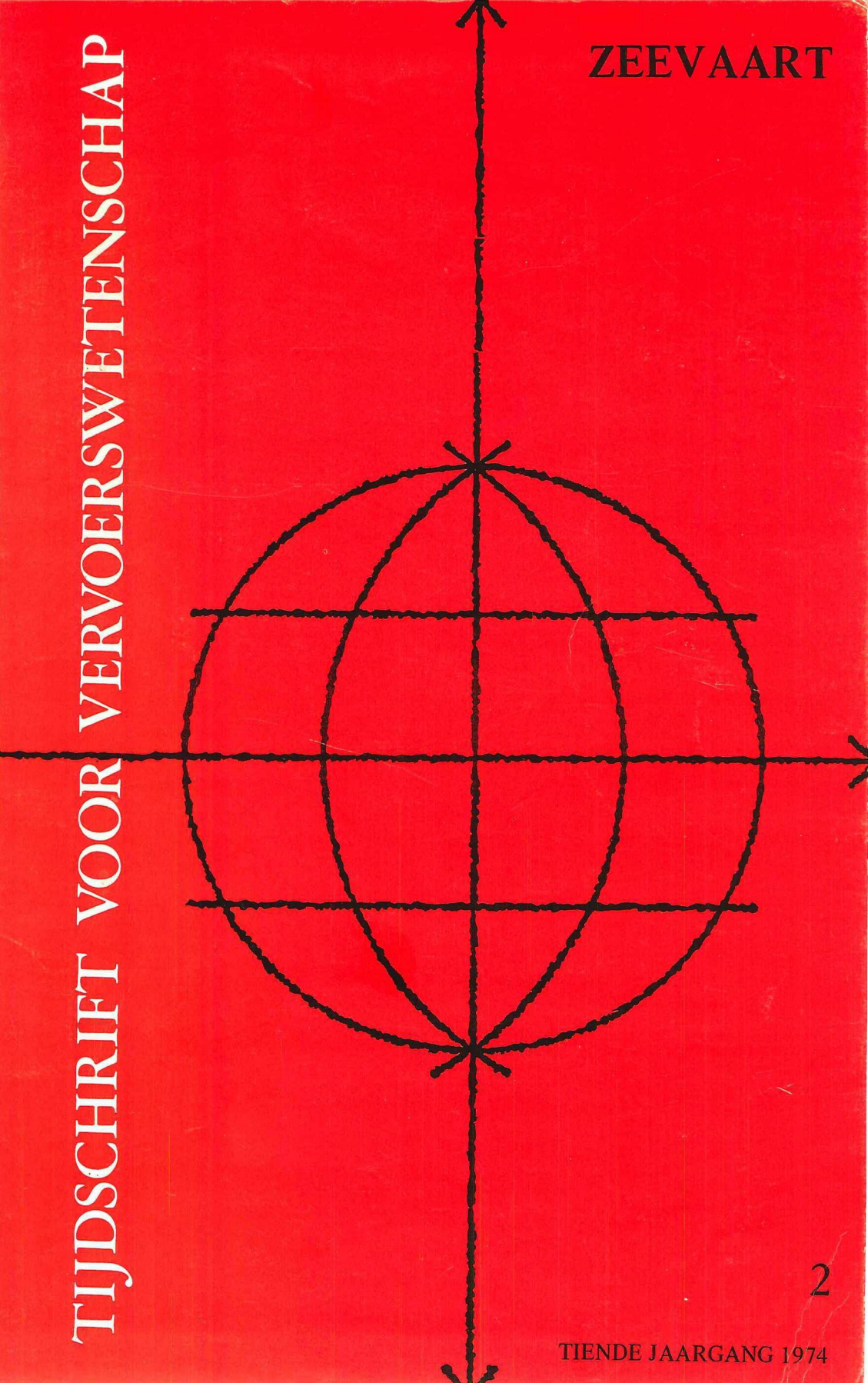
ZEEVAART

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP



2

TIENDE JAARGANG 1974

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

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

COMMISSIE VAN REDACTIE

Prof.Dr. H.C. Kuiler (voorzitter) - Drs.J.A. Bourdrez - Dr.F. van Dam
Drs.G. Gort - Mr.G.W. van Hasselt - Drs.H.H. Horsting - Dr.J.B. van der Kamp
Drs.J.H. van der Marel - 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.Dr.W.A.G. Blonk, Brussel - Dr.W. Winkelmans, Antwerpen
Redactie-secretaris: Drs. J.W. Adrian

Vaste medewerkers:
J. Damen
Mr. Olga D. Gerbers

TIENDE JAARGANG
1974 - Nr. 2

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
TREUBSTRAAT 35, RIJSWIJK (Z.H.)

INHOUD

blz.

ARTIKELEN

Mr. J.G.W. Simons

Een gemeenschappelijke zeehavenpolitiek – driemaal is scheepsrecht . . 81

Drs. J. de Groot

De gevolgen voor Nederland van de gedragscode voor lijnvaartconferences . 104

EUROPARUBRIEK

Mr. Olga D. Gerbers

E.E.G. – Vervoerbeleid en E.E.G. – Energiebeleid 116

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN 122

BOEKBESPREKINGEN

Dr. D. Havlićek

Die Preisbildung im gewerblichen Güternaverkehr auf der Strasse
(Prof. Dr.H.C. Kuiler) 128

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN 130

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT 132

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK . 136

De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers.

Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan slechts toegestaan met schriftelijke toestemming van het N.V.I.

Voor advertenties wende men zich tot het:
Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut
Treubstraat 35
RIJSWIJK (Z-H)

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

Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut Treubstraat 35, Rijswijk (Z-H). Postrekening nr. 2055.

Abonnementsprijs f 40,– per jaar (buitenland f 45,–).

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

EEN GEMEENSCHAPPELIJKE ZEEHAVENPOLITIEK DRIEMAAL IS SCHEEPSRECHT

INLEIDING

Eerder is in dit Tijdschrift onder dezelfde titel een aantekening geplaatst over een gemeenschappelijke zeehavenpolitiek in de E.E.G. *). Hierin werd vermeld, dat op Europees vlak en met name in het Europees Parlement reeds drie rapporten over zeehavenpolitiek waren verschenen. Er werd aan het laatste van deze drie, het rapport-Seefeld, bijzondere aandacht besteed.
Daarbij komt de steller tot de conclusie, dat het Europees Parlement een degelijk werkstuk heeft afgeleverd dat navolging met concrete stappen verdient. Op een enkel detail na, zouden de uiteenzettingen van het Parlement tezamen met de informatie verkregen door de werkzaamheden van het Permanente Comité, omgewerkt kunnen worden tot voorstellen van de Europese Commissie aan de Raad van Ministers, teneinde een werkelijk gemeenschappelijke vervoerspolitiek met alle toch sterk op elkaar inwerkende onderdelen te doen vormen. Het "driemaal is scheepsrecht" moge hier voor het Europees Parlement bewaarheid worden! "

Er is genoeg aanleiding om hier reeds te stellen, dat deze uitdrukking van het "driemaal is scheepsrecht" werkelijk ook voor het Europees Parlement is opgegaan. Reeds in hetzelfde jaar heeft de Europese Commissie voor de eerste maal de voornaamste zeehavens van de E.E.G. uitgenodigd, op 21 november bijeen te komen voor een eerste gedachtenwisseling over de belangrijke problemen die zich bij de ontwikkeling van de havens in de E.E.G. voordoen. Nu zou het chronologisch gezien, logisch zijn om in de eerste plaats in te gaan op deze bijeenkomst bij de Europese Commissie.
Schrijver dezes meent echter beter te kunnen beginnen met stil te staan bij een latere bijeenkomst van het Europees Parlement, aangezien de vooruitgang bij de Europese Commissie de verwachting rechtvaardigt, dat het Europees Parlement in de naaste toekomst zal kunnen volstaan met de tot nu toe ondernomen stappen.
Naar aanleiding van het Rapport-Seefeld heeft het Europese Parlement één resolutie aangenomen waarin de Europese Commissie word verzocht te bevorderen, dat een gemeenschappelijke zeehavenpolitiek tot stand komt en waarin de Commissie voor Regionaal Beleid en Vervoer van het Parlement wordt verzocht erop toe te zien dat dit ook daadwerkelijk gebeurt en dat zo nodig nieuwe initiatieven worden ontplooid.
Uit het hierna volgende zal duidelijk worden, dat aan deze verlangens voorlopig is voldaan.

---

*) Tijdschrift voor Vervoerswetenschap no.2 achtste jaargang 1972, blz. 107

HET EUROPESE ZEEHAVENOVERLEG IN HET EUROPEES PARLEMENT

Zoals hierboven vermeld zijn in 1972 op initiatief van de heer Coppé, voormalig lid van de Europese Commissie en in het bijzonder belast met de verkeerssector, vertegenwoordigers van een aantal (twintig) zeehavens van de vergrote E.E.G. bijeen geweest bij de Europese Commissie voor een eerste gedachtenwisseling over belangrijke actuele problemen inzake de ontwikkeling van de havens in de E.E.G. Daarna is het echter zeer stil geweest op dit gebied, zodat de Commissie voor Regionaal Beleid en Vervoer van het Europees Parlement, conform de resolutie van 1972, het initiatief nam tot het organiseren van een hoorzitting over de zeehavens. Deze vond plaats op 18 en 19 december 1972. Naast de 20 door de Europese Commissie uitgenodigde zeehavens, namen ook vertegenwoordigers van Lübeck en Embden er aan deel.
Ter voorbereiding van deze bijeenkomst werd de geïnteresseerde zeehavens een vragenlijst, gebaseerd op de richtlijnen van het rapport-Seefeld, toegezonden. In deze vragenlijst worden de in het Rapport-Seefeld vermelde criteria in vragende vorm gesteld. In een toegevoegde laatste vraag echter wordt de mening van de havens gevraagd over een institutioneel vraagstuk, met name over de oprichting op communautair niveau van bepaalde instituten, t.w.:

a. het zgn. permanent zeehavencomité in het kader van de Gemeenschap, zoals ook in het rapport-Seefeld wordt vermeld;
b. een Europees zeehaveninstituut om als instrument te kunnen dienen voor de samenwerking tussen de zeehavens.

Het idee voor zulk een instituut werd geopperd door de heer Seefeld op een persconferentie naar aanleiding van een bezoek van de parlementaire commissie aan de haven van Rotterdam. Bij de stukken voor de hoorzitting bevondt zich een document *) gebaseerd op een studie van Prof. Dr. H.C. Kuiler, die een leerstoel in de vervoerseconomie heeft aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam, waarin een uiteenzetting wordt gegeven over het nut en de algemene structuur van een dergelijk instituut.
Prof. Dr. H.C. Kuiler stelt, na het schetsen in grote lijnen van de problematiek van de Europese havens als onderdeel van de Europese welvaart en de problemen van macro- en micro-economische aard en van fundamentele en praktische research **), dat de benadering van de Europese zeehavenproblematiek niet doelmatig door één land of door een samenspel van landen tezamen kan geschieden, doordat dan onvermijdelijk toch steeds de nationale belangen bewust of onbewust een rol blijven meespelen.

---

*) Document PE 34.418, 16 oktober 1973

**) Deze schets is in het document van het Europese parlement verkort weergegeven (blz.3,4 en 5). In bijlage I is met toestemming v.d. schrijver de volledige tekst uit de basisnota overgenomen.

Een andere weg zou zijn, dat de problematiek in haar gecompliceerdheid ter hand zou worden genomen door het ambtelijk apparaat van de Europese Gemeenschappen. Dit is uiteraard een denkbare weg, doch men dient dan wel te bedenken, dat hiermede zeer zware lasten op zo'n apparaat zouden worden gelegd, terwijl toch praktische vraagstukken, welke met de fundamentele problematiek steeds samenhangen, moeilijk aan de orde kunnen komen. Men kan zich bijvoorbeeld denken, dat een bepaalde haven op korte termijn bepaalde informaties zou willen hebben over de al of niet wenselijkheid van bepaalde uitbreidingsplannen. Men komt dan in een zeer concreet veld dat door een ambtelijk apparaat niet kan of mag worden bestreden.

Een zelfstandig instituut biedt voor het combineren van fundamentele en praktische research derhalve betere mogelijkheden dan een ambtelijk apparaat. Gezien de aard van de gestelde problematiek moet het derhalve voor de hand liggen, dat men naar een oplossing zoekt waarbij een zelfstandig instituut, dat niet gebonden is aan enige nationaliteit en geen ambtelijke bindingen heeft, het vraagstuk ter hand neemt.

In zo'n instituut zouden belanghebbenden uit havens en al hun geledingen, zeevaart, inland transport, verladers en degenen die betrokken zijn bij het vervoersbeleid, elkaar moeten vinden. Zij zijn degenen die de actuele problemen het best kunnen stellen. Daarnaast moet dan een research-staf bestaan, die op Europees niveau deze problemen kan analyseren en plaatsen in het kader van de verrichte fundamentele research.

Op deze wijze kunnen door samengaan van de mensen uit de praktijk en de zuiver wetenschappelijke werkers, optimale resultaten worden verkregen.

De resultaten die op deze wijze openbaar kunnen worden gemaakt, kunnen uiteraard alleen een adviserend karakter hebben. De uiteindelijke beslissing over het al of niet volgen van het advies blijft uiteraard bij de politieke organen van de Europese Gemeenschap of van de betrokkene landen. Tot zover enige informatie over de idee van een Europees Zeehaveninstituut.

Naar aanleiding van de hoorzitting van het Europees Parlement zijn een aantal uitspraken van de verschillende havens te noteren, die van belang zijn voor het goede begrip van de verdere - en met name de hierna nog te schetsen - ontwikkelingen die in het kader van de besprekingen bij de Europese Commissie hebben plaatsgevonden:

- op de eerste plaats werd tijdens deze hoorzitting de opvatting verdedigd, dat een benadering van de havenproblemen door de Gemeenschap een voorafgaande harmonisatie van de concurrentievoorwaarden van de inland vervoerstechnieken zou moeten bevatten;
- daarnaast werd eveneens opgemerkt, dat een zeehavenbeleid gezien de taakverdeling van de havens in de Gemeenschap de minder belangrijke havens niet van hun onafhankelijkheid mag beroven;

- opvallend was, dat slechts van de zijde van de havens van één lid-staat, met name de Franse vertegenwoordigers, op het juridische vlak bezwaren werden geuit tegen de invoering van een zeehavenbeleid door de Europese Commissie, waarbij zij zich beriepen op artikel 84 lid 2 van het Verdrag van Rome, daarmee tot uiting brengend dat een zeehaven huns inziens meer verbonden is met de zeescheepvaart dan met de inland vervoerstechnieken;
- bij de toekomstige uitwerking van een zeehavenbeleid kan eveneens nog een rol spelen - en daarop hebben tijdens deze hoorzitting de Duitse havens gewezen - dat er structurele verschillen bestaan tussen de havenorganisaties in Duitsland en die in de andere E.E.G.-landen. Het betreft hier het constitutionele vraagstuk van de verhouding van Länder tot de Bondsrepubliek;
- de oprichting van een Europees zeehaveninstituut kon niet de goedkeuring en het enthousiasme wegdragen van de deelnemers aan de hoorzitting. Een uitzondering hierop vormden de vertegenwoordiger van de haven van Rotterdam, hetgeen – gezien de oorsprong van dit idee – verklaarbaar is. D e andere deelnemers waren de mening toegedaan, dat dit initiatief nog prematuur is;
- evenmin werd het idee van een permanent zeehavencomité, dat contact tussen de havens zou bevorderen, aanvaard, doch men had er geen bezwaar tegen, dat zou worden overgegaan tot oprichting van werkgroepen ad hoc die onder leiding van de Europese Commissie een aantal havenvraagstukken en de mogelijkheden tot samenwerking zouden bestuderen.

Hiermede kwam een einde aan het lofwaardige initiatief van het Europees Parlement, omdat, zoals tot uitdrukking zal komen in het vervolg, de Europese Commissie dit initiatief tijdig heeft overgenomen en erin is geslaagd een voortgang van de besprekingen omtrent het gemeenschappelijk zeehavenbeleid te bereiken.

HET EUROPEES ZEEHAVENOVERLEG BIJ DE EUROPESE COMMISSIE

Voor de volledigheid is het dienstig iets verder in de historie terug te gaan, teneinde ook de eerste werkelijke uiteenzetting van de zijde van de Europese Commissie op dit gebied te vermelden en daardoor gelegenheid te geven de gedachtenontwikkeling over het zeehavenbeleid te volgen. Pas drie-en-een-half jaar na het verschijnen van het verslag-Seifriz *) zette de Europese Commissie haar standpunt over een gemeenschappelijk zeehavenbeleid uiteen in haar nota betreffende "de opties van het zeehavenbeleid op communautair vlak"**), die zij – althans de toenmalige commissaris Coppé – op 24 maart 1971 aan de leden van de Commissie voor het Vervoer van het Europees Parlement deed toekomen.

---

*) Zittingsdocumenten 1967-1968 Doc. 140 Europees Parlement
**) Doc. 16/VII/71.

Deze nota situeert het beleid in het algemeen economisch kader en beperkt zich derhalve niet enkel tot vervoersvraagstukken. In het eerste deel wordt een algemene beschrijving van enkele feiten gegeven, zoals de rol van de havens in de internationale handel van de Gemeenschap, de havenindustrialisatie, de ontwikkeling van de maritieme transporttechnieken, aanpassing van de havens aan deze structurele veranderingen alsmede de concurrentie tussen de havens. Met betrekking tot dit laatste wordt in de nota geconstateerd, dat de havenautoriteiten de neiging vertonen fiscale en/of andere voordelen toe te kennen, om industriële vestigingen in hun gebieden te bevorderen. Dergelijke directe of indirecte subsidies kunnen de concurrentie tussen de havens wat betreft de industriële vestigingen scheef trekken en kunnen leiden tot verkeerde investeringen. Daarnaast bestaat ook het risico, dat zij de goederenstromen zelf kunnen verstoren, gezien het verband dat bestaat tussen de industriële functie en de transportfunctie van de haven. Vermelding van deze laatste overwegingen is belangrijk, omdat later zal blijken dat dit een essentieel punt voor de verdere voortgang van het zeehavengesprek is.

In het tweede deel van de nota worden de grote lijnen inzake een communautaire actie betreffende de zeehavens ontwikkeld. Daarbij wijst de Europese Commissie twee wegen aan: de eerste leidt tot de toepassing van de algemene regels van het E.E.G.-verdrag op de havens en de havenactiviteiten, zoals het vrije verkeer van de werknemers, het vestigingsbeleid, het vrije verkeer van diensten voor zover het niet om transportdiensten gaat, het vrije verkeer van kapitaal en de concurrentieregels; de tweede, waarbij men eveneens uitgaat van de grondbeginselen van het Verdrag, leidt tot het uitzetten van een globale havenpolitiek. Daarbij tracht men een evenwichtige ontwikkeling te bewerkstelligen, rekening houdend met de evolutie van de handel en de vervoerstechnieken, alsmede de structurele wijzigingen die hieruit voortvloeien. Eveneens is daarbij niet te verontachtzamen het inpassen van het geheel in het kader van een gemeenschappelijke politiek op andere gebieden, zoals de regionaal economische ontwikkeling. Een en ander zou in een aantal etappes gerealiseerd kunnen worden:

- consultatie van de havenorganen, gebruikers, sociale partners en de betrokken publieke sector met het oog op het verzamelen van informatie over de huidige toestand en oriëntering van de havenactiviteiten;
- overleg inzake die vervoersstromen, waarin de belangrijke technische en economische veranderingen plaatsgrijpen;
- gemeenschappelijke acties op die gebieden, waarvoor een uniformisatie van maatregelen en middelen zich opdringt;
- algemene coördinatie van het havenbeleid van de lid-staten;
- uitbouw van een gemeenschappelijk havenbeleid.

De Europese Commissie stelt dan als eerste stap voor een zeer breed overleg te organiseren over de mogelijke opties, waarbij de volgende punten zouden kunnen worden behandeld:

a uitbouw van de havens in het licht van de nieuwe vervoerstechnieken;

b de gevolgen van de daaruit voortvloeiende structurele veranderingen in de havenactiviteiten, met inbegrip van herscholing van de werknemers;

c harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden, zoals functionele autonomie van de havenadministratie, tussenkomst van de overheden, opbouw en structuur van de haventarieven, de steun en subsidies aan bepaalde havenactiviteiten, waaronder begrepen de industriële ontwikkeling van de haventerreinen;

d harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden bij het inlandvervoer van en naar de zeehavens;

e aspecten van het zeevaartbeleid voorzover voor de havens van belang;

f sociale harmonisatie van de havenarbeid;

Het daarop volgende initiatief van de Europese Commissie kwam meer dan een jaar later en wel op 21 november 1972, toen een vergadering werd gehouden met de vertegenwoordigers van een 20-tal zeehavens van de uitgebreide E.E.G. *);
Er valt derhalve op te merken, dat het Europees Parlement tussen de nota van de Commissie en deze eerste vergadering het Seefeld-rapport heeft uitgebracht. Het zal dan ook niet ver van de waarheid verwijderd zijn te stellen, dat door zijn initiatief het Europees Parlement, zoals juist een van zijn doeleinden was, de Europese Commissie ertoe heeft gedwongen op het terrein van de zeehavens verder te gaan.

Tijdens deze gedachtenwisseling tussen de zeehavens in de Europese Commissie werden een aantal standpunten, die ook voor het vervolg van belang zijn, ingebracht. Hoewel de resolutie van het Europees Parlement van 12 april 1972 erop wijst, dat tot nu toe geen gemeenschappelijk vervoerbeleid is totstandgekomen bij afwezigheid van een gemeenschappelijke zeehavenpolitiek, hebben sommige havenvertegenwoordigers de nadruk erop gelegd, dat er juist geen sprake kan zijn van een gemeenschappelijk havenbeleid, wanneer er geen gemeenschappelijk vervoerbeleid tot stand is gekomen. Teneinde uit deze impasse te geraken, heeft de Commissie voorgesteld in het kader van het vervoerbeleid dieper in te gaan op die kwestie die een directe weerslag heeft op de havens (b.v. de reglementering inzake de prijsvorming op de vervoersmarkt); deze dan bij voorrang te verwezenlijken punten in het gemeenschappelijk vervoerbeleid zouden in een volgende vergadering ter sprake kunnen worden gebracht.

---

*) Deze havens waren: Bremen, Hamburg, Antwerpen, Gent, Le Havre, Bordeaux, Duinkerken, Marseille, Genua, Triëst, Napels, Venetië, Rotterdam, Amsterdam, Londen, Liverpool, Southampton, Clyde, Kopenhagen en Dublin.
De vertegenwoordigers van Napels en Southampton konden echter om technische redenen niet op de vergadering aanwezig zijn.

Ook het bestaan van gezonde concurrentievoorwaarden tussen de havens werd als een conditio sine qua non gezien. Daarbij was men van oordeel, dat eventuele distories zich eerder in het Hinterland voordoen dan in de havens zelf.
Ten aanzien van een ontbreken van samenwerking inzake investeringen in de havens, maakten de meeste havens een voorbehoud.
Hoe interessant ook, het zou wederom een doublure zijn de standpunten van de diverse havens hier afzonderlijk te vermelden. Zij komen ten volle tot hun recht bij de resultaten van de op het einde van deze bijeenkomst overeengekomen stap, nl. dat het Directoraat-Generaal voor het Vervoer een vragenlijst zou opstellen inzake de nog nader te bestuderen havenproblemen. Deze vragenlijst en de samenvatting van de antwoorden zijn als bijlagen bij dit artikel opgenomen. (Bijlagen II en III).

Het voorstel van een beperkt "comité" – hierbij zij opgemerkt, dat het idee van een gemeenschappelijk zeehaveninstituut, reeds prematuur geacht bij de hoorzitting van het Europees Parlement, ook niet door de Europese Commissie ter tafel is gebracht – ontmoette slechts van Italiaanse en Rotterdamse zijde geen bedenkingen. Vooral van Franse en Duitse kant werd het opportuun geacht de oprichting van een dergelijk beperkt comité naar een volgende vergadering te verschuiven.
Tenslotte werd besloten, dat er een wederzijdse informatie-uitwisseling zal plaatsvinden tussen de havens en het Directoraat-Generaal voor Sociale Zaken van de Commissie.

Hiermee zijn we aanbeland op een tweesprong op de weg van het overleg over een gemeenschappelijk zeehavenbeleid bij de Europese Commissie. Enerzijds een overleg over de sociale aspecten, te scheiden van het vervolg over de economische aspecten.

a. de sociale problemen

De bovenvermelde informatieverstrekking, die uiteindelijk de studie en eventuele harmonisatie van de arbeidsvoorwaarden beoogt, begon met vergaderingen van 19 tot 23 maart 1973 van de Europese Commissie met de sociale partners van de zeevaart- en havenkringen. Op de agenda stonden de volgende punten:

- tewerkstelling;
- veiligheid en arbeidsmilieu van de werknemer;
- beroepsopleiding;
- leef- en werkvoorwaarden;
- opstellen van statistieken betreffende de sociale toestand en de evolutie ervan;
- studieprogramma's van havenvraagstukken;

- het verband en de samenwerking met andere internationale organisaties;
- oprichting van twee paritaire comité's, één voor de scheepvaartsector en één voor de zeehavensector.

De gedachtenwisseling die hierover afzonderlijk en achtereenvolgens plaatsvond met de vertegenwoordigers van de werknemers, zowel van de scheepvaart- als havensector, en met de vertegenwoordigers van de werkgevers van beide sectoren, hebben er echter niet toe geleid, dat men tot oprichting overging van de twee door de Commissie voorgestelde paritaire comité's.
Doch daarmee zijn niet de besprekingen op het sociaal gebied geheel afgebroken. Integendeel, zij het ook langzaam, het overleg daaromtrent duurt ook heden ten dage in dezelfde stijl als waarmede in maart 1973 is begonnen, nog voort. Concrete punten zijn evenwel nog niet naar voren gekomen en men blijft zoeken naar de meest essentiële en meest noodzakelijke elementen ter bespreking en onderzoek.

b. de economische aspecten

Voor 19 februari 1974 nodigde de Europese Commissie wederom vertegenwoordigers van de voornaamste zeehavens van de E.E.G. uit, de besprekingen die in 1972 hadden plaatsgevonden, voort te zetten. Daarbij werd gebruik gemaakt van de in 1973 binnengekomen antwoorden van de zeehavens op de vragenlijst *).
Het resultaat van deze bijeenkomst was tweeledig; enerzijds werd - en dit was het eerste wapenfeit van de havens gezamenlijk - besloten tot oprichting van een werkgroep van havenafgevaardigden onder voorzitterschap van een vertegenwoordiger van de Europese Commissie; anderzijds zal de Europese Commissie zelfstandig een studie ondernemen inzake de zgn. "Hinterlandfragen".

Ofschoon ten tijde van het schrijven van dit artikel het verslag van de vergadering van 19 februari1974 nog niet officieel is goedgekeurd en het schrijver dezes bekend is dat er door in ieder geval één haven nog vraagtekens bij het ontwerp-verslag zijn gezet, kan toch wel met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden gesteld, dat de werkgroep de volgende taken als opdracht heeft gekregen:

a opstelling, in verband met het beoogde doel van de werkgroep, van definities van gebezigde termen op het gebied van de havenfuncties;

b beschrijving van de bestaande situatie (fact finding) op basis van deze begripsomschrijvingen (dit is dan tevens het onder a) beoogde doel);

c opstelling van een aan de havenautoriteiten toe te zenden vragenlijst met het oog op het verkrijgen van bovengenoemde inlichtingen.

*) zie bijlage II en bijlage III.

Vooral punt a) behoeft enige toelichting. Al lang voor 19 februari 1974 hebben de havens Hamburg en Bremen erop gewezen dat, alvorens men over zeehavenpolitiek zou kunnen discussiëren, men het er over eens zou moeten zijn wat precies de betekenis van de verschillende termen is en dat derhalve een definitie van de termen een voorwaarde is waaraan vooraf dient te worden voldaan *).

Naar deze mening is het nodig de betekenis van de termen "zeehavens", "zeehaveneconomie", "havenverkeerseconomie", "havenadministratie" en "havenbeleid" nauwkeurig vast te stellen. Over de vraag of alle havens deze volgorde van eerst definities en dan pas fact finding hebben geaccepteerd, kan slechts de definitieve vaststelling van de notulen van de vergadering van 19 februari uitsluitsel geven. Deze volgorde zou echter zeer onlogisch zijn. Immers, opdracht van de werkgroep is het maken van een rapport, gebaseerd op antwoorden van de diverse havens naar aanleiding van een door de werkgroep ingestelde enquête, zodanig dat dit rapport het werkdocument kan worden voor de volgende vergadering van het comité van de Europese zeehavens, zoals dat laatstelijk op 19 februari 1974 bijeen was. In het rapport zou dan het functioneren van de zeehavens moeten worden belicht waarbij vraagstukken als organisatie, bestuur, financiële en belastingvraagstukken, infrastructuur en statistisch materiaal naar voren zullen komen. De laatste vier van de door de Duitse zeehavens gevraagde vijf definities betreffen juist het functioneren van de havens, waartoe nu een situatieschets moet worden gegeven. Het lijkt dan ook onlogisch, hieromtrent een definitie vast te stellen, alvorens onderzocht te hebben wat er in de diverse zeehavens onder valt. Iets anders is het met het begrip zeehaven, welke de meest essentiële van de hele lijst is. Doch ook hier zou men niet moeten vervallen in dezelfde onlogische gedachtengang door al bij voorbaat een functionele definitie te willen geven. Men zal moeten overgaan tot de andere mogelijkheid van definiëren en waarbij met name de geografische bepaaldheid van een zeehaven wordt beschreven. Deze definitie**) is reeds voldoende voor de Werkgroep om haar mandaat uit te voeren, d.w.z. op basis van deze definitie de bestaande situatie te beschrijven betreffende de institutionele structuur van de havens, de verdeling van de bevoegdheden tussen de overheidsbedrijven en de particuliere bedrijven die havenactiviteiten uitoefenen, de omstandigheden waaronder ieder bedrijf, zowel overheid als private onderneming, functioneert, de opbrengsten en het belastingsysteem van de publieke en private ondernemingen, alsmede de statistieken die door de havenautoriteiten worden gemaakt. Dat bij deze opsomming nog ten overvloede is vermeld, dat het onderzoek zich in het bijzonder moet uitstrekken over de zgn. echte havenactiviteiten, d.w.z. alle functies en handelingen die gelieerd zijn met het vervoersaspect in een zeehaven, doet hieraan niets af. Immers, ook de Europese Commissie heeft in haar erste nota reeds gesteld, dat de industriële activiteiten in een zeehaven drastich kunnen ingrijpen in het verloop

*) zie rede Jolmes over zeehavenbeleid tijdens de vervoerscursus te Triëst van 1972 (Tijdschrift voor Vervoerswetenschap no.4, achtste jaargang 1972, blz. 242).

**) De definitie voor dit doel zou kunnen luiden: Een zeehaven is een gebied, dat door een havenautoriteit wordt beheerd.

van de goederenstromen en derhalve door de zeehavens niet uit het oog mogen worden verloren. Ook de praktijk wijst in deze richting, want het wezen van de moderne haven wordt vooral bepaald door haar havenindustriële functie. Elimineert men deze, dan blijft er van vele havens niet veel belangrijks over. Rotterdam zonder industrie zou een kleine haven zijn met een slechts beperkte infra- en suprastructuur. In principe zou men dan kunnen stellen, dat men slechts praat over het vooroorlogse havengebied en dat de grote na-oorlogse uitbreidingen, die sterk industrieel gericht zijn, buiten beschouwing moeten blijven. Men zou zelfs zover kunnen gaan, dat de kostbare voorzieningen, zoals de Geul, de nieuwe havenmond, Caland-, Beer- en Hartelkanaal buiten het onderzoek zouden kunnen vallen. Dit kan men slechts als ireëel zien. Het uiteindelijke doel van een gemeenschappelijk zeehavenbeleid, waarbinnen in eerste instantie een faire concurrentie tussen de havens zich kan afspelen, zou dan uit het oog worden verloren. Sterker nog, al bij voorbaat onbereikbaar worden.

Tenslotte zij nog vermeld, dat in de vergadering van 19 februari 1974 de havens van Antwerpen, zoals zij ook al deed ter gelegenheid van de havenbijeenkomst van 21 november 1972, het belang onderstreepte van de distorsies d.m.v. concurrentievoorwaarden bij het vervoer van de zeehavens op hun Hinterland. De Antwerpse delegatie verzocht, dit vraagstuk ook op te nemen in het studieprogramma van de werkgroep, hetgeen op Franse en Duitse bezwaren stuitte. De Europese Commissie is er echter in geslaagd een zeer bruikbaar compromis te vinden door haar suggestie, zelf de bedoelde studie te ondernemen en – indien nodig – de betrokken havens op dit gebied te raadplegen, waarmee zij reeds kort na de vergadering van februari 1974 is begonnen.

CONCLUSIE

Als de werkgroep van havenafgevaardigden de hindernis van het definiëren van bepaalde begrippen zou kunnen nemen, ziet het er naar uit, dat een daadwerkelijk overleg tussen de zeehavens zeer snel mogelijk zal worden. De Werkgroep heeft immers ook in haar mandaat meegekregen, dat zij haar werkzaamheden op het gebied van de fact finding, alsmede het opstellen van het rapport voor het eind van dit jaar zal moeten hebben beëindigd. Er staat dan niets meer in de weg om de vertegenwoordigers van de zeehavens, zoals zij in februari 1974 bijeen waren, bijeen te roepen om nu een werkelijk begin te maken met het uitstippelen van de eerste aanzetten voor een waarlijk gemeenschappelijke zeehavenpolitiek. Doch is er reeds nu iets bereikt waaraan men vier jaar geleden zelfs nog niet durfde te denken. De grootste eer voor dit resultaat komt toe aan het Europees Parlement, dat er zeker voor zal blijven waken, dat er op Europees Commissie-niveau en in een later stadium op Raadsniveau ook werkelijk concrete daden uit de bus komen.

Mr. J.G.W. Simons

Bijlage I

BASISNOTA
EUROPEES ZEEHAVENINSTITUUT

oktober 1973 Prof. Dr. H.C. Kuiler

PLAATS VAN EUROPA IN HET WERELDVERVOER

Indien men spreekt over de wenselijkheid van een Europees Zeehaveninstituut, dan vloeit deze gedachte direct voort uit de centrale plaats welke Europa in het wereldvervoer inneemt. De centrale plaats is een direct gevolg van de economische structuur van de wereld. Deze structuur wordt, voor wat de westelijke wereld betreft, gekenmerkt door het bestaan van drie grote industriepolen, waarbinnen plus minus 2/3 van de wereldindustriële produktie wordt voortgebracht. Deze polen zijn die van Noord-Amerika (van Euston tot noordelijk van de grote meren), Japan en Europa. De Europese pool valt weer uiteen in een aantal kernen, t.w. die in United Kingdom, de Montaandriehoek van Ruhr via België tot in Noord-Frankrijk en het gebied in Noord-Italië, met daaromheen een aantal jonge industriekernen in de zeehavens in het zuidelijk Rijndal en rond München. Elke industriepool is in de loop van zijn ontwikkeling meer en meer afhankelijk geworden van de aanvoer van grondstoffen en energie van elders, terwijl zij voor de afzet van haar produkten is aangewezen op de gehele wereld. Het gevolg is, dat massale vervoersstromen van grondstoffen en energie zich naar deze polen bewegen, terwijl, minder massaal, eindprodukten vanuit deze polen over de wereld worden verspreid. Enkele gegevens kunnen de centrale plaats van Europa in wereldwijde vervoersstromen illustreren.

In 1968 bedroeg het vervoer van dry bulk cargo ter zee meer dan 400 miljoen ton (kolen, ersten, granen, fosfaten e.d.). Hiervan was ruim 84 procent gericht op de drie genoemde polen en niet minder dan 45 procent alleen op Europa. Amerika is ondanks het feit van de ongeveer even grote industriële produktie als Europa minder aanvoerland van dry bulk cargo en wel door de grotere mate van zelfvoorziening (12,5 procent). Japan komt, ondanks zijn kleinere produktie, tot 27,4 procent. Het feit, dat bijna de helft van de dry bulk cargo op Europa is gericht, bewijst de centrale positie welke dit continent in het wereldvervoer inneemt. Het wijst ook op de afhankelijkheid van lange aanvoerlijnen om de instandhouding van de welvaart en het is een indicatie voor de noodzaak deze aanvoer en wat daar in havens en inland transport mee samenhangt, op de meest doelmatige wijze te organiseren.

Van de ruwe oliestromen is bijna 2/3 op Europa gericht (gemeten in tonmijlen). De opmerkingen hierboven gemaakt ten aanzien van de dry bulk cargo gelden voor deze energiebron dus minstens in even sterke mate.

Wat de general dry cargo betreft, deze is in het wereldzeevervoer kwantitatief geringer dan dry and liquid bulk cargo, maar kwalitatief zeer waardevol en vereist door

de aard der produkten vaak een intensieve en zorgvuldige ladingbehandeling.
Een vervoersmatrix, samengesteld door Sagenay Research, komt voor 1966 tot een vervoer van 398 miljoen ton. Daarvan had 85 miljoen ton betrekking op intra regionaal vervoer (vooral uitwisseling binnen de industriepolen en wel met name in Europa). Van het interregionale vervoer ten bedrage van 313 miljoen ton vond bijna 2/3 zijn oorsprong in de drie polen, waarbij 142 miljoen ton uit Europa kwam. Daarmede is Europa de grootste der drie industriepolen voor wat de verzendingen van general cargo betreft. Tussen de polen onderling is 75 miljoen ton vervoerd, wat 1/4 is van het totale interregionale vervoer. Ook in dit interpolaire vervoer nam Europa weer een centrale plaats in met bijna 50 miljoen ton (2/3).
Terloops zij hierbij opgemerkt, dat een volledig en consistent overzicht van het vervoer ter zee in matrixvorm met een voldoende detaillering per regio, eventueel haven, en een doelmatige goederenindeling nog niet bestaat. De United Nations zijn bezig zoiets op wereldniveau te ontwerpen. Voor Europa zal echter meer gedetailleerd materiaal samengebracht moeten worden. Het in september gehouden congres over maritieme research *) heeft aangetoond, welke ernstige lacunes op dit gebied nog bestaan. Havens zijn voor al dit vervoer onvermijdelijk. Gezien de centrale positie van al deze vervoersstromen, zowel in wereldverband als in zuiver Europees verband, behoren de Europese havens daardoor tot de belangrijkste schakels in het wereldvervoerspatroon.

HAVENS ALS ZEER BELANGRIJKE SCHAKELS IN DE TRANSPORTKETENS

De bovengenoemde gegevens hebben betrekking op het zeevervoer. Zeevervoer is evenwel slechts een onderdeel van een gehele transportketen, waarin tenminste voor- en natransport veelal met middelen van het inland transport, eveneens een plaats innemen. Havens als overslagpunt nemen in deze ketens een essentiële positie in. Inzonderheid geldt dit voor Europa met zijn centrale plaats in het wereldvervoer en zijn lange kustlijn en de daarmede gepaard gaande sterke spreiding van overslagmogelijkheden. De haven gaat doordaar speciale betekenis krijgen, omdat zij als punt in de keten niet alleen de vervoerslijnen over zee beïnvloedt, maar evenzeer die van het inland transport en de daarbij behorende infrastructuren. Vele van deze havens zijn in de moderne ontwikkeling bovendien centra van industriële activiteiten geworden, waarmede dan tevens een bevolkingsconcentratie gepaard gaat. Conflictsituaties tussen woon- en werkgebieden zijn daardoor in vele havens vast te stellen.
Havens hebben èn door hun functie in de transportketen èn door de daarmee verband houdende en afgeleide functies, alsmede door hun bevolkingsconcentratie en de daarmee verband houdende activiteiten, zowel direct als indirect zeer grote betekenis voor de Europese welvaart en voor de economie van het land waarin zij gelegen zijn. Het kwantitatief meten van deze betekenis is niet zo eenvoudig. Het model daarvan is eigenlijk pas in ontwikkeling. In de eerste plaats is er het stuwend

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1974 nr. 1, blz. 52.

effect dat uitgaat op het regionaal-economisch leven. Daarnaast is er de invloed op de nationale economie en verder is er een invloed die ontstaat doordat veel transportstromen die de havens passeren hun eindbestemming hebben in derde landen. De economie van die landen ondervindt dus ook de gevolgen van de werkzaamheden der havens in nabuurlanden gelegen. De interdependentie tussen al deze invloeden bepalen uiteindelijk het effect op de Europese welvaart als geheel.
Het instrument om al deze regionale, nationale en Europese effecten van hun havens en hun onderlinge samenhang exact te bepalen hebben wij nog niet. Toch zal het op korte termijn ter beschikking moeten komen, want de schaarse gegevens waarover wij beschikken tonen wel aan, dat het effect moeilijk onderschat zal kunnen worden. Voor België weten wij b.v. wel, dat het Antwerpse gebied ongeveer 11 procent bijdraagt tot het Belgische nationaal produkt. Van Rijnmond zijn er calculaties bekend die het stuwend effect op overig Nederland kunnen aantonen e.d. Vrijwel niets is echter bekend van de invloed welke havens hebben op de economie van landen op wier territoir zij niet gelegen zijn, doch waarheen zij wel vervoeren. Zo heeft b.v. de haven van Marseille via de Sud européen pijpleiding een enorme invloed gehad op de produktie- en welvaartsgroei in het zuidelijk Rijndal. Triëst had eenzelfde effect via de T.A.P. op het industriegebied rond München/Ingolstadt. Bekend is dat Le Havre onmisbaar is voor de functionering van het région parisienne. Welke invloed zal deze haven op de Duitse economie kunnen hebben, indien zij via een oliepijpleiding en een slurry-pijpleiding met de Ruhr zou zijn verbonden? Het zijn alle even zovele vragen waarvan wij weten dat zij èn voor de investeringsbeslissingen der havenbeheerders èn voor de bediende industrieën in het achterland èn voor de Europese economie van levensbelang zijn. Een kwantitatief antwoord kunnen wij echter nog niet geven.

DYNAMISCHE ASPECTEN

De geschetste structuur wordt in hoge mate beïnvloed door allerhande technische, commerciële en organisatorische ontwikkelingen, welke zich in het vervoer voltrekken. De vervoersstromen worden in snel tempo omvangrijker; de capaciteit van de havens moet daarmee gelijke tred houden. De totale wereldenergieproduktie is van 1955 tot 1970 gestegen van 3,3 tot 7,1 miljard ton. De olieproduktie daarin steeg van 0,7 tot 3,0 miljard ton en die van gas van 0,4 tot 1,4 miljard ton. Dit leidde niet alleen tot meer vervoer, maar ook tot meer gespecialiseerd vervoer, resp. in olietankers en gastankers, waarbij de overslaginstallaties zich naar capaciteit en aard moesten aanpassen. Het energieverbruik in Europa steeg van 1955 van 0,7 tot 1,3 miljard ton in 1970.
Het dry bulk vervoer steeg van 228 miljoen ton in 1960 tot 490 miljoen ton in 1971. Door wijzigingen in de winningsgebieden van ijzererts, bauxiet, kolen e.d. steeg bovendien de gemiddelde vervoersafstand van 3.320 mijl tot 4.471 mijl. Lange vaarafstanden nopen tot een tot het uiterst opgevoerde rationaliteit in het

gebruik van schepen. Daartoe behoort o.a. de tendens tot het verkorten van haventijden. Aanpassing van de overslag dus, niet alleen naar omvang en aard, doch ook in snelheid. De schepen werden bovendien groter ter verkrijging van economies of scale in verband met meer vervoer over langere afstanden. De grotere schepen bleken uit de mammoettankers en de bulkcarriers en de grotere stukgoedschepen. De daarmee gelijktijdig gepaard gaande specialisatie was duidelijk uit het voorkomen van gastankers, ertstankers, containerschepen, bulkcarriers e.d. Werd in 1960 nog maar 25% van de dry bulk cargo met bulkcarriers (groter dan 18.000 dwt) vervoerd, in 1971 was dat percentage gestegen tot 78.

In het begin van 1973 omvatte de vloot van bulkcarriers 6.322 schepen met een dwt van 213,8 miljoen. Daartoe behoorden 3.233 ertstankers, 2.672 bulkcarriers en 327 combined carriers. Van de 88 tankers die in de eerste helft van 1973 werden opgeleverd, waren er 43 groter dan 200.000 dwt. De gemiddelde grootte van de tankers in bestelling was 196.000 dwt, die van de combined carriers 158.000 dwt en die van de bulkcarriers 45.000 dwt. Dit groter worden der schepen heeft verschillende consequenties voor de toegankelijkheid der havens. Een vergrotingsproces dat nog steeds doorgaat met het groter worden der bestelde schepen. Een haven die dit proces niet volgt, ziet zijn functie veranderen en meestal verkleinen. Hier niet of niet volledig volgen door een bepaalde haven berust als regel op de beslissing van een regionale havenbeheerder, mede gelet op zijn financiële mogelijkheden. Is deze beslissing echter, gezien in Europees verband, optimaal? Tot nu toe heeft niemand zich om deze vraag bekommerd. Met het groter worden der schepen en de gewenste snellere overslag wordt tussentijdse opslag vaak onvermijdelijk, hetgeen dan weer tot uitbreiding van het havengebied aanleiding kan geven. Hierbij duikt dan het moeilijke probleem van de beoordeling der alternatieve grondaanwending op.

De geschetste technische ontwikkeling gaat zeer snel. Er ontstaan daardoor problemen op het vlak van de macro- zowel als op dat van de micro-economie. Macro-economisch gaat het om zeer grote investeringen in havenbekkens en toegangen en alternatieve grondaanwendingen.

Micro-economisch schept het problemen voor de havenbedrijven. De oude installaties moeten in sneller tempo dan was voorzien worden afgeschreven. Nieuwe installaties zullen slechts een relatief korte, economische levensduur hebben. Financieringsproblemen vloeien eruit voort en leiden tot concentraties bij de havenondernemingen. Het commercieel beleid van de verlader is ook aan het veranderen. Zij zien meer en meer het gehele transport als een essentieel onderdeel van hun gehele produktieproces. Zij zoeken bewust naar de meest optimale vervoersroute, hetgeen bij een veelheid van havens een lonende zaak kan zijn. De havenonderneming staat daardoor niet meer neutraal in het vervoersproces, doch moet bewust marketing gaan bedrijven en zo nodig grote delen van de transportketen tot zich trekken. De moderne techniek stelt de verlader bovendien in staat bepaalde functies van het transportproces naar het achterland te verplaatsen, b.v. de groupage, terwijl bepaalde transportondernemingen vele havenfuncties, voortvloeiend uit het agglomeratie-effect, niet meer behoeven en hun activiteiten naar kleinere, minder goed geëqui-

peerde havens, kunnen verleggen, zoals dat b.v. met ro/ro-diensten in de short trades het geval is.
De organisatie van het zeevervoer verandert, met name door het ontstaan van gecontroleerde vervoersketens, b.v. zowel bij olie als erts, waarbij de oorspronkelijk zelfstandige havenfuncties vaak binnen de organisatie van de grote (multinationale) concerns wordt getrokken. De technische havenontwikkelingen gaan meer en meer de lokale havenbeheerder voor zeer grote technische en financiële problemen stellen, terwijl de uitbreiding van hun havenregio, conflictsituaties met omliggende bestuursorganen kan doen ontstaan.
Daarbij komt dat zij, als gevolg van de geschetste ontwikkelingen niet langer onverschillig kunnen staan tegenover de wijze waarop hun haven met het achterland is verbonden. Het eigenlijke haven- en industriegebied, het bijbehorende woon- en recreatiegebied, alsmede de achterlandverbindingen, beginnen een interdependent complex geheel te worden, dat de spankracht en bestuurlijke mogelijkheden van lokale havenbeheerders te boven gaat.

DE HAVEN ALS COMPLEX GEHEEL

In het voorgaande hebben wij reeds een aantal interdependente grootheden genoemd, waarmede men bij de bestudering van havenproblemen heeft te rekenen, t.w. het havenvervoer, de havenindustrie, de woon- en recreatiegebieden en het daarbij behorende personenvervoer. Hierbij komen echter nog enkele andere aspecten. Een havenregio is niet compleet, ook al zou men langs kwantitatieve weg de relatie tussen de vier genoemde grootheden bepaald hebben, indien niet met een volledige ontwikkeling van de tertiaire sector werd rekening gehouden. Dit is een probleem op zichzelf. Soms is deze sector sterk ontwikkeld, in andere havens - met name welke sterk op doorvoer zijn georiënteerd - is zij zwakker. In een moderne haven gaat het ontbreken van een tertiaire sector, of althans een sector die te zwak is ontwikkeld, zich wreken. De transportfunctie is sterk uitgegroeid, transportketens als onderdeel van world wide physical distribution passeren de haven, waar zee- en landtransport elkaar ontmoeten en op continue wijze in elkaar moeten overgaan. De distributieve handel heeft zich in veel havens neergelaten en vraagt als aanvulling op het massaal zeetransport aanvullend land- en luchttransport van minder massale, maar meer gespreide aard.
In een dergelijke situatie kan een goed ontwikkelde tertiaire sector niet gemist worden, vooral ook niet in zijn meest geavanceerde vorm van informatieverwerking. Wat dit laatste punt betreft, dient b.v. gewezen te worden op de Datenbank Hamburg die voor betrokkenen bij een goederentransport documenten verwerkt en gegevens verstrekt. Het moderne containertransport kan in feite niet meer zonder zo'n begeleiding, wil men aan de verladerseisen voldoen. Het Hamburgse systeem is nog maar een begin en is gestart met financiële hulp van de staat. Het zal de Hamburgse haven, die veel containervervoer trekt, op den duur echter een waardevol hulpmiddel geven.

Bovendien wordt op deze wijze zonder extra moeite uit het meest geschikte grondmateriaal de kwantitatieve informatie welke research behoeft, verkregen.
Voor Europese havens kan deze ontwikkeling van bijzonder groot belang zijn, vooral indien zij voor alle havens tot een uniform en consistent systeem zou kunnen leiden.
De groei van de tertiaire sector is dus een voorwaarde voor een blijvende goede functionering van de verbonden transport- en industriesector. De mogelijkheden voor groei hangen echter in sterke mate af van een gunstig stedelijk woon- en leefklimaat. Een dergelijk klimaat kan als een uitgangspunt voor de in de haven wonende mensen worden gezien en is tevens een randvoorwaarde voor de tertiaire sector, die zelf weer een pijler vormt voor transport en industrie.
Een havenregio is een complex geheel met een structuur die in wezen bepaald wordt door transport en industrie met een daarbij aansluitend woongebied en een ten dele sterk gespecialiseerde tertiaire sector. Alle delen hangen ten nauwste samen, beïnvloeden elkaar wederzijds. Dit geldt ook voor het onderwijs. De gegeven structuur, in wezen bepaald door de haven, vraagt werkers met een bepaalde opleiding. Het onderwijs moet daarop zijn afgestemd. Havenvakscholen, zoals sommige havens die kennen, zijn daar een uiting van.
Wij moeten evenwel constateren, dat in het algemeen het onderwijs de aansluiting op het werkklimaat in de haven nog mist. Havenvakscholen zullen wellicht dan ook een wijziging moeten ondergaan, nu de eigenlijke havenarbeid terugloopt en anderzijds meer gespecialiseerde werkers worden gevraagd. Meer algemene vorming met al naar de omstandigheden later toegevoegde specialisatie zullen wellicht overwogen moeten worden.
Zo is dus een havenregio, evenals de haven in engere zin, een complex geheel dat een zorgvuldige structurering eist om leven en werken er optimaal te maken. De haven zal bij een dergelijke structurering het uitgangspunt moeten zijn en wel omdat zowel uit de nationale als regionale rekeningen welke in sommige landen worden samengesteld, blijkt welke stuwende krachten een haven op de economie kan uitoefenen.

EUROPESE HAVENS IN EEN EUROPESE GEMEENSCHAP

Voor Europa als economische eenheid, geïnstitutionaliseerd in de Europese Gemeenschappen, krijgen deze structurele en dynamische problemen nog een extra accent, doordat zij zich afspelen tussen havens welke tot de soevereiniteit van verschillende nationale staten behoren, met de daaruit voortvloeiend verschillen in bestuurlijke structuur en verschillen in regionale, industriële en vervoerspolitieke benaderingen. Daardoor kunnen verschillen in de concurrentiemogelijkheden der havens ontstaan, welke niet uitsluitend uit zuiver economische concurrentieverhoudingen voortvloeien, doch welke wel de verladerskeus in sterke mate kunnen bepalen, en wel zodanig dat niet meer de optimale keus wordt gedaan, hetgeen tot schade van de Europese welvaart kan zijn, mede omdat daardoor de optimale, industriële vestigingsplaatskeuze wordt geschaad.

Gegeven deze situatie rijst de vraag op welke wijze het systeem der Europese havens en zijn exploitatie zodanig zou moeten zijn, dat, gegeven het bestaan van soevereine, nationale staten en gegeven de doeleinden van de Europese Gemeenschappen, mede door middel van havens een maximale bijdrage aan de Europese welvaart wordt geleverd. Dit probleem is zowel van macro-economische als micro-economische aard. Macro-economisch gaat het in de eerste plaats om de doelstellingen van Europese Gemeenschappen, t.w. de vergroting van de welvaart in Europa. Voor het vervoer heeft dit geleid tot de formulering van een aantal "Unterziele", welke zijn geformuleerd in het memorandum van de Commissie in 1961, t.w. gelijke behandeling van vervoerders en verladers, financiële zelfstandigheid van vervoersondernemingen, vrije bedrijfsuitoefening via coördinatie der infrastructurele investeringen.
Uitgaande van deze basis is de E.G. doende een vervoerspolitiek op te bouwen voor de drie vormen van inland transport. In het voorgaande is reeds de aandacht gevestigd op de banden die er bestaan tussen de ontwikkeling van een haven en de infrastructuurverbindingen met het achterland. Beide behoren een gelijke ontwikkeling te ondergaan. Daarnaast is er echter het hier aangestipte vervoerbeleid. In het vervoersproces zelf is er ook reeds op gewezen, dat de nieuwe ontwikkelingen ertoe hebben geleid dat het vervoer als een eenheid wordt gezien, een keten waarbij zowel zeevaart, haven als inland transport samenwerken om één vervoersdaad van herkomst tot bestemming ten uitvoer te brengen. Daarbij past in de transportketengedachte vervoer tegen één prijs voor de gehele route in de verladersbenadering via de physical distribution. Die ene prijs behoeft niet en zal in vele gevallen ook niet de som zijn van de prijzen der verschillende benutte technieken. De voortgaande integratie tussen de vervoersondernemingen maakt het mogelijk een systeem van interne compensatie toe te passen. De huidige opzet van de vervoerspolitiek van de Europese Gemeenschappen is daar nog niet geheel op ingesteld. Men zal het feit moeten aanvaarden, dat onrendabele activiteiten in het kader van een gehele transportketen vaak onvermijdelijk zijn en aanvaard moeten worden ten bate van het resultaat van het geheel. De keten in zijn moderne vorm is nu eenmaal geen optelsom van delen en omvat mede activiteiten welke niet tot de eigenlijke transportsector behoren, noch tot die sectoren waar het verdrag de Europese Gemeenschappen zeggenschap over heeft gegeven. De haven als punt waar de transportstromen passeren en vaak in al hun complexiteit worden samengesteld en gecontracteerd, kan slechts nadeel van het nu nog bestaande systeem ondervinden en wel in die zin, dat de verladerskeuze niet optimaal is. De transportpolitiek raakt dus de haven, de haven heeft aan de andere kant belang bij een goed georganiseerd en goed functionerend inland transport-systeem.
Havenpolitiek en transportpolitiek zijn dus niet te scheiden. Zij dienen geïntegreerd te worden. Dit betekent, dat de Europese Gemeenschappen zullen moeten overgaan naar een transportpolitiek van de tweede generatie, waarvan een zeehavenpolitiek een geïntegreerd onderdeel zal moeten zijn. Daarbij zal het meer aankomen op het bereiken van een goede marktstructuur, dan op het afdwingen van één of meer gefixeerde prijssystemen hetgeen in wezen slechts een "kurieren am Symptom" is.

Investeringsbeslissingen ten aanzien van haven- en inland transport kunnen evenmin los van elkaar gezien worden; zij dienen evenzeer als een complex geheel behandeld te worden.

SAMENVATTING EN PROBLEEMSTELLING

Trachten wij het voorgaande samen te vatten, dan krijgt men een beeld van de moderne haven als complex geheel en de problematiek waarmede deze haven wordt geconfronteerd.

1 De Europese havens zijn voor de instandhouding van het economisch en maatschappelijk proces in dit werelddeel en voor de verdediging van dit continent van essentieel belang.

2 De technische voorzieningen in de havens dienen, voorzover dit op een Europees-economisch niveau verantwoord is, de ontwikkelingen van het vervoer ter zee te volgen.

3 Overslag en opslag in de havens moeten met deze ontwikkeling gelijke tred houden ter vermijding van fricties in optimaal georganiseerde vervoersketens.

4 In vele havens is een samenhangend patroon van industriële activiteiten ontstaan, die een vaste basis vormen voor de vervoersstroom. In hoeverre afremming van deze activiteiten bij een groeiend vervoer gewenst is, is een punt dat nader onderzoek zal behoeven in verband met de kwetsbaarheid van een te eenzijdig opgebouwde industriemix en met het oog op de werkgelegenheid en de daarmee verbonden sociale belangen.

5 Een goed ontwikkelde tertiaire sector is voor de functionering van het havenbedrijf ten aanzien van vervoer en industrie onvermijdelijk.

6 Het infrastructurele vervoersapparaat aan de landzijde moet in gelijke mate ontwikkeld worden als aan de zeezijde, en wel rekening houdend met het vervoerspatroon naar het achterland en de daar gebruikelijke modal split.

7 Vele havens blijken in hun vrij directe nabijheid over een luchthaven te beschikken. Een omstreden punt is vaak, in hoeverre zo'n luchthaven als een onmisbaar geheel in het complex van de haven past, mede met het oog op de vraag in welke mate een haven steun ondervindt van de nabijheid van luchthavens, zowel wat betreft het personen- als het goederenvervoer.

8 Vervoerspolitiek en havenpolitiek kunnen niet gescheiden ontwikkeld worden. Investeringen voor haven- en inland transport zijn complementair.

9 De haven als complex geheel omvat meer dan alleen vervoer, opslag, industrie en tertiaire sector. Daarbij moet ook gerekend worden de bevolking welke in de haven met al zijn activiteiten werk vindt en de woon- en recreatiegebieden die die bevol-

king behoeft. Er ontstaat aldus een havenregio van zeer heterogene samenstelling, dat in zijn totaliteit en structuur echter wel een zinvol opgebouwd geheel dient te zijn.

10 Het havenbeheer dient zodanig georganiseerd te zijn, dat de haven als complex geheel in de vervoersketen optimaal kan functioneren en wel in die zin dat de verladers de optimale keuze kunnen doen, gegeven de technische mogelijkheden welke de havens bieden en de prijzen die zij voor dat gebruik dienen te betalen.

In het voorgaande is getracht een korte schets te geven van de wijze waarop de havens in het Europese economisch leven functioneren resp. moeten functioneren. Op het ogenblik zijn alle havens onderdeel van soevereine staten met alle verschillen in structuur en beleid welke daaruit voortvloeien. Plaatst men evenwel de Europese havens met hun gemeenschappelijk belang voor de Europese welvaart in het kader van het Verdrag van Rome, dan ontstaat een havenfunctie die sterk op het belang van de Europese welvaart gericht is, en wel in die zin dat de verladers de optimale keuze uit vele beschikbare havens kunnen doen. Om aan deze eis te kunnen voldoen zullen vele vraagstukken onderzocht moeten worden. Men betreedt hier namelijk een terrein dat nog nauwelijks in wetenschappelijke kringen diepgaande aandacht heeft gekregen. Het is een terrein dat waarschijnlijk alleen met behulp van kwantitatieve onderzoekingen behoorlijk geanalyseerd en doorgrond zal kunnen worden. Eerst indien men de optimale functionering van een havensysteem voor de Europese welvaart heeft geanalyseerd zal een zinvol antwoord op vele, thans bestaande, vragen kunnen worden gegeven, vragen die, zoals de praktijk leert, zonder deze analyse moeilijk zijn te beantwoorden. Men kan hierbij denken aan vragen als samenwerkingsmogelijkheden tussen havens, investeringscriteria en verdeling van investeringen over verschillende havens, directe of indirecte subsidiëringen in havens, arbeidsverhoudingen in de verschillende havens, het al of niet rekening houden met bepaalde milieuinvloeden in de havenregio's, het doorberekenen van de door havenactiviteiten veroorzaakte kosten en het toe te passen prijssysteem.
Dit zijn alle evenzovele vragen welke niet alleen de havenbeheerders rechtstreeks raken, doch ook de nationale overheden evenals de Europese Gemeenschap als totaliteit. Hun uiteindelijke beantwoording heeft echter de grootste betekenis voor de verladers en de vestigingsplaatsen van hun bedrijven. Ook de bij het complexer worden der havens en havenregio's meest gewenste vorm van havenbeheer is een vraag die open staat.
Algemeen zal men dus kunnen stellen, dat een Europees Zeehaveninstituut tot taak moet hebben de betekenis van de havens voor de Europese welvaart in de meest uitgebreide zin te analyseren en het zoeken van antwoorden op de actuele problemen welke thans in het Europese vlak der havens aanwezig zijn.
Vooraf aan de beantwoording van actuele vragen, dient dus een fundamenteel onderzoek vooraf te gaan, dat in wezen lost staat van de huidige problematiek, doch geheel gericht is op het einddoel van de Europese welvaart. Dit betekent, dat men de research van zo'n zeehaveninstituut in wezen in twee delen uiteen zal moeten laten

vallen, aan de ene kant een fundamentele research, aan de andere kant een op praktische, actuele problemen gerichte research. Beide delen van de research staan uiteraard niet los van elkaar, zij beïnvloeden elkaar, zij ondersteunen elkaar, maar men zal ze in principe duidelijk moeten scheiden. Binnen beide vormen van research vindt men dan weer een tweede onderverdeling welke evenzozeer voor de geschetste problematiek van belang is. Aan de ene kant hebben wij de havens geplaatst in het kader van de algemene Europese welvaart, d.w.z. de macro-economische belangen en de macro-maatschappelijke belangen zijn primair gesteld. Daarnaast dient men wel te bedenken, dat vele havenactiviteiten worden verricht door private ondernemingen, al of niet met deelneming van de overheid, dat zeevaart en inland transport vaak in handen zijn van individuele transportondernemingen, al of niet met medewerking van de overheid, d.w.z. naast de macro-economische zijn er de micro-economische belangen, de bedrijfseconomische belangen van de ondernemingen, die transport, overslag en opslag exploiteren. Men heeft hier te maken met twee elkaar beïnvloedende velden, maar de problematiek van beide velden is zo verschillend, dat een gescheiden benadering gewenst moet worden geacht.

BIJLAGE II: VRAGENLIJST BETREFFENDE DE HAVENPROBLEMEN

A Mededingingsvoorwaarden in het verkeer met de havens als herkomst- of bestemmingsplaats:
1 in het verkeer over land, inklusief de binnenwateren;
2 in het zeeverkeer.

B Gemeenschappelijk beleid dat voor de ontwikkeling van de havens en de havenregio van belang is:
1 aspekten van de regionale politiek en de ruimtelijke ordening;
2 aspekten van de industriepolitiek;
3 aspekten van de handelspolitiek, inklusief de problemen van de vlagdiskriminaties;
4 aspekten van het milieubeleid (strijd tegen de vervuiling enz.);
5 aspekten van de energiepolitiek.

C Problemen in het sociale vlak:
1 harmonisatie van de arbeidsvoorwaarden in de havens;
2 harmonisatie van de veiligheidsmaatregelen.

D Subsidies en steunmaatregelen toegekend aan partikuliere ondernemingen gevestigd in de havens of in de havenregio:
1 aan partikuliere ondernemingen welke aktiviteiten uitvoeren die havengebonden zijn;
2 aan industrieën gevestigd in de haven of in de havenregio.

E Informatie- of konsultatie, koördinatie:
1 informatie- of konsultatieprocedure betreffende bepaalde aspekten van het havenbeleid;
2 harmonisatie van de havenstatistieken;
3 uniform rekenschema inzake het havenbeheer.

BIJLAGE III: SAMENVATTING VAN DE ANTWOORDEN OP DE VRAGENLIJST

De havens van *Bordeaux, Duinkerke, Le Havre en Marseille* hebben hun antwoord door tussenkomst van de "Union des Ports autonomes et des Chambres de commerce et d'industrie maritimes" laten weten.

De havens van *Clyde, Liverpool, Londen en Southampton* hebben hun standpunt deels zelf bepaald doch zulks evenwel na overleg te hebben gepleegd met de "British Ports Association", welke organisatie het gezamenlijke antwoord heeft gegeven.

In beide gevallen wordt in het kollektieve antwoord het standpunt van alle havens, die bij genoemde organisaties zijn aangesloten, afzonderlijk tot uiting gebracht.

De havens van *Bremen en Hamburg* hebben blijk gegeven van hun twijfel ten aanzien van bepaalde institutionele aspekten. Wat de grond van de zaak betreft, zijn zij van mening dat er niet veel problemen, die een aanpak op kommunautair vlak behoeven, zullen overblijven, zodra de konkurrentievoorwaarden in het vervoer van de zeehavens met het achterland zijn geharmoniseerd en verder de vervoermarkten in voldoende mate zijn geliberaliseerd.

Tijdens de latere kontakten met de havens van Bremen en Hamburg hebben deze er in het bijzonder op.gewezen, dat een vruchtbare diskussie over vraagstukken betreffende het zeehavenbeleid slechts kan plaatsvinden, indien alle deelnemers het eens zijn over de juiste betekenis van bepaalde begrippen.

Te dien einde is het noodzakelijk om allereerst de volgende begrippen te definiëren: zeehaven, zeehavenekonomie, zeehavenverkeersekonomie, zeehavenadministratie, zeehavenbeleid.

Uitsluitend na bereikte overeenstemming ten aanzien van de betekenis van deze begrippen kan tot de bespreking van de vragenlijst van de Kommissie worden overgegaan.

De antwoorden van de andere havens kunnen als volgt worden samengevat:

a De havens van *Antwerpen en Gent:* De aktie van de Gemeenschap dient vóór alles gericht te zijn op een eliminatie van de bij het vervoer van de zeehavens met het achterland nog bestaande distorsies in de konkurrentievoorwaarden.
Wat de punten van de vragenlijst betreft, zouden deze in beginsel een leidraad kunnen vormen voor een uitwisseling van allerlei informaties tussen de havens van de Gemeenschap. In een later stadium zouden enkele van deze punten het onderwerp kunnen zijn van een raadplegingsprocedure, welke op zich in een slotfase zou kunnen resulteren in een algehele koördinatie.

b De haven van *Kopenhagen:* De eerste stap die gedaan zou moeten worden, gaat in de richting van een zgn. "fact finding", zowel op het gebied van de institutionele vormen als op het gebied van het beheer der grote zeehavens in de Gemeenschap. Deze "fact finding"-aktie zou echter niet al te veel in details moeten worden doorgevoerd, doch wel als resultaat moeten hebben, dat een duidelijk inzicht wordt verkregen van het financieel beheer der havens, de gevolgde gedragslijn ten aanzien van het maken van ontwikkelingsplannen en van de bestaande verhoudingen tussen de verschillende havenbesturen enerzijds en de verladers en overheidsinstanties anderzijds.

De *Franse* havens: Naar hun mening zouden voor het ogenblik slechts 2 punten van de vragenlijst voor een onderzoek door de verantwoordelijke havenbesturen in de Gemeenschap in aanmerking komen, t.w.:

- Harmonisatie van de havenstatistieken;
- Uniform rekenschema van het havenbeheer.

d De haven van *Dublin:* Het is allereerst van belang te weten waarover men spreekt, met name op het stuk van het financieel beheer: dientengevolge is het gewenst om te beginnen met de harmonisatie van de havenstatistieken en het vergelijkbaar maken van de financiële rekeningen in alle zeehavens.

Vanuit dit gezichtspunt lijkt een "fact finding" op het gebied van de arbeidsvoorwaarden in de havens eveneens noodzakelijk.
Wat betreft de ontwikkeling der zeehavens is het gewenst om met aandacht de verdere vooruitzichten op het gebied van regionaal en industriebeleid, alsmede op het gebied van milieubeheer op de voet te volgen.

e De havens van *Genua, Napels, Triëst en Venetië:* Deze 4 havens leggen er de nadruk op dat een uitwisseling van gegevens vooral met betrekking tot de institutionele struktuur en het financieel beheer der zeehavens dient te worden bevorderd. De haven van Genua acht de onmiddellijke aanvang der werkzaamheden m.b.t. de opstelling van een uniform rekenschema van het havenbeheer echter wat voorbarig: de verschillen tussen de zeehavens qua institutionele opbouw zijn te groot.
In dit perspektief wordt met name door de havens van*Genua en Venetië* veel waarde gehecht aan een onderzoek op het gebied van de steunmaatregelen en subsidies, alsmede op het gebied van de arbeidsvoorwaarden in de havens. Dit laatste punt dient ook volgens de haven van *Napels* met voorrang te worden behandeld.
De haven van *Genua* wenst dat, in het raam van het onderzoek naar de konkurrentievoorwaarden in het vervoer van de zeehavens met het achterland, een afzonderlijk hoofdstuk wordt gewijd aan vraagstukken, welke uitsluitend betrekking hebben op de aan de Middellandse Zee gelegen havens.
De haven van *Napels* legt bovendien het aksent op de vraagstukken, welke verband houden met het regionaal beleid en de ruimtelijke ordening.

f De haven van *Amsterdam:* De in de vragenlijst opgenomen punten zouden in de hiernavermelde prioriteitsvolgorde behandeld moeten worden:

1 "Konkurrentievoorwaarden in het verkeer met de havens als herkomst- of bestemmingsplaats" met toevoeging van de woorden "en pijpleidingen".
2 "Gemeenschappelijk beleid dat voor de ontwikkeling van de havens en de havenregio van belang is" met toevoeging van: "financiering van de investeringen t.b.v. de haveninfrastruktuur inklusief de toe- en afvoerwegen; verdeling van financiële lasten tussen havenbeheer en andere instanties, zoals centrale overheid, deelstaten, provincies e.a. parastatale organisaties".
3 "Subsidies en steunmaatregelen toegekend aan partikuliere ondernemingen gevestigd in de havens of in de havenregio".
4 "Informatie, konsultatie, koördinatie".
5 "Problemen in het sociale vlak".

g De haven van *Rotterdam:* Allereerst dient men door middel van een "fact finding" op uitgebreide schaal op de hoogte te geraken van de feitelijke situatie. Te dien einde stelt de haven van Rotterdam voor gebruik te maken van een door deze haven ontworpen vragenlijst. Begonnen dient te worden met het verzamelen van gegevens om daarna over te gaan tot uniformering van informatie en tenslotte een systeem van informatie en konsultatie over nieuwe ontwikkelingen uit te werken.

h De *Britse* havens: Deze havens stellen eveneens op de voorgrond dat allereerst tot een "fact finding" dient te worden overgegaan, waarvoor een vragenlijst werd ontworpen.

Wat betreft de vragenlijst van de Kommissie, dienen enkele punten betreffende het zeeverkeer, de regionale politiek en de sociale problemen in een ander kader te worden behandeld en hebben zij geen voorrang bij het uitvoeren van het zeehavenbeleid.

DE GEVOLGEN VOOR NEDERLAND VAN DE GEDRAGSCODE VOOR LIJNVAARTCONFERENCES *)

Ik wil mijn verhaal graag beginnen met mijn dank uit te spreken aan het dagelijks bestuur van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut voor de uitnodiging om iets te vertellen over de in Genève aanvaarde gedragscode voor lijnvaartconferences en de gevolgen daarvan voor Nederland.

In het algemeen staan de activiteiten van de Nederlandse overheid op het gebied van de buitenlandse zeescheepvaartpolitiek niet in het middelpunt van de belangstelling. Een gedeelte van de verklaring hiervoor moet worden gezocht in de omstandigheid dat de zeescheepvaart heel lang zonder veel overheidsbemoeienis haar werk heeft kunnen doen. De buitenlandse zeescheepvaartpolitiek bestond in die tijd voor een belangrijk gedeelte uit het ondernemen van diplomatieke démarches bij regeringen die ten behoeve van hun koopvaardijvloot vlagbevoorrechtende maatregelen namen. Het was waarschijnlijk de verscherping van de Amerikaanse conference-regulering in het begin van de 60-er jaren, en zeker de oprichting van de UNCTAD-Scheepvaartcommissie in 1964, die het begin van een nieuwe ontwikkeling hebben ingeluid. Hoewel ik hieraan onmiddellijk moet toevoegen dat van Nederlandse zijde in fora van Westelijke maritieme landen reeds vòòr die tijd voor een meer actieve buitenlandse scheepvaartpolitiek werd gepleit.
Voor de buitenwereld vrijwel onopgemerkt is er de afgelopen 10 à 15 jaar op scheepvaartpolitiek gebied veel veranderd en deze ontwikkeling heeft een voorlopig sluitstuk gevonden in de begin april j.l. met overgrote meerderheid aanvaarde gedragscode voor lijnvaartconferences.
Ik zeg met opzet een *voorlopig* sluitstuk, omdat ik geloof dat, onafhankelijk van de vraag of de gedragscode uiteindelijk in werking zal treden of niet, een aantal in deze code vervatte ideeën in de praktijk zal worden toegepast en tevens van invloed zal zijn op andere sectoren van de zeescheepvaart. Ik meen dat de tijd dat de overheid kon volstaan met een globale buitenlandse zeescheepvaartpolitiek definitief voorbij is. Ik ben ook van mening dat van de Nederlandse reder de komende jaren een grote mate van inventiviteit zal worden gevraagd en dat de overheid nauw bij de bedrijfspolitiek van de rederijen betrokken zal moeten zijn. En tenslotte geloof ik dat de ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens meer dan thans afhankelijk zal zijn van een sterke Nederlandse positie in de internationale zeescheepvaart. En met dit laatste bedoel ik niet in de eerste plaats een sterke koopvaardij onder Nederlandse vlag.

---

*) Integrale tekst van de inleiding van Drs. J. de Groot, Hoofd van de Afdeling Politieke, Economische en Financiele Zaken van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart, tijdens de door het Instituut georganiseerde lunchbijeenkomst op 2 mei 1974 in het Congresgebouw te Den Haag.

Het wordt nu tijd om aan te geven hoe ik tot deze, soms wat stellig en soms wat minder stellig geformuleerde conclusies ben gekomen en om ze wat nader te adstrueren. Althans, daar een poging toe te doen.
De titel van mijn verhaal geeft dan wel aan dat ik over de gevolgen van de gedragscode voor Nederland zal spreken, maar ik moet u bekennen dat ik waarschijnlijk niet in staat zal zijn dit ambitieuse voornemen geheel waar te maken. In feite kwam de vraag naar de titel toen ik er niet erg op was voorbereid. Op z'n moment echter komt bij medewerkers van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart de geest van Michiel de Ruyter boven en ontstaat het gevoel dat er iets groots moet geschieden: als je dan toch over die code moet praten, dan maar meteen over de gevolgen voor Nederland. Goed, ik ben daar ingestapt en er rest mij weinig anders dan in de geest van Michiel de Ruyter door te gaan. Ik denk hier m.n. aan één van zijn briljante terugtochten nadat hij tot de overtuiging was gekomen dat hij zijn taak met de hem ter beschikking staande middelen op dat moment niet tot een goed einde kon brengen.

Maar laat ik eerst uitleggen waarover het bij die gedragscode eigenlijk gaat.
Het wantrouwen van ontwikkelingslanden tegen door Westelijke rederijen gedomineerde conferences (u weet dat dit samenwerkingsverbanden zijn van lijnvaartreders, werkzaam in een bepaalde vaarroute) en het verlangen van een aantal van hen om aktief in de lijnvaart te participeren, heeft na een heleboel vergaderingen en resoluties in 1972 geleid tot een opdracht van de Algemene Vergadering van de V.N. aan alle lidstaten om een gedragscode voor deze conferences op te stellen in de vorm van een *conventie*. Dit zou moeten geschieden in een tweetal zittingen van een uit 48 landen bestaande voorbereidende commissie en in een eind 1973 te houden diplomatieke conferentie.
De Secretaris-Generaal van UNCTAD werd uitgenodigd om de nodige faciliteiten te verstrekken, waarmee tevens nog eens werd geaccentueerd dat de problematiek van de ontwikkelingslanden bij de gehele excercitie een belangrijke rol zou moeten spelen.
Uitgangspunt voor de discussie, die in januari 1973 in de voorbereidende commissie van 48 landen begon, was een door de ontwikkelingslanden opgestelde ontwerpcode. Een onder auspiciën van een aantal Westelijke traditioneel maritieme landen tot stand gekomen gedragscode, de zgn. CENSA-code, werd niet als officieel vergaderstuk erkend, maar kon toch ook niet helemaal worden genegeerd.
De opvattingen van de ontwikkelingslanden stonden zover af van die van de Westelijke traditioneel maritieme landen, en tot op zekere hoogte ook van die van de Oostbloklanden, dat er gedurende deze eerste zitting van de voorbereidende commissie geen voortgang van betekenis werd gemaakt. Ook de tweede zitting in juni 1973 kan geen schoolvoorbeeld van een geslaagde vergadering worden genoemd, hoewel daar althans enkele kleinere problemen werden opgelost. De ontwerp-conventie die het resultaat was van de twee zittingen van de voorbereidende commissie was dan ook waarschijnlijk een van de merkwaardigste documenten die ooit aan een diplomatieke conferentie werden aangeboden.

Het was een ontwerp waarin de opvattingen van alle regionale groepen, t.w. de ontwikkelingslanden, de Westelijke landen en de Oostbloklanden, alsmede in enkele gevallen van individuele landen, waren verwerkt door middel van een systeem van vierkante haken. Hierdoor maakte de lay-out van het stuk weliswaar een levendige indruk, maar, omdat in het stuk de diverse standpunten niet waren geïdentificeerd, was het soms bijzonder moeilijk om na te gaan van wie welk standpunt was. Voor een conferentie die in feite op basis van het UNCTAD regionale groepssysteem werkte, een systeem waarbij eerst binnen de groepen een zo eensgezind mogelijk standpunt wordt bepaald, was dit een verwarrend begin.
Landen die niet hadden deelgenomen aan het voorbereidende werk hebben het document, geloof ik, nooit werkelijk begrepen en hebben weinig anders kunnen doen dan zwijgend en met klimmende verbazing de discussies tijdens de conferentie volgen.
De overige landen zijn er na enige aanloopmoeilijkheden wel redelijk in geslaagd de kluwen te ontwarren, hoewel er toch in verschillende gevallen groepen of individuele delegaties met veel verve standpunten verdedigden die zij gedurende de voorbereidingen met evenveel enthousiasme hadden bestreden.
Tot zover de sfeer waarin de besprekingen over de gedragscode voor lijnvaartconferences zich afspeelde.

Wat waren nu de belangrijkste geschilpunten tussen m.n. de ontwikkelingslanden en de traditioneel maritieme landen? (Hoewel de Oostbloklanden gedurende de besprekingen over de gedragscode een voor hen ongebruikelijk grote activiteit hebben tentoongespreid, waren zij toch ook hier veelal geneigd met politieke oplossingen genoegen te nemen, waardoor zij een beetje tussen de ontwikkelingslanden en de Westelijke landen instonden).

De kern van het meningsverschil was waarschijnlijk toch wel het doel dat met de gedragscode zou moeten worden bereikt. Westelijke landen waren in het algemeen van mening dat een code regels zou moeten stellen voor het gedrag van conferences, die de mogelijkheid van machtsmisbruik ten opzichte van verladers en reders binnen en buiten de conference tot een minimum zou beperken en een correcte behandeling zoveel mogelijk zou garanderen. Tevens zou een gedragscode een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het doorzichtiger maken van conferences, waardoor eveneens het vertrouwen in de werkwijze daarvan zou kunnen worden vergroot.

Ontwikkelingslanden waren het daarmee tot op zekere hoogte wel eens, maar meenden dat de code tevens voor hen de mogelijkheid zou moeten openen voor een grotere deelname in het lijnvervoer. Bovendien waren zij meer geneigd de gedragscode te zien als een middel om de structuur van het conference-systeem en van de conferences zelf te beïnvloeden, terwijl de Westelijke landen toch meer de nadruk wilden leggen op de codificatie van regels die thans door conferences in acht worden genomen en die algemeen als billijk worden ervaren.

Een en ander uitte zich o.m. in concrete verschillen van inzicht met betrekking tot de ladingverdeling, de vrachtprijzen en de wijze waarop geschillen zouden moeten worden opgelost.

Ten aanzien van de ladingverdeling maakten de ontwikkelingslanden aanspraak op een lijnvaartaandeel van 40% van hun door de conferences vervoerde nationale in- en uitvoer.'In de veronderstelling dat een aantal Westelijke landen en het Oostblok hieraan slechts tegemoet zouden willen komen als zij zelf een gelijk recht zouden krijgen, kozen de ontwikkelingslanden voor een wereldwijde 40/40/20-formule i.p.v. voor een recht dat alleen aan hen zou worden toegekend.
De Westelijke landen waren aanvankelijk eensgezind in hun afwijzing van een dergelijke bilaterale ladingverdeling, omdat zij van mening waren dat deze tot kapitaalverspilling en ondoelmatige dienstverlening zou leiden. Later brokkelde het front af toen enkele grote ladingproducerence landen voordelen voor hun zeescheepvaart gingen zien in een 40/40/20-formule en landen als Noorwegen en Nederland bereid waren de ontwikkelingslanden een tijdelijke unilaterale preferentie van 40% toe te staan.

Met betrekking tot de vrachtprijzen stelden de ontwikkelingslanden voor om deze niet vaker dan eenmaal in de twee jaar te verhogen.
De Westelijke landen waren niet bereid dat te aanvaarden en stelden een, in de praktijk niet ongebruikelijke, periode van één jaar voor.

Voor de oplossing van geschillen, tenslotte, stelden de ontwikkelingslanden een systeem van verplichte internationale arbitrage voor.
Hiertegen bestonden van Westelijke zijde, naast praktische, vooral ook constitutionele bezwaren. Om deze te ondervangen werd voor de oplossing van geschillen door de Westelijke landen verplichte internationale bemiddeling voorgesteld. Hierbij zou de procedure moeten beginnen op verzoek van één der partijen, maar de uitspraak van de bemiddelaars zou, in tegenstelling tot die van arbiters, niet bindend zijn in de juridische zin van het woord.

Langdurige informele onderhandelingen gedurende de conferentie resulteerden in een door de voorzitter geformuleerd package, waarvan de belangrijkste elementen betrekking hadden op de punten die ik zojuist heb genoemd.
Ten aanzien van de ladingverdeling werd een formule voorgesteld die, naar later bleek, als een strakke 40/40/20-formule kon worden uitgelegd, maar ook een tamelijk soepele interpretatie toeliet, waarbij ruimte zou openblijven voor commerciële onderhandelingen.

Voorts werd de periode waarbinnen geen vrachtverhogingen zouden mogen plaatsvinden teruggebracht van 24 tot 15 maanden.

Tenslotte werd ten aanzien van de geschillenregeling gekozen voor het eerder genoemde systeem van verplichte internationale bemiddeling.

Dit package, waarvan de ladingverdeling tot het belangrijkste element uitgroeide, zou als uitgangspunt moeten dienen voor verdere onderhandelingen over concrete in de gedragscode op te nemen teksten en werd destijds ook door de Nederlandse delegatie aanvaard in de hoop dat op basis hiervan een aanvaardbare tekst zou kunnen worden uitgewerkt. Een aantal Westelijke landen evenwel aanvaardden dit package niet. Hierom en ook om meer tijd te hebben voor een nadere bezinning op de verdere uitwerking van dit package besloot de Westelijke groep aan te dringen op een verdaging van de conferentie. Na lang onderhandelen gingen de ontwikkelingslanden en het Oostblok daar uiteindelijk mee accoord. Tegen hun zin, omdat ze vreesden dat een aantal Westelijke landen die het package hadden gesteund van de verdaging gebruik zouden kunnen maken om op hun toezegging terug te komen. Deze vrees bleek evenwel ongegrond, want bij het begin van de hervatte zitting van de conferentie in maart j.l. was het aantal Westelijke sympathisanten met het package zelfs gegroeid van 9 tot 11. De uiteindelijke vermindering van de steun bij de eindstemming tot 7 Westelijke landen kan gedeeltelijk worden verklaard uit verschil van opvatting over de interpretatie van het package (Nederland, Nieuw-Zeeland) en gedeeltelijk uit bezwaren tegen gedeelten van de code die los stonden van het package (Canada, Italië). In de tijd tussen de twee zittingen en tijdens de tweede zitting zelf is van Nederlandse zijde gepoogd de breuk in de Westelijke groep te lijmen, waartoe diverse compromisvoorstellen werden gedaan. Uiteindelijk hebben deze pogingen echter geen resultaat opgeleverd, omdat een aantal typisch maritieme landen m.n. niet bereid waren op het punt van de ladingverdeling wat water in de wijn te doen, en ook omdat de reeds eerder genoemde voorstellen van Nederlands/Noorse zijde om de ontwikkelingslanden een unilateraal lijnvervoersrecht van 40% van hun in- en uitvoer te bieden en het restant vrij te laten binnen de Westelijke groep onvoldoende steun kregen.
Vooral de onbuigzame houding van de typische scheepvaartlanden in de Westelijke groep leidde ertoe dat de belangrijke ladingproducerende landen in deze groep zich uiteindelijk weinig meer gelegen lieten liggen aan de belangen van hun maritieme collega's. De 40/40/20-formule zou in hun voordeel kunnen werken en toen geen compromis binnen de Westelijke groep mogelijk bleek was er weinig dat hen verhinderde om op dit punt het onderste uit de kan te halen. Om dit te bereiken bleken ze bereid om ten aanzien van een aantal andere punten en m.n. ook ten aanzien van de juridische vormgeving van de tekst van de code, de nodige concessies te doen.
De uiteindelijke tekst van het gedeelte van de code dat over de ladingverdeling handelt is zodanig dat het voornamelijk werkt in het voordeel van de grote ladingproducerende landen en niet in de laatste plaats in het voordeel van de grote ladingproducerende landen in het Westen en van het Oostblok. Vanwege zijn regide, autarkisch karakter betekent het tevens een duidelijke stap terug in de richting van 19de eeuwse ideeën.
Vooral om deze reden heeft de Nederlandse delegatie uiteindelijk tegen dit belangrijke gedeelte van de code gestemd.

Hiermee kom ik op de gevolgen van deze code voor Nederland.
De vraag of de code op den duur in werking zal treden of niet is betrekkelijk irrelevant. Zelfs al zou worden aangenomen dat de kans op inwerkingtreding niet groot is, en ik ben geneigd om dat aan te nemen, dan zal men toch moeten vaststellen dat de 40/40/20-formule in de lijnvaart van nu af aan een gegeven is. De formule is door de overweldigende meerderheid van de landen die aan de conferentie deelnamen aanvaard, waaronder een aantal Westelijke landen: Duitsland, Frankrijk, België, Japan, Spanje, Australië en Turkije. De formule wordt door deze landen in hun belang geacht en is dit wellicht ook voorzover het de koopvaardij sec betreft, en zij zullen daarom niet gauw geneigd zijn deze formule te laten vallen.

Een consequente toepassing van de 40/40/20-gedachte op enigszins grote schaal zal allereerst leiden tot een beknotting van de lijnvaartactiviteiten van de zgn. cross traders. Daarmee zullen de belangen van landen als Noorwegen, Zweden, Denemarken, Engeland en Nederland rechtstreeks worden geschaad, omdat de lijnvloten van deze landen als vrachtvaarders belangrijke vervoersdiensten leveren aan derden en daarvan in meerdere of mindere mate bestaan.

Als gevolg van het aan de formule inherente protectionisme zal voorts het gevaar bestaan dat de lijnvaart op den duur in belangrijke mate tot openbaar nutsbedrijf wordt in dienst van de buitenlandse handel en dat het zelfstandig karakter van de bedrijfstak verloren gaat. Dat dit gevaar niet denkbeeldig is kan worden geïllustreerd aan de hand van het Franse koopvaardijbeleid. De Secretaris-Generaal van het Franse Ministerie van Koopvaardij merkte kortgeleden op dat de verdere uitbouw van de Franse koopvaardij voorwaarde is voor de toekomstige uitbreiding van de Franse buitenlandse handel. De Franse regering is vooral ook om die reden bereid de komende jaren honderden miljoenen franken te steken in de drastische vergroting van de Franse koopvaardij.
De geheel of gedeeltelijke uitschakeling van de thans nog aanwezige concurrentie, die het gevolg zal zijn van het in praktijk brengen van de 40/40/20-formule, zal de doelmatigheid van het internationale zeescheepvaartverkeer nadelig kunnen beïnvloeden, zelfs als men in aanmerking neemt dat ook de huidige conferences niet noodzakelijk optimaal efficient werken.

De Nederlandse buitenlandse handel zal van een verminderde dienstverlening in de ruimste zin van het woord, als gevolg van een consequente toepassing van de 40/40/20-formule, nadeel kunnen ondervinden. De verlader zal m.i. onder het regiem van de code vooral te lijden kunnen hebben van het gebrek aan keuzemogelijkheden, van inadequate vervoersmogelijkheden en van stijgende vervoerskosten als gevolg van een minder optimale benutting van scheepsruimte. Overigens zou ik hier willen opmerken dat de Nederlandse verlader wat dit laatste betreft in een gunstiger positie verkeert dan bijv. zijn Australische of Nieuwzeelandse collega, omdat hij in de nabijheid zit van een aantal grote havens in een gebied met een groot ladingpotentieel, waardoor

de mogelijkheid van een redelijke beladingsgraad van de schepen ook in de 40/40/20-situatie aanwezig is.

De gevolgen voor de Nederlandse havens zijn op dit moment nog moeilijk te overzien. Ik wil me daarover dan ook voorzichtig uitdrukken. Ik heb de indruk dat de code, omdat deze ladingverdeling op bilateraal niveau propageert, de verleiding groot maakt voor regeringen van grote ladingproducerende landen om nationale lading ook zoveel mogelijk via nationale havens te leiden. Een 40/40/20-keurslijf in de zeescheepvaart nodigt daar als het ware toe uit.
In heb voorts de indruk dat de reders er bij gebaat zouden kunnen zijn nationale lading zoveel mogelijk via de nationale havens te verschepen, al zou het maar zijn om zoveel mogelijk problemen met de vaststelling van de oorsprong van lading te voorkomen en er voor te zorgen dat de 40%een zo groot mogelijk absoluut aandeel vertegenwoordigt.Het zou voorts in een aantal gevallen weinig interessant voor hen kunnen worden om havens aan te lopen waar zij slechts een recht hebben op een paar honderd ton lading.
Ik zou me daarom kunnen voorstellen dat de Nederlandse havens meer dan thans afhankelijk zullen zijn van beslissingen van machtige buitenlandse redersgroeperingen en van buitenlandse regeringen. Daardoor zal de positie van deze havens in het algemeen kunnen verslechteren.

De nadelige gevolgen voor Nederlandse scheepvaart-, handels- en wellicht havenbelangen zullen worden vergroot als de 40/40/20-gedachte zich ook zal gaan meester maken van de tankervaart en het zeegaand vervoer van droog massagoed. De kans hierop acht ik zeker niet denkbeeldig.

In de eerste plaats omdat een groot aantal landen, waaronder Westelijke, de smaak van de 40/40/20-verdeling te pakken heeft.

In de tweede plaats omdat grote landen als de Sowjet-Unie en de V.S. reeds onderlinge ladingverdelingsafspraken hebben op het gebied van het vervoer van droog massagoed, afspraken die in de praktijk neer zouden kunnen komen op een 50/50-verdeling.

In de derde plaats omdat op de eerstkomende vergadering van de UNCTAD-Scheepvaartcommissie in augustus a.s. onder de onschuldige benaming "Economische samenwerking in de zeescheepvaart" het probleem van de ladingverdeling in algemene zin aan de orde zal komen. Op voorstel van het Oostblok en welwillend bekeken door sommige kringen in de V.S. en door de ontwikkelingslanden.

Men zou hier kunnen aanvoeren dat een 40/40/20-verdeling in de tankervaart en voor het vervoer van droog massagoed voor Nederland wellicht niet zo ongunstig is, omdat wij nù niet zo'n belangrijke positie hebben in die sectoren van de zeescheepvaart. Voor een gedeelte is dat inderdaad juist. Men moet echter wel bedenken dat de nadelen voor de buitenlandse handel en wellicht de havens blijven bestaan.

Bovendien zal onder een dergelijke formule het Nederlandse aandeel waarschijnlijk niet 40% zijn van wat via Nederlandse havens wordt verscheept, maar 40% van het voor Nederland bestemde c.q. door Nederland gegenereerde ladingpakket. Een dergelijke interpretatie is niet officieel in de gedragscode vastgelegd, maar wordt bijv. wèl door de Fransen aan de betreffende passage gegeven. De Duitsers zijn op dit moment nog wel bereid het havenconcept te aanvaarden, maar of dat ook nog zal gelden wanneer de formule verder zal gaan dan de lijnvaart alleen, valt te betwijfelen. De tekst van de gedragscode spreekt van een "aandeel in de buitenlandse handel van een land" en de meest voor de hand liggende interpretatie daarvan is een aandeel in de in- en uitvoer, maar niet in de doorvoer.
Overigens kan met de exegese van dit gedeelte van de code nog het nodige plezier worden beleefd.

Ik geloof dat ik nu wel verplicht ben om de vraag aan de orde te stellen wat we op langere termijn aan deze situatie kunnen doen en te trachten daarop een antwoord te geven.
Meer nog dan voor het voorgaande geldt hier dat dit antwoord geen regeringsstandpunt weergeeft. Dit kan ook niet, want de regering heeft nog geen gelegenheid gehad dit onderwerp grondig te bestuderen. Wat nu volgt is dan ook niet meer dan de mening van een ambtenaar die ervoor betaald wordt af en toe beleidsadviezen te geven over zeescheepvaartproblemen, maar die er evenzeer voor wordt betaald te accepteren dat zijn adviezen wel eens in de prullemand verdwijnen.

Ik geloof dat de overheid in haar mogelijkheden de zeescheepvaart te vrijwaren voor de gevolgen van de code nogal beperkt is. Het vervelende is dat in de belangrijke Hamburg-Bordeaux range Nederland de enige is die de 40/40/20-formule niet heeft aanvaard. Het is derhalve waarschijnlijk dat binnen conferences die deze range als begin- of eindpunt hebben de formule op korte termijn door Duitse, Franse en Belgische reders als uitgangspunt voor poolonderhandelingen zal worden gehanteerd. Teneinde enige invloed te kunnen uitoefenen op de uitkomst van onderhandelingen die onder dergelijke omstandigheden plaatsvinden zou de Nederlandse regering wellicht de wettelijke bevoegdheid moeten hebben om poolovereenkomsten goed te keuren alvorens deze in werking kunnen treden. De Duitse regering heeft een soortgelijke bevoegdheid, die, naar de ervaring heeft geleerd, voor de Duitse reders een steun in de rug heeft betekend, bij onderhandelingen met reders uit vlagbevoorrechtende landen.

Voorts zou de Nederlandse regering wellicht over bevoegdheden moeten kunnen beschikken om, waar geen andere mogelijkheden aanwezig zijn, te verzekeren dat Nederlandse reders een aandeel van 40% in het nationale ladingpakket kunnen behouden.

De regering zou, teneinde recht te doen aan het door haar voorgestane beleid, actief moeten deelnemen aan besprekingen met ontwikkelingslanden over de door vloten uit deze landen te vervoeren aandelen.
Het afsluiten van dergelijke en wellicht ook andere overeenkomsten zal waarschijnlijk wettelijke bevoegdheden noodzakelijk maken om de naleving van deze overeenkomsten af te dwingen zowel naar binnen toe door o.m. de reders als naar buiten toe door de andere partij bij die overeenkomst.

Deze en andere maatregelen zijn wellicht noodzakelijk, maar zijn toch voornamelijk gericht op het veiligstellen van tenminste een minimaal Nederlands scheepvaartaandeel in een volgens rekenkundige formules opgedeeld overzees vervoer.
Ik zou me echter kunnen voorstellen dat de maritieme positie van Nederland als geheel, waaronder begrepen de afhankelijkheid van een belangrijk gedeelte van onze buitenlandse handel van scheepvaartverbindingen en de positie van onze havens, toch ook een meer actief beleid op het gebied van de zeescheepvaart nodig maakt.
Ook hieronder wil ik graag wat persoonlijke opmerkingen maken en ik geloof dat ik dan moet beginnen bij de reders.

Zij zullen m.i. de bereidheid moeten tonen te reageren op de situatie die naar alle waarschijnlijkheid in de toekomst zal ontstaan. Dat wil allereerst zeggen dat zij zich zullen moeten oriënteren over de mogelijkheden die aanwezig zijn in sectoren die niet of nauwelijks door de 40/40/20-formule worden aangetast. Ik denk hierbij aan de zo dikwijls genoemde supply-vaart en wellicht ook aan de zeesleepvaart.
Maar misschien moeten we niet eens zozeer denken in deze, min of meer voor de hand liggende categorieën. Misschien moeten we een stap verder gaan en bewust vooruit lopen op een ontwikkeling die door verschillende mensen als waarschijnlijk wordt gezien, t.w. de voortgaande internationalisering van de zeescheepvaart enerzijds en de ontwikkeling van de toekomstige Nederlandse bedrijvigheid in o.a. de richting van hoogwaardige dienstverlening.
In concreto zou dit bijv. kunnen betekenen dat de Nederlandse rederijen hun activiteiten in de toekomst m.n. richten op de opzet van "joint ventures" met buitenlandse scheepvaartondernemingen.
In denk hierbij in de eerste plaats aan ontwikkelingslanden, hoewel dan de term "joint venture" misschien niet de meest gelukkige is en beter kan worden gesproken over de opzet van ondernemingen in ontwikkelingslanden. Eenvoudig gezegd zou dat er op neer kunnen komen dat Nederlandse rederijen aan daarvoor uitgekozen ontwikkelingslanden kapitaal - in de vorm van schepen of van financieringsmiddelen - en know how ter beschikking stellen, terwijl het betreffende ontwikkelingsland op den duur de arbeid en de vlag, d.w.z. de 40% , te bieden heeft.
Indien het om kleine ontwikkelingslanden gaat, waarvan het ladingpakket onvoldoende is voor geregelde diensten, zou een scheepvaartonderneming van Nederlandse reders met meerdere ontwikkelingslanden in een regio kunnen worden opgezet.

Het voordeel van het vestigen van dergelijke scheepvaartondernemingen in ontwikkelingslanden is voor de reder dat de omvang van zijn scheepvaartactiviteiten niet wordt beperkt door de onder een 40/40/20-formule bescheiden positie van Nederland. Het is een mogelijkheid om duidelijk te maken dat er voor echte scheepvaartlanden nog wel degelijk een rol te spelen is.
Vanuit een handelsoogpunt zal het worden toegejuicht dat op deze wijze, dank zij de inbreng van de Nederlandse reder, ontwikkelingslanden in staat worden gesteld een doelmatig functionerende vloot op te bouwen.
Ook de Nederlandse overheid zou bij een dergelijke ontwikkeling gebaat kunnen zijn. Nationaal-economisch gezien zou de Nederlandse invloed op de zeescheepvaartontwikkelingen in andere landen ertoe kunnen bijdragen dat Nederland kan uitgroeien tot een van de belangrijke research-landen op maritiem gebied. In dit kader zou m.n. ook het zeevaartonderwijs in al zijn geledingen een belangrijke rol kunnen spelen bij de opleiding van zeevarenden uit de ontwikkelingslanden.
De Nederlandse invloed op de zeescheepvaartontwikkelingen elders zou voorts van belang kunnen zijn voor onze havens, nl. voorzover deze invloed kan worden aangewend om ladingstromen in belangrijke mate via Nederlandse havens te leiden. De afhankelijkheid van deze havens van buitenlandse regeringen en/of reders zou daardoor kunnen verminderen.
Voorts zouden wellicht ook Nederlandse banken en verzekeringsmaatschappijen van deze ontwikkeling kunnen profiteren.
Economisch-politiek gezien zou de opzet van scheepvaartondernemingen in ontwikkelingslanden met Nederlandse hulp het begin kunnen zijn van een ook op andere gebieden vruchtbare samenwerking. De scheepvaartsamenwerking waarop ik doel zou m.i. inderdaad voor ontwikkelingslanden iets kunnen betekenen.

Ik zou me kunnen voorstellen dat de overheid op grond van deze, en wellicht nog andere overwegingen de geschetste ontwikkeling actief zou willen begeleiden. Zij zou dat bijv. kunnen doen door in samenwerking met de reders de mogelijkheden voor het opzetten van scheepvaartondernemingen in ontwikkelingslanden te onderzoeken en actief deel te nemen aan de besprekingen over het raamwerk waarbinnen de samenwerking zou moeten functioneren.
Zij zou dat bijv. ook kunnen doen door het verlenen van technische bijstand bij de scholing van zeevarend en administratief personeel. Ik zou me zelfs kunnen voorstellen dat deze scheepvaartsamenwerking met ontwikkelingslanden voor de Nederlandse overheid aantrekkelijk genoeg zou kunnen zijn om een en ander daadwerkelijk te stimuleren door vergemakkelijking van de financiering van de op te bouwen vloten.

Een andere mogelijkheid voor Nederlandse rederijen om te verzekeren dat hun scheepvaartactiviteiten niet beperkt worden door het bescheiden Nederlandse ladingpakket, is het varen buiten conference-verband, als zgn. outsider. Om dit met kans op succes te kunnen doen moet de outsider behalve financieel krachtig ook beter zijn dan de conference-leden. In dit verband zou een bundeling van krachten met Skandinavische

rederijen voor de hand liggen. Deze zijn uit hoofde van hun positie geïnteresseerd in het varen als outsider en hebben bewezen goede reders te zijn.
Een aantal van de voordelen die gelden voor de opzet van scheepvaartondernemingen in ontwikkelingslanden zou ook gelden voor samenwerking met Skandinavische rederijen met het doel als outsider te varen. De mogelijkheid van een dergelijke samenwerking met als additioneel doel scheepvaartondernemingen in ontwikkelingslanden op te zetten zou overigens ook niet moeten worden uitgesloten.
Ook hier zou ik me een actieve stimulering van overheidswege kunnen voorstellen, iets wat ik zelfs niet geheel zou willen uitsluiten voor "joint ventures" met bijvoorbeeld Duitse of Belgische reders, hoewel ik vind dat je die toch wel zorgvuldig geval voor geval zou moeten bekijken.

Tenslotte zou de diversificatie van de Nederlandse vloot in de richting van de tanker- en droog massagoedvaart, ondanks de dreigende 40/40/20-verdeling, interessant kunnen zijn, omdat daardoor een basis zou kunnen worden gelegd voor een soortgelijke ontwikkeling als ik zojuist voor de lijnvaart heb aangegeven.

Een overheidsdienaar die de indruk geeft brood te zien in de ontwikkeling van de Nederlandse zeescheepvaart onder vreemde vlag, zou misschien op staande voet ontslagen moeten worden. Ik geloof aan dit lot te kunnen ontkomen door nogmaals te benadrukken dat ik hier geen kabinetsbeleid of het beleid van de bewindslieden van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, of zelfs de bij het Directoraat-Generaal van Scheepvaart levende gedachten naar voren breng, doch slechts de gedachtenspinsels van iemand die een gedeelte van zijn tijd en energie gebruikt om over scheepvaart na te denken.

Ik realiseer me dat ik verschillende niet onbelangrijke punten niet heb aangeroerd, maar het is onmogelijk binnen de mij toegemeten tijd alles aan de orde te stellen. Twee van die punten wil ik echter kort noemen.

Ten eerste de mogelijkheid van een zeescheepvaartbeleid van de E.G. Tot dusver is de totstandkoming daarvan m.n. tegengehouden door de Fransen en, in mindere mate, de Engelsen. Er is weinig reden om te verwachten dat de Fransen hun oppositie daartegen binnen afzienbare tijd zullen opgeven. Hoewel de Nederlandse overheid op dit punt alert blijft, lijkt het toch reëel om bij de bepaling van het toekomstig Nederlands zeescheepvaartbeleid niet te veel te rekenen met de mogelijkheid dat binnen afzienbare tijd de E.G. tot een gemeenschappelijke scheepvaartpolitiek zal komen.

Ten tweede de mogelijkheid om met Frankrijk, België en Duitsland tot bepaalde vervoersafspraken te komen. Contacten met vertegenwoordigers van deze landen vinden regelmatig plaats en zullen, naar ik verwacht, ook in de toekomst blijven plaatsvinden. Elke oplossing evenwel die tot een algemene regionale benadering van de 40/40/20-formule leidt zal, omdat de oplossing algemeen geldend is, erkennning betekenen van de legitimiteit van deze formule en zal bovendien de situatie voor

Skandinavische rederijen nog moeilijker maken dan die al is. Ik geloof dat we zo lang mogelijk moeten proberen een onderscheid te maken tussen erkenning van de legitimiteit van de formule en erkenning van de formule als een feit. Daar waar we niet anders kunnen zullen we in individuele gevallen het feit moeten aanvaarden en er meer werken, maar daar waar andere mogelijkheden bestaan zullen we ons niet in een situatie moeten laten brengen die ons zal verhinderen iets anders te doen dan toepassing van de 40/40/20-formule.
Ik geloof dan ook vooralsnog dat de contacten met onze buurlanden zich zullen beperken tot de oplossing van ad hoc problemen en niet zullen moeten uitmonden in overeenstemming over het principe.

Drs J. de Groot

EUROPARUBRIEK

Het schrijven over zaken de Europese integratie betreffende is op het ogenblik geen aangelegenheid, die reden geeft tot optimisme en een zonder zorgen de toekomst tegemoetzien.
Over de gehele linie, politiek en economisch, bevinden de Europese Gemeenschappen zich in een impasse en in onzekerheid. De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, Mr. Brinkhorst, heeft dit in een belangrijke rede te Rome op niet mis te verstane wijze onderstreept.
Zelfs het gemeenschappelijk landbouwbeleid ontkomt niet aan dit beleid doorkruisende puur nationale acties.
Het recente overlijden van de president van Frankrijk, het aan het bewind komen van een Labourregering in Engeland, de instabiliteit van Italië, kunnen de onzekerheid inzake de verdere ontwikkeling van West-Europa alleen nog maar vergroten.

E.E.G.-VERVOERBELEID

Ook het vervoerbeleid - toch al geen sector waar de integratie een vlot verloop heeft - verkeert in een impasse. De Tweede Kamer en Minister Westerterp constateerden dit begin van dit jaar nogmaals bij de behandeling van de Rijksbegroting 1973/'74. *)
De toetreding van Engeland en Ierland en Denemarken heeft tot nu toe, anders dan de Minister van Verkeer en Waterstaat destijds hoopte, niet geleid tot een versnelde totstandkoming van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.
De frequentie van de vergaderingen van de Raad van Ministers van de EEG is nog niet groter geworden. Men hoopt voor de zomervakantie nog een keer te kunnen vergaderen, maar ook hier is van enige zekerheid geen sprake.
Enig lichtpunt blijft de mededeling, inzake het EEG-vervoerbeleid, die de Europese Commissie in oktober 1973 aan de Raad heeft aangeboden. Dit document **) vormt het juiste platform, waarop de discussies over het vervoerbeleid verder gevoerd zouden moeten worden. Wordt enerzijds voortgeborduurd op de sedert 1960 ontwikkelde gedachten, anderzijds erkent de Europese Commissie ***), dat de "tot dusverre gevolgde koers van het gemeenschappelijk vervoerbeleid zodanig moet worden gecorrigeerd dat ook een bijdrage wordt geleverd aan de verwezenlijking van de doelstellingen die door de Parijse Topconferentie van oktober 1972 zijn vastgesteld. ****)

---

*) Handelingen Tweede Kamer: Zitting 1973/'74 - 45ste vergadering - 7 februari 1974 p.2368.
**) Zie de aantekening van Drs. K.A. de Groot in het Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1973/4 p.250 e.v.
***) Zevende Algemeen Verslag over de werkzaamheden van de Europese Gemeenschappen - 1973 - p.355.
****) Zittingsdocumenten van het Europees Parlement Jaar 1973/74. Document 1273, Bijlage II, blz. 35 e.v.

Dit impliceert een aanpassing van bepaalde in het verleden ondernomen acties, waarvan de resultaten slechts geleidelijk merkbaar zullen worden. Het spreekt vanzelf dat de meeste in 1973 aangevangen of voortgezette werkzaamheden nog niet het stempel kunnen dragen van de eerste resultaten van de dialoog die tegen het einde van het jaar tussen de Commissie en de Raad over de toekomstige koers van het gemeenschappelijk vervoerbeleid op gang is gekomen".
De noodzakelijk geachte koerscorrectie impliceert natuurlijk niet alleen een aanpassing van reeds in gang gezette acties. Om een bijdrage te kunnen leveren aan de door de Parijse Topconferentie nader geformuleerde EEG-doelstellingen impliceert hij, dat het vervoerbeleid voortaan uitdrukkelijk in samenhang wordt gezien met het beleid op een aantal andere gebieden, b.v. op dat van de regionale politiek en ruimtelijke ordening, op het gebied van de milieuproblematiek, de energievoorziening, de industrie. Door bij het treffen van maatregelen in het kader van het vervoerbeleid niet meer uitsluitend rekening te houden met aan de organisatie van de markt ontleende desiderata, maar ook met buiten het vervoer liggende gegevens en wensen, mogelijk ook niet kwantitatieve, zal het vervoerbeleid een bijdrage kunnen leveren aan die aspecten van de doelstellingen van de Europese Economische Gemeenschap, die zich richten op de verbetering van de levensomstandigheden van de bevolking van de EEG, m.a.w. een bijdrage kunnen leveren aan wat het "menselijk gezicht" van de Gemeenschap is genoemd.
Uit de gesignaleerde samenhang vloeit voort, dat meer dan voorheen de nadruk zal moeten komen te liggen op het infrastructuurbeleid. Ook brengt de nieuwe beleidslijn een versterking van het overheidsoptreden ten aanzien van verkeer en vervoer met zich.
Het wekt enige verbazing, dat de Commissie, de noodzaak van een koerscorrectie en van de aanpassing van reeds gestarte acties erkennende, aan haar mededeling van oktober 1973 een actieprogramma voor de jaren 1974 - 1976 heeft toegevoegd, waarvan men zich kan afvragen of de opname van de hierin opgesomde punten (initiatieven, maatregelen, studies) wel is bezien in het licht van de nieuwe ideeën over het vervoerbeleid.
Gezien de hierboven geciteerde passage uit het zevende Algemeen Verslag geeft de Commissie impliciet toe, dat dit niet het geval is.
Zoals Drs. de Groot in het laatste nummer van de vorige jaargang van dit tijdschrift al vermeldde, is de "Mededeling" van de Europese Commissie hier te lande gunstig onthaald. Ook Minister Westerterp sprak waarderende woorden door erop te wijzen, dat men, "in deze nota ook oog heeft voor de maatschappelijke aspecten van het vervoer, voor de ruimtelijke ordening, voor het regionaal beleid en voor het energiebeleid".
Verder zei de Minister te geloven dat "dit op zichzelf als positief moest worden gewaardeerd, omdat dit ook een nieuwe dimensie aan de vervoerpolitiek geeft". Deze nieuwe dimensie werd door de Minister bepaald begroet.

Eén van de gebieden, in samenhang waarmee het vervoerbeleid moet worden gezien is dat van de energievoorziening.
De "Mededeling" van de Commissie motiveert dit door te stellen, dat het vervoer enerzijds een grote verbruiker van energie is, anderzijds de zorg draagt voor de voorziening met brandstoffen, hoofdzakelijk olie en kolen *).
Over welke stappen er op dit gebied genomen zouden moeten worden laat de Commissie zich in haar vervoersdocument nauwelijks uit. Er wordt alleen gesproken over het voortzetten van het onderzoek op het gebied van nieuwe brandstoffen.
Inmiddels heeft de Europese Commissie echter, rekening houdend met de topconferentie van Kopenhagen van december 1973, op het gebied van het energiebeleid een zestal voorstellen aan de EEG-Raad gedaan, die bedoeld waren als urgentiemaatregelen ter bestrijding van de door de bekende gebeurtenissen in het Midden-Oosten acuut geworden energiecrisis **).
Alvorens nader in te gaan op het vervoeraspect van één dezer voorstellen, wordt kort gememoreerd wat er op de topconferenties van oktober 1972 respectievelijk december 1973 inzake het energiebeleid werd afgesproken ***).
In de slotverklaring van de conferentie van 19-21 oktober 1972 verklaren de staatshoofden en regeringsleiders het "noodzakelijk te achten dat de instellingen van de gemeenschap zo spoedig mogelijk een energiebeleid uitwerken dat een veilige en duurzame bevoorrading onder economisch bevredigende voorwaarden waarborgt".
Met het oog hierop heeft de Commissie in 1972 en 1973 meerdere memoranda en programma's ter tafel gelegd, waarbij zij zich niet beperkte tot de bevoorrading, maar ook zaken als milieubeheer, rationeel gebruik van energie, de ontwikkeling van het wetenschappelijk en technisch onderzoek in haar beschouwingen betrok.
In Kopenhagen werd aan de slotverklaring van de conferentie een speciale bijlage inzake de energiecrisis toegevoegd. De staatshoofden en regeringsleiders kenden hierin een taak toe aan de Gemeenschap. De Raad zou de Commissie moeten machtigen energie-overzichten op te stellen op basis waarvan de Commissie een onderzoek zou moeten instellen naar de repercussies van de bevoorradingssituatie op werkgelegenheid, prijzen, betalingsbalansen, ontwikkeling van de monetaire reserves.
De Commissie en Raad werden voorts uitgenodigd ten spoedigste gezamenlijk oplossingen te vinden ter verzekering van het ordelijk functioneren van de gemeenschappelijke energiemarkt. De Raad, werd verzocht maatregelen vast te stellen die verzekeren dat alle lid-staten op gezamenlijke en billijke basis maatregelen nemen om het energieverbruik te beperken. Andere punten die aan de orde kwamen waren o.a. de diversificatie van de bevoorrading door het ontwikkelen van bestaande bronnen, door onderzoek naar nieuwe bronnen, door het scheppen van nieuwe produktiemogelijkheden.

---

*) t.a.p. punt 36.
**) Europe-documenten nr.785 d.d. 25-1-1974
***) zie b.v. het zevende algemeen Verslag van de E.G. blz. 5 t/m 7; 37 t/m 39; 339 t/m 352; 510 en 511. Zie voor een beknopt historisch overzicht van de lotgevallen van een Europees energiebeleid het artikel van Drs. P.P.W. Melenhorst in Intermediair van 29-3-1974.

Zonder kennis van de verdere gang van zaken zou men, de hierboven verkort en geparafraseerd weergegeven slotverklaring lezende, tot de conclusie kunnen komen, dat er belangrijke voortgang werd geboekt op een voor de Europese integratie uitermate essentieel terrein. Een conferentie van dertien olie-importerende landen begin februari 1974 in Washington, deed echter duidelijk aan het licht komen, dat de door Kopenhagen gesuggereerde gemeenschappelijkheid schone schijn is. Frankrijk en Engeland verkozen zeer duidelijk een strikt nationale belangenbehartiging boven een "recherche en commun". De EEG-Raad kon dan ook tot nu toe niet tot beslissingen komen over de urgentiemaatregelen, die de Commissie hem in januari voorlegde. Deze zouden tot 30-6-1974 hebben moeten gelden!
Eén van deze urgentiemaatregelen heeft betrekking op de vrijwillige beperking van het energieverbruik in de Gemeenschap. Een vrijwillige verbruiksbeperking wordt aanbevolen in diverse sectoren t.w. op het gebied van de privé-huishoudens, op dat van industrie, handel en dienstverlening, op vervoergebied.
Wat dit laatste terrein aangaat wordt voorgesteld:

- beperking en rationalisering van het gebruik van individuele vervoermiddelen;
- sterkere gebruikmaking van het openbaar vervoer inplaats van de particuliere auto;
- rationalisering van het goederenvervoer en, voor zover mogelijk, overheveling van het wegvervoer naar rail en binnenvaart;
- aanpassing van de regelingen inzake werktijden met het oog op een optimaal gebruik van de middelen van openbaar vervoer.

Na behandeling door de Permanente Vertegenwoordigers van de lid-staten in Brussel schijnt van het hele commissievoorstel weinig over te zijn. De vier het vervoer betreffende punten schijnen te zijn samengetrokken tot het verzoek aan de lid-staten de verbruikers uit te nodigen de verschillende vervoermiddelen rationeler te gebruiken *). Het voorstel een overheveling van goederenvervoer over de weg naar rail en binnenvaart te bevorderen heeft natuurlijk stof doen opwaaien. In de eerste plaats binnen de Diensten van de Commissie zelf.
Dit voorstel, dat door het Directoraat-Generaal Energie was voorbereid vond namelijk geen genade in de ogen van het Directoraat-Generaal Vervoer. Dit stelde dat een dergelijke overheveling in strijd met de beginselen van de markteconomie is, waaraan het Directoraat-Generaal Vervoer dus kennelijk voorrang verleende boven een benadering vanuit de samenhang tussen energiebeleid en vervoerbeleid.
Weliswaar kan men niet a priori, zonder onderzoek, stellen, dat deze of gene vervoertak uit energie-oogpunt eerder in aanmerking behoort te komen voor het verrichten van goederenvervoer dan een andere vervoertak. Toch zou het interessant zijn te weten op grond waarvan het Directoraat-Generaal Energie tot zijn conclusie inzake de overheveling was gekomen. Men zal toch moeten aannemen, dat hieraan enig studiewerk ten grondslag heeft gelegen. Hoe dit ook zij, blijkens een bericht in de Deutsche Verkehrszeitung **) gaat de commissie ten gevolge van de afzwakking van energiecrisis

*) Bulletin Europe nr. 1467 van 28-2-'74.
**) DVZ d.d. 5-2-1974.

in engere zin haar aandacht nu vooral richten op de lange-termijnaspecten. Wat het vervoer aangaat zal b.v. onderzocht worden wat het energieverbruik is van de vervoertakken per vervoerde eenheid, wat de invloed is van de energiekosten op de vervoerprijs, of andere brandstoffen dan olie gebruikt kunnen worden. Ook schijnt een onderzoek op komst te zijn naar de bezetting van de vervoertakken, onderverdeeld naar eigen vervoer, beroepsvervoer, korte afstands- en lange afstandsvervoer; naar de capaciteitsgrenzen van de diverse infrastructuren, de kosten van capaciteitsuitbreiding; verder een onderzoek inzake de vraag welke goederen het beste met welke vervoermiddelen vervoerd kunnen worden. Bij investeringen in de vervoersinfrastructuur zou rekening gehouden kunnen worden met de energieaspecten van de diverse vervoertakken.

Het hier geciteerde bericht maakt helaas vooralsnog onvoldoende duidelijk op welke wijze het Directoraat-Generaal Vervoer nadere inhoud wil geven aan dat onderdeel uit de mededeling over het vervoerbeleid, dat de samenhang tussen vervoerbeleid en energiebeleid erkent.
Ook het wegvervoer was het natuurlijk niet eens met het voorstel van de Europese Commissie. "De studiegroep" belast met weg- en verkeersproblemen in het kader van de EEG *) nam dan ook een resolutie aan, waarin de autoriteiten van de Europese Gemeenschap en in het bijzonder de Raad van Ministers erop gewezen wordt, dat overheveling een slechte zaak is en slechts een beperkte besparing van energie ten gevolge heeft. Het is jammer, dat deze uitspraak niet met cijfers werd gestaafd.
Het is bovendien zo, dat de aanpak van het energievraagstuk in zijn totaliteit vooral een zaak is van nationale overheden, de communautaire autoriteiten en bedrijfsleven gezamenlijk.
Met het oog op de bevoorrading van alle energieverbruikers zal men zich moeten buigen over de vraag of er bij voortzetting van het huidige beleid op korte, middel respectievelijk langere termijn sprake zal zijn van een tekort aan energie. Ook zal nagegaan moeten worden hoe dit mogelijke tekort over de verschillende energiebronnen, zoals aardgas, aardolie, steenkool, kernenergie, verdeeld is.
Mocht een tekort worden vastgesteld, dan zal moeten worden bezien door welke maatregelen hieraan het hoofd geboden kan worden.
Men kan b.v. denken aan versnelde introduktie van nieuwe vormen van bruikbare energie, hetgeen door het duurder worden van de aardolieprodukten ook economisch makkelijker zal komen te liggen. Ook kan en zal men zich moeten bezinnen op beperking van het energieverbruik. In dit kader hoort aan de orde te komen of uit energie-oogpunt aan bepaalde vervoertechnieken de voorkeur gegeven moet worden boven andere.

*) Beroepsvervoer d.d. 20-3-1974 p.446. Het is niet geheel duidelijk om welke studiegroep het gaat. Waarschijnlijk is het een door wegvervoersorganisaties in het leven geroepen groep.

Hierbij zou in elk geval onderscheiden moeten worden tussen reizigersvervoer en goederenvervoer, aangezien de marktsituaties voor deze beide sectoren geheel verschillend zijn. De verschillen tussen en mogelijk binnen de diverse deelmarkten zullen mede hun invloed hebben op de vaststelling van de te hanteren instrumenten. In dit verband kan b.v. gedacht worden aan fiscale maatregelen; aan stringent gehanteerde vergunningstelsels. Ook bij beslissingen over de vervoersinfrastructuur zullen de energie-aspecten mede gewicht in de schaal moeten leggen.

Mr. Olga D. Gerbers.

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

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

VERSCHENEN IN HET EERSTE KWARTAAL 1974 *)

Woon-werkverkeer naar gebruikt vervoermiddel
(Maandstatistiek verkeer en vervoer, afl. maart '74)

Uit een analyse van de (voorlopige) uitkomsten van de 14e Alg. Volkstelling van 28 febr. 1971 blijkt dat in het woon-werkverkeer van de beroepsbevolking de tweewieler (fiets, bromfiets, motor) met 35,5% het meest gebruikte vervoermiddel is. De personenauto staat met 28,2% op de tweede plaats, gevolgd door het openbaar vervoer met 12,3%. In hoeverre de keuze van het vervoermiddel afhankelijk is van het feit of men binnen dan wel buiten zijn woongemeente werkt, blijkt uit onderstaande cijfers.

Woon-werkverkeer van de beroepsbevolking 1)

	totaal	binnen de woongemeente werkenden	buiten de woongemeente werkenden
Aantal personen (x 1000)	**4 158**	**2 598**	**1 560**
Gebruikt vervoermiddel in %:			
tweewieler	35,5	43,5	22,2
personenauto	28,2	16,9	47,0
openbaar vervoer	12,3	7,8	19,8
overig vervoer 2)	4,9	2,3	9,1
geen (te voet)	19,2	29,5	1,9
totaal	100 %	100 %	100 %

1) Personen met een vast werkadres of een vast meldingspunt.
2) Voornamelijk personeels- of groepsvervoer per bus.

Regionaal bestaan er onderling bepaalde verschillen in het patroon van de afwikkeling van het woon-werkverkeer. Hierbij onderscheidt door een grotere rol van het openbaar vervoer het westen des lands zich van overig Nederland. Deze grotere animo voor het openbaar vervoer blijkt evenwel niet te gaan ten koste van een relatief minder

*) Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage.

autogebruik, maar van een lager tweewieleraandeel. Illustratief is in dit opzicht ook een vergelijking tussen de situaties in Rotterdam en Den Haag. In het woon-werkverkeer van de binnen de woongemeente werkenden gebruikt in Rotterdam 28,6% en in Den Haag 20,2% het openbaar vervoer tegen 22,1 resp. 32,9% de (brom)fiets; het aandeel van de personenauto ligt in Rotterdam (24,4%) slechts weinig beneden dat van Den Haag (26,0%).
Het artikel bevat afzonderlijke tabellen met de cijfers per provincie en voor een aantal agglomeraties.

Transporttelling; deel 1 binnenvaartbedrijven 1969
(bestelnr. 814-053-91; prijs f 10,–)

Deze publikatie heeft betrekking op de beroepsbinnenvaart en is de eerste van een serie die door het C.B.S. onder de naam "Transporttelling" zal worden gepubliceerd. Dit onderzoek beoogt een beeld te geven van de structuur van de diverse vervoerstakken, waarbij de exploitatiegegevens centraal staan.
Met een jaartotaal van f 798 mln heeft de (beroeps)binnenvaart een omzet in dezelfde orde van grootte als de spoorwegen. In 1969 bedroeg het aantal binnenvaartondernemingen 6.406; het aantal werkzame personen ruim 20.000.
Een splitsing naar ondernemingsgrootte leidt tot de volgende kerncijfers:

	totale beroeps-binnen-vaart	ondernemingsgrootte		
		klein (1 t/m 9 personen)	middel-groot (10-99 personen)	groot (100 en meer personen)
Aantal ondernemingen	6 406	6 288	104	14
Aantal werkzame personen	20 068	13 837	2 519	3 712
Omzet in mln gld	798	446	155	197
Gemiddelde omzet in gld:				
per onderneming	125 000	71 000	1,5 mln	14,1 mln
per werkzame persoon	40 000	32 000	61 000	53 000

Uit deze cijfers valt af te leiden dat van de binnenvaartondernemingen 98% tot de kleine ondernemingen behoort met een gezamenlijke omzet van 56% van het totaal, terwijl de 2% overige ondernemingen tot niet minder dan 44% van de totale omzet bijdragen.
Wat de samenstelling van de totale omzet betreft, kon worden vastgesteld dat daarvan 39% betrekking heeft op binnenlandse vaart, 56% op internationale vaart en 5% op nevenactiviteiten.
Tegenover de totale omzet van f 798 mln staat een totaal kostenbedrag van f 580 mln (excl. afschrijvingen), waarvan betaalde lonen en sociale lasten f 184 mln, andere directe

kosten (brandstof, reparatie, havengeld etc.) f 175 mln en overige kosten (verzekeringspremies, interest etc.) f 221 mln. De post betaalde lonen en sociale lasten maakt voor de kleine, middelgrote en grote ondernemingen resp. 15%, 26% en 36% van de totale omzet uit. De omzet- en kostenstructuur van de binnenvaart wordt in deze publikatie in een 24-tal tabellen en een aantal toelichtende grafieken uitvoerig gedetailleerd naar bedrijfsgrootte en omzetklasse van de ondernemingen, naar de aard van de activiteiten en naar type schip.

Investeringen in vaste activa door de transport-, opslag- en communicatiebedrijven in 1972
(Maandstatistiek verkeer en vervoer, afl. jan. '74)

Genoemde investeringen die in 1971 een recordhoogte bereikten van f 3.267 mln daalden in 1972 met bijna 7% tot f 3.054 mln. In 1972 werd ten opzichte van 1971 belangrijk minder geïnvesteerd door de luchtvaartondernemingen (daling met f 203 mln tot f 169 mln), de zeevaartondernemingen (daling met f 138 mln tot f 260 mln) en door de groep haven- en overige bedrijven (daling met f 100 mln tot f 482 mln). Bij de luchtvaart- en de zeevaartondernemingen hangt de daling samen met een aanmerkelijk lagere investering in vervoermiddelen; bij de haven- en overige bedrijven met een afneming van de investering in bouw- en grondwerken.
In 1972 valt een toeneming te constateren van de investeringen door de tramwegondernemingen (stijging met f 109 mln tot f 166 mln) vooral verband houdende met de metrowerken in Amsterdam en Rotterdam, door het beroepsgoederenvervoer over de weg (stijging met f 69 mln tot f 729 mln; vrnl. transportmiddelen) en door de spoorwegen (stijging met f 27 mln tot f 263 mln).
De investeringen in vervoermiddelen vertonen sinds 1970 het volgende verloop (in mln gld):

	1970	1971	1972
railvervoermiddelen	58	99	94
zeeschepen	256	370	220
binnenschepen etc.	126	120	120
vrachtvoertuigen	454	475	541
autobussen	53	65	72
personenauto's	54	44	91
vliegtuigen (excl. leasing)	53	302	101
totaal	1054	1475	1239

Produktiestructuur van de transport-, opslag- en communicatiebedrijven (Maandstatistiek verkeer en vervoer, afl. jan. '74)

Door aanpassing aan de systemen van de Europese Gemeenschappen en de Ver. Naties zijn deze reeksen sinds 1969 op een aantal punten enigszins gewijzigd. Zo worden thans de incidentele opbrengsten uit verkoop van gebruikte activa naar het buitenland niet meer tot de produktiewaarde van de betrokken vervoerstakken gerekend. De vergelijkbare gegevens van de opbrengsten, het verbruik en de toegevoegde waarde van de transport- en opslagbedrijven (dus zonder de communicatiebedrijven) luiden:

	1969	1970	stijging in %
	mln gld		
A. Opbrengsten			
personenvervoer	2 092	2 253	7,7
goederenvervoer	7 576	8 848	16,8
diversen	568	698	22,9
totaal opbrengsten	10 236	11 799	15,3
waarvan uit het buitenland	5 122	6 117	19,4
B. Verbruik van goederen en diensten			
uit eigen land	2 324	2 557	10,0
uit het buitenland	1 844	2 271	23,2
totaal verbruik	4 168	4 828	15,8
C. Toegevoegde waarde (A-B) bruto	6 068	6 971	14,9
waarvan lonen, salarissen en sociale lasten	3 441	3 874	12,6

Tot de opbrengsten uit het buitenland in 1970 ten bedrage van f 6,1 mrd werd bijgedragen door de zeevaart f 3,0 mrd, door de luchtvaart f 1,1 mrd en door de andere vervoerbedrijven f 2,0 mrd.

Statistiek van het personenvervoer 1972 (bestelnr. 814-015-72; prijs f 6,50)

De in de voorgaande editie opgezette reeksen over de ontwikkeling van het privé- en het beroepspersonenvervoer worden in deze publikatie voortgezet. Als gevolg van een herziene raming van de omvang van het bromfietspark zijn de cijfers van de reizigerskm per bromfiets herberekend.
In de periode 1961-1972 steeg het aantal reizigerskm in het privé vervoer van 24,5 tot 95,0 miljard. De omvang van het beroepspersonenvervoer vertoont daarentegen nauwelijks enige groei. De hoogste stand werd bereikt in 1963 met 19,1, de laagste

in 1968 met 18,1 miljard reizigerskm. Daarna trad een lichte verbetering in, voornamelijk onder invloed van een toeneming van het reizigersvervoer per spoor. Aangezien onder "beroepspersonenvervoer" behalve de lijndiensten ook het groepsvervoer en het toerwagen- en ongeregeld vervoer per bus vallen, is dit begrip ruimer dan "openbaar vervoer". De ontwikkeling verliep sinds 1970 als volgt (in miljard reizigerskm):

	1970	1971	1972
PRIVE VERVOER			
Totaal (excl. fiets)	82,5	87,6	95,0
waarvan:			
personenauto	72,9	78,4	86,2
motorrijwiel	0,6	0,5	0,5
bromfiets	9,0	8,7	8,2
BEROEPSVERVOER			
Totaal	19,0	18,9	18,8
waarvan:			
trein	8,0	8,1	8,0
bus, tram en metro	11,0	10,8	10,8

Statistiek van het internationaal goederenvervoer 1972
(bestelnr. 814-004-72; prijs f 23,–)

De vervoersstromen van en naar Nederland excl. de invoer uit en de uitvoer naar de BLEU geven in 1972 de volgende verdeling te zien naar de gebieden van herkomst en bestemming (in mln ton):

herkomst van de geloste resp. bestemming van de geladen goederen	gelost in Nederland	geladen in Nederland
Europa	86,9	181,6
Afrika	45,2	3,2
Noord-Amerika	24,8	3,9
Latijns-Amerika	16,0	2,1
West-Azië	100,9	1,0
Overig Azië	4,1	1,7
Oceanië en overige	4,1	0,9
totaal	282,0	194,4

Van de geloste goederen was 58% invoer, 17,6% entrepot-opslag en 24,4% doorvoer met overlading; van de geladen goederen 41% uitvoer, 23,6% entrepot-uitvoer en 35,4% doorvoer. De totale omvang van de uitgaande doorvoer bedroeg 68,7 mln ton; daarvan was 41,7 mln ton (60,7%) bestemd voor W.Duitsland en 8,0 mln ton (11,7%) voor het Ver. Koninkrijk.

J. Damen

BOEKBESPREKINGEN

Dr. D. Havlićek, Die Preisbildung im gewerblichen Güternahverkehr auf der Strasse. Duncker & Humblot Berlijn, 1973, 219 blz. DM. 48.–.

In dit tijdschrift - 1974 nr. 1 - heb ik aandacht gewijd aan het boek van Jürgensen betreffende de markt van ruwe olie en olieprodukten in Duitsland. Daarbij heb ik als voornaam element van dat boek vooral gewezen op de analyse, welke de schrijver maakt van de deelmarkten voor de afzet van aardolieprodukten en de onvoldoende mate waarin de algemene prijsregeling in het vervoer met de specifieke kenmerken van deze deelmarkten heeft rekening gehouden.

Een soortgelijke problematiek vindt men behandelt in een boek van Baumöller over de invloed van de container op de vervoerstarieven en op de vervoerspolitiek (Kiel 1970).

Het onderhavige boek behandelt in wezen dezelfde weg en wel voor een zeer specifieke deelmarkt, t.w. die van het vrachtautovervoer over korte afstand (in Duitsland). Men zou zich kunnen afvragen of zo'n werk niet een beperkte lezerskring zal hebben en wel speciaal gevormd door diegenen, die zich juist voor deze ene deelmarkt interesseren. Zou dit inderdaad het geval zijn, dan geloof ik toch dat men de schrijver onrecht zou aandoen. Persoonlijk zou ik aan dit boek bepaald wel een veel ruimer lezerskring toewensen.
Wat is namelijk het geval? Naarmate de gedachte van de vervoersketen met op elkaar afgestemde vervoerstechnieken het denken van de vervoerseconoom is gaan bezighouden, is hij ook gestuit op de grote verschillen welke er tussen de strukturen van voorheen min of meer gescheiden deelmarkten bestaan. Daarmede had een nieuw element haar intrede in de vervoerseconomie gedaan en werd het leren kennen van de strukturen der deelmarkten een wezenlijk onderdeel van de taak der vervoerseconomen. Het algemeen beleid was (en is vaak) daar nog niet aan toegekomen, hoewel men wel heeft ervaren, dat zeer algemeen gestelde prijs- en capaciteitsregelingen steeds minder overeenkomstig de verwachtingen funktioneerden.

Dit boek van Havlićek behandelt nu zo'n deelmarkt en is derhalve voor de denkvorming van de moderne vervoerseconomm van uitermategroot belang.
Gaan we voorbij aan de algemene hoofdstukken over definities en begrippen, dan wijdt de auteur bij de aanbodzijde achtereenvolgens aandacht aan:

- grootte van de ondernemingen
- specialisaties en bindingen
- marktgedrag der ondernemers.

Uit deze grootheden leidt hij de "Zielfunktion" van de ondernemers in het korte afstandsvervoer af.
Vervolgens komt dan de produktie- en kostenfunktie aan de orde, evenals de elasticiteit van het aanbod.
Na de aanbodzijde komt dan de vraagzijde aan de orde, waarbij hij zich langs soortgelijke lijnen beweegt.

Heeft de schrijver aldus een vrij gedetailleerd inzicht verkregen in de beide zijden van de markt, dan wordt het mogelijk de daaruit resulterende prijsvorming te onderzoeken. Dit gebeurt dan weer niet voor de deelmarkt als geheel, maar op grond van de marktvormen, welke voor de verschillende subdeelmarkten zijn geconstrueerd.
Op deze wijze behandeld krijgt de theorie van de prijsvorming in het vervoer een diepgang, die men tot nu toe eigenlijk niet heeft gekend.
Het is om deze reden, dat ik dit boek vooral qua methodiek gaarne een brede lezerskring toewens.

Prof. Dr. H. C. Kuiler

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

VERKEHRSANNALEN, 1974 Heft 1

Dr. Hans R. Klecatsky	:	Verbietet par.4 Bundesmineralölsteuer-Gesetz, Erträgnisse aus der Bundesmineralölsteuer für den Ausbau schienengleicher Kreuzungen zwischen Bundesbahnen und Bundesstrassen zu verwenden?
Dr. Peter Reindl	:	Zur Vertretungsmacht des Vorstandes der ÖBB bei der Eingehung von Beteiligungen
Dr.rer. Kurt Spera	:	Die Österreichischen Bundesbahnen im Ost-West-Verkehr aus der Sicht der Kunden
Dr. Fritz Jausz	:	Die Dynamik des Fremdenverkehrs in Kärnten
Dipl.Ing. Günther Winkler	:	Überlegungen zur Grenzkosten-Tarifierung bei offentlichen Verkehrsbetrieben.

JOURNAL OF TRANSPORT ECONOMICS AND POLICY, 1974, No. 1

Ian Heggie	:	Charging for port facilities
Peter R. White	:	Use of public transport in towns and cities of Great Britain and Ireland
W.J. Tyson	:	An analysis of trends in bus passenger miles
A. Peaker	:	The economics of VTOL civil aircraft
Izevbuwa Osayimwese	:	An application of linear programming to the evacuation of groundnuts in Nigeria
G. F. Thompson	:	Short-run transport demand at a provincial airport
Harry W. Richardson	:	A note on the distributional effects of road pricing

SCHWEIZERISCHES ARCHIV FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT UND VERKEHRS-POLITIEK 1974, Heft 1

Jean-Pierre Baumgartner	:	Le prix de revient, le cout marginal et le prix de vente dans les transports.
Dr. Albert Morant	:	Die PTT planen ihre Zukunft
Dr.-Ing. W. Effmert	:	Reisezeitvergleich Flugzeug, Eisenbahn, Personenauto.
Roland Loeffel	:	Die Personalintensität in Unternehmungen des Personen- und des Güterverkehrs.
Dr. Robert Adam	:	Amtraks Weiterleben ist gewährleistet.

TRAFFIC QUARTERLY, 1974, No. 1

Farrel L. Schell	:	Peoplemovers: yesterday, today and tomorrow.
W. Bruce Allen	:	The impact of the Philadelphia-Lindenwold rapid transit line on automobile traffic.
H. Christian Nuckols jr. and J. Edwin Clark	:	An evaluation of state driver manuals
James L. Malfetti and Kenneth J. Simon	:	Evaluation of a program to rehabilitate drunken drivers.
S. Giora Shoham	:	Punishment and traffic offenses
James F. Reed III	:	Aviation planning: the Illinois approach.
R. E. Danielson, R. S. Brown,	:	A closed circuit television system for traffic
R. M. Hanchett and C. Allinson	:	surveys.
Dennis P. Tihansky	:	Trends in rail freight transport.
Foster A. Mattson and Eugene M. Wilson	:	Nepa: legal interpretations and suggested direction.
Thomas C. Campbell	:	Transportation in developing countries special reference to Kenya.

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

BENELUXHAVENSTUDIEDAGEN

In het kader van de interuniversitaire aktiviteiten van het Instituut werden in Amsterdam op 28 en 29 maart j.l. de negende Beneluxhavenstudiedagen georganiseerd. Deze studiedagen hebben ten doel de studenten een breder inzicht te geven in de vraagstukken, waarmede zeehavens in het Beneluxgebied worden geconfronteerd.

De deelnemende economische en technische studenten met studierichting verkeer, vervoer of transporttechniek waren afkomstig van:

- Vrije Universiteit Amsterdam
- Universiteit van Amsterdam
- Rijksuniversiteit Groningen
- Technische Hogeschool Delft
- Erasmus Universiteit Rotterdam
- Universitaire Faculteiten St.Ignatius te Antwerpen
- Universiteit van Brussel
- Rijks Universitair Centrum Antwerpen.

Als centraal thema voor deze studiedag was gekozen:

"DE HAVENGEBONDENHEID"

Op de 1ste dag werd op de Vrije Universiteit Amsterdam het thema door de hiernavolgende inleiders vanuit verschillende invalshoeken benaderd:

Dr. W. Winkelmans	:	De bedrijfseconomische havengebondenheid
Mr. J. Bootsma, wethouder van Amsterdam:		De havengebondenheid uit het oogpunt van de havenbeheerder
Prof.Ir.G.C. Meeuse	:	De havengebondenheid vanuit de overslagtechniek bezien
Prof.Ir.W.Willems	:	De milieu-aspecten van de havengebondenheid.

In de middag werden in een aantal discussiegroepen de door de inleiders geponeerde stellingen en opgeworpen vragen aan een kritische bespreking onderworpen.

Op de 2e dag stond een bezoek aan een aantal ondernemingen in de haven op het programma.
De faktoren, die ertoe hebben geleid, dat deze bedrijven zich in het Amsterdamse havenbekken hebben gevestigd, werden belicht door de heren:

H.J. van Laer	Verenigd Cargadoors Kantoor B.V.
R.P.F. Mochèl	Cargill Tradax B.V.
A. Blankestijn	Cargill Soja B.V.

Na de inleidingen en de rondleidingen over de terreinen van de drie betrokken ondernemingen werd op de Universiteit van Amsterdam een evaluatiebijeenkomst gehouden ter afsluiting van deze Negende Beneluxhavenstudiedagen.

Het Instituut is veel dank verschuldigd aan alle instellingen, die er toe hebben bijgedragen, dat de negende Beneluxhavenstudiedagen een zo voorspoedig en succesvol verloop hebben gehad.

UNCTAD – MEDEDELINGEN

De UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) kent een programma van "technische hulp" op het gebied van de zeescheepvaart en van de havens.

UNCTAD heeft de verantwoording op zich genomen voor een aantal projecten die nauw verband houden met economische en commerciële aspecten van de zeescheepvaart en havens, terwijl ook bepaalde aspecten van het zeerecht moeten worden belicht, alsmede de economische toepassing van technologische ontwikkelingen. Genoemd kunnen bijvoorbeeld worden: planning havenontwikkeling, economie en bedrijfsvoering van de scheepvaart, havenactiviteiten, havenbeheer, vrachttarieven en conference werkzaamheden, adviserend orgaan, organisatie voor handel en scheepvaart, zeerecht.

Dit programma is de laatste jaren sterk uitgebreid, waardoor een toenemende behoefte aan hoog gekwalificeerde deskundigen is ontstaan die beschikbaar zijn om één tot drie jaren durende functies in ontwikkelingslanden te vervullen.

Kandidaten die hiervoor belangstelling hebben, kunnen dit melden aan:
UNCTAD, Office of Personnel, Palais des Nations, 1211 Genève-10, Zwitserland.

CURSUS VERVOERSWEZEN

Op 20 en 21 mei j.l. heeft het slotexamen van de door het Instituut georganiseerde Cursus Vervoerswezen plaatsgevonden. Aan alle deelnemers kon het diploma worden uitgereikt, t.w. de heren:

		werkzaam bij:
W. Banning	Den Haag	Haagsche Tramweg Mij
W.J.Th.H. van Beest	Schagen	Blauwband Transport Services B.V.
P. Bos	Borne	Akzo Zout Chemie Nederland B.V.
J.M.G. Bouwman	Assen	N.V. Drentse Vervoer Maatschappij
F.H. van den Broecke	Breda	Van Gend & Loos N.V.
K.H.M. Derks	Amsterdam	Air France
W.F. van Eck	Rotterdam	N.V. Verenigd Streekvervoer Westnederland
W. Flohr	Koudekerke	N.O.B. Wegtransport
C. de Geus	Bergen op Zoom	Van Gend & Loos N.V.
D. de Gier	Baarn	Van Gend & Loos N.V.
S. Glas	Hoogland-Amersfoort	P.H. Saan B.V.
J. Hoving	Leiderdorp	Ministerie van Defensie
A.P.C. Huinink	Millingen aan de Rijn	B.V. Gelders Overslag en Expeditiebedrijf
A.P.C. Huttenga	Nunspeet	Ministerie van Defensie
G.J. van der Kroon	Amsterdam	van Swieten B.V.
J.P.G. Kuipers	Puttershoek	Rheintrans B.V.
M.Th. van Krugten	Eindhoven	Van Gend & Loos N.V.
A.W. Leckie	Amsterdam	
Mej. W. van der Leede	Alphen aan de Rijn	Autobusonderneming N.A.L.
R.H. Nieuwland	Nijmegen	Van Gend & Loos N.V.
J.E.A. van Opzeeland	Esch	Gebr. Huijbregts B.V.
H.H.W. Saeys	Sassenheim	Ministerie van Defensie
G.Th.A. Schute	Rosmalen	Van Gend & Loos N.V,
M.M.M. van der Struijk	Sleen	Gelders Overslag en Expeditiebedrijf B.V.
C.A. Verbunt	Venlo	Van Gend & Loos N.V.
G.F. Welker	Arnhem	Enka Glanzstoff B.V.

LUNCHBIJEENKOMSTEN

Door het Instituut werd op 4 april j.l. in het Congresgebouw te 's-Gravenhage een lunchbijeenkomst gehouden, met als onderwerp:

"Spreiding Werkgelegenheid en Stedelijk Verkeer"

De inleider was Drs. J.T. Bergstra, medewerker bij de Dienst van Onderzoek en Planning van de N.V. Nederlandse Spoorwegen.
De heer Bergstra besteedde in zijn inleiding veel aandacht aan de stedebouwkundige ontwikkeling sinds de 19e eeuw, aan de totale verkeersafwikkeling en de daarmede gepaard gaande problemen.

Tevens besprak hij de vraag of er bij de beleidsvorming uitgegaan dient te worden van spreiding, dan wel concentratie van aktiviteiten.

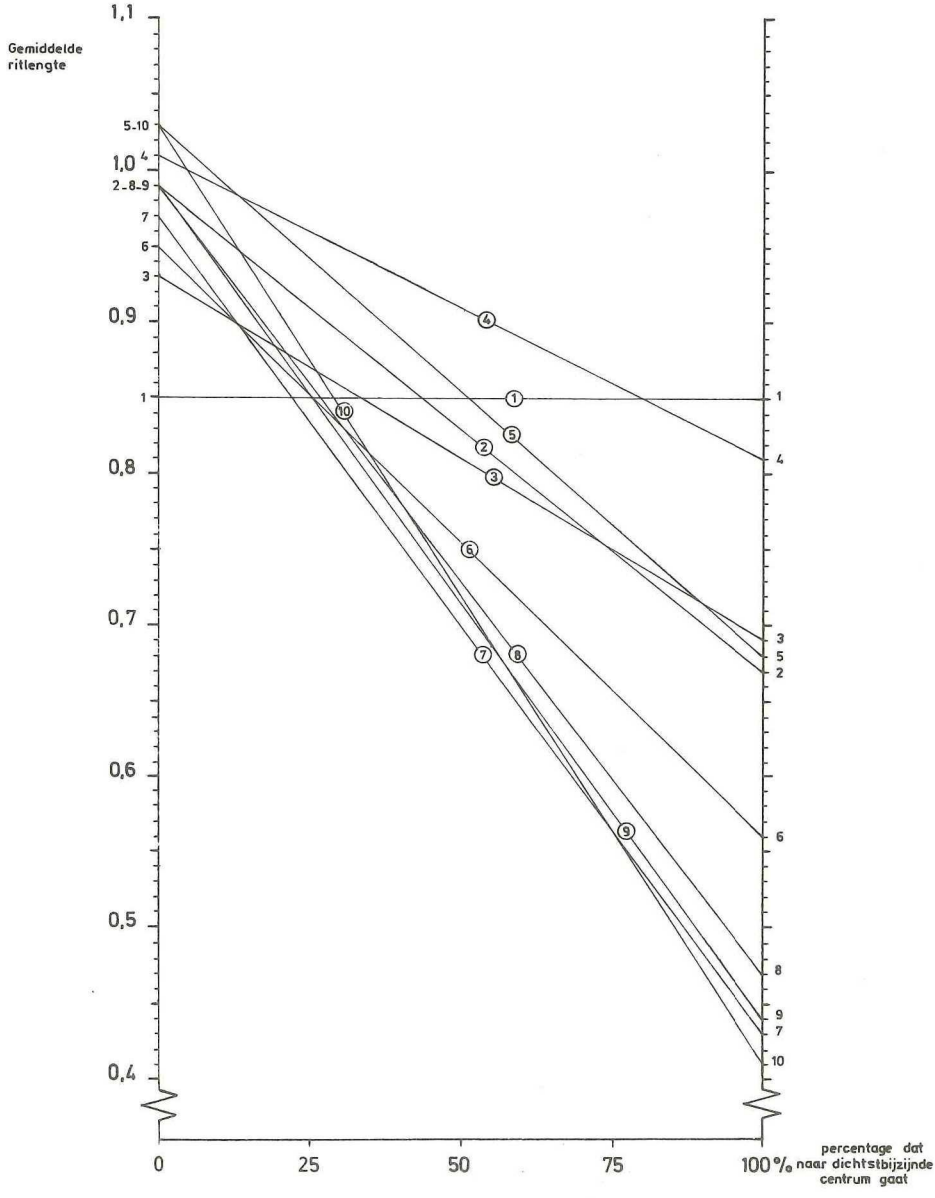
Concentratie zal het aantal verplaatsingen verminderen. Spreiding zal, onder de uitdrukkelijke veronderstelling, dat een groot deel van de inwoners van een stad in het dichtsbijzijnde centrum werkt, de gemiddelde verplaatsingsafstand doen verminderen. (Zie figuur 1).

Naar het oordeel van de inleider gaat het niet om verkorting van de verplaatsingsafstand, doch wel om het minimaliseren van kosten en hinder. Dit vraagstuk, inclusief de vervoerswijzekeuze, stelde de inleider dan ook centraal in zijn betoog.
In verband hiermede zet de inleider grote vraagtekens bij "spreiding" over het stadsgewest, immers:

- centra groeien niet verder;
- op centrum gerichte infrastruktuur wordt echter nog wel uitgebouwd;
- stadrand wordt voor verkeer groot probleemgebied;
- spreiding brengt het werk niet automatisch dicht bij de woning;
- spreiding is ongunstig voor het aandeel van het openbaar vervoer.

Concluderende stelt de inleider dan ook, dat bij een goede vormgeving en menging, met hoge concentratie van aktiviteiten, een aantrekkelijk centrum mogelijk moet kunnen zijn.

GEMIDDELDE RITLENGTE ALS FUNCTIE VAN HET PERCENTAGE REIZIGERS DAT NAAR HET DICHTSTBIJZIJNDE CENTRUM GAAT VOOR TIEN RUIMTELIJKE ALTERNATIEVEN VOOR DE HAAGSE AGGLOMERATIE



BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK

ALGEMEEN

– Quené, Th.
Ruimtelijke ordening; een tussentijds bestek.
's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1973. 15 blz. Rijksplanologische dienst, Publicatie nr. 73-3.

– Rijksplanologische dienst.
Planning en onderzoek op het gebied van de ruimtelijke ordening. 's-Gravenhage, Staatsdrukkerij, 1973. 20 blz. Rijksplanologische dienst. Publicatie nr. 73-4.
Ook verschenen in het jaarverslag over 1972; hoofdstuk 1.

– Beheers de groei; visie op de ontwikkeling van Voorne-Putten van eilandbewoners; samengest. door een werkgroep van bewoners van Voorne-Putten.
Rotterdam, Openbaar lichaam Rijnmond, 1973. tabn.

– Werkgroep, P.v.d.A - D'66 - Rijnmond.
Inrichting van Voorne-Putten; een alternatieve ontwikkeling voor Groot Hellevoetsluis. Rotterdam, 1973. 15 blz.

– Openbaar Lichaam Rijnmond.
Ontwerp streekplan Rijnmond. Schiedam, 1973. 2 dln, grafn, krtn, tabn.
Dl 1. Beschrijving en toelichting. 211 blz. met 4 afz. krtn.
Dl 2. Bijlagenboek. 80 blz.

– Delmotte, F.L.
Interimverslag namens de Commissie voor regionaal beleid en vervoer nopens het regionale beleid van de Gemeenschap. Luxemburg, 1973. 35 blz.
Europees parlement. Zittingsdocumenten 1973 - 1974; doc. 120

– Obinna, D.E.
Problems of state and federal government budgeting in Nigeria (with reference to employment and income distribution) 1973. V, XIII, 230 blz., tabn. Proefschrift Tilburg.

VERKEER ALGEMEEN

– Economisch Bureau voor het weg- en watervervoer. (E.B.W.)
De kosten van het stedelijk openbaar vervoer; tweede fase van het onderzoek.
's-Gravenhage, 1972. 4 dln in 1 bd. grafn, tabn.
Dl 1. Algemene beschouwingen 64 blz.
Dl 2. Nadere analyse van de kostenstructuur 117 blz.
Dl 3. Nadere analyse van de vervoersstromen.
Dl 4. Bijlage. Begrotingsmodel. 44 blz.

- Economisch Bureau voor het weg- en watervervoer. (E.B.W.)
Exploitatieresultaat interlokale lijndiensten in het streekvervoer en de ramingen daarvan voor de jaren 1973 t/m 1977.
Rijswijk (Z-H) 1973. 12 blz., tabn.

- Metrorapport 8.
Rotterdam, 1974 II, 40 blz., krtn, tabn.
Keuze van vervoersystemen voor de verbinding Rotterdam-Schiedam-Vlaardingen.

- Metrorapport 9.
Rotterdam, 1973 IV, 88 blz. grafn, krtn, tabn.
Tracékeuze metrotraject Rotterdam-Schiedam.

- Verkeersdienst Rotterdam.
Gespreide arbeidstijden en reistijden bij de verkeersdienst Rotterdam.
Rotterdam, 28 blz., grafn, krt, tabn. 1972

- Verkeersdienst Rotterdam.
De invloed van arbeidstijdenspreiding op de woon-werkreis; een onderzoek bij de Dienst van gemeentewerken, Rotterdam.
Rotterdam, 1972. 2 dln. grafn, krtn, tabn.
Dl 1. Vragenlijst 35 blz. Dl 2. Reistijdenkaartjes 40 blz.

- Werktijdenspreiding; samengest. door een werkgroep; voorz. F. van Dam, Schiedam.
Openbaar Lichaam Rijnmond, 1972. 35 blz. grafn, krt, tabn.

- Het streekvervoer in Friesland; verslag van een interdisciplinair studentencolloquium 1972 - 1973.
Rijswijk, Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut 1973.IV, 202 blz., grafn, krtn, tabn.

- Nederlandsche maatschappij voor Nijverheid en handel.
Verkeer en ruimte; pre-advies en stellingen voor de 190ste algemene vergadering; Heerlen, mei 1973. Haarlem 1973, 61 blz.

- Voigt, F.
Verkehr; Erster Band: Die Theorie der Verkehrswirtschaft.
Berlin, Dunker und Humblot, 1973. 2 Hälften, grafn, tabn.
1 Hälfte XXXI blz., blz. 1 - 560. 2 Hälfte XV blz. blz. 561 - 983.

- Rivers, P.
The restless generation; a crisis in mobility. London Davis - Paynter, 1972.
208 blz.
Wegverkeer en luchtvaart in verband met verkeersveiligheid, leefbaarheid en milieuhygiëne.

- Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs.
  Zur lager der gegenwärtigen Verkehrspolitik; stellungnahme zum "Kursbuch für die Verkehrspolitik" des Bundesministers für Verkehr Dr. Laurits Lauritzen. Frankfurt/Main, 1973. 20 blz., tabn.

- Konferentie voor ruimtelijke ordening in Noord-West Europa 5e studiedag 1971; de assen Calais-Rijn/Ruhr; Calais en Duinkerken. December 1971. Brugge, 1971 215 blz. Tekst in het Nederlands, Duits en Frans.

- Europese gemeenschappen; Commissies.
  Mededeling aan de Raad betreffende de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Brussel, 1973. IV, 38 blz.

- Noe, L.
  Verslag namens de Commissie voor regionaal beleid en vervoer voorz. James Hill, nopens de verbetering van de verkeersverbindingen door de Alphen.
  Luxemburg, Bureau voor officiële publicaties der Europese gemeenschappen, 1973
  33 blz. krtn.
  Europees parlement. Zittingsdocumenten 1973 - 1974, doc. 85.

WEGVERKEER

- Rijksuniversiteit Leiden.
  Werkgroep Milieubeheer. Moet er een snelweg komen tussen Alphen en Leiden? Rijksweg 11 en secundaire weg 6 : twee aanslagen op het "Groene hart". Leiden. 1973. I, 28 blz.

- Verkeersdienst Rotterdam
  Verkeer van Hillegersberg/Schiebroek 1972. Rotterdam 1973. IV, 59 blz., grafn, krtn, tabn.

- Fietsen bij schemer/duisternis: Een verslag opgest. door P.C. Noordzij.
  Voorburg, Stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid, 1973.
  30 blz. tabn, tekn.

- Haritos, Z.
  Rational road pricing policies in Canada. Ottawa
  Canadian transport commission, 1973. XIV, 182 blz., grafn., tabn.

- Organisation for economic co-operation and development.
  Proceedings of the symposium on techniques of improving urban conditions by restraint of road traffic; Cologne, October 1971. Paris, 1973. 189 blz. grafn, krtn, tabn. Roadresearch.

– Bonsquet, R.
Verslag namens de Commissie voor regionaal beleid in vervoer voorz. James Hill nopens. I een richtlijn inzake rijbewijzen voor motorvoertuigen; II een richtlijn, betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens.
Luxemburg 1973. 36 blz.
Europees parlement. Zittingsdocumenten 1973. 1974; doc. 40.

CONTAINERVERVOER

– Unit load council. Der ladungsumschlagprozess und seine verscheidenen Phasen; die Umlatung der Ware von Palette zu Palette, vergleichen mit verladerseitig gepackten Einheiten.
Oslo, 1972, 17 blz. tabn, graf.

NASLAGWERKEN

– Nickel, B.E. Unconventional passenger transportation systems; bibliography.
Bruxelles, International union of public transport, 1973. XIII, 306 blz.

– Oxford regional economic atlas; Western Europe;
prep. by the Cartographic department of the Claren don press advisory editors K.M. Clayton and I.B.F. Kormoss London, Oxford university press, 1971.
XXIV, 138 blz., krtn.

– Vademecum 1973-1974; publ. van de stad Antwerpen en van de Groepering der havenbelangen. Antwerpen, 1973.
220 blz. afbn, tabn.

SCHEEPVAART EN HAVENS

– Aubert, J.P. Chaussin et M. Cancelloni.
La pente d'eau de Montech. Strassbourg, Editions de la navigation du Rhin, 1973.
11 blz., afbn, tehn.
Overdr. uit: Revue de la navigation, ports et industries;
45 (1973.05.10) nr. 9 blz. 297-305.

– Europese gemeenschappen, Commissie.
Voorstel aan de Raad inzake scheepsbouw, Brussel 1973
42 blz., krt, tabn.

– Walsum, G.E. van ed. Rotterdam-Europoort 1945 - 1970, met medewerking van C.A. van de Beld, J.A. Beukers, K. Biersteker e.a. Rotterdam, Donker, 1972.
330 blz., grafn, krtn, tabn, tekn. Met 1 afz. bijlage.

JAARVERSLAGEN

Algemeen

- Kamer van Koophandel en fabrieken voor Dordrecht en omstreken.
  Jaarverslag 1972. Dordrecht, 1973 28 blz., tabn.
- Kamer van Koophandel en fabrieken voor 's-Gravenhage
  Jaarverslag 1972, 's-Gravenhage, 1973. 79 blz., afbn, tabn.
- Koninklijk Verbond van Ondernemers.
  Jaarverslag 1972. 's-Gravenhage, 1973. 91 blz., afbn, tabn.

Verkeer algemeen

- Vervoersbond NVV
  Jaarverslag 1972, Utrecht, 1973. 188 blz. tabn.
- University of Toronto and York University.
  Joint program in transportation.
  Annual report 1972 - 73
  Toronto, 1973, 18 blz.

Wegverkeer

- N.V. Algemene Transport en expeditie onderneming Van Gend & Loos
  Jaarverslag 1972. Utrecht, 1973. 48 blz., afbn, tabn.
- Stichting Nederlandsche Internationale wegvervoer organisatie
  Jaarverslag 1972. 's-Gravenhage, 1973. 63 blz., grafn, tabn.
- Nederlandse vereniging van wegenbouwers
  Jaarverslag juli 1972 - juli 1973
  's-Gravenhage, 1973. 136 blz. grafn, tabn.

Scheepvaart en havens

- Scheepvaartinspectie
  Jaarverslag 1972. 's-Gravenhage, 1973. 68 blz., tabn.

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT

(Netherlands Institute of Transport)
(Institut néerlandais des transports)

Opgericht in 1946 onder de naam Nederlands Verkeersinstituut.

Stelt zich ten doel de bevordering van het wetenschappelijk onderzoek van vervoersvraagstukken in de ruimste zin van het woord.

Het tracht dit doel o.a. te bereiken door:

- het onderzoeken, ook in internationaal verband, van vraagstukken op het gebied van het vervoer;
- het onderhouden van nauwe betrekkingen met lichamen met verwante doelstelling;
- het publiceren van vervoerswetenschappelijke studies, zowel in een eigen orgaan als in afzonderlijke uitgaven;
- het stichten en tot ontwikkeling brengen van een openbare vervoerswetenschappelijke bibliotheek, alsmede het verzorgen van een documentatie op vervoerswetenschappelijk gebied;
- het beleggen van bijeenkomsten, het doen houden van lezingen en het geven van cursussen, alsmede het organiseren van bezoeken en excursies op het terrein van zijn werkzaamheid;
- het bevorderen van het wetenschappelijk onderwijs in de vervoerswetenschappen.

Veel instellingen en bedrijven steunen het Instituut als begunstiger; daarnaast ontvangt het de steun van een groot aantal persoonlijke leden, die als contribuant zijn toegetreden.

De minimum-subsidie voor begunstigers is f 1100,– per jaar; bedrijfscontribuant f 275,–; persoonlijke contribuant f 33,–; en junior contribuant f 16,50.

Dagelijks bestuur: Jhr. H. Reuchlin, voorzitter; Mr. P.R. Leopold, ondervoorzitter; E. van Donkelaar, secretaris; Dr. A.D.J. Brantenaar, 2e secretaris; Mr. W.G.A. de Meester, penningmeester; Mr. L. ter Braake, J. J. Dassel, Drs. Ph. Leenman, Mr. F.E. Spat, commissarissen.

Directeur: Drs. H.J. Noortman