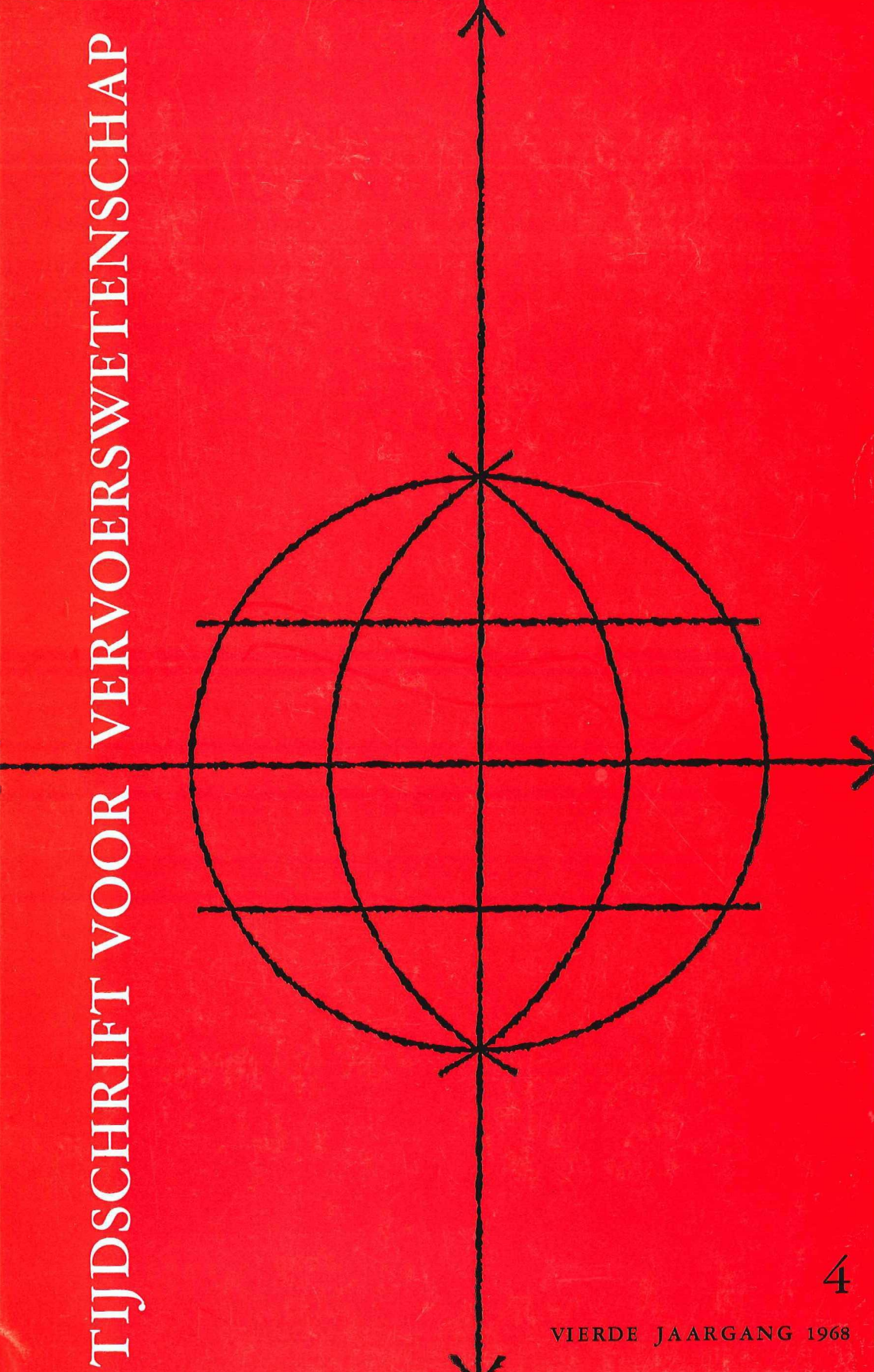
TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP



4

VIERDE JAARGANG 1968

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

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

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. J. A. Bourdrez - Mr. A. M. van Dusseldorp - Drs. G. Gort - Mr. G. W. van Hasselt - Drs. H. H. Horsting - Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman - Drs. C. G. van Leeuwen - Drs. H. J. Noortman - Drs. H. Plasse - Prof. Dr. J. P. B. Tissot van Patot - Prof. Ir. J. Volmuller - Prof. Mr. K. Vonk. België: Prof. R. Jacobs, Antwerpen - Prof. Dr. R. d'Hoine, Antwerpen.

Redactie-secretaris: Drs. H. H. Horsting.

Vaste medewerkers:
Mevr. Drs. M. Vroom-Mos
Drs. J. D. Goslinga
Drs. H. H. de Vries

VIERDE JAARGANG
1968 - Nr. 4

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

INHOUD

ARTIKELEN

Dr. W. A. G. Blonk:
Kwantitatieve beperkingen in het goederenvervoer tussen de Lid-Staten van de EEG 301

Dr. Ulrich Klimke:
Die Ziele gesamtstaatlicher Verkehrsplanung und regionaler Wirtschaftspolitiek im Funktionswandel des Verkehrs 318

AANTEKENINGEN
Drs. J. A. Bourdrez:
Integrale Verkeers- en Vervoersstudie Nederland 329

Drs. J. Th. W. Hendriks:
Het vervoer bij de krijgsmacht 331

EURO-RUBRIEK 334

KRONIEK 337

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN
Publikaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek met betrekking tot het verkeer en vervoer 347

BOEKBESPREKINGEN
Prof. Dr. R. Willeke en Dr. G. Aberle:
Der Werkfernverkehr auf der Strasse im System einer gesteuerten Wettbewerbsordnung in der Verkehrswirtschaft (Mr. G. Toneman) 351

B. Knagge:
Unternehmerische Investitionsentscheidungen im Verkehrssektor — Determinanten und staatliche Einfluszmöglichkeiten (Drs. H. M. Jonker) 353

B. Clasen, B. Knagge, J. Egler, R. Eisel, K. Ridder:
Konzentration und Kooperation im Verkehr (Prof. mr. K. Vonk) . 356

R. Beine:
Die Entwicklungsaussichten des innerdeutschen Luftverkehrs (Drs. G. Vigh van Ujvaros) 358

H. Afheldt:
Infrastrukturbedarf bis 1980 (Drs. J. A. Bourdrez) 359

Dr. G. R. Knüppel u.a.:
Der Raumbedarf des Verkehrs (Drs. H. Strijker) 360

Dr. A. Mayer:
Lastwagen rationell einsetzen (Drs. H. Plasse) 362

Dr. Thayer:
Air transport policy and national security (Mr. S. Joustra) . . . 364

Drs. J. B. Polak:
Abstracties over stapvoets en supersoon (Drs. E. H. van de Poll) . 366

BOEKAANKONDIGINGEN 369

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN 372

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT 379

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK . 375

De verantwoordelijkheid voor de Inhoud der artikelen berust bij de schrijvers. Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan slechts toegestaan met schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor advertenties wende men zich tot Born N.V.
Uitgever: Born N.V. Uitgeversmaatschappij, Assen, Postbus 22.

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

Abonnementsprijs *f* 15,— per jaar (buitenland *f* 16,—). Studenten-abonnement *f* 7,50. Losse nummers *f* 4,25.

KWANTITATIEVE BEPERKINGEN IN HET GOEDERENVERVOER TUSSEN DE LID-STATEN VAN DE EEG

door Dr. W. A. G. Blonk*

Voor de verwezenlijking van de doeleinden van de Gemeenschappelijke Markt, zoals deze zijn vastgelegd in art. 2 [1]) van het Verdrag van Rome, is onder andere ook voorzien dat een gemeenschappelijke vervoerpolitiek in het leven geroepen zal worden (art. 3, lid e). Een dergelijke vervoerpolitiek zal ertoe moeten bijdragen dat een zodanig klimaat wordt geschapen dat binnen de grenzen van de Gemeenschap de goederenstromen vrij kunnen plaatsvinden, althans vrij in die zin dat de beperkingen en belemmeringen die het bereiken van voornoemde doeleinden verhinderen, uit de weg worden geruimd. Dit voorbehoud inzake het vrij kunnen plaatshebben der goederenstromen is noodzakelijk, omdat, zoals hierna nog zal blijken, er ook beperkingen en belemmeringen bestaan die in deze vrijheid ingrijpen, zonder dat zij strijdig zijn met de doeleinden van het Verdrag van Rome. Er zijn zelfs een aantal kwalitatieve belemmeringen te onderkennen die noodzakelijk zijn voor het welslagen van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek. Daarbij moet dan met name gedacht worden aan de subjectieve toelatingsvoorwaarden tot het beroep, zoals vakbekwaamheid, kredietwaardigheid, zedelijk gedrag enz.

A. Restrictieve factoren in de vervoersector

Het is van essentieel belang om met betrekking tot de restrictieve factoren in de vervoersector een onderscheid te maken tussen:

1. belemmeringen voortvloeiende uit gebreken in de infrastructuur,
2. kwantitatieve beperkingen, voornamelijk in de vorm van een contingent en
3. kwalitatieve belemmeringen, onder te verdelen in:
   a. belemmeringen op het gebied van de toegang tot de markt en
   b. belemmeringen in het kader der technische voorwaarden.

In de praktijk zal het niet altijd even gemakkelijk zijn een scherpe

---

* De heer Blonk, functionaris bij de Europese Gemeenschappen, geeft in dit artikel uitsluitend zijn persoonlijke ideeën en opvattingen weer.

1) De Gemeenschap heeft tot taak, door het instellen van een gemeenschappelijke markt en door het geleidelijk nader tot elkaar brengen van het economisch beleid van de Lid-Staten, de harmonische ontwikkeling van de economische activiteit binnen de gehele Gemeenschap, een gestadige en evenwichtige expansie, een grotere stabiliteit, een toenemende verbetering van de levensstandaard en nauwere betrekkingen tussen de in de Gemeenschap verenigde Staten te bevorderen.

grenslijn tussen enerzijds de kwantitatieve beperkingen (punt 2) en anderzijds de kwalitatieve belemmeringen (punt 3) te trekken. Beide groepen restrictieve maatregelen vertonen naast punten van overeenkomst ook punten van verschil, met name met betrekking tot de benaderingswijze van het na te streven doel. Het uiteindelijke doel waarop beide soorten restrictieve maatregelen zijn gericht is gelijk, namelijk om door het opleggen van restrictieve maatregelen aan alle of aan met name genoemde groepen van marktpartijen het marktgebeuren bij te sturen in de door de wetgever gewenste richting.

Wil men dit doel benaderen met behulp van kwantitatieve beperkingen, dan wordt het aantal marktdeelnemers (doorgaans de aanbieders van vervoerdiensten) beperkt door middel van de invoering van een algehele uitsluiting of een gedeeltelijke uitsluiting (bijvoorbeeld door een contingent) van alle respectievelijk een bepaalde groep marktdeelnemers; in dit verband wordt ook wel gesproken van objectieve toelatingsvoorwaarden.

Daarnaast is het mogelijk het na te streven doel te verwezenlijken door de toepassing van kwalitatieve belemmeringen, waarbij het kwantitatieve aspect ontbreekt, doch waar bijvoorbeeld het accent meer wordt gelegd op het door de marktdeelnemers voldoen aan bepaalde specifieke eisen, zoals de voorheen reeds vermelde vakbekwaamheid, kredietwaardigheid of zedelijk gedrag, samengevat onder de naam subjectieve toelatingsvoorwaarden. Daarnaast vallen nog andere restricties onder het hoofdstuk der kwalitatieve belemmeringen; om er enkele te noemen, de maximale afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen, de maximaal toelaatbare hoeveelheid brandstof in de reservoirs der bedrijfsvoertuigen bij grensoverschrijding, de dubbele belastingen, rijtijdbeperkingen of rijverboden op bepaalde dagen van de week, het gesloten zijn der grensposten tijdens de nachtelijke uren (de zogenaamde nachtklaring) enz. Doordat er tussen de kwantitatieve beperkingen en kwalitatieve belemmeringen met een negatieve invloed enerzijds en de kwalitatieve belemmeringen met een positieve werking anderzijds een zeker verband aanwezig geacht kan worden, zal het noodzakelijk zijn laatstgenoemde categorie belemmeringen aan te passen en uit te breiden, alvorens kan worden begonnen met het afschaffen van de kwantitatieve beperkingen en kwalitatieve belemmeringen, die een negatieve invloed uitoefenen.

In dit artikel wil ik het accent leggen op de kwantitatieve beperkingen in het goederenvervoer per binnenschip, per spoor, over de weg, over zee, door de lucht en per pijpleiding tussen de Lid-Staten van de EEG van 1957 t/m 1965. In principe blijven de kwantitatieve beperkingen die uitsluitend het nationale vervoer beïnvloeden buiten beschouwing. Die maatregelen evenwel welke betrekking hebben op het nationale vervoer, doch op directe wijze het grensoverschrijdende goederenvervoer kunnen beïnvloeden, waarbij met name is te denken aan de toelating van buitenlandse vervoerders in het nationale vervoer, bijvoorbeeld in verband met een lading in de richting van het land van herkomst, worden mede in dit onderzoek betrokken.

B. Kwantitatieve beperkingen in het grensoverschrijdende goederenvervoer per binnenschip

In het kader van de toelating tot het grensoverschrijdende goederenvervoer tusssen de Lid-Staten van binnenschippers, die in het bezit zijn van een vergunning voor de nationale binnenscheepvaart, komen momenteel geen kwantitatieve beperkingen meer voor. De vrijheden in het grensoverschrijdende goederenvervoer per binnenschip worden met name geregeld door het Maasreglement (1815), het Scheldestatuut (Regime der Tussenwateren van 1839), zeer zeker niet in de laatste plaats door de Herziene Rijnvaartakte (1868) en tot slot door het Moezelverdrag (1956). Terwijl de eerste twee overeenkomsten alsook de laatste overeenkomst zich uitsluitend tot de grensoverschrijdende binnenvaart beperken, is dit, althans naar de opvatting van meerdere Lid-Staten, bij de Herziene Rijnvaartakte niet het geval. Deze Lid-Staten zijn de mening toegedaan dat deze Akte ook betrekking heeft op de vrije vaart tussen twee plaatsen in een en hetzelfde land, de zogenaamde cabotagevaart.

Terwijl het grensoverschrijdende goederenvervoer per binnenschip dus niet meer is onderworpen aan enige kwantitatieve beperking, is men met betrekking tot de vrije vaart van buitenlandse binnenschepen in het nationale vervoer nog niet in iedere Lid-Staat even ver gevorderd. De toelating van binnenschepen uit een Lid-Staat tot uitvoering van een nationaal vervoer, al dan niet in aansluiting op een internationaal vervoer, is met name niet toegestaan op de Duitse binnenwateren, welke niet vallen onder de Conventionele Rijn (zijnde de Rijn met zijn beide Nederlandse rivierarmen, de Lek en de Waal, de verbindingswateren tussen de Rijn en de open zee en België, de zijrivieren van de Rijn, voorzover deze in het territoir van de contracterende partijen liggen, alsmede het Rhein-Herne- en het Wesel-Dattelkanaal tot Dortmund en Hamm), alsmede ten dele op de Franse binnenwateren. Wat dit laatste betreft, blijkt dat het buitenlandse binnenschepen alleen is toegestaan om op Frans grondgebied een binnenlandse reis (cabotagevaart) uit te voeren, indien het betreffende binnenschip in de richting van de grens vaart of in de richting van de haven, waar goederen voor de uitvoer geladen zullen worden. Deze regeling, die is vastgelegd in het Frans-Belgische akkoord van 26 augustus 1932 betreffende de vaart van Belgische binnenschepen in Frankrijk, wordt in feite op alle buitenlandse binnenschepen toegepast.

Op grond van het Koninklijk Besluit van 28 februari 1935[2]) en het Ministerieel Besluit van 25 april 1935[3]) moest 50% van de invoer van zand en grint in België met Belgische binnenschepen plaatsvinden. Met name de Nederlandse binnenschippers hadden onder deze kwantitatieve beperking te lijden. Art. 35 van de Overgangsovereenkomst van het Beneluxverdrag bepaalt dat deze bepaling vijf jaar na inwerkingtreding van het Unieverdrag opgeheven moet worden. Nog voor de afloop van deze periode

2) Belgisch Staatsblad, 1 en 2 april 1935
3) Belgisch Staatsblad, 28 april 1935

werd op 1 november 1965 deze maatregel voor de totale invoer van zand en grint in België afgeschaft.

In onderstaande staat komt duidelijk de ontwikkeling van het vervoer van zand en grint, alsmede de uitwerking van de voornoemde kwantitatieve beperking op het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer tot uitdrukking:

Staat 1: Vervoer per binnenschip van zand en grint naar België[1])

	(1) 50% van de totale aanvoer per binnenschip van zand en grint in België	(2) totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer[2])	(1) : (2) in procenten
1957	3.541	144.612	2,4
1958	3.365	137.224	2,5
1959	3.336	147.529	2,3
1960	3.504	189.414	1,8
1961	3.984	195.922	2,0
1962	4.033	204.171	2,0
1963	4.210	222.469	1,9
1964	5.273	257.253	2,1
1965	5.383	271.354	2,0

[1]) Bron: zie voetnoot 5 (blz. 81)

[2]) inclusief zeevaart en vervoer per pijpleiding

Met uitzondering van de jaren 1957, 1958 en 1959 maakte het vervoer, dat onder deze kwantitatieve beperking viel, rond 2% uit van het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer.

C. Kwantitatieve beperkingen in het grensoverschrijdende goederenvervoer per spoor

In tegenstelling met de overige vervoerwijzen bestaat voor de spoorwegen in feite niet het probleem van de kwantitatieve beperkingen en kwalitatieve belemmeringen. Dit hangt nauw samen met de omstandigheid dat de spoorwegen, mede als gevolg van hun bedrijfsstructuur, alleen in het land waar zij gevestigd zijn op directe wijze hun vervoerdiensten kunnen aanbieden en uitvoeren. In de meest strikte zin van het woord zou men dan ook niet mogen spreken van internationaal spoorwegvervoer, omdat dit zogenaamde internationale vervoer alleen uitgevoerd kan worden door twee of meer spoorwegondernemingen, die ieder voor zich alleen in het land waar zij gevestigd zijn direct kunnen opereren. Dit internationale

vervoer bestaat in feite dus uit een aaneenschakeling van twee of meer nationale transporten.

Als gevolg van deze spoorwegstructuur heeft in feite nooit, zoals bijvoorbeeld bij het wegvervoer, de noodzaak bestaan tot het invoeren van kwantitatieve beperkingen en/of kwalitatieve belemmeringen, laat staan dus het liberaliseren daarvan.

Alleen in de „Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer" is een aantal beperkingen en belemmeringen opgenomen; deze liggen evenwel uitsluitend op het technische of veiligheidsvlak, zodat ze voor dit onderzoek niet van belang zijn.

D. Kwantitatieve beperkingen in het grensoverschrijdende goederenvervoer over de weg

Het wegvervoer tussen de Lid-Staten wordt bijna uitsluitend geregeld op grond van bilaterale overeenkomsten of afspraken, dit in tegenstelling met de binnenvaart en de spoorwegen, waar het accent meer op de multilaterale overeenkomsten ligt. Ten opzichte van de beide hiervoor behandelde vervoerwijzen vormt het wegvervoer tussen de Lid-Staten voor wat de kwantitatieve beperkingen betreft, een der interessantste, maar daarnaast ook een der ingewikkeldste en minst overzichtelijke gebieden.

De EEG bestaat uit zes Lid-Staten. Tussen deze zes Lid-Staten zijn in totaal 30 vervoerrelaties te onderkennen. Omdat de bilaterale overeenkomsten doorgaans op basis van het reciprociteitsprincipe worden opgesteld, zijn in principe 15 overeenkomsten te onderzoeken. Het merendeel der overeenkomsten wordt in eerste instantie opgesteld ter reglementering van het beroepsvervoer. Hoewel een aantal Lid-Staten op het standpunt staat dat het eigen vervoer in principe vrij dient te zijn, d.w.z. niet afhankelijk van de voorafgaande goedkeuring van het land waarheen de goederen getransporteerd worden, is er een aantal relaties aan te wijzen, waar het eigen vervoer praktisch in dezelfde mate als het beroepsvervoer is gereglementeerd.

Indien het wegvervoer geen volledige ontplooiïngsmogelijkheden wordt gelaten en er kwantitatieve beperkingen worden ingevoerd, dan geschiedt dit normaliter in de vorm van een contingent. Kapteijn[4]) geeft hiervoor de volgende definitie: „Dans le secteur des transports, l'on appelle contingentement la limitation quantitative imposée aux entreprises d'une mode de transport en ce qui concerne leur participation aux transports effectués dans un pays; cette limitation se fait en agissant soit sur le nombre des entreprises soit sur le tonnage qu'elles exploitent".

De vormen waarin een contingent zich kan voordoen zijn talrijk. Te noemen zijn o.a. permanente vergunningen (jaarlicenties), tijdelijke vergunningen (seizoenvergunningen), ritvergunningen, tonnagevergunningen, ver-

4) P. J. Kapteijn; Terminologische lijst inzake het vervoer,met name betreffende de kostvraagstukken. Europees Parlement, Zittingsdocumenten, 11 december 1961, doc. 106.

gunningen per zone, vergunningen voor het vervoer van bepaalde goederen, enz. Bij het onderzoek naar de invloed en werking van deze vergunningen in de verschillende relaties is gebleken dat het moeilijk is een enigszins juiste indruk te vormen van de werkelijke betekenis van de verschillende vergunningen. De maximaal per vergunning te vervoeren hoeveelheid is doorgaans niet enigermate exact weer te geven. Ofschoon de ene soort vergunning meer „rek" bezit dan de andere, blijkt in de praktijk wel dat de wegvervoerder zelf een vrij belangrijke invloed op het gebruik van de vergunningen uit het contingent kan uitoefenen.

Voor de beoordeling betreffende de invloed en draagwijdte van een contingent is een wetenschappelijke benadering alleen mogelijk door het gebruik dat van de vergunningen uit het contingent (de benutting) wordt gemaakt, als uitgangspunt te nemen. Dit gebruik kristalliseert zich in een aantal elementen:

a. het vervoerde gewicht resp. volume,
b. de afgelegde afstand,
c. het aantal reizen,
d. de transportduur,
e. het laadvermogen der vervoereenheden,
f. de beladingsgraad van de inhoud naar gewicht of volume der vervoereenheden en
g. de bezettingsgraad van de afstand.

Het onderzoek aan de hand van deze elementen is op twee manieren mogelijk, te weten:

— de statische methode, waarbij op een bepaald moment de bestaande toestand wordt onderzocht of

— de methode, waarbij de toestand op verschillende tijdstippen wordt vergeleken.

In verband met het feit dat bij het onderzoek per vervoerrelatie is gebleken dat in niet één relatie alle zeven voorheen vermelde elementen beschikbaar bleken te zijn[5]), was het om een wetenschappelijk verantwoord resultaat te verkrijgen, onvermijdelijk om eerst op verschillende momenten aan de hand van de beschikbare gegevens de statische methode toe te passen, waarbij ieder der resultaten op zich wordt onderzocht, om daarna de hieruit verkregen resultaten volgens de tweede methode te vergelijken

De analyses per vervoerrelatie hebben aangetoond dat de bestaande bilaterale overeenkomsten voor het grootste gedeelte berusten op de een of

5) Zie voor uitgebreide analyse Dr. W. A. G. Blonk; Enige aspekten en problemen van het goederenvervoer tussen de Lid-Staten van de Europese Economische Gemeenschap, met name ten aanzien van de kwantitatieve beperkingen en kwalitatieve belemmeringen, Rotterdam 1968.

andere compromisvorm, waarbij doorgaans de wensen van de ene Lid-Staat meer gewicht in de schaal leggen dan die van de andere Lid-Staat. Het is evenwel niet zo, dat de ene Lid-Staat in de relaties met al zijn partners steeds de beste wapens in handen heeft en dat een andere Lid-Staat in al zijn relaties steeds in de verdediging wordt gedrongen. Ter illustratie van een dergelijk geval diene de positie van West-Duitsland. In de bilaterale overeenkomsten met Nederland, België, Luxemburg en Italië neemt West-Duitsland de sterkere positie in. Hierdoor verkeert deze Lid-Staat in een positie, waarin praktisch alleen bij hoogte van het contingent kan vaststellen. In de relaties met Frankrijk daarentegen is West-Duitsland, wat de vaststelling van de hoogte van het contingent betreft, bijna geheel afhankelijk van de wensen en intenties welke de Franse overheid ten aanzien van het grensoverschrijdende vervoer nastreeft. In dit verband kan gesteld worden dat er in de kleinere landen over het algemeen meer belangstelling bestaat voor het grensoverschrijdende wegvervoer dan in de grote landen, hetgeen ook verklaart waarom de kleinere landen op dit gebied doorgaans actiever zijn. Het behoeft dan ook in het geheel geen verwondering te wekken dat deze landen doorgaans steeds het hun toegestane contingent vergunningen volledig gebruiken. De grotere landen daarentegen voelen meer behoefte aan een bescherming van hun vervoerders (waarbij zeer zeker niet alleen aan de wegvervoerders moet worden gedacht) tegen de wegvervoerders uit de kleinere landen. Vast te stellen is namelijk, dat de wegvervoerders uit de grotere landen doorgaans een minder intensief gebruik maken van hetzelfde aantal vergunningen uit het contingent, dat hun op grond van het reciprociteitsbeginsel ter beschikking staat, dan de kleinere landen.

1. *Invloed van de contigentering op het wegvervoer*

Met betrekking tot de invloed van de contingentering op het wegvervoer is het van belang na te gaan of een zekere mate van liberalisatie ten opzichte van de overige vervoerwijzen is waar te nemen, of dat er misschien een tendens is die erop wijst, dat het wegvervoer dat onder een restrictief regime wordt uitgevoerd, een in relatief opzicht belangrijke plaats gaat innemen in het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer.

Het hier gestelde probleem kan op twee manieren worden benaderd. De eerste methode is die, waarbij afstand wordt gedaan van allerlei nuances, welke zich ten aanzien van de restrictieve maatregelen voor het wegvervoer voordoen. Uitgangspunt bij deze methode vormt de vergelijking tussen de relaties waar het wegvervoer aan een contingent is gebonden, onafhankelijk of dit contingent een effectief restrictieve werking uitoefent of niet, en de relatie waar het wegvervoer volledig vrij wordt gelaten. De tweede methode, die in feite een resultaat oplevert dat meer in overeenstemming is met de werkelijke situatie, gaat uit van het onderscheid tussen enerzijds de relaties met restrictieve maatregelen welke als een echte restrictie worden gevoeld en anderzijds de relaties die volledig vrij zijn alsmede de relaties, waar weliswaar een contingent van kracht is, maar welk

contingent geen effectief restrictieve werking uitoefent. Zij deze laatste relaties is de mogelijkheid opengelaten het grensoverschrijdende wegvervoer aan banden te leggen, maar er wordt, om welke redenen dan ook, geen gebruik van gemaakt, zodat het contingent bij een eventueel gebruik aan vergunningen steeds weer voldoende wordt vergroot. Het zal duidelijk zijn dat er hier in theorie dus wel sprake is van kwantitatieve beperkingen, maar dat dit in praktisch opzicht niet het geval is.

Bij de toepassing van de eerste methode is praktisch het gehele grensoverschrijdende goederenvervoer over de weg als onder de kwantitatieve beperkingen vallend vervoer te beschouwen; alleen het wegvervoer in de relaties

Nederland	— België (vanaf 1963)
Nederland	— Italië
Nederland	— Luxemburg
België	— Nederland (vanaf 1963)
België	— Luxemburg (vanaf 1963)
Italië	— Nederland
Italië	— Luxemburg
Luxemburg	— België
Luxemburg	— Nederland

moeten worden geëlimineerd.

Staat 2: Wegvervoer onder een restrictief regime vallend t.o.v. het totale grensoverschrijdende goederenvervoer in de EEG en het totale grensoverschrijdende goederenvervoer over de weg (in 1000 tonnen) [1])

	(1) Totale vervoer [2])	(2) Totale weg-vervoer	(3) Wegver-voer met restrictief regime [3])	(3) : (1)	(3) : (2)
1957	144.612	9.476	9.462	6,5%	99,8%
1958	137.224	9.941	9.901	7,2%	99,5%
1959	147.529	12.987	12.940	8,8%	99,6%
1960	189.414	16.801	16.730	8,8%	99,5%
1961	195.922	19.563	19.463	9,9%	99,4%
1962	204.179	23.780	23.650	11,6%	99,4%
1963	222.461	28.522	23.111	10,4%	81,8%
1964	257.253	35.698	29.490	11,5%	82,6%
1965	271.354	37.080	30.145	11,1%	81,2%

1) Bron: Zie voetnoot 5 (blz. 202)
2) binnenvaart, spoorwegen, wegvervoer, zeevaart en pijpleidingvervoer
3) inclusief het eigen vervoer in de betreffende relaties.

De eerste indruk die men geneigd is uit bovenvermelde staat, met name uit de voorlaatste kolom te trekken is, dat er in de loop der onderzochte jaren in het wegvervoer meer kwantitatieve beperkingen zijn ingevoerd. Hoe zou anders de stijging van 6,5% in 1957 tot 11,1% in 1965 zijn te verklaren? Deze, zo op het eerste gezicht voor het wegvervoer ongunstige ontwikkeling is het resultaat van verschillende factoren. Aan de ene kant staat de groei van het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer, aan de andere kant is er de stijging van het grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten. Gebleken is nu dat in de loop der onderzochte jaren het gemiddelde groeitempo van het wegvervoer aanmerkelijk hoger lag dan het gemiddelde groeitempo voor alle vervoermiddelen tezamen, namelijk ruim 34% per jaar voor het wegvervoer tegen bijna 10% voor alle vervoermiddelen tezamen. Ofschoon het betreffende wegvervoer dus niet vrij is in zijn ontplooiïng, zijn de wegvervoerders er toch in geslaagd hun vervoer meer uit te breiden dan de vervoerders van de overige vervoerwijzen tezamen, hetgeen resulteert in een relatief hoger aandeel voor het wegvervoer. Het is niet overdreven te stellen, dat het wegvervoer in feite tegen de verdrukking in is gegroeid. Daarbij dient evenwel het voorbehoud te worden gemaat dat hier gesproken wordt over het totale wegvervoer in die relaties waar het contingent voldoende speelruimte overlaat.

Dat de opheffing van de kwantitatieve beperkingen in één of meer relaties een dalende invloed op dit percentage uitoefent, blijkt uit de daling van het betreffende percentage van 1962 naar 1963, toen eind 1962 van Belgische zijde het contingent voor de Nederlandse en Luxemburgse wegvervoerders werd opgeheven. Het betreffende percentage daalde toen van 11,6% in 1962 tot 10,4% in 1963 en was zelfs in 1964 met 11,5% en in 1965 met 11,1% nog niet boven dat van 1962 gestegen. Het stijgende percentage, dat op het eerste gezicht aanleiding geeft tot een negatieve beoordeling, dient in feite juist in positieve zin te worden geïnterpreteerd. Zonder een aanmerkelijke verruiming van de verschillende kwantitatieve beperkingen zou namelijk een dergelijke toename van het grensoverschrijdende intracommunautaire wegvervoer nooit gerealiseerd kunnen worden. Alleen bij een strenge toepassing van deze restricties of bij een volledige liberalisatie in één of meer relaties is een constant blijven of een daling van het betreffende percentage te verwachten. Dit is dan ook een van de redenen waarom de tweede methode een duidelijker beeld kan geven; daar worden namelijk diè relaties, welke weliswaar geregeld worden op grond van een contingent, maar waarbij de toepassing daarvan voldoende ontwikkelings-mogelijkheden openlaat, geëlimineerd. Na deze eliminatie blijven de volgende relaties, waar het contingent nog een effectief beperkende rol speelt, over:

Nederland	— België
Nederland	— Frankrijk
België	— West-Duitsland
België	— Italië

Frankrijk	— West-Duitsland
Frankrijk	— Italië
West-Duitsland	— België
West-Duitsland	— Frankrijk en
Italië	— België

Vanaf 1963 valt, door de opheffing van het contingent, de relatie Nederland—België hier weg. Na deze eliminatie ziet het beeld er als volgt uit:

Staat 3: Wegvervoer onder een effectief restrictief regime vallend t.o.v. het totale grensoverschrijdende goederenvervoer in de EEG en het totale grensoverschrijdende goederenvervoer over de weg (in 1.000 tonnen) [1])

	(1) Totale vervoer [2])	(2) Totale weg-vervoer	(3) Wegver-voer met effectief restrictief regime [3])	(3) : (1)	(3) : (2)
1957	144.612	9.476	3.121	2,2%	32,9%
1958	137.224	9.941	3.359	2,5%	35,8%
1959	147.529	12.987	4.676	3,2%	36,0%
1960	189.414	16.801	6.486	3,4%	38,6%
1961	195.922	19.563	7.748	4,0%	39,6%
1962	204.171	23.780	8.838	4,3%	37,1%
1963	222.469	28.522	8.021	3,6%	28,1%
1964	257.253	35.698	9.800	3,8%	27,4%
1965	271.354	37.080	10.621	3,9%	28,6%

1) Bron: Zie voetnoot 5 (blz. 204).
2) binnenvaart, spoorwegen, wegvervoer, zeevaart, pijpleidingvervoer.
3) Inclusief het eigen vervoer in de betreffende relaties.

Het blijkt dat het gemiddelde niveau van het verloop volgens de tweede methode aanmerkelijk lager ligt dan dat van de eerste (zie met name de voorlaatste kolom). Ook dit gedeelte van het wegvervoer heeft echter kans gezien zijn relatieve aandeel in de loop der negen onderzochte jaren praktisch te verdubbelen, namelijk van 2,2% in 1957 tot 3,9% in 1965; hiervoor was een vervoertoename van 240% nodig. Opmerkelijk is dat deze ontwikkeling op zichzelf niet in grote mate afwijkt van die welke bij de toepassing van de eerste methode naar voren is gekomen. Hieruit valt te concluderen, dat ook het wegvervoer dat zich onder een effectief restrictief regime moest ontplooien, zijn aandeel bij de enorme ontwikkeling van het wegvervoer in het algemeen voor zich heeft opgeëist. Gewezen moet nog worden op het feit, dat het wegvervoer dat zich onder een ef-

fectief regime moet ontwikkelen in de jaren 1957 t.m. 1961 zelfs in verhouding meer is toegenomen dan het overige wegvervoer; in 1957 bedroeg namelijk het aandeel van het effectief beperkte wegvervoer in het totale wegvervoer bijna 33%, in 1961 was dit aandeel opgelopen tot bijna 40%. Opmerkelijk is dat na 1962, het jaar waarin het contingent voor het wegvervoer tussen Nederland en België voor het laatst van toepassing was, het betreffende aandeel tot 28% is gedaald en sindsdien vrij constant is gebleven.

2. *Invloed van de contigentering op het goederenpakket van de wegvervoerders*

Het onderzoek naar de invloed van de contingentering op het goederenpakket van de wegvervoerders is geschied op basis van de nationale statistische gegevens voor het jaar 1962, gespecificeerd naar 54 goederengroepen. Op het moment dat dit onderzoek plaatsvond stonden alleen de vergelijkbare gegevens voor de jaren 1962 en 1963 ter beschikking. In verband met de zeer lange winter van 1963, hetgeen tot gevolg had dat het vervoerbeeld niet als normaal kan worden beschouwd, viel de keuze noodgedwongen op een analyse van de gegevens voor het jaar 1962. Aan de hand van de verkregen resultaten voor ieder der twintig vervoersrelaties is getracht na te gaan of en eventueel in welke mate de kwantitatieve beperkingen in het wegvervoer een invloed hebben op de samenstelling van het goederenpakket voor het wegvervoer. Met andere woorden, bestaat er al dan niet een verschil tussen het goederenpakket voor het wegvervoer in de relaties met kwantitatieve beperkingen en dat voor het wegvervoer in die relaties waar deze vervoerwijze zich wat een contingentering betreft in alle vrijheid (of daar waar het contingent voldoende speelruimte overlaat) kan ontplooien, of komt het goederenpakket uitsluitend en alleen onder invloed van de concurrentie met de overige vervoerwijzen tot stand?

Uit zuiver pragmatische overwegingen is dit onderzoek in elke relatie beperkt tot de belangrijkste acht goederengroepen. Gebleken is dat door deze beperking voor iedere relatie ± 70% van het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer over de weg in het onderzoek is betrokken. Dit vervoer is over 32 van de in totaal 54 goederengroepen verdeeld, het resterende gedeelte van het totale wegvervoer (30%) is over de overige 22 goederengroepen verspreid. De analyse van het goederenpakket voor het goederenvervoer in de onderscheidelijke relaties heeft de volgende punten aan het licht gebracht:

- ten opzichte van het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer (binnenvaart, spoorwegen en wegvervoer) neemt het wegvervoer 13,0% voor zijn rekening. In de relaties waar het wegvervoer onder een effectief restrictieve druk staat, nemen de wegvervoerders gemiddeld 12,4% van het betreffende totale vervoer voor hun rekening; in de relaties waar het wegvervoer geen belemmeringen in het kader van een contingent in de weg worden gelegd bedraagt dit aantal 16,6%

• met betrekking tot het aandeel van de belangrijkste acht goederengroepen voor het wegvervoer ten opzichte van het totale goederenvervoer in de betreffende relatie is eenzelfde verband vast te stellen. In de relaties waar het wegvervoer onder druk van een contingent staat nemen de belangrijkste acht goederengroepen, gemiddeld 9.9% van het totale vervoer in deze relaties voor hun rekening. In de relaties waar het wegvervoer in zijn ontwikkeling wordt vrijgelaten ligt het betreffende aandeel op een hoger niveau, namelijk gemiddeld 12,4%

• in de relaties waar het wegvervoer onder druk van een contingent staat, concentreert het wegvervoer zich, althans wat het vervoerde gewicht betreft, doorgaans op een kleiner aantal goederengroepen dan in de relaties waar het wegvervoer niet door een restrictief contingent in zijn ontwikkeling wordt belemmerd. In de 20 onderzochte relaties bedraagt het aandeel van de belangrijkste acht goederengroepen voor het wegvervoer ten opzichte van het totale wegvervoer in de betreffende relaties gemiddeld 70% en

• in de relaties waar het wegvervoer onder druk van een contingent staat, legt het wegvervoer bij het vervoer van de voor hem belangrijkste goederengroepen in de regel beslag op een relatief hoger aandeel dan het geval is in de relaties waar het wegvervoer niet in zijn ontwikkeling wordt belemmerd. Slechts bij 21 van de 72 betreffende goederengroepen ligt het relatieve aandeel van het wegvervoer lager dan het voor het wegvervoer voor de goederengroep in kwestie voor alle relaties tezamen berekende gemiddelde. Gemiddeld ligt het aandeel van het wegvervoer bij het vervoer van deze 72 goederengroepen 13,9% hoger dan het voor ieder der goederengroepen geldende aandeel van het wegvervoer in het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer. Bij de overige 11 relaties, relaties die dus niet aan een effectief restrictief contingent zijn onderworpen, kan vastgesteld worden, dat van de 88 goederengroepen er 34 een aandeel voor het wegvervoer opleveren, dat lager ligt dan de voor de betreffende goederengroep voor het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer berekende gemiddelde. Voor deze 88 goederengroepen bedraagt de gemiddelde afwijking van het voor iedere goederengroep berekende aandeel van het wegvervoer in het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer + 9,8%

E. Kwantitatieve beperkingen in het grensoverschrijdende goederenvervoer per zeeschip

In het vervoer tussen de Lid-Staten bestaan geen restrictieve maatregelen voor de zeeschepen uit de Lid-Staten alsook voor de zeeschepen uit derde landen.

Ten aanzien van de cabotagevaart is de houding in de verschillende Lid-Staten niet overal liberaal. Het meest strenge regime wordt in Frankrijk gehandhaafd; de cabotagevaart blijft namelijk geheel voor de Franse vlag gereserveerd. Dit geldt zowel voor de kleine cabotagevaart, dit is het vervoer tussen de havens in de Middellandse Zee of de havens aan de

Atlantische kust, alsook voor de in kwantitatief opzicht aanmerkelijk belangrijker grote cabotagevaart, dit is het vervoer tussen havens in de Middellandse Zee en havens aan de Atlantische kust. Ook in West-Duitsland is de cabotagevaart geheel voor de Duitse vlag gereserveerd. Buitenlandse zeeschepen kunnen wel een vergunning voor de uitvoering van een cabotagetransport aanvragen, maar op grond van de Duitse wetgeving kan deze vergunning alleen worden verstrekt, indien er niet voldoende aanbod van Duitse laadcapaciteit is. In de praktijk is evenwel gebleken dat deze bepaling niet zo stringent wordt doorgevoerd. Evenals Frankrijk en West-Duitsland is ook in Italië de cabotagevaart voor de eigen vlag gereserveerd. In tegenstelling met Frankrijk en analoog met West-Duitsland wordt in Italië de uitvoering van het verbod voor zeeschepen uit andere landen om deel te nemen aan de cabotagevaart niet zo streng doorgevoerd. De Italiaanse overheid gaat uit van het standpunt dat zeeschepen varende onder een andere vlag de gelegenheid hebben in de cabotagevaart in Italië mee te doen, indien er voor Italiaanse zeeschepen door het land van registratie van het betreffende schip adequate voordelen tegenovergesteld worden.

De eigenlijke problemen met betrekking tot de zeevaart der Lid-Staten der EEG concentreren zich op het vervoer met derde landen. Het accent ligt daarbij in eerste instantie op de vlagdiscriminaties die door de communistische, de onderontwikkelde landen en de Verenigde Staten worden toegepast.

F. Kwantitatieve beperkingen in het grensoverschrijdende goederenvervoer door de lucht

Wat het grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer door de lucht betreft kan gesteld worden, dat de weg naar een liberaal luchtvaartbeleid, gebasseerd op gezonde economische principes, een nog schier eindeloze weg zal zijn. Momenteel zijn het in hoofdzaak bilaterale overeenkomsten die de toon aangeven, alhoewel daarbij niet uit het oog mag worden verloren dat er in slechts 7 van de 15 mogelijke relaties tussen de Lid-Staten een luchtvaartovereenkomst, soms qua strekking nog zeer uiteenlopend, is tot stand gebracht.

In tegenstelling met de ontwikkelingen bij de overige vervoerwijzen is bij de luchtvaart eerder een tendens naar een restrictiver dan naar een liberaler beleid waar te nemen. Met name valt de restrictieve houding op van de drie grote partners, te weten Frankrijk, West-Duitsland en Italië; de drie kleine Lid-Staten zijn meer geporteerd voor een liberale luchtvaartpolitiek.

De Franse luchtvaartpolitiek staat reeds van meet af aan, in verhouding tot die van de andere Lid-Staten als een der meest protectionistische te boek. Dit is voornamelijk terug te voeren tot het feit, dat men in Frankrijk op het standpunt staat, dat ieder land het vervoer moet verrichten dat het zelf oplevert, ook wel de zogenaamde „quid-pro-quo"-theorie genoemd.

Naarmate de Alitalia in de afgelopen jaren zijn vleugels steeds meer uitsloeg, werd de Italiaanse luchtvaartpolitiek in grotere mate restrictief dan voorheen het geval was. Deze restrictieve politiek komt onder andere duidelijk tot uitdrukking in de door Italië gehanteerde interpretatie van de vijfde vrijheid van Chicago. Men staat in Italië namelijk op het standpunt, dat de vergunning voor de uitvoering van vluchten, die onder de vijfde vrijheid vallen, alleen dan aan buitenlandse luchtvaartmaatschappijen gegeven kan worden, als er in de betreffende relatie geen Italiaanse vliegtuigen hun vervoerprestaties aanbieden. Opgemerkt dient te worden, dat de Italiaanse houding met betrekking tot de internationale luchtvaart aanzienlijk afwijkt van haar opvattingen t.a.v. het internationale vervoer met andere vervoermiddelen. Hierbij kan speciaal gedacht worden aan de liberale houding in de zeevaart en het wegvervoer in de relaties met die landen, welke een grote mate van vrijheid in het vervoer nastreven. Het is verwonderlijk en in zekere mate ook inconsequent, dat in de ene sector het vervoer niet vrij genoeg kan zijn en dat in een andere sector een vrij protectionistisch beleid wordt gevoerd.

De mogelijkheden die buitenlandse luchtvaartondernemingen na de Tweede Wereldoorlog hadden in het luchtvervoer tussen de Duitse luchthavens alsmede tussen deze luchthavens en die buiten het grondgebied van West-Duitsland, waren welhaast onbeperkt. Is momenteel de luchtvaartpolitiek t.a.v. de chartervluchten terecht zeer liberaal te noemen, met betrekking tot de lijnvluchten is de laatste jaren een tendens naar een restrictief beleid waar te nemen. Hier doet zich hetzelfde verschijnsel voor als voor Italië werd geconstateerd. Evenals de Alitalia krijgt ook de Lufthansa door de enorme groei steeds meer behoefte aan een zekere mate van bescherming tegen zijn concurrenten op de door de Lufthansa reeds veroverde, alsmede op de binnen zijn bereik liggende vervoermarkt.

Het is moeilijk de kwantitatieve beperkingen en kwalitatieve belemmeringen voor het goederenvervoer door de lucht tussen de Lid-Staten zuiver en alleen te meten aan het aantal toegestane vrachtdiensten. Het grootste gedeelte van het vrachtvervoer (70-80%) wordt namelijk in de bagageruimte van de passagiersvliegtuigen vervoerd. Gezien echter het feit dat in de bilaterale afspraken ook het aantal vluchten met passagiersvliegtuigen wordt vastgelegd, zijn aan de mogelijkheden om met passagiersvliegtuigen vracht te vervoeren vrij enge grenzen gesteld.

G. Kwantitatieve beperkingen in het grensoverschrijdende vervoer per pijpleiding

Met betrekking tot het grensoverschrijdende intracommunautaire vervoer per pijpleiding bestaan momenteel geen kwantitatieve beperkingen. Dergelijke moeilijkheden kunnen zich in feite alleen voordoen in het geval de pijpleiding een derde land, te weten Zwitserland, moet transiteren. Het niet bestaan van restrictieve maatregelen bij het vervoer per pijpleiding is voornamelijk te danken aan het feit dat het hier in principe uitsluitend (nog) om eigen vervoer gaat.

Op het moment kent men alleen in Frankrijk een wettelijke regeling betreffende de bouw en exploitatie van pijpleidingen. Door middel van een vergunningstelsel heeft de Franse regering zich een controlemogelijkheid geschapen. In dit vergunningstelsel ligt het accent op het principe van de „common carrier", waardoor vermeden moet worden dat een onderneming die een pijpleiding bezit welke naar een gebied loopt daar de transportkosten een wezenlijk deel van de kostprijs uitmaken, een marktbeheersende positie kan gaan innemen.

In verband met het feit dat momenteel slechts een Lid-Staat de beschikking heeft over een speciale wetgeving inzake de pijpleidingen, kan het klimaat voor de opstelling en invoering van een gemeenschappelijk beleid ten aanzien hiervan nog gunstig genoemd worden.

H. Conclusie

Van het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer werd in 1957 4,6% door kwantitatieve beperkingen in zijn ontwikkeling beperkt; in 1965 was dit aandeel opgelopen tot 5,9%. Deze kwantitatieve beperkingen doen of deden zich voor in de binnenscheepvaart (invoer van zand en grint in België voor de helft met Belgische binnenschepen) alsmede in het wegvervoer (effectief restrictief contingent in negen van de dertig bestaande relaties). De kwantitatieve beperking welke betrekking heeft op de binnenscheepvaart, maakt, met uitzondering van de jaren 1957, 1958 en 1959 gemiddeld 2% van het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer uit.

Het aandeel van de kwantitatieve beperkingen in het wegvervoer ten opzichte van het totale grensoverschrijdende intracommunautaire goederenvervoer vertoont in de loop der jaren een geleidelijke stijging, namelijk van 2,2% in 1957 tot 3,9% in 1965. Gesproken kan hier worden van een groei tegen de verdrukking in. In 1963 is in dit aandeel een daling van 0,7% ten opzichte van het jaar 1962 waarneembaar, hetgeen werd veroorzaakt door de afschaffing van het contingent in de relatie van Nederland naar België.

Voor het jaar 1966 zal een lager percentage voor het totale vervoer onder kwantitatieve beperkingen geregistreerd kunnen worden en wel als gevolg van de afschaffing van de kwantitatieve beperking van Belgische zijde op het vervoer per binnenschip van zand en grint naar België.

SUMMARY

In this article, Dr. Blonk summarizes his thesis written before he took his doctor's degree at the Netherlands School of Economics in Rotterdam under supervision of Prof. Dr. H. C. Kuiler on the 9th of last May.

Having stated the fundamental differences between various categories of restrictions and impediments, the author goes on to establish for each of the existing modes of transport (viz. inland navigation, railways, road transport, maritime shipping, air navigation and pipelines) wether such restrictive measures are a hindrance to the elevelopment of frontier-crossing transport within the EEC.

In this study, the accent lies on road transport. With the help of statistic material, a comparison was made between relations where road transport can develop freely, and those where restrictive contingents are in force. In 1965, about 30% of the total quantity of frontier-crossing road transport had to develop in the face of a restrictive regime. During the period 1957-1965, the share of this kind of transport in the total frontier-crossing goods transport within the EEC increased from 2,2% to 3,9%

Wether or not there is a restrictive contingent for road transport is a factor of influence on the nature of the goods carried by trucks.

As to other modes of transport the investigation has proved that these are subject to minor quantitative restrictions. If such transport is hampered in its development, this is usually due to qualitative impediments.

ZUSAMMENFASSUNG

In dem vorliegenden Artikel gibt Dr. Blonk eine Zusammenfassung der Doktorarbeit, die er seinem Promotor, Prof. Dr. H. C. Kuiler der Niederländischen Wirtschaftshochschule in Rotterdam, am 9 Mai d.J. vorlegte.

Nachdem Dr. Blonk, zunächst einen grundlegenden Unterschied zwischen den verschiedenen Arten der Beschränkungen und Behinderungen machte, untersuchte er in bezug auf jeden einzelnen. Verkehrsträger (nämlich Binnenschiffahrt, Eisenbahn, Strassengüterverkehr, Seeschiffahrt, Luftfahrt und Rohrleiting), ob beschränkende Massnahmen die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs in der EWG hemmten.

Der Strassengüterverkehr wurde ganz eingehend erforscht. An Hand statistischer Unterlagen wurden jene Verkehrsrelationen, in denen der Strassengüterverkehr sich frei entwickeln konnte, mit jenen, wo ein einschränkendes Kontingent galt, miteinander verglichen. Es zeigte sich dabei, dass im Jahr 1965 etwa 30% des gesamten grenzüberschreitenden Strassengüterverkehrs in der EWG sich unter einem einschränkenden System abwickelten. Zwischen 1957 und 1966 (1965 ist das letzte berücksichtigte Jahr) steigerte sich der Anteil des Strassengüterverkehrs am gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehr in der EWG van 2,2% auf 3,9%.

Erwiesenermassen beeinflusst die Frage, ob ein einschränkendes Kontin-

gent gilt oder, ob kein solches in Kraft ist, die Zusammensetzung des von den Lkw beförderten Güterpakets.

Die Untersuchung ergab, dass für die anderen Verkehrsträger kaum mengenmässigen Beschränkungen galten. Wurde die Entwicklung auf diesen Sektoren gehemmt, so war das zumeist die Folge qualitativer Behinderungen.

SOMMAIRE

L'auteur résume dans cet article la thèse sur laquelle il a été reçu docteur le 9 mai 1968 à L'Ecole des Hautes Etudes Economiques de Rotterdam (président de thèse le Professeur Dr. H. C. Kuiler).

Après avoir relevé les distinctions fondamentales existant entre les diverses catégories de restrictions et entraves, il examine pour chacun des modes de transport (à savoir la navigation fluviale, les chemins de fer, les transport routiers, la navigation maritime, l'aviaton et les pipelines) si ces mesures restrictives entravent le développement des transports trans-frontières à l'intérieur de la C.E.E.

Dans cet examen l'auteur met l'accent sur les transport routiers. A l'aide de statistiques il compare les relations où les transports routiers peuvent se développer librement, aux relations où ces transports sont soumis à des contingents restrictifs. Ces études ont permis de constater ce qui suit. En 1965 plus de 30% des transports routiers trans-frontières à l'intérieur de la C.E.E. devaient se développer sous un régime restrictif. Depuis 1957 à 1965 inclusivement, le pourcentage correspondant de l'ensemble des transports marchandises à l'intérieur de la C.E.E. a augmenté de 2,2 à 3,9.

Les contingents restrictifs dans les transports routiers influent sur l'assortiment des marchandises transportées par les camions.

Pour les autres modes de transport, les transports ne sont presque pas soumis à des restrictions quantitatives et, dans les cas où le développement des transports est entravé, cela est le plus souvent dû à des restrictions qualitatives.

DIE ZIELE GESAMTSTAATLICHER VERKEHRSPLANUNG UND REGIONALER WIRTSCHAFTSPOLITIK IM FUNKTIONSWANDEL DES VERKEHRS

von Dr. Ulrich Klimke

Aktuellen Anlass, die Zielvorstellungen gesamtstaatlicher Verkehrsplanung und regionaler Wirtschaftspolitik vertieft zu durchleuchten, bietet der II. Ausbauplan für die deutschen Bundesfernstrassen, der den Zeitraum von 1971-1985 umfasst und an dem das Bundesverkehrsministerium in Bonn als ersten Teilbereich einer koordinierten Gesamt-Wegeplanung gegenwärtig intensiv arbeitet.[1])

Diese mit einer erwarteten Finanzmasse (Rahmenziffer) von annähernd 80 Milliarden DM ausgestatteten Planungen bieten gerade weil sie gegenwärtig noch in der Anfangsphase stehen einen aktuellen Hintergrund zur Prüfung mehr grundsätzlicher Fragestellungen. Sie betreffen vor allem die Art der Zielvorstellungen, von denen sich — bei rationaler Betrachtungsweise — die gesamtstaatliche Verkehrsplanung und die regionale Wirtschaftspolitik (Regionalpolitik) leiten lassen sollte. Zum anderen handelt es sich aber auch um Fragen nach der Prioritätsskala dieser Ziele in einer wachstumsorientierten Volkswirtschaft.

Es dürfte inbestritten sein, dass ökonomische Planungen verkehrlicher und regionalpolitischer Art, besonders wenn sie auch bereits durch eine teilweise oder vollständige finanzielle Konsolidierung gekennzeichnet sind, einen gravierenden Einfluss auf die zukünftigen Strukturen von Raum, Wirtschaft, Gesellschaft und Verkehr in der Bundesrepublik auszuüben in der Lage sind. Zugleich ist es aber nicht ausgeschlossen, ja sogar sehr wahrscheinlich, dass es bereits bei der Formulierung von Planentwürfen gesamtverkehrlicher bzw. auch sektoraler Art zu Konfliktsituationen nicht nur im Infrastruktur- und Wettbewerbsbereich — beispielsweise zwischen den Verkehrsträgern im Schienen-, Strassen-, Wasserstrassen- und Luftverkehr — kommt, sondern dass Zieldiskrepanzen auch im Bereich regionaler Wirtschaftsgestaltung sowie zwischen Verkehrs- und Regionalpolitik auftreten. Je vager die Zielvorstellungen und Zielprioritäten formuliert sind — dies ist nicht zuletzt auf die zeitlichen Planungsdimensionen zurückzuführen — um so notwendiger erscheint eine frühzeitige Zielkoordinierung, um gesamtwirtschaftliche Fehlentwicklungen auszuchalten oder zumindest zu minimieren.

Definiert man den Begriff „Planung" allgemein als die gedankliche Vor-

1) Vgl. Heubling, W. Strassenbauplanung in der Bundesrepublik in: Internationaler Verkehrswesen, 22 Jg. (19683 Heft 3, S. 68 ff.

wegnahme eines zukünftigen Handelns unter der Beachtung rationaler Handlungsweise (Erreichung eines Ziels mit geringstmöglichem Mitteleinsatz), dann geht es bei der Verkehrsplanung um das optimale Zusammenwirken der Verkehrsmittel in einem Raum unter dem Gesichtspunkt der Kostenminimierung für die zu erstellende Verkehrsleistung[2]).

Durch das in der Themenstellung verankerte Attribut „gesamtstaatlich" wird für die Verkehrsplanung zugleich eine enge Verknüpfung mit den verkehrspolitischen Zielen im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft deutlich. Dadurch, dass man das Verkehrswesen als Teilbereich der Gesamtwirtschaft betrachtet, entkleidet man es seiner „Besonderheiten", die gegen die Anwendung marktwirtschaftlicher Grundregeln in der Verkehrswirtschaft auch heute noch genannt werden[3]). Ein erster und auch institutionell abgesicherter Schritt zur Heranführung des Verkehrssektors an die Marktwirtschaft erfolgte mit der kleinen Verkehrsreform vom 1. August 1961. Ziel dieser Reform sollte es sein, die Sondertatbestände des Verkehrs auf Grund gewandelter Verkehrsverhältnisse abzubauen und die Priorität der Gesamtwirtschaftsordnung zur Geltung zu bringen.

Als Konsequenz einer so gesehenen ökonomischen Betrachtungsweise des Verkehrs ergibt sich, dass es seine primäre Aufgabe ist, die notwendigen Voraussetzungen räumlicher Arbeitsteilung und damit zugleich die Basis für Produktivitätsgewinne zu schaffen, die sich durch eine zunehmende raumwirtschaftliche Spezialisierung und Integration der Volkswirtschaft erzielen lassen[4]). Die Integration des Verkehrs in den gesamten Wirtschaftsprozess hat naturgemäss direkte Auswirkungen auf die Konzeption einer gesamtstaatlichen Verkehrsplanung. Diese hebt sich damit zugleich ab von der bereits intensiver betriebenen sektoralen Verkehrsplanung, die beispielsweise in den Gesamtverkehrsplänen einiger Bundesländer, so u. a. in dem in der Konkretisierung begriffenen Generalverkehrsplan für das Land Nordrhein-Westfalen erkennbar wird.

Die Basisfunktion des Verkehrs verlangt notwendigerweise nach einer Optimierung der Verkehrsbedienung. Bedingungen sind hierfür eine für den jeweiligen Transportfall bestmögliche Eignung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel, resultierend aus ihren Kosten- und Leistungsvorteilen die nicht durch interne Divergenzen (u.a. Wettbewerbsverfälschungen) und/oder externen Eingriffen (u.a. gemeinwirtschaftlichen Auflagen) verzerrt sind. Als condition sine qua non ist hierbei eine verstärkte schwer-

---

2) Vgl. Voigt, F. Theorie der regionalen Verkehrsplanung, Verkehrswirtschaftliche Forschungen, Bd 10, Berlin 1964, S. 13.

3) Genannt wurden hierbei u. a.
Keine Speicherung von Verkehrsleistungen, Starke Saisonschwankungen der Verkehrsnachfrage, Ausrichtung der Kapazität auf die Saisonspitze, hohe Fixkosten und deshalb geringe Angebotselastizität, gemeinwirtschaftliche Auflagen, Leerfahrproblem, Vorhandensein sowohl von gewerblichem Verkehr als auch von Werkverkehr.

4) Vgl. Willeke, R.: Verkehr in einer wachsenden Wirtschaft, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jg. (1966), Nr. 4, S. 204.

punktbildende Spezialisierung der Verkehrsträger auf ihre eigentlichen Leistungsschwerpunkte anzusehen.

Die angesprochene Konzentration von Eisenbahn, Binnenschiffahrt, Luftfahrt und Kraftverkehr auf ihre achten, d. h. arteigenen Vorzüge erfordert nich selten eine von der Art und dem Umfang der gegenwärtigen Verkehrsbedingung her gesehene Beschränkung bzw. Neuorientierung historisch gewachsener Verkehrsstrukturen. Dies gilt vor allen für die Netzstruktur der Eisenbahn in Bereich der Flächenbedienung. Diese Wandlungen in der Verkehrsbedienung muss die Verkehrsplanung antizipieren und zur Grundlage ihrer Global- wie Detailplanung machen, will sie nicht zum Urheber fehlgeleiteter Produktivkräfte und damit zu einer gesamtwirtschaftlichen Wachstumsbremse werden.

Ziele der Verkehrsplanung

Als Ziele einer gesamtwirtschaftlichen Verkehrsplanung, die sich primär auf die Verkehrswege bezichten, wären deshalb zusammenfassend zu nennen:

Erstellung einer dem Bedarf nach Verkehrsleistungen angepassten Verkehrsinfrastruktur unter Beachtung

— der Kostenminimierung der Verkehrsdienste,

— der Qualitätsverbesserung der Verkehrsdienste,

— der Ermöglichung einer Netto - Kosten - Ersparnis im Bereich des Verkehrssektors als Ganzem,

— der Verringerung van externen Kosten des Verkehrs

In dieser Diskussion um die Planungsziele gilt es noch festzustellen, welche Bedeutung dem vor allem in regionalen Verkehrsplanungen stark dominierenden Aspekt der Raumerschliessung als Ziel einer gesamtstaatlichen Verkehrsplanung zukommt, da auch im verkehrspolitischen Program der Bundesregierung diese Zielsetzung im Hinblick auf wirtschaftlich zurückgebliebene Gebiete, Bundesausbau- sowie Zonenrandgebiete einen breiten Raum einnimmt.

Zunächtst gilt es festzuhalten, dass sich die Raumerschliessungsfunktion des Verkehrs - die zweifellos gegeben ist - nicht nur auf die Neuerstellung bzw. Erweiterung von Verkehrsanlagen erstreckt, sondern dass hierzu die Reinvestitionen im Bereich bestehender Anlagen ebenso dazugehören wie Nichterneuerungen oder Stillegungen von Verkehrsobjecten (Desinvestitionen). Der Bedeutung der Raumerschliessung als Ziel der Verkehrsplanung wird man wohl am besten dadurch gerecht, das man ihr eine komplementäre Funktion im Rahmen der übrigen Ziele zuerkennt. Ihre Gewichgung im Zielsystem wird vom einzelnen Planungsobjekt und Planungsraum (Ballungs- oder wirtschaftliches Randgebiet) bestimmt. Hinzugefügt sei, dass die Mittelwahl bei der Raumerschliessung - dass gilt auch für die übrigen Ziele - einer detaillierten Untersuchung bedürfen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Entfaltung des Kraftwagens und damit

die Wichtigkeit des Strassenbaus eine neue Phase in den Raumstrukturbeziehungen der Gesamtwirtschaft eingeleitet hat.[5])

Regionalpolitische Ziele

Im Gegensatz zur Vorwiegend „konzeptorientierten" Verkehrsplanung, stellt sich „regionale Wirtschaftspolitik" als ein weitgehend pragmatisches, da mehr politisch orientiertes Vorgehen dar, um der Tatsache regional bestehender Wohlstandsunterschiede zu begegnen [6])

Aus dieser vorwiegend problemorientierten Handlungsweise der regionalen Wirtschaftspolitik wird erklärlich, dass ihre Zielvorstellungen zu grossen Teilen nur allgemeine Leitbilder in z. T. vager Formulierung beinhalten, die nicht zuletzt durch die Vielzahl der mit Regionalpolitik beschäftigten Institutionen weiter zu verwässern drohen. Grundsätzlich werden von der regionalen Wirtschaftspolitik drei Ziele angestrebt:[7])

— Abbau extremer interregionaler Einkommensunterschiede
— Verminderung der konjunkturellen und strukturellen Anfälligkeit einer Region,
— Bestmöglicher Beitrag der einzelnen Regionen zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum.

Naturgemäss bestehen zwischen diesen grundsätzlichen Zielvorstellungen je nach der konkreten Situation vielfältige Wechselwirkungen. Es ist nicht Aufgabe der vorliegenden Analyse, die Ziele der Regionalpolitik im einzelnen zu untersuchen. Wohl aber erscheinen Erläuterungen insoweit angebracht, als es gilt, diese Ziele und zu ihrer Verifizierung vorgesehenen Massnahmen in ihren Wirkungen auf die gesamtstaatliche Verkehrsplanung zu umreissen.

Betrachtet man die Zielsetzungen der Regionalpolitik, so scheint es möglich, das Bemühen um regionale Stabilität unter das dritte Ziel - optimaler Beitrag einer Region zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum - zu subsumieren. Diese Zielvorstellung spricht alle Teilräume, beispielsweise in der Bundesrepublik Deutschland an, während die beiden anderen Ziele nur dort ein aktives Eingreifen erfordern, wo eine mangelnde oder einseitige Wirtschaftsentwicklung die gesamtwirtschaftliche Wachstumsrate gefährdet.

Nun wäre es jedoch offensichtlich falsch, wollte man das stetige Wachs-

---

5) Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim BMV, Verkehrspolitik als ein Mittel der Regionalpolitiek, Heft 12, Frankfurt 1956, S. 38.

6) Vgl. Hansmeyer, K.-H.; Ziele und Träger regionaler Wirtschaftspolitik, in: Beiträge zur Regionalpolitik, Schriften des Vereins für Sozialpolitik. NF Bd. 41, Berlin 1968, S. 42.

7) Vgl. Schneider, H. K. Ueber die Notwendigkeit regionaler Wirtschaftspolitik, in: Beiträge zur Regionalpolitik, a. a. o., S. 4.

tum der gesamten Volkswirtschaft als eine additive Grösse des jeweils höchst möglichen Wachstums der einzelnen Regionen auffassen. Vielmehr gilt es aus gesamtwirtschaftlicher Sicht, das Wachstum einer Region nach Massgabe ihres ökonomischen, gesellschafts- und bevölkerungspolitischen Entwicklungspotentials und der ex- ante zu erwartenden Entwicklungschancen konsequent zu verwirklichen. [8]) Diese Aussage ist von einiger Wichtigkeit für die gesamtstaatliche wie regionale Verkehrsplanung, wenn es um die langfristige Konzeption der Verkehrsinfrastruktur und ihre quantitative sowie qualitative Dimensionierung z. B. bei Neuinvestitionen in Strassen- oder Wasserstrassenbauten geht.

Zugleich kann aber nicht geleugnet werden, dass die im Zuge des technischen Fortschritts sich weiter spezialisierende Wirtschaft in zunehmendem Masse standortunabhängiger wird. Damit werd es möglich, auch in den monostrukturierten Problemgebieten die „Branchenpalette" auszuweiten, um so die structurele Anfälligkeit einer Region abzumildern und damit zugleich das Einkommensgefälle zu anderen Teilräumen zu vermindern. [9])

Im Rahmen regionaler Wirtschaftsplanungen besteht nun durchaus die Versuchung - und aktuelle Entwicklungsprogramme für Teilräume der Bundesrepublik beweisen dies - einzelne Regionen, gestützt beispielsweise auf gutachterlich aufgezeigte Expansionsmöglichkeiten, autonom und unter Missachtung gesamtwirtschaftlicher Belange entwickeln zu wollen und damit primär den Verkehr als Initialzündung (z. B. durch Kanalbauten) mit einzubauen. Die sich mit fortschreitender Planverfizierung verstärkende Gefahr, die gesamtstaatliche Verkehrsplanung - vor allem wenn diese noch über kein verbindliches Gesamtkonzept verfügt - damit vor vollendete Tatsachen zu stellen, gilt es sehr ernst zu nehmen. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Revision bereits realisierter Verkehrsinfrastrukturanlagen auf der Basis regionaler Planungen sich u.a. aus Gründen ihrer Kapitalintensität aber auch wegen der nicht immer rational zu begründenden Eigendynamik äusserst schwierig gestaltet und - wenn überhaupt - nicht unter erheblichen gesamtwirtschaftlichen Verlusten möglich ist.

Bedeutungswandel des Faktors „Transportkosten"

Die soeben skizzierten Probleme werden nicht schon allein durch die Feststellung beseitigt, dass mit der Abnahme der Bedeutung natürlicher Standortfaktoren für die unternehmerische Investitionsentscheidung auch das bisher so häufig betonte Gewicht des traditionellen Standortfaktors Transportkosten - sichtbar durch eine Tarifgleichheit im Raume bzw. durch ein System von Frachtbeihilfen - sich mehr und mehr abschwächt. Diese Feststellung orientiert sich an den gewandelten Bedürfnissen der Verkehrsnachfrage. Konsequenzen sind hinsichtlich einer Neuorientierung regionalpolitischer Programme in dieser Frage aber nur spärlich zu beobachten.

---

[8]) Vgl. Schneider H. K., a. a. o., S. 6.

[9]) Vgl. Schneider H. K., a. a. o., S. 12.

Hinzu kommt ein generell feststellbarer Bedeutungswandel verkehrswirtschaftlicher Einflussfaktoren in der regionalen Wirtschaftspolitik und zwar vom rein quantitativen und qualitativen Kostenbestandteil. Die Zielsetzungen der regionalen Wirtschaftspolitik und der gesamtstaatlichen Verkehrsplanung werden diesen Bedeutungswandel nicht ignorieren können. Es erscheint deshalb angebracht, auf den Funktionswandel des Faktors Transportkosten noch etwas gezielter einzugehen.

Es wurde bereits auf den Prozess produktionswirtschaftlicher Um orientierung in der modernen Volkswirtschaft hingewiesen. Anhaltendes Wirtschaftswachstum induziert die Möglichkeit, die Vorteile des Grossbetriebes, der Serienfertigung und der Spezialisierung verstärkt wahrzunehmen. Die damit zwangsläufig verbundene intensivere Kapitalaustattung der Betriebe zwingt zu möglichst optimaler Kapazitätsauslastung, zu kontinuierlicher Zu- und Abfuhr, zu möglichst geringer Lagerhaltung - in toto zu einem bedarfsnahen, qualitativ hochstehenden und individuellen Nachfragewünschen weitgehend entsprechenden Verkehrssystem. Damit aber wandelt sich nicht nur der Einflusscharakter der Transportkosten; vielmehr tritt ihre Bedeutung vor den Faktoren Schnelligkeit, optimale Geeignetheit und termingerechte Transportdurchführung merklich zurück. Die Bindung und Abhängigkeit der Betriebsstandorte vom Verkehrssystem wird nicht gelockert. Vielmehr ergibt sich durch die differenzierter werdende Verflechtung zwischen Betrieb und Transport ein deutlich spürbarer Funktionswandel. Unter Berücksichtigung dieser Aussage kann man deshalb von einer zunächst theoretisch ableitbaren Uebereinstimmung sprechen, wenn es um die Einschätzung der Funktion und Wirkungsweise des Verkehrswesens in der modernen Wirtschaftsaktivität seitens der Verkehrsplanung und der regionalen Wirtschaftspolitik geht.

Ein Blick in die Praxis beider Bereiche offenbahrt indes nicht unerhebliche Divergenzen zwischen den angestrebten Globalzielen und dem tatsächlich anzutreffenden Situationsgefüge. Diese Divergenzen sind sowohl formaler wie materieller Natur. Formal, wenn es um die Vielfalt verkehrsplanerischer und regionalpolitischer Institutionen geht, deren Kompetenzabstimmungen im jeweils eigenen Bereich erst die Voraussetzungen abgehen für ein koordiniertes Vorgehen zwischen gesamtstaatlicher Verkehrsplanung und regionaler Wirtschaftspolitik im Sinne der globalen Ziele.

Die materiellen Divergenzen wiegen schwerer, wenn es beispielsweise innerhalb der Regionalpolitik aus Gründen unklarer Zielinterpretationen zu Differenzen mit der Raumordnung kommt. Nun ist zugestehen, das sich beide Bereiche in praxi nicht immer eindeutig genug von einander abgrenzen lassen, da die in der Bundesrepublik mittlerweile ergangenen Gesetze über Raumordnung und Landesplanung zunehmend auch wirtschaftspolitische Aktivitäten in Richtung auf regionale Wachstumssteigerungen enthalten.[10])

---

10) Vgl. Hansmeyer, K.-H. Ziele und Träger regionaler Wirtschafspolitik, a. a. o., S. 43.

Dennoch sollten die Unterschiede klar gesehen werden, die darin bestehen, dass regionale Wirtschaftspolitik weitgehend „problemorientiert" ist, d. h. pragmatisch vorgeht und demzufolge auch nur mit relativ lockeren Zielvorstellungen arbeitet, während die Raumordnung sich durch ihre gesetzliche Fixierung *ständig* um eine dem derzeitigen gesellschaftspolitischen Leitbild gemässe Ordnung des Raumes bemüht.[11])

Diese bei einer Feineinstellung offenkundig werdenden Unterschiede in den Zielsetzungen von Regional- und Raumordnungspolitik haben naturgemäss eine nicht immer gleichgerichtete Auffassung vom Gewicht des Verkehrswesens als Mittelkomponente zur Folge. Eine gesamtstaatliche Verkehrsplanung in der von uns gekenzeichneten Zielkonzeption muss dies berücksichtigen, will sie nicht zum Erfüllungsgehilfen räumlich sektoraler Interessen werden.

Aber auch die Verkehrsplanung hat Differenzen materieller Art zu überwinden, wenn es für sie darum geht, der bisher längst noch nicht durchgängig akzeptierte Vorstellung von der Gleichwertigkeit des Verkehrs im Rahmen der Gesamtwirtschaft eine verbindliche Formulierung zu geben und diese auch institutionell abzusichern.

Diese formellen und materiellen Abstimmungsprozesse spielen sich damit gleichsam im Vorfeld der eigentlichen Zielfixierung von gesamtstaatlicher Verkehrsplanung und regionaler Wirtschaftspolitik ab, deren gesamtstaatlich übergreifende Zielsetzung ihr Beitrag zur Sicherung eines möglichst stetigen Wirtschaftswachstums des Gesamtraumes ist. Bei allem Gewicht partikularer Interessen in den einzelnen Teilräumen der Bundesrepubliek sollte dies nicht übersehen werden.

SUMMARY

In the Federal Republic of Germany the competent Federal Ministry of Traffic is now working on a Second Expansion Plan for the German Federal Highways, which will last until 1985. This long-term planning induces the author to compare the aims of present inter-state traffic policy and regional policy so as to bring to light any divergences between the two spheres. Basing himself on the objectives of inter-state traffic planning the author defines them — as far as traffic routes are concerned — as follows:

Construction of infrastructure adapted tot the demand for transport, taking into account:

— the minimizing of costs of transport services;
— the improving of the quality of transport services;
— the possibility of saving on nett costs in the entire transport sector;
— the cutting-down of external costs of transport.

11) Vgl. Ley, N., Raumordnung und Landesplanung in der BRD, in: Handwörterbuch der Raumforchung und Raumordnung, Hannover, 1966, Sp. 1509.

These objectives represent a markedly economic view on transport, aiming at incraesing integration into the whole economic process in a given country. So far, measures of transport policy taken by regional economic authorities have been purely sectoral, since it is the task of regional economic policy

— to help eliminate extreme differences in income between regions;
— to decrease the conjunctural and structural vulnerability of their region, and
— to enable their region to contribute as much as possible to common economic development.

The interest of both spheres are bound to clash and it is right to take this seriously, for those responsible for regional economic planning are easily tempted to develop their own region along lines of autonomy, ignoring the common interests, and using transport as a sparking plug (f.e. building of canals). This danger is to a great extent due to the fact that a host of regional economic and traffic plans were in existence before ever common traffic plans were made, and their own dynamics are still working.

However, priority lies unquestionable with common inter-state traffic planning, first and foremost because the factor transport costs as a vehicle for regional policy has lost much of its former value. It is evident everywhere that transport costs have not the influence they used to have, their importance now lagging behind the factors speed, optimal aptitude and dispatch within the time stipulated. For this reason, those concerned with thansport and economy are less and less inclined to use transport as a vehicle for regional economic policy. Should it be unavoidable to do so, then transport should be integrated into inter-state traffic planning in strict co-ordination.

ZUSAMMENFASSUNG

In der Bundesrepublik Deutschland arbeitet das zuständige Bundesverkehrsministerium am II. Ausbauplan für die deutschen Bundesfernstrassen bis zum Jahre 1985. Diese langfristige Planung gibt Veranlassung, die gegenwärtige Ausrichtung der Ziele von gesamtstaatlicher Verkehrsplanung und regionaler Wirtschaftspolitik zu überprüfen, um eventuell bestehende Divergenzen zwischen beiden Bereichen sichtbar werden zu lassen. Ausgangspunkte sind die Ziele der gesamtstaatlichen Verkehrsplanung. Primär auf die Verkehrswege lassen sie sich wie folgt definieren:

Erstellung einer dem Bedarf nach Verkehrsleistungen angepassten Verkehrsinfrastruktur, unter Beachtung

— der Kostenminimierung der Verkehrsdienste,
— der Qualitätsverbesserung der Verkehrsdienste,
— der Ermöglichung einer Netto - Kosten - Ersparnis im Bereich des Verkehrssektors als Ganzem,
— der Verringerung von externen Kosten des Verkehrs.

Diese Ziele sind Ausdruck einer betont ökonomischen Betrachtungsweise des Verkehrs, wobei seine zunehmende Integration in den gesamten Wirtschaftsprozess eines Landes angestrebt wird. Soweit sich die regionale Wirtschaftspolitik verkehrspolitischer Massnahmen bedient (u.a. der Tarifpolitik), sind diese bisher in ihrem Wirkungsbereich notwendigerweise rein sektoral angelegt gewesen, entsprechend der Tatsache, dass regionale Wirtschaftspolitik

— den Abbau extremer interregionaler Einkommensunterschiede,
— die Verminderung der konjunkturellen und strukturellen Anfälligkeit einer Region und
— den bestmöglichen Beitrag der einzelnen Regionen zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum zu ermöglichen habe.

Die hier notwendig auftretenden Interessenkollisionen zwischen beiden Bereichen gilt es sehr ernst zu nehmen, da im Rahmen regionaler Wirtschaftsplanung durchaus die Versuchung besteht, einzeln Regionen autonom und unter Missachtung gesamtstaatlicher Belange entwickeln zu wollen und den Verkehr hierbei als Initialzündung (z. B. Kanalbau) mit einzubauen. Diese Gefahr besteht vor allem auch deshalb, da de facto vor der Aufstellung von Gesamtvekehrsplänen eine Fülle von regionalen Wirtschafts- und Verkehrspläne existiert, deren Eigendynamik weiterwirkt.

Priorität hat aber ganz eindeutig die gesamtstaatliche Verkehrsplanung. Die Gründe hierfür sind vor allem im Bedeutungswandel des Faktors „Transportkosten" als Mittel der Regionalpolitik zu sehen. Diese Feststellung stützt sich auf den überall feststellbaren Wandel im Einflusscharakter der Transportkosten. Ihre Bedeutung tritt vor den Faktoren Schnelligkeit, optimale Eignung und termingerechte Transportdurchführung heute merklich zurück. Damit setzt sich in den verkehrs- und wirtschaftspolitischen Kreisen mehr und mehr die Erkenntnis durch, den Verkehr als Mittel regionaler Wirtschaftspolitik möglichst wenig zu verwenden. Dort aber, wo es unabdingbar erscheint, sollte er in strikter Koordination zur gesamtstaatlichen Verkehrsplanung eingesetzt werden.

SAMENVATTING

In de Bondsrepubliek Duitsland werkt het daartoe bevoegde Bondsministerie voor Verkeer aan het 2e uitbreidingsplan voor de Duitse autowegen, dat tot 1985 geldt. Dit feit, dat plannen op lange termijn worden ontworpen, geeft aanleiding na te gaan in welke richting de verkeersplannen van de staat als geheel en het regionale economische beleid tegenwoordig gaan om mogelijke afwijkingen tussen beide sferen aan het licht te brengen. Als uitgangspunt dienen de doeleinden, die de staat als geheel met zijn plannen voor de ontwikkeling van het verkeer nastreeft Wat in de eerste plaats de verkeerswegen betreft, zijn de doelstellingen als volgt te omschrijven:

Bouw van een verkeersinfrastructuur overeenkomstig de behoefte aan verkeersvervoer, waarbij gelet wordt op:
— grootst mogelijke vermindering van de kosten voor vervoersdiensten;
— kwaliteitsverbetering der vervoersdiensten;
— mogelijke netto-kostenbesparing in de verkeers/vervoerssector als geheel;
— vermindering der externe kosten van het vervoer/verkeer.

Deze doeleinden zijn uitdrukking van een uitgesproken economische kijk op het verkeer/vervoer, waarbij de toenemende integratie daarvan in het gehele economische bedrijf van een land wordt nagestreefd. Voor zover het regionale economische beleid zich van maatregelen inzake verkeer/vervoer bedient (o.a. het tariefbeleid), zijn deze tot nu toe in hun uitwerking noodzakelijkerwijs zuiver per sector gericht geweest, overeenkomstig het feit, dat een regionaal economisch beleid het volgende mogelijk moet maken;
— vermindering van buitensporige verschillen in inkomsten tussen de verschillende streken;
— vermindering van de bovenmatige gevoeligheid van een streek voor een omslag in de conjunctuur en de structurele opbouw;
— de grootst mogelijke bijdrage van de afzonderlijke streken tot de economische groei van de staat als geheel.

De hier noodzakelijke optredende belangenbotsingen tussen beide sferen moeten zeer ernstig worden opgevat, daar men in het kader van plannen voor regionale economische ontwikkeling beslist aan de verleiding blootstaat afzonderlijke streken zelfstandig en met miskenning der belangen van de staat als geheel te willen ontwikkelen en daarbij het verkeer (b.v. kanaalaanleg) als springplank erin te betrekken. Dit gevaar bestaat vooral om deze reden, dat er in feite, voor er plannen voor het verkeer in de staat als geheel worden opgesteld, al een reeks regionale plannen voor de ontwikkeling van economie en verkeer op tafel ligt, die op eigen kracht verder werkt.

Het plan voor de ontwikkeling van het verkeer in de staat als geheel heeft echter onmiskenbaar voorrang. De reden daarvan ligt vooral in de verschillende betekenis die aan de factor „vervoerskosten" als middel voor een regionaal beleid wordt toegekend. Deze constatering steunt op de overal waarneembare verandering in de invloed van vervoerskosten. Kosten zijn tegenwoordig van aanmerkelijk minder belang dan de factoren snelheid, het meest aangewezen vervoermiddel en aanhouding van de afgesproken tijd. Daardoor breekt zich in kringen, die zich bezig houden met vervoers- en economisch beleid, steeds meer het inzicht baan, dat het verkeer/vervoer als middel voor een regionaal economisch beleid zo weinig mogelijk gebruikt moet worden. Waar er echter schijnbaar niet aan te ontkomen valt, zou het verkeer/vervoer stipt gecoördineerd met de plannen voor de ontwikkeling van het verkeer/vervoer in de staat als geheel moeten worden meebetrokken.

Mr. G. H. Dijkmans van Gunst-Prijs

In het voorjaar van 1969 zal voor de vijfde maal de Mr. G. H. Dijkmans van Gunst-Prijs worden toegekend.

De prijs kan worden verleend aan hem of haar die naar oordeel van de Commissie, hetzij in woord hetzij in geschrift, heeft bijgedragen tot de verdieping van de kennis van het vervoer van goederen (bij voorkeur in West-Europa) in de ruimste zin des woords, mits deze bijdrage is openbaar gemaakt in de periode van ten hoogste twee jaren, voorafgaande aan de toekenning van de prijs.

De Commissie kan het beschikbare bedrag ook bestemmen ter bevordering van de publikatie van een belangrijke bedrage tot de kennis van het vervoer van goederen in de ruimste zin des woords.

De Commissie kan de prijs toekennen, hetzij aan één persoon, hetzij aan meer personen gezamenlijk, hetzij aan meer personen elk een gedeelte van het bedrag van *f* 1.000,-

De Commissie Mr. G. H. Dijkmans van Gunst-Prijs bestaat uit de heren:

Ir. L. P. Ruys
Mr. D. van Setten
Mr. F. E. Spat
Mr. C. J. G. J. Vinkesteyn
Drs. D. J. Wansink

Het secretariaat wordt gevoerd door Mr. A. Greebe, Stadhouderslaan 162, Den Haag.

AANTEKENINGEN

INTEGRALE VERKEERS- EN VERVOERSSTUDIE NEDERLAND

Karakteristiek voor de verkeers- en vervoerssituatie in de afgelopen jaren in Nederland zijn de toename van het congestieverschijnsel op de wegen, de oplopende structurele verliezen van de openbare vervoerbedrijven (waaronder de N.S.) en de structurele moeilijkheden in de binnenscheepvaart.

Daar verwacht kan worden, dat tengevolge van de toekomstige groei van de bevolking, de toename van de economische activiteiten en de stijging van het gemiddeld inkomen per hoofd van de bevolking, de vraag naar vervoerdiensten en daarmede de vraag naar infrastructuur in aanzienlijke mate zal toenemen, is het voor de centrale overheid van eminent belang een juist inzicht in de ontwikkeling van deze vraag te verkrijgen opdat adequate maatregelen kunnen worden genomen. Een te sterk achterblijven van het aanbod van infrastructuur bij de vraag kan ernstige repercussies hebben op de economische ontwikkeling. Onvoldoende investeringen in de infrastructuur zullen niet alleen de produktie nadelig beïnvloeden, maar zullen ook het consumptiepatroon van de bevolking in ongunstige zin beïnvloeden, hetgeen kan resulteren in een aantasting van het persoonlijk welzijn.

De omstandigheid, dat enerzijds investeringen in de infrastructuur zeer hoge bedragen vereisen en steeds betrekking hebben op projekten met een lange levensduur en dat anderzijds de voor de infrastructuur beschikbare investeringsbedragen beperkt zijn, maakt het uit nationaal economisch oogpunt noodzakelijk dat de urgentie der verschillende projecten tegen elkaar wordt afgewogen opdat een optimaal gebruik van het beschikbare investeringsbedrag kan worden verkregen. Vorenstaande houdt in het opstellen van een prioriteitenschema voor de verschillende projecten; de projecten moeten worden gefaseerd.

Er is echter nog een ander aspect verbonden aan de infrastructuur: de wisselwerking welke er bestaat tussen de aanwezigheid van een bepaalde infrastructuur en de ruimtelijke ordening.

Om een, door de regering gewenste, ruimtelijke ordening te kunnen realiseren zal o.a. de daarbij behorende infrastructuur beschikbaar moeten zijn.

De planning van de ruimtelijke activiteiten is een lange termijn planning, de daarbij behorende lange termijn planning van de infrastructuur kan tot andere resultaten leiden dan de korte termijn planning, welke gericht is om op korte termijn aan de directe vraag naar infrastructuur te voldoen. De korte termijn projecteren van de infrastructuur zullen kunnen resulteren in een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling van bevolking en economische

activiteiten, welke op lange termijn in strijd kan zijn met die welke door de regering wordt gewenst. Het is derhalve noodzakelijk dat het korte termijn-prioriteitenschema van de investeringen in infrastructurele projecten zoveel als mogelijk is wordt ingepast in het lange termijn-prioriteitenschema. Het bovenstaande geeft duidelijk aan dat het voor de regering van groot belang is dat enig inzicht wordt verkregen in de lange termijn ontwikkeling van de vraag naar infrastructuur, gegeven een door de regering gewenste ontwikkeling der ruimtelijke ordening. In verband hiermede heeft de regering (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) in 1967 aan het Nederlandsche Economisch Instituut (N.E.I.) opdracht gegeven om een infrastructuur-programma en het daarmede samenhangende investeringsprogramma te ontwerpen voor de jaren 1980, 1990 en 2000. Hoewel het zwaartepunt van de NEI-studie zal komen te liggen op het primaire- en secundaire wegennet en het spoorwegnet zal ook aan de de andere vervoertechnieken (binnenscheepvaart, pijpleiding- en luchttransport) ruime aandacht worden besteed, daar deze andere vervoertechnieken, als substituten voor het weg- en ruilvervoer mede bepalend zijn voor dat vervoer.

Om bovenvermeld onderzoek te kunnen uitvoeren is het van essentieel belang dat niet alleen de samenhang tussen economische activiteiten en bevolkingsomvang enerzijds en het vervoervolume anderzijds wordt vastgesteld, maar dat ook richting, omvang en samenstelling van de vervoerstromen tussen de verschillende gebieden in Nederland bekend zijn.

Het C.B.S. beschikt over een groot aantal gegevens betreffende het totale vervoervolume: uitgedrukt in aantal passagiers en personen-kilometers en in tonnen en ton-kilometers (nader onderverdeeld in een aantal goederen-categorieën en naar vervoertechniek). Dit cijfermateriaal zal gecompleteerd moeten worden met oorsprong- en bestemmingsonderzoekingen.

Voor het personenvervoer wordt momenteel beschikt over het zeer omvangrijke cijfermateriaal, verkregen bij de enquête welke is gehouden door de Commissie Openbaar vervoer Westen des Lands (Commissie Volmuller). Deze enquête geeft een goed inzicht zowel in omvang, oorsprong en bestemming van de verschillende personenvervoerstromen als in de reismotieven. Voor het spoorvervoer van goederen wordt beschikt over oorsprong- en bestemmingstabellen van de N.S.; enquêtegegevens betreffende het beroepsgoederenvervoer over de weg en de binnenscheepvaart geven een redelijk inzicht in omvang, richting en samenstelling van de voornaamste goederenstromen in Nederland.

Aan het voor het NEI onderzoek benodigde cijfermateriaal ontbreken echter de gegevens betreffende het eigen vervoer over de weg; om in deze ernstige leemte te voorzien zal in de loop van dit jaar door de EVO een beperkte enquête onder een groot aantal eigen vervoerders worden gehouden; begin 1969 zal voernoemde enquête door de EVO worden uitgediept door een uitgebreide enquête onder een beperkt aantal eigen vervoerders. De respons op beide laatstgenoemde enquêtes zal in hoge mate

bepalend zijn voor de „hardheid" van de op te stellen infrastructuurprogramma's voor het goederenvervoer, en daarmede tevens van de programma's voor het personenvervoer daar, als gevolg van het veelal gezamenlijke gebruik van dezelfde infrastructuur, beide programma's nauw met elkaar zijn verbonden. Hoewel het primaire doel van de integrale verkeer- en vervoerstudie is het opstellen van een investeringsprogramma voor de infrastructuur, zal het onderzoek tevens een groot aantal „bijprodukten" opleveren, zoals: de methodiek voor een integrael aanpak van verkeers- en vervoerproblemen, indicaties ten aanzien van lacunes in voor verkeersonderzoekingen benodigde data, gedetailleerde gegevens betreffende de ruimtelijke spreiding van bevolking en economische activiteiten, enz. Deze bijprodukten kunnen nuttige uitgangspunten zijn voor meer gedetailleerde regionale verkeers- en vervoerstudies.

Drs. J. A. Bourdrez.

HET VERVOER BIJ DE KRIJGSMACHT

Inleiding

De krijgsmacht heeft een oorlogstaak, waarvan het vervoer een integrerend bestanddeel vormt. Aan deze taak is derhalve het kunnen beschikken over een vervoerspotentieel inherent. Dit potentieel bestaat voor een belangrijk deel uit vervoermiddelen, welke uit hoofde van taktische- en militair-technische eisen afwijken van de civiele vervoermiddelen. Daar het moment van effectieve inzet van het vervoerpotentieel onbekend is zullen de specifiek militaire vervoermiddelen te allen tijde in de benodigde capaciteit aanwezig moeten zijn. Deze capaciteit wordt deels „opgelegd" deels gebruikt voor opleidingen en oefeningen, teneinde de vereiste paraatheid te bereiken c.q. te onderhouden.

Het benodigde potentieel dat niet uit taktische vervoermiddelen*) behoeft te bestaan en niet uit paraatheidsoverwegingen reeds in vredestijd aanwezig moet zijn wordt, voor zover het beschikbare reservoir dit toelaat, voor de oorlogstaak gevorderd. Het aantal in vredestijd aanwezige vervoermiddelen is hierdoor tot een minimum beperkt. Indien er een taak is, welke door het vervoermiddel doelmatig kan worden vervuld, wordt het ook in vredestijd ingezet. Het aantal vervoermiddelen dat zich in vredestijd met „vervoer" bezig houdt is echter relatief gering. Vele vervoermiddelen welke zich dagelijks „en route" bevinden zijn dan ook niet met „vervoer" bezig maar met activiteiten in het kader van opleidingen en oefeningen. De doelmatigheid van het gebruik van vele vervoermiddelen kan dan ook niet worden bepaald door een analyse van het percentage leegloop en de beladings- of bezettingsgraad maar door een beoordeling van de doelmatigheid van de opleidings- en oefenprogramma's. Op dit aspect wordt in dit artikel verder niet ingegaan.

*) Taktische vervoermiddelen voldoen aan speciale eisen en wijken daardoor af van de commerciële versies.

Doelmatigheid

Voor een te realiseren vervoer wordt uiteraard in eerste instantie beoordeeld welke vervoertechniek moet worden gebruikt. Enerzijds spelen bij deze beoordeling de karakteristieken van de vervoertechniek een rol, zoals de verplaatsingssnelheden en mogelijkheden, anderzijds zullen de kosten welke alternatieve mogelijkheden met zich meebrengen van invloed zijn. Bij de beoordeling of een niet taktisch vervoermiddel voor vredesvervoeren doelmatig kan worden ingezet is o.a. uit een studie gebleken dat in de behoefte aan autobusvervoer in het algemeen met minder kosten kan worden voorzien door het particulier autobusbedrijf dan door militaire autobussen. Het aantal militaire autobussen is daarom tot een minimum beperkt.

Uit een ander onderzoek is komen vast te staan dat stadtsritten met militaire personenauto's, in de grotere steden duurder zijn dan het gebruik maken van het particuliere taxibedrijf. De veel grotere leegloop van de militaire personenauto's tengevolge van de centrale locatie en de aanzienlijk geringere kilometrage per periode vormen de belangrijkste oorzaken. Met het inschakelen van taxibedrijven is het aantal militaire personenauto's en chauffeurs verminderd.

Ook is komen vast te staan dat het aanhouden van een eigen vloot van binnenschepen hogere kosten veroorzaakt dan de kosten verbonden aan het huren van particuliere binnenschepen. Op grond hiervan zijn de eigen binnenschepen grotendeels afgestoten. Uit doelmatigheidsoverwegingen is o.a. geen *eigen* spoorwegmaterieel beschikbaar, met uitzondering van een aantal *speciale* wagens ten behoeve van het vervoer van tanks.

Vervoersaspecten

Daar de meeste activiteiten van het militaire apparaat met vervoer te maken hebben wordt men bij de krijgsmacht met een grote verscheidenheid van vervoersaspecten geconfronteerd. In vredestijd zijn zowel de weekendvervoeren van dienstplichtigen en de opkomst van nieuwe lichtingen of voor herhalingsoefeningen als het vervoer van militairen naar en van de Nederlandse Antillen en Suriname hier voorbeelden van.

Doch ook het vervoer van materieel overzee en de voorziening in de dagelijkse materieelbehoefte vragen de aandacht. Bij mobilisatie of in oorlogsomstandigheden heeft het vervoer diverse belangrijke functies te vervullen; het vormt een onmisbare schakel tussen voor- en achterland. Tot in details is het vervoer geregeld van de militairen die worden opgeroepen. Het aantal treinen en de treinenloop staan beschreven evenals het vervoer van het materieel. Ook de vordering van particuliere voertuigen is voorbereid. Het voorkomen van congesties en verstoringen speelt bij deze voorbereidingen een belangrijke rol.

Coördinatie

Daar specifieke militaire voertuigen welke in vredestijd niet voor op-

leidingen en oefeningen worden ingezet ook voor vervoeren worden gebruikt is een vervoerssysteem ontworpen ter voldoening aan de vredesbehoefte, waarbij een zo doelmatig mogelijk gebruik van de beschikbare vervoermiddelen wordt gemaakt. Het systeem bestaat uit een landelijke coördinatie waarbij in principe de regionale inzet - het land is in drie territoirs verdeeld - door een regionale autoriteit geschiedt.

Door deze centrale vervoersleiding en de daaruit voortvloeiende mogelijkheden om onderbelading en leegloop zoveel mogelijk te voorkomen, wordt het bij de verschillende eenheden aanwezige voertuigenpark doelmatig ingezet.

Een globaal beeld werd verkregen van de zwaartepunten in geografische zin t.a.v. de vredesvervoersbehoefte. Op grond hiervan zijn, voor zover het personeelsbestand en het infrastructuurfacet dit mogelijk maakten, in de centra vervoerseenheden gevormd onder gelijktijdige vermindering van de in een bepaald gebied bij de onderdelen aanwezige voertuigen. In de regionale piekvervoeren wordt geput uit een centrale landelijke capaciteit, welke alleen kan worden ingezet door de centrale vervoersleiding. Een ander systeem waarvan gebruik wordt gemaakt is het organiseren van „lijndiensten" daar waar de kwantiteiten en de frequentie een doelmatig vervoer mogelijk maken.

Kostenbesef

Daar in het algemeen de exploitatiekosten van militaire vervoermiddelen relatief hoog zijn is een studie gemaakt met betrekking tot de beheersing van deze kosten. Als resultaat hiervan wordt momenteel een systeem beproefd voor het zichtbaar maken van vervoerskosten. Verwacht wordt dat het zichtbaar zijn van deze kosten zal bijdragen tot een verbetering van het kostenbesef en op den duur tot het creëren van betere bestuursinformaties.

Bij het ontwerpen van het systeem is als leidraad gesteld, dat zoveel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van de bestaande structuur en van bestaande rapportage- en registratiesystemen, alsmede dat extra administratieve arbeid en rapportage tot het uiterste moeten worden beperkt.

Besluit

Zowel in vredestijd als voor oorlogstijd wordt gestreefd naar een doelmatig en optimaal vervoer. De vele onzekere ontwikkelingen in oorlogstijd maken dit streven tot een gecompliceerde aangelegenheid. Uitaard ligt in vredestijd het accent meer op het maximeren van de beperkte financiële middelen, terwijl in oorlogstijd het maximeren van de materiële middelen primair zal zijn. Teneinde de mogelijkheden tot modernisatie en rationalisatie zo goed mogelijk te kunnen realiseren wordt vooral ook de technologische ontwikkeling in de vervoerssector op de voet gevolgd.

Drs. J. Th. W. Hendriks

EURO-RUBRIEK

Omdat op het moment van het schrijven van deze regels 1968 op twee maanden na is verstreken, kan de vierde aflevering van deze rubriek dienen om na te gaan of zich belangrijke gebeurtenissen hebben voorgedaan, en zo ja welke, op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de EEG resp. op dat van de vervoerpolitiek van de verschillende lid-staten.

1. Hoewel geen reden voor uitbundig enthousiasme, zijn de besluiten door de Raad van Ministers op 18 en 19 juli genomen niet geheel zonder betekenis. Vooral het feit, dat de Raad een groot gedeelte van het in september 1967 door de Italianen ter tafel gebrachte minimum-programma heeft aanvaard, stempelt 1968 tot een jaar, waarin op EEG-vervoerpolitiek gebied „iets is gebeurd". In ieder geval zijn hierdoor enkele versperringen opgeruimd op de weg naar de onderhandelingen over de meer fundamentele vraagstukken van het vervoerbeleid, zoals dat van de infrastructuurkosten en dat van de positie van de spoorwegen.

Aangezien reeds veel aandacht is besteed aan de door de Raad vastgestelde regelingen, wordt hier volledigheidshalve er mee volstaan hen nogmaals te noemen. Voor het wegvervoer kwamen tot stand de verordeningen tot invoering van een margetariefstelsel resp. een communautair contingent, beide voor het grensoverschrijdend goederenvervoer. De Raad werd het eens over de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard op het gebied van het wegvervoer, evenals over het minimum van de vrij toe te laten hoeveelheid brandstof in de reservoirs van vrachtauto's bij het passeren van een grens nl. 50 liter. Tenslotte accepteerde de Raad de kartelverordening voor het vervoer, officieel geheten de verordening houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. Voor een beschouwing hierover moge verwezen worden naar het voorgaande nummer van dit Tijdschrift.

Belangrijker dan datgene waarover de Raad het eens werd, zijn de punten waarover zij (nog) niet besliste. Deze betroffen enerzijds het afschaffen van de dubbele heffing van motorrijtuigbelasting in het internationale vervoer, anderzijds het toestaan van bepaalde steunmaatregelen ten behoeve van vervoerondernemingen.

Het eerstgenoemde punt kan gezien worden als één van de vele aspecten van het probleem van de toerekening van de kosten van de weg. De Raad volstond ermee voor het vermijden van een dubbele belastingheffing een aantal principes af te spreken aan de hand waarvan een definitieve regeling zou moeten worden getroffen. Dat deze een eensluidend karakter zal hebben, valt niet te voorzien, daar het territorialiteitsbeginsel (de wegvervoerder betaalt de belasting van het land, waar gereden wordt)

en het nationaliteitsbeginsel (de vervoerder betaalt de belasting van het eigen land) beide mogelijk blijven.

Het is begrijpelijk, dat een beslissing over dit onderwerp moeilijk ligt aangezien men hierbij o.a. te maken heeft met de bevoegdheden en mogelijkheden van de lid-staten op fiscaal gebied. Deze zullen ongetwijfeld een nog sterkere rol spelen bij de behandeling van een van de nieuwe voorstellen van de Commissie met het oog op de oplossing van het infrastructuurkostenvraagstuk, namelijk van dat tot aanpassing van de structuur van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen, om maar te zwijgen van het voorstel tot geleidelijke aanpassing van het niveau van de nationale belastingen op dieselolie, dat de Commissie volgens haar verklaring van 14 december 1967 vóór 30-6-1968 zou hebben moeten indienen.

Voor het bereiken in EEG-verband van een heffingssysteem voor het gebruik van wegen, waarbij elke weggebruiker zoveel mogelijk de door hem veroorzaakte kosten draagt, zijn echter zowel de harmonisatie van de belastingen op brandstof als die van de belastingen op voertuigen, beslist noodzakelijk. Genoemd doel zal niet bereikt worden, als men volstaat met de maatregelen, die de Commissie voorstelt ten aanzien van de harmonisatie van de structuur van de voertuigbelastingen. De Commissie erkent dit overigens zelf.

Wat de verlening van steun door de overheid aan de vervoerondernemingen betreft droeg de Raad de Commissie op vóór eind oktober een rapport in te dienen, vergezeld van voorstellen, inzake een regeling van het gehele probleem van bedoelde steun. Deze beslissing werd voor een belangrijk deel ingegeven door het Duitse voornemen een gedeelte van de opbrengst van de (nog in te voeren) Beförderungssteuer te besteden aan hulp voor investeringen in het gecombineerde vervoer („Huckepack"vervoer; containervervoer) en de daaruit voortvloeiende opvatting, dat deze steunmaatregelen zouden beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer, zodat zij krachtens het EEG-recht geoorloofd zouden zijn.

De opdracht aan de Commissie zou van invloed kunnen zijn — waarschijnlijk in vertragende zin — op de behandeling in het kader van de Raad van twee voor het spoorwegvraagstuk zeer belangrijke regelingen namelijk die betreffende de vergoeding voor verplichtingen van de openbare dienst en die inzake de normalisatie der spoorwegrekeningen (uitvoering van de art. 5 en 6 resp. art. 7 van de z.g. harmonisatiebeschikking van 13 mei 1965).

Blijkens zijn besluit van 14-12-1967 vond de Raad het echter noodzakelijk de sanering van de economische en financiële toestand der spoorwegen snel voort te zetten. Met het oog hierop zouden bovengenoemde regelingen vóór 1-1-1969 moeten worden aangenomen. Het is onwaarschijnlijk, dat men erin zal slagen deze datum in acht te nemen. In de eerste plaats moet het Europese Parlement zijn advies nog uitbrengen. Het Economisch en Sociaal Comité deed dit reeds. In de tweede plaats zijn de problemen vele en zodanig, dat de Permanente Vertegenwoordigers van de Lid-Staten

te Brussel veel tijd nodig zullen hebben om de zaak rijp voor een beslissing door de Raad te maken.

Behoudens de vraagstukken van de kosten van de weg en de steunverlening, vragen een groot aantal andere problemen om een beslissing van de Raad, zoals de zeer complexe materie van de regeling van de toegang tot de markt voor het vervoer van goederen over de weg resp. over de binnenwateren. Voor zover bekend zijn de desbetreffende voorstellen nog niet door de Permanente Vertegenwoordigers in behandeling genomen.

2. Niet alleen in Brussel, maar ook in diverse lid-staten is het een en ander gebeurd op vervoerpolitiek gebied, dat met het oog op de EEG het melden waard is.

a) In *Duitsland* houdt het „vervoerpolitieke plan van de Bondsregering" de gemoederen nog altijd bezig. De fracties van de CDU/CSU en de SPD sloten in juni hierover een zes punten omvattend compromis. De indruk bestaat, dat de uitwerking hiervan na de zomervakantie met kracht ter hand is genomen; het is echter ten aanzien van vele punten volstrekt onduidelijk wat het uiteindelijke resultaat zal zijn. Zo is b.v. het, gezien het compromis, noodzakelijke voorstel tot wijziging van de wet op de Deutsche Bundesbahn door Minister Leber nog niet ingediend. Ook twijfelt men nog aan de EEG-conformheid. Zolang de officiële teksten niet voorliggen, is de Commissie overigens niet van plan opnieuw haar oordeel te geven.

b) In *Frankrijk* trad op 1-10-1968 de z.g. „taxe sur l'essieu" (officieel: „taxe spéciale pour l'usage des routes") in werking; het is echter voorlopig niet van toepassing op buitenlandse vervoerders. Bij deze heffing is beoogd rekening te houden met de door de weggebruikers veroorzaakte kosten. Het is te verwachten, dat deze belasting zijn invloed zal doen gelden bij de onderhandelingen in EEG-verband o.m. over de harmonisatie van de structuur van de voertuigbelastingen. Verder bezint men zich ook in dit land op de positie van de spoorwegen. Hierover zijn echter uitsluitend enkele algemene gedachten bekend. Dit laatst geldt eveneens voor Italië.

c) In *Nederland* tenslotte aanvaardde het Parlement de z.g. garantiewet d.w.z. de wet waarbij de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën gemachtigd worden garanties te stellen ter verzekering van de betaling van rente en aflossing op door de N.V. Nederlandse Spoorwegen aan te gane geldleningen tot een bedrag van ten hoogste in hoofdsom *f* 315 miljoen. De in samenhang hiermee ontwikkelde of nog te ontwikkelen gedachten zullen ongetwijfeld mede gevolgen hebben voor het ten aanzien van de EEG op het stuk van de spoorwegen te voeren regeringsbeleid. Verder werd er voortgang gemaakt op het gebied van de sanering van de binnenvloot.

Mr. Olga D. Gerbers.

KRONIEK

Op 3 september 1968 hield *Mr. M. van den Bos,* directeur Europese Waterweg-Transporten N.V., bij gelegenheid van de zesde Internationale Transportdag in Rotterdam een lezing over de *toekomst van de Rijnvaart* en besteedde daarbij uitvoerig aandacht aan de *duwvaart* met de volgende woorden:

„In 1957 werd door een Duits-Nederlandse rederscombinatie de eerste zgn. duweenheid naar Amerikaans voorbeeld in dienst genomen. Zo'n duweenheid bestaat uit 4 langwerpige bakken, die vast aan elkaar gekoppeld worden en die volledig onbemand zijn. Achter dit samenstel van 4 duwbakken wordt een duwboot gekoppeld.

De eerste duwboot had een motorvermogen van 1.260 pk en de 4 bakken hadden een laadvermogen van 1.260 ton elk. Op de boot, die in normale dagdienst werd ingezet, was 7 man personeel aanwezig, zodat met 7 man personeel circa 5.000 ton lading werd vervoerd.

De vervoersprestatie per lid van de bemanning was dus direct reeds meer dan het dubbele van die van de traditionele scheepvaart. Een ander belangrijk voordeel van dit vaarsysteem is, dat gedurende de laad- en lostijd alleen de relatief goedkope bakken liggen en de relatief dure boot met haar bemanning andere bakken kan vervoeren. Het is interessant na te gaan, welke ontwikkeling de duwvaart sedert dit begin heeft doorgemaakt.

In de eerste plaats moet dan vermeld worden, dat reeds korte tijd later het gelukt is met behulp van radar tot volledige continudienst van 24 uur per dag over te gaan met een bemanning van 11 man. Het personeel werkt 14 dagen aan boord in ploegendienst en heeft dan 1 week vrij aan land. Bij dit systeem is een aflosploeg van circa 5 man per boot nodig. Daar ondertussen echter voor het in dagdienst varende personeel de 5-daagse werkweek is ingevoerd, zodat ook daar in enigerlei vorm voor aflossing moet worden gezorgd, betekent de continuvaart ten opzichte van de dagvaart met duweenheden wederom een prestatieverhoging per lid van de bemanning van circa 25%. De prestatie wordt namelijk ongeveer verdubbeld met een bemanning, die circa 1½ maal zo groot is. Ook in de afmetingen en het laadvermogen der duweenheden is een verdere ontwikkeling gevolgd.

Na aanbouw van de eerste bakken van 1.260 ton werden de oorspronkelijke lengte- en breedtematen (70 x 9,50 m) met het oog op exploitatiemogelijkheid op het Duitse kanalennet weliswaar aangehouden, doch door vergroting van de diepgang werd de tonnage per duwbak opgevoerd van 1.260 tot 1.650 ton. Er ontstonden dus duwconvooien van circa 6.600 ton in plaats van circa 5.000 ton.

Op voorbeeld van onze Franse collega's, die ook in grote mate op duwvaart overschakelden, werden in het jongste verleden duwbakken van

76,50 x 11,40 m gebouwd met een draagvermogen van circa 2.200 ton. Omdat de vormgeving van deze bakken aanzienlijk is verbeterd, is het thans mogelijk met dezelfde paardekrachten, hetzelfde personeel en bij gelijke snelheid 8.800 ton te vervoeren in plaats van 6.600 ton.

Wanneer men thans vergelijkt de vervoersprestatie per lid van de bemanning van het traditionele sleepschip plus sleepboot in dagdienst — de normale exploitatie 1957 — met duwvaart in vol-continudienst met eenheden van 8.800 ton, dan blijkt de vervoersprestatie met 190% te zijn gestegen, waarbij men er wel rekening mee dient te houden, dat op de laad- en losplaatsen een zekere hoeveelheid reservepersoneel voor laden en lossen moet worden aangehouden. Wanneer men de netto produktieverbetering per man stelt op 150%, is men zeker aan de veilige kant.

Tenslotte kan ik U mededelen, dat juist in de laatste tijd nautische proeven genomen zijn om vast te stellen, of het tussen Rotterdam en Duisburg verantwoord is met 6 in plaats van 4 bakken van 2.200 ton te varen.

De duwvaart betekent naar mijn mening, dat de Rijnvaart overschakelt van ambacht op industriële massaproduktie en evenals in de industrie is massaproduktie slechts met succes mogelijk, wanneer een voortdurende afzet gewaarborgd is. Dit betekent, dat duwvaart het meest geschikt is voor de verkeersrelaties, waarop met een zekere regelmaat en voortdurend grote transporthoeveelheden vervoerd moeten worden. Ik zou voor dit soort transporten, dus vooral voor het vervoer van massagoederen geen geschiktere oplossing dan de duwvaart weten en het is dan ook niet te verwonderen, dat de internationale duwvaarttonnage op de Rijn ingezet in het massagoedvervoer per 1 januari 1968 reeds de 500.000 ton had bereikt.

Voor het massagoederenvervoer ligt naar mijn mening de toekomst in duwvaartexploitatie en ik voorzie voor de eerstkomende jaren nog een belangrijke groei."

★

Een maand later, op 2 oktober 1968, sprak *Dr. W. F. van Gunsteren,* Voorzitter van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, op de algemene ledenvergadering een rede uit over de *plaatsbepaling van de Nederlandse Rijn- en binnenvaart.* Over de vrachtvorming en de Akte van Mannheim zei de heer Van Gunsteren:

„Men moet nu reeds constateren, dat het kostenniveau der Nederlandse binnenvaarders sterker stijgt dan in het buitenland het geval is. De Nederlandse voorsprong, welke 10 jaren geleden nog bestond, is nu verdwenen en met name tengevolge van sociale voorschriften is een achterstand ontstaan. Alleen de Nederlandse particuliere schipper kan zich, doordat hij als z.g. zelfstandig ondernemer optreedt, nog enkele jaren aan deze nadelige invloed ontworstelen. Bij de loononderhandelingen met ons personeel moet telkenmale met spijt worden vastgesteld, dat wij het personeel niet dat proportionele aandeel aan de algemeen toegenomen welvaart ter beschikking kunnen stellen, hetwelk bij de industrie kan

worden aangeboden. Toch zijn wij niet minder nodig dan de industrie. De goederentransporten op de Rijn nemen nog steeds toe. Met de groei van de industrie groeit de vraag naar vervoer, hetzij in de vorm van eigen vervoer, hetzij in de vorm van beroepsgoederenvervoer. Hoe komt het, dat het vervoer zo misdeeld is?

Dit is te verklaren uit de structurele zwakte bij de vrachtvorming. Indien een branche volledig bezet is, zoals thans bij het Rijnvaartbedrijf goeddeels het geval is en er toch niet wordt verdiend, is er iets niet in orde. Voor de verklaring hiervan verwijzen wij naar het eerdergezegde omtrent het staatskundige régime en de huishouding der regeringen.

Niet te ontkennen is, dat er voor veel transporten een interdependentie is tussen rail, weg en water. Indien alle drie naar dezelfde grondslagen zouden zijn opgebouwd en door de overheid zouden worden behandeld, zou zich vanzelf een begrenzing tussen deze vervoerstakken gaan aftekenen. Dit wordt verstoord, indien men één vervoerstak, om overwegingen vreemd aan het verkeer, gaat begunstigen. De spoorwegen kunnen in geen enkel land van Europa meer uitkomen. Men moet nu òf de vracht gaan relateren aan de kosten òf gaan subsidiëren. Bij het bepalen van de kosten moet natuurlijk de zeer moeilijke vraag worden beantwoord, wat tot de kostprijs in commercieel opzicht behoort en wat aan een algemene publieke (politieke) plicht moet worden toegerekend.

Men kan het zich in politiek opzicht gemakkelijk maken door maar ineens voor een ruime subsidiëring te kiezen. Indien alles in een economie alleen per spoor zou worden vervoerd, zou de vraag voor de nationale economie betrekkelijk irrelevant zijn. Het zou dan slechts de vraag zijn, hoe bepaalde kosten nationaal zouden worden geboekt. Indien men echter in een economie werkt met vervoersbranches, die gedeeltelijk met elkander in concurrentie staan, ligt de vraag anders. Het wordt een pijnlijke vraag, indien het rail-apparaat toebehoort aan de staat, die de omvang van de subsidies bepaalt en tevens de belasting van de contribuabelen door middel van directe en indirecte belastingen vastlegt.

Het wegvervoer zal grotendeels afhankelijk zijn van een gefixeerde vrachtzetting, welke ruimte laat aan de bedrijven om op basis van de kosten nog een winst te maken. Het wegvervoer is dus aangewezen op een politiek verantwoorde en rechtvaardige „coördinatie in het vervoer."

„Voor de Rijn- en binnenvaart ligt de zaak anders. In de Rijnvaart beschikt men nog over een vrije markt. Deze vrije markt wordt echter niet alleen juridisch bedreigd door de eerdervermelde Duitse wetsvoorstellen, doch ook in feite economisch.

Indien de spoorwegen door bijzondere tarieven in staat worden gesteld de bezetting van de spoorwegen te verhogen of de gelegenheid krijgen bepaalde zeehavens te begunstigen, omdat deze een achteruitgang van het aantal binnenkomende zeeschepen vrezen, zal de vrije Rijnvaart antwoorden met vrachtverlagingen, welke ten doel hebben het marktaandeel voor de binnenvaart zo mogelijk te behouden.

Deze strijd om het goed heeft in de afgelopen jaren plaats gevonden. Hier ligt één van de verklaringen voor de voortdurende vrachtdaling op de Rijn. Een andere verklaring ligt in de binnengestroomde Noord-

Duitse ruimte. Beide verklaringen wortelen eigenlijk beide in de Duitse zorgen voor de Noord-Duitse zeehavens.

De situatie in de Rijn- en binnenvaart is zeer ernstig geworden, omdat de aard der vervoeren structurele veranderingen vraagt en daarvoor veel kapitaal nodig is.

Indien men werkt in ondernemingsvorm — en dit is nog het geval — zal men slechts kapitaal kunnen verkrijgen, indien men een uitzicht op rentabiliteit kan bieden. Wanneer dit uitzicht op rentabiliteit er niet is, droogt het ondernemerschap in. De besluiten ten aanzien van de Europese spoorwegen, en met name van de Deutsche Bundesbahn, beslissen effectief direkt over het ondernemerschap op de Rijn op termijn.

Indien de West-Europese landen ongewild besluiten het vervoer permanent te subsidiëren uit de overheidskas, zal dit het eind van de ondernemingsgewijze werkzaamheid in het vervoer betekenen.

Het vervoer zal dan in de toekomst op technisch bevredigende wijze ten dienst van de industrie plaats kunnen vinden, doch de uitvoering zal niet meer kunnen plaats vinden door middel van financieel onafhankelijke en financieel evenwichtige ondernemingen.

Op 18 oktober a.s. zullen de regeringen van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, van Frankrijk, van de Bondrepubliek Duitsland, van Nederland, van België en van Zwitserland tezamen met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in allerlei schakering van de Rijn in het Slot te Mannheim plechtig herdenken, dat 100 jaren geleden de Akte van Mannheim werd ondertekend. Ons bureau heeft een uitnodiging voor deze plechtigheid ontvangen en acht het zich een eer daar vertegenwoordigd te zijn op die dag.

Het is goed ten slotte er bij stil te staan, wat de zin van deze herdenking is. Wanneer het meer dan lippendienst is, wat daar zal worden gesproken, zal men zich moeten realiseren dat „het geërfde goed wederom opnieuw zal moeten worden verworven."

Het is wellicht mogelijk op de Rijn voorlopig een ander régime te handhaven dan op de belendende scheepvaartwegen terzijde, hoewel op de duur een eenheidsrégime voor het gehele gebied der E.E.G. wenselijk zal zijn. De Rijn is zo duidelijk in nautisch en economisch opzicht een afzonderlijk bassin, dat men zonder schade voor het geheel een eigen régime voor de Rijn kan toelaten. Op de Rijn geldt thans echter tweeërlei régime, namelijk een régime van vaste vrachten op de Midden-Rijn en een régime van vrije vrachten op de Beneden-Rijn van en naar de zeehavens en op de Boven-Rijn van en naar Bazel.

Vanwege de voortschrijdende stand der integratie in West-Europa moet men het voortbestaan van tweeërlei régime in economisch opzicht als ongewenst, ja eigenlijk als onhoudbaar beschouwen. Degenen, die één régime noodzakelijk achten, kunnen met goede argumenten nauwelijk meer weersproken worden. Doch wel régime zal moeten gelden?

Bij de beantwoording van deze vraag zal eenzelfde discussie worden losgemaakt als verscheidene malen in de 150-jarige geschiedenis achter ons heeft plaats gevonden.

Degenen, die het voor de beproefde beginselen op de Rijn opnemen, worden gedekt door het bestaande rechtsbestel, maar staan politiek door de omstandigheden van onze tijd vrij geïsoleerd.

Om moed te vatten is het daarom goed eraan te herinneren, dat de beginselen van gelijke behandeling, van vrijheid van vaart en de bevrijding van tollen en gildelasten werden geformuleerd in een tijd, waarin het er nog donkerder uitzag.

In de slotprotocollen van Wenen in 1815 werden voor het verkeer enkele beginselen opgesteld, welke sinds 25 jaren gloednieuw waren. Door de invloed van de brillante Pruisische afgevaardigde, de humanist Wilhelm von Humboldt, werden hier grondslagen vastgelegd, welke op andere gebieden van het openbare leven eerst 30 jaren later in Europa tot doorbraak kwamen. Het was dan ook niet te verwonderen, dat de uitvoerende commissie 16 jaren nodig had, namelijk van 1815-1831, voordat het tractaat van Mainz kon worden ondertekend. Nederland, sinds 1815 ononderbroken deelgerechtigde aan het tractaat, oefende op menig punt met een later niet gerechtvaardigd conservatisme een remmende invloed uit.

Nu 150 jaren later zal Nederland er een eer in moeten stellen op grond van de gunstige resultaten van het tractaat voortrekker te zijn bij het behoud en de uitbreiding van dit régime.

Men zal er immers op kunnen wijzen, dat de grootste ontwikkeling van de industrie aan de Rijn na 1868, uiteraard door de algemene West-Europese industrialisatie ontstaan, in hoge mate door het régime op de Rijn is begunstigd.

Ook in onze tijd zullen industrialisatiemogelijkheden en verkeersstromen zeer wezenlijk door het staatkundig en fiscaal régime worden beheerst."

★

In een voordracht getiteld *„Containervervoer per zee-, kust- en binnenvaartschip; kostprijsvergelijkingen met vervoer over land" op* 23 oktober 1968 te Groningen, besprak de heer *P. Meeuwsen* o.a. de kansen voor de *kleine vaart en de binnenvaart.*

„Ik wil u nu gaarne aan de hand van cijfermateriaal laten zien hoe belangrijk de rol is, welke binnenvaartschepen, feeders en kustvaarders bij het toekomstig containervervoer kunnen vervullen. Helaas is gebleken, dat te kleine schepen geen grote toekomst hebben. Voor een Kempenaar bedraagt de vervoerskostprijs ca. *f* 0,37, voor een Dortmunder ca. *f* 0,34 en voor een Rijn-Herne-kanaalschip ca. *f* 0,25 per containerkilometer (zie overzicht).

Hoewel dit laatste nog niet zo ongunstig lijkt, moet worden bedacht, dat een Rijn-Herne-kanaalschip dat 24 containers kan vervoeren, geen aansluiting geeft bij een mammoet-containerschip. Stel dat een dergelijk schip 1.200 containers aan boord heeft met een bestemming in het achterland. Er zouden dan binnen een etmaal ongeveer 50 Rijn-Herne-kanaalschepen langszij van het mammoet-containerschip moeten komen en zulks zou behalve trafiekproblemen ook teveel tijdverlies veroorzaken voor het grote

zeeschip. Hetzelfde probleem geldt voor te kleine „feeders" en „coasters".

Veel gunstiger zou het worden, indien aan elkaar gekoppelde, complete duweenheden zouden worden toegepast. Een duwbak kan ongeveer 30 containers laden, zodat met een eenheid, bestaande uit vier duwbakken ca. 120 containers van 40 ft. kunnen worden vervoerd.

Toch is de duweenheid geen ideaal transportmiddel voor containers. De containers worden zo snel gelost en geladen dat het geen zin meer heeft om de duwbakken en de duwboot los te koppelen. Duwbakken zijn gebouwd voor zwaar massagoed (erts e.d.). Zij zijn dus te zwaar en geven een grote scheepsweerstand, Zelfs, indien de containers twee hoog worden geladen, zal de diepgang slechts met ongeveer één meter toenemen. De duweenheid zal daardoor bij sterke wind niet meer goed manoeuvreerbaar zijn en meer kans geven op ongelukken dan afgeladen duwbakken thans zonder hoge deklast. Een geheel lege duweenheid vereist thans reeds voorspan van een sleepboot en zulks zal zeker nog meer nodig zijn indien een hoge deklast aanwezig is.

In verband met het bovenstaande hebben wij een containerschip ontworpen, dat bij massaal containervervoer grote besparingen kan opleveren.

Dit schip kan 100 containers vervoeren van 40 ft. of een equivalent in andere maten. De containers staan gewoon aan dek van een soort lage platte zolderschuit.

Alvorens dit schip nader te beschrijven, moet ik eerst wijzen op de merkwaardige eigenschap, die containers hebben. Een container moet nl. over de weg worden vervoerd en mag daarom momenteel niet meer dan 30 ton lading vervoeren. Het volume van een 40 ft. container is echter ongeveer 74 m^3, zodat het soortelijk gewicht maximaal slechts 0,4 bedraagt. Dit is ook de reden waarom een met containers afgeladen duwbak nog niet de helft van de normale maximum diepgang heeft.

Om die reden is de ontworpen riverbarge voorzien van drijflichamen onder het platte laaddek. De propellers bevinden zich in de kanalen tussen de drijflichamen, dus in vrij water.

De scheepsvorm is gunstig voor de weerstand, zodat bij hetzelfde vermogen een grotere snelheid wordt verkregen dan bij conventionele schepen. Uiteraard wordt hierdoor de economie gunstiger dan bij duweenheden.

Ik wil erop wijzen, dat er in het kostenoverzicht geen rekening is gehouden met toeslagen voor onderbezetting, winst, exploitatierisico, etc. De vierde kolom betreft een duweenheid, aan welke een gemiddelde snelheid is toegedacht van 12 km./uur, de vijfde kolom een riverbarge met een gemiddelde snelheid van 16 km./uur en de zesde kolom een riverbarge met een gemiddelde snelheid van 20 km./uur heeft. Uiteraard zijn deze gegevens en de daarbij behorende vermogens nog niet concreet, het zijn slechts verwachtingen, welke nog niet gebaseerd zijn op berekeningen en sleepproeven.

Afgezien van de exactheid van deze gegevens is duidelijk te zien, dat de riverbarge economischer is dan de duweenheid. De vervoerskostprijs per riverbarge ligt ongeveer $^2/_3$ deel van die per duwboot.

★

Overzicht van kosten containervervoer, traject Rotterdam-Duisburg.

		Bestaande schepen			Speciale schepen		
		Kempenaar	Dortmunder	Rijn-Herne kan.	Duw eenheid	River barge I.	River-barge II
1. Vervoerscapaciteit in 40 ft. containers	stuks	8	12	24	120	100	100
2. Scheepsafmetingen	m	50 x 6,60	67 x 8,20	80 x 9,50	180 x 22,40	150 x 18	150 x 18
3. Aantal bemanningsleden		2	3	4	20	20	20
4. Motorvermogen	p.k.	300	500	800	2.000	1.200	1.600
5. Kosten (omgebouwd) schip	gld.	150.000	250.000	400.000	3.000.000	2.500.000	2.700.000
6. Gem. vaarsnelheid (stroom op- en af)	km/u	12	14	14	12	16	20
7. Traject	km	224	224	224	224	224	224
8. Vaartijd per traject	u	18½	16	16	18½	14	11
9. Ligtijd per reis (laden, lossen, nachtrust etc.)	u	16	16	16	7½	6	6
10. Totale reisduur	u	34½	32	32	26	20	17
11. Bedrijfstijd per jaar (250 d. à 24 uur)	u	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
12. Aantal enkele reizen per jaar ($^{11}/_{10}$)		175	187	187	220	300	350
13. Vaartijd per jaar (8 x 12)	u	3.230	3.000	3.000	4.100	4.200	3.850
14. Brandstof en smeerolie per vaaruur	gld.	15	25	40	100	60	80
15. Brandstof en smeerolieverbruik per jaar	gld.	49.000	75.000	120.000	410.000	252.000	308.000
16. Kapitaalkosten 9,4%	14% van de bouwsom						
17. Onderhoudskosten 2,0%	14% van de bouwsom						
18. Assurantiekosten 2,6%	14% van de bouwsom	gld.	21.000	35.000	56.000	420.000	355.000	380.000
19. Personeelskosten à *f* 17.500,— pers, - jaar	gld.	30.000	40.000	50.000	350.000	350.000	350.000
20. Diverse vaarkosten en onvoorzien	gld.	15.000	20.000	24.000	70.000	53.000	62.000
21. Exploitatiekosten per jaar	gld.	115.000	170.000	250.000	1.250.000	1.010.000	1.100.000
22. Max. aantal te vervoeren containers/jaar	stuks	1.400	2.240	4.480	26.400	30.000	35.000
23. Vervoerskostprijs per container	gld.	82.—	76,—	56,—	47,50	33,50	31,50
24. Vervoerskostprijs per containerkilometer	gld.	0,37	0,34	0,25	0,21	0,15	0,14

Ter gelegenheid van de viering van het 100-jarig bestaan van de *Akte van Mannheim* sprak Zijne Excellentie *Mr. J. M. A. H. Luns,* Minister van Buitenlandse Zaken, een rede uit tijdens een bijzondere zitting van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam. De volgende drie passages zijn aan deze rede ontleend:

"Een verdrag dat 100 jaar in werking is, is in de wereld van vandaag een bijzonderheid. Het is bovendien een grote bijzonderheid, indien wij ons realiseren wat dit verdrag beoogde te regelen: namelijk de voorwaarden te scheppen waaronder een van de belangrijkste vervoersactiviteiten in Europa tot ontwikkeling kon komen en waardoor tegelijkertijd de basis werd gelegd voor de imposante industriële ontwikkeling van het hele Rijngebied.

Twee jaar geleden bij de herdenking van het 150-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is bij verschillende gelegenheden herinnerd aan de boeiende historie van de verwezenlijking van het regiem, dat in de Akte van Mannheim is verankerd. Deze historie toont ons het beeld aller tijden van de worsteling tussen algemeen belang en eigenbelang .....

Op het gebied van het *rivierrecht* is het eigenbelang steeds erop uit geweest een internationale verkeersrivier in verschillende sectoren te delen en tollen te heffen voor het verkeer over die sectoren. Het natuurrecht dat de onbelemmerde vrijheid van de scheepvaart voorstaat, verzet zich niet alleen tegen de heffing van zodanige tollen, maar ook tegen alle belemmeringen van welke aard ook. De geschiedenis van de totstandkoming en van het bestaan van de Akte van Mannheim tot de dag van heden is dan ook tevens de geschiedenis van de strijd tegen zodanige belemmeringen. Uit deze historie blijkt steeds weer, dat in principe de vrijheid van scheepvaart wordt voorgestaan, doch dat in tijden van gebrek aan te vervoeren goederen of zo men wil van een overschot aan scheepsruimte, het eigenbelang naar boven dringt om belemmeringen aan de vrije vaart op te leggen teneinde de eigen onderdanen de gelegenheid te geven een zo groot mogelijk deel van de te vervoeren goederen te verkrijgen.

Met een scherp inzicht voor de ontplooiingsmogelijkheden van handel en scheepvaart in het belang van een duurzame vrede, heeft Hugo de Groot in zijn „De jure Belli ac Pacis" een volkenrechtelijke vorm gegeven aan de natuurrechtelijke beginselen op het gebied van het rivierrecht. Via de Franse revolutie en het Verdrag van Parijs van 1814 vinden wij deze principes terug in de Weense Slotakte van 1815 en de Akte van Mainz van 1831 met betrekking tot de Rijn. Herziening van de Akte van Mainz leidde op 17 oktober 1868 in Mannheim tot de ondertekening van de Akte, waarin de grondslagen van het sindsdien ongewijzigde Rijnregiem volkenrechtelijk werden vastgelegd. De z.g. kleine revisie van 1963 liet deze grondslagen ongewijzigd en beperkte zich hoofdzakelijk tot een modernisering van de organisatie en werkwijze van de Centrale Commissie. Het voorzitterschap van deze Commissie wordt thans om toerbeurt telkens voor twee jaar door de lid-staten bekleed en het Nederlands is thans als

officiële taal in woord en geschrift erkend, naast het Frans, Duits en Engels.

Bij een *terugblik* op de betekenis van het Rijnregiem en de rol van de 152-jarige Centrale Commissie kan ik zonder voorbehoud verklaren dat de door de Akte gegarandeerde vrijheid van scheepvaart met betrekking tot de handel niet alleen de lid-staten, doch heel Europa tot een grootse economische ontwikkeling in staat heeft gesteld. De Rijn heeft zich in deze periode ontwikkeld tot de belangrijkste verkeersader van Europa. De totale omvang van het vervoer over de Rijn was in 1966 271 miljoen ton, d.w.z. bijna 40 miljoen ton meer dan het totale spoorwegvervoer in Frankrijk en slechts 16 miljoen ton minder dan het totale vervoer van de Bundesbahn in hetzelfde jaar.

Aan het Rijnregiem danken wij voor een belangrijk deel niet alleen een ongekende economische ontwikkeling en voorspoed, het regiem vormt tevens een van de oudste en voorname factoren in het moeizame proces van de eenwording van Europa."

„Het *vrijheidsregiem* heeft van de Rijn een goedkope vaarweg gemaakt; daardoor is voor de industrie de vestigingsplaats langs die rivier niet beperkt tot haar monding. Industrieën in het achterland zijn verzekerd van een vrije en goedkope uitweg naar zee. In het verleden was het merendeel van de industrie in Duitsland geneigd — of door natuurlijke oorzaken genoodzaakt — zich in het Roergebied te vestigen, per slot van rekening waren daar de delfstoffen voorhanden. Vandaag, nu de energiebronnen hoofdzakelijk elders worden gevonden, geldt bij een bedrijfsleven, dat zich in het Roergebied op nieuwe taken bezint, de noodzaak van een goedkope vaarweg te meer, wil zijn vroegere concurrentiepositie niet teloor gaan. Nooit kwam de Akte, gelet op de principes die haar kenmerken, zo tegemoet aan de behoeften van het bedrijfsleven.

Dit geldt te sterker naarmate een bedrijf verder stroomopwaarts ligt; ik denk met name aan de Franse en Zwitserse bedrijven. Gezien de omvang van het Rijnvervoer heeft het feit dat de Rijn voor het vervoer goedkope vaarweg is zijn consequenties voor de gehele Europese vervoersmarkt. Dit is niets nieuws, het is altijd zo geweest.

Waarom is de Rijn een goedkope vervoersweg? Omdat de ondernemer principieel vrij is een offerte te maken, terwijl zijn concurrentiepositie bepalend is voor de prijs die hij vraagt. De vraag blijft of het vrachtniveau hem in staat stelt, gelet op het kostenniveau, daarbij ook winst te maken. Nu heerst juist op dit gebied bezorgdheid. Gelukkig bestaat in de vervoerswereld — ook in Nederlandse kring — een zekere mate van overeenstemming met betrekking tot dit probleem. Ik beloof U niet te schetsen hoe — voor een deel — onvoorzienbare onevenwichtigheden in vraag en aanbod hun drukkende invloed op de Rijnvrachten uitoefenen. Ook de concurrentie van de andere vervoerstakken speelt daarnaast een wezenlijke rol. Een acceptabele oplossing ter neutralisering van de onevenwichtigheden in vraag en aanbod, zal door Nederland mede kunnen worden ondersteund, teneinde de „prospérité rhénane" te bevorderen".

„Naar de mening van de Nederlandse regering zou een capaciteitsrege-

ling en een sloopregeling op de Rijn kunnen worden ingevoerd, zonder dat hetgeen de Akte garandeert, in gevaar komt. Er is een principieel verschil tussen een scheepvaartheffing ten behoeve van een derde, stel de fiscus, dus een vorm van belastingheffing — en dus in strijd met de Akte- en een heffing welke het karakter heeft van een onderlinge regeling van de bedrijfsgenoten ter sanering van de markt.

Zoals U bekend, zijn van Duitse zijde alternatieve voorstellen bekend geworden met betrekking tot de Rijnvaart. Deze houden in dat het grensoverschrijdend Rijnverkeer zich voor het Duitse trajectdeel zou moeten conformeren aan een voorgeschreven — in dit geval *binnenduits* — tarief. Deze ingreep in de marktverhoudingen die de vrijheid van scheepvaart met betrekking tot de handel een holle frase zou maken, ontmoet bij de Nederlandse regering geen enkel begrip, temeer omdat op 22 juni 1965 in de E.E.G.-Ministerraad een compromis is bereikt, waarbij werd overeengekomen dat in de internationale Rijnvaart géén vaste tarifering zou worden ingevoerd. De Nederlandse regering acht zich zonder voorbehoud aan dit zwaar bevochten compromis gebonden".

★

Drs. H. H. de Vries

In Memoriam

Ons bereikte het bericht, dat op 16 november te 's-Gravenhage op 51-jarige leeftijd is overleden de Heer

C. DAAMEN

statistisch ambtenaar bij het Centraal Bureau voor de Statistiek. Werkende onder leiding van Prof. Dr. H. C. Kuiler mag de Heer Daamen, van wiens hand in het vorige nummer van het Tijdschrift voor Vervoerswetenschap een „Statistische Kanttekening" verscheen, als werker van het eerste uur in de verkeers- en vervoersstatistiek beschouwd worden. Het Centraal Bureau voor de Statistiek verliest in hem een toegewijd en bekwaam medewerker.

Hoofd en medewerkers van het wetenschappelijk bureau van de afdeling verkeersstatistieken van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

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

Verschenen in het derde kwartaal 1968:

- *Statistiek van de scheepvaartbeweging 1967, bestelnr. 814-031-67, f 9,—.*

Deze jaarlijkse statistiek is gewijd aan de binnenscheepvaart in Nederland, zoals deze op ruim 300 telpunten door de beheerders van de vaarwegen en van een aantal havens wordt geregistreerd. Illustratief zijn de bijgevoegde kaarten, waaronder een, die een beeld geeft van de omvang van de vervoersstromen over de vaarwegen. Nu ook de recreatie meer en meer in de belangstelling komt te staan, is eveneens de op een dertigtal telpunten geregistreerde pleziervaart in beeld gebracht. Veruit de drukste knooppunten voor dit verkeer vormen de Nieuwe Meersluis in de Schinkel te Amsterdam en de Spanjaardsbrug over de Zijl te Leiden met elk meer dan 12.000 passerende vaartuigen per seizoen.

- *Statistiek van de binnenvloot 1 januari 1968.*

In 1967 is 154.000 ton laadvermogen aan de vloot toegevoegd, waartegenover een onttrekking staat van 134.000 ton, zodat per saldo dus nog een lichte toeneming van het vlootbestand heeft plaatsgevonden. De duwbakken stegen in aantal van 90 tot 107 en in laadvermogen van 149.000

tot 170.000 ton. Bij de duwboten was de stijging relatief groter: hun aantal nam toe van 24 tot 32 stuks en hun epk's van 19.000 tot 28.000.

Van de totale vloot namen in 1967 10.763 schepen met een laadvermogen van 5,0 mln ton aan de internationale en binnenlandse geregistreerde vaart deel. (in verkorte vorm gepubliceerd in de Maandstatistiek van verkeer en vervoer, juli 1968)

• *Granen: aanvoer over zee in Nederland*

In dit artikel wordt de in de afgelopen decennia vrijwel voortdurend gestegen graanaanvoer nader bezien, waarbij ook aan de doorvoer aandacht wordt geschonken. In 1967 omvatte de doorvoer 4,7 mln ton en daarmee meer dan de helft van de totale aanvoer ad 8.0 mln ton. (artikel gepubliceerd in het Maandschrift van het CBS, september 1968)

• *Derde algemene Bedrijfstelling 15 oktober 1963, Deel 1, Methodologische inleiding, bestelnr. 809-020-63, f 16.—.*

Uit deze ruim 200 bladzijden tellende publikatie blijkt duidelijk de in detail uitgewerkte systematische opzet van het geheel. Voor de vervoersbedrijven zijn hierbij de mededelingen in het voorbericht van belang, dat nog een aantal publikaties met samenvattingen en analyses zullen volgen en voorts dat de resultaten grotendeels in de vorm van gelichtdrukte tabellen gepubliceerd zijn en wel met gedetailleerde gegevens over vestigingen (o.m. naar omzetklasse), technische eenheden en werkzame personen naar positie en geslacht.

Ter illustratie nog enige cijfers betreffende de bedrijfstak vervoer en de daarin getelde vestigingen (wel te onderscheiden van het begrip ondernemingen) en werkzame personen:

	Aantal vestigingen x 1000	Aantal werkzame personen x 1000
Totaal	27,0	305
waarvan vestigingen met:		
1 persoon	5,9	6
2-4 personen	13,7	35
5-9 personen	3,7	24
10-19 personen	1,8	24
20-49 personen	1,1	33
50-99 personen	0,4	24
100 personen en meer	0,4	158

• *Nationale rekeningen 1967, bestelnr. 816-002, f 11,—.*

Dit jaarlijks verschijnende naslagwerk, waarin het economische proces

in ons land kwantitatief zo volledig en systematisch mogelijk wordt beschreven, bevat ook met betrekking tot het vervoer een aantal nieuwe cijfers, waaruit wij een greep doen:

	1965	1966	1967
	mln gld.		
Consumptieve bestedingen van gezinshuishoudingen aan:			
Fietsen, bromfietsen, motorrijwielen, verkeersdiensten	356	341	392
Opbrengst motorrijtuigenbelasting	851	948	1077
Opbrengst accijns op benzine	351	382	470
	684	891	1073
Nationaal inkomen Nederland	56818	60970	66830
waarvan vervoerssector	4130	4310	4870
idem in %	7,3	7,1	7,3

	1963	1964	1965
	mln gld.		
Vervoersbedrijven:			
produktie	6511	7321	7945
verbruik	2967	3296	3488
afschrijvingen	843	899	1006
toegevoegde waarde	2701	3126	3451
uitvoer	3621	4095	4379
Communicatiebedrijven:			
produktie	891	1052	1248
verbruik	147	165	189
afschrijvingen	122	139	154
toegevoegde waarde	622	748	905
uitvoer	38	43	45

Ter perse:

- *Statistiek van de zeevaart 1967*

BUITENLANDSE STATISTISCHE PUBLICATIES

• *Census of motor traffic on main international traffic arteries (1965), United Nations, Geneva, 1967.*

Deze onlangs verschenen uitgave bevat de gedetailleerde uitkomsten van de uitgebreide verkeerstellingen die in 1965 in geheel Europa op de E-wegen zijn gehouden. De presentatie is in kaartvorm, waarbij voor elk telpunt in de kaart is vermeld: het daggemiddelde van het verkeer met motorvoertuigen in 1965, de procentuele stijging van dit verkeer sinds 1960, het aandeel van de zware motorvoertuigen en het aandeel van de buitenlandse voertuigen in het totale verkeer.

Deze tellingen zullen in 1970 herhaald worden en uit dien hoofde is de methodiek ervan in de desbetreffende werkgroep van het Inland Transport Committee in Genève onderwerp geweest van studie. Hierbij is gelukkig een ontwikkeling te constateren waarbij het zwaartepunt niet meer alleen op de intensiteitscijfers van de individuele telpunten blijft liggen, doch tevens de macro-economische aspecten meer naar voren komen, waarbij gestreefd wordt naar vaststelling van de omvang der verkeersstromen, uitgedrukt in voertuigkm.

Dit laatste zal ook — onder meer — resulteren uit de onderzoekingen die met betrekking tot het jaar 1966 in het kader van de problematiek van de Kosten van de Weg in EEG-verband zijn geëntameerd en waarvan de resultaten voor alle lid-staten binnen afzienbare tijd in de publiciteit zullen komen.

• *Verkeer en vervoer in België, statistische gegevens, 5e uitgave, periode 1950-1966, uitgave van het Ministerie van Verkeerswezen en van PTT, Brussel 1967.*

Blijkens de inleiding van dit statistisch zakboekje heeft deze uitgave als enig doel alle belangrijke statistische gegevens over het vervoer en verkeer in België, die door verschillende organen en instellingen worden verzameld, in één enkele uitgave bijeen te brengen.

In dit doel zijn de auteurs zeer zeker goed geslaagd. Deze publikatie van 160 bladzijden biedt een groot assortiment aan detailgegevens over elk van de vervoerstakken, vaak in tijdreeksen van 1950-1966 en steeds met bronvermelding.

Deze details vragen echter tevens om een rangschikking in groter verband, waarbij het goederenvervoer, resp. het personenvervoer van alle vervoerstakken in enkele algemene tabellen worden gepresenteerd en om financiële cijfers die, ingepast in het kader van de nationale rekeningen, het verband met de gehele nationale economie tot uitdrukking brengen.

Dit alles zal echter ongetwijfeld nog wel komen. Voorshands liggen onze actieve zuiderburen in dit opzicht 5 ronden (vanwege de 5e uitgave) bij ons voor, omdat in ons land een dergelijke nuttige publikatie (nog) niet bestaat.

Drs. J. D. Goslinga.

BOEKBESPREKINGEN

Prof. Dr. R. Willeke en Dr. G. Aberle: *Der Werkfernverkehr auf der Strasse im System einer gesteuerten Wettbewerbsordnung in der Verkehrswirtschaft.* Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Heft 12. Verlag Handelsblatt GmbH., Düsseldorf, 1968, 61 S., D.M. 17,80.

Na een uitgebreide analyse van het eigen vervoer over de weg in Duitsland, vergelijken de schrijvers dit met het beroepsvervoer over de weg en de spoorwegen. Vervolgens worden mogelijkheden van een ordenende regeling op hun economische merites beoordeeld, gevolgd door een overzicht van de regelingen in een aantal landen w.o. Nederland inzake het eigen vervoer. Hierna doen de auteurs een aantal maatregelen op korte en op lange termijn aan de hand om het eigen vervoer in een „verkehrspolitisches Gesamtkonzept" onder te brengen, terwijl zeer uitgebreid statistisch materiaal dit boek besluit. De schrijvers stellen vast, dat het eigen vervoer zich in de periode 1954-1966 ondanks de hoge belastingen op het eigen vervoer, gestadig heeft uitgebreid. Dit eigen vervoer wordt vooral gekenmerkt door het lage gemiddelde ingezette tonnage en het vervoer op kortere afstanden. Uit hoofde van deze feiten, alsmede op grond van de soorten vervoerde goederen, concluderen ze tot een zekere mate van arbeidsverdeling tussen eigen en beroepsvervoer. Terwijl er in dit verband nog wel sprake is van de mogelijkheid van substitutie, is dit nauwelijks het geval bij een vergelijking eigen vervoer-spoorwegen: enerzijds lenen vele goederen, die in eigen beheer worden getransporteerd, zich niet voor overname door de spoorwegen, terwijl een overheveling van stukgoederenvervoer naar de spoorwegen het bij laatstgenoemde onderneming bestaande deficit in het stukgoedvervoer alleen nog maar zou vergroten. Aldus de schrijvers.

Het is een verdienste van de auters van dit boek, dat overal het beginsel van de optimale arbeidsdeling wordt benadrukt: comparatieve kosten- en prestatievoordelen kunnen in dit verband dus aan de markt worden doorgegeven. Ze opponeren met name tegen het huidige Duitse beleid: bescherming van de spoorwegen door het opleggen van tarifaire verplichtingen aan en het starre contingenteren van het beroepsvervoer over de weg, waartegenover dan weer het eigen vervoer extra wordt belast. Dergelijke kunstmatige regelingen remmen het economisch handelen, dat in eerste instantie zal moeten worden gekenmerkt door de werking van het prijsmechanisme. De werkelijk natuurlijke voordelen van een bepaalde sector mogen niet door verstarrende maatregelen worden tenietgedaan. De schrijvers wijzen beperkende lasten op het eigen vervoer als in strijd met het concurrentieprincipe onder overheidstoezicht af. Hiervan worden genoemd: speciale belastingen, capaciteitsmaatregelen, vervoersbeperkingen ten aanzien van het goed of de verkeersweg alsmede tarifaire verplichtingen.

Anderzijds kanten ze zich m.i. terecht tegen de mogelijkheid van onecht vervoer in verband met de ongewenste gevolgen. Hiervan zou sprake zijn, als het eigen vervoer extra lading voor derden vervoert dan wel een retourvracht voor derden meeneemt.

Via maatregelen op korte en lange termijn stellen de schrijvers voor het eigen vervoer onder te brengen in een regeling, die het gehele inland transport omvat (behalve de binnenvaart).

Op lange termijn dienen de aan spoorwegen en beroepsvervoer over de weg opgelegde beperkingen te vervallen. De spoorwegen zullen een actief concurrerende partner moeten worden, maar dan niet in de trant-Leber. De Budesbahn zal een scheiding moeten aanbrengen tussen de werkzaamheden, waarbij ze als vrij ondernemer kan optreden en die, waarbij ze belast is met van overheidswege opgelegde verplichtingen. Uiteraard zullen de spoorwegen niet meer mogen worden beschermd, doordat men de concurrenten lasten oplegt. Het huidige contingenterings-, vergunning- en tariefsysteem voor het beroepsvervoer over de weg dient gewijzigd. De drijfveer bij de arbeidsdeling tussen spoorwegen en wegvervoer zal het prijsmechanisme moeten worden met als conditie, dat het wegvervoer zijn deel aan de infrastructuurkosten betaalt. Naast het wegnemen van alle bijzondere lasten op het eigen vervoer is een hearingprocedure wenselijk, ingeval een ondernemer besluit een inschrijving voor eigen vervoer te vragen. Zonder dat hierbij de inschrijving kan worden geweigerd, wordt het contact tussen verlader en vervoerder geïntensiveerd.

Op korte termijn stellen de schrijvers voor, dat het eigen vervoer jaarlijks een som betaalt, die varieert naar laadvermogen en rijprestatie. Bij een jaarlijkse prestatie onder de 15.000 t/km, wordt een korting van 30% op die som gegeven. Dit alles echter om de overgang geleidelijk doen te geschieden en op voorwaarde, dat de jaarlijkse betaling slechts geldt voor een overgangsperiode, waarin de spoorwegen en het wegvervoer van de bestaande lasten worden bevrijd.

Deze jaarlijkse betaling loopt parallel met de voorstellen van de CDU/CSU-fractie en verschilt van de t/km heffing, zoals voorgesteld door de SPD (Leber). Ten tijde van het schrijven van dit boek waren de schrijvers vermoedelijk niet bekend met het gedeeltelijke compromis, dat is bereikt tussen de twee fracties. De t/km-maatstaf zal op grond hiervan worden ingevoerd. Als de schrijvers kennis hadden gehad van dit compromis, zouden ze waarschijnlijk deze bijzondere belasting niet hebben voorgesteld. Immers, ze gaan uit van het economisch ongewenste karakter van deze bijzondere belasting en aanvaarden haar slechts als overgangsmaatregel. Hiernaast valt te betreuren, dat de binnenvaart geheel buiten discussie blijft in dit boek, terwijl juist de verhouding spoorwegen-binnenvaart een relevant onderdeel uitmaakt van de huidige situatie. Desalniettemin is het boek zeer aanbevelendswaard, ook voor diegenen, die niet zijn geïnteresseerd in de specifiek Duitse vervoersbelangen.

Mr. G. Toneman.

B. Knagge: *Unternehmerische Investitionsentscheidungen im Verkehrssektor — Determinanten und staatliche Einfluzmöglichkeiten.* Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 49. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1968, 190 S., D.M. 23,—.

Welke motieven liggen aan de investeringsbeslissingen van de vervoersondernemers ten grondslag en hoe kan de overheid hier invloed op uitoefenen? Deze vragen vormen het hoofdthema van een uitvoerige studie, waarin de schrijver een poging tot opvulling van de op dit gebied bestaande leemte in de litteratuur onderneemt. Zijn onderzoekingen betreffen hoofdzakelijk het investeringsgedrag van de Duitse ondernemers in de binnenvaart en het goederenvervoer over de weg. Ongetwijfeld zijn er bepaalde gelijksoortige trekken aanwezig in het investeringsgedrag van hun Nederlandse collega's, hetgeen een reden temeer is om een aantal bevindingen van de schrijver hier te belichten.

In deel I wordt een theoretische analyse gegeven, waarin ingegaan wordt op de vraag hoe de investeringsbeslissingen moeten luiden om een optimale situatie in de afzonderlijke bedrijven en het vervoer als totaliteit te bereiken. *Rationeel handelen* blijkt uitermate belangrijk te zijn, een thema, dat in het vervolg van het boek steeds weer benadrukt wordt. Het opstellen van investeringsprogramma's dient eigenlijk een permanente bezigheid te zijn, waarbij alle nu en in de toekomst optredende veranderingen in de gegevens in aanmerking genomen moeten worden. Bij ieder afzonderlijk investeringsobiect dient een zo volledig mogelijke rentabiliteitscalculatie plaats te vinden.

Alle ondernemers dienen bij het doorbelasten van kosten gelijkgesteld te worden. Subsidies dienen afgeschaft te worden, daar zij het marktgebeuren vertekenen. Door de vaak lange levensduur van de produktiemiddelen werken verkeerde beslissingen lange tijd door, de aldus vastgelegde bedragen kunnen dan geruime tijd niet op andere wijze benut worden.

Prognoses op middellange en lange termijn zijn derhalve onontbeerlijk, terwijl de doorzichtigheid van de markt dient te worden bevorderd. Het optreden van aanmerkelijke schommelingen in de vraag en de onmogelijkheid van het op voorraad produceren maken een juiste capaciteitsvaststelling toch al een moeilijk probleem voor de ondernemers in het vervoer.

In deel II worden de resultaten weergegeven van het onderzoek naar de motieven, die aan de investeringsbeslissingen ten grondslag liggen. Met name de vraag of er rationeel gereageerd wordt op veranderingen in de externe omstandigheden is belangrijk om een vervoerspolitiek van de overheid, die op een vrijere concurrentie gericht zou zijn een kans van slagen te geven.

Aan een investeringsbeslissing liggen gewoonlijk een aantal motieven ten grondslag. Knagge noemt zgn. basisfactoren als positief rendement en financieringsmogelijkheid en daarnaast bijkomende factoren als vervangingsnoodzaak, belastingprikkels of een zich voordoende gunstige aanbieding.

De vraag in hoeverre er van *rationeel handelen* sprake is hangt in feite af van de individuele nutsvoorstellingen van de afzonderlijke ondernemers.

Als vereenvoudigende veronderstelling gaat de schrijver er van uit, dat het doel *winstmaximalisatie* wordt nagestreefd.

Daar hij in de bestaande litteratuur onvoldoende aanknopingspunten voor een beoordeling van het investeringsgedrag kon vinden hield Knagge een uitgebreid onderzoek hiernaar bij binnenvaart en wegvervoer door middel van enquêtes en intervieuws bij individuele bedrijven en ondernemersorganisaties. De medewerking van de ondervraagden was zeer positief, vermoedelijk niet in de laatste plaats omdat zij het belichten van de onderzochte samenhangen in hun eigen belang achtten. Met betrekking tot de mate van rationeel handelen bij investerings-beslissingen bleek het resultaat overwegend negatief, zulks met uitzondering van de grotere bedrijven, waar het vervoer als regel slechts één van de uitgeoefende activiteiten vormde.

Ter illustratie van de investeringsoverwegingen bij kleine bedrijven in de binnenvaart volgen hier — kort samengevat — enige bevindingen van de schrijver inzake de particuliere schipper, die aan vervanging van zijn schip toe is. Hij constateert een enorme vrees voor falen bij overschakeling op een ander beroep. Eigenlijk is er alleen bij generatiewisseling een reëel alternatief. Het motief is eigenlijk steeds: „Vasthouden aan het huidige bestaan, rekening houdende met hetgeen men onmiddellijk ziet". Er is geen sprake van winstmaximalisatie, de beslissing staat tevoren al vast. Bij uitbreidingsinvesteringen staat het winststreven wel voorop, al wordt er vaak meer naar de te vervoeren hoeveelheden dan naar de hoogte van de vrachten gekeken.

Een ander probleemgebied t.a.v. het economisch rationeel handelen vormen de ondernemers in het beroepsgoederenvervoer over de weg, veelal chauffeurs die voor zichzelf begonnen zijn met bedrijfjes van één à twee wagens. Vervangingsinvesteringen worden vaak zo lang mogelijk uitgesteld. Uitbreidingsinvesteringen geschieden op basis van gevoelsmatige en op de korte termijn gerichte verwachtingen. Liquiditeitsbenadering prevaleert boven rentabiliteitsbenadering. Men kent trouwens zijn kosten en zijn winst niet door de gebrekkige wijze van boekhouden. Het is dan ook geen wonder, dat ca. 40% van deze ondernemingen binnen 5 jaar beëindigd wordt, veelal door faillissement.

Ook bij de middelgrote bedrijven in het water- en wegvervoer heeft de hantering van bedrijfseconomische beslissingscriteria op investeringsgebied slechts zeer beperkt ingang gevonden. Bij de grotere rederijen heeft in het begin van de 60-er jaren duidelijk een bedrijfseconomische doorlichting van het investeringsproces plaatsgevonden. Men stichtte er veelal speciale afdelingen voor, die de nieuwste bedrijfseconomische methodieken hanteren (Gevolg: Er worden alleen nog maar grotere investeringen in schepen gedaan als er een langjarig contract is afgesloten met prijsclausules voor de variabele kosten!). Bij de grotere bedrijven in het wegvervoer worden wel rentabiliteitsberekeningen gemaakt en investeringsplannen opgesteld — gewoonlijk met een looptijd van niet langer dan één jaar — doch geeft praktijkervaring uit het verleden vaak nog de doorslag boven alle rekenactiviteiten.

Na de tientallen aan water- en wegvervoer gewijde bladzijden wordt op

p. 112 t/m 114 een beknopte beschouwing over het railvervoer gegeven. De reden voor dit verschil in behandeling wordt gevormd door het feit, dat voor de beide eerstgenoemde vervoersdragers een eigen onderzoek door de schrijver gehouden moest worden, terwijl bij het railvervoer naar zijn mening voldoende aanknopingspunten in de litteratuur aanwezig waren.

Iedere verdeelsleutel voor de gemeenschappelijke kosten bij een onderneming, die zich met reizigers- en goederenvervoer op hetzelfde net bezighoudt is naar zijn mening per definitie willekeurig. Afgezien van de daarmee samenhangende algemeen economische problemen acht hij strikt bedrijfseconomisch gezien de „Deutsche Bundesbahn" een van de best doorgelichte ondernemingen. Men is zich er de betekenis van de investeringen bewust en handelt duidelijk op de toekomst gericht. Een vierjarig investeringsplan gebaseerd op uitgebreide prognoses is hierbij de leidraad. Bij de DB zijn naar zijn mening de bedrijfseconomische voorwaarden vervuld om via impulsen van economische aard tot een optimale situatie in het vervoer te geraken. Bij weg- en watervervoer is zulks naar de mening van de schrijver niet het geval.

In deel III worden aanbevelingen gedaan ter verbetering van de huidige situatie bij het investeringsgedrag van vele vervoersondernemers. Hiermede wordt een poging gedaan om de kloof te overbruggen tussen de in deel I geschetste theoretische optimumsituatie en de in deel II beschreven werkelijke toestand. Indien bereikt kan worden, dat rationele gezichtspunten de doorslag geven bij de investeringsbeslissing, dan is daarmee de grondslag voor verdere optimaliseringsactiviteiten gelegd.

Gezien het ontbreken van zelfcorrigerende tendensen acht Knagge een zekere mate van overheidsingrijpen onontkoombaar. Hij kiest daarbij voor een pragmatische aanpak, daar voor een theoretisch sluitend systeem de startvoorwaarden ontbreken. Hij legt sterk de nadruk op verbetering van de economische scholing van de ondernemers. Nieuwe ondernemers zullen hun bekwaamheid op dit gebied terdege moeten aantonen. Bestaande ondernemers dienen zoveel mogelijk bijgeschoold te worden zonder dat hieraan voor henzelf kosten verbonden zijn. Daar dit een lange termijn oplossing is, dienen de ondernemers reeds op korte termijn door betrouwbare adviseurs terzijde gestaan te worden, in het bijzonder bij hun investeringsbeslissingen.

Te gesloten markten en te starre prijzen dienen beëindigd te worden, aangezien hierdoor een onvoldoende beroep op het ondernemerschap van de deelnemers gedaan wordt. Wel dient ontwrichting door een te groot aanbod voorkomen te worden. De doorzichtigheid van de markt dient opgevoerd te worden. Alle relevante marktdata dienen beschikbaar te zijn, zoals vrachtprijzen, resultaten van collega's (in anonieme vorm), crediet-mogelijkheden, reparatietarieven enz.

Zolang de gebreken in de investeringsbeslissingen — met name het onvoldoende rekening houden met de marktsituatie — niet verholpen zijn, zal prijsliberalisatie niet aan de verwachtingen beantwoorden. Deze conclusie van de schrijver lijkt moeilijk voor bestrijding vatbaar. Door zijn konsekwente benadering vanuit de gezichtshoek van de investeringsmotie-

ven heeft hij een waardevolle bijdrage geleverd in de kennis van het met economische middelen bereikbare bij de oplossing van de problematiek van het vervoer.

De systematische opzet van het boek en de grondigheid waarmee de onderzoekingen zijn uitgevoerd en geanalyseerd stemmen tot voldoening; het feit, dat de schrijver nogal eens in herhalingen vervalt moet echter als een nadeel voor de leesbaarheid worden beschouwd.

Drs. H. M. Jonker.

B. Clasen, B. Knagge, J. Egler, R. Eisel, K. Ridder: *Konzentration und Kooperation im Verkehr.* Beiträge des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 50. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1968, 226 S.

Aan deze 50e publicatie van het Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster bespeurt men de geur van conferentiekamers en hotellounges eerder dan die van de studeerkamer. Met deze opmerking is niets denigrerends bedoeld, de studeerkamer is wel degelijk aan deze vier bijdragen te pas gekomen. De systematische indeling van de stof en de verwijzingen naar algemene en specialistische literatuur vormen daarvan evenzoveel bewijzen. Maar wie ooit praktisch met bedrijfsorganisatorische activiteiten op vervoergebied in aanraking is gekomen, inzonderheid waar het de Duitse Bondsrepubliek betreft, bespeurt in de behandeling van de stof die eigenaardige sfeer van documentatie, van strategie en taktiek, van argument en tegen-argument in dienst van strategie en taktiek. Meestal ziet men in de praktijk meer taktiek dan strategie, waardoor het niet altijd even helder is, wat zich nu eigenlijk afspeelt. Het is de verdienste van deze publicatie, dat de vijf auteurs hebben gestreefd naar een systematische ordening en een structurele doorlichting.

De eerste studie, van de hand van Bernhard Clasen, geeft in de eerste zin het hoofdthema aan: „Konzentration und Kooperation nehmen in der heutigen wirtschaftspolitischen Diskussion eine zentrale Stellung ein". Concentratie en coöperatie worden vermeld als verschillend geaarde middelen ter verwezenlijking van optimale productie-eenheden. Concentratie wordt primair daar geacht te bestaan, waar de economische beslissingsbevoegdheid geheel in één centrale instantie is samengebracht. Coöperatie ziet de auteur steeds daar, waar tenminste twee ondernemingen zo nauw samenwerken, dat zij een deel van hun dispositiemogelijkheden aan een centrale instelling overlaten. Beide hoofdvormen worden voorts uitgewerkt in horizontale en verticale combinaties. Wanneer men de verbijzonderingen, die in het betoog worden uitgewerkt, doorleest, is men geneigd zich af te vragen of het aantal overgangsvormen, die men in de praktijk aantreft, de hoofdindeling niet aantasten. Veel interessanter dan de benamingen is echter de analyse van de vele manieren, waarop de samenwerking van productiefactoren kan worden beïnvloed, in en buiten de vervoerssector. Het hangt van het economisch jargon af hoe men vervolgens deze verschijnings-

vormen systematiseert. Enigszins terzijde van de systematische indeling wordt een lezenswaardige uiteenzetting over het minimaliseren van vervoerkosten gegeven. Op de achtergrond van de studie bespeurt men voortdurend de strijd over het pro en contra van bedrijfsconcentraties en het streven om het nut van uiteenlopende vormen van samenwerking ter verwezenlijking van de optimale aanwending van productiefactoren aan te tonen. De gehele publicatie is trouwens rondom deze problematiek opgebouwd. Bernhard Knagge helpt ons in zijn opstel een wat duidelijker overzicht van de vrij ingewikkelde verhoudingen in de Duitse binnenvaart te verkrijgen. Hij signaleert een zekere afneming van de concentratie, waartegenover echter het verschijnsel van het aandeel „Hauspartikuliere" in de rederijexploitatie wordt afgewogen. Waardevolle gegevens vindt men aan deze beschouwingen toegevoegd.

Egler en Eisel geven in hun beschouwing over coöperatie en concentratie een meer gedrongen en realistische definitie. Ook hun doorlichting van de Duitse verhoudingen vormt nuttige lectuur, waarbij de vervlechting tussen vervoer en andere economische sectoren de nodige nadruk verkrijgt. De combinatie van activiteiten tussen vervoertakken is sedert lang in de Bondsrepubliek een stokpaardje. Klaus Ridder biedt een gemakkelijk leesbare analyse „Huckepack" en container, vervoer ter zee en „inland transport" passeren de revue. De vraag is of, naar de in deze publicatie gehanteerde definties, Ridder de container ook niet als concentratie-verschijnsel had moeten behandelen.

Na lezing van de studies komt men opnieuw onder de indruk van de afstand tussen abstract markttheoretische beschouwingen over het vervoer en de werkelijkheid met haar vele institutionele factoren. Het zou het overzicht bevorderd hebben, wanneer overheidsinstanties afzonderlijk systematisch zouden zijn gerangschikt.

Een belangrijke bedenking tegen deze publicatie is, dat zij zo in zichzelf besloten Duits is. In het hoofdstuk over de binnenvaart krijgt men aanvankelijk de indruk, dat men alleen met het Duitse binnenverkeer te doen heeft, maar dan komt plotseling op blz. 90 in verband met pools en conventies de internationale Rijnvaart ter sprake. Over de institutionele betekenis van het Rijnregime echter geen woord. De institutionele verhoudingen op de Rijn met zijn 99 miljoen ton goederen, die in 1967 Emmerik/Lobith zijn gepasseerd en de ruim honderdduizend schepen, die alleen in het Nederland/Duitse verkeer dat punt passeren, zijn toch wel van betekenis. Over het UIR-plan, dat toch jarenlang bedrijfs- en overheidsleningen heeft beziggehouden en verschillende theoretische en praktische aspecten biedt, zowel over de binnenlandse als internationale verhoudingen treft men, wanneer ik ook bij herlezing niets over het hoofd gezien heb, niets aan. Hoe coöperatie en concentratie zich zonder „staatliches Engagement" ontwikkeld zou hebben is een vraag, die de auteur meent niet te kunnen beantwoorden, daar zij op „Fiktionen" zou berusten. Niet dat de Rijnvaart zo'n opwekkend beeld vertoont, maar het Rijnrégime kan in een economisch structurele beschouwing over de Duitse binnenvaart toch niet zo maar buiten haken geplaatst worden. Een bewijs te meer, dat het Rijnrégime in zijn stervensperiode verkeert. Onjuist is tenslotte de mededeling op

blz. 90, dat de buitenlandse concurrentie op de kanalen „weitgehend ausgeschlossen werden kann". Sedert 1961 is de vooroorlogse openheid weer hersteld, al wordt er opmerkelijk weinig aandacht aan geschonken. Ook het EEG-verdrag ontbreekt in de beschouwingen, terwijl het toch niet slechts een te ontwikkelen, maar een reeds gevestigd rechtssysteem vormt. Of is dit een vergissing?

Ook theoretisch is de studie op de eigen Duitse kring geconcentreerd. Onder de tientallen geciteerde werken treft men slechts één Amerikaanse statistische studie uit 1955 aan. Over de brede discussie met betrekking tot economische analyse en economische structuur, die in de Angelsaksische literatuur, en daar niet alleen, gevoerd wordt, geen woord. En toch stelt deze publicatie van de eerste tot de laatste bladzijde de verhouding van economische analyse tot de vooronderstellingen van economische organisatie aan de orde. In Münster is deze problematiek niet onbekend. Prof. Seidenfus heeft in zijn boek „Verkehrsmärkte" in 1959 zich duidelijk rekenschap gegeven van figuren als Katona, Parsons e.a. Waarom is deze confrontatie in deze publicatie niet voortgezet? Zij is niet in de laatste plaats voor de praktijk, ook voor de Europese praktijk, van belang. En juist een vergelijkende beschouwing door de auteurs van deze publicaties, die blijk geven het feitenmateriaal te beheersen, zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren.

Prof. mr. K. Vonk.

R. Beine: *Die Entwicklungsaussichten des innerdeutschen Luftverkehrs.* Vorträge und Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 7. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1968, 25 blz.

Deze lezing, verschenen in een serie en uitgegeven door de Universiteit van Münster, geeft een beknopt overzicht van studies over het binnenlandse luchtverkeer van de Bondsrepubliek Duitsland. De schrijver maakt hierbij onderscheid tussen het z.g. „Fluglinienverkehr" en het „Regionalluftverkehr", te vergelijken met de Amerikaanse termen „trunk lines" en „local carriers". De schrijver besteedt bijzondere aandacht aan het onderwerp „Regionalluftverkehr". Aan de hand van de sinds 1964 opgedane ervaring in Nordrhein-Westfalen en de gemaakte studies over korte-afstandvervoer (o.a. door Lufthansa) tracht men een beeld te geven van de toekomst van dit soort vervoer in Duitsland.

Men gaat ervan uit dat goede luchtverbindingen tussen kleinere lokaties en belangrijke industriecentra voor de ontsluiting van de eerste van groot nut zullen zijn. De ervaring op dit gebied, o.a. in de V.S., moet deze stelling ondersteunen. Eveneens wordt het Amerikaanse voorbeeld gebruikt voor het bepleiten van subsidie voor verliesgevende korte lijnen.
Men kan hierbij aantekenen dat de situatie van alternatieve transportmiddelen niet buiten beschouwing kan worden gelaten. Het is nl. best mogelijk dat b.v. de verbetering en subsidiëring van het reeds bestaande trein-

vervoer efficiënter is dan het opzetten van een geheel nieuw luchtnet.
Andere aspecten van het korte-afstands-vervoer worden ook aangestipt, zoals de vereisten voor vraag en aanbod, internationaal versus binnenlands luchtnet en de publiekrechtelijke vorm van de regionale luchtvaartmaatschappij.

Het is een goed overzicht van wat op dit gebied in West-Duitsland in theorie en praktijk werd gedaan en welke mogelijkheden de toekomst kan bieden voor verdere ontplooiing.

Drs. G. Vigh van Ujvaros.

Heik Afheldt: *Infrastrukturbedarf bis 1980;* Prognos Studien 2. Beiträge zur angewandten Wirtschaftsforschung. Herausgegeben von der Prognos A.G. Basel, W. Kohlstammer Verlag, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz, 1968.

Zowel uit de inleiding als uit de samenvatting blijkt dat de schrijver van Prognos Studien 2 zich zorgen maakt over een onvoldoende ontwikkeling van de infrastructuur in de naaste en wat verder afgelegen toekomst. Zijn bezorgdheid berust op twee gronden: de eerste is dat hij vreest dat een onvoldoende infrastructurele ontwikkeling in West-Duitsland een remmende invloed op de economische groei van dat land zal uitoefenen en de tweede dat in de consumptieve sfeer te grote discrepanties zullen ontstaan tussen de vraag naar en het aanbod van infrastructurele voorzieningen. In verband hiermee heeft hij een onderzoek ingesteld naar de minimaal benodigde investeringen in de infrastructuur voor de periode 1963-1980, rekening houdende met de mogelijkheden om deze investeringen te financieren.
De schrijver gebruikt het begrip infrastructuur in „ruime" zin; hij verstaat er niet alleen onder de infrastructurele voorzieningen in de transport- en communicatiesector (de infrastructuur in „engere" zin), maar ook de investeringen ten behoeve van het onderwijs, de ziekenhuizen, tehuizen voor ouden van dagen en sportaccomodaties, voor de energie- en watervoorziening alsmede ten behoeve van de afval- en afvalwaterverwijdering en voor de bestrijding van de luchtverontreiniging.
De investeringsvolumen benodigd voor de periode 1963-1980 voor de infrastructuur in engere zin heeft de schrijver gebaseerd op schattingen van andere instanties, waarop hij voorzover noodzakelijk, enige correcties heeft aangebracht. Met behulp van in Prognos Studien 1 „Industriestruktur und Standort" opgestelde regionale bevolkingsprognoses voor 1980, vergelijkt hij de per hoofd uitgerekende verschillende verkeers- en vervoerprodukties voor 1980 met die van de periode 1950-1964 en met overeenkomstige cijfers betrekking hebbende op het buitenland. Aan de hand van trendextrapolaties en internationale vergelijkingen komt hij tot de conclusie dat zijn prognoses voor 1980 redelijk, niet „out of range" zijn.
Voor de schattingen van de minimaal benodigde investeringen in de overige infrastructuur baseert de schrijver zich in hoofdzaak op eigen calculaties, welke enerzijds gebaseerd zijn op de bevolkings- en beroepsbevol-

kingsprognoses voor 1980 en anderzijds op een zeer groot aantal „kengetallen"; uiteraard wordt een dankbaar gebruik gemaakt van reeds door derden verrichte schattingen. Vooral de schattingen voor het onderwijs en het ziekenhuis-wezen geven veel „eigen" werk te zien.

De schrijver demonstreert dat het onderwijs in West-Duitsland in 1963 een ernstige achterstand vertoont ten opzichte van andere geïndustrialiseerde landen; dit geldt niet alleen voor het algemeen vormend lager en middelbaar onderwijs maar ook voor het universitair en middelbaar en hoger vakonderwijs. De auteur komt tot de conclusie, dat, wil het onderwijs in 1980 zijn achterstand ten opzichte van het buitenland hebben ingehaald, dermate grote investeringen en een dusdanig groot aantal leerkrachten benodigd zullen zijn, dan deze doelstelling geen „haalbare kaart" is: noch zullen voldoende middelen kunnen worden aangetrokken, zonder de ontwikkelingen in andere sectoren ernstig aan te tasten, noch zullen in de prognoseperiode voldoende leerkrachten kunnen worden opgeleid. Noodgedwongen gaat hij met zijn schattingen op het „halve minimum" zitten, zich hierbij zeer goed realiserend dat daardoor de achterstand ten opzichte van het buitenland slechts ten dele kan worden ingelopen, waardoor de industriële concurrentiepositie van West-Duitsland nadelig zal worden beïnvloed en een netto, kostbare, import van buitenlands kennis noodzakelijk zal blijken te zijn.

Uit de uitgebreide en waardevolle toelichtingen en motiveringen van de verschillende kostenposten, waarbij vrijwel alle relevante aspecten, welke op deze posten betrekking hebben, de revue passeren, blijkt dat de schrijver zich zeer goed in zijn materie heeft ingewerkt.

Zoals terloops reeds is opgemerkt is kenmerkend voor de studie het gebruik van kengetallen en het op nuchtere en verstandige wijze extrapoleren van trends. Deze aanpak heeft echter met zich gebracht, dat enerzijds niet met alternatieve groeipercentages voor het G.N.P. is gewerkt en anderzijds de ruimtelijke ontwikkeling trendmatig is doorgetrokken: aan een ruimtelijke ordenings-politiek, welke doelbewust van het patroon zoals zich dat in het verleden heeft gemanifesteerd afwijkt, is geheel voorbijgegaan.

Hoewel het jammer is dat bij bepaalde onderdelen, wij denken hierbij in het bijzonder aan de vervoer- en energiesector, de problemen niet op een wat meer sophisticated wijze zijn aangepakt en geen gebruik is gemaakt van, zij het dan ook eenvoudige, mathematische modellen, kan toch de studie als een zinvolle en nuttige bijdrage aan de bestudering van de investeringen in de infrastructuur worden gekenschetst.

Drs J. A. Bourdrez.

Dr. Gustav-Robert Knüppel u.a.: *Der Raumbedarf des Verkehrs.* Forschungsberichte des Ausschusses „Raum und Verkehr" der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Jänecke Verlag, Hannover, 1967, 249 S.

Het achtste deel in de serie „Raum und Verkehr" behandelt het gecompliceerde probleem der ruimtebehoefte van het verkeer en vervoer.

Gecompliceerd in tweeërlei opzicht, nl. methodisch en economisch. Er is nog slecht weinig onderzoek gepleegd naar de eisen die de verschillende vervoerstechnieken stellen ten aanzien van de benodigde ruimte die zij nodig hebben, terwijl bovendien de onderzoekmethodes die worden toegepast zeer verschillend zijn evenals de interpretaties van de beschikbare statistische gegevens. In die gebieden waar de ruimte zeer schaars is zal slechts ten dele aan de ruimte-eisen van het gezamenlijke verkeer en vervoer tegemoet kunnen worden gekomen. In de stedelijke concentraties waar deze situatie optreedt, zal het ruimterendement van de respectievelijke vervoerstechnieken moeten worden afgewogen tegen de bijdragen die zij kunnen leveren in het laten functioneren van deze stedelijke gebieden. Het is jammer dat aan dit laatste aspect door geen enkele schrijver aandacht wordt besteed. Ofschoon het geheel hierdoor in de analyse blijft steken, zijn er door de grote hoeveelheid aangedragen materiaal voldoende uitgangspunten voor een verdere uitwerking van het probleem.

Na een aantal inleidende artikelen over de aanwezige statistische bronnen en de beschikbare prognose methodieken voor verkeerseconomisch onderzoek, opent Prof. Schroiff de rij van bijdragen over het ruimtegebruik met een beschouwing over de binnenscheepvaart. In zijn kort en niet zeer diepgaand artikel treft de schrijver een vergelijking tussen het aantal ha in bezit van de Deutsche Bundesbahn en het aantal ha in gebruik voor binnenscheepvaartdoeleinden in Duitsland. Deze vergelijking valt naar te verwachten valt sterk in het voordeel van de binnenscheepvaart uit. Om echter alleen op basis hiervan te concluderen dat het ruimteprobleem van de waterwegen in vergelijking met de spoorwegen van ondergeschikte betekenis is, zoals de schrijver doet, lijkt ietwat voorbarig. In de eerste plaats is nl. de vergelijking tussen de waterwegen en het gehele eigendom van de DB niet reëel. Het zou interessant zijn naast de oppervlakte aan rangeerterreinen e.d. ook de oppervlakte aan op- en overslagterreinen ten behoeve van het binnenscheepvaartverkeer te zien vergeleken. In de tweede plaats wordt geen verband gelegd tussen capaciteit van de beschikbare verkeersruimte, de benodigde oppervlakte en de benutting van de verschillende korte infrastructuur. Dit bepaalt immers het ruimterendement van een bepaalde infrastructuur. Prof. Nebelung geeft vervolgens een uitvoerige analyse van de elementen die van invloed zijn op het ruimtegebruik der spoorwegen. In dit artikel komt de bekende vergelijking van Nebelung voor tussen het ruimterendement van auto, bus, tram en trein. Bij een gelijke capaciteit komt hij tot een verhouding in ruimtegebruik van resp. 13,6 : 3,2 : 1,4 : 1. Interessant is de verhouding tussen de ruimte, nodig voor stilstaand, resp. rijdend spoorwegverkeer. Dit blijkt voor een aantal grote steden in Duitsland tussen 1 : 1 en 1 : 1,8 te liggen. Van groot belang voor de ruimtelijke ordening is de invloed van planologische maatregelen op het verminderen van het zogenaamde indirekte ruimtebeslag („Schattenwirkung") van de railinfrastructuur. Nebelung geeft hier enige sprekende voorbeelden van. Door een bepaalde situering van spoorwegovergangen en woon- en werkvestigingen is het mogelijk de barrière die spoorwegemplacementen kunnen vormen in een stadslichaam zo veel mogelijk te beperken.

Dr. Rothschuh behandelt vervolgens de ruimtebehoeften van het wegverkeer. Evenals het voorgaande artikel is dit rijk geïllustreerd. Hier vinden we de typisch Duitse gemeinwirtschaftliche benadering van het infrastructuurvraagstuk terug waarin het wegennet in de eerste plaats wordt aangelegd vanwege ontsluitingsdoeleinden, onafhankelijk van de hoeveelheid verkeer die zich hierop gaat afwikkelen. Slechts wanneer de toename van het verkeer uitbreiding van de infrastructuur vereist, treedt een zeker marktmechanisme in werking. Hieraan gekoppeld stelt Rothschuh voor om twee fondsen in het leven te roepen waaruit de wegenbouw zou moeten worden gefinancierd. Dit zijn achtereenvolgens het Regionalfonds, gevoed uit de algemene middelen, en het Wegekostenfonds, gevoed uit bestemmingsheffingen zoals motorrijtuigenbelasting, benzineaccijns, etc.

Indien een aantal wegen moet worden aangelegd om nieuwe wijken met de rest van het wegennet te verbinden, zal dit effect sorteren op dit wegennet door de toevoer van nieuw verkeer. Bovendien treden allerlei verschuivingen op in relatiepatronen, parkeerbehoeften, grondprijzen e.d. Het is uitermate moeilijk het typische ontsluitingseffect af te zonderen van allerlei secundair optredende effecten. Nog moeilijker is het kwantificeren van deze effecten en het vertalen hiervan in kosten. Het verband dat bij het Wegekostenfonds min of meer gelegd wordt tussen kosten en opbrengsten door het heffen van bestemmingsheffingen zou eveneens bij het Regionalfonds gerealiseerd kunnen worden door met name de invloed van de ontsluiting op de grondwaarde in de grondprijs te laten doorwerken. De schrijver behandelt tenslotte op basis van onderzoekingen van Smeed („Roads space required for traffic in towns") het noodzakelijke straatoppervlak van het stilstaand en rijdend verkeer in stedelijke gebieden.

Op dit laatste punt gaat de bijdrage van Prof. Gassner nader in. Deze schrijver onderscheidt de wegen in twee hoofdcategorieën, nl. Verkeerswegen en Ontsluitingswegen. Het gaat voor deze categorieën de ruimtebehoefte na aan de hand van een aantal bestaande voorbeelden. Ook hier blijkt een bepaalde ruimtelijke structuur van grote invloed te zijn op de benodigde wegoppervlakte. In dit verband is zijn conclusie van belang, geïllustreerd met een aantal sprekende voorbeelden, dat de behoefte aan Verkeers- en ontsluitingsoppervlakte zeer sterk schommelt en voornamelijk afhangt van: aantal woningen en andere vestigingen, gekozen ontsluitingssysteem en het toepassen van een economische vormgeving.

Prof. Hoffmann besluit de serie over de ruimte-eisen van de verschillende vervoerstechnieken met een beschouwing over het luchtverkeer.

De aangedragen informatie in dit boek biedt een welkome bron voor met name verkeersdeskundigen die werkzaam zijn op het gebied der ruimtelijke ordening. Dat zij hun voordeel hiermee mogen doen.

Drs. H. Strijker.

Dr. Arnold Mayer: *Lastwagen rationell einsetzen.* Verlag Stocker-Schmid Dietikon Zürich, 1967, 175 blz.

Dr. Meyer, docent aan de Economisch-Technische Hogeschool te Zürich,

beoogt met zijn werk enige grondslagen aan te geven voor de praktijkmensen, belast met de leiding van transport- en expeditieafdelingen van produktie- en handelsondernemingen. In het bijzonder geeft hij enige basisprincipes weer voor het bedrijfsbeheer van een vrachtwagenpark in eigen beheer van de onderneming. In zeven hoofdstukken schenkt hij aandacht aan organisatievraagstukken m.b.t. een vrachtwagenpark, mogelijkheden voor de opvoering van de vervoerprestatie, enkele theoretische grondslagen voor de benutting van de vervoercapaciteit, tijdstudies en route-indeling en de bedrijfskosten van vrachtwagens. Overziet men dit programma dan kan gesteld worden dat Meyer de essentiële vraagstukken waarmede transportafdelingen worden geconfronteerd inderdaad heeft behandeld. Terecht stelt hij hierbij dat geen recepten kunnen worden gegeven voor de oplossing van de problemen, daar ieder bedrijf weer andere eisen stelt. De lezer zal, indien hij met bepaalde vraagstukken worstelt, geen pasklare oplossingen vinden. Vanuit de algemene benadering die Meyer geeft zal hij zijn eigen bijzondere vraagstuk moeten herkennen. De afstand die veelal ligt tussen hetgeen Meyer biedt en de echte praktijkproblematiek is echter weer zo groot dat het werk als steun voor de praktijkman niet geheel geslaagd kan worden genoemd. Dit komt bijzonder duidelijk naar voren bij de schets van de toepassingsmogelijkheden van de lineaire programmering ten behoeve van een efficiënte route-indeling voor vrachtwagens. Hoewel Meyer stelt dat slechts met een voorbeeld de mogelijkheden van de lineaire programmering worden aangegeven is het geheel te beperkt gehouden, zodat het inderdaad niet meer dan een voorbeeld is. Het bezwaar aan dit voorbeeld is, dat alleen de mogelijkheid van een optimalisering van de vervoerafstand wordt weergegeven. Hoewel dit van belang is, wordt de praktijkman bij het zoeken naar de meest doelmatige route-indeling met zoveel andere factoren geconfronteerd, dat het vinden van de kortste afstand in vele gevallen juist niet het grootste vraagstuk is.

Bij de behandeling van de kostenvraagstukken wordt een duidelijk overzicht gegeven zonder dat in een semi-wetenschappelijke betoogtrant wordt vervallen. Naast de uiteenzetting van de voornaamste bedrijfseconomische begrippen worden de verschillende kostenonderdelen van bedrijfswagens behandeld. Enkele kostenopstellingen voor vrachtwagens met een verschillend laadvermogen geven een duidelijke toepassing weer van enkele theoretische uitgangspunten.

Bij de behandeling van de voornaamste facetten die bij het beheer van een wagenpark een rol spelen wordt aangegeven welke factoren administratief vastgelegd moeten worden. Deze documentatie dient zowel met het oog op de controle op de kostenontwikkeling te geschieden als met het oog op het verkrijgen van gegevens ter bevordering van de doelmatigheid. Meyer stelt dat m.b.t. de controle tenminste de volgende gegevens van het wagenpark ter beschikking moeten staan: de kostensoorten, de effectieve bedrijfstijd, de afgelegde afstanden, het vervoer gewicht en het aantal zendingen. Aan de hand van voorbeeldschema's en formulieren wordt aangegeven op welke wijze de verschillende gegevens verkregen kunnen worden.

Dit helder geschreven boek bevat voor de praktijk enkele waardevolle

suggesties. Wij achten het echter in eerste instantie meer geschikt voor cursisten die zich voorbereiden op een praktijkdiploma in de handels- en transportsector en eventueel voor studenten in de vervoereconomie, die kennis willen nemen van een stukje toegepast bedrijfsbeheer in de vervoerssector.

Drs. H. Plasse.

Air transport policy and national security; a political, economic and military analysis. Uitgegeven door the University of North Carolina Press Chapell Hill, Frederick C. Tire Jr., 1965.

De auteur van dit forse boek, Dr. Thayer, is sedert 1945 officier bij de Amerikaanse Luchtmacht; thans luitenant-kolonel, vervulde hij gedurende de laatste 11 jaren staffuncties bij de Transport Sectie van de Amerikaanse Luchtmacht. Van zeer nabij heeft hij dus kennis kunnen nemen van, en was hij waarschijnlijk ook betrokken bij, vele in de Verenigde Staten controversiële onderwerpen met betrekking tot de economische, politieke en militaire rol, die aan de civiele geregelde- en ongeregelde luchtvaart, tezamen met de militaire luchtvaart, moet worden toegedacht.

Het spreekt vanzelf, dat bij de discussie over een dergelijk veelomvattend gebied vaak niet meer dan een fragmentarische benadering wordt gebruikt; dr. Thayer nu heeft zich een geïntegreerde behandeling van alle aspekten ten doel gesteld. In deze ambitieuze opzet is hij goed geslaagd, al — en dit behoeft geen verwondering te wekken — nemen toch nog zijn beschouwingen over de zuiver militaire aspekten een zeer groot gedeelte van zijn boek voor hun rekening.

In grote trekken geeft hij vanaf het einde van de eerste wereldoorlog een analytisch overzicht van de feitelijke gegevens en van de vele conflicterende belangen en inzichten, die tot een steeds wisselende aanpak van het luchtvaartbeleid hebben geleid. Het gevolg is een overzichtelijk panorama van de „struggle between farseeing political leaders, progressive industrialists, prophetic airmen, independent generals and rugged seadogs of vision, and a press which envisloned aviation in its true scope . . . and high office holders with narrow views, the entrenched bureaucrats in the war and navy departments who could not endure the thought of a rival service, conservatives and sceptics always in opposition to anything new".

Uit dit historisch overzicht — waarin onderwerpen als ongebreidelde-, geregelde-, en „multiple" concurrentie, subsidies, de rol van de supplementals, van de flag carriers (zeer interessant zijn overigens de passages gewijd aan de niet nalatende strijd tussen de Pan American in haar streven om de flag carrier te worden, en de „Administration") en uiteraard militaire „air-lift"-problemen worden behandeld, — komen dan tenslotte in een laatste hoofdstuk aanbevelingen voort, die naar de mening van de auteur de Amerikaanse luchtvaart meer dan tot op heden tot een goed gebruikt economisch en militair instrument van de Amerikaanse buitenlandse politiek kunnen maken. Daarbij komt de Civil Aeronautics Board er niet al te goed af; buitenlandse politiek kan niet aan een van de Regering vrij onaf-

hankelijk orgaan worden overgelaten; bovendien: „The CAB, immersed in statistics and procedural due process, loses sight of the broad national objectives it is supposed to advance. The decisions themselves are probably the best available under the circumstances, even if they sometimes result from the ability of one company's lawyer to best another's".

Enkele aanbevelingen van de auteur behoeven een kritische aantekening, zoals die welke abrupt corrigerende maatregelen verdedigt ten aanzien van concessies aan buitenlandse maatschappijen, nu de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen niet meer 50% van het totale transatlantische vervoer bewerkstelligen. Onder voorbijgaan van de reeds vele malen weersproken Amerikaanse stelling, dat een zodanig 50%-aandeel volkomen gerechtvaardigd zou zijn omdat meer dan 50% van het totale reizigersvervoer uit de Verenigde Staten afkomstig is, kan het door de auteur impliciter aangevoerde argument van de militaire noodzaak tot een zodanig vervoersaandeel niet zonder meer worden aanvaard; immers bij de geweldige produktietoename (ook van de Amerikaanse maatschappijen) op de Noordatlantische route in het jongste verleden en zeer zeker in de nabije toekomst, behoeft een geringer aandeel dan de magische 50% in deze totaalproduktie voor de Verenigde Staten niet een uit militair oogpunt gevaarlijke toestand te veroorzaken!

Ook auteur's pleidooi voor een meer gericht en restrictief beleid bij de export van grote straalvliegtuigen, teneinde o.a. ongewenste concurrentie op de door Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen bevlogen routes te voorkomen, kan de buitenlandse lezer niet onberoerd laten. De verwezenlijking van een zodanig beleid zou voor landen, die nu eenmaal voor hun bestaan mede zijn aangewezen op internationale dienstverlening, onaanvaardbare consequenties kunnen hebben. Deze landen zouden in de verleiding gebracht kunnen worden om zich individueel danwel collectief — en wellicht tegen beter economisch weten in — op de vervaardiging van grote verkeerstoestellen te gaan toeleggen. Teneinde overigens het bij een zodanig beleid denkbaar tekort aan afzetmogelijkheden voor de Amerikaanse vliegtuigindustrie — met alle gevolgen daarvan voor het uit mobilisatie-overwegingen vereiste produktieniveau — te compenseren, denkt de auteur aan de mogelijkheid Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen met een kleinere vlieguurproduktie dan momenteel wordt gerealiseerd, (als het ware) „op te schepen"; de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zouden dan méér vliegtuigen nodig hebben, de gewenste afzet van de vliegtuigfabrieken zou worden gegarandeerd en dus de strategische reserve in vliegtuig-produktiecapaciteit gered; hierbij zouden uiteraard bepaalde kostenverhogingen in de luchtvaartindustrie moeten worden gecompenseerd. Het is onze stellige overtuiging dat een dergelijke, uit militair-politieke conceptie geboren oplossing, in vredestijd niet haalbaar is.

Voorgaande kritische opmerkingen bij enkele door de auteur gedane aanbevelingen, impliceren echter in geen geval een negatief oordeel over Dr. Thayer's boek. Nog afgezien van het feit dat hem als militair niet het recht mag worden ontzegd een lans te breken voor oplossingen, die verregaand door machtspolitieke overwegingen worden ingegeven, is zijn boek als samenvattend overzicht van de stormachtige ontwikkeling van de Ame-

rikaanse luchtvaart en de verschillende beleidsfasen, die daarop van invloed waren, het lezen meer dan waard.

Mr. S. Joustra.

Drs. J. B. Polak: *Abstracties over stapvoets en supersoon.* H. E. Stenfert Kroese N.V., Leiden, 1968, 19 blz.

In zijn openbare les, gegeven bij de aanvaarding van het ambt van buitengewoon lector in de vervoers- en verkeerseconomie aan de Rijksuniversiteit te Groningen, getiteld „abstracties over stapvoets en supersoon" heeft Polak diverse onderwerpen die de vervoers- en verkeerseconomische wereld beroeren de revue laten passeren. Uiteraard konden al de onderwerpen die ter sprake werden gebracht, gegeven de korte tijd die nu eenmaal ter beschikking staat voor een openbare les, niet uitputtend worden behandeld. De materie die wordt behandeld is echter bijzonder interessant en dwingt tot nadenken over de fundamentele problematiek rondom de verkeers- en vervoerseconomie.

Naar de mening van Polak zijn er voor een algemeen negatief oordeel over de vervoerseconomie geen redenen aan te voeren. Wel stelt hij, en mijns inziens terecht, dat globaal gesproken de zwakste schakels op het gebied van de vervoers- en verkeerseconomie liggen op het gebied van een aantal fundamentele begrippen. Op enkele fundamentele vragen wordt vervolgens aan de hand van een groot aantal aanhalingen uit de literatuur nader ingegaan, waarbij wordt getracht meer inzicht te geven omtrent het specifieke arbeidsveld van de vervoerseconomie.

Hierbij wordt er in de eerste plaats op gewezen hoe moeilijk het in de praktijk is gebleken om eenzelfde naam voor het „vak" ingang te doen vinden. Polak wijst er terecht op dat op de diverse instellingen van Hoger onderwijs verschillende namen worden gebruikt en confronteert met name de in de praktijk gebruikte woorden vervoerseconomie en verkeerseconomie met elkaar. Hij geeft de voorkeur aan het woord vervoerseconomie en concludeert verder dat het woord verkeerseconomie zijns inziens daarnaast oogluikend kan worden toegestaan, mits men zich realiseert dat slechts in schijn de bewegingen van vervoersmiddelen de kosten-, prijsvormings-, investerings- en financieringsproblemen veroorzaken. De argumentatie die wordt gegeven om een zekere voorkeur aan het woord vervoerseconomie te geven zijn mijns inziens niet in alle opzichten overtuigend. Indien men zich realiseert dat, wanneer men b.v. overweegt tegemoet te komen aan een bepaalde vraag naar vervoer, het toch in ieder geval nodig zal zijn te onderzoeken welke alternatieve verkeerstechnische oplossingen mogelijk zijn (omdat anders nooit de investeringen die nodig zijn kunnen worden overzien), dan lijken er ook wel argumenten aan te voeren om beide woorden naast elkaar te gebruiken. Het woord verkeer*seconomie* wijst er toch wel duidelijk op dat meer wordt bedoeld dan verkeer alleen, hetgeen uit de beschouwingen van Polak zou kunnen worden afgeleid.

Polak verwerpt de beoefening van een allesomvattende verkeersweten-

schap (een samensmelting van vervoerseconomie met vakken als verkeersrecht, verkeerspsychologie, verkeersethiek, verkeerstechniën, etc.). Hij betoogt dat de concrete werkelijkheid zich slechts laat verklaren door haar verschillende aspecten te onderkennen en vervolgens deze te analyseren met de instrumentaria die worden gevormd door de afzonderlijke wetenschappen.

Ook blijkt hij geen voorstander te zijn van die stroming, die van mening is dat het vervoer een aantal bijzondere aspecten kent die aanleiding kunnen geven tot overheidsingrijpen, dan wel de bestaansgrond zouden kunnen vormen voor een apart vak vervoerseconomie. Hij is van mening dat deze — apartheid — de ontplooiing van het vak heeft geremd en pleit er voor onder dit verleden een streep te zetten en consequent de relatie van de vervoerseconomie tot de algemeen economische wetenschap als uitgangspunt te kiezen.

De vervoerseconomen zullen Polak op de hieringeslagen weg een heel eind kunnen volgen. Het van economisch gezichtspunt uit gezien bijzondere in het vervoer wordt nog al eens overdreven voorgesteld, al mag niet over het hoofd worden gezien dat in de praktijk de overheidsinvloed op het vervoer en verkeer doorgaans veel belangrijker is dan die op andere economische activiteiten. Het blijft echter de vraag of hier sterk *economische* argumenten voor kunnen worden aangevoerd. Wanneer Polak vervolgens concludeert dat de vervoerseconomie moet worden gezien als een vorm van toegepaste economie in die zin, dat zij de economische analyse verbijzondert op het specifiek economische goederenvervoer, dan volgt dit eigenlijk rechtstreeks uit datgene, wat hij in het eerste deel van zijn uiteenzetting reeds heeft betoogd.

In het algemeen concludeert Polak, het werd reeds gezegd, een tekort aan fundamenteel economisch inzicht in de materie waarover het hier gaat. Hij stelt b.v. dat theoretische beschouwingen over de vraag naar vervoer als consumptiegoed vrijwel volledig ontbreken en dat ook de tot nu toe in de literatuur gegeven beschouwingen omtrent de vraag naar vervoer als produktiemiddel niet in alle opzichten bevredigend zijn. Om een volledig afgerond beeld van deze laatste vraag te krijgen zou niet alleen de vraag moeten worden onderzocht bij een gegeven vervoersafstand, maar moeten worden verruimd tot de algemene situatie, waarin zowel de hoeveelheid vervoerd produkt als de afstand wordt gevarieerd.

Een ander belangrijk probleem dat Polak in zijn inaugurele rede aansnijdt is het probleem van de waardering van de tijdwinsten, een probleem dat zeker van het grootste belang is. Immers, de waardering van tijdwinsten is van grote betekenis, wanneer men zich wil uitspreken over de merites van bepaalde investeringen in het vervoerswezen of in de infrastructuur ten behoeve van het vervoer. Polak stelt dat de loonvoet, die bij variabele arbidstijd de opportunity cost van vrije tijd weergeeft, voor de waardering van de tijdwinst bij vaste arbeidstijd geen enkele betekenis heeft. Hij meent voorts dat aan een methode, waarbij bespaarde reistijd uitsluitend naar bespaarde reiskosten wordt gewaardeerd, een eigen plaats zou moeten toekomen. Dit zou met name het geval zijn voor de situatie, waarin tijdwinsten slechts in vrije tijd kunnen worden omgezet, met andere woorden

in die gevallen, waar vrije tijd volledig het karakter van consumptiegoed bezit.

Naar mijn mening wordt bij deze redenering te weinig waarde aan de tijdwinsten in het verkeer en vervoer toegekend. Wel is waar bestaat er geen individuele keuze, in die zin dat elk individu in staat wordt gesteld zijn pakket werktijd en vrije tijd optimaal te kiezen en in het geval dat een tijd wordt uitgespaard die weer optimaal te verdelen tussen werktijd en vrije tijd. Dit neemt niet weg dat bij de loononderhandelingen van groepen arbeidskrachten toch steeds van de zijde van de vakbonden wensen op het gebied van vrije tijd en loonsverhoging *tezamen* naar voren worden gebracht. Dit wijst er toch op dat, er van uitgaande dat de vakbonden een gemiddeld wensenpakket van hun leden als maatstaf hanteren, de individuele werknemers over het algemeen bereid zijn loonderving te accepteren ten behoeve van meer vrije tijd, waaruit toch kan worden geconcludeerd dat deze vrije tijd gemiddeld ongeveer moet worden gewaardeerd op basis van de loonvoet.

Tenslotte stelt Polak in zijn rede het actuele probleem van een investeringsbeleid, gebaseerd op het prijsmechanisme dan wel op basis van de maatschappelijke rentabiliteit aan de orde. Naar mijn smaak roept hij te veel tegenstellingen op tussen beide benaderingswijzen. Veel voorstanders van het hanteren van de maatschappelijke rentabiliteitsgedachte willen dit slechts doen omdat er geen goed prijsmechanisme op het gebied van het verkeer en vervoer bestaat. Wil men, gegeven deze nu eenmaal bestaande omstandigheden, toch het economisch element bij het nemen van beslissingen b.v. op het gebied van de aanleg van de infrastructuur van het verkeer laten meespelen, dan moet men wel andere methoden kiezen dan in een situatie met een wel bevredigend werkend prijsmechanisme. Het entameren van het hanteren van de maatschappelijke rendementsgedachte moet mijns inziens vooral worden gebaseerd op de wens dat het economisch argument voldoende tot zijn recht komt bij het nemen van een politieke beslissing in een situatie, zoals die nu eenmaal bestaat, dat wil zeggen bij een situatie met een zeer gebrekkig werkende prijsmechanisatie. Daarnaast kan en moet er naar worden gestreefd dit prijsmechanisme zelf te verbeteren en ook dit moet mijns inziens worden toegejuicht. Van beide kanten wordt op deze wijze de economische inspraak bij het beslissingsproces, welke naar mijn mening op dit moment in de praktijk nog veel te gering is, versterkt. Wel wil ik Polak gaarne toegeven dat het uiterst moeilijk is vorm te geven aan het begrip maatschappelijke rentabiliteit, maar niet alleen in Nederland, maar ook in andere landen worden moedige pogingen gedaan om een beter inzicht te geven dan er momenteel bestaat op dit gebied.

Concluderend zou ik willen stellen dat Polak in zijn openbare les enkele interessante punten op het gebied van de vervoers-en verkeerseconomie naar voren heeft gebracht, welke de discussie op dit gebied zeker nieuwe stimulansen zullen geven.

Drs. E. H. van de Poll.

BOEKAANKONDIGINGEN

„Internationaler Nutzfahrzeug Katalog Inufa, 1968", Vogt-Schild A. G. Verlag, Solothurn, Zwitserland; Zw.fr. 12,50; 1968; 324 blz.

In dit reeds lang verschijnende werk zijn ook ditmaal alle technische specificaties opgenomen van de vrachtauto's die in 1968 waar ook ter wereld worden geproduceerd, alsmede van alle bussen, terreinwagens, opleggers en speciale voertuigen. Bovendien zijn alle soorten carrosserieën die thans geleverd kunnen worden opgenomen. Tezamen met de vermelding van vele auto-onderdelen en accessoires en met een indrukwekkende hoeveelheid advertenties is dit een voor de man uit het vak zeker zeer nuttige catalogus.

H.H.

„Bibliografisch schrift nr. 3; het gemeenschappelijk vervoerbeleid"; Commissie van de E.E.G.; Brussel; 1967; 47 blz.

Dit werkdocument, samengesteld en verspreid door de dienst Inlichtingen en Verspreiding van documenten in overleg met het Directoraat-Generaal Vervoer, bevat een selectie van de titels van officiële teksten, publikaties en documenten van de Europese Gemeenschappen op het gebied van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek. Er is een overzichtelijke indeling in hoofdonderwerpen gemaakt en een vermelding waar de betreffende teksten kunnen worden gevonden. Bijzonder van belang voor hen die in deze jungle van documenten iets moeten nazoeken.

Overigens verscheen in 1967 van de E.E.G.-Commissie een „bibliografie over het vervoer in de Europese integratie", bestaande uit 2 delen: Een alfabetische lijst van artikelen en werken over het vervoer in de Europese integratie verschenen na 1951, en een zakenregister met behulp waarvan artikelen en werken over een bepaald onderwerp kunnen worden gevonden. Tezamen met de hierboven genoemde publikatie kan ieder die over de vervoersintegratie iets wil weten, thans gemakkelijk de weg vinden in dit zo druk beschreven onderwerp.

H.H.

„Port dues, charges and accomodation, 1967", by Captain F. S. Campbell; George Philip and Son Ltd. London; 1967; 752 blz. + kaarten.

Dit standaardwerk, dat tot ondertitel heeft „the Shipowners', Agents' and Charterers' Guide to Ports and Terminals", bevat een groot aantal feitelijke gegevens over alle havens ter wereld. Te oordelen naar de gegevens die gemakkelijk te controleren waren, is dit een uitstekend geïnformeerde en gedocumenteerde uitgave met een reeds lange traditie:

het is de 27e editie van dit standaardwerk, dat in 1869 voor het eerst verscheen.

H.H.

„Aanleveringscondities Rotterdam 1968"; Scheepvaart Vereeniging Zuid, Rotterdam, 1968; 73 blz., Ned., fr. duits, eng.; *f* 2,50.

Na zeer lang onderhandelen zijn per 1 oktober 1968 in werking getreden de „Aanleveringscondities Rotterdam 1968 voor zendingen welke met binnenschepen worden geleverd aan zeeschepen".

Rotterdam, aan de monding van de Rijn gelegen, vormt een zeer belangrijke ontmoetingsplaats van binnenschepen met zeeschepen, waartussen miljoenen tonnen goederen worden uitgewisseld. Zo werden in 1967 bijna 12 miljoen ton goederen met binnenschepen in het internationale verkeer te Rotterdam aangevoerd, terwijl in dat jaar ruim 35 miljoen ton goederen per zeeschip werden aangevoerd voor overslag in binnenschepen. Hiermede waren vele honderdduizenden aanleveringen van binnenschepen aan zeeschepen gemoeid. Deze aanleveringen zijn nimmer geheel probleemloos geschied, hetgeen met name een gevolg was van het feit dat het vervoer van goederen uit het achterland naar bestemmingen overzee over verschillende schakels loopt waardoor zich aansluitingsmoeilijkheden kunnen voordoen. Teneinde de afwikkeling van deze zendingen in de Rotterdamse haven in het belang van verschepers, zee- en Rijnrederijen zo vlot mogelijk te doen geschieden, is het gewenst dat de rechten en verplichtingen van alle betrokkenen bij de aanlevering zo duidelijk mogelijk zijn geregeld. Met deze „Aanleveringscondities" wordt daartoe de mogelijkheid geopend. Zij kunnen door verscheper en cargadoor bij vrijwillige overeenkomst van toepassing worden verklaard op per binnenschip uit het buitenland aangevoerde goederen. Door deze condities wordt er voor de verscheper een tot nu toe bestaande onzekerheid — nl. het betalen aan de binnenschipper van overliggeld dat verschuldigd kan worden als gevolg van een bij de overname van de goederen ontstane vertraging — weggenomen bij de calculatie van de transportkosten.

In dit boekje vindt men de oorspronkelijke Nederlandse versie van de condities, alsmede de Franse, Engelse en Duitse.

H.H.

„Shipping Conference Arrangements and Practices"; Restrictive Trade Practices Commission, Department of Justice, Ottawa, 1965, 144 blz.

Met dit boek wordt beoogd een inzicht te geven in het werk en het wezen van de conferences in het bijzonder met betrekking tot de scheepvaart op Oost Canada. De stof voor dit werk werd bijeen gebracht met behulp van „hearings", welke door de „Restrictive Trade Practices Commission" werden gehouden. Voor deze commissie werden gehoord vertegenwoordigers van handel, industrie, scheepvaart, spoorwegen, havens en conferences. De hearings werden gehouden in 1959, 1963 en 1964.

Achtereenvolgens worden in dit verslag verwerkt de functie en werkmethoden van conferences, de houding van andere landen tegenover de conferences, de aard van de diensten van de conferences voor de verlader, contractvormen, dual rate system en conference-tarieven, en enkele basiselementen van conference-overeenkomsten. Het werk besluit met een aantal aanbevelingen.

Het deel dat handelt over het wezen van de conferences, met ter adstructie een stukje geschiedenis, zal aan de meer deskundige lezers op dit terrein niet veel nieuws bieden. Zeer instructief is daarnaast enige informatie uit de praktijken van de conferences. Ook de bekende Dr. Daniel Marx wordt door de commissie gehoord, waarbij hij o.a. bepaalde delen van zijn werk „International Shipping Cartels" aanhaalt.

Uit de hearings blijkt opnieuw dat het voornaamste doel van de conferences is, het weren van prijsconcurrentie tussen de verschillende lijnrederijen. De zgn. „berth rights" van rederijen komen ter sprake met de argumentatie van rederszijde om een duurzame en stabiele scheepvaart te garanderen. Ook de non-conference concurrentie komt ter sprake. Statistische informatie over het aandeel van de conferences in de totale in- en uitgaande goederenstroom van de oostelijke Canadese havens illustreren het overwicht van de conferences. Uit de hearings blijkt voorts dat de conference-lijnen ongeveer 10% hogere vracht berekenen dan de outsiders.

De als slot opgenomen aanbevelingen pleiten voor het openbaar maken van de conference-tarieven, de aankondigingstermijn van conferences ter verhoging van de tarieven (90 dagen), een marge tussen contractuele en niet contractuele vrachtprijzen — afhankelijk van de soort goederen — van ten hoogste 15% e.d. Voorts wordt gesteld dat overeenkomsten tussen verladers met het doel een betere onderhandelingspositie te hebben tegenover de conferences niet in strijd moeten worden geacht met het algemeen belang (c.f. Raden van Zeeverladers). In een aantal bijlagen wordt o.a. aandacht besteed aan de teksten van conference overeenkomsten, en worden de personen genoemd die door de commissie zijn gehoord.

„Shipping Conference Arrangements and Practices" geeft een goed inzicht in de structuur van het conference wezen en geeft een aantal zeer interessante details uit de praktijk. Voor de geïnteresseerden in deze materie beslist de moeite waard om hiervan kennis te nemen.

H.P.

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1968-Heft 3

H. Watermann	:	Kartellregelung und gemeinsame Verkehrspolitik
D. Meyer	:	Beitrag zur Weiterentwicklung der vergleichenden Wegekostenrechnung
R. Funck	:	Die ökonomischen Aspekte des Zeitproblems im Verkehr

Verkehrsannalen -Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 1968-Heft 4

A. Thiebault	:	Autobahnen und Verkehrspolitik in Frankreich
R. Schauer	:	Verkehrspolitik und Donauschiffahrt
V. Kolaric	:	Eigenarten des Verkehrsmarktes als eine der Determinanten der Verkehrspolitik
B. Arnold	:	Die Wettbewerbssituation in der internationalen Seeschiffahrt
P. Vecernik	:	Der öffentliche Massenverkehr in Groszstädten

Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 1968-Heft 3

W. Hamm	:	Grundsätzliche Aspekte des Leber-Plans
U. Klimke	:	Probleme rationaler Entscheidungssituationen in der Verkehrspolitik — eine Analyse individueller und kollektiver Faktoren
J. Baumgartner	:	Une étude des chemins de fer à Madagascar: la ligne d'Antsirabé à Fianarantsoa
Z. Záviska	:	Besonderheiten der Sowjetischen Eisenbahnverkehrsordnung betreffend das Reklamationsverfahren
F. Reichel	:	Aluminium-Leitschienen an Autobahnen

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

Examens cursus „Vervoerswezen"

In juni van dit jaar zijn te Rotterdam de overgangs- en slotexamens afgenomen van de twee-jarige cursus „Vervoerswezen", die jaarlijks door het Instituut wordt georganiseerd. Aan de examens werd deelgenomen door employé's van vervoersondernemingen en expeditie-afdelingen van grote bedrijven.

Het overgangsexamen werd door 35 candidaten met goed gevolg afgelegd. In de volgende vakken werd geëxamineerd: Economie; Vervoerseconomie; Verkeersgeografie; Burgerlijk Recht; Vervoerswetgeving; Rijtijdenwet- en -besluit; Statistiek.

Aan het slotexamen werd door 20 candidaten deelgenomen. Hierbij werd geëxamineerd in de vakken: Vervoerseconomie; Bedrijfseconomie; Interne Organisatie; Goederen- of Personenvervoer en Europese Integratie.

Twee candidaten moesten worden afgewezen.De volgende heren mochten het diploma in ontvangst nemen:

A. L. Aaldijk	—	Capelle aan de IJssel
Th. G. M. Egberts	—	Millingen aan de Rijn
H. W. G. Ewals	—	Tegelen
G. G. M. van Gansewinkel	—	Maarheeze
A. B. van Ginkel	—	Roosendaal
J. van Herpen	—	Rotterdam
H. J. Hers	—	Ede
J. Hessels	—	Beek
R. W. Jacobs	—	Zaandam
R. H. J. Loing	—	Rotterdam
B. J. Loppé	—	Leiden
S. F. Luijkenaar	—	Stolwijk
K. Malenstein	—	Spakenburg
G. J. van der Meulen	—	Rotterdam
G. L. E. Mortaignie	—	Ganshoren (België)
L. Nootenboom	—	Bresso (Italië)
A. P. Postma	—	Groningen
J. C. van de Ridder	—	Vleuten
A. J. van Schaik	—	Den Haag
D. Seljée	—	Bussum
J. R. Sprenkeler	—	Zwolle
J. A. A. Steenbrink	—	Bunnik
A. P. Verwoerd	—	Renkum
A. O. Vleeshouwer	—	Gorredijk
D. J. Vos	—	Amsterdam
H. J. de Vrind	—	Rotterdam
P. van der Wees	—	Dordrecht

Excursies van het Duitsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.

Een aantal prominente leden van het Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. brachten van 23 tot en met 26 juli j.l. tezamen met een 15-tal studenten van de Universität Bonn o.l.v. Prof. Dr. F. Voigt, een werkbezoek aan Nederland en België. Het Instituut heeft op verzoek van het DVWG voor de organisatie zorggedragen. Ondermeer werd een bezoek gebracht aan de havens van Amsterdam, Antwerpen en Rotterdam, terwijl het gezelschap tevens op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag werd ontvangen. Doel van dit bezoek: Het gebruik van unitloads i.c. containers in Nederland en België.

Op 29 en 30 oktober bracht de Bezirksvereinigung Köln van het Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. een kort bezoek aan Nederland. Dit maal had het bezoek de bezichtiging van de Deltawerken ten doel. Het Instituut heeft in samenwerking met de Nederlands-Duitse Kamer van Koophandel in Den Haag dit bezoek georganiseerd, terwijl tevens op grote medewerking van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gerekend mocht worden.

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK

VERKEER ALGEMEEN

Gemeenschappelijk vervoerbeleid, Het, van de E.E.G. van januari 1967 tot eind maart 1968. Studiecentrum voor expansie van Antwerpen, 1968, 61 blz.

Lorca, A.V. Analisis de la demanda de transoprtes en España, 1968, 583 blz.

Mross, M. Zusammenarbeit und Verflechtungen im öffentlichen Personen-Nahverkehr. Albis Verlag, Düsseldorf, 1968, 62 blz.

Polak, J. B. Abstracties over stapvoets en supersoon. Stenfert Kroese, Leiden, 1968, 19 blz.

WEGVERKEER

Köhler, K. G. Zur Rechnungsmethodik der Wegekosten; die Aussagefähigkeit alternativer Wegekostenrechnungen für verkehrspolitische Entscheidungen Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1967, 196 blz.

Marx, A. und *K. F. Ackermann.* Autohöfe des Güterkraftverkehrs; Entwicklung und Funktionen; ein Beitrag zur Verkehrsrationalisierung und Verkehrskoordinierung. Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler, Wiesbaden, 1967, 174 blz.

RAILVERKEER

Manchester rapid transit study. Manchester, 1967, 2 dln.

SCHEEPVAART

Heeckt, H. Die Seehäfen in Skandinavien und im überigen Ostseeraum. Handbuch der europäischen Seehäfen Bd. 2. Verlag Weltarchiv, Hamburg, 1968, 198 blz.

Koch, A. G. M. Current pricing behaviour in liner shipping. Institute for shipping research, Bergen, Noorwegen, 1968, 32 blz.

Lauer, M. Volkswirtschaftliche Kosten der westdeutschen Wasserstrassen.

Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1967, 177 blz.

National ports council. Port development; an interim plan. London, 1965, 2 vols.

National ports council. Port traffic on unit transport services, Great Britain; 1965 and 1966. London 1967, 16 blz.

Lockheed-Georgia company. The Lockheed 500-114M Galaxy. Marietta, Georgia, 1967, 15 blz.

Marche, R. and *B. Flaven.* Passenger air travel; characteristics and forecast of demand in Europe. Société d' études techniques et économiques, Paris, 1968, 200 blz.

NASLAGWERKEN

Lexique général des termes ferroviaires; réd. par l'Union internationale des chemins de fer. De Bussy, Amsterdam, 1968, 1357 blz.

Linden, W. Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon. Betriebwirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler, Wiesbaden, 1966, 1834 kol., 58 blz.

Lloyd's maritime atlas; including a list of ports and shipping places of the world. The Corporation of Lloyd's, London, 1966, 131 blz.

STATISTIEKEN

Centraal bureau voor de statistiek. Statistisch zakboek 1968. Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1968, 307 blz.

Centraal bureau voor de statistiek. Statistiek van de scheepvaartbeweging 1967. Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1968, 39 blz.

National ports council. Digest of port statistics. London, 1967, 272 blz.

JAARVERSLAGEN

Air France. Rapport annuel 1967. Paris, 1968, 30 blz.

Commission central pour la navigation du Rhin. Rapport annuel 1966. Strasbourg, 1968, 263 blz.

Economisch-technologisch instituut voor Utrecht. Verslag over het jaar 1967. Utrecht, 1968, 57 blz.

European couference of ministers of transport, Fourteenth annual report. OECD, Paris, 1968, 93 blz.

Kamer van koophandel en fabrieken voor 's-Gravenhage. Jaarverslag 1967. 's-Gravenhage, 1968, 436 blz.

Luchthaven Schiphol. Jaarverslag 1967. Schiphol, 1968, 51 blz.

National port council. Annual report and satement of accounts for the year ended 31ste December 1967. Her Majesty's stationery office, London, 1968, 41 blz.

Nederlandsche internationale wegvervoer organisatie (NIWO). Jaarverslag 1967. 's-Gravenhage, 1968, 51 blz.

Rijksbegroting voor het dienstjaar 1969; nota over de toestand van 's Rijks financiën (Miljoenennota). Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1968, 136 blz.

Scheepvaart vereeniging Noord. Jaarverslag 1967. Amsterdam, 1968, 72 blz.