

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

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

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. J. A. Bourdrez - Drs. G. Gort - Mr.
G. W. van Hasselt - Drs. H. H. Horsting - Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph.
Leenman - Dr. H. J. Molenaar - Drs. H. J. Noortman - Drs. H. Plasse - Prof.
Drs. E. H. van de Poll - Prof. Dr. J. P. B. Tissot van Patot - Prof. Mr. K. Vonk,
België: Prof. R. Jacobs, Antwerpen - Prof. Dr. R. d'Hoine, Antwerpen.
Wvd. redactie-secretaris: Drs. H. J. Noortman

Vaste medewerkers:
Mr. Olga D. Gerbers
Drs. J. D. Goslinga

ZEVENDE JAARGANG
1971 - Nr. 2

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
KONINGIN EMMAPLEIN 6, ROTTERDAM-3002

INHOUD

ARTIKELEN

Drs. J. Biesheuvel

De vervoer- en verkeerstatistiek, statistief-kind van de communautaire ontwikkelingen	69
---	----

AANTEKENINGEN

Drs. M. F. M. van Utenhove

De Europese functie van de Delta-zeehavens	78
--	----

EUROPARUBRIEK	86
---------------------	----

KRONIEK

Unctad-documenten over zeescheepvaart en havens	90
---	----

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

Publicaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek met betrekking tot het verkeer en vervoer	98
--	----

BOEKBESPREKING

Optimale Fahrpläne door Götz Uebe. (Dr. Ir. P. van Bommel) ..	102
---	-----

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN	104
----------------------------------	-----

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT	107
--------------------------------------	-----

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK	110
--	-----

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

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

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

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

DE VERVOER- EN VERKEERSTATISTIEK, STATISTIEF-KIND VAN DE COMMUNAUTAIRE ONTWIKKELINGEN.

Inleiding

De consequenties van ontwikkelingen in E. E. G.-verband voor de statistiek, zijn van dien aard, dat de gebruikers van de statistieken zich geplaatst zien voor zeer grote moeilijkheden.

Men zal rekening moeten houden met breuken in de vervoer- en verkeerstatistiek en tevens met het mogelijk volledig wegvallen van essentiële doorvoergegevens.

Dit wordt veroorzaakt door veranderingen in het grondmateriaal ten gevolge van wijzigingen in de administratieve ontwikkelingen van het grensoverschrijdende verkeer. Een van de belangrijkste gebeurtenissen is wel dat er reeds in toenemende mate een ontkoppeling plaatsvindt tussen de verkeerstatistiek en de handelstatistiek. Deze ontkoppeling, die inhoudt dat er geen mogelijkheid meer bestaat om vervoers- en verkeers-technische gegevens te verkrijgen uit de bestaande douanedocumenten, betekent dat men op een nieuwe wijze aan de noodzakelijke gegevens moet zien te komen.

De oorzaken hiervan zijn in eerste instantie:

- a) het wegvallen van de waarnemingen voor de statistiek aan de Nederlands/Belgische grens met ingang van 1 januari 1971;
- b) de mogelijkheid van het verplaatsen van de registratie voor de Rijnvaart in Lobith aan de Nederlands/Duitse grens naar het binnenland;
- c) en tenslotte de invoering van de zogenaamde transit communautair voor de doorvoer binnen de E. E. G.

Op deze punten zal hierna worden teruggekomen.

Het streven binnen de Europese Gemeenschap het oponthoud van het goederenverkeer aan de grenzen drastisch te verminderen, is een ontwikkeling die zich niet om der wille van de statistiek laat indammen.

In Europese kringen wordt gedacht te komen tot een integratie van de nationale vervoer- en verkeerstatistieken, waarbij de gehele gemeenschap is ingedeeld in een 40-tal regio's. Per regio zouden dan de laad- en losgegevens wel, doch de doorvoergegevens niet geregistreerd worden.

Deze statistiek staat echter volkomen los van de bestaande statistieken en tast deze bij een eventuele invoering ook niet aan.

Uit deze statistiek zullen ook geen doorvoergegevens blijken, omdat de gegevens namelijk zo lang worden verkregen uit zuiver verkeersgegevens.

Problemen

Tot vóór 1 januari 1971 maakte het Centraal Bureau voor de Statistiek voor de opstelling van de vervoerstatistiek onder andere gebruik van gegevens, die aan de Nederlands/Belgische grens verzameld werden door douane en grensexpeditieuren.

Sedert 1 januari 1971 is dit systeem niet meer mogelijk om de eenvoudige reden dat ten gevolge van de handelsliberalisatie een groot aantal gegevens aan de Nederlands/Belgische grens bij de passanten niet meer worden opgevraagd. Hierbij dient echter een opmerking te worden gemaakt, namelijk dat men zich als gevolg van de huidige internationale monetaire ontwikkelingen weer genoodzaakt ziet een grenscontrole aan de Nederlands/Belgische grens in te stellen.

De invloed hiervan op het verkrijgen van statistische gegevens is nog niet duidelijk, doch zal meer afhangen van de duur en de aard van de gewenste grenscontrole.

Hoewel de handel binnen de gemeenschap reeds zeer ver is geliberaliseerd, is men aan de Nederlands/Duitse grens nog niet zo ver dat men douanecontrole achterwege kan laten.

Sinds het van kracht worden per 1 januari van het zogenaamde transit communautair, dat binnen het kader van de Europese Gemeenschap is ontwikkeld en het karakter van het verwerkte grondmateriaal van het Centraal Bureau voor de Statistiek volledig heeft veranderd, is er voor de binnenvaart de mogelijkheid gecreëerd de registratie te doen plaatsvinden in het binnenland in plaats van in Lobith. De binnenvaarder kan daartoe een speciale vergunning verkrijgen onder voorwaarde dat hij binnen een korte periode opgave doet aan het Centraal Bureau voor de Statistiek, over wat hij vervoert, waar naar toe, waar vandaan, enz. Men kan dus voor het grensoverschrijdend vervoer binnen de gemeenschap gebruik maken van de bovengenoemde uniforme douanedocumenten, die bekendheid hebben verworven onder de naam: T-formulieren. Deze T-formulieren bevatten een vierde exemplaar, dat gebruikt wordt voor de verkeerstatistiek in het land van herkomst of inlading binnen de Europese gemeenschap.

Hieruit blijkt namelijk ook het land van oorsprong, bestemming en tevens of het in-, uit- of doorvoer betreft.

Met een dergelijke registratie zou men in Nederland wel vrede kunnen hebben, ware het niet dat de invoering van het formulier minder soepel

verloopt dan gewenst. Zo kan het communautair document, dat bedoeld is voor de statistische registratie in het land van herkomst binnen de Europese gemeenschap slechts dan worden gebruikt, wanneer het buitenlandse douanekantoor binnen de E.E.G. een zogenaamd aanzuiveringsexemplaar heeft teruggezonden naar het land van herkomst, binnen de E. E. G.

Tot nu toe is de invoering van de zogenaamde T-formulieren in aanvang niet voorspoedig verlopen. Er is een zekere weerstand bij het gebruik ervan. Zo stuurt de Italiaanse douane vaak het aanzuiveringsexemplaar voor de statistiek niet terug om onbenullige redenen, zoals portikosten e.d. Doch zelfs wanneer dit systeem zou werken en men dus zou kunnen beschikken over de doorvoergegevens naar alle E. E. G.-landen, behalve de Benelux, dan nog zou men in het onzekere verkeren ten aanzien van het systeem.

Deze onzekerheid wordt namelijk veroorzaakt, door het feit dat men van Franse zijde er op aandringt het statistiek exemplaar van het T-formulier af te schaffen.¹⁾ Dit betekent dus dat de registratie van de coorvoer grote problemen zal ondervinden, hetgeen voor Nederland ten zeerste zou zijn te betreuren, omdat juist de doorvoergegevens onmisbaar zijn bij het volgen van de vervoerstroom, die vooral voor de Nederlandse zeehavens van vitaal belang is.

Stand van zaken

De haven- en vervoerbedrijven, die ongetwijfeld tot de grootste gebruikers van de vervoer- en verkeerstatistiek behoren, hebben tot nu toe gebruik kunnen maken van gegevens die werden ontleend aan de douanedocumenten, vervoerdocumenten en soms ook rechtstreeks werden verkregen van de ondernemingen. De douanedocumenten en de vervoer-

¹⁾ Het T-formulier bestaat namelijk uit vier exemplaren.

Het eerste exemplaar wordt gehouden door het douanekantoor van vertrek.

Het tweede exemplaar is voor het douanekantoor van bestemming c.q. laatste E.E.G.-kantoor.

Het derde exemplaar is het zogenaamde terugzend exemplaar van de plaats van bestemming binnen de E.E.G. naar het kantoor van herkomst binnen de E.E.G.

Het laatste exemplaar is het zogenaamde statistiek gedeelte, dat bestemd is voor het kantoor van bestemming, die op haar beurt het vierde exemplaar doorstuurt naar het Nationaal Bureau voor de Statistiek van het betreffende land.

Indien dit laatste exemplaar komt te vervallen, dan heeft het betreffende land geen gegevens meer voor haar statistiek, zodat deze betrokken moeten worden van het land van verzending binnen de E.E.G., hetgeen op zeer grote bezwaren zal stuiten.

Men denke hierbij bijvoorbeeld aan het feit dat in geschetste omstandigheid Duitsland aan Nederland de nauwkeurige doorvoergegevens zou moeten leveren aan het Centraal Bureau voor de Statistiek, van de goederen die uit Duitsland via de Nederlandse zeehavens zijn verstuurd naar het buitenland.

documenten zijn eigenlijk verschillende bronnen, waaruit men de informatie put, doch men is er in de afgelopen jaren steeds in geslaagd een aanvaardbare koppeling tussen beide aan te brengen.

Deze koppeling was vooral nodig om de in-, uit- en doorvoergegevens, die uit de handelstatistiek komen, te relateren aan de gegevens die werden verkregen uit de vervoerdocumenten.

Het onderstaande geeft een overzicht van de huidige situatie.

a) Statistieken ontleend aan douanedocumenten.

Hiertoe behoren in eerste instantie de *maandstatistiek van het internationaal zeehavenvervoer*, welke een vrij nauwkeurig overzicht geeft voor de afzonderlijke Nederlandse zeehavens, waarbij de via de havens vervoerde goederen worden verdeeld in zee, spoor, binnenschip, vrachtauto en pijpleiding en voorts gesplitst naar in-, uit- en doorvoer. Deze statistieken voor de zeehavens kunnen in grote lijnen worden gehandhaafd. Dat wil zeggen, dat men de gegevens ten aanzien van de geladen en geloste hoeveelheden in/ex zeeschip zal kunnen blijven registreren, met dien verstande dat het gedeelte dat betrekking heeft op de handelstroom over de *droge* grens van en naar België en Luxemburg sedert 1 januari 1971 al niet meer wordt waargenomen. De gegevens over de vervoersrelatie per zeeschip van de Nederlandse zeehavens met de Belgische zeehavens, zullen wel beschikbaar blijven, daar deze worden verkregen van de zuivere verkeerstatistieken, waarvan het grondmateriaal wordt gevormd door rechtstreekse opgave van de ondernemingen.

Indien de hiervoor geschetste situatie, namelijk het wegvallen van het statistiek exemplaar van het T-formulier zich voordoet, komt de maandstatistiek voor het internationaal zeehaven-vervoer wel op losse schroeven te staan, omdat dan de noodzakelijke gegevens volledig zullen ontbreken.

Er bestaat echter wel een mogelijkheid om op een andere wijze gegevens met betrekking tot het internationaal zeehavenvervoer te registreren, namelijk door gebruik te maken van de manifesten, waardoor gelijktijdig additionele gegevens kunnen worden verkregen, zoals

de inhoud van de container,
de verschijningsvorm van de goederen,
de partijgrootte, etc.

De *statistiek van het internationaal goederenvervoer*, welke eveneens wordt samengesteld met behulp van douanegegevens, is een jaarpublicatie die het internationaal goederenvervoer per vervoersmedium van en

naar Nederland weergeeft. Evenals bij de handelstatistiek voor het internationaal zeehavenvervoer wordt hier onderscheid gemaakt tussen de in-, uit- en doorvoer.

Door het ontbreken van de Benelux-doorvoergegevens per 1-1-1971, zal ook het grensoverschrijdend vervoer binnen de Benelux niet meer worden gekwantificeerd. Evenals bij de zeehavenstatistieken kan men deze publicatie aanvullen met gegevens die op een afzonderlijke wijze uit verkeersdocumenten beschikbaar komen.

Voor de *statistiek voor de luchtvaart* zal men voorlopig het goederenvervoer door de lucht volledig kunnen blijven opnemen aan de hand van de douanegegevens.

b) Statistieken die worden opgesteld met behulp van verkeersgegevens.

Hiertoe behoren de statistieken van de afzonderlijke vervoersmedia met name de *internationale binnenvaart*, het *internationaal wegvervoer* en het *internationaal spoorvervoer*.

Voor deze statistieken betreft het Centraal Bureau voor de Statistiek reeds gedurende een groot aantal jaren van aan de grens gevestigde grensexpediteurs en de douane, gegevens, door middel van formulieren, die ten behoeve van de verkeerstatistiek vaak aan de handelsdocumenten worden gehecht.

De opstellers van de *internationale binnenvaart statistiek* zien zich sedert 1 januari j.l. geplaagd voor het probleem, dat de verplichte waarnemingen aan de grens vervallen zijn. In het najaar van 1970 werd namelijk voor de binnenvaart aan de Nederlands/Duitse grens de mogelijkheid gecreëerd om met speciale vergunningen gebruik te maken van de zogenaamde vrije doorvaartregeling. Het grensoponthoud wordt daardoor tot nihil gereduceerd.

Dit betekent niet, dat er geen registratie zou plaatsvinden. De vervoerder blijft immers verplicht, ondanks het feit dat hij gebruik maakt van de vrije doorvaart, rechtstreeks statistische opgave te doen. De vervoerder wordt in staat gesteld om door toepassing van de communautaire regeling in de Rijnvaart zijn registratie te verrichten in het binnenland, hetgeen inhoudt een verplaatsing van de grensformaliteiten in plaats van vereenvoudiging.

Deze *constructie* wordt door de gebruikers als dermate onaantrekkelijk ondervonden, dat zij in slechts beperkte mate gebruik maken van de zogenaamde vrije doorvaart. Voor de grensoverschrijdende binnenvaart aan de Nederlands/Belgische grens wordt van 1 januari j.l. af, met medewerking van Rijkswaterstaat, de statistische waarneming verricht bij de

sluizen die aan de grens liggen.

Alleen bij Ternaaien ligt de sluis op Belgisch gebied, zodat daarop geen controle kan worden uitgeoefend. De Belgische dienst van de statistiek verleent hier echter zijn medewerking bij de registratie.

De statistiek van het internationaal wegvervoer wordt eveneens sedert 1 januari 1971 niet meer gebaseerd op douanedocumenten. Dit betekent dat vooral de vervoerstroom naar België en Luxemburg niet meer op een verantwoorde wijze kan worden waargenomen. Getracht zal worden het intra-Benelux-verkeer zoveel mogelijk te benaderen met behulp van steekproeven bij de nationale vervoerders van de drie landen.

Ernstige twijfel bestaat er ten aanzien van de betrouwbaarheid van de steekproeven. Deze kunnen immers nauwelijks representatief geacht worden in verband met seizoenschommelingen, bedrijfsstructuur, specialisaties e.d., die in het vervoer duidelijk hun stempel op het geheel drukken.

Tevens bestaat het grote gevaar dat kleine partijen stukgoederen zich zullen onttrekken aan exacte registratie. Een regionale statistiek van het wegvervoer binnen de E. E. G. zal er voorlopig nog wel niet komen. Daarom zullen wij ons moeten behelpen met een statistiek voor het wegvervoer, die is opgebouwd uit een groot aantal bronnen, te weten de Nederlandse steekproeven, de Belgische steekproeven, gegevens ontleend aan ritbladen van de communautaire contingenten alsmede aan de Duitse en de Franse statistieken.

De gegevens zullen dus moeten worden verkregen uit een groot aantal bronnen, die enerzijds een beperkte betrouwbaarheid hebben en anderzijds niet onder Nederlandse controle staan. Dit is een bijzonder onaangename situatie, vooral wanneer men deze projecteert tegen de achtergrond van het grote belang dat Nederland bij wegvervoerstatistieken heeft.

De statistiek van het internationaal spoorvervoer ondervindt dezelfde moeilijkheden als die van de met hem in concurrentie staande vervoers-takken. Na 1 januari 1971 zijn immers ook hier de douanedocumenten voor het intra-Benelux-verkeer weggefallen. Daar wij echter hier te maken hebben met één duidelijke bron, te weten de Nederlandse Spoorwegen, kan gebruik gemaakt worden van de gegevens die uit de spoorweg-administratie komen. Men kan zich hierbij echter afvragen of afhankelijkheid van het C. B. S. van de N. S. wenselijk is.

De Nederlandse Spoorwegen zullen overigens hun toestemming wel verlenen tot publicatie van de gegevens, waarvan de samenstelling echter tot op zekere hoogte is bepaald door de N. S. Dit is een onbevredigende

situatie. Gegeven de plaats die de Spoorwegen in het economisch bestel innemen, zal zij verplicht moeten worden de gegevens te verstrekken en wel zodanig dat de met haar in concurrentie staande vervoerstakken, de gegevens zullen krijgen in die samenstelling, die zij gewend zijn.

Als laatste punt kan nog genoemd worden het *vervoer per pijpleiding*, dat in de toekomst een steeds groter deel van het totale vervoer voor zich zal opeisen. De registratie van dit vervoer zal gebeuren aan de hand van de opgave, die rechtstreeks van de ondernemingen zal worden verkregen, zodat er op dit gebied weinig moeilijkheden zijn te verwachten.

Samenvatting

Een goede vervoerstatistiek dient men te relateren aan het vervoermiddel, zodat de lading en de beweging daarvan gelijktijdig met de noodzakelijke gegevens van het vervoermiddel kunnen worden geregistreerd. Dit zal echter geen eenvoudige zaak zijn. Een mogelijkheid zou zijn dat men de vervoerders moet verplichten te registreren wat zij vervoeren, waar vandaan en waar naartoe. In internationaal verband wordt dit door het Centraal Bureau voor de Statistiek gepropageerd, hoewel dit standpunt niet wordt gedeeld door de overige E. E. G.-partners. Te verwachten valt, dat deze verplichting bij de vervoersbedrijven op een grote weerstand zal stuiten en ook de betrouwbaarheid van de gegevens niet ten goede zal komen.

Ervaringen die terzake in Duitsland op dit gebied zijn opgedaan, zijn bepaald niet bemoedigend.

De enige mogelijkheid zou zijn de vervoersondernemer wettelijk te verplichten opgave te doen van zijn verkeersprestaties en vervoersprestaties, onder voorbehoud dat dit gelijktijdig zal gebeuren in andere E.E.G.-landen, zodat er een onderlinge uitwisseling kan plaatsvinden van el-kanders aanvullende gegevens.

Indien dit zou gelukken zou men gelijktijd een stuk continuïteit in het systeem hebben opgebouwd, een continuïteit waaraan men in de verkeerstatistiek zo dringend behoefte heeft. Dan zullen eventuele veranderingen in handels- c.q. douane-overeenkomsten en in de daaraan verbonden handelsformulierenstroom geen enkele invloed meer uitoefenen op de verkeerstatistiek en zal ook de weg geëffend zijn naar een betere en snellere registratie en verwerking binnen de Europese gemeenschap. Dan zou men zelfs de voorgestelde regionalisatie binnen de E. E. G. zonder al te veel overgangsmoeilijkheden op een redelijke termijn kunnen effectueren.

De moeilijkheden die men nu ondervindt, vinden hun oorzaak in het feit dat de registratie van de verkeersgegevens als een nevenhandeling wordt gezien bij het invullen van de noodzakelijke handelsformulieren. Eén ding is in ieder geval duidelijk, dat wij op dit moment geconfronteerd worden met een situatie, die in hoge mate onbevredigend is en die geen continuïteit biedt. Een alternatieve oplossing ontbreekt nog.

Niet alleen de gebruikers, maar ook het Centraal Bureau voor de Statistiek zijn hier duidelijk door gedupeerd. Het ziet er ook niet naar uit dat er een alternatief op korte termijn wordt gevonden. Het is zelfs zo, dat de mogelijkheid bestaat dat men na 1 januari 1972 niet meer in staat zal zijn de doorvoer te registreren met behulp van het transit communautair. Want de huidige doorvoergegevens worden, zoals hiervoor reeds uiteengezet, verkregen van het vierde exemplaar en Frankrijk dringt er op aan om dit vierde exemplaar te doen vervallen ter vereenvoudiging van de administratieve problemen, waarbij dan bovendien moet worden aangekend dat Frankrijk bepaald niet zoveel belang stelt in de doorvoer als de Benelux-landen.

Drs. J. Biesheuvel.

RÉSUMÉ

La statistique du transport et du trafic, la déshéritée des développements communautaires

par Drs. J. Biesheuvel.

Les développements récents de la statistique du transport et du trafic dans les pays-membres de la Communauté Economique Européenne ne causent pas seulement des ruptures dans les séries de temps mais que les données relatives au transit, tellement importantes pour les Pays-Bas, soient supprimées.

L'auteur indique en résumé les changements qui ont eu lieu récemment dans le matériel de base et quels changements sont à prévoir sous peu.

Sous ce rapport des facteurs comme la suppression des observations frontalières, le lieu de l'enregistrement de transport et l'introduction du nommé "transit communautaire" pour le transit de la Communauté Economique Européenne jouent un rôle déterminant. Ensuite, l'auteur donne une description détaillée de l'influence des mesures de la libéralisation du commerce sur le contenu d'un nombre de statistiques du Bureau Central de la Statistique.

En conclusion, l'auteur suggère d'obliger à l'avenir tous les entrepreneurs

de transport dans la Communauté Economique Européenne en droit de faire une déclaration de leurs prestations de transport et de trafic.

SUMMARY

Traffic and transport Statistics, the stepchild of the developments inside the Community.

by Drs. J. Biesheuvel.

Recent developments in the traffic and transport statistics of the member-states of the European Economic Community have not only caused a disruption in the time-series but also the dropping of the transit data, all important to Holland.

The author mentions in brief the changes which have taken place recently in the basic material and what changes can be expected shortly.

In all this factors like the dropping of the frontier observations, the place of the transport registration and the introduction of the so-called "transit communautaire" for the transit in the European Economic Community play a decisive part.

Next, a detailed description is given of the influence of the measures of liberalisation of the trade on the contents of a number of statistics of the Central Bureau of Statistics.

In closing, the author makes some suggestions to oblige the transport undertakings in the European Economic Community legally to produce the figures of their traffic and transport performances.

AANTEKENINGEN

DE EUROPESE FUNCTIE VAN DE DELTA-ZEEHAVENS

De Benelux-havenstudiedagen die op 31 maart en 1 april te Rotterdam voor de zevende maal gehouden werden, waren georganiseerd door het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut en de Nederlandse Economische Hogeschool.

Als gastheer traden op:
De Gemeente Rotterdam
Holland Amerika Lijn N. V.
de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam
Scheepvaart Vereeniging Zuid

Er waren negen inleiders die hun thema's hadden gegroepeerd rond het centrale thema van beide dagen: "De Europese functie van de Delta-zeehavens".

Dat betekent dat er zou moeten zijn vastgesteld welke zeehavens Delta-havens genoemd kunnen worden en tevens dat de Europese functie van die havens zou moeten zijn aangetoond of onderstreept.

De inleiders hebben zich echter niet zo titelvast getoond en hun referaten laten het dan ook met een zekere vanzelfsprekendheid aan de verbeelding van de lezer of toehoorder over om uit te maken of het nu gaat om Rotterdam, Antwerpen en tussenliggende havens of dat ook Amsterdam, Gent, Brugge en Delfzijl er toe gerekend moeten worden.

Eigenlijk ging het ook meer om alle Beneluxhavens in het algemeen. Aan de belangwekkendheid van de geboden stof deed dat trouwens niets af, maar door de wijde tour d'horizon kwamen er allerhande actuele zeehavenproblemen aan de orde die alle havens gemeen hebben en waarvoor - al dan niet in communautair verband - een oplossing moet worden gevonden.

Wat was dan de Europese functie van de Beneluxhavens? Ook deze Europese functie kwam niet geheel uit de verf. Natuurlijk hebben havens een achterland en voor wat de Beneluxhavens betreft blijkt dat voor hen hetzelfde te zijn. Maar er opereren daarin ook nog vele kapers die hun domicilie in andere delen van de Europese kustlijn hebben en dat is ook niet zo verwonderlijk, want Europa is te groot om alleen door de Delta-havens te worden bediend. Coördinatie en taakverdeling kan echter voordelen hebben voor allen.

Een van de inleiders, mr. Crijns, hoofdadministrateur van de Europese Gemeenschappen stelde dit dan ook terecht vast. De beide denkbare uitersten worden daarbij gevormd door de vrijheid enerzijds en strenge reglementering anderzijds. Onder vrijheid zij hier economische vrijheid verstaan, die, als zij maar verstandig gebruikt wordt, vanzelf via concurrentie leidt tot een gebiedsafbakening in het achterland en tot een taakverdeling tussen de havens, zodat een optimaal functioneren gewaarborgd wordt. Als dan mocht blijken dat alle Franse havens jachthavens zouden worden en de goederenstromen via de Delta-havens en Genua zouden gaan lopen, dan is dat volgens die opvatting een groot goed.

De andere kant van de medaille zou zijn dat in Brussel voortaan zou worden uitgemaakt langs welke havens de vervoersstromen zouden moeten gaan zonder dat men daarbij op de natuurlijke ligging zou letten. Een taakverdeling is zo heel goed mogelijk, maar het is er dan wel een die bepaalde havens wel eens duur zou kunnen komen te staan. Gegeven het feit dat bij zeehaveninvesteringen nog al wat overheids gelden worden gebruikt en aldus niet de zeehavens, maar de naties met elkaar concurreren, zou enige ordening hierin verandering kunnen brengen, aldus deze inleider.

Als wij op deze wijze voortgaan - en daar legt hij bijzonder de nadruk op - ontstaan er zoveel planologische onevenwichtigheden door de zwaartepunten van de nationale huishoudingen bij de zeehavens te leggen, ten gevolge waarvan elders witte plekken op de economische kaart te voorschijn komen. Deze polarisatie is ongewenst en moet worden vermeden. Dit nu is de taak van een communautaire zeehavenpolitiek. Enigszins moedeloos laat hij er echter op volgen: "Maar thans gebiedt de werkelijkheid te erkennen dat de actie die in dit punt ligt opgesloten op dit ogenblik misschien nog voor een deel illusoir is - ondanks de innerlijke noodzakelijkheid ervan - omdat de Europese economische en politieke integratie nog niet zo ver is, dat dit al mogelijk is". "Maar", zo bezweert hij ons, "wij zouden in die richting moeten werken".

Het is nog de vraag of het ontstaan van "Ballungsräume" nu werkelijk zo ongewenst is. Er zijn tal van tekenen die er op wijzen dat wij daarover in de toekomst heel anders zullen gaan denken, mits . . . , ja mits er enkele problemen worden opgelost. En dan springt de milieuverontreiniging meteen levensgroot naar voren. "De geest waait waarheen hij wil", zegt een spreekwoord, maar de lucht ook. Een internationale of EEG-aanpak van deze kwaal zou een zeer nastrevenswaardig doel zijn voor de Brusselse organen. Men kan toch immers van het bedrijfsleven niet eisen dat het, onder de vigueur van de concurrentie, aan kostprijsverhogende zuivering gaat doen als daartoe geen wettelijke noodzaak bestaat. Milieubescherpende maatregelen, in concentratiegebieden uiterst nodig, behoren voor hen tot de diseconomies of scale. Dat is een zuiver

bedrijfseconomische opvatting van de producent, niettemin voor hem de enig juiste. Uit oogpunt van de volkshuishouding daarentegen kan men dit *laissez faire, laissez passer* niet langer tolereren.

Uit de inleiding van de professoren Baudez en Kuiler uit Antwerpen, resp. Rotterdam, bespeurt men hoeveel andere grote wolken er nog voor de havens boven het kanaal komen opdoemen. Hoe staat het met de olie-aanvoer naar West-Europa? Blijft deze nog zo doorgaan of moeten we rekenen met een pijpleiding *linea-recta* uit het Midden-Oosten?

Gaan de ontwikkelingslanden straks halffabrikaten leveren, zodat de aanvoer van grondstoffen afneemt? Wat gaat er gebeuren met de Delta-havens als de kanaaltunnel klaar is? Wat voert Le Havre op oliegebied in zijn schild?

Deze en soortgelijke door de beide inleiders opgeworpen vragen halen ons uit de actuele sfeer en stellen de havenproblematiek in het tijdspectief. Wie moet het verlossende antwoord geven? Als er kant en klare oplossingen zouden zijn dan was het stellen van vragen niet dringend noodzakelijk. De beide professoren, wetende dat de beantwoording een *time consuming proces* is, voeren een pleidooi voor nauwere samenwerking tussen de wetenschap en de praktijk. Terecht, want daar zullen we het in de toekomst van moeten hebben. De discussies bleken beide dagen om dit thema te draaien, vooral echter om de milieu-hygiënische kant.

Iets van een praktisch wetenschappelijke analyse klonk echter al door uit het betoog van prof. dr. Blonk, functionaris bij de commissie van de Europese Gemeenschappen, Directoraat-Generaal voor Vervoer. Langs de weg van een minutieuze statistische ontleding komt hij tot diverse interessante en niet algemeen bekende conclusies.

De waardevermeerdering door de havenactiviteiten van stukgoed, mas-sagoed en minerale olie blijkt, zo stelt hij, de verhouding te hebben van 12 : 4 : 1. Waarschijnlijk is hier de toegevoegde waarde bedoeld en dan geeft deze verhouding te denken.

Tot voor kort meende men, dat bij het containervervoer over de Atlantische Oceaan slechts enkele zeehavens uitverkoren zouden zijn de draaischijfrol te gaan vervullen. Dat blijkt echter niet het geval, aldus prof. Blonk. Hoewel de statistische gegevens die ter beschikking staan nog geen honderd procent waterdichte conclusie toelaten, blijkt toch al, dat meer havens in hogere mate aan het transatlantische containervervoer deelnemen dan werd verwacht. Er is nog een ander oud vooroordeel dat door deze inleider ontzenuwd werd. En dat is de in havenkringen vooral in het verleden vaak geuite vrees, dat de totstandkoming van de EEG door de gemeenschappelijke buitentarieven de handel met derde landen en dus met name de overzeese, nadelig zou beïnvloeden, ten voordele van de overland-handel tussen de verdragspartners.

Het wonderlijke is dat men 12 jaar na het Verdrag van Rome moet vaststellen dat de EEG-havens groeiden en deze zelfs meer dan de EFTA-havens, terwijl men juist na de totstandkoming van de vrijhandelszone verwacht zou hebben dat de eerder geuite vrees des te meer gerechtvaardigd zou zijn, omdat de EFTA handel door de geografische ligging van de betreffende landen op het zeevervoer is aangewezen.

Maar EFTA of EEG, alle havens staan gelijkelijk onder de pressie van de technische ontwikkeling. Eén van de aspecten daarvan is het toemen van het vervoer van huis tot huis, waardoor de vervoersketen geïntegreerd wordt. Het gevolg daarvan is, dat de havens hun functie als handelscentrum gaan verliezen, want het "collecteren", dat wil zeggen het verzamelen van de goederen en het distribueren daarvan over de verschillende ontvangers behoeft niet meer per definitie in de havens zelf geregeld te worden.

Anderzijds trekt de zware industrie naar de kust en de vervoersstromen die dit meebrengt stuwten de haven-activiteiten hoog op. Handelshavens worden industriehavens, waarbij nog valt op te merken, dat volgens een Nederlandse onderzoeking elke extra uitbreiding van de havenindustrie ook een zeer grote productiestijging bij de binnenlandse bedrijven tengevolge heeft, die op zijn beurt door het arbeidsintensieve karakter ervan weer een impuls aan de werkgelegenheid geeft. Wel nuttig overigens dit goed te onthouden, want men weet nooit of deze kennis onze visie op de regionale ontwikkeling nog eens zal veranderen.

Of er een EEG zeehavenbeleid moet komen hangt ook af van de vrijheid der zeevervoerders. En daar deze door vlagdiscriminatie steeds meer in gevaar gebracht wordt, zal aaneensluiting aan rederszijde hun positie tegenover andere landen versterken. Dit gegeven zijnde en daarbij gevoegd de internationalisatie van het bedrijfsleven, komt bij de inleider de neiging naar voren de reders ondanks art. 84 toch maar aan een zekere mate van bescherming gevende reglementering te laten wennen. Anders dan bij Crijns moet dit echter een pragmatische zijn die zich laat leiden door de actuele gang van zaken met als achtergrond het besef dat er een redelijk verband moet bestaan tussen de kosten van de verstrekte diensten en de daarvoor berekende prijs. Door de verdere liberalisering van het intra EEG-verkeer wordt de kostprijs voor de havens een steeds belangrijker aspect. Als dit verband tussen kosten en prijzen niet voldoende aanwezig is moeten daaruit de konsekwenties worden getrokken. Hierbij komen we echter op het terrein van de rentabiliteit. En dan moet er nauwkeurig gedefinieerd worden welke rentabiliteit men bedoelt, aldus een andere inleider, professor van de Poll, die zich in Nederland als één van de eersten met succes op dit moeilijke pad heeft gewaagd. Hij onderscheidt bedrijfseconomische rentabiliteitsberekeningen,

die een indruk geven van het rendement van een bepaald bedrijfsproject, waarbij alle niet door het bedrijf gemaakte kosten en niet aan het bedrijf ten goede komende opbrengsten buiten de berekeningen worden gehouden en rentabiliteitsberekeningen die gemaakt worden met als uitgangspunt "de gemeenschap".

De gemeenschap kan dus eng of ruim genomen worden, municipaal, regionaal, nationaal of internationaal.

Voor een zeehaven als object van berekening zou dus per definitie een internationale benadering op zijn plaats zijn.

De Beneluxhavens hebben nooit de kosten van aan- en afvoerwegen aan de gebruikers in rekening willen brengen - evenmin trouwens als alle andere havens -. Ook de waterverbindingen met zee en achterland werden en worden nooit doorberekend. Hoewel gezegd moet worden, dat de kosten van de geul in Rotterdam wel in de havenexploitatie zijn opgenomen en in de hoogte van de havengelden tot uiting komen. De meeste door de overheid gefinancierde transportvoordelen zijn activa voor het bedrijfsleven.

Kostenreductie door verbeteringen aan vaarwegen, havens, autowegen en spoorwegen maakt nieuwe investering aantrekkelijk. Doch daardoor ontstaat er weer meer verkeer en daarmee gaat het oorspronkelijke voordeel weer verloren. Een dynamische haven zal dus voor additionele investeringen zorgen om zijn vestigingsplaatsvoordeel weer terug te krijgen of te behouden. Een cirkelgang zet in. De inleider maakt duidelijk wat voor effecten een investering in aan- en afvoerwegen teweeg brengt.

Een verbinding kan bijv. korter worden. Een verbinding kan sneller worden, bijv. omdat er een grotere capaciteit ontstaat en daardoor congestieverschijnselen worden weggenomen. Een verbinding kan een andere vervoerswijze introduceren, bijv. duwvaart. Een verbinding wordt veiliger. Een kortere, snellere kwalitatief andere of veiliger verbinding, spaart tijd, voorraadkosten, distributiekosten, aanvoer- en afvoerkosten, verzekeringskosten en verhindert bij grotere veiligheid ook teloorgaan van goederen en last but not least van mensen.

Om al deze redenen verlokt de haven de staalindustrie tot nederzettingen aan de kust, aldus de heer Van Veelen, die speciaal de waarde van de havens als industriële vestigingsplaats belicht.

Een hoogst actueel onderwerp voor Rotterdam, dat de laatste jaren altijd gedaan heeft alsof het een plekje wilde vrij houden voor Hoogovens/Hoesch. Het fijne van het politieke spel achter de schermen wordt ons daarbij niet geheel onthouden, want als sommige locale of nationale politici zouden denken dat men Hoogovens/Hoesch ook wel naar Delfzijl of een Sloegebied zou kunnen verwijzen dan hebben deze het niet bij het juiste eind, aldus deze inleider. Het gaat primair om zeer diep vaar-

water en om de aanwezigheid van een echte haven. Hoogovens/Hoesch vinden de argumentatie van de te krappe arbeidsmarkt in het Rijnmondgebied niet steekhoudend. Het gaat om de grootte van de markt, niet om het feit van een tekort of overschot zonder meer. De ruime arbeidsmarkt in Groningen zou in de eindfase van 10 miljoen ton ruwe staal en 15.000 werknemers ook zeer overspannen zijn, omdat het project voor deze regio te groot is. Op de overzichtskaart die bij het preadvies is gevoegd, staan negen Europese staalbedrijven ingetekend die aan zee gelegen zijn. De - door de geringe laagdikte - arbeidsintensieve en daardoor dure kolwinning in Europa maakt dat de cokes nu overwegend aangevoerd wordt uit de USA. Terwijl Australië, dat nu al grote hoeveelheden cokes aan de Japanse staalindustrie levert, straks ook in aanmerking komt. Namelijk tegen de tijd dat de OBO-carrier (oil-bulk-ore) aan het driehoeksverkeer tussen Australië, Japan en Europa gaat deelnemen. Ook Polen is een cokes-leverancier van importantie geworden. De andere voor de ijzer- en staalfabricage belangrijke grondstof, het ijzererts, wordt weliswaar in West-Europa nog hier en daar gedolven, maar het ijzergehalte van ca. 30% is te laag in vergelijking met het erts uit de Canadese, Zweedse, Afrikaanse, Australische en Zuid-Amerikaanse wingebieden. Zeventig procent van alle erts komt daarom tegenwoordig overzee. Dit pleit dus voor ligging aan de kust.

Een tegengestelde trend echter vormt de afzetmarkt. De Duitse staalbedrijven aan de Ruhr zetten volgens de onderzoeken 80% van hun productie binnen een straal van 100 km. rond de fabriek af. Dat pleit dus weer voor ligging rond de consumptiecentra.

Voor de Hoogovens echter ligt dit anders. Een derde deel van de productie uit IJmuiden gaat naar overzee, één derde blijft in Nederland en één derde gaat naar de EGKS landen. Dat de weegschaal voor Hoogovens dus naar de kust doorslaat is wel duidelijk. Maar geldt dit ook voor Hoesch? Hierover zwijgt de inleider. Duidelijk wordt wel dat de omvang van de productie van beide bedrijven zodanig is, dat zij op korte termijn uit hun jasje gegroeid zullen zijn en dat, dit in aanmerking nemend, vrij snel een beslissing over de nieuwe vestigingsplaats moet vallen, te meer daar de aanloopfase van nul tot vijf miljoen ton productie per jaar 4 à 5 jaar vergt.

Wie weegt er nu de diepvaarwatervoordelen af tegen de milieu-hygiënische nadelen?

Professor Willems, hoogleraar U. F. S. I. A. en opdrachthouder bij het kabinet van de Minister Staatssecretaris voor Streekeconomie te Brussel gaat op het een en ander dieper in. Hij zet in zijn pre-advies de stijging van het bruto-nationaal product af tegen de water-, bodem- en luchtvervuiling van een groeiende, in steden samenballende Westeuropese indus-

triebevolking. Maar helaas, de poging is verbaal en niet kwantitatief.

De inleider heeft vertrouwen in de technologie die als *deus ex machina* de zaak ten goede moet kunnen keren, mits, zo voegt hij er aan toe, mits de nodige motivering tot stand gebracht wordt om er nu ook werkelijk iets aan te doen.

Uiteindelijk zal de asbakken-uit-het-autoraam-kiepende consument samen met de producent door de verhoging van de kostprijs voor de zuivering van het milieu moeten betalen.

Maar noch de industrie, noch de consument zal hiertoe bereid zijn, tenzij de overheid hun hiertoe dwingt. Doch de overheid dwingt alleen wanneer de politieke partijen het er in meerderheid mee eens zijn en 'bereid zijn daarbij zware en onpopulaire verantwoordelijkheid te dragen. De bij de Nederlandse verkiezingen gebruikte ontwapenende plaat van natuurlijke koe met dito dame helpt ons milieu tegen onze hooggespannen naieve verwachting in waarschijnlijk niet veel verder.

De niet-lucht-vervuilende-aspecten van de zeehavens werden in de preadviezen belicht door Mr. Fockema Andreae, voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam. Hij benadrukte het belang van de bestaande overslag- en handelsfunctie van de Benelux-havens.

Een interessant verschijnsel is de recente oprichting van Japanse distributiecentra. Het service-element speelt daarbij een even belangrijke rol als dat van de handel en distributie. De inleider verwacht van de toetreding van Denemarken, Noorwegen, Ierland en Engeland tot de EEG een nieuwe impuls voor de Beneluxhavens.

Wie nog eens een duidelijk overzicht wil hebben van de handels- en verkeersstromen in de Delta-havens en in de luchthavens Brussel-nationaal en Schiphol kan uitstekend terecht bij het pre-advies van professor Vrebos, secretaris-generaal van het Belgische Ministerie van Verkeerswezen en PTT. Eenvoudig en kort en voorzien van cijfers waar dat nodig is, wordt besproken de ontwikkeling van het internationale goederenverkeer ter zee en in de lucht, de wijziging van de techniek van laden en lossen, de ontwikkeling van het grote schip, het ontstaan van de container, de aard van het havenbeheer in de diverse havenbekkens en het bestuurlijke en financiële klimaat.

Zo zijn we dus aan het einde van ons havenlatijn gekomen. Enorm is de moeite die de pre-adviseurs zich hebben getroost bij het vervullen van de hen toegewezen taak, respectabel de kennis van zaken die zij daarbij op hun vakgebieden hebben tentoongespreid, schrijnend is ook hetgeen zij nog niet weten en toch zouden moeten weten.

Kunnen wetenschap en praktijk werkelijk meer als ze maar hand in hand zouden gaan, zoals door diverse pre-adviseurs wordt verwacht het geval

te zijn? Als elk belangrijk bedrijf een vestigingsplaats-onderzoek doet voordat het kiest waar het neerstrijkt - en dat blijkt inderdaad het geval - dan moet de daarbij gebruikte techniek toch ook meer universeel bruikbaar zijn, bijv. bij rentabiliteits berekeningen. Wie stelt er, zo zou men zich vervolgens kunnen afvragen, nu eens een echt Beneluxplan voor de Deltahavens op? Of moet dat steeds het privilege blijven van zuiver ambtelijke organen die dan het auteursrecht kunnen claimen omdat noch de universitaire wereld, noch het bedrijfsleven, inclusief de recreatieve sector daarvan, ooit over de bestemming van de Delta iets van zich hebben laten horen?

Een mogelijkheid zou bijvoorbeeld een onder de auspiciën van de Kamers van Koophandel uit het deltagebied tot standgekomen plan tot ruimtelijke ordening van dit tussen twee havenpolen gespannen gebied kunnen zijn. Nergens zijn de economische mogelijkheden zo groot als juist hier. Maar dit geldt ook voor de recreatieve kant van de delta. Een verstandige benadering houdt daarom met beide rekening.

De Nederlandse Economische Hogeschool en het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut die dit succesrijke studiecongres hebben georganiseerd zouden derhalve tezamen met een van de gastheren, de Kamer van Koophandel uit Rotterdam, eens te rade kunnen gaan bij hun Belgische pendants, om te zien of hun gemeenschappelijke kennis voldoende is om een dergelijk project aan te pakken. De schone herinnering aan boeiende dagen en het interessante pre-advies op de licht bestofte boekenplank zou dan een reële verlenging naar heden en toekomst kunnen krijgen.

En de officiële planologische organen zullen zeker - en dat is niet cynisch bedoeld - blij zijn met mondig tegenspel.

DRS. M. F. M. VAN UTENHOVE.

1. In voorgaande Europarubrieken¹⁾ werd aandacht geschonken aan het besluitvormingsproces van de Europese Gemeenschappen en de naar aanleiding van het AETR²⁾ tussen de Raad en de Commissie gerezen competentiekwestie, die door laatstgenoemde instantie aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen te Luxemburg ter beoordeling was voorgelegd. De aanleiding om in deze rubriek nogmaals op dit onderwerp in te gaan is hierin gelegen, dat het Luxemburgse Hof op 31 maart j.l. uitspraak heeft gedaan.³⁾

De feitelijke situatie is deze, dat de *lid-staten* van de E. E. G. in 1970 over het AETR-akkoord hebben onderhandeld en dit gesloten hebben op grond van een besluit van de Raad van Ministers van de E. E. G. van 20 maart 1970. De Commissie was het hiermee niet eens. Volgens haar behoorden het voeren van de onderhandelingen en het sluiten van het akkoord tot de taak van de Gemeenschap. De *Commissie* had de onderhandelingen moeten voeren, terwijl de *Raad* het akkoord had moeten sluiten. De Commissie vroeg daarom nietigverklaring van genoemd besluit van de Raad.

Hoewel het Hof het beroep van de Commissie heeft verworpen, zal de uitspraak haar desalniettemin genoeg doen. Blijkens zijn overwegingen geeft het Hof in wezen de Commissie gelijk.

- a) Het komt tot verwerping van het beroep tot nietigverklaring, omdat de Raad in casu in de nakoming van zijn verdragsverplichtingen niet is tekortgeschoten. Waar het AETR al in 1962 getekend was en de onderhandelingen over herziening ervan al liepen lang voor er sprake was van de hier aan de orde zijnde competentie van de Gemeenschap op het door het AETR bestreken gebied, zou een confrontatie van de bij de onderhandelingen over het AETR betrokken derde-landen met de nieuwe competentieverdeling tussen de Gemeenschapsorganen de goede afloop van de onderhandelingen in gevaar hebben kunnen brengen, aldus het Hof. Commissie en Raad hadden zich moeten verstaan over de meest geschikte wijze om de belangen van de Gemeenschap te behartigen. Zich baserend op de terzake doende verdragsbepalingen constateert het Hof echter, dat de Commissie het hare hieraan niet heeft gedaan.
- b) Het Hof stelt echter eveneens in zeer duidelijke bewoordingen, dat

¹⁾ Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap no 3/1970 p. 183 en no 1/1971 p. 41.

²⁾ Internationale overeenkomst inzake o.m. de rij- en rusttijden in het grensoverschrijdende wegvervoer.

³⁾ Arrest van 31-3-'71, zaak 22/70 Commissie versus Raad.

*in het algemeen de Gemeenschap als rechtspersoon "jouit de la capacité d'établir des liens contractuels avec les Etats tiers dans toute l'étendue du champ des objectifs définis dans la première partie du traité . . .".*⁴⁾

De bevoegdheid om in een bepaald geval internationale overeenkomsten te sluiten behoeft het Verdrag niet met zoveel woorden te geven. Deze kan er ook uit afgeleid worden, evenals uit regelingen die de gemeenschapsinstellingen ter uitvoering van het verdrag hebben vastgesteld. Heeft de *Gemeenschap* ter uitvoering van een gemeenschappelijk beleid regels vastgesteld dan hebben de *Lid-Staten* niet meer de vrijheid tegenover derde-landen verplichtingen aan te gaan, die deze regels aantasten. Het Hof wil geen scheiding van competenties al naar gelang er sprake is van interne communautaire maatregelen dan wel afspraken die derde-landen raken.⁵⁾

- c) Het concludeert dat de bevoegdheid om over het AETR te onderhandelen en het te sluiten bij de Gemeenschap berust vanaf de inwerkingtreding van de E. E. G.-verordening no 543/69 op 25 maart 1969⁶⁾, o.m. omdat de tot standkoming van een gemeenschappelijk vervoerbeleid tot de doeleinden van het verdrag behoort; omdat art. 75 lid 1a van het Verdrag betrekking heeft op het vervoer naar en van derde-landen; omdat de inwerkingtreding van de hierboven genoemde verordening als effect met zich heeft gebracht dat de Gemeenschap bevoegd is alle overeenkomsten te sluiten met derde-landen die betrekking hebben op de materie die door deze E. E. G.-verordening wordt geregeld.

De communautaire bevoegdheid sluit een concurrerende van de Lid-Staten uit. De Raad kan niet op eigen houtje uitmaken of voor het sluiten van een akkoord de intergouvernementele dan wel de communautaire weg bewandeld zal worden.

- d) De *verdeling* der bevoegdheden tussen Raad en Commissie ten slotte leidt het Hof i.c. af zowel uit de bepalingen betreffende het gemeenschappelijk vervoerbeleid, als uit de regels inzake het sluiten van overeenkomsten door de Gemeenschap t.w. art. 75 lid 1, art. 228, art. 116 E. E. G.-Verdrag.

De uitspraak van het Hof getuigt van wijs beleid. Enerzijds wordt het AETR niet in de waagschaal gesteld en wordt de Commissie geconfronteerd met haar doen en laten ten deze; anderzijds worden Raad en Lid-Staten zonder veel omhaal van woorden gewezen op de be-

⁴⁾ Voor letterlijke citaten wordt gebruik gemaakt van de Franse tekst van het arrest van het Hof. De Nederlandse tekst stond ten tijde van het schrijven van deze rubriek niet ter beschikking.

⁵⁾ "on ne saurait, dans la mise en oeuvre des dispositions du Traité, séparer le régime des mesures internes à la Communauté de celui des relations extérieures".

⁶⁾ P. B. 12e Jrg. no L77 van 29-3-1969.

voegdheden van de Gemeenschap. Een belangrijk punt in de uitspraak is ongetwijfeld, dat het Hof geen scheiding in de bevoegdheden wil aanbrengen al naar gelang er bij de uitvoering van het verdrag sprake is van "le régime des mesures internes à la Communauté" dan wel van "le régime des relations extérieures", evenals het punt dat op grond van de rechtspersoonlijkheid van de Gemeenschap de bevoegdheid om contractuele banden met derde-landen aan te gaan, wordt aangenomen.⁷⁾ Het is verheugend, dat het Hof de hier weergegeven standpunten heeft ingenomen, temeer waar zeker ten aanzien van het vervoer het besluitvormingsproces van de E. E. G. duidelijk intergouvernementele trekken vertoont.

2. In deze rubriek mag evenmin voorbijgegaan worden aan de indiening door de Commissie bij de Raad van Ministers van een ontwerp-beschikking tot invoering van een gemeenschappelijk stelsel van heffingen op het gebruik van de verkeerswegen.⁸⁾

Een 75 pagina's dik memorandum in de vorm van een mededeling aan de Raad en de nodige bijlagen vergezellen de ontwerpbeschikking. Hoewel er ongetwijfeld aanleiding is tot het maken van kritische kanttekeningen, wordt hieronder met een beknopte weergave van de meest essentiële punten volstaan. De Commissie heeft met haar voorstellen één van de zeer essentiële vraagstukken van het vervoerbeleid bij de Raad op tafel gelegd. Vele jaren van voorbereidend werk zijn eraan voorafgegaan. Men denke slechts aan de werkzaamheden verband houdend met de teststudie Parijs-Le Havre.⁹⁾ De Commissie kiest als doelstellingen van het heffingssysteem ten eerste een maatschappelijk optimaal gebruik van de wegen, ten tweede het opleveren van voldoende ontvangsten om alle uitgaven voor de bouw en de exploitatie van de betrokken wegen te financieren. De verschillende mogelijke systemen aan deze doelstellingen toetsend concludeert de Commissie dat zij alleen gerealiseerd kunnen worden door een heffingstelsel gebaseerd op de marginale maatschappelijke kosten gekoppeld aan de verplichting van financieel evenwicht.

Het voorstel van de Commissie houdt in, dat de voor het gebruik van de vervoersinfrastructuur te betalen prijzen in elk geval gelijk zullen zijn aan de marginale maatschappelijke kosten en dat er, als er een deficit is, een toeslag zal worden geheven om binnen elke tak van vervoer evenwicht te brengen tussen de ontvangsten en uitgaven betreffende de infrastructuur (investerings- en lopende uitgaven). Het gemeenschappelijk stelsel van heffingen moet gelden "voor de drie traditionele takken van vervoer", dus spoorwegen, wegvervoer en

⁷⁾ zie hiervoor onder 1b.

⁸⁾ Com (71) 268 def. van 24 maart 1971.

⁹⁾ Verslag over de teststudie bedoeld in art. 3 van de beschikking van de Raad no 65/270/EEG van 13-5-1965 (doc. SEC (69)700 def. van 12 maart 1969).

binnenscheepvaart. Dit betekent echter geen strikte uniformiteit. De beginselen zullen gelijk zijn; bij de uitwerking zal echter rekening gehouden worden met de specifieke kenmerken van elke vervoertak. De drie vervoertakken zullen ook niet gelijktijdig aan het gemeenschappelijk heffingstelsel onderworpen worden. Voor wegvervoer en binnenscheepvaart wordt gedacht aan een geleidelijke invoering in een overgangsperiode van tien resp. vijftien jaren. De regeling voorziet in compenserende vergoedingen voor de spoorwegen, zolang hun concurrenten de hun toe te rekenen kosten van de weg niet volledig dragen. Wat de te hanteren instrumenten betreft denkt men voor de landwegen aan een toepassing van het systeem door middel van de motorrijtuigenbelasting, de accijns op motorbrandstoffen en directe heffingen op de plaats waar en het ogenblik waarop de infrastructuur wordt gebruikt. Voor de binnenscheepvaartwegen denkt men aan het heffen van vaargelden. Bij de spoorwegen maakt het geïntegreerde beheer het mogelijk de kosten van de weg rechtstreeks in de vervoertarieven te verwerken, aldus de Commissie. Voor deze laatste vervoertak houdt de door de beschikking opgelegde verplichting van financieel evenwicht verband met hetgeen hierover reeds in 1965 door de Raad werd afgesproken en vooral met art. 8 van de harmonisatiebeschikking van 13-5-1965.¹⁰⁾ Deze bepaling schrijft de geleidelijke harmonisatie van de voorschriften betreffende de financiële betrekkingen tussen de spoorwegen en de staat voor, met als doel het tot standbrengen van de financiële zelfstandigheid van de spoorwegen.

MR. OLGA D. GERBERS.

¹⁰⁾ Beschikking nr. 65/271/EEG van 13 mei 1965 PB nr. 88 van 24 mei 1965.

KRONIEK

UNCTAD-DOCUMENTEN OVER ZEESCHEEPVAART EN HAVENS

verschenen in 1970/1971

Vervolg opgave Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1969 Nr. 3, blz. 245 en 246.

Niet genoemd zijn stukken van procedurele aard (agenda's e.d.) De documenten worden vermeld met het code nummer, voor het Committee on Shipping (TD/B/C.4/-) gebruikt.

- TD/B/C.4/58 Finance for the purchase of new and second-hand ships by developing countries; 3 February 1970, 42 p.
- TD/B/C.4/59 The maritime transportation of tropical timber; 5 January 1970, 148 p.
- TD/B/C.4/60 The maritime transportation of natural rubber; 12 January 1970, 216 p.
- TD/B/C.4/61 Route study: the liner trades between France (Bayonne-Dunkirk range of ports) and Morocco; 7 January 1970, 120 p.
- TD/B/C.4/62 The liner conference system; 19 January 1970, 148 p.
- TD/B/C.4/63 The nature and extend of cargo reservation. (niet aanwezig in de bibliotheek)
- TD/B/C.4/65 Manpower requirements and training facilities for merchant marines in developing countries; 27 January 1970, 67 p.
- TD/B/C.4/66 Review of maritime Transport 1969 (UN publication), 1969, 33 p.
- TD/B/C.4/67 The economics of bulking cargoes; 8 January 1970, 12 p.
- TD/B/C.4/68 Multi-national shipping enterprises; 8 January 1970, 10 p.
- TD/B/C.4/75 Unitization of Cargo (UN publication), 1970, 147 p.
- TD/B/C.4/76 The impact of world seaborne trade of charges in shipping costs, 25 November 1970, 13 p.
- TD/B/C.4/78 Consultations in shipping; 21 December 1970, 77 p.
- TD/B/C.4/79 Selection, collection and presentation of port information and statistics, 4 December 1970, 40 p.
- TD/B/C.4/80 Progress report on freight rate index numbers (note Unctad secretariat)

- TD/B/C.4/81 Review of activities in the field of shipping and ports of international bodies other than UNCTAD, 29 December 1970, 44 p.
- TD/B/C.4/ISL/6 Bills of Lading, 14 December 1970, 120 p.
- TD/B/C.4/82 Review of maritime transport 1970, 19 January 1971, 105 p.
- TD/B/C.4/83 General report on dredging, 12 February 1971, 63 p.
- TD/B/C.4/84 The development of the merchant marine of the Philippines, 1 February 1971, 64 p.
- TD/B/C.4/85 The maritime transportation of jute, 21 January 1971, 99 p.

De hierboven vermelde publicaties zijn in leen verkrijgbaar in de bibliotheek van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut.

Verschillende van de in deze publicaties behandelde onderwerpen zijn zowel voor de zeescheepvaart als voor de in algemene zin bij het vervoer betrokkenen van groot belang. In een volgend nummer zal derhalve nader worden ingegaan op enkele van de in de publicaties behandelde onderwerpen.

Tijdens een lunchbijeenkomst van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut op 6 april 1971 in Den Haag heeft *John L. Eyre*, president van Saguenay Shipping Ltd. te Montreal een lezing gehouden, getiteld "*Future shock at sea*".

Spreker begon zijn lezing, die hij zelf kenschetste als een "verzameling van gedachten", met een overzicht van de huidige revolutie in de zeescheepvaart.

Debatteerde men tien jaar geleden nog over de mogelijkheden en de voordelen van containerisatie in de zeevaart, thans dient men zich bezig te houden met de overlevingskansen van de talrijke rederijen die zich met hun containervervoer bezig houden.

Onderzoekingen hebben uitgewezen dat in 1973 tweemaal zoveel containerschepen als hiervoor benodigd zijn, zullen worden ingezet in de transpacific vaart.

Een zelfde situatie zal zich voordoen in de containervaart over de Atlantische Oceaan. De heer Eyre haalde een lezing aan die hij in december 1970 te Halifax heeft gehouden, waarin de verwachting werd uitgesproken dat spoedig twee enorme scheepvaart consortia, de Trio combinatie van Britse, Duitse en Japanse rederijen en de Amerikaanse Mc Lean/Sea-Land/US.Lines combinatie, het merendeel van de lucratieve handels-

routes over zee zullen beheersen. De conventionele rederijen zullen hierbij in de verdrukking komen.

In de bulkvaart zullen vermoedelijk gelijksoortige veranderingen plaats vinden.

De rol van de computer zal bij al deze veranderingen van doorslaggevende betekenis zijn.

Spreker stelde de vraag of een mechanische rem op de stormachtige ontwikkeling van containers, LASH, "on line" computer systemen en de enorm grote consortia mogelijk is.

Vervolgens besprak de heer Eyre enkele aspecten van de revolutie in de zeevaart.

Verhouding Regering-rederijen.

Aan de hand van voorbeelden werden de gevaren genoemd die verbonden zijn aan de staatssubsidiëring van rederijen.

Organisatie van de rederijen.

De traditionele structuur van de rederijen zal in de nieuwe container/computer wereld geheel verdwijnen.

Expeditieuren en scheepsagenten.

De heer Eyre verwacht dat de diensten van expeditieuren en scheepsagenten in de toekomst door de werkzaamheden van de grote dominerende container-consortia geheel zullen worden geëlimineerd.

T. M. (traffic manager) en T. D. C. (total distribution concept).

Het moderne concept van "total distribution" zal de traditionele "traffic manager" overbodig maken.

Identiteit.

De grote wereld scheepvaartmaatschappen met hun trotse en machtige namen zullen hun identiteit verliezen en worden opgenomen in enkele grote consortia.

Als laatste onderwerp behandelde de heer Eyre de opkomst van de ontwikkelingslanden, in het bijzonder Indonesië.

Nationale rederijen zijn voor deze landen een status-symbool, doch hun opkomst als scheepvaartland is te laat gekomen.

Gewezen werd op het feit dat de onderlinge handel tussen de naties van Z. O. Azië gering is en dat de voornaamste handel nog steeds plaats vindt met de Westerse landen.

Voor Indonesië denkt men niet aan containers, lash, of roll on/roll off

maar, in verband met de aanwezigheid van het grote aantal goedkope arbeidskrachten, aan het voor dit land meer logische pallet-systeem.

Spreker besloot zijn toespraak met de opmerking dat een oplossing van de door hem genoemde problemen dient te worden gezocht in grondige wetenschappelijke research en prognoses van de scheepvaartmarkt.

Op 22 april j.l. organiseerde de Stichting Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut een lunchbijeenkomst te Amsterdam, waar Mr. M. G. de Bruin - President Directeur van de Nederlandse Spoorwegen - een voordracht hield, getiteld:

“Het openbaar vervoer als nationaal vraagstuk”

De inleider, die mede namens het KNVTO sprak, meende dat deze problematiek juist nu aan de orde moest worden gesteld, om te voorkomen dat het nieuw optredende kabinet t.a.v. het openbaar vervoer wél een “beleid in woorden” zou hebben, doch niet zou beschikken over de bijbehorende cijfers.

De voordracht, die uitsluitend gericht was op het vervoer van personen, viel in 4 hoofdonderwerpen uiteen. In het onderstaande volgt een korte samenvatting van hetgeen t.a.v. deze onderwerpen naar voren werd gebracht.

1. *De politieke- tegenover de bedrijfsverantwoordelijkheid*

De politieke verantwoordelijkheid voor de verkeers- en vervoerspolitiek en de plaats die hieraan in het schema van de financiële prioriteiten wordt toegekend berust bij regering en volksvertegenwoordiging. De auto en het openbaar vervoer leveren beide baten op voor welvaart en welzijn; beide vragen zij offers. Tussen de totaliteit der baten en de totaliteit der kosten moet een zo gunstig mogelijk evenwicht bestaan. Een louter bedrijfseconomische benadering van het openbare vervoer zou tot maatschappelijk onaanvaardbare consequenties leiden. Het overgrote deel van het openbaar vervoer zou dan moeten verdwijnen, hetgeen duidelijk in strijd zou zijn met o.a. het beleid op het stuk van de Ruimtelijke Ordening, waarvoor het openbaar vervoer een belangrijk instrument is.

De politieke verantwoordelijkheid ligt in het overzien van de baten en de offers van het verkeer in zijn totaliteit, waarbij de twee componenten - particulier verkeer en openbaar vervoer - ieder hun rol spelen in een proces vol substitutiemogelijkheden, complementariteiten, latente strijdigheden, neveneffecten etc.

De menings- en besluitvorming ten dezen zal moeten berusten op

maatschappelijke kosten-/baten calculaties. Zolang het hiervoor benodigde instrumentarium nog onvolledig is zal e.e.a. benaderingswijze moeten geschieden. De urgentie van de leefbaarheidsproblematiek gedooft geen uitstel van besluitvorming.

Het niveau van de verkeers- en vervoersvoorzieningen, dat op grond van de verschillende doelstellingen nodig wordt geacht, moet door de overheid worden vastgesteld en de consequenties daarvan - o.m. de financiële - moeten worden aanvaard.

De *bedrijfsverantwoordelijkheid* van de in het openbaar vervoer werkzame ondernemingen is tweëerlei:

- de vervoersdiensten in de gevraagde kwantiteit en kwaliteit op zodanige wijze leveren, dat - gegeven een ook voor de overheid aanvaardbare prijspolitiek - de verhouding tussen kosten en opbrengsten zo gunstig mogelijk is
- hun specialistische bijdrage leveren aan de voorbereiding van de besluitvorming der overheid t.a.v. een maatschappelijk verantwoord beleid in zake het openbaar vervoer.

Bij de vervulling van deze taken moet het openbaar vervoer zich richten op 4 soorten vervoersfuncties, nl. het

- stadsgewestelijk vervoer
- regionaal vervoer
- intercity-vervoer
- internationaal vervoer.

De meerjarenplanning van de openbare vervoerbedrijven dient te steunen op meerjarige planning van de overheid, met name t.a.v. de financiële aspecten. De bedrijven moeten hun planningen voor de lopende bedrijfsvoering tenminste over enkele jaren kunnen uitstrekken. Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor de investeringsplannen.

De bestaande situatie m.b.t. uitbreidingsprojecten, waarbij het Rijkswegenplan reikt tot 1978 - met een doortrek naar 1985 en een indicatie tot 2000 - doch een openbaar vervoerplan ontbreekt, dreigt te leiden tot een onevenwichtig verkeers- en vervoersbeleid in de komende jaren.

Een nieuwe nationale beleidsaanpak van de vrije verkeerskruisingen, waaronder het overwegvraagstuk, is urgent.

2. Bestuurlijke kaders en beleidsvorming

De toedeling van de verantwoordelijkheid voor het verkeer en vervoer over Rijk, Provincies en Gemeenten berust momenteel te veel op technische en geografische criteria en onvoldoende op functionele cri-

teria. In alle fasen van beleidsvoorbereiding, besluitvorming en realisering blijkt de laatste jaren behoefte aan aanpassing van structuren. Het is dringend gewenst op korte termijn te onderzoeken hoe de bestuurlijke kaders aan de gewijzigde omstandigheden kunnen worden aangepast.

Wat het openbaar vervoer betreft, dit dient in de 4 boven reeds vermelde functies, te kunnen terugvallen op de op die schaal afgestemde bestuurlijke instanties.

Het beleid dient zijn neerslag te vinden in verkeers- en vervoersplannen, waarin de doelstellingen en middelen ter realisering daarvan worden aangegeven.

3. *Enkele programmapunten voor de beleidsvorming in de komende Kabinetsperiode*

De problemen, die de huidige situatie kenmerken zijn tweëerlei: de bestuurlijke structuur is niet toegesneden op de problemen en samenhangende normenstelsels voor de beleidsbepaling ontbreken. Oplossingen hiervoor zullen eerst op langere termijn te realiseren zijn.

Op kortere termijn zouden de volgende punten te verwezenlijken zijn:

- a. het uitbouwen van eenheid van studie, als grondslag voor het beleid. (Het door het NEI ondernomen integrale verkeers- en vervoersonderzoek - waar overigens het lokale verkeer buiten is gehouden - is hiertoe als een eerste aanzet te beschouwen).
- b. het op gang brengen van het onderzoek naar
 - *de interne normen*: ter onderlinge harmonisering van de verschillende vormen van verkeer en vervoer (social cost/benefit analyse; modal split analyse)
 - *de externe normen*: ter harmonisering met andere, ten dele “boven geordende” belangen (ruimtelijke ordening, welzijn etc.) in te brengen in de social cost/benefit analyse als elementen resp. randvoorwaarden (b.v. eisen met betrekking tot minimaal te bieden voorzieningsniveau)
 - *bestuurlijke organisatie*: besluitvormingselementen (nationaal, regionaal), taak, bevoegdheden
 - *financiën*: omvang en verdeling der beschikbare middelen, inpassing in de bestuurlijke organisatie.
- c. Onderzoek van de wenselijkheid en mogelijkheid de prijsvorming voor particulier en openbaar vervoer zoveel mogelijk op gelijke noemer te brengen door (een deel van) de vaste kosten van het particulier vervoer variabel te maken.

- d. Onderzoek van de mogelijkheid enigerlei vorm van prijsmechanisme te doen werken bij het gebruik van de infrastructuur.
 - e. Onderzoek naar het probleem van het voorzieningsniveau.
4. *De benodigde geldmiddelen voor het openbaar vervoer in de komende vier jaren*

Na de constatering, dat in de komende regeringsperiode een aanzienlijk groter beroep op de collectieve middelen nodig zal zijn voor een adequate openbaar vervoervoorziening, volgde een globale raming van het totale beslag dat in de jaren 1972 t/m 1975 op de nationale middelen zou moeten worden gelegd teneinde de bestaande vervoersvoorziening te handhaven en de voor de toekomst noodzakelijke outillage tijdig te verwezenlijken. Deze raming resulteerde in een bedrag van f 4 à f 5 miljard voor genoemde periode.

Dit bedrag is als volgt opgebouwd (in miljoenen guldens):

1. *Exploitatietekorten*

NS: kosten openbare dienstverplichtingen	1.550 à 1.750
stedelijk openbaar vervoer	850 à 950
streekvervoer	350 à 400
	2.750 à 3.100

Rente en aflossing van leningen voor niet gedekte exploitatietekorten NS t/m 1971	270
---	-----

2. *Uitbreidingsinvesteringen*

Spoorlijnen	700 à 800
stedelijk vervoer	700 à 800
verkeerskruisingen, vrije banen enz.	p.m.
Totaal	1.400 à 1.600

Welk deel der totale kosten op de Rijksbegroting zal drukken is moeilijk aan te geven omdat een vaste regeling voor de rijksbijdragen aan het stedelijk openbaar vervoer en het streekvervoer nog niet bestaat. Expansieinvesteringen behoeven niet ten laste van de Rijksbegroting te komen tijdens de investeringsperiode. Zij kunnen worden gefinancierd door middel van leningen, waarvan de aflossingen en rentebetalingen geleidelijk op de jaarlijkse exploitatierekeningen komen. De budgettaire last wordt aldus evenwichtiger verdeeld over de generaties, die de nieuwe capaciteit gebruiken.

Met betrekking tot het totaal der exploitatiekosten van verkeer en vervoer, is het - gezien de koopkrachtige en expanderende vraag naar

*personenvervoer - aannemelijk, dat de totale opbrengsten de totale lasten kunnen dekken**). Ook in het verleden week het totaal der opbrengsten uit heffingen (in de vorm van belastingen op het bezit van auto's resp. de vervoerprijs die men bij het openbaar vervoer betaalt) in orde van grootte niet af van het totaal der kosten.

Door geografische en/of functionele differentiatie in de heffingen (ook van de tarieven van het openbaar vervoer) zou bovendien het gebruik van de diverse middelen van vervoer kunnen worden beïnvloed in de richting van het maatschappelijk baten/lasten evenwicht. Aldus zou een systeem ontstaan van een sluitende nationale vervoersrekening.

Spreker, die stelde dat het niet op zijn weg lag een oordeel te geven over de politieke aanvaardbaarheid en realiseerbaarheid van een dergelijk heffingstelsel, meende, dat velen - overtuigd van het wezenlijk belang voor de gemeenschap van een optimale afwikkeling van het verkeers- en vervoersgebeuren - het niet principieel als verwerpelijk zouden beschouwen.

*) De volgende cijfers werden genoemd: voor 1971 wordt de "consumptie" van personenvervoer per gemotoriseerd eigen vervoer en per openbaar vervoer geschat op 125 à 130 miljard reizigerskilometers. Productiekosten hiervan in orde van *f* 11,5 à *f* 12 miljard (zonder rekening te houden met tijdsbeslag inzittenden, onderdekkingen b.v. van infrastructuurkosten en met neveneffecten milieu).

Het openbaar vervoer omvat ongeveer 14% van de reizigerskilometers en ongeveer 11% van de kosten.

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

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

Verschenen in het eerste kwartaal 1971:

- *Statistiek van het personenvervoer 1969*
Bestelnr. 814-015-69, prijs f 5,50.

Aan de in het begin van deze publikatie opgenomen samenvatting ontle-
nen wij onderstaande cijfers. Tegen de relatief sterke stijging van het
internationale vervoer per vliegtuig en een vrij constant blijvend overig
internationaal vervoer steekt de achteruitgang van het binnenlandse
openbare vervoer sterk af.

	1961	1965	1969
Aantal reizigers in het openbare vervoer:		mln	
<i>Totaal</i>	1 217	1 215	1 106
vliegtuig	2	3	5
zeeschip	1	1	1
trein	201	192	180
tram en metro	291	265	257
autobus	724	755	663
<i>Lokaal</i>	587	573	558
tram en metro	280	262	255
autobus	307	311	287
<i>Interlokaal</i>	615	625	545
trein	197	188	176
tram	10	3	2
autobus	409	434	367
<i>Internationaal</i>	15	17	19
vliegtuig	2	3	5
zeeschip	1	1	1
trein	4	4	4
autobus	8	10	9

- *Statistiek van de wegen 1 januari 1970*
Bestelnr. 814-019-70, prijs f 5,—.

In de inleiding tot deze statistiek wordt een overzicht gegeven van de
ontwikkeling van het wegennet in de jaren 1966 - 1970. Uit de cijfers
komt het volgende naar voren:

- een vrij sterke groei van het wegennet binnen de bebouwde kom;
 - een matige groei van het verharde wegennet buiten de bebouwde kom, en
 - een vrij sterke afnemning van het onverharde wegennet buiten de bebouwde kom,
- in welke ontwikkelingen uiteraard onderlinge verschuivingen (o.a. door de wijzigingen van de grenzen van de bebouwde kommen) mede een rol spelen.

	<u>1-1-1966</u>	<u>1-1-1970</u>
	lengte in km	
Totaal wegennet	95 700	97 500
Verharde wegen:		
- binnen de bebouwde kom	25 300	29 200
- buiten de bebouwde kom	46 100	47 800
Onverharde wegen buiten de bebouwde kom	24 300	20 500

Naar lengte gemeten nemen de planwegen in het totaal slechts een bescheiden plaats in; de lengte van de planwegen bedraagt 10 859 km, waarvan:

- rijkswegenplan 1 731 km
- secundaire wegenplannen 3 763 km
- tertiaire wegenplannen 5 365 km.

Tenslotte wordt in deze inleiding aangegeven, dat bij gemeenten met een stedelijk karakter het wegennet binnen de bebouwde kom omvangrijker is dan het wegennet buiten de bebouwde kom (resp. 14 000 en 5 300 km), terwijl het tegendeel zich voordoet bij de plattelandsgemeenten (resp. 7 100 en 31 700 km). Bij de verstedelijkte plattelandsgemeenten ontlopen de lengten van beide wegennetten elkaar niet veel (resp. 8 100 en 10 800 km).

- *Afvoer van goederen uit het Rijnmondgebied in 1968 (artikel van de hand van Prof. Dr. H. C. Kuiler in de Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer, april 1971)*

In dit artikel wordt de doelstelling van het onderhavige onderzoek gezien als een poging "om een eerste aanzet te krijgen voor een beter inzicht in het transportgebeuren en in de verbondenheid van dit gebeuren met de ruimtelijk gespreide overige economische activiteiten".

Hierbij worden de begrippen lokaal, regionaal en interregionaal vervoer gehanteerd waarmee successievelijk bedoeld is het vervoer binnen Rijnmond, het vervoer in relatie met IJmond en overige West-Nederland en tenslotte alle overige vervoer.

De grote verscheidenheid van gegevens in dit artikel maakt het moeilijk een beknopte samenvatting te formuleren. Uit de algemene conclusies doen wij dan ook een (willekeurige) greep:

- Voor alle goederensoorten is in het lokale vervoer de vrachtauto duidelijk het meest aangewezen transportmiddel.
- In het regionale vervoer begint de binnenvaart reeds flinke betekenis te krijgen: hoge aandelen (rond 2/3) vertonen de voedingsmiddelen, vaste brandstoffen en aardolieprodukten.
- In het interregionale vervoer ziet men een nauwe verbondenheid tussen bepaalde vervoermiddelen en goederensoorten en wel bij:
 - de vrachtauto: “overige goederen” en produkten van de metaalindustrie;
 - de spoorwegen: met relatief hoge aandelen voor vaste brandstoffen, chemische produkten en metaalprodukten (resp. 27, 17 en 17%);
 - de binnenvaart: die op de lange afstanden zeer hoge marktaandelen krijgt (meer dan 50%) voor ertsen, meststoffen, aardolieprodukten, landbouwprodukten, voedingsmiddelen, vaste brandstoffen en zand.

● *Statistiek van de internationale binnenvaart 1969*

Bestelnr. 814-035-69, prijs f 15,50.

Blijkens deze statistiek heeft de groei van de internationale binnenvaart zich in 1969 niet voortgezet:

	1964	1968	1969
	mln ton		
Gelost in Nederland	26	45	44
Geladen in Nederland	57	73	77
Vervoerd via Nederland	21	30	26
Totaal	104	147	147

Het aandeel van de diverse vlaggen in dit vervoer gaf hierbij het volgende beeld te zien:

Nederlandse vlag	55	75	75
Belgische vlag	22	28	29
West-Duitse vlag	20	35	34
Franse vlag	4	4	4
Zwitserse vlag	3	6	5

Gedurende de periode 1964 - 1969 nam de Nederlandse vlag steeds iets meer dan de helft van het totale vervoer voor zijn rekening.

- *Statistiek van het binnenlands goederenvervoer 1969*
Bestelnr. 814-034-69, prijs f 14,50.

De ontwikkeling van het binnenlandse goederenvervoer in de laatste 5 jaren wordt in deze publikatie op een van de eerste bladzijden met een aantal kerncijfers weergegeven, waaraan het volgende is ontleend:

	1964	1969
	mln ton	
Vervoerd gewicht:		
Binnenvaart	77	90
w.v. ruwe mineralen	45	58
vloeibare brandstoffen	10	12
granen e.a. voedings- en genotmiddelen	9	9
Spoorwegen	17	12
w.v. vaste brandstoffen	6	3
Wegvervoer	233	297
w.v. ruwe mineralen	78	102
granen e.a. voedings- en genotmiddelen	43	64
kalk, cement e.d.	27	30
vloeibare brandstoffen	16	22

DRS. J. D. GOSLINGA

Lecture Notes in Operations Research and Mathematical Systems, 1970 (20), Optimale Fahrpläne door Götz Uebe, Springer-Verlag, 161 pag.

Een van de meest belangrijke problemen waarbij Operations Research methodieken gebruikt kunnen worden is het vraagstuk van optimale dienstregelingen en roosters. Er bestaan een aantal mathematische standaardtechnieken, die soms met succes toegepast kunnen worden. De praktijkproblemen zijn helaas veelal gecompliceerder dan deze standaardtechnieken toestaan en bevatten meestal ook zoveel variabelen dat het niet mogelijk is om binnen redelijke berekeningstijden met succes andere, soms wat meer ingenieuze, technieken toe te passen. Een klassiek voorbeeld is het lesroosterprobleem. Hieraan is al veel onderzoek gedaan, maar er bestaat nog geen panklaar programma om voor een wat grotere school een rooster te berekenen, zonder dat er nadien met de hand nog veel aan bijgeschaafd moet worden.

Bij vervoersbedrijven spelen dit soort vraagstukken een belangrijke rol, t.w. dienstregelingen al of niet met optimaliseringsaspecten, inzet van materieel en personeel. Bij deze beide laatste problemen speelt het facet van optimalisering wel een belangrijke rol, alhoewel ook reeds van een goed resultaat gesproken mag worden, indien de computer een rooster zou kunnen leveren, dat zeker niet optimaal is maar dat qua efficiency in de buurt ligt van het met de hand bereikte resultaat.

Het onderhavige boek poogt een overzicht te geven van een groot aantal technieken en hun varianten met betrekking tot optimale dienstregelingen. Bovendien is een grote literatuurlijst gegeven. De titel van het boek riep dan ook bij de recensent en enkele anderen grote verwachtingen op. Helaas moet geconstateerd worden dat de schrijver er niet in is geslaagd een duidelijk en begrijpelijk boek te schrijven, ook niet voor degenen die met deze problematiek enige ervaring hebben. Het boek is te theoretisch en ondanks de 161 pagina's veel te beknopt. De theoretische achtergronden worden niet of nauwelijks gegeven en de methodieken vallen iedere keer zomaar uit de lucht. Zo wordt op pagina 19 in enkele regels en in één formule het "prijsstelling van Koopman" op het toewijzingsprobleem voor personeel toegepast. Het zou zeker niet misstaan hebben om hier wat meer toelichting te geven, want alleen voor ingewijden op dit gebied is deze formule te begrijpen. Hetzelfde geldt voor de getallen voorbeelden. De omschrijvingen zijn veel te kort om enige indruk van de achtergronden van het vraagstuk te krijgen.

Het boek veronderstelt dat de lezer min of meer volledig bekend is met de problematiek en de theorieën goed kent. Het is als studieboek dan ook nagenoeg onleesbaar. Als naslagwerk is het helaas ook niet erg geslaagd, daar het enerzijds niet mogelijk is om het eigen probleem snel en duidelijk in het boek terug te vinden en anderzijds ontbreken een aantal essentiële literatuurverwijzingen, ondanks de grote literatuurlijst. Zo wordt op pag. 6 aan een artikel van Kreko en op pag. 9 aan een artikel van Zehnder gerefereerd, maar beide ontbreken in de literatuurlijst.

Het is bijzonder jammer dat ondanks het grote werk dat de schrijver hier ongetwijfeld aan gehad heeft, dit boekwerk slechts een academische waarde heeft.

N. V. Nederlandse Spoorwegen,
Dienst van Onderzoek en Planning (4),
Afdeling Operations Research,

DR. IR. P. VAN BOMMEL.

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

Journal of Transport Economics and Policy Volume V No. 1 January 1971.

- | | | |
|----------------------------|---|--|
| William D. Shipman | : | Rail passenger subsidies |
| Elbert W. Segelhorst | : | Transit validation for city centres |
| Hossein Askari | : | Demand for package tours |
| H. Neuburger | : | User benefit: Transport and land use plans |
| C. R. Brady and M. J. Betz | : | A traffic model reconsidered |
| John Hibbs | : | Sub-contracting in road transport |
| Martin Rothstein | : | Airline overbooking |
| Helmut Schuster | : | Europe and a common transport policy |

Journal of Transport Economics and Policy, Vol. V No. 2 May 1971.

- | | | |
|-----------------------------------|---|--|
| G. Mills | : | Investment Planning for British Ports |
| Jerald R. Barnard and Duane | : | Transport Nodes and Local Service Airports in the Midwest |
| B. Oyen | : | |
| Sylvia Trench | : | Bus Services in the Nottingham Area. Some Effects of the Boundary System |
| Richard Goss | : | Some Financial Aspects of Shipping Conferences |
| Stella Dafermos and F. T. Sparrow | : | Optimal Resource Allocation and Toll Patterns in User-Optimised Transport Networks |
| J. S. McKenzie | : | The Routeing of Ships |
| D. N. M. Starkie | : | Modal Split and the Value of Time. A note on "Idle-Time" |

Book Reviews

- | | | |
|------------------------------|---|---|
| Reviewed by Anthony Wren | : | The Impact of Computer Techniques on Road Transport Planning by W. E. Norman. Computers in Vehicle Scheduling |
| Reviewed by T. M. Pharoah | : | Noise. By Robert Tayler |
| Reviewed by D. N. M. Starkie | : | Industrial Demand for Transport. By B. T. Bayliss and S. L. Edwards |

Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 1971 - Heft 1/2

Dr. Karl Lechner	: Verkehr und Industrie
Dr. h.c. Josef Krainer	: Verkehrsprobleme der Steiermark
Dr. Oskar Weihs	: Industrielle Entwicklung und das Verkehrswesen in der Steiermark
Dr. Victor Bodson	: Industrie und Verkehr in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften
Dr.-Ing. Günter B. Fettweis	: Über alte und neue Querverbindungen von Bergbau und Verkehrstechnik
Dr. Josef Dultinger	: Technische und wirtschaftliche Aspekte der Zusammenarbeit von Eisenbahn und Industrie
Dr. Anton Jaksche	: Die Verkehrsprobleme der VÖEST
Dr. Josef Ebner	: Verkehrswirtschaft und Industrie
Dr. Karl Fiala, Dr.-Ing. Engelbert Wist	: Eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Kärnten und Steiermark

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1971 - Heft 1/2

Prof. Dr. Dr. h.c. Andreas Predöhl	: Wissenschaft und Politik bei der wissenschaftlichen Beratung der Wirtschaftspolitik
Prof. Dr. Hellmuth St. Seidenfus	: Probleme und Verbesserungsmöglichkeiten wissenschaftlicher Beratung der staatlichen Verkehrspolitik
Prof. Dr. Karl Oettle	: Verantwortung und Gefährdung der wissenschaftlichen Berater im Verkehrswesen
Prof. Dr. Bruno Arnold, Dr. Ulrich Klimke	: Die verkehrswissenschaftliche Forschung im Blickpunkt des integrierten Bundesverkehrswegeprogramms
Prof. Dr. Hans-Reinhard Meyer	: Formen, Wirksamkeit und Probleme wissenschaftlicher Beratung der Verkehrspolitik in der Schweiz
Prof. Mr. K. Vonk	: Formen, Wirksamkeit und Probleme wissenschaftlicher Beratung der Verkehrspolitik in den Niederlanden
Prof. Dr. Ferdinand Niessen	: Die Wechselwirkung zwischen wissenschaftlicher Beratung und unternehmerischer Planung im Bereich der Deutschen Bundesbahn

- Prof. Dr. Harald Jürgensen : Probleme einer Investitionsplanung im Verkehr
- Prof. Dr. Walter Hamm : Infrastrukturpolitik und Wettbewerb im Verkehr
- Prof. Dr. Rainer Willeke : Koordinierte Bedarfs- und Finanzplanung der Infrastruktur des Kraftverkehrs
- Prof. Dr. Rolf Funck : Optimalkriterien für die Preisbildung im Verkehr
- Dr. Gerd Aberle : Cost-Benefit-Analysen und Verkehrsinfrastrukturplanung
- Prof. Dr. Heinz Müller : Eigenwirtschaftlichkeit der Eisenbahn und aktive Sanierung ländlicher Räume - ein Zielkonflikt?
- Prof. Dr. Dr. Wilhelm Böttger : Die Wirksamkeit von Staatshoheit, Daseinsvorsorge und Autonomie bei öffentlichen Verkehrsunternehmen
- Dipl.-Volksw. Herbert Baum und Dipl.-Volksw. Wolfgang Kentner : Wissenschaftliche Entscheidungshilfen für Verkehrspolitik und -praxis

Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 1971 - Heft 1

- Prof. Giuseppe Fontanella : La structure du transport routier de marchandises en Italie
- Jean-Pierre Baumgartner : La concurrence entre les transports aériens et ferroviaires de voyageurs en Espagne
- Lorenzo Zbinden : Zur Preispolitik der Kraftwerke und Eisenbahn
- Dr. Robert Adam : Diebstahl und Beraubung von Lastkraftwagen in den USA
- Dr. Ferdinand Reichel : Trübe Aussichten für US-Luft- und Raumfahrtindustrie
- Paul Henri Baillod : La vie internationale
- Dr. Hans Staffelbach : Statistische Übersicht des Verkehrs
- Willeke R. und Aberle G. : Besprechungen

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

Op 25 maart 1971 promoveerde de heer W. E. Vahrenhorst aan de Nederlandse Economische Hogeschool op het onderwerp:

“Der Strassengütertransport von und zu dem Rotterdamer Hafengebiet mit einer besonderen Betrachtung der Warte- und Umschlagszeiten.”

Promotor was Prof. Dr. H. C. Kuiler.

De dissertatie van Dr. Vahrenhorst is door het Instituut uitgegeven.

Als centraal punt in zijn studie behandelt Dr. Vahrenhorst de functie die de vrachtauto vervult bij de toevoer en afvoer naar en van de Rotterdamse haven.

Dr. W. E. Vahrenhorst verduidelijkt met deze studie niet alleen de positie en de functie van de vrachtauto in het door hem onderzochte gebied, maar levert tevens een bijdrage tot een meer rationele uitvoering van deze transporten.

De studie is verkrijgbaar bij het Instituut tegen de prijs van *f* 25,—.

Het statistisch materiaal is in een apart boekwerk ondergebracht onder de titel:

“Der Strassengütertransport von und zu dem Nieuwe Waterweg-Gebiet im Spiegel der Statistik”.

Deze studie is tevens verkrijgbaar bij het Instituut tegen de prijs van *f* 20,—.

SLOTEXAMEN CURSUS VERVOERSWEZEN

De slotexamens van de cursus Vervoerswezen hebben op 27 en 28 mei j.l. te Rotterdam plaatsgevonden.

De cursus Vervoerswezen is een tweejarige schriftelijke opleiding die jaarlijks door de Stichting Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut wordt georganiseerd.

Geexamineerd werd in de vakken Vervoerseconomie, Marketing, Bedrijfseconomie, Europese Integratie en Interne Organisatie.

Voorts kunnen de kandidaten een keuze maken uit de vakken Goederenvervoer of Personenvervoer. Twee deelnemers hebben in beide vakken examen afgelegd.

Aan het slot van de examendagen is door de Voorzitter van de Commissie van Toezicht, Mr. A. W. Lazonder, de diploma's uitgereikt aan de geslaagden, t.w. de heren

C. A. Baars	Arnhem	N. V. AKU Goodrich Chemische Ind.
N. van den Berg	Alphen a.d. Rijn	Van Gelder Papier N. V.
D. A. Bleeker	Krimpen a.d. IJssel	Wm. H. Müller en Co. N. V.
P. J. A. L. Bol	Monster	Economisch Bureau Weg- en Watervervoer.
K. H. H. Bos	Evergem (België)	A. B. Volvo Truck Division
J. B. Buursen	Oldenzaal	Exp. Bedrijf Haarman
E. B. M. Damen	Amsterdam	N. V. Amsterdamsche Rijtuig Mij.
G. W. Geurink	Lunteren	N. V. Gelders Overslag- en Expeditiebedrijf
J. H. A. Gualthérie van Weezel	Nieuwerkerk a.d. IJssel	Transport Advies Groep TRAG
A. G. van den Hoek	Rotterdam	B. van der Laan Scheepvaart- en Handel Mij.
M. J. Honsbeek	Spijkenisse	ICI Holland N. V.
G. Klein Tijssink	Hattem	Wehkamp postorders
J. H. Laterveer	Aalsmeer	N. V. Maarse en Kroon
H. Mulderij	Apeldoorn	H. Mulderij
J. C. Nelisse	Amsterdam	N. V. van Gend en Loos
P. C. Noordzij	Vlaardingen	Fertex N. V.
W. H. Oostrom	Zevenhuizen	Ruys en Co. N. V.

C. de Ruyter	Haastrecht	Unilever-Emery N. V.
C. A. Sintnicolaas	Zevenaar	N. V. Gelders Overslag en Expeditiebedrijf
R. A. van Streun	Capelle a.d. IJssel	N. V. van Gend en Loos
H. J. F. Welten	Deurne	Coöp. Centrale Boerenleenbank
E. G. Zwerver	Rotterdam	Vitesse N. V.

STUDENTENEXCURSIE

Op vrijdag 19 februari 1971 organiseerde het Instituut een interuniversitaire excursie naar de Europese Waterweg Transporten N. V. (E. W. T.) te Rotterdam.

Aan de excursie werd deelgenomen door studenten in de Haven- en Vervoerseconomie uit Rotterdam en Amsterdam en door studenten in de Transporttechniek en Verkeerskunde uit Delft.

In zijn inleiding gaf Drs. M. Thomassen van de E. W. T. de studenten een beeld van de plaats welke de duwvaart als transporttechniek in de Rijnvaart inneemt en de bijzondere voorzieningen die bij dit vervoer noodzakelijk zijn. Na de lunch volgde een rondvaart door de haven van Rotterdam, waarbij de klemtoon lag op het geven van een goede indruk van de vele mogelijkheden die het gebruik van duwbakken biedt.

Kenmerkend was ook hier dat een efficiënt gebruik van ladingruimte het noodzakelijk maakt om vele factoren bij de planning te betrekken.

ALGEMEEN

Ruimtelijke structuren voor Zuid-Holland; studie ter voorbereiding van een structuurschets voor Zuid-Holland; aangeboden aan Provinciale staten bij voordracht van Gedeputeerde staten. 's-Gravenhage, 1970. 58 blz., krtn, tabn.

Centraal planbureau. De Nederlandse economie in 1973; een voorwaardelijke prognose van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de Nederlandse economie op middellange termijn. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1970. 2 dln, grafn, tabn.

DI 1. VIII, 213 blz.

DI 2. VII, 354 blz.

Bell, H. S. Petroleum transportation handbook. New York enz., McGraw-Hill book company, 1963. XVI, 494 blz., afbn, grafn.

Rijnvos, C. J. Economische orde en Europese monetaire integratie. Leiden, Stenfert Kroese, 1970. X, 174 blz., tab.
Proefschrift Tilburg.

Samson, F. E. Ons welzijn en de watervervuiling. 's-Gravenhage, Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond ANWB, 1970. 56 blz., afbn, grafn, krtn. ANWB recreatie-brochure; nr. 9.

Voracek, V. Die Probleme der Regionalplanung in der C. S. S. R.-Lufthygiene und Schutzmassnahmen; gastcollege gegeven aan de Katholieke universiteit te Leuven; maart 1969. Leuven, Katholieke universiteit; Interfakultair instituut voor stedenbouw en ruimtelijke ordening, 1969. 2 dln in 1 bd, tabn.

I. I. S. R. O. nota nr. 3.

Tinbergen, J. Perspectieven van de Nederlandse produktiestructuur. Rotterdam, 1970. I, 12 blz. Rede ter gelegenheid van de 167ste diëns van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam; maart 1970.

Centraal planbureau. Centraal economisch plan 1971. 's-Gravenhage, 1971. 243 blz. grafn, tabn.

VERKEER ALGEMEEN

Deakin, B. M., and T. Seward. Productivity in transport; a study of employment, capital, output, productivity and technical change. Cambridge, University press, 1969. 24 cm., 248 blz., grafn, tabn.

University of Cambridge; Department of applied economics. Occasional papers; nr. 17.

Nedex congress 1969; Rotterdam, October 1969; themes: transport in marketing - marketing of transport. Rotterdam, 1970. 59 blz., grafn, tabn.

Kökert, K., G. Mieth und G. Tessmann. Grundfragen der Weiterentwicklung der Transportpreise. Berlin, Institut für Verkehrsforschung, 1965. 29 cm., 85 blz., grafn, tabn.

Aus der wissenschaftlichen Arbeit des Instituts für Verkehrsforschung, Berlin; Heft 6.

Freight management. Containerisation data book 1969. Kingston-upon-Thames, Surrey. Kelly's directories, 1969. 216 blz., afbn, tabn, tekn.

Die Einordnung des Werkverkehrs in die Verkehrswirtschaft; mit Beitr. von G. Meyer, P. R. Puf, H. Georgi, u.a. Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht, 1970. 214 blz., krt, tabn.

Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Heft 60.

Probleme der komplexen Verkehrsforschung und ihre Bedeutung für die Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Führungstätigkeit im Verkehrswesen; mit Beiträgen von H. Kleinert, K. Hacker, G. Mieth, u.a. Berlin, Institut für Verkehrsforschung, 1967. VI, 203 blz., afbn, grafn, krt, tabn, tekn. Wissenschaftliche Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsforschung, Berlin; Heft 8.

Friedlaender, A. The dilemma of freight transport regulation; prep. for a conference of experts at the Brookings institution; with a summary of the discussion. Washington, D. C., Brookings institution, 1969. XIII, 216 blz., grafn, tabn.

Studies in the regulation of economic activity.

Frain, J. Transportation and distribution for European markets. London, Butterworths, 1970. XII, 198 blz., afbn, grafn, krt, tabn, tekn.

Haan, J. D. de Marketing in der Güterbeförderung; Vortrag. Rijswijk, Nationale organisatie voor het beroepsgoederenvervoer Wegtransport, 1970. I, 23 blz.

Kadas, K. Technisch-ökonomische Steuerung von Verkehrsabläufen mit Hilfe kybernetischer Systeme. Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht, 1970. 21 blz., grafn.

Vorträge und Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Heft 9.

Die Arbeitsteilung der Verkehrsträger Eisenbahn und Kraftverkehr in den Einzugsbereichen der Schmalspurbahnen; unter Leitung von H. Engelmann. Berlin, Institut für Verkehrsforschung, 1968. 110, 12 blz., grafn, tabn. Wissenschaftliche Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsforschung, Berlin; Heft 11.

Bundesverkehrsministerium; Arbeitsgruppe Wegekosten. Bericht über die Kosten der Wege des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Bad Godesberg, Neuer Vorwärts-Verlag, 1969. II, 139, 159 blz.

Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr; Heft 34.

Seidenfus, H. St. Rationalisierung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs. Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht, 1970. 24 blz. Vorträge und Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Heft 11.

WEGVERKEER

Centraal Bureau voor de Statistiek. Het bezit en gebruik van personenauto's in 1967; met medew. van J. König, de hoofdafdeling Verkeersstatistiek en de hoofdafdeling Statistische analyse. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1970. 38 blz., grafn, tabn, tekn.

Algemene verladers- en eigen vervoerders organisatie. Goederendistributie in de stad. 's-Gravenhage, 1970. 31 blz., afbn.

Freimuth, W. Zur Frage der Kontingentierung des gewerblichen Strassengüterfernverkehrs in einer marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaftsordnung. Düsseldorf, Verlag Handelsblatt, 1969. 24 cm., 130 blz., graf, tabn.

Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln; Nr. 24.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Aanwezigheid en gebruik van autogordels; enquête 1968/1969 onder weggebruikers op wegen buiten de bebouwde kom. Voorburg, 1970. 47 blz., tabn.

Bendtsen, P. H. Town and traffic in the motor age; transl. by E. Rockwell. Copenhagen, Danish technical press, 1961. 173 blz., afbn, grafn, tabn.

Organisation de coopération et de développement économiques; Groupe consultatif sur la recherche en matière de transport. Améliorations et innovations dans les réseaux d'autobus urbains; compte-rendu du premier examen d'évaluation technologique; février 1969. Paris, 1969. 235 blz., afbn, grafn, tabn, tekn.

Biehl, B. M. Pedestrian safety; in co-op. with S. J. Older and D. J. Griep. Paris, Organisation for economic co-operation and development; Research group on pedestrian safety, 1969. 72 blz.
Road research.

Keyzer, M. J. Rede ter gelegenheid van de jaarvergadering van de N. I. W. O.; Arnhem, september 1970. Z.pl., 1970. 20 blz.

Ville de Goyet, A. de, Gares routières, centres routiers; un problème à l'ordre du jour. Bruxelles, Société de recherche opérationnelle et d'économie appliquée, 1970. II, 13 blz., tab.

RAILVERKEER

Lescrinier, J. Rentabiliteitsstudie van een pre-metro te Antwerpen. Antwerpen, Rijksuniversitair centrum; Faculteit der toegepaste economische wetenschappen, c. 1970. VI, 109 blz., grafn, tabn, tekn. Proefschrift Antwerpen.

Fikentscher, W. Marktmacht und Preisunterbietung im Verkehr; ein Rechtsgutachten über Fragen, die bei der rechtlichen Beurteilung von auf Tarifmassnahmen beruhenden Preisunterbietungen der Deutschen Bundesbahn im Güterverkehr eine Rolle spielen können. Bonn enz., Kirschbaum Verlag, 1970. 43 blz.

Schriftenreihe des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs; Heft 15.

Régie autonome des transports parisiens; Direction du réseau ferré. Le réseau métropolitain. Paris, 1970. 47 blz., afbn, tabn, tekn.

PIJPLEIDINGEN

Groeneveld, C. A. De economische positie van de pijpleiding als techniek van vervoer. Rotterdam, 1970. IV, 57 blz., grafn, krt, tabn. Doctoraal-scriptie.

Aldworth, H. E., and S. T. Bonnington. Transport of solids by pipeline. London, 1966. 7 blz., afbn, grafn.
Overdr. uit: Science journal; (1966.04), blz. 55-61.

SCHEEPVAART

Nota inzake maatregelen tot verbetering van de positie van de Nederlandse koopvaardij; samengest. door de Koninklijke Nederlandsche reedersvereniging, de Raad van bestuur voor de zeevaart en de Federatie van werknemersorganisaties in de zeevaart. 's-Gravenhage, 1970. II, 29, 2, 5 blz., tabn. Met afz. perscommuniqué, 2 blz.

Keyzer, M. J. Land zonder grenzen; rede bij gelegenheid van de jaarvergadering van de "Schifferbörse"; Duisburg, maart 1970. Z.pl., 1970. 11 blz.

De Nederlandse kleine handelsvaart; rapport samengest. door een werkgroep ingesteld door de staatssecretaris van verkeer en waterstaat. 's-Gravenhage, 1969. 2 dln, graf, tabn.

Dl. 1. Rapport. 20 blz.

Dl. 2. Bijlagen. 254 blz.

LUCHTVAART

Straszheim, M. R. The international airline industry. Washington, D. C., Brookings institution, 1969. XIV, 297 blz., grafn. tabn. Transport research program.

IATA. Amsterdam symposium; October 1969. Montreal, IATA; Publications section, 1970. II, 65 blz., afbn, graf, tab. Tekst in het Engels, Frans en Spaans.

Auswitz, G. Ermittlung des Beförderungsbedarfs im grenzüberschreitenden Personenverkehr, dargestellt am Beispiel des Luftverkehrs. Berlin, Institut für Verkehrsforschung, 1964. IV, 64 blz., tabn. Aus der wissenschaftlichen Arbeit des Instituts für Verkehrsforschung, Berlin; Heft 5.

TOERISME

Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond ANWB. Het kleine buitenverblijf (de tweede woning); weergave van de zevende recreatie-studiedag, georganiseerd in samenw. met de Stichting Recreatie; Amsterdam, november 1969. 's-Gravenhage, 1970. 60 blz., afbn, grafn, krtn, tabn. ANWB recreatie-brochure; nr. 10.

NASLAGWERKEN

Bucksch, H., and A. PH. Altmeyer. Pipeline dictionary; English-French-German. Paris, Eyrolles; Wiesbaden enz., Bauverlag, 1969. 285 blz. Tekst in het Engels, Frans en Duits.

Rijkswaterstaat; Directie Algemene Dienst; Sectie Binnenscheepvaart. Hoogspanningslijnen over vaarwegen in Nederland. Den Haag, 1970. II, 3, 37 blz. Met 1 afz. krt. Bevat alleen tabn.

ABC voor handel en industrie. Handboek voor bedrijfsvoorlichting. Haarlem, 1970. 232 blz. De groene baak.

STATISTIEKEN

The St. Lawrence seaway authority and the St. Lawrence seaway development corporation. Traffic report of the St. Lawrence seaway, 1970. Ottawa, Canada, 1970. 69 blz.

JAARVERSLAGEN

Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam. Jaarverslag 1969. Amsterdam, 1970. 288 blz.

Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N. V. Jaarverslag 1970. IJmuiden, 1971. 67 blz.

De Nationale Investeringsbank N. V. Jaarverslag 1970. 's-Gravenhage, 1971. 75 blz.

Holland Amerika Lijn. Jaarverslag 1970. Rotterdam 1971. 44 blz.

N. V. Nederlandsche Scheepvaart Unie. Jaarverslag 1970. Rijswijk, 1971. 72 blz.



Bij het algemeen secretariaat van de Centrale Organisatie TNO wordt voorbereid de oprichting van een **Studie- en Informatiecentrum TNO voor Verkeersonderzoek.**

Dit Centrum zal o.a. worden belast met:

- a) het inventariseren en analyseren van het landelijk complex van verkeersonderzoekingen en het onderkennen van leemten daarin;
- b) het doen verrichten van aanvullend onderzoek binnen de Organisatie TNO en het afstemmen daarvan op onderzoek van derden;
- c) het leggen en onderhouden van contacten met en het geven van inlichtingen aan de overheids-, semi-overheids- en particuliere organen, welke in verband met het voorgaande daarvoor in aanmerking komen.

De Organisatie TNO vraagt een ervaren academicus, die met de leiding van het Studie- en Informatiecentrum TNO voor Verkeersonderzoek zal worden belast. Naast een academische opleiding en ervaring zijn tevens een grote mate van zelfstandigheid en het vermogen tot samenwerking zowel binnen als buiten de Organisatie TNO vereisten voor deze functie.

Schriftelijke sollicitaties te richten aan:
De Algemeen secretaris TNO
Postbus 297 - 's-Gravenhage