral duidelijk gewezen — bij prognoses in eerste instantie uit te gaan van het prestatievermogen van de door zijn aard het meest in capaciteit beperkte waterweg, n.l. de natuurlijke waterweg. Immers, kanalen en gekanaliseerde rivieren kunnen met aanwending van voldoende middelen worden vergroot. Het prestatievermogen van de natuurlijke waterweg hangt echter af van de waterhuishouding en die wordt niet in eerste instantie door de ingenieur, doch door de natuur bepaald.

Daar de hoofdslagader van ons Europese waterwegennet — de natuurlijke waterweg Rijn — na zijn verbetering een afladingsdiepte van 2½ m toelaat, dient men alle overige kunstmatige waterwegen — zowel 1.350 tons als 2.000 tons — daarvoor in ieder geval geschikt te maken.

Met deze overwegingen als achtergrondkennis gaan wij nu terug naar het betreffende hoofdstuk uit de studie van het Centrum. Het eerste bezwaar daartegen is, dat zulk een lang hoofdstuk werd gewijd aan de relatief geringe gevolgen van een zo geringe uitbreiding van het waterwegennet, waarbij uiterst technische zaken uitvoerig aan de orde kwamen. De uitvoerige beschrijving van de berekeningsmethoden als die van Sympher (de methode van de vrachtvergelijking), de methode der variabele verkeersquoten en de enquêtemethode passen naar onze mening niet in een zo op de praktijk van de binnenvaart gerichte studie met een titel die dit ook niet doet vermoeden; vermelding van de resultaten van de toegepaste methoden ware voldoende geweest. Het zijn echter te-

vens deze resultaten, waartegen men zich kan richten. Immers in de eerste plaats is het resultaat van het vele cijferwerk en van een groot stuk leeswerk voor de lezer een geschatte additionele tonkilometerprestatie in 1970 van 8.453 miljoen tonkilometer, zijnde 7% van de totale geprognoseerde tonkilometers in 1970. Dit percentage is te laag om er zulk een uitvoerige aandacht en zelfs een apart lang hoofdstuk in de studie aan te besteden. Bezie men deze extra tonkilometerprestatie echter als deel van de toeneming van de prestaties van 1960 tot 1970, dan ligt dit percentage op ruim 20% en dan is dit zoveel, dat de betreffende extra prestatie een extra betekenis krijgt.

Het is echter de vraag, of zij deze betekenis kan en mag hebben, daar dit aantal extra tonkilometers wellicht op een wat dubieuze wijze is gevonden. Het rapport zelf spreekt reeds van „zoveel aannamen, zoveel veronderstellingen, aanvaarden van onnauwkeurigheden, arbitraire oplossingen” etc. dat het uiterst exact aandoende cijfer van 8.453 miljoen tonkilometer wat wonderlijk aandoet.

Vervolgens is het niet duidelijk waarom slechts met drie kanaaluitbreidingen is rekening gehouden en dan alleen nog met het aan de spoorwegen te onttrekken vervoer. De drie genoemde uitbreidingen komen inderdaad wel vóór 1970 gereed, doch dat wil niet zeggen, dat er vóór dat jaar niet nog meer projecten gereed zullen kunnen komen en met name een aantal belangrijke verbeteringsprojecten. Met een snelle uitvoering van het Schelde-Rijnkanaal, van het Grand Canal d'Alsace, met een verbetering van de Duitse kanalen (Mittellandkanaal), met de Maaskanaliseatie, met de verbetering van de Franse kanalen, de Nederrijnkanaliseatie, het uitbreiden van het Amsterdam-Rijnkanaal etc. wordt geen rekening gehouden. Wél wordt hoog opgegeven van het te verwachten vervoer van steenkool van de Ruhr naar Neurenberg, dat thans per spoor geschiedt, doch na voltooiing van de Rijn-Main-Donauverbinding tot die stad ineens „geheel of grotendeels rechtstreeks van het Ruhrgebied per binnenschip zal gaan plaatsvinden”. Het is maar de vraag of de spoorwegen zich dat laten welgevalen. Met name bij realisatie van de vervoervoorstellen van de Europese Commissie, die aan de spoorwegen de mogelijkheid geven via margetarieven prijsdifferentiatie toe te passen — een mogelijkheid die de binnenvaart om zuiver markttechnische redenen ontbreekt — zullen de spoorwegen al het mogelijke doen om juist dit kolenvervoer te handhaven. Een mechanisch overhevelen van vervoeren

van spoorwegen naar binnenvaart alleen op grond van het feit dat de kosten van het vervoer theoretisch per binnenschip lager komen te liggen, wordt ook reeds door de auteurs van de studie niet als geheel reëel beschouwd. Wanneer bovendien van het vervoerschepend vermogen van nieuwe waterwegen wordt geabstraheerd, wordt de waarde van een dergelijke prognose toch wel veel minder. Een ander bezwaar is, dat wordt vermeld dat geen rekening behoeft te worden gehouden met verbeteringen van bestaande waterwegen omdat toch dezelfde schepen ervan gebruik gaan maken als nu reeds het geval is. Hierbij wordt het tijdselement — n.l. het veel sneller kunnen gaan varen — en het element van het volledig kunnen afladen, geheel over het hoofd gezien. Juist deze betere afladingsmogelijkheid is een factor die voor de binnenvaart van cruciale betekenis is. In de studie wordt niet gesproken van b.v. de verbetering van de Rijn tussen Mannheim en St. Goar, die zeer snel ter hand zal worden genomen en wel zodra de financiering ervan geregeld is. Het merendeel van de schepen varende op de Rijn tussen Mannheim en St. Goar steekt volledig afgeladen 2½ m diep. Bij laag water kunnen deze schepen op dit drukke traject jaarlijks ongeveer 187 dagen niet geheel worden afgeladen en op het traject Keulen-St. Goar gedurende ongeveer 105 dagen niet. Wanneer de verdieping van dit Rijntraject gerealiseerd zal zijn (\pm 1970) van 1.70 m tot 2.10 m onder G.L.W., wordt reeds een winst van $187 - 105 = 82$ dagen volledige bevaarbaarheid bereikt, hetgeen dus betekent, dat na verdieping met 40 cm de schepen jaarlijks \pm 3 maanden meer volledig afgeladen kunnen varen. Daarenboven kunnen de schepen gedurende de overblijvende periode van 105 dagen 40 cm dieper afladen dan vóór deze verbetering het geval was, worden de mogelijkheden tot nachtvaart aanzienlijk vergroot, kan men met minder schepen volstaan en wordt de drukte dus minder, terwijl tenslotte het vervoer goedkoper wordt door het verminderen van de laagwater-toeslagen. Bovendien behoeven minder schepen voor de laagwaterperiodes in reserve te worden gehouden, waardoor de gehele aanbodstructuur in de Rijnvaart wijzigingen ondergaat. Naar onze mening had in de studie van het Centrum juist met deze verbetering van bepaalde Rijntrajecten en de verbetering van andere kanalen en rivieren rekening moeten worden gehouden, daar hierin een factor ligt die kan maken dat de in de periode 1953 tot 1960 gevonden gemiddelde prestatie per ton laadvermogen, in de pe-

riode 1960-1970 anders zal komen te liggen. Tevens had in de studie erop kunnen worden gewezen dat, ook al wordt er nog zoveel generaliseerd aan de zijde van het binnenvaartbedrijfsleven, als er geen waterwegen of geen adequate waterwegen worden gebouwd, er geen sprake van rationalisatieresultaten kan zijn. Aan de andere kant wil hier niet worden gepleit voor het in het wilde weg aanleggen en verbeteren van binnenvaartwegen, doch het zou in het kader van dit artikel te ver voeren in te gaan op rentabiliteitsberekeningen van rivieren en kanalen (zoals die van het aanleggen van een Nord-Südkanaal van Hamburg naar het zuiden, etc.). Wel moge worden gewezen op het feit, dat allerwegen wordt geroepen om het voor de duwvaart geschikt maken van kanalen, waarbij echter wordt vergeten dat ook kleinere duweenheden dan die op de Rijn varen economisch zijn te exploiteren en dat de laatste tijd gunstige resultaten zijn verkregen met motorschepen waaraan via een koppeling één of meer bakken zijn verbonden. Men kan zich de situatie indenken dat zonder uiterst kostbare, macro-economisch onrendabele, grote verdiepingen en verbredingen van kanalen een systeem ontstaat waarbij, in aansluiting op de duwvaart op de Rijn, het slepen van bakken (zonder personeel) op de kanalen mogelijk wordt. De overheid zal daardoor minder investeringen in waterwegen behoeven te doen en de scheepvaart zal de bestaande motorschepen in de kanaalvaart kunnen handhaven. In hoeverre macro- en micro-economische voordelen hierbij hand in hand gaan, is een zaak die nog onderzocht moet worden.

10. Samenvatting en conclusie

In 1963 is aan de binnenscheepvaart meer aandacht besteed dan andere jaren het geval was. De beide artikelen in dit tijdschrift dienen als weerslag van deze vele aandacht te worden gezien.

In deze artikelen is in de eerste plaats in grote lijnen beschreven hetgeen is vermeld in een studie van het Verkeerswetenschappelijk Centrum over de binnenvlootcapaciteit in 1970. Aan de hand hiervan is een aantal onderwerpen belicht dat ter sprake kwam tijdens het 21e Binnenscheepvaartcongres te Rotterdam en de Internationaler Binnenschiffahrtstag 1963 in Keulen. Gewapend met deze kennis en in het oog houdende wat de rode draad was die door genoemde studie, door de prae-adviezen, de discussies en door de

referaten tijdens de congressen heenliep — n.l. de opvoering van de produktiviteit in de binnenscheepvaart — is de studie beoordeeld.

Daarbij werd geconstateerd, dat met name het retrospectieve gedeelte van de studie een grote waarde heeft, daar het een tot nog toe niet mogelijk zijnd inzicht geeft in de ontwikkeling van vloot, vervoer, prestatievermogen, etc. Zodra echter de prognose van de noodzakelijke vlootcapaciteit in 1970 aan de orde kwam, werd kritiek geleverd op het rechtlijnig doortrekken van de in 1953/1960 gevonden lijnen voor vloot, verkeer en vervoer tot 1970 en de wijze waarop aanpassing van deze capaciteit ten gevolge van veranderingen van enige grootheden plaatsvond. In de studie is volstaan met een aantal vooral aan de vraagzijde werkende grootheden te noemen die de binnenvaart zelf niet of nauwelijks kan beïnvloeden. De studie vermeldt, dat deze grootheden invloeden zullen hebben die elkaar wel opheffen op grond van de wet van de grote getallen. Dit beroep zou slechts gegrond zijn als aanzienlijk meer grootheden in de beschouwingen waren betrokken. Evenmin kwam het ons juist voor, deze wet aan te halen waar het de extrapolatie betreft tot 1970 op grond van de gegevens van slechts 8 jaren (1953 t/m 1960). Het ware wellicht beter geweest, indien het hoofdstuk over de (niet te kwantificeren) invloed van de regelingen van overheid en bedrijfsleven was weggelaten, evenals de beide te uitgebreide hoofdstukken over de vergroting van het waterwegennet en over de veranderingen op de energiemarkt. Ongetwijfeld gaat er van de uitbreiding van het waterwegennet en van de toenemende betekenis van olie invloed uit op de benodigde binnenvlootcapaciteit, en dit geldt eveneens voor het toekomstige binnenvaartregime. Daar dit laatste echter een niet te kwantificeren invloed heeft en de beide andere factoren grootheden zijn die vrij willekeurig gekozen schijnen — en ook in feite de capaciteit in 1970 maar voor een klein deel blijken te beïnvloeden — hadden wij liever een andere werkwijze toegepast gezien. De auteurs van de studie hadden wellicht beter eerst het te verwachten verloop van de vloot, het verkeer en het vervoer kunnen aangeven om daarna een opsomming te geven van alle kwantificeerbare en vervolgens alle niet kwantificeerbare factoren die aan de zijde van de vraag naar en het aanbod van scheepsruimte werken en invloed daarop hebben. Nadat deze invloeden waren beschreven en voor zover mogelijk waren berekend, had men daarmee via een maxi-

mum/minimumprognose naar vermogen rekening kunnen houden. Thans heeft men zich vastgeprikt op een bepaalde tonnage voor 1970 en dit cijfer staat of valt met de juistheid van de rechtlijnige extrapolatie van het prestatievermogen per ton laadvermogen, van de gemiddelde vervoersafstand, van het te verwachten vervoer, van de bezettingsgraad en de benuttingsgraad etc. en met de juistheid van de berekende invloed van veranderingen in de energievoorziening en in het waterwegennet. Wijkt één van deze geëxtrapoleerde grootheden af van de ontwikkeling in het — te korte — verleden, dan is de benodigde capaciteit in 1970 anders en is de uitbreidingsbehoefte anders. Een dergelijke afwijking kan dan nauwelijks meer worden goedge maakt door rekening te houden met twee kwantitatief niet zo belangrijke factoren als de energiemarkt en de uitbreiding van het waterwegennet. Een maximum/minimumprognose ware aantrekkelijker en minder gevaarlijk geweest, waarbij de maximum- en de minimumgrens afhankelijk hadden kunnen worden gesteld van de maximaal te verwachten positieve of negatieve invloed van een zo groot mogelijk aantal factoren die het concurrentievermogen van de binnenvaart, alsmede het prestatievermogen per ton laadvermogen en dus de produktiviteit en de benodigde capaciteit beïnvloeden.

Evenmin als dat bij het Keulse congres is geschied, hadden factoren als motorisering door de duwvaart, verkorting van laad- en lostijden, veranderingen in de op- en overslag in zee- en binnenhavens, verbetering van bestaande waterwegen etc. door de (te ruime) mazen van dit wetenschappelijk net heen mogen sluipen. Een eenvoudig doortrekken van een — overigens te korte — trendlijn veronderstelt impliciet, dat ook voor de toekomstige periode alle van invloed zijnde factoren hun geldigheid en invloed zullen behouden. Er kan zelfs niet worden beoordeeld of deze veronderstelling gewettigd is, omdat de aard en de werking van de relevante factoren niet alle expliciet bekend zijn. Gaat men deze factoren toch analyseren, dan dient men ook naar volledigheid te streven en in ieder geval de belangrijkste ervan onder de loep te nemen. Gewezen zij hierbij op een artikel van Drs. M. van Overeem in E.-S.B. van 20 februari 1963, blz. 190, waarin deze, de trend-extrapolatie beschrijvende, vermeldt " . . . de overtuigingskracht van een geëxtrapoleerde trend is gering, hetgeen een gelukkige omstandigheid is omdat simpele extrapolatie, toegepast op wat langere termijn, ronduit gevaarlijk kan zijn."

Tenslotte kan men zich afvragen of de periode waarover in deze studie de prognose loopt (1960-1970) wel juist is gekozen. Wij willen hier naar hetzelfde E.-S.B.-nummer verwijzen, waar Prof. Dr. L. H. Klaassen op blz. 175/176 schrijft: „de lengte van de gewenste (prognose)periode wordt in beginsel bepaald door de lengte van de levensduur van de investeringen die met het bestudeerde verschijnsel samenhangen”. Aangezien het in de betreffende studie vooral om investeringen in binnenschepen en vaarwegen etc. handelt, die tot de investeringen met een relatief lange levensduur kunnen worden gerekend, had de prognose van de benodigde scheeps-capaciteit beter niet bij 1970 kunnen halt houden, doch had een maximum/minimumprognose van 1970, 1975, 1980 en eventueel nog verder een beter perspectief gegeven. Wij hopen dat het Verkeers-wetenschappelijk Centrum b.v. in 1965 eens laat zien in hoeverre zijn prognose tot dan toe is uitgekomen; wie weet valt het dan allemaal mee en kunnen de schrijvers van de studie met Jean de Boisson zeggen: „de critiek heeft het eerste woord, maar het boek het laatste”.

SUMMARY

Spotlight on inland navigation (II)

Dr. H. H. Horsting

In the first article under this heading it is pointed out that inland navigation has been in the limelight several times this year: A report of The Transport Research Centre (Verkeerswetenschappelijk Centrum) on the fleet-capacity necessary for inland navigation in 1970 was discussed whereby the theme in this report — the development of the productivity per ton cargo capacity from 1953 to 1960 and from 1960 to 1970 — was continued and it was ascertained which factors are affecting this productivity.

A number of the factors were not mentioned in the report but they were discussed at the two congresses held on inland navigation in 1963.

After having pointed out the physico — technical advantages in the first article of inland navigation, motorization and push transport and the results of these for the productivity, in this second article is discussed the influence on the productivity of a possible reduction of the time for loading and unloading, of the transshipment in seaports, of the developments in oil-transport and of those of the network of waterways in Europe.

The conclusion is that particularly the retrospective part of the report concerned has great value.

Regarding the prognosis of the capacity, necessary in 1970, the following items are mentioned as criticism:

- the rectilinear extension up to 1970 of the trendlines found in 1953-1960;
- the appeal to the law of averages regarding extrapolation and the factors affecting the productivity in 1960-1970;

- inserting detailed chapters on figures not to be quantified and on factors having only a quantitative influence;
- insufficiently taking into account — when extrapolating — the relevant factors for productivity development;
- the too short period for prognostication in view of the relative longevity of investments in inland navigation.

The author thinks a maximum/minimum prognosis more attractive and less dangerous whereby the maximum and the minimum limits could have been made dependent on the — in the long term to be expected — positive or negative affect of the greatest possible number of factors, affecting the competitive capacity of the inland navigation as well as the capacity per ton cargo and consequently the productivity and the necessary capacity.

SOMMAIRE

Eclaircissement sur la navigation intérieure (II)

Dr. H. H. Horsting

Dans le premier article paru sous ce titre il a été relevé que, cette année, la navigation intérieure a vu à plusieurs reprises les feux de la rampe. L'auteur a fait le compte-rendu d'une étude faite par le Verkeerswetenschappelijk Centrum sur la flotte fluviale en 1970, en suivant l'évolution de la productivité de la capacité de charge, par tonne, de 1953 à 1960 et de 1960 à 1970 et en examinant les facteurs ayant une incidence sur la productivité. Quelques-uns de ces facteurs n'avaient pas été traités dans ladite étude, mais l'ont bien été aux deux congrès consacrés, en 1963, à la navigation intérieure.

Après avoir relevé, dans son premier article, les avantages physico-techniques de la navigation intérieure, la motorisation, la navigation à barges poussées et les effets de tout cela sur la productivité, l'auteur dirige maintenant son attention sur le raccourcissement éventuel des délais de charge et de décharge, l'entreposage dans les ports maritimes, les développements dans le transport d'huiles et l'aménagement des voies navigables en Europe, pour conclure que notamment la partie rétrospective de ladite étude a une grande valeur. Quant aux pronostics de la capacité requise en 1970 l'auteur exerce sa critique sur ce que

- les lignes marquant les tendances de l'évolution 1953-1960 ont été prolongées en ligne directe jusqu' à 1970;
- en extrapolant et en déterminant les facteurs ayant une incidence sur la productivité de 1960 à 1970, les auteurs de l'étude se sont référés à la loi des grands nombres;
- l'étude contient de longs chapitres sur des facteurs quantitativement non analysables ou n'ayant qu' une faible influence quantitative;
- dans l'extrapolation les facteurs influant sur l'évolution de la productivité ont été négligés;
- la période pronostique est trop courte par rapport à la période relativement longue couverte par les investissements.

L'auteur de cet article aurait préféré l'application du système, moins dangereux à son avis, des pronostics indiquant des maxima et minima, les limites dépendant des influences à attendre, à longue échéance, de tous les facteurs ayant une incidence sur les possibilités de concurrence de la navigation intérieure et sur la capacité de transport de la capacité de charge, par tonne, en d'autres termes sur la productivité et la capacité requise.

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

DE PLAATS VAN DE "INCLUSIVE TOUR" IN DE REGELING VAN HET INTERNATIONALE LUCHTVERKEER IN EUROPA

Dr. H. A. Wassenbergh

1. Inleiding

De "inclusive tour" (I.T.) moet men zien als een vorm van luchtvervoer die een laag vervoerstarief mogelijk maakt voor het publiek door het aanbod van een gecombineerde prijs (lump sum) voor het vervoer (heen en terug) en het verblijf ter bestemming. De I.T. wordt aangeboden voor een vooraf vastgestelde periode en naar vooraf vastgestelde bestemming(en), zonder dat de reiziger de prijs voor de afzonderlijke onderdelen kent, noch deze afzonderlijk kan kopen.

Voor Europa heeft het in Parijs gevestigde Institut du Transport Aérien¹⁾, en voor de gehele wereld heeft het Secretariaat van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO)²⁾ een studie gewijd aan de I.T. Deze studies geven een interessant beeld van de stimulerende werking van deze nieuwe reisvorm op de ontwikkeling van het luchtvervoer. Vooral na 1959, toen de regelmatige luchtvaartmaatschappijen substantieel lagere tarieven voor I.T.'s in Europa mochten gaan noteren³⁾, heeft het I.T. vervoer in Europa een grote vlucht genomen. Zo maakten in 1961 in Europa 670.000 personen, d.w.z. 15% van het totale passagiersvervoer, gebruik van deze vorm van luchtvervoer. Dit vervoer vertegenwoordigde ongeveer \$ 54 miljoen inkomsten⁴⁾. De I.T. heeft de luchtvaart binnen het bereik van nieuwe lagen van de bevolking gebracht⁵⁾. Deze algemene conclusie bevestigde het standpunt van de regeringen die lid zijn van de Europese Burgerluchtvaart Conferentie (ECAC), en die van mening waren dat de I.T.'s geen directe concurrentie, althans geen excessieve concurrentie opleverden voor de regelmatige diensten en derhalve een grote mate van vrijheid konden genieten⁶⁾. De ECAC heeft echter slechts een adviserende status. De regeringspraktijk volgt niet noodzakelijkerwijs de ECAC recommandaties.

2. Soorten en aard van inclusive tours

Nu moeten verschillende categorieën van I.T.'s worden onderscheiden en wel naar de wijze waarop het vervoer plaatsvindt. Dit kan nl. zijn met regelmatige diensten dan wel met chartervluchten⁷⁾. Deze chartervluchten, die in de meeste gevallen georganiseerd worden door reisbureaux, die daartoe vliegtuigen charteren van luchtvaartmaatschappijen, kunnen of wel op incidentele basis dan wel als series vluchten worden uitgevoerd. Deze chartervluchten met I.T. passagiers onderscheiden zich weer van chartervluchten voor gesloten groepen personen, d.w.z. personen die een zekere affiniteit vertonen, b.v. als leden van een bepaalde club, organisatie of anderszins⁸⁾.

I.T. chartervluchten worden gewoonlijk per brochure geadverteerd en worden aldus aangeboden aan de "general public", zijn derhalve "open to the general public". Hiermede richten de I.T.'s zich tot dezelfde markt als die van de regelmatige diensten en wel, althans indirect, met een aanbod van lagere tarieven. Evenwel is het I.T. aanbod een "package deal": de I.T. passagier is gebonden aan een bepaald van te voren vastgesteld reis- en verblijfschema. Nu is dit in wezen niet anders dan bepaalde aanbiedingen op de regelmatige luchtdiensten voor verlaagde tarieven, die eveneens slechts gelden op bepaalde voorwaarden, zoals het reizen in zgn. off-peak periodes (excursion-fares) of in groepen (group travel discount fares) e.a. De ICAO studie zegt hiervan zelfs dat zulke beperkingen verhinderen dat deze aanbiedingen van lage tarieven een zo groot publiek bereiken als de I.T.'s⁹⁾.

Het lijkt in dit licht derhalve dat voor I.T. chartervluchten die op regelmatige basis worden uitgevoerd (series) een zelfde regeling zou dienen te gelden als voor regelmatige diensten. De bovengenoemde ICAO studie merkt hierover op¹⁰⁾:

"The first air inclusive tour services open to the general public in Europe were those operated by U.K. operators and were authorized by the U.K. Government as *scheduled services* since they were generally of sufficient frequency to form a systematic series of flights. These flights were, however, regarded by the receiving countries as non scheduled flights since they were different in various ways from the ordinary scheduled services and usually required special authorization".

Het blijkt dat hier, wat de regeling van de I.T.'s betreft, een pro-

HAARLEM Garage MEINDERT BAKKER

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

TRABANT

Firma J. PUTTERS

Automobielbedrijven

Stationsweg 1 • 's-Hertogenbosch



MERCEDES-BENZ Personenwagens

SIMCA personenwagens - bestelwagens

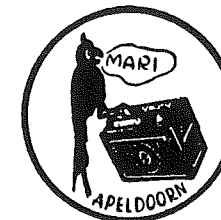


Service-Station WILDENBORG

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

SNELLE BEDIENING — PRIMA SERVICE

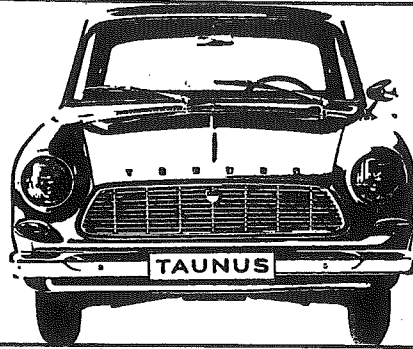
Voor vakkundige reparatie — stalling
Levering van alle merken auto's



MARI voor Accu's

Import - Groothandel - Reparaties

Apeldoorn — Hofstraat 95
Telefoon (06760) 1 67 95



FORD TAUNUS 12 M

W. Noordegraaf

Official Ford Dealer

HENGELO (O.)

Telefoon 4444*

SKODA 1963

Stabiël, 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

Automobilbedrijven

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

bleem bestaat: zijn ze gelijk te stellen met geregelde vluchten of wel met ongeregeld luchtverkeer.

3. Autorisaties voor I.T. vluchten

De kwestie is van belang omdat voor de uitvoering van regelmatige diensten voorafgaande vergunning noodzakelijk is, welke regeringsautorisaties normaliter in bilaterale luchtvaartovereenkomsten wederzijds worden verleend aan bepaalde daartoe door de respectieve regeringen aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Voor onregelmatige vluchten is in het merendeel der gevallen eveneens een voorafgaande vergunning vereist, welke echter veelal als speciale unilaterale vergunning door de betrokken regering wordt verleend, waarbij allerlei condities kunnen worden gesteld.

De onder de luchtvaartovereenkomsten aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen binnen de grenzen bepaald in de luchtvaartovereenkomsten voor de exploitatie van regelmatige diensten, (d.w.z. op de overeengekomen routes, tegen IATA-tarieven, etc.), series I.T. chartervluchten "open to the general public" kunnen uitvoeren, indien deze vluchten worden beschouwd als regelmatige diensten. Een beperking kan hier zijn, dat op de desbetreffende route(s) een capaciteits- en/of frequentiebeperking van kracht is. Geldt op de route zulk een frequentiebeperking of is de route niet door de luchtvaartovereenkomst gedekt, dan zullen deze maatschappijen toch weer een speciale vergunning nodig hebben. Andere, d.w.z. niet onder bilaterale luchtvaartovereenkomsten aangewezen maatschappijen, en dit zijn meestal de zgn. "independent operators", zullen echter steeds speciale autorisatie moeten aanvragen.

Worden deze vluchten daarentegen als ongeregelde vluchten beschouwd, om welke reden dan ook, dan bevinden zich de onder luchtvaartovereenkomsten aangewezen regelmatige luchtvaartmaatschappijen en de "independent operators" in min of meer dezelfde positie t.a.v. de mogelijkheid tot het uitvoeren van deze I.T. vluchten. Voor beide categorieën maatschappijen vallen deze series vluchten dan onder de unilaterale regelingen voor ongeregeld luchtverkeer. Er is hier echter één belangrijk verschil: de aangewezen regelmatige luchtvaartmaatschappijen zijn, daar zij vrijwel altijd lid van de IATA zijn, gebonden aan de IATA tariefstelling¹¹⁾, terwijl dit niet noodzakelijkerwijs geldt voor de "independent operators".

De IATA nu heeft I.T.'s uitdrukkelijk aan de voorwaarde gebonden, waarbij de laagste verkoopprijs aan het publiek niet beneden 100% van het laagste van toepassing zijnde IATA retourtarief voor het desbetreffende traject mag liggen¹²). Maatschappijen die niet lid zijn van de IATA kunnen hier onder gaan.

4. Concurrentie met regelmatige diensten

De ICAO studie zegt over het vraagpunt of I.T.'s onder de regelmatige dan wel onder de ongeregelde vluchten dienen te worden gerekend:

"From the point of view of government regulation of air transportation it is only of secondary concern whether special air inclusive tour services which are both frequent and open to the public are scheduled or non-scheduled. The primary question is whether they serve the same market as the ordinary air-services already in operation, whether therefore, if they are permitted to operate at prices substantially below what could be offered by the scheduled air services, they would be excessively competitive".

En voorts:

„The Governments of ECAC States follow the practice of regarding inclusive tour service as a separate category but treat them as non-scheduled¹³).

Aldus zou blijken, dat ondanks het feit dat de I.T. chartervluchten open staan voor het publiek en frequent worden gevlogen, zij niet geheel gelijkgesteld worden met de normale regelmatige diensten, want in de praktijk worden ze geautoriseerd, ook buiten de bilaterale luchtvaartovereenkomsten om, d.w.z. los van de voorwaarden en bepalingen opgenomen in bilaterale overeenkomsten. Ze worden echter ook niet geheel en al als non-scheduled diensten beschouwd. De speciale karakteristieken van de I.T. maken dit ook moeilijk. Immers, de I.T.'s worden veelal georganiseerd in series naar bepaalde bestemmingen en worden aan het algemene publiek aangeboden, waardoor het onderscheid met regelmatige diensten vaak niet zonder meer evident is. Alleen indien een substantieel lagere prijs wordt aangeboden, en dit kan alleen door non-IATA maatschappijen, zou men ze — althans in de praktijk — n.o.m. apart kunnen stellen van de normale regelmatige diensten.

We krijgen derhalve de situatie dat er de volgende categorieën vluchten naast elkaar aan het publiek kunnen worden aangeboden:

- a. de normale regelmatige diensten, d.w.z. tegen IATA tarieven;
- b. de individuele I.T. mogelijkheid op de regelmatige diensten, die het door de IATA gestelde minimum tarief in acht moeten nemen;
- c. de I.T. chartervluchten van IATA maatschappijen op incidentele of wel meer regelmatige (serie)basis, die eveneens het door de IATA gestelde minimum tarief in acht moeten nemen;
- d. de I.T. chartervluchten van non-IATA maatschappijen op incidentele of wel meer regelmatige (serie)basis, tegen vrije tarieven.

Van deze categorieën concurreren de vluchten onder c. en d., speciaal indien in series gevlogen, met a. en de vluchten onder d. weer met de categorieën b. en c., behalve wanneer door de non-IATA maatschappijen substantieel lagere tarieven dan de door de IATA toegestane worden genoteerd en derhalve een geheel nieuw publiek wordt bereikt. In dit laatste geval kan men n.o.m. niet, zoals de ICAO studie doet, spreken van "excessively competitive". De laatste jaren worden I.T. chartercontracten voor series I.T. chartervluchten in het najaar gesloten, met Kerstmis geadverteerd en tussen maart en oktober gevlogen.

De aanvraag voor de noodzakelijke vergunningen geschiedt door het land van registratie van de luchtvaartmaatschappij of door de luchtvaartmaatschappij zelf. De verlening van de vergunningen van de desbetreffende regering(en) is afhankelijk van een aantal omstandigheden die alle samenhangen met het feit, dat de regeringen een inzicht willen hebben in de concurrentie met de regelmatige diensten, vnl. van de eigen maatschappij. Een groot aantal bijzonderheden moet worden opgegeven zoals: wie is de "operator", welk traject wordt gevlogen, om hoeveel vluchten gaat het, wat voor soort passagiers worden vervoerd, welk tarief wordt betaald, wie is de agent, geldt het landarrangement wel voor iedere passagier, wat wordt op de terugvlucht vervoerd, etc.¹⁴).

5. Regeringsoverleg over I.T.'s

De Europese Burgerluchtvaart Conferentie en wel haar Commissie voor Coördinatie en Liberalisatie van het Europese luchtvervoer

(COCOLI) heeft op 27 april 1960 voor de bestudering van onregelde en I.T. diensten een speciale studiegroep in het leven geroepen (N.S.I.T.)¹⁵⁾. In het rapport van deze groep van oktober 1962¹⁶⁾ wordt o.a. gezegd:

"It would seem that only a few states have implemented exhaustive national regulations (voor I.T.'s) and that at the present stage, it would be premature, if not impossible, to evolve sufficient common elements from national regulations that could produce a workable recommendation for standard regulations which could be adopted by all ECAC members for this type of flight".

Ten aanzien van de wenselijkheid van uniforme tarifiëring voor I.T.'s wijst de studiegroep op het feit dat dit mogelijk alleen de reisagenten en niet het publiek voordeel zou brengen. Nader bekeken diende te worden, in dit verband, de prijs die de maatschappijen de charter aanbieden, ter bepaling o.a. van het voordeel dat aan het publiek, respectievelijk aan de agent toevloeit.

Ten aanzien van de kwestie of de I.T. tot het ongeregeld of regelmatig vervoer behoort zegt de studiegroep dat de meeste staten de I.T. blijkbaar tot het ongeregelde vervoer rekenen, doch dat de I.T. zich ontwikkelt op een manier die de regeringen uit praktische overwegingen aanleiding geven de I.T. als een aparte klasse vervoer te behandelen. In sommige gevallen zullen I.T. chartervluchten, aldus de Studiegroep, onder bilaterale overeenkomsten kunnen vallen.

De COCOLI heeft in juni 1963 de "terms of reference" van de NSIT Studiegroep herdefinieerd, waarbij besloten werd dat de Studiegroep zijn werk voortzet "to study on a comprehensive basis the subject of I.T.'s and their general place in the framework of European air transportation in general, etc."¹⁷⁾. Speciale aandacht wordt gevraagd voor o.a. "the structure of tariffs for charter flights taking into account the charge for chartering the aircraft, with particular reference to I.T. tariffs by charter flights"¹⁸⁾.

6. De houding van Nederland

Hoe staan de Nederlandse luchtvaartautoriteiten tegenover I.T.'s? Vooropgesteld zij, dat Nederland een belangrijke I.T. markt vertegenwoordigt¹⁹⁾. Zoals bekend huldigt de Nederlandse regering het principe van vrijheid van de lucht. Dit principe wordt zowel

voor regelmatige als voor ongeregelde vluchten in de praktijk gebracht. Ten aanzien van het regelmatige luchtverkeer is de Nederlandse regering een warm voorstander van de IATA ter regeling van de tarieven. De Nederlandse autoriteiten beschouwen de tariefstelling nl. als een zaak tussen de luchtvaartmaatschappijen en de IATA als de meest gereede organisatie waarbinnen dit overleg op wereldwijd niveau kan plaatsvinden.

Voor het ongeregelde verkeer heeft de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat, laatstelijk op 26 april 1960²⁰⁾ een regeling gegeven, waarbij volledige vrijheid wordt gegeven aan vliegtuigen geregistreerd in een der landen, lid van de ICAO, tot het uitvoeren van ongeregelde vluchten naar, van en via Nederlands grondgebied. Voordien bestond er een regeling van 10 maart 1959²¹⁾, waarin o.a. werd gesteld dat voor vluchten die open staan voor gebruik door individuele leden van het publiek, terwijl de met deze leden van het publiek gesloten vervoersovereenkomsten uitsluitend betrekking hebben op het vervoer, de eis gesteld wordt dat IATA tarieven worden genoteerd.

De regeling van 1959 kende een aparte bepaling voor I.T.'s. Hiervoor gold de eis dat degene die de vluchten bewerkstelligt of doet bewerkstelligen en deze direct dan wel indirect aan het publiek aanbiedt, daarvan tevoren mededeling moest doen aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, onder opgave van:

- het aantal te ondernemen vluchten en de data, waarop zij zullen worden uitgevoerd;
- de plaats van vertrek en de plaats van bestemming;
- het te bezigen type vliegtuig en het daarin beschikbare aantal plaatsen;
- de luchtvaartonderneming waartoe de te bezigen vliegtuigen behoren;
- de minimumprijs, waarvoor de I.T. aan het publiek wordt aangeboden.

Verder werd gesteld dat zekerheid moet worden gegeven dat de deelnemers aan zulke I.T. vluchten in feite gebruik zullen maken van de daarbij geboden verblijfsaccommodatie op de plaats van bestemming.

De nieuwe regeling van april 1960, is een uitvloeisel van het streven van de Nederlandse regering om het op 30 april 1956 te

Parijs gesloten multilaterale verdrag betreffende ongeregelde diensten binnen Europa, voor Nederland van kracht geworden op 20 april 1958²²⁾, verder uit te breiden, doch gaat aanzienlijk verder dan de thans geldende, in dit multilaterale verdrag overeengekomen, liberalisatie van het ongeregelde luchtverkeer²³⁾. Zo ging de ECAC in haar vierde zitting b.v. zelfs ten aanzien van de liberalisatie van chartervluchten voor affiniteitsgroepen en studentenvluchten niet verder dan een liberalisatie van „korte series” van zulke vluchten d.w.z. maximaal vier vluchten in twee kalendermaanden!²⁴⁾ De Nederlandse „non-scheduled” regeling geldt voor alle vluchten die *niet* zijn geregelde diensten als gedefinieerd door de ICAO.

De (overigens niet algemeen aanvaarde) ICAO definitie luidt als volgt: „een geregelde internationale luchtdienst is een serie vluchten welke *al* de volgende eigenschappen bezitten:

- a. te voeren door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één Staat;
- b. te worden uitgevoerd met luchtvaartuigen voor het vervoer tegen betaling van passagiers, post of goederen, op zodanige wijze dat iedere vlucht open staat voor gebruik door leden van het publiek;
- c. te worden uitgeoefend om het verkeer te bedienen tussen dezelfde twee of meer punten, hetzij
 1. volgens een gepubliceerde dienstregeling, of
 2. door middel van vluchten, welke dusdanig regelmatig of veelvuldig zijn, dat deze als een systematische serie te onderkennen zijn.

De I.T. chartervlucht wordt door de Nederlandse luchtvaartautoriteiten beschouwd als niet te voldoen aan het criterium van “open to the public”, zodat ook de meest regelmatig uitgevoerde I.T. chartervluchten onder de non-scheduled regeling vallen en derhalve volledige vrijheid genieten.

Het „niet”-openstaan voor het algemene publiek wordt geargumenteed met het verschil dat bestaat tussen het aanbod aan het publiek zoals dat normaal is op lijndiensten, waarbij het publiek in A van A naar B kan reizen en het publiek in B van B naar A. De I.T. chartervlucht vormt een gesloten reis van A naar B en retour, waarbij tevens een arrangement voor het verblijf in B wordt

gekocht. Alleen als zou blijken dat van I.T. chartervluchten ook gebruik (misbruik) wordt gemaakt om alleen van A naar B te reizen, zou er aanleiding kunnen zijn deze vluchten als “open to the public” te gaan beschouwen. Het is derhalve de gebondenheid van de I.T. passagier aan het vooraf opgestelde reis en verblijfschema, dat voor de Nederlandse luchtvaartautoriteiten de I.T. chartervlucht tot niet-regelmatige luchtdienst stempelt²⁵⁾.

De ECAC beschouwt, zoals we zagen, eveneens, overigens op verschillende (andere) gronden en slechts „voorlopig” de I.T. chartervluchten als ongeregelde vluchten, hangende verdere studie van het probleem²⁶⁾. Dit standpunt geeft de regeringen de mogelijkheid om de I.T. chartervluchten afhankelijk te stellen van voorafgaande vergunning onder opgave van de bijzonderheden van de vlucht(en). Voor Nederland heeft deze classificatie het omgekeerde gevolg, gezien de Nederlandse liberale houding ten aanzien van ongeregelde vluchten. De ECAC heeft een standaardformulier opgesteld voor vergunningaanvraag van I.T. vluchten²⁷⁾. Daarnaast heeft de ECAC termijnen voor aanvragen van series I.T.’s en te verlenen autorisaties aanbevolen²⁸⁾. Deze procedures worden door Nederland dan ook niet toegepast.

7. Noodzaak voor nieuwe regeling

Er is, gelet op bovenstaande, duidelijk behoefte aan een vastere Europese basis voor de uitvoering van I.T. chartervluchten. Men dient o.i. hiervoor een onderscheid te maken tussen de (bestaande) juridische regelingen en de eventueel gewenste economische regeling van het luchtvervoer. Juridisch onderscheidt men hoofdzakelijk twee categorieën luchtverkeer, nl. “non-scheduled” en “scheduled air services”²⁹⁾, economisch kan men allerlei categorieën commercieel luchtvervoer onderscheiden. Of, met andere woorden, enerzijds is het criterium vnl. de wijze van vluchtuitvoering, anderzijds is het meer de aard van het vervoer, of beter van het vervoersaanbod.

Men kan vanzelfsprekend de economische regulering, zonder verder te differentiëren, aanpassen aan de juridische onderscheidingen, doch dit is het combineren van twee geheel verschillende grootheden en miskent het bestaansrecht van de economische regeling. De juridische regeling beoogt orde te scheppen in de lucht, de economische regeling bedoelt orde te scheppen in de luchtvaart-

voor alle

expediteurs

..... EEN BEGRIP!

CARROSSERIEFABRIEK
Firma Paul & van Weelde
 'S-GRAVENWEG 360
 NIEUWERKERK A/D IJSSEL
 (HOLLAND)
 TELEFOON DIRECTIE, FABRIEK EN BOEKHOUDING (01803) 841 (3 LIJNEN)

markt. Als zodanig „vult” de economische regeling om zo te zeggen het gegeven juridische patroon „op”. Men behoeft hierbij geenszins het juridische raamwerk geweld aan te doen om zijn doel te bereiken. Zo is het in ons voorbeeld alleszins mogelijk dat een regering economisch gesproken series I.T. chartervluchten een andere behandeling wil geven dan in het algemeen regelmatige diensten ten deel valt, terwijl juridisch nochtans series I.T. chartervluchten als regelmatige diensten worden aangemerkt. Het is dan naar onze mening ook zo, dat er I.T. chartervluchten zijn die zo regelmatig worden gevlogen, dat ze tot regelmatige diensten gerekend dienen te worden, terwijl meer incidenteel uitgevoerde I.T. vluchten als ongeregelde vluchten dienen te worden beschouwd ³⁰⁾.

Voor beide categorieën I.T. vluchten zou, zo gewenst, eenzelfde economische regeling kunnen gelden. Zo zouden regeringen, los van de omstandigheid of ze geregelde of ongeregelde vluchten vormen, I.T.'s als zodanig aan voorwaarden kunnen binden die afwijken van de voorwaarden waarop (andere) geregelde of ongeregelde vluchten worden geautoriseerd. Nederland zelf heeft b.v. in de NSIT Studiegroep een voorstel gedaan om die I.T. chartervluchten te liberaliseren, die niet de normale regelmatige diensten dupliceren, terwijl voor I.T. vluchten die dit wel doen de toestemming van het ontvangende land nodig zou zijn. ³¹⁾

De bestaande praktijk van de diverse regeringen is, dat luchtvaartmaatschappijen hoofdzakelijk vanuit het eigen land I.T. chartervluchten kunnen uitvoeren ³²⁾. De meeste ontvangende landen stellen hierbij echter de voorwaarde, dat de regelmatige diensten, en speciaal die van de eigen luchtvaartmaatschappij, niet zullen worden benadeeld. Wil een luchtvaartmaatschappij van een derde land I.T. chartervluchten uitvoeren, dan stelt het land waar het I.T. vervoer zijn oorsprong vindt in de praktijk veelal, dat de nationale luchtvaartmaatschappij(en) een recht van “first refusal” hebben, derhalve een zgn. “no-objection” moeten geven.

De ICAO studie stelt dat de I.T. praktisch het enige voorbeeld is waarbij het voorkomt dat op een meer regelmatige basis vluchten worden uitgevoerd *geheel buiten het land van de “operator”*, d.i. de maatschappij die de vluchten uitvoert. De ECAC heeft hierin geen aanleiding gezien om speciale controlemaatregelen aan te bevelen behalve ten aanzien van technische, operationele en veiligheidseisen ³³⁾. De praktijk is echter geheel anders: er bestaat, met

als uitzonderingen Nederland en Luxemburg, geen vrijheid in Europa om I.T. chartervluchten uit te voeren en in het bijzonder niet wanneer het vluchten betreft vanuit een ander land dan het land van de luchtvaartmaatschappij, naar een derde land ³⁴).

Nederland laat een ieder vrij vanuit Nederland I.T. chartervluchten uit te voeren. Er is geen bescherming van de regelmatige diensten, geen bescherming van de nationale luchtvaartmaatschappij(en), zelfs wordt prijsconcurrentie met de regelmatige diensten toegelaten. Terwijl het vanuit het Nederlandse vrijheidsstandpunt juist is dat de nationale luchtvaart niet wordt geprotegeerd, is het echter inconsequent dat prijsconcurrentie wordt toegelaten ³⁵). Dit laatste immers ondermijnt het Nederlandse standpunt van steun aan de IATA voor het geregelde luchtverkeer. Een lager tarief lijkt alleen gerechtvaardigd indien verouderde vliegtuigen worden gebruikt, hetgeen voor I.T. chartervluchten echter steeds minder voorkomt.

Het argument dat series I.T. chartervluchten van non-IATA maatschappijen in het belang van het publiek zijn door de substantieel lagere tarieven, in vergelijking tot de tarieven aangeboden door IATA maatschappijen, gaat in de praktijk meestal niet op: de prijs die de reisagent het publiek voor zulke I.T. vluchten met non-IATA maatschappijen aanbiedt ligt slechts weinig lager dan het IATA tarief. Een klein verschil immers, is veelal voldoende om het verkeer aan te trekken (lokprijs).

Een andere moeilijkheid die verband houdt met de onzekerheid t.a.v. de classificatie van I.T. chartervluchten, kan worden geïllustreerd aan de hand van de Spaanse praktijk.

De Spaanse autoriteiten eisen nl. dat I.T. passagiers die *per chartervliegtuig* Spanje binnenkomen, ook *per chartervliegtuig* van dezelfde maatschappij Spanje moeten verlaten. I.T.'s die *per lijndienst* Spanje binnenkomen moeten *per lijndienst* Spanje verlaten.

Het gevolg van dit voorschrift is echter, dat de charterers bij de eerste ³⁶) of de eerste twee ³⁷) chartervluchten van een serie, leeg terug moeten vliegen en bij de laatste twee of de laatste vlucht leeg heen moeten vliegen. Hier zou derhalve toestemming nodig zijn om I.T. passagiers voor de eerste vlucht(en) heen per lijndienst en terug per charter, en voor de laatste vlucht(en) heen per charter en terug per lijndienst te mogen vervoeren ³⁸).

8. Samenvatting en conclusie

Een en ander samenvattend lijkt het ons dat, gezien de ontwikkeling van de series I.T. chartervluchten in Europa, een meer definitieve plaatsbepaling daarvan in de juridische en in de economische regeling van het Europese luchtverkeer noodzakelijk is.

De tendens is thans hoofdzakelijk dat de regeringen het I.T. vervoer vanuit het eigen land door de eigen luchtvaartmaatschappijen laten verzorgen. Het ontvangende land verleent daarvoor toestemming afhankelijk van de omstandigheid in hoeverre de regelmatige (lijn)diensten van de eigen nationale maatschappij worden benadeeld.

De Nederlandse regeling kan, gelet op de protectionistische politiek van de meeste andere landen, weinig bijdragen tot een Europese oplossing van het probleem. De Nederlandse houding heeft intendeel de volgende ongerijmdheden:

Nederland controleert niet het ongeregelde luchtvervoer; Nederland ijvert voor een grotere vrijheid voor zowel het regelmatige als het ongeregelde luchtvervoer. Door de I.T. chartervluchten a priori als ongeregeld luchtvervoer te beschouwen helpt Nederland mee de andere Europese landen een volledige eenzijdige controle te geven over I.T. vluchten. Door de I.T.'s als ongeregeld vervoer te beschouwen hebben de meeste landen in de praktijk eenzijdig I.T. vluchten gevlogen door buitenlandse maatschappijen geheel ondergeschikt gemaakt aan de belangen van de regelmatige (lijn)diensten en meer in het algemeen aan de belangen van de eigen nationale luchtvaartmaatschappij(en). Hierdoor wordt een aanzienlijke vervoersmarkt geremd in zijn ontwikkeling. Alleen Nederland laat buitenlandse maatschappijen vrij toe in de eigen I.T. markt, waar ze bovendien in tegenstelling tot hetgeen geldt voor de regelmatige diensten, niet aan de IATA tariefstelling zijn gebonden. Nederland schiet naar onze mening met dit standpunt zijn doel voorbij: terwijl immers enerzijds hiermede de regelmatige (lijn)diensten die vanuit Nederland worden gevlogen worden ondermijnd, frustreert Nederland anderzijds met deze houding het eigen streven naar meer vrijheid voor het luchtverkeer op bilaterale, of zo mogelijk op multilaterale basis. Het lijkt immers illusoir de respectieve landen tot een liberalere unilaterale regeling voor het I.T. vervoer te brengen, laat staan te trachten de series I.T. chartervluchten onder te brengen onder het multilaterale verdrag be-

treffende ongeregelde luchtdiensten in Europa om zo langs die multilaterale weg te liberaliseren.

Moet Nederland om deze ongerijmdheden op te heffen, dan series I.T. chartervluchten door buitenlandse maatschappijen vanuit Nederland afhankelijk stellen van een voorafgaande vergunning, zoals andere landen doen? Neen. Dit ware lijnrecht in strijd met de Nederlandse vrijheidspolitiek en de Nederlandse interpretatie van artikel 5 van de Chicago Conventie betreffende ongeregelde vluchten. O.i. dient Nederland echter wel uitdrukkelijk te stellen dat series I.T. chartervluchten als geregelde diensten kunnen worden beschouwd, hetgeen betekent dat ze onder art. 6 van de Chicago Conventie vallen, waarin wordt gesteld dat een voorafgaande vergunning door het betreffende land kan worden geëist. Nederland zal dan moeten stellen dat een dergelijke vergunning voor regelmatige I.T. chartervluchten vanuit, via of naar Nederland, niet nodig is, mits aan de algemeen voor regelmatige diensten geldende voorwaarde dat de IATA tariefvoorschriften in acht worden genomen, wordt voldaan. Aldus wordt voorkomen dat de regelmatige (lijn)diensten worden ondermijnd en wordt de Nederlandse steun aan de IATA gehandhaafd.

Zal dit standpunt meebrengen dat in andere landen een grotere vrijheid aan I.T. chartervluchten zal kunnen worden verleend? Helaas, neen! Echter de realiteit gebiedt te constateren, dat het protectionisme op luchtvaartgebied in Europa, onafhankelijk van de classificatie van de series I.T. chartervluchten, de mogelijkheid tot het uitvoeren van I.T. vluchten blijvend zal beperken. Door de algemene eis van het noteren van IATA tarieven echter, wordt een belangrijk aspect van de concurrentie weggenomen, zodat één factor minder in aanmerking behoeft te worden genomen ter bepaling of vergunning zal kunnen worden verleend.

Voorts dient te worden opgemerkt dat series I.T. chartervluchten als geregelde diensten formeel onder bilaterale luchtvaartovereenkomsten zouden vallen. Deze luchtvaartovereenkomsten verlenen normaliter een redelijke mate van vrijheid aan het directe intra-Europese verkeer (d.w.z. aan vluchten zonder commerciële tussenlanding in derde landen), evenwel geldt deze vrijheid alleen op de in de luchtvaartovereenkomst gespecificeerde routes en voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Over I.T. chartervluchten op andere routes en van andere dan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen zouden de regeringen nadere bilaterale of

multilaterale afspraken moeten maken. Hierbij zou dan in eerste instantie als richtlijn kunnen gelden de Recommendatie No. 26 van de tweede zitting van de ECAC, betreffende liberalisatie van geregelde diensten, die aanbeveelt vrijheid te verlenen aan alle *directe* intra-Europese diensten. Komen de regeringen een dergelijke liberalisatie overeen, dan zou reeds een vastere basis voor de uitvoering van series I.T. chartervluchten zijn gegeven.

Hoewel het tenslotte ongebruikelijk is, dat regelmatige diensten geheel buiten het eigen land worden gevlogen, zullen series I.T. chartervluchten als regelmatige vluchten geheel buiten het eigen land kunnen worden geautoriseerd, op grond van een voor regelmatige diensten geaccepteerde overweging dat een speciale, verhoogde, vervoersvraag in een bepaalde periode naar zulk vervoer, het inzetten van extra capaciteit rechtvaardigt.

Onder de drang van de toenemende vervoersvraag naar I.T. chartervluchten zullen de regeringen gedwongen blijven vergunning voor deze vluchten te verlenen, of ze nu al als ongeregelde dan wel als regelmatige vluchten worden geclassificeerd.

Het lijkt ons dat een autorisatie van series I.T. chartervluchten op meer vaste, multilaterale of desnoods bilaterale, basis als geregelde vluchten voor het liberalisatiestreven van Nederland meer waarde zal hebben en meer perspectief zal bieden dan indien ze op losse unilaterale basis als ongeregelde vluchten worden toegestaan.

1) I.T.A., april 1959: ECAC/COCOLI/1-WP/12, COCOLI/2-WP/10 en COCOLI/3-WP/4.

2) ICAO Doc 8244-AT/717, 1962.

3) De meeste regelmatige luchtvaartmaatschappijen zijn lid van de IATA, welke organisatie de tarieven vaststelt en op straffe van soms zware boetes handhaaft.

4) ICAO Doc 8244-AT/717, pp. 13-14.

5) De ICAO studie schat dat in 1961 ongeveer 415.000 personen door de I.T. voor de luchtvaart werden gewonnen.

6) cf ECAC Recommendatie No. 6 van de 4e zitting van de Europese Burgerluchtvaart Conferentie, Doc 8185, ECAC/4-1, p. 15 (19 Europese landen zijn lid van de ECAC).

7) N.B. Van de 670.000 I.T. passagiers in 1961 reisden meer dan de helft op regelmatige diensten.

8) De IATA laat deze charters vrij t.a.v. de tariefstelling, mits de affiniteitsgroepen het aantal van 20.000 niet overschrijden. Grotere groepen worden gerekend te behoren tot de "general public", waarvoor de normale IATA tarieven genoteerd dienen te worden. Voor I.T. chartervluchten heeft de IATA een uitdrukkelijke uitzondering gemaakt in Resolutie 045, en in punt 8 daarvan toegestaan dat charters worden gesloten, waarbij de agent de plaatsen aanbiedt aan de "general public". cf ook ECAC/4 Rec. No. 3.

9) cf ICAO studie p. 25.

10) p. 15.

11) In luchtvaartovereenkomsten wordt nl. bijna steeds de voorwaarde gesteld dat de te noteren tarieven in onderling overleg tussen de wederzijdse maatschappijen zullen worden vastgesteld, hetgeen in de praktijk via de IATA geschiedt.

- 12) cf de thans van kracht zijnde IATA Res. 810e, TC2 (11).
- 13) cf ICAO Doc. 8244-AT/717 pp. 16 en 17.
- 14) cf Doc 8185 ECAC/4-1, Rec. 8 en "Form for notification of or application for Inclusive Tour flights". Doc ECAC/NSIT/4-WP/5 van oktober 1962. Cf ook de criteria genoemd in Doc ECAC/NSIT/3-WP/13 van 23-2-'61, App. 3.
- 15) cf COCOLI/3-WP 17 van 19-4-'61 pp. 5 e.v.
- 16) ECAC/NSIT/4-WP/5 van 12 oktober 1962, p. 9.
- 17) ECAC 5th Session, COCOLI 4th meeting Final Report ECAC/COCOLI/4 van 17 juni 1963, Parijs 10-17 juni 1963, pagina 16, punt 52.
- 18) ECAC 5th Session, COCOLI 4th meeting Final Report ECAC/COCOLI/4 van 17 juni 1963, Parijs 10-17 juni 1963, punt 53 (c).
- 19) Nederland komt na het U.K., Scandinavië en West-Duitsland.
- 20) cf Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijksluchtvaartdienst, No. Pol/11929.
- 21) cf idem No. Pol/11281.
- 22) cf Tractatenblad 1957, No. 137 en 1958, No. 29.
- 23) De Conventie van Chicago van 1944 geeft in art. 5 een regeling voor non-scheduled vluchten. De Nederlandse regering heeft dit artikel steeds zo uitgelegd dat een voorafgaande vergunning voor het uitvoeren van zulke vluchten niet kan worden geëist.
- 24) cf Rec. No. 4 Doc 8185 ECAC/4-1.
- 25) cf ICAO Studie p. 15: "It might be maintained that, although the I.T. arrangement itself as a whole is "public", the flights that perform the air transport part of the arrangement are restricted to those who purchase the tours and are therefore not open to the public. It is indeed normally a condition for the authorization of such flights that no passengers may be carried who have not purchased the whole tour".
- 26) cf Doc. 8185, ECAC/4-1 Rec. No. 3 en § 50.
- 27) cf ECAC/NSIT/4-WP/5 van 12-10-'62 app. 3.
- 28) cf Rec. No. 7 ECAC/4-1 Doc. 8185 p. 15/16.
- 29) cf artt. 5 en 6 van de Conventie van Chicago van 1944.
- 30) cf bijv. A.I.P. Germany van 1-2-'63 § 1.3.2 waar I.T. chartervluchten onder "non-scheduled commercial flights" worden gerekend, indien het althans "irregular transport of passengers etc." betreft.
- 31) cf ECAC/NSIT/4-WP/5 App. 2, 12 oktober 1962.
- 32) cf bijv. de Engelse I.T. regeling, Circular AOPB, 2/63 van het Ministry of Aviation van september 1963, § 4: "The Ministry will consider only applications from airlines of the country of origin or destination of the I.T. traffic".
- 33) cf Annex 6 van de Chicago Conventie van 1944 en Doc. 8185, ECAC/4-1, §§ 142, 143 en Rec. No. 47.
- 34) N.B. Liberale landen zoals Zweden, Denemarken en Noorwegen eisen voorafgaande vergunning voor I.T. vluchten met opgave van "details on the planning of the trip, the arrangements included therein and the price payable by each participant for the entire trip, including the arrangements made". Cf AIP Denmark, Directorate of Civil Aviation 27-8-'63 §§ 3.3 (h) en 3.4; AIP, Norway van 1.11.59 § 3.1.3 (g) en AIP, Sweden van 21.2.63 §§ 3.3 (h) en 3.4.
- 35) cf Circular AOPB 2/63 van Engeland, Noot C: "Charges (voor I.T.'s) must conform to the appropriate IATA resolutions etc."
- 36) In geval van een reeks van vluchten om de 14 dagen.
- 37) In geval van een reeks wekelijkse vluchten.
- 38) cf "Spanish Standards on Non-Scheduled Air Services", uitgave van het Air Ministry, Directoraat-Generaal van Burgerluchtvaart, Madrid 1960, §§ 2.7, 2.8 en 2.9, en Annex 3 en 4. Spanje eist voorafgaande vergunning en opgave van alle mogelijke details, doch verleent veelal toestemming in het belang van de Spaanse toeristenindustrie.

SUMMARY

The place of the "Inclusive Tour flight" in the regulation of international air transportation in Europe

by H. A. Wassenbergh

The Inclusive Tour must be regarded as a form of air transport whereby a low fare can be offered to the public by quoting an all-in price for the round trip and the stay at the destination. In Europe 670.000 people, i.e. 15% of the total passenger traffic, made use of this form of air transport during 1961.

A distinction must be made between various categories of Inclusive Tours, according to the way in which the transportation is performed, as this can take place by scheduled services or by charter flights. Such charters can be operated on an incidental basis or as a series of flights.

An important problem is whether the Inclusive Tours should be assimilated with scheduled flights or with non-scheduled air transport. If the latter is the case, the scheduled airlines designated under air agreements and the independent operators are in more or less the same position with respect to the possibility of operating Inclusive Tour flights. However, there is one important difference: since the designated scheduled carriers are practically always members of IATA, they are bound to adhere to the IATA fare structure, whereas this does not necessarily apply to the independent operators.

The regulations of the European countries with respect to Inclusive Tours display a lack of uniformity. It is desirable that, in view of the development of the series of I.T. charter flights in Europe, their position should be more definitely determined within the framework of the legal and economic regulations governing European air transport. The main tendency at present is for the Governments to have I.T. traffic from their own country carried by their own airlines. The receiving country normally grants permission for this, depending on the extent to which it is detrimental to the scheduled services of their own national carrier.

The Dutch aviation authorities look upon the I.T. charter flight as a non-scheduled air services because the I.T. passenger is restricted to the itinerary and time schedule drawn up beforehand. As such, flights of this nature, according to the Dutch non-scheduled regulations, are entirely free also with regard to the fares to be quoted. This is connected with the Dutch aim of greater freedom for both scheduled and non-scheduled air transport. By adopting the above standpoint with regard to I.T. charterflights, however, Holland defeats its own object: apart from the fact that it is very doubtful that the direct interests of the travelling public are thus best served, the traditional support of IATA as the organisation to fix the fares for scheduled services operated from Holland is undermined, while on the other hand by adopting this attitude Holland frustrates its own efforts to secure more freedom for European air transport on a bilateral or, if possible, multilateral basis.

It would seem therefore that in the interests of its policy of freedom of the air, Holland should more clearly distinguish between I.T. flights which should be treated as regular services and non-scheduled I.T. flights.

SOMMAIRE

Place des „Voyages tout compris” (I.T.) dans la réglementation des transports aériens internationaux en Europe

par H. A. Wassenbergh

Les „Voyages tout compris” (IT) doivent être considérés comme une forme de transport aérien permettant d'offrir au public un tarif de transport peu élevé en proposant un prix combiné (somme globale) pour le transport (aller et retour) et le séjour au lieu de destination. En 1961, en Europe, 670.000 personnes, soit 15% des transports totaux de passagers, ont utilisé cette forme de transport aérien.

Il faut distinguer plusieurs catégories de „IT” selon la manière dont est effectué le transport. En effet, celui-ci peut se faire soit au moyen de services normaux, soit avec des avions affrétés. Ces vols affrétés peuvent aussi être exécutés soit isolément, soit sous forme de séries de vols.

Le problème important est de savoir si les „IT” sont à mettre sur le même pied que les vols réguliers ou que les transports aériens irréguliers. Dans ce dernier cas, les compagnies aériennes régulières désignées dans les accords aériens et les „independent operators” (compagnies privées) se trouvent plus ou moins dans la même position en ce qui concerne la possibilité d'exécuter des vols IT. Il existe pourtant une différence importante: les compagnies aériennes régulières désignées, étant donné qu'elles sont presque toujours membres de l'IATA, sont liées aux tarifs imposés par l'IATA, alors que ceci n'est pas forcément le cas pour les „independent operators”.

Les réglementations des Etats européens en ce qui concerne les IT ne sont guère uniformes. Il est souhaitable, étant donné le développement des séries de vols affrétés en Europe, qu'une détermination plus définitive de leur place dans la réglementation juridique et économique des transports aériens européens intervienne. La tendance actuelle consiste principalement en ceci que les gouvernements autorisent l'exécution de transports IT au départ du territoire national par les compagnies aériennes nationales. Le pays de destination accorde normalement son autorisation dans la mesure où les services réguliers de sa propre compagnie nationale ne sont pas lésés.

Les autorités aéronautiques néerlandaises, se basant sur l'obligation dans laquelle se trouve le passager IT d'observer un schéma de voyage et de séjour établi d'avance, considère les vols affrétés IT comme un service aérien irrégulier. En tant que tels, ces vols sont absolument libres (aussi quant aux tarifs) d'après la réglementation néerlandaise qui s'applique aux vols irréguliers. Cette position découle du désir néerlandaise d'une plus grande liberté dans les transports aériens, réguliers aussi bien qu'irréguliers. Toutefois, cette position néerlandaise en ce qui concerne les vols affrétés I.T. manque son but: alors, abstraction faite du fait qu'il est douteux que les intérêts directs du public sont ainsi servis le mieux, l'appui traditionnel aux tarifs-IATA pour les services réguliers assurés au départ des Pays-Bas est miné, tandis que, d'autre part, les Pays-Bas, par leur position, rendent vains leurs propres efforts pour arriver à une plus grande liberté pour les transports aériens européens sur une base bi-latérale ou, si possible, multi-latérale.

Pour ces raisons et dans l'intérêt de sa politique de liberté de l'air, les Pays-Bas devraient distinguer plus clairement entre des vols IT qui doivent être traités comme des services réguliers et les vols irréguliers IT.

VAN DER KOLK DEVENTER N.V.

Zwolseseweg 99-101 — Telefoon 14711-11044

DEVENTER

Official FORD Dealer

Uw B.M.W.-agent

voor Leeuwarden en geheel Noord-Friesland

HOOGEVEEN en TOORNSTRA

Automobiel- en Garagebedrijf N.V.

LEEWARDEN

Wijbrand de Geeststraat 28 - Tel. 2 61 65-222 34 - 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

Vraag franco zichtzending of bemonsterde offerte

WIJSTHA C.V.

Wiesselseweg 33 - APELDOORN - Telefoon (06762) 261

**Automobilbedrijf
„DE HOOFDSTAD” N.V.**

Prinsengracht 540-542
Wagenaarstraat 27-31

NEVENBEDRIJF:
„HOOFDSTAD-ZUID” N.V.

Oudste AGENTSCHAP in Amsterdam

RENAULT

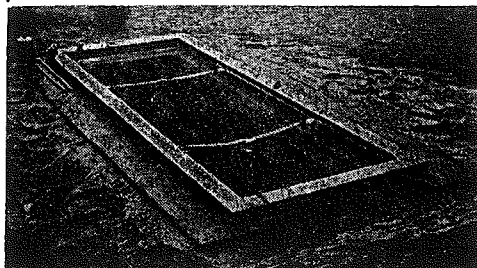
1e Jan v. d. Heljdenstraat 105-107

RENAULT-RAMBLER

Prinsengracht 540-542

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

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

Schipbeekstraat 21-23
Telefoon (05490) 3586

KRONIEK

Wegvervoer:

**CONSEQUENTIES VAN DE LOONONTWIKKELING VOOR HET
PRIJSNIVEAU VAN HET BEROEPSVERVOER OVER DE WEG**

Na de jaren van uiterst minutieuze ruimteberekeningen en daarop afgestemde verhogingen van het loonniveau, heeft in het najaar een openlijke ommezwaai plaats gevonden in het standpunt van de werknemers en een groot deel van de werkgevers in Nederland ten aanzien van het in 1964 te voeren beleid. De toenemende krapte op de arbeidsmarkt was hiervan de oorzaak. De voorstanders van de nieuwe koers wijzen op het relatief lage loonniveau in Nederland t.o.v. de omringende landen, dat bij de huidige conjunctuurfase de spanning op de arbeidsmarkt nog vergroot. Zij bevelen derhalve een loonsverhoging aan, die in meer of minder sterke mate uit gaat boven de voor de komende jaar te verwachten produktiviteitsstijging. Hierdoor zou de zuigkracht die de overige Europese landen uitoefenen, enigszins kunnen worden verkleind. De mate waarin de te realiseren loonsverhoging zal uitstijgen boven de algemene produktiviteitstoename zal derhalve bepalend zijn voor de prijsaanpassingen die een dergelijk beleid onvermijdelijk tot gevolg heeft.

Het is, met terzijdestelling van de vraag of door middel van loonsverhogingen de spanning op de arbeidsmarkt kan worden verminderd, voor de dienstverlenende sectoren in het algemeen en voor het beroepsvervoer in het bijzonder, in ieder geval een winstpunt te achten dat prijsaanpassingen in de tussen werkgevers en werknemers lopende discussies niet als onaanvaardbaar worden beschouwd. Te lang heeft men zich op het standpunt gesteld dat de loonsverhogingen per bedrijfstak hun begrenzing dienen te vinden in de produktiviteitsruimte die in de betrokken bedrijfstak kan worden gerealiseerd. De noodzaak die thans blijkbaar in brede kringen wordt gevoeld, het loonniveau aan te passen, teneinde een verdere afvloeiing van arbeidskrachten te voorkomen, dwong het beroepsvervoer reeds geruime tijd tot het toekennen van loonsverhogingen die uitstegen boven de eigen produktiviteitsontwikkeling.

De vaak geponeerde stelling dat door een beperking van de toegestane loonsverhogingen tot de per bedrijfstak realiseerbare produktiviteitstoename, een juiste allocatie van de schaarse arbeidskrachten zou worden bevorderd, berust op de gedachte dat de bedrijfstakken respectievelijk bedrijven met een geringe produktiviteitsstijging als economisch zwak mogen worden gekarakteriseerd en als zodanig van minder betekenis zijn voor de samenleving dan de bedrijfstakken met grote mogelijkheden tot opvoering van de produktiviteit. Dit verband tussen economische betekenis en het vermogen tot opvoering van de produktiviteit is echter niet aanwezig. De mogelijkheden tot produktiviteitsvergroting worden in principe bepaald door de mate waarin de factor arbeid kan worden gecombineerd met een groter kwantum duurzame produktiemiddelen. Deze variatie-mogelijkheden in de verhouding tussen arbeidskrachten en kapitaalgoederen zijn afhankelijk van de aard van het produktieproces en vormen derhalve een technisch probleem. Zodra door produktietechnische factoren in de verhouding arbeid:

kapitaal weinig verandering is aan te brengen, zoals in het beroepsvervoer over de weg, zijn de mogelijkheden tot opvoering van de arbeidsproductiviteit zeer beperkt en blijven in ieder geval ver achter bij hetgeen nog in de meeste industriële sectoren kan worden bereikt.

Daaruit is echter nog geen argument te putten om het beroepsvervoer de middelen te ontnemen, zijn benodigde arbeidskrachten te doen behouden. Voor een zo goed mogelijke allocatie van de arbeidskrachten zal wellicht nodig zijn dat er verschuivingen plaats vinden in de verdeling van deze arbeidskrachten over de onderscheidene bedrijfstakken en bedrijven. Ten behoeve van een goede afweging van het relatieve belang van de veelheid van economische activiteiten waarvoor men arbeidskrachten wenst te gebruiken, zal de vraag beslissend dienen te zijn of voor het produkt dat wordt geleverd, bij de aan de produktie reëel verbonden kosten, een afzet is te vinden die in evenwicht is met de produktiecapaciteit.

Dit betekent dat, gegeven het algemene loonniveau, een bedrijfstak als het beroepsvervoer over de weg de mogelijkheid moet hebben genoemd niveau te volgen, ook al vloeit daaruit de noodzaak tot prijsverhoging voort. Een welvaartsvergroting is ondenkbaar bij een ongewijzigde prijzenverhouding tussen de onderscheidene goederen en diensten. Het prijsniveau in de bedrijfstakken met weinig of geen mogelijkheden tot vergroting van de arbeidsproductiviteit zal zowel absoluut als relatief moeten stijgen. Voor wat betreft het beroepsvervoer over de weg vindt zulk een stijging zijn begrenzing in het economisch belang dat de verladers respectievelijk reizigers aan de vervoersactiviteiten toekennen. Op deze wijze wordt een meer reële norm voor de oplossing van het allocatieprobleem verkregen dan door het hanteren van een technische maatstaf, zoals de arbeidsproductiviteit. Hiermede wil niet worden gezegd dat aan de arbeidsproductiviteit geen plaats meer zou moeten worden toegekend in het lonen- en prijzenbeleid. Deze maatstaf blijft zijn grote belang behouden voor de beoordeling van de vraag in welke mate, nationaal gezien, een nominale loonsverhoging tot een reële inkomensvergroting kan leiden, terwijl de arbeidsproductiviteit voorts een wellicht onmisbare steun blijft bij de toetsing van prijsaanpassingen per bedrijfstak.

Official



Dealer

voor WALCHEREN

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

MIDDELBURG: Zusterstraat 34 - Tel. (01180) 2972 - 4261

VLISSINGEN : Singel 120 - Tel. (01184) 22 66

AANTEKENING

Studentencolloquium 1962/1963

Werkwijze

Het thema, dat aan de orde was gesteld voor het Colloquium 1962/1963, was de problematiek van de economische ontwikkeling van het gebied van de Rijn-, Maas- en Scheldedelta. Aan dit Colloquium hebben deelgenomen 17 studenten van de Technische Hogeschool te Delft, 13 van de Nederlandse Economische Hoogeschool te Rotterdam en 10 van de Rijksuniversiteit van Gent. Door deze 40 studenten zijn 21 deelrapporten ingediend; aan de hand van deze deze deelrapporten is tenslotte een eindrapport samengesteld, hetwelk gepresenteerd en besproken is geworden op een twee-daagse studiebijeenkomst, die eind september is gehouden.

Uit verschillende reacties is gebleken, dat men in ruime kring belangstelling heeft voor de resultaten van dit Colloquium, reden waarom in deze aantekening het één en ander zal worden medegedeeld over de inhoud van het rapport en de discussies daarover. Ik wil mij daarbij beperken tot die aspecten, welke de lezers van dit tijdschrift het meest zullen interesseren, t.w. de structuur van het vervoer en verkeer in het Deltagebied, alsmede het vraagstuk, welke eisen aan de infrastructuur in dit gebied gesteld moeten worden.

Deltagebied: geografische eenheid, maar geen economische eenheid

De rapporteurs verstaan onder het Deltagebied, globaal genomen, de kuststreek tussen de kop van Noord-Holland en het Nauw van Calais. Geografisch is dit gebied een eenheid: de delta van de rivieren Rijn, Maas en Schelde. In economisch opzicht vertoont dit gebied echter geen éénvormige structuur. Het gehele Deltagebied valt uit één in een aantal deelgebieden, welke onderling enige markante verschillen vertonen. Dit zijn het Westen van Nederland (zeehavenactiviteiten), Zeeland en Westelijk Noord-Brabant (overwegend landbouw), de agglomeratie Antwerpen (zeehavenactiviteiten), Oost- en West-Vlaanderen (landbouw en textielindustrie) en Noord-West-Frankrijk (mijnbouw, textielindustrie, staalindustrie).

In deze Deltaruimte kan men twee gebieden aanwijzen, waar een sterke concentratie van handel, industrie en bevolking tot stand is gekomen. Dat zijn de Randstad Holland en Noord-West-Frankrijk. Een dergelijke concentratie is ook tot stand gekomen in het Oostelijk deel van België, dat weliswaar buiten het Deltagebied gelegen is, maar waarvan de Westelijke uitloper, de agglomeratie Antwerpen, wèl in dit gebied ligt.

Structuur van het vervoer

Deze centra van economische activiteit zijn tevens de polen, waarheen de vervoers- en verkeersstromen zich richten, of waaruit zij voortkomen. Het vervoer naar en van deze polen bezit een stervormige opbouw, het is kwantitatief omvangrijk en de gemiddelde afstand is betrekkelijk klein. Behalve dit vervoer van en naar de polen kan men onderscheiden het vervoer tussen de polen. Opmerkelijk is, dat dit vervoer, ook al is de gemiddelde afstand betrekkelijk gering, kwantitatief weinig omvangrijk is.

Binnenscheepvaart

De rapporteurs hebben berekend, dat het vervoer per binnenschip, met herkomst en bestemming het Delta-gebied, in 1960 ruim 47 miljoen ton bedroeg. De onderstaande tabel geeft enige gegevens over de regionale verdeling van dit vervoer.

Vervoer per binnenschip binnen de Rijn-, Maas- en Scheldedelta in 1960 in tonnen:

| | |
|---------------------------|------------|
| Binnenlands: | |
| Nederland | 29.070.000 |
| België | 2.253.000 |
| Frankrijk | 5.900.000 |
| Internationaal: | |
| Nederland-België | 4.983.000 |
| België-Nederland | 2.352.000 |
| België-Frankrijk | 1.273.000 |
| Frankrijk-België | 1.090.000 |
| Nederland-Frankrijk | 444.000 |
| Frankrijk-Nederland | 312.000 |
| Totaal: 47.677.000 | |

Duidelijk blijkt uit deze tabel, dat Nederland, nader aangeduid het Westen van Nederland, de dominante vervoerspool voor de binnenvaart is in het gehele Deltagebied. Een tweede belangrijke pool, alhoewel kwantitatief van aanmerkelijk minder betekenis dan het Westen van Nederland, is Noord-West-Frankrijk. Het vervoer tussen beide polen is zeer gering.

Het internationale vervoer tussen Nederland en België (m.n. het bekken van de Zeeschelde) is nog aanzienlijk, het vervoer tussen Frankrijk en België echter gering.

Spoorwegen

De rapporteurs hebben aan de hand van E.G.K.S.-gegevens een poging gedaan de omvang en de regionale spreiding van het spoorwegvervoer, voor zover het zijn herkomst en bestemming vindt in het Deltagebied, te berekenen. Het resultaat van deze berekening is samengevat in onderstaande tabel.

Spoorwegvervoer in het gebied van de Rijn-, Maas- en Scheldedelta

| 1960 | in tonnen | |
|---------------------------------|-------------|--------------|
| Binnenlands: | | |
| Nederland | 1.500.000 | |
| België | 2.000.000 | à 4.000.000 |
| Frankrijk | 10.200.000 | à 11.500.000 |
| Internationaal: | | |
| Nederland-België v.v. | ± 1.000.000 | |
| Frankrijk-België v.v. | ± 1.000.000 | |
| Frankrijk-Nederland v.v. | ± 500.000 | |
| Totaal: 16.200.000 à 19.500.000 | | |

Uit deze gegevens blijkt, dat voor wat betreft het spoorwegvervoer, Noord-West-Frankrijk de dominante vervoerspool is, waarvan echter de vervoersafstotende dan wel vervoersaantrekkende krachten zich niet of nauwelijks uitstrekken in Noordelijke richting.

Wegverkeer

Ten aanzien van het wegverkeer merkt het rapport op, dat in Nederland de Randstad Holland en in België de agglomeratie Brussel zich manifesteren als verkeerspool. De verkeersintensiteit neemt af, naarmate men verder van deze polen verwijderd is.

Voor de periode 1955-1960 is het indexcijfer van de gemiddelde verkeersintensiteit op de Rijkswegen in Nederland gestegen van 100 op 160, in België van 100 op 135. Een vergelijking tussen de toename van de verkeersintensiteiten in geheel Nederland resp. geheel België en die op de belangrijkste wegen in het gebied van de Rijn-, Maas- en Scheldedelta brengt duidelijk aan het licht:

1. de verkeersbelemmerende werking van veren;
2. de verkeersbelemmerende werking van reeds zwaar belaste wegvakken;
3. de verkeersstimulerende werking van nieuwe of verbeterde wegen.

Opmerkelijk is de sterke toeneming van het wegverkeer over de Belgisch-Nederlandse grens. De verkeersintensiteit, gemeten op de grensposten, nam over de periode 1955-1960 toe van 100 op 190.

Het is moeilijk, vanwege het gebrek aan voldoende statistische gegevens, de omvang van de belangrijkste verkeersrelaties in het Deltagebied te berekenen. Het is de rapporteurs echter gelukt de omvang van het verkeer tussen Westelijk Nederland enerzijds en Vlaanderen en Frankrijk anderzijds te becijferen. Aan de hand van gegevens van 3 tellingen werd gevonden, dat in 1960 per werkdagemaal rond 550 ritten werden afgelegd tussen beide gebieden.

Sterkere economische integratie van het Deltagebied.

Voor de toekomst verwachten de rapporteurs een sterkere economische integratie van het gehele Deltagebied. Zij baseren deze verwachting vooral op de overweging, dat de gebieden aan beide oevers van de Westerschelde, n.l. Zeeland en Westelijk Noord-Brabant en de bedie Vlaanderen een sterke economische expansie zullen ondervinden. Tot voor kort hadden deze gebieden met enige structurele problemen te kampen, vooral als gevolg van de daling van de werkgelegenheid in de landbouwsector en de textielindustrie.

Tussen de 3 centra van economische activiteit, n.l. de Randstad Holland, het Oostelijk deel van België en Noord-West-Frankrijk is het gebied aan weerszijden van de Westerschelde gelegen als een vrije ruimte. Deze ruimte heeft de volgende kenmerken:

1. deze ruimte ligt binnen de vervoersafstanden, welke voor het vervoer van en naar een vervoerspool kenmerkend zijn. Juist in dit gebied grijpen de drie vervoerspolen in elkaar;
2. het gebied is geschikt voor vestiging van nieuwe zeehavens of uitbreiding van de omliggende zeehavens.
De kansen voor dit gebied nemen toe, naarmate elders de gronden, geschikt voor zeehavenactiviteiten, schaarser worden, dan wel geografisch minder gunstig komen te liggen;
3. in dit gebied is een relatief ruime arbeidsreserve aanwezig, als gevolg van de uitstoting van de beroepsbevolking uit de landbouwsector en de textielindustrie;
4. de infra-structuur van dit gebied ondergaat reeds een belangrijke verbetering.

Infrastructuur

Voorwaarde voor een harmonische voltrekking van dit integratieproces is een voortgaande aanpassing van de infrastructuur in dit gebied.

Dit impliceert uitbouw en nieuwbouw van zeehavens. Het rapport vestigt de aandacht op nieuwe ontwikkelingen in Zeebrugge, de Sloehaven en de verbreding van het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

Voor de binnenvaart is nodig een programma tot vergroting van de vaarwegen in het Zuidelijke Deltagebied voor schepen tot 1350 ton. Momenteel is het merendeel van deze vaarwegen slechts geschikt voor vaart met schepen tot 280 ton, terwijl deze vaart dan ook nog grote vertragingen ondervindt vanwege het grote aantal sluizen met een minimum capaciteit en een groot aantal bruggen.

Voor de spoorwegen kunnen de noodzakelijke voorzieningen beperkt blijven tot de bouw van een spoorwegverbinding over of onder de Schelde te Antwerpen en de aansluitingen op nieuwe grote industrieterreinen. Hierbij wordt vooral gedacht aan voorzieningen ten behoeve van het hoogoven- en staalproject SIDMAR aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen, waarvan de aanvoer van cokes uit de Kempen gedeeltelijk ook per spoor zal geschieden.

De grootste problemen worden gesteld door de sterke groei van het wegverkeer. Voor wat betreft Nederland dreigen met name de verbindingen over de rivieren de knelpunten te worden. Afgezien van het probleem van de oeververbindingen te Rotterdam, stelt zich als eerste vraagstuk, dat de capaciteit van de brug bij Dordrecht en van de Moerdijkbrug in 1970 reeds bepaald te klein zullen zijn om het toenemende verkeer te verwerken. Een tweede Noord-Zuidverbinding met nieuwe oeververbindingen zal dan noodzakelijk zijn. In het kader van het Deltaplan zal deze nieuwe verbinding verwezenlijkt worden, n.l. de Haringvlietbrug en de aansluitende Zoomweg. In 1970 staan het Noord-Zuidverkeer dan twee grote verbindingen ter beschikking: de reeds bestaande verbinding Rotterdam-Moerdijkbrug-Breda-Antwerpen en de nieuwe verbinding Rotterdam-Haringvlietbrug-Antwerpen.

Over de situatie in België kunnen wij kort zijn. De twee belangrijkste wegen n.l. die tussen Antwerpen en Brussel en die tussen Antwerpen-Gent-Rijsel, hadden in 1960 reeds een verkeer te verwerken, welke de grens der praktische capaciteit benaderde. De uitvoering van twee nieuwe wegen is wel zeer urgent geworden. Uiteraard zullen ook een nieuwe oeververbinding te Antwerpen en een rondweg om Antwerpen in uitvoering genomen moeten worden.

Zoals reeds gezegd is het verkeer over de Belgisch-Nederlandse grens in de periode 1955-1960 zeer sterk toegenomen. Volgens de rapporteurs zal deze tendens zich continueren, niet in de laatste plaats als gevolg van de ontwikkeling van het toeristische verkeer. Op de lange termijn, in de periode 1980-1985 zal volgens het rapport de situatie ontstaan, dat de dan bestaande beide grote grensverbindingen tussen Nederland en België n.l. de Bredase weg en de Zoomweg, in capaciteit te kort gaan schieten. Hiermee is dan het probleem gesteld van een derde grote grensverbinding en daarmee het probleem van een eventuele vaste oeververbinding over of onder de Westerschelde.

Vaste oeververbinding over of onder de Westerschelde

In het kader van het Colloquium zijn twee ontwerpen ingediend voor een vaste oeververbinding. Beide zijn geprojecteerd iets ten Oosten van Ter-

neuzen. Voor de keuze van een tracée ter hoogte van Terneuzen pleiten verschillende overwegingen:

1. deze situering is gunstig t.o.v. geheel Zeeuws-Vlaanderen;
2. deze situering is gunstig voor het internationale doorgaande verkeer, omdat een gemakkelijke aansluiting wordt verkregen met:
 - a. de grote weg, die aan de Oostzijde van het Kanaal van Gent naar Terneuzen is geprojecteerd, en die op zijn beurt weer aansluiting geeft op de nieuwe autosnelweg Antwerpen-Gent-Rijsel (E3);
 - b. de nieuwe verbinding tussen Zeeland en Randstad Holland via de Oosterscheldebrug, Grevelingendam, Haringvlietbrug.
3. de geologische en hydrografische situatie is aldaar relatief gunstig.

Het eerste ontwerp omvat een gezonken tunnel over de gehele breedte van de Westerschelde, ongeveer ten Zuid-Westen van Hoedekenskerke. De uitvoering van een plan voor een gezonken tunnel vergt speciale voorzieningen voor het in stand houden van de geul voor het afzinken van de tunnelsegmenten. Zandafzetting in deze geul zal moeten worden voorkomen door het plaatsen van damwandschermen aan weerszijden van de geul. De bouwkosten van dit ontwerp zijn geraamd op f 600 miljoen.

Het tweede ontwerp omvat een combinatie van een brug en tunnel. Het tracée van dit ontwerp ligt iets Oostelijker dan dat van het eerste ontwerp. De hoofdvaargeul aan de Bevelandse kant wordt ondertunneld. Deze tunnel gaat dan over in een brug over de secundaire vaargeul aan de Vlaamse kant van de Westerschelde. De overgang van tunnel naar brug is geprojecteerd op de Rug van Baarland, een grote zandplaat midden in de Westerschelde, die daartoe verder dient te worden opgehoogd en bedijkt. Het tunnelgedeelte is als een geboorde tunnel gedacht, de hoogte van de brug kan beperkt blijven omdat alleen een secundaire vaargeul gekruist wordt. De kosten van dit ontwerp zijn becijferd op f 375 miljoen.

Rentabiliteit

De methode, volgens welke de rentabiliteit van een eventuele vaste oeververbinding is berekend, is de z.g. micro-economische methode op nationaal-economische grondslag. Hierbij worden de jaarlijkse kosten van de vaste oeververbinding (rente, afschrijving en onderhoud) gesteld tegenover de besparingen, die de oeververbindingen oplevert voor de nationale economie.

Voor dit artikel moge ik volstaan met een samenvatting van de resultaten van de berekening en een korte toelichting.

| Besparingen (in guldens) | 1961 | 1970 | 1980 |
|--|-----------|------------|------------|
| 1. Besparingen pontverkeer | 1.247.000 | 2.493.400 | 3.241.400 |
| 2. Besparingen hoefijzerverkeer | 324.500 | 649.000 | 843.700 |
| 3. Besparingen op exploitatiekosten veerdiensten | 4.050.000 | 11.425.000 | 24.480.000 |
| 4. Besparingen op kosten van havens etc. | 2.000.000 | 2.500.000 | 3.000.000 |
| 5. Besparingen nieuw intern Zeeuws verkeer | 1.094.500 | 2.462.800 | 4.608.200 |
| 6. Besparingen internationaal verkeer ... | — | 1.338.700 | 2.008.000 |
| 7. Besparingen nieuw internationaal verkeer | — | 104.000 | 301.200 |
| Totale besparingen: | 8.716.000 | 20.972.900 | 38.482.500 |

Toelichting

Bij de berekening is uitgegaan van de veronderstelling dat het veer Vlis-singen-Breskens zal blijven bestaan en dat de andere veerdiensten komen te vervallen.

De tijdwinst van het gemiddelde motorvoertuig en de gemiddelde per-soneelsbezetting is gewaardeerd op f 5,— per uur. De rijkosten van het gemiddelde voertuig (exclusief extra belastingen op benzine etc.) is bere-kend op 14,85 cent per km.

ad 1. De besparingen van het pontverkeer bestaan uit het wegvallen van een gemiddelde vertraging van 50 minuten. Tevens is hierin berekend het verlies, dat veroorzaakt wordt door de vergroting van de eigenlijke rij-afstand en rijtijd.

ad 2. Onder het hoefijzerverkeer wordt verstaan het verkeer met her-komst en bestemming Zeeuws-Vlaanderen en overig Nederland, dat mo-menteel omrijdt via Antwerpen, maar dat na voltooiing over de vaste oever-verbinding zal rijden. De gemiddelde rijafstand van dit hoefijzerverkeer wordt verkort met 35 km.

ad 3. De exploitatiekosten per pont per jaar berekend op f 1.350.000, f 2.285.000 en f 4.000.000 voor resp. 1961, 1970 en 1980.

ad 4. Deze bedragen zijn berekend op basis van gegevens over de aan-legkosten van nieuwe veerhavens en nieuwe sluizen.

ad 5. Het nieuwe interne Zeeuwse verkeer is geschat op 30% van het bestaande pontverkeer. Voor dit nieuwe verkeer is verondersteld, dat het een bate oplevert gelijk aan de helft van de besparingen, die voor het oude pontverkeer ontstaan.

ad 6. Het internationale doorgaande verkeer zal na het gereedkomen van de gehele Bruggenweg een afstandsverkortening van 35 km winnen en een daarmee samenhangende tijdsbesparing. De helft van het internationale verkeer is geacht Nederlandse nationaliteit te bezitten.

De totale besparingen van het internationale verkeer aan afstandsver-korting en tijdwinst is voor de helft toegerekend aan de vaste oeverver-binding onder de Westerschelde.

ad 7. Het nieuwe internationale verkeer is geschat op 15% van het be-staande verkeer in 1970 en op 30% in 1980. De besparingen zijn op analoge wijze berekend als die van het nieuwe interne Zeeuwse verkeer.

Tegenover deze besparingen dienen de kosten van een vaste oeververbin-ding gesteld te worden. De jaarlijkse kosten (rente, afschrijving en onder-houd) bedragen bij een totale investering van:

| | | | |
|-------------|------------------|------------|------------|
| investering | f 400 mln. | f 500 mln. | f 600 mln. |
| jaarkosten | f 19 mln. | f 23 mln. | f 28 mln. |

De rapporteurs komen dus, op grond van de berekeningen tot de conclu-sie, dat de rentabiliteit van een vaste oeververbinding in 1980 duidelijk verzekerd zal zijn. Indien de vaste oeververbinding zal worden gecon-strueerd volgens het goedkope plan (combinatie brug-tunnel) zal reeds in 1970 een positief rendement worden behaald.

Drs. J. G. VAN OORD

AANTEKENING

Luchtvaartpolitiek — Bilaterale of multilaterale benadering?

Zowel Mr. H. J. Spanjaard als Dr. J. H. Spiegelenberg hebben niet zo lang geleden ¹⁾ in dit tijdschrift de recente ontwikkeling van de luchtvaart-politiek besproken. Mr. Spanjaard typeerde deze ontwikkeling als „trooste-loos, meedogenloos en redeloos”. Zijn conclusie was dat alleen een multi-laterale benadering en vormgeving nieuwe luchtvaartpolitieke mogelijkheden kan scheppen.

Op deze conclusie kom ik hieronder terug. Het lijkt beter eerst met enkele woorden uiteen te zetten waarom het gaat.

De luchtvaart is niet vrij. De soevereiniteit over de luchtruimte boven het grondgebied is internationaal erkend. Wil men een luchtdienst naar derde landen openen, dan heeft men dientengevolge een voorafgaande goedkeu-ring nodig, waaraan voorwaarden worden verbonden. De weg naar protec-tionisme is dus vrij. Er bestaat namelijk geen multilaterale, de gehele wereld omvattende regeling voor luchtvaartrechten over en weer. Bilate-ralisme viert hoogtij en dit kan in de luchtvaartwereld vertaald worden met koehandel.

De zogenaamde commerciële rechten, met andere woorden het recht om passagiers, post en vracht op internationale trajecten op te nemen en af te zetten en de voorwaarden waarop dit mag geschieden, worden over het algemeen vastgelegd in bilaterale overeenkomsten tussen de betrokken regeringen, een enkele maal ook in unilaterale vergunningen, en daarbij nemen de protectionistische tendenzen voortdurend toe. Dit komt omdat men de nationale, meestal gesubsidieerde luchtvaartmaatschappij wenst te beschermen zonder daarbij te letten op de algemeen-economische voordelen die luchtverbindingen aan het eigen land kunnen brengen. In het kort zijn deze voordelen: goed gespreide en snelle verbindingen met de buitenwereld, aantrekkelijk voor zakenlieden en toeristen en voordelig voor het binnen-landse communicatiesysteem (aan- en afvoer) alsmede voor de hotellerie en de toeristenindustrie in het algemeen.

Maar neen, deze grote voordelen, die het snelste, zich nog steeds ontwik-kelende en soms enig mogelijke vervoermiddel kan brengen, worden gefrustreerd ten behoeve van de nationale luchtvaart, die overigens toch ook het eigen luchtnet zal willen uitbreiden, daartoe rechten moet verwerven en dan op dezelfde protectionistische houding in andere landen stuit; waar-lijk, een vicieuze cirkel!

Dit alles is per slot van rekening ten nadele van de luchtvaartmaatschap-pijen en van de gebruikers. De maatschappijen immers kunnen zich niet ontwikkelen in vrije concurrentiestrijd; ook missen zij een stabiele basis voor hun exploitatie, want de meeste bilaterale overeenkomsten, waarop

¹⁾ 1962 — Nos. 2 en 3.

de uitoefening van die exploitatie is gegrond, hebben een opzeggingstermijn van een jaar of korter en zijn herhaaldelijk aan nadelige wijzigingen onderhevig. Op deze wankelende basis berusten de noodzakelijke en reusachtige investeringen (een modern jet-vliegtuig kost al meer dan f 21.000.000; in het supersonische tijdvak, dat misschien reeds in 1970 zou kunnen beginnen, wordt dit wel 15 miljoen dollar per stuk).

Ook de gebruikers lijden onder dit régime:

- zij zijn niet vrij in hun keuze van vervoermiddel;
- gevestigde monopolies hebben tot gevolg dat hele trajecten soms voor hen zijn afgesloten;
- de post wordt niet altijd op de snelst mogelijke wijze vervoerd;
- kortom, hun mogelijkheden worden op voor hen nadelige wijze dikwijls aanzienlijk beknop.

Dit speelt temeer in de laatste jaren, nu de vele nieuwe landen — dikwijls uit prestige-overwegingen — een nationale luchtvaartmaatschappij oprichten.

Hier kom ik terug op de conclusie van de heer Spanjaard: dat alleen een multilaterale benadering en vormgeving nieuwe, betere luchtvaartpolitieke mogelijkheden kan scheppen. Een multilateraal, wereldwijd aanvaard systeem dat de voorwaarden stelt voor het uitoefenen van luchtvaartrechten, voor iedereen gelijk, is en blijft het doel van de "International Civil Aviation Organization" (ICAO), een sinds 1945 te Montreal gevestigd orgaan waarbij de meeste luchtvaartlanden in de vrije wereld zijn aangesloten. De ICAO heeft ter bereiking van dit doel ook wel pogingen gedaan, in 1946 en 1947, doch die hebben tot nu toe tot niets geleid tengevolge van de nationalistische tendenzen bij het merendeel der delegaties en dezelfde ICAO kan dan ook niet meer doen dan sindsdien bij herhaling constateren dat „de tijd nog niet rijp is”. Iets beter is het gegaan met de "European Civil Aviation Conference" (ECAC), een in samenwerking met de ICAO werkende organisatie, die, zoals de naam aanduidt, een Europese, dus eerder regionale regeling tracht te maken en onder andere een overeenkomst ter regeling en liberalisatie van ongeregelde vluchten afsloot, thans door 16 van de 19 deelnemende landen geratificeerd. Voor het overige, dat wil zeggen op het gebied van regelmatige diensten, vracht en post, moest men zich nog beperken tot het aannemen van aanbevelingen aan regeringen. „Stap voor stap” is hier de formule. Van de in de "International Air Transport Association" (IATA) verenigde luchtvaartmaatschappijen kan men niets verwachten, want deze maatschappijen zijn meestal nog meer protectionistisch gezind dan haar regeringen; zij zetten deze in kortzichtigheid zelfs tot allerlei beschermende maatregelen aan en zijn dus allerminst geneigd tot een multilaterale, meer liberale regeling. Men maakt zich in deze kring van het probleem af door te zeggen dat commerciële luchtvaartrechten een zaak der regeringen is.

Zo is er dus stilstand, en door de veelheid der luchtvaartmaatschappijen zelfs achteruitgang, ten nadele van alle betrokkenen, en het was dus de moeite waard te trachten weer enige beweging in deze aangelegenheid te brengen. Hiertoe biedt de Internationale Kamer van Koophandel te Parijs door middel van haar Luchtvaart Commissie — waarvan schrijver dezes

voorzitter is — de gelegenheid. Deze Kamer propageert ondernemingsvrijheid, bestrijdt allerlei handelsbeperkingen en heeft bovendien het extra voordeel het enige terrein te zijn waar vervoerders en gebruikers elkaar kunnen ontmoeten.

Ik besloot dus een extra vergadering van de Luchtvaart Commissie te beleggen, met als enig onderwerp een vrije gedachtenwisseling over een multilaterale uitwisseling van commerciële luchtvaartrechten. Waar sinds 1945 op allerlei gebied een duidelijke trend naar multilateralisme valt waar te nemen, is het eigenlijk moeilijk te begrijpen waarom dit ook niet op het gebied van de internationale luchtvaart zou gebeuren. Het betreft hier immers een van de voornaamste verkeersmiddelen, dat zeker niet zulk een bijzonder karakter heeft dat een multilaterale benadering onmogelijk of onlogisch zou zijn.

Deze bijeenkomst, die op 31 januari en 1 februari j.l. te Parijs plaatsvond, was goed voorbereid. Zo werd de deelnemers behalve een uitgebreid historisch overzicht ook een "tentative set of rules" toegezonden, die zonder daarbij een ontwerp van een multilaterale regeling voor te stellen principieel besproken zouden kunnen worden. Moeten bijvoorbeeld in een land alle (of maar enkele) vliegvelden die door de nationale luchtvaart gebruikt worden in haar internationale verkeer ook opengesteld worden voor de buitenlandse luchtvaart? Moeten capaciteit en frequenties der diensten tevoren onderling geregeld worden of kan men in vrijheid beginnen, terwijl dan later in bepaalde omstandigheden en onder zekere voorwaarden desgewenst een controle plaats kan hebben? Zijn "stop-overs" geoorloofd, met andere woorden mag de passagier onderweg voor een oponthoud van enige dagen of weken uitstappen om daarna de reis met een vliegtuig van dezelfde maatschappij voort te zetten? (Zelfs dit natuurlijke recht wordt hier en daar niet toegestaan).

Toen de vergadering op 31 januari 1963 geopend werd, bleek er grote belangstelling te bestaan: 19 Nationale Organisaties van de IKK waren vertegenwoordigd evenals de ICAO en ECAC, terwijl ook de President van de IKK alsmede de Secretaris-Generaal aanwezig waren.

Doch reeds dadelijk bleken zeer uiteenlopende meningen te bestaan. Aan de ene, uiterste zijde der Verenigde Staten met het indienen van een ontwerp-resolutie, waarin werd voorgesteld het onderwerp van de agenda af te voeren. Discussies op dit gebied zouden slechts vruchteloos en nutteloos zijn. Gewezen werd op de opmerkelijke groei sinds 1946 van de internationale luchtvaart onder het bilaterale systeem, of anders gezegd op basis van de meer dan 500 tussen de betrokken regeringen afgesloten bilaterale overeenkomsten. Inzake een multilaterale regeling is toch geen overeenstemming te bereiken en dus verdient een bilaterale regeling van commerciële rechten, volgens de Verenigde Staten, de voorkeur. "This takes realistic account of the fact that many governments regard such rights as an item for negotiation". India, Columbia en Italië steunden dit standpunt. Geheel aan de andere zijde stonden de vertegenwoordigers van de Scandinavische landen en Nederland, en in wat mindere mate Duitsland, terwijl Engeland op voorzichtige wijze een middenweg trachtte te bewandelen. Van Scandinavische en Nederlandse zijde kwamen twee ontwerp-resoluties: de Nederlandse vertegenwoordiger diende grondbeginselen in voor een eventueel wereldwijd systeem. Zweden herinnerde aan een aantal een meer liberale

houding bevorderende regels: "Principles and methods for the advancement of co-operation and liberalization in relation to intra-European air services for the transport of passengers, cargo and mail", in 1961 door de in dit artikel reeds eerder genoemde ECAC aangenomen en in de vorm van een aanbeveling aan de betrokken regeringen gezonden. Zweden stelde voor deze aanbeveling uit te breiden tot alle landen der wereld.

Veel steun werd ondervonden van de zijde der gebruikers. Anderzijds beperkte zich de discussie tot het over en weer verdedigen van protectionisme respectievelijk liberalisme; men kwam niet tot het bespreken van bepaalde richtlijnen inzake de inhoud en omvang van commerciële rechten op multilaterale basis.

Nu was van de aanvang af meegedeeld dat het niet in de bedoeling lag enige resolutie of recommendatie in stemming te brengen, en dit bleek een gelukkige omstandigheid, omdat anders met grote waarschijnlijkheid de Amerikaanse resolutie bij meerderheid zou zijn aangenomen, waardoor een voortijdig einde aan de discussie zou zijn gemaakt. Een voorstel tot het benoemen van een werkgroep ter analysing en uitwerking van het besprokene werd verworpen. Niettemin werden na die twee dagen toch nog twee positieve resultaten geboekt: het verslag der vergadering alsmede de drie ontwerp-resoluties zullen aan de Nationale Organisaties der IKK voor commentaar worden opgezonden (inmiddels geschied) en de Voorzitter van de Commissie van Gebruikers deelde mede het onderwerp te zullen plaatsen op de agenda van zijn Commissie van "the forgotten men". Zo blijft dit onderwerp op de agenda van de IKK en aan de hand van de antwoorden van de Nationale Organisaties zal dan later het probleem opnieuw besproken kunnen worden.

Een mager resultaat dus, kan men zeggen. Toch is dit niet een in alle opzichten juiste weergave. Er is immers weer leven in deze zaak gekomen. Voor de eerste maal sinds 1947 werd een multilaterale, zo mogelijk liberale regeling weer aan de orde gesteld voor een wereldforum en daarom alleen al was het initiatief gerechtvaardigd. In de tweede plaats geven de tevoren toegezonden stukken een analyse van de thans bestaande toestand weer met suggesties voor een redelijke oplossing van de moeilijkheden.

Dat men tijdens deze tweedaagse vergadering niet tot eenstemmigheid zou komen was te voorzien, ook al bevond men zich hier op neutraal terrein. Ook in de Internationale Kamer van Koophandel vergeet menig gedelegeerde de door deze Kamer gehuldigde en internationaal openbaar gemaakte beginselen, die onder meer protectionisme veroordelen. Men is evenwel in de gelegenheid geweest zonder binding zijn mening te verkondigen en van die gelegenheid is ruimschoots en verhelderend gebruik gemaakt. Tenslotte is het hiermede niet afgelopen: de zaak is niet — zoals bij ICAO en IATA — in de doofpot gestopt, maar de besprekingen worden voortgezet in een niet te verre toekomst, hopelijk in eerste instantie in de richting van de Zweedse resolutie die berust op reeds voor Europees gebruik aanbevolen elementen die een meer liberale luchtvaartpolitiek bevorderen. Aan deze aanbeveling dient dan een wereldwijde strekking gegeven te worden.

Dit zou, na een groot aantal jaren, een eerste bescheiden stap zijn in de richting van multilateralisme en liberalisatie, een aanmoediging misschien voor de ICAO, maar ook natuurlijk een bron van nieuw verzet. Hier ziet

men de eigenaardige tegenstelling in de luchtvaart: enerzijds een technisch snel vooruitgaand, zeer nuttig vervoersapparaat, met hier en daar reeds een vrij nauwe en efficiënte samenwerking op technisch gebied; anderzijds een in bilateralisme en protectionisme gekapselde verkeerstaking, waardoor niet ten volle, soms zelfs maar zeer gedeeltelijk geprofiteerd kan worden van de technisch aangeboden mogelijkheden.

Hier moet een doorbraak plaatsvinden. Wellicht zal de nieuwe, zeer kostbare supersonische techniek tot samenwerking dwingen en daardoor de kansen voor multilateralisme vergroten, ondanks de van de zijde der Verenigde Staten te verwachten tegenstand.

Men zou zich op deze weg een ontwikkeling in stadia kunnen voorstellen. De ECAC heeft reeds recommendaties aangenomen in het bijzonder gericht op de liberalisatie van vrachtvervoer. Het zou denkbaar zijn een bijzonder, uitsluitend voor dit vervoer ingericht multilateraal régime te ontwikkelen en daarbij zou men zelfs kunnen rekenen op enige medewerking van de zijde der Verenigde Staten.

Daar is namelijk op 23 april j.l. een "Statement on International Air Policy" gepubliceerd dat weliswaar over het geheel genomen niet meer is dan een bevestiging van de tot nu toe gevolgde politiek, maar waarin anderzijds wordt melding gemaakt van het voornemen van de Verenigde Staten om op vrachtgebied de mogelijkheid te onderzoeken van een experimentele overeenkomst met Europese landen en Canada, welke overeenkomst dan zou neerkomen op een wederkerige uitwisseling van flexibele commerciële rechten voor zuivere vrachtdiensten. Deze draad zou opgenomen en gebruikt kunnen worden ter weving van een "pattern" van meer liberale vrachtrechten.

Van Nederlandse zijde is daartoe reeds een voorstel gedaan door Dr. H. A. Wassenbergh tijdens het eind april gehouden Congres van de Internationale Kamer van Koophandel in Mexico City.

Geduld en rustig doorzettingsvermogen worden hier geëist. De Internationale Kamer van Koophandel heeft getoond deze eigenschappen te kunnen opbrengen.

Mr. L. H. SLOTEMAKER



QUICK-SERVICE

Exploitant: J. H. RUYS - AMSTERDAM

1e Oosterparkstraat 147-151 - Telefoon (020) 51535
b.g.g. (020) 949573

Wassen — doorsmeren — olie verversen
Onze service is een begrip

BOEKBESPREKING

Rolf Oldewage, *Die Nordseehäfen im E.W.G.-Raum*, Fakten und Probleme, Kyklos — Verlag Basel, 1963, 266 blz.

Het gebeurt maar zelden, dat een boek verschijnt over een onderwerp uit de havenconomie. Alleen al om deze reden moet men de publikatie van deze studie toejuichen. Bovendien is het onderwerp zeer actueel: wat zal het effect zijn van de totstandkoming van de E.E.G. op de Noordzeehavens binnen het gebied van de E.E.G.

Oldewage betreft de volgende havens in zijn beschouwing: Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven, Emden, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent en Duinkerken.

In het eerste hoofdstuk wordt een korte schets van de structuur van ieder der bovengenoemde Noordzeehavens gegeven.

Oldewage vestigt de aandacht op de verbanden met zee en met het achterland, op de industriële en commerciële functie van deze zeehavens en op de samenstelling van het goederenvervoer ter zee van deze havens.

Het tweede hoofdstuk behandelt de „Hinterlandlage” van de Noordzeehavens in samenhang met de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt. Onderzocht wordt in hoeverre deze „Hinterlandlage” wijzigingen zal ondergaan als gevolg van veranderingen in de industriële vestigingsplaatsen, als gevolg van veranderingen in de industriële en commerciële functie van de zeehavens en als gevolg van veranderingen in de goederenstromen van en naar het achterland.

In hoofdstuk drie komen de investeringsproblemen van de zeehavens aan de orde en in verband daarmee het vraagstuk, welke invloed de hoogte en samenstelling van de havenkosten hebben op de ontwikkeling van de zeehaven.

Het vierde hoofdstuk bevat een analyse van het goederenvervoer ter zee van de zeehavens over de periode 1950-1959 en tevens een ruwe verkenning van de toekomstige ontwikkeling van de belangrijkste massagoederen.

De studie wordt dan besloten met een kort hoofdstuk over zeehavenpolitiek en E.E.G.

Oldewage heeft aan zijn boek de ondertitel „Fakten und Probleme” gegeven. Geen andere titel zou treffender de opzet en de grenzen van deze studie kunnen aangeven. Het boek bevat een enorme hoeveelheid feitelijke gegevens. Van de ruim 250 bladzijden, die het boek telt, worden er al 100 ingenomen door een aanhangsel dat geheel bestaat uit kaarten, grafieken en tabellen. Maar ook de tekst zelf is nog zo gelardeerd met feitelijkheden, dat de lezer moeite heeft om de grondgedachte van het betoog vast te houden. Dat is daarom zo jammer, omdat m.i. deze grondgedachte volkomen juist is en zeker een betere uitwerking verdient.

Een zeehaven is geen afzonderlijke economische grootheid; de ontwikkeling van een zeehaven laat zich slechts verklaren uit zijn functie als schakel in de gehele transportketen van producent naar consument. Alle factoren, die van invloed zijn op het productie- en consumptiepatroon in een bepaalde markt hebben tevens een effect op de ontwikkeling van de zeehavens en hun onderlinge concurrentie. Tot deze factoren behoren niet alleen autonome en geïnduceerde wijzigingen in de vraag- en aanbod-

schalen, maar ook de technische ontwikkeling van verkeer- en vervoermiddelen en — last but not least — de institutionele factoren. Wil men nu de invloed van de E.E.G. op de zeehavens bepalen, dan zal men al deze factoren in rekening moeten brengen.

Het lijkt mij de verdienste van Oldewage dat hij dit inderdaad heeft gepoogd. Het thema van zijn boek vindt men omschreven op blz. 2:

„...sicher ist ebenfalls, dass die Verkehrsregelnden Bestimmungen zusammen mit den übrigen wirtschaftlichen Datenänderungen Wandlungen im Bereich der *Seegüterströme*, der *Seehäfen* selbst und im Bereich der *Hinterländer* und des *Hinterlandverkehrs* bewirken werden. Die zukünftige Stellung der Nordseehäfen im Gemeinsamen Markt wird demnach von den Wandlungen in diesen drei Bereichen wie auch von Veränderungen jener Faktoren abhängen, die generell die Standort- und Wettbewerbslage eines Seehafens bestimmen”.

Bij de uitwerking van dit thema volgt Oldewage de inductieve weg d.w.z. aan de hand van het gegeven statistische materiaal, onderzoekt hij welke algemene tendenties voor de ontwikkeling van de zeehavens waarschijnlijk te verwachten zijn. Voor het volgen van deze werkwijze is veel te zeggen, maar het gevaar is niet denkbeeldig, dat het betoog een te beschrijvend karakter gaat krijgen, waarbij van het grondthema niet veel meer te bespeuren is. Men kan helaas niet stellen, dat Oldewage in alle opzichten aan dit gevaar is ontkomen.

De gevolgde werkwijze heeft nog een ander bezwaar. De gegevens, waarop Oldewage zijn betoog baseert, betreffen de periode 1950-1959. Ik vraag mij af, of de studie, die in 1963 verschijnt, dus vier jaar na de onderzochte periode al niet voor een belangrijk deel door de feitelijke ontwikkeling is achterhaald.

„Fakten und Probleme”. Men mag misschien interpreteren: te veel feiten en te weinig analyse van de problemen.

Dit laatste manco valt vooral op in het hoofdstuk over het probleem van de investeringen in de zeehavens. De lezer wordt verschillende keren teurgesteld, wanneer hij bemerkt, dat de schrijver zijn betoog afbreekt op het moment, dat het juist interessant gaat worden. Ik geef één voorbeeld:

Op blz. 96 stelt Oldewage de vraag of de enorme uitbreidingen, die alle Noordzeehavens momenteel ondergaan, nog wel economisch verantwoord zijn. Hij schrijft dan in dit verband:

„Bestehen aber bleibt für die Hafeninvestitionen insgesamt das Agglomerationsproblem und die Tatsache, dass in einer bestimmten Agglomerationsphase jede Erhöhung der Hafenskapazität mit einem überproportional steigenden Kapitalaufwand verbunden ist”.

Oldewage snijdt hiermee een concreet probleem aan, waarvan het alleszins de moeite waard is het nader te onderzoeken. Dit doet hij echter niet, want hij laat er onmiddellijk op volgen:

„Wann dieser Fall für die einzelnen Nordseehäfen eintreten wird kann — wenn überhaupt — hier nicht untersucht werden”.

Maar niettemin merkt hij in een noot op:

„Ob unter diesen Umständen gewisse Hafenausbauten in den Nordseehäfen als gerechtfertigt angesehen werden können, muss ernsthaft bezweifelt werden”.

Dit is maar één voorbeeld van een onbevredigend betoog. Maar iets dergelijks treft men vele malen aan.

In dit verband wil ik dan nog opmerken, dat het slothoofdstuk over zeehavenpolitiek en E.E.G. wel uitermate mager is. In feite wordt geen enkel probleem geanalyseerd en volstaat de schrijver met het uiten van enige beweringen. De slotsom van Oldewage is:

„Auch heute noch sollte der Grundsatz bestimmend sein, dass alle in diesem Interesse ergriffenen Massnahmen in der Rentabilität ihre unverschiebbare Grenze zu finden haben. Diese Forderung müsste auch für die Seehafenpolitik Gültigkeit besitzen". (blz. 152).

Het is te hopen, dat in toekomstige studies over de zeehavenpolitiek uitspraken als hierboven aangehaald, niet slechts een slotsom zullen zijn, maar vooral het *praktisch* uitgangspunt voor een verdergaande analyse.

Drs. J. G. VAN OORD

Aanneming van BOUW- en BETONWERKEN

Aannemersbedrijf J. TER HORST

ALMELO — KOGELLAAN 3

Telefoon:

Kantoor (05490) 32 04

Privé (05490) 40 30

H. van Veenendaal — Autobeklederij

UTRECHT

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

Inbouw rolschuifdaken merk „Golde”

Voor alle merken wagens- en autobekledingshoezen

STATISTISCHE KANTTEKENING

Het eigen vervoer per vrachtauto in Nederland

Over omvang, samenstelling en andere kenmerken van het eigen vervoer per vrachtauto in Nederland is lange tijd vrijwel niets bekend geweest. Bij het Centraal Bureau voor de Statistiek kwamen in feite alleen over het grensoverschrijdend eigen vervoer gegevens beschikbaar, en wel sedert 1956, toen bij in-, uit- of doorvoer over de weg in de registratie tevens werd opgenomen of het betrokken — Nederlandse of buitenlandse — voertuig tot het beroeps-, dan wel tot het eigen vervoer behoorde. Daardoor is b.v. bekend dat van het in 1962 met Nederlandse wagens bewerkstelligde grensoverschrijdende vervoer (8,0 mln. ton) rond 30% (2,5 mln. ton) eigen vervoer was, en dat dit vervoer de afgelopen jaren minder snel is toegenomen dan het beroepsvervoer. Daar dit eigen vervoer, speciaal in-, uit- of doorvoergoederen betreft, en de omvang ervan betrekkelijk gering is, is het duidelijk dat aan gegevens hierover bezwaarlijk conclusies voor het binnenlandse eigen vervoer kunnen worden ontleend.

Inmiddels ontstond in E.E.G. verband het streven, over het goederenvervoer over de weg gegevens te verkrijgen die vergelijkbaar zijn met die over het vervoer per spoor en te water. Dit vormde een reden te meer, om naast de bestaande Nederlandse statistiek van het beroepsgoederenvervoer (die een uitbreiding diende te ondergaan), ook een statistiek op te zetten van het eigen vervoer, evenals bij het beroepsvervoer het geval is, zou dit aan de hand van periodieke enquetering moeten geschieden.

Een eerste enquête, op basis van een steekproef uit de inschrijvingen bij de Stichting Inschrijving Eigen Vervoer, betrof het vervoer over het tweede halfjaar 1962, waarbij het vooral ging om de verdeling van het totale vervoerde gewicht en de totale vervoersprestatie naar goederensoorten. De eerste — voorlopige — resultaten hiervan werden onlangs gepubliceerd.¹⁾

Bij de beoordeling van de verkregen cijfers dient er rekening mede te worden gehouden, dat vrachtauto's met een laadvermogen van minder dan 1 ton buiten de enquête zijn gehouden. Nu vermeldt de Statistiek der Motorrijtuigen voor de categorie vrachtwagens met een laadvermogen van minder dan 1 ton een aantal van 86.000 in 1962, op een totaal vrachtwagenpark van 192.000 eenheden, terwijl het laadvermogen van deze categorie 62.000 ton is, op een totaal van 606.000 ton. Deze vrachtauto's maken dus bijna de helft van het totale vrachtwagenpark uit, en ruim 10% van het laadvermogen. Aangenomen kan wel worden dat deze wagens voornamelijk tot het eigen vervoer behoren, zodat hun aandeel daarin groter zal zijn dan genoemde percentages. De thans beschikbare cijfers geven dus wellicht een niet geheel zuiver beeld van het eigen vervoer in zijn geheel.

Het bovenstaande verder buiten beschouwing gelaten, werd in de tweede helft van 1962 46,7 mln. ton goederen in eigen vervoer getransporteerd. Dit houdt in, dat het eigen vervoer bijna 40% van het totale goederenvervoer over de weg voor zijn rekening neemt. Voor de vervoersprestatie, in totaal 1542 mln. tonkm in deze periode, werd een ongeveer gelijke verhouding gevonden.

¹⁾ Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer, september 1963.

Van de goederensoorten die bij het eigen vervoer een rol spelen, zijn de belangrijkste:

| | |
|---|-----------------------|
| Voedingsmiddelen, dranken en tabak | 13,9 mln. ton (30 %) |
| w.v. granen, aardappelen, groenten, fruit: | 3 mln. ton (4,5%) |
| overige (met name melk en veevoeder): | 10,9 mln. ton (25,5%) |
| Ruwe mineralen (vooral zand en grind) | 9,9 mln. ton (21 %) |
| Aardolie en aardolieprodukten | 4,7 mln. ton (10 %) |
| Kalk, cement e.d. | 4,6 mln. ton (10 %) |
| Vaste brandstoffen | 2,7 mln. ton (5,8%) |

Deze cijfers geven tevens een indicatie van de bedrijven waarin het eigen vervoer vooral te vinden is: land- en tuinbouw, bouwnijverheid, olie- en kolenhandel.

Gemeten aan de vervoersprestaties is het vervoer van zand en grind enz. en dat van kolen minder belangrijk: ze komen hier eerst op resp. de zesde en de elfde plaats. De belangrijkste groepen zijn hier:

| | |
|--|--------------------------|
| Voedingsmiddelen, dranken en tabak | 612,0 mln. tonkm (39,5%) |
| w.v. granen, aardapp., groenten, fruit | 123,1 mln. tonkm (8 %) |
| overige | 488,9 mln. tonkm (31,5%) |
| Aardolie- en aardolieprodukten | 207,2 mln. tonkm (13,5%) |
| Kalk, cement e.d. | 126,9 mln. tonkm (8,2%) |
| Stukgoederen en diverse goederen | 140,2 mln. tonkm (9,1%) |

Daar de bewerking der resultaten van de herziene enquête van het beroepsgoederenvervoer nog niet gereed is, is het helaas nog niet mogelijk op het punt van de goederensoorten een vergelijking tussen beroeps- en eigen vervoer te maken.

De gemiddelde vervoersafstand in het eigen vervoer bleek gelijk te zijn aan die van het beroepsvervoer, n.l. 33 km. De grootste afstanden in het eigen vervoer komen voor bij de groep „oliehoudende zaden, plantaardige en dierlijke oliën en vetten” (\pm 105 km), en bij de groep „ruw ijzer, ruw staal en ferrolegeringen” (\pm 86 km). De kleinste gemiddelde vervoersafstanden bestaan bij het vervoer van teer en steenkolen-chemie produkten (8 km), en bij dat van vaste brandstoffen (11,5 km).

Het grootste gedeelte, n.l. 63%, van de transportten geschiedt binnen een afstand van 25 km (gemiddelde vervoersafstand 9 km). Opmerkelijk is dat een tweede concentratie (20,3%) zich bevindt in de afstandsklasse 50 km en meer, met een gemiddelde vervoersafstand van 109 km. Dit laatste verschijnsel is voor bijna alle goederensoorten waar te nemen, slechts het vervoer van zand en grind en van kolen vormt hier een uitzondering op.

Door het divergeren van de verdeling over de afstandsklassen zullen bij de voortzetting van de statistiek de grootste en de kleinste afstandsklassen verder worden verfijnd.

Bij een meer definitieve opzet van de statistiek zullen verdere gegevens, met name ook over de verkeersprestatie, worden opgenomen. Daardoor zal ook voor wat b.v. de verhouding tussen verkeers- en vervoersprestatie betreft, vergelijking met de gegevens over het beroepsvervoer mogelijk worden.

Drs. L. VAN DIE

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

hefvermogens 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



*Besteedt vooral bij
EXPORT alle aandacht
aan het transport*

DAAROM:
DOE HET NIET ZELF
TRANSPORT IS GEEN KNUTSELWERK

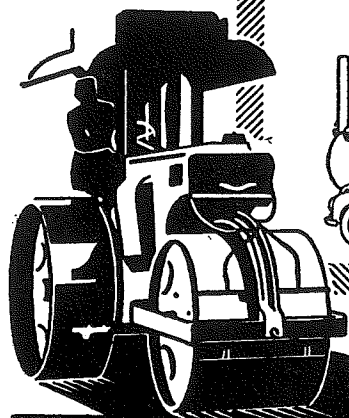
LAAT HET EEN
SPECIALIST DOEN

Van Gend & Loos

TRANSPORTSPECIALISTEN SEDERT 1796

N.V. AANN.-& WEGENBOUWMIJ.

„GRUNO“



Aanleg, verbetering en onderhoud
van alle soorten wegconstructies

Verhuur van
wegbouwmachines

NWE BOTERINGESTRAAT 114 - GRONINGEN - TEL. 2 45 08