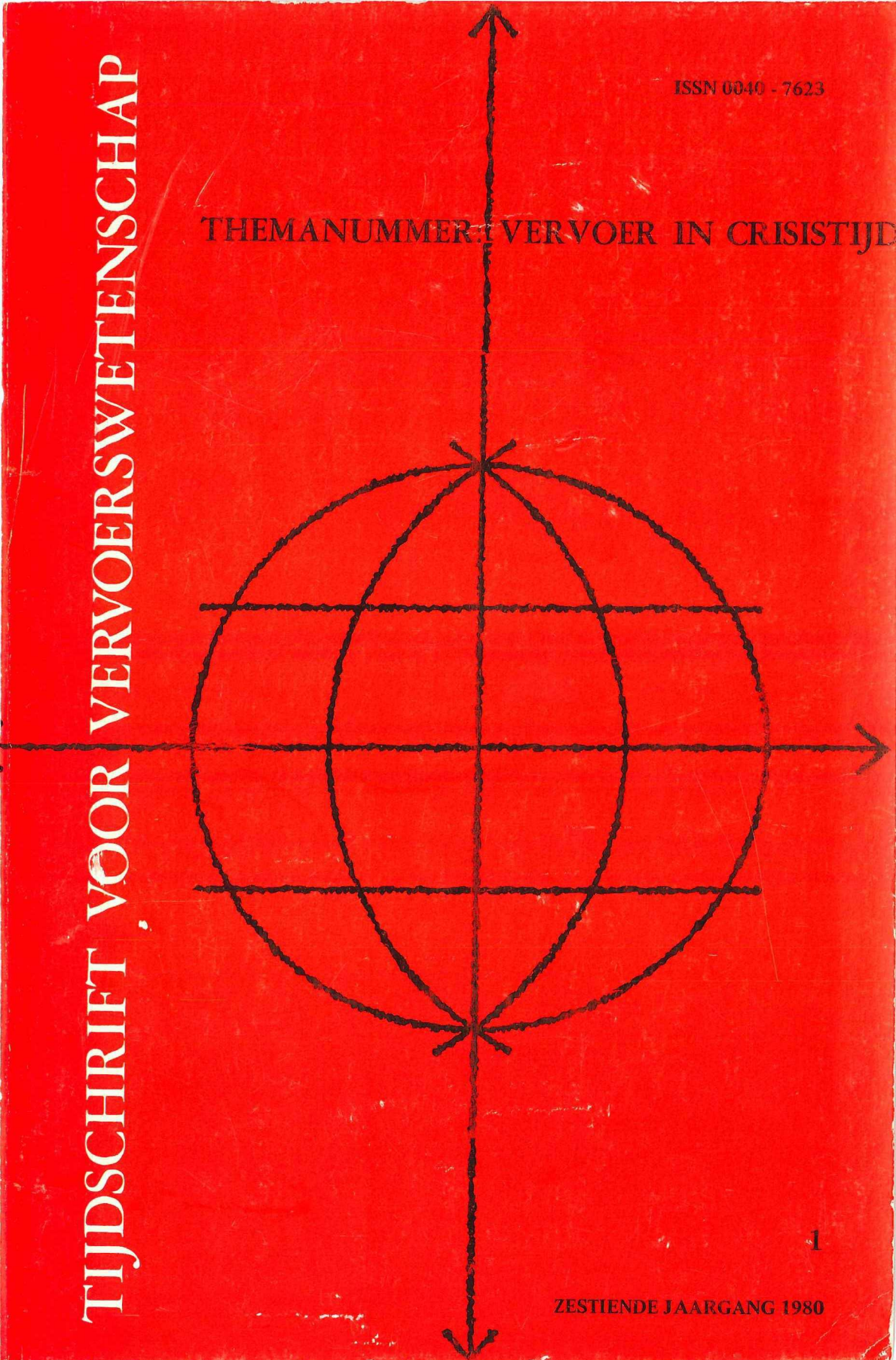
TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

ISSN 0040 - 7623

THEMANUMMER: VERVOER IN CRISISTIJD



1

ZESTIENDE JAARGANG 1980

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

(Magazine for Transport Science)
(Revue pour L'étude Scientifique des Transports)

REDACTIECOMMISSIE

Prof. Dr. H.C. Kuiler (voorzitter) – Drs. P.A.Th. van Agtmaal – Dr. F. van Dam –
Drs. G. Gort – Mr. G.W. van Hasselt – Dr. J.B. van der Kamp –
Prof. Drs. H.J. Noortman – Dr. W. Winkelmans

REDACTIERAAD

Prof. Dr. W.A.G. Blonk – Drs. J.A. Bourdrez – Mw. Mr. O.D. Gerbers –
Dr. H. den Harder – Drs. J.H. van der Marel –
Prof. Ir. G.C. Meeuse – Dr. H.J. Molenaar – Prof. Drs. J.B. Polak –
Prof. Drs. E.H. van de Poll – Prof. Dr. J.P.B. Tissot van Patot –
J.J. Tulp – Prof. Mr. K. Vonk – Drs. H.A. Vos

Redactiesecretaris: Drs. E.J. Visser

Vaste medewerkers:
Mevr. Mr. O.D. Gerbers
Mr. J.G.W. Simons
J. Voordouw

ZESTIENDE JAARGANG
1980 – Nr. 1

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
POLAKWEG 13, 2288 GG RIJSWIJK

INHOUD

blz.

ENIGE THEORETISCHE BESCHOUWINGEN;
ENKELE COMMUNAUTAIRE ASPECTEN 5
Prof. Dr. W.A.G. Blonk

VERVOERBELEID IN CRISISTIJD 23
M. Poppe

ZEEVERVOER IN CRISISTIJD 34
Mr. B. Heldring

TOEKOMSTPERSPECTIEVEN VOOR DE
BENELUX-ZEEHAVENS 1980 - 2000 45
Drs. E.D.J. Kruijtbosch en P. van der Meiren

EUROPARUBRIEK 63
Mr. J.G.W. Simons

STATISTISCHE RUBRIEK 88
J. Voordouw

BOEKBESPREKINGSRUBRIEK 94

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
Polakweg 13
2288 GG RIJSWIJK

Druk: Smiet-Offset B.V. – 2512 GB Den Haag

Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, Polakweg 13, 2288 GG Rijswijk. Postrekening nr. 398.92.19.

Abonnementsprijs f 85,– per jaar (buitenland f 97,75).

Studenten-abonnement f 35,–. Losse nummers f 30,–.

ENIGE THEORETISCHE BESCHOUWINGEN; ENKELE COMMUNAUTAIRE ASPECTEN

door
Prof. Dr. W.A.G. Blonk
Vrije Universiteit Brussel

Het thema "vervoer in crisistijd" kan op verschillende manieren worden benaderd. Hier is gekozen voor een uiteenzetting waarbij in een eerste gedeelte wordt nagegaan in hoeverre het vervoer wordt beïnvloed door algemene crisisverschijnselen op het economische vlak, terwijl in een tweede gedeelte nader zal worden ingegaan op de mogelijkheden die het vervoer biedt om een invloed op deze algemene crisisverschijnselen uit te oefenen. Daar waar voldoende materiaal beschikbaar is, zal een en ander met een communautaire saus worden overgoten.

Alvorens evenwel hiertoe over te gaan, zal eerst op een summiere wijze getracht worden een beeld te scheppen van de huidige conjuncturele problemen en de perspectieven voor het komende jaar, teneinde het kader aan te geven waarbinnen de speciale problemen die zich in het vervoer stellen, dienen te worden bekeken.

Reeds sinds een aantal jaren is er sprake van een gespannen economische situatie. De algemene structuurcrisis heeft zich in feite reeds rond het midden van de '60-jaren aangekondigd, toen namelijk vastgesteld kon worden dat de gemiddelde marginale kapitaalcoëfficiënten in de westerse landen een stijgende tendens zijn gaan vertonen, hetgeen niets anders betekent dan dat de productiviteit van de kapitaalinvesteringen afneemt. Als reactie hierop stelde men dan ook vast dat het bedrijfsleven minder geneigd was om diepteinvesteringen te doen. Het elan om in Europa tot nieuwe en expansie-investeringen te komen is daarom dan ook reeds sinds jaren tanende. Door de olieproblemen, gepaard gaande met aanzienlijke prijsstijgingen voor dit zwarte goud, is dit gehele proces sinds het begin van de '70-jaren alleen nog maar versneld.

De economische verwachtingen voor 1980 moeten noodgedwongen betrekkelijk bescheiden zijn, als men ook de meest recente olieprijsstijgingen, de huidige recessie in Noord-Amerika en de vele binnenlandse economische problemen van de Gemeenschap in aanmerking neemt. Bedroeg in 1978 en vermoedelijk ook voor 1979 de reële toeneming van het BNP nog 3%, voor 1980 verwacht de EG-Commissie een gemiddelde groei van niet meer dan 2%. In het jaaroverzicht 1979-1980 tekent de EG-Commissie zelfs aan, dat in de loop van 1980 het groeitempo zelfs tot 1,5% zal kunnen dalen. Het lagere groeitempo van het BNP dat voor dit jaar wordt geraamd betekent dat de in 1979 opgetreden uitbreiding van de totale werkgelegenheid waarschijnlijk niet zal doorzetten. De bevolking in de arbeidsgeschikte leeftijd blijft stijgen (met 0,5% in 1980), zodat de werkloosheid opnieuw enigszins zal toenemen. Steeg van 1978 naar 1979 de totale werkloosheid in de Gemeenschap van 5,5% tot 5,6%, voor dit jaar zal gerekend moeten worden met een stijging tot 6,2% van de totale beroepsbevolking.

Deze zeer te betreuren stijging houdt verband met het feit dat een groeipercentage van het BNP van jaarlijks 3% (nodig voor het stabiel houden van de werkloosheid) niet gehaald zal kunnen worden.

Door bovengenoemde omstandigheden zal het inflatiepercentage, aldus de EG-Commissie, in 1979 en 1980 tijdelijk hoger komen te liggen en ongeveer 9% bereiken, nadat het in 1978 was teruggebracht tot iets minder dan 7%.

De lopende rekening van de betalingsbalans van de Gemeenschap ondergaat thans een verslechtering die voor 1979 en 1980 zal uitmonden in een jaartekort van ongeveer 3¼tot 5¼ miljard ERE. Deze ontwikkeling moet worden toegeschreven aan de wijziging in de relatieve positie van de Europese economie en die van de USA in de conjunctuurcyclus, en aan de stijging van de olieprijzen.

In het bijzonder heeft de recessie in de USA in het tweede halfjaar van 1979 een ernstiger karakter gekregen, zodat de USA geen grote bijdrage meer kunnen leveren tot de groei van de wereldhandel in het komende jaar.

De verhoging van de aardolieprijzen met ongeveer 60% van juni 1978 tot juni 1979 heeft voor de Gemeenschap als geheel een directe deflatoire uitwerking ten belope van ongeveer 0,7% van het BNP van de Gemeenschap, welk percentage, rekening houdende met secundaire effecten, een jaar later kan zijn opgelopen tot 1% . De lasten van de betalingsbalans op jaarbasis van de prijsverhoging van aardolie in 1979 kunnen, afgezien van voornoemde secundaire effecten door schommelingen in het tempo van de economische groei en van de exportprijzen, worden geraamd op ongeveer 16 miljard dollar. (Inclusief de secundaire effecten loopt dit bedrag op tot 20 miljard dollar). Het primaire effect van de stijging van de olieprijs op de consumptieprijzen in de Gemeenschap bedraagt op jaarbasis ongeveer 1,5%.

I. Economische crisis en het vervoer (passieve functie van het vervoer)

1. Verband tussen vervoer en algemene economie

In het algemeen geldt dat de vraag naar vervoer een afgeleide vraag is. Dit wil zeggen dat de vraag naar vervoerprestaties wordt bepaald door het niveau van de economische activiteiten: wordt er veel geproduceerd, dan moet er ook veel vervoerd worden, omgekeerd geldt dat bij een verminderde productie er ook minder goederen vervoerd zullen moeten worden.

In het kader van deze passieve functie van het vervoer is de totale vraag naar vervoer in hoofdzaak afhankelijk van de volgende factoren:

– de vraag naar producten door het bedrijfsleven, de overheid en de gezinshuishoudingen

- de ruimtelijke differentiatie binnen en tussen de productiecentra (N.B.: naarmate de arbeidsdeling en de specialisatie in het totale productieproces verder voortschrijdt, zullen er per definitie meer gescheiden productiefasen komen waartussen vervoer dient plaats te vinden. Hoe sterker dus de arbeidsdeling en specialisatie, des te meer vervoerprestaties zullen er nodig zijn), en tot slot
- de mate van zelfvoorziening van de gezinshuishoudingen (in feite een tegengesteld effect van voornoemde arbeidsdeling en specialisaties).

De eerste factor is als een typisch financiële en conjunctuur-afhankelijke factor te beschouwen; de beide laatste factoren dragen veel eerder een structureel karakter.

Het leidt dus geen twijfel dat er een directe band bestaat tussen het vervoer enerzijds en de vraag naar goederen en diensten anderzijds. Dit komt met name tot uitdrukking wanneer correlatieberekeningen voor het vervoer worden opgesteld. Dartigolles *) heeft bijvoorbeeld voor Frankrijk berekend dat er een correlatiecoëfficiënt van 0,9007 bestaat tussen de totale industriële productie en de totale vervoeromvang; wordt de berekening verfijnd door tegenover de totale industriële productie het vervoer van industrieproducten te stellen (onder uitsluiting met name van de landbouwproducten), dan komt Dartigolles zelfs op een correlatiecoëfficiënt van 0,98. Ook Gleissner **) heeft correlatieberekeningen doorgevoerd en daarbij correlatiecoëfficiënten vastgesteld die steeds boven 0,90 en soms zelfs boven 0,95 liggen.

2. Conjunctuurgevoeligheid van het vervoer

Doordat, in tegenstelling met andere industriële activiteiten, in het vervoer geen voorraadvorming mogelijk is, zijn de conjunctuurschommelingen hier veel directer merkbaar. In de industriële sector is het namelijk mogelijk om door voorraadvorming of door het leveren uit eerder aangelegde voorraden, de conjunctuurschommelingen toch enigszins op te vangen.

Kuhlman ***) heeft het verband tussen het vervoervolume en de conjuncturele ontwikkeling aan de hand van verschillende statistische waarnemingen onderzocht. Daarbij kwam hij tot de navolgende conclusie: "Die vergleichende Analyse der konjunkturellen Bewegung in Verkehr und Sachgüterproduktion ergab für den Sektor Verkehr eine grössere konjunkturelle Abhängigkeit, die sich in einem vorherigen Abschwingen und in grösseren Ausschlägen der Reihen äussert".

Deze vaststelling, die in zijn algemeenheid zonder meer onderschreven kan worden, is evenwel op een aantal punten verder te specificeren.

---

*) J. Dartigolles; La tarification des chemins de fer et la théorie économique. Paris, 1953, pag. 23-24.

**) E. Gleissner; Die Zusammenhänge zwischen Wirtschaft und Güterverkehr.

***) Kuhlmann; Die Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens von der konjunkturellen Entwicklung. Göttingen 1969.

In deze context is het nuttig na te gaan over welke goederen die vervoerd moeten worden het gaat, betreft het goederen die tot de groep van de elementaire levensbehoeften gerekend moeten worden, wat is het aandeel van de vervoerkosten in de eindprijs van het te vervoeren product, met welke vervoertak worden de goederen vervoerd, handelt het zich om eigen of beroepsvervoer, wat is het aandeel van de vaste kosten in de totale kosten van de vervoerprijs, enz. Al deze factoren zijn medebepalend voor de conjunctuurgevoeligheid van het vervoer. Het is dan ook verantwoord kort bij deze verschillende aspecten stil te staan.

Heden ten dage is het zeer moeilijk om problemen die voortvloeien uit conjuncturele omstandigheden te scheiden en te onderkennen van die welke een zuiver structureel karakter dragen. Daar komt dan nog bij dat veel sectoren hun eigen typische cyclus vertonen, die niet noodzakelijkerwijs met die van de andere sectoren behoeft samen te vallen. Op EG-niveau is bijvoorbeeld gebleken, dat de sector van de metaalnijverheid nog de meest exacte aanwijzing voor de algemene toestand van de conjunctuur weergeeft.

Zoals bekend bevinden verscheidene sectoren in de Gemeenschap zich momenteel in een zuiver structurele crisis. Het betreft hier sectoren als de staalindustrie, de katoen- en textielindustrie en bovenal de scheepsbouw, waar in feite niet minder dan 70% van de totaal beschikbare capaciteit in de Gemeenschap gesloopt zou dienen te worden teneinde deze sector zo gezond te maken dat de concurrentie met landen als Japan, Korea, Taiwan, Brazilië e.d. weer zou kunnen worden opgenomen. Anderzijds zijn er sectoren in de Gemeenschap te noemen die zich werkelijk nog in de groeifase bevinden. Sectoren als bijvoorbeeld de automobielindustrie of de toeristenindustrie (beide bepalend voor het vervoer), vertonen namelijk jaar voor jaar nog steeds belangrijke groeicijfers (ofschoon zich hier de laatste tijd ook bepaalde verzadigingskarakteristieken beginnen af te tekenen). Niet ten onrechte kan de vraag gesteld worden of een en ander niet het gevolg is van de leading power van de consumptieindustrieën.

In het algemeen geldt dat de conjunctuurschommelingen groter zijn naarmate het productieproces kapitaalintensiever is. Empirische onderzoekingen hebben eveneens aangetoond, dat de grondstoffenindustrieën conjunctuurgevoeliger zijn dan de zuiver verwerkende industrieën. Wanneer dan ook voor de vervoersector een onderscheid wordt gemaakt al naar gelang de verschillende goederen die worden vervoerd, blijkt voor de verschillende vervoertakken alsook voor de vervoerders binnen een vervoertak een verschillende mate van conjunctuurgevoeligheid te kunnen worden vastgesteld. De vervoerder die zich heeft gespecialiseerd op het vervoer van grondstoffen zal meer de gevolgen van conjunctuurschommelingen te verwerken krijgen dan een vervoerder die zich met het vervoer van goederen uit de verwerkende industrie bezighoudt. Tevens geldt dat het vervoer van producten die tot de categorie van de elementaire levensbehoeften behoren (zoals kleding, voedingsmiddelen enz.) beslist minder conjunctuurgevoelig is dan die voor het vervoer van goederen van een meer luxe- (en daardoor in feite overbodig) karakter.

Consumptiegoederen met een geringe vraagelasticiteit hebben nauwelijks invloed op een door conjunctuurschommelingen veroorzaakte verandering in de vraag naar vervoerprestaties en zijn derhalve dan ook weinig conjunctuurgevoelig; consumptiegoederen met een hoge vraagelasticiteit oefenen daarentegen juist een procyclische werking uit. Tegen deze achtergrond dient de vervoerder er dan ook op te worden gewezen, dat hij er goed aan doet, een spreiding van het risico inzake de conjunctuurgevoeligheid te verwezenlijken door het aanbrengen van een voldoende mate van differentiatie in het pakket aan te bieden vervoerprestaties.

Ook de vervoerprijs en meer in het bijzonder het aandeel van de vervoerkosten in de uiteindelijke prijs van het eindproduct dat vervoerd wordt, speelt een rol bij de bepaling van de conjunctuurgevoeligheid van de vervoersector in zijn verschillende samenstellende onderdelen. Aangenomen mag worden dat naarmate het aandeel van de vervoerkosten in de prijs van het eindproduct stijgt, de invloed van conjunctuurschommelingen in het vervoer zich sterker doet gelden.

Per vervoertak, dat zal na de bovenstaande opmerkingen duidelijk zijn, zijn aanzienlijke verschillen inzake de conjunctuurgevoeligheid vast te stellen. Allereerst wijzen de ervaringen in de practijk in de richting van een grotere conjunctuurgevoeligheid voor het goederen- dan voor het personenvervoer. Wat het goederenvervoer betreft is erop te wijzen, dat de zeevaart en de binnenvaart het meest conjunctuurgevoelig zijn, daarna volgen de spoorwegen, het lange afstandsvervoer over de weg en tot slot het korte afstandsvervoer over de weg. Het is tevens gebleken dat het goederenvervoer door de lucht in feite nog het minst conjunctuurgevoelig is. Zoals reeds aangeduid, is het personenvervoer aanmerkelijk minder conjunctuurgevoelig, alhoewel dit ook weer niet betekent dat hier geen verschillen zijn waar te nemen. Zo is bijvoorbeeld waargenomen, dat het woon-werkverkeer en het beroepsverkeer meer onder veranderingen van de conjuncturele situatie te lijden hebben dan bijvoorbeeld het schoolverkeer. Het zogenaamde vrije-tijds- of recreatieverkeer is daarentegen weer wel meer gevoelig voor veranderingen in de economische toestand. Dit geldt overigens alleen voor het totale vervoervolume (in passagiers/km) en minder voor het aantal verplaatsingen. Ten tijde van hoogconjunctuur zal men voor zijn recreatie namelijk verder reizen (over grotere afstanden) en met snellere vervoermiddelen dan ten tijde van een recessie, waar men dichter bij huis zijn vacantie zal doorbrengen of zijn recreatie zal zoeken.

Het is niet zondermeer gezegd dat de veranderingen in de vervoersomvang door de verschillende vervoertakken ook altijd synchroon en in dezelfde fase met de algemene conjunctuurontwikkeling verlopen. Bij het goederenvervoer kan veelal worden vastgesteld dat het vervoer per spoor, over de binnenwateren en met de zeevaart practisch in fase met de algemene conjunctuurontwikkeling verloopt. Het eigen vervoer over de weg daarentegen verloopt niet in fase, hetgeen waarschijnlijk verband houdt met de omstandigheid dat de onderneming die ook eigen vervoer bedrijft, zijn eigen wagenpark zo lang mogelijk in exploitatie wenst te houden en derhalve eerst het beroepsvervoer (die hij doorgaans alleen voor zijn piekvervoer gebruikt) afstoot.

Bij het personenvervoer ziet men dat het openbare vervoer per spoor en over de weg uitgesproken niet in fase met de algemene conjuncturele ontwikkeling verloopt. Dit houdt verband met het feit dat de gebruiker van de personenauto ten tijde van een economische teruggang uit kostenoverwegingen eerder geneigd is om zijn auto te laten staan om met het openbaar vervoer te gaan.

Zoals hiervoor reeds kort aangeduid, verdient het aanbeveling om binnen een en dezelfde vervoertak ook weer een onderscheid te maken tussen het beroepsvervoer en het eigen vervoer. Met name in het wegvervoer (maar ook in andere vervoertakken, zij het dan wel in mindere mate) kan een nogal afwijkende conjunctuurgevoeligheid zich voordoen. De fluctuaties in de vervoersomvang zijn in het beroepsvervoer over de weg aanzienlijk groter dan die in het eigen vervoer. Dit fenomeen laat zich verklaren door de omstandigheid dat de ondernemingen die vervoer voor eigen rekening verrichten erop uit zijn om hun eigen vervoerpark zo optimaal en regelmatig mogelijk in te zetten. Alleen het zogenaamde overtollige of piekvervoer wordt naar het beroepsvervoer overgeheveld. De "Lückenbüsserfunktion" die het beroepsvervoer over de weg nu eenmaal voor een belangrijk deel vervult, maakt deze bedrijfstak daardoor extra conjunctuurgevoelig. De omstandigheid dat in veel landen van West Europa het eigen vervoer over de weg zich sinds de afgelopen jaren gestadig uitbreidt, maakt dat het beroepsvervoer daardoor alleen nog maar conjunctuurgevoeliger wordt.

In vroeger jaren, toen in het totale pakket van vaste en variabele kosten, de variabele kosten nog vrij belangrijk waren, was het met relatief lage kosten voor de vervoerder nog mogelijk zich aan omzetschommelingen als gevolg van conjuncturele veranderingen aan te passen. Nu evenwel het aandeel van de vaste kosten in de totale kostprijs zo groot is geworden, is deze mogelijkheid in waarde zeer sterk afgenomen. Veel kosten die vroeger een variabel karakter droegen zijn heden ten dage vaste kosten geworden. Typisch voorbeeld van zo'n kostensoort vormen de lonen en salarissen. Bij de meeste Europese spoorwegen bedragen deze momenteel bijvoorbeeld reeds 70-80% (soms zelfs nog daarboven) van de totale lopende uitgaven; bij het wegvervoer wordt tegenwoordig ook al een niveau van plm. 40% bereikt. Het feit dat de vervoerder op korte termijn door allerlei sociale verplichtingen niet in staat is zijn loonkosten te beïnvloeden, impliceert dat hij een belangrijk middel mist om zijn productiecapaciteit aan de veranderende conjuncturele omstandigheden aan te passen.

Uit het voorgaande zal duidelijk geworden zijn, dat de conjunctuurgevoeligheid per vervoertak nogal kan uiteenlopen. Ter illustratie hiervan volgen hieronder enkele percentages die betrekking hebben op het goederenvervoer in de Europese Gemeenschap:

Tabel 1

Toe- resp. afname van het goederenvervoer in de EG t.o.v. het voorgaande jaar (in %)

	1973/ 1972	1974/ 1973	1975/ 1974	1976/ 1975	1977/ 1976
spoorwegen	+ 6,5	+ 1,2	– 16	+ 2,4	– 4,5
wegvervoer	– 4,7	– 5,0	– 13,6	+ 10,4	– 1,3
binnenvaart	+ 2,9	– 4,1	– 4,6	+ 1,4	– 2,1

II. Mogelijke invloeden van het vervoer op de algemene conjuncturele ontwikkeling (actieve functie van het vervoer)

Tot nu toe werd alleen aandacht besteed aan de gevolgen voor de verschillende vervoertakken van de algemene conjunctuurschommelingen. Het is nu zaak na te gaan of en in hoeverre het vervoer zelf in staat is een invloed op dit algemene conjunctuurverloop uit te oefenen. Daarbij dient aandacht besteed te worden aan verschillende aspecten zoals multiplier-effecten van investeringen in vervoersinfrastructuur, investeringen in vervoermiddelen, werkgelegenheid in het vervoer, invloed van de overheidsuitgaven voor het vervoer (met name de uitgaven voor vervoersinfrastructuur en de spoorwegdeficiten) en het ingrijpen van de overheid in het marktgebeuren (belastingen, capaciteitsbeheersing, tariefpolitiek enz.).

1. Investeringen in de vervoersinfrastructuur

De investeringen van de overheid in de vervoersinfrastructuur zijn zeer belangrijk. In de Europese Gemeenschap gaat gemiddeld 40% van de totale bruto-kapitaalvorming van de overheid naar het vervoer. Het is in dit licht bezien dan ook verantwoord na te gaan in hoeverre deze investeringen eventueel kunnen dienen om bepaalde conjunctuurpolitieke doelstellingen te helpen verwezenlijken.

Voor de Tweede Wereldoorlog vond de bestrijding van de enorme werkloosheid, die karakteristiek was voor de toenmalige crisisjaren, plaats door middel van investeringen in publieke werken. Daarbij werd met name veelvuldig een beroep gedaan op het investeren in vervoersinfrastructuur. Toendertijd werden voor dit soort overheidsinvesteringen multiplier-effecten met een factor 4 bereikt. Na de Tweede Wereldoorlog werd door de overheid het accent van de anti-cyclische maatregelen gelegd op een beïnvloeding van de investeringen door ondernemingen en de consumptie van de eindverbruikers.

De naoorlogse conjunctuurpolitiek van de overheid, met name voor wat de periode na 1970 betreft, wordt nog bemoeilijkt door de omstandigheid dat de regeringen zich in feite in een dilemma, in een soort gewetensconflictsituatie bevinden. Enerzijds dienen zij namelijk de structurele werkloosheid te lijf te gaan, waarvoor investeringen vereist zijn, terwijl anderzijds, en op hetzelfde moment, het nodig is de inflatie aan banden te leggen, waarvoor juist de totale omvang van de investeringen beperkt gehouden zou moeten blijven; probleem daarbij is dus dat de daarvoor in te zetten maatregelen tegengestelde uitwerkingen zullen hebben. Neemt de overheid maatregelen om de inflatie te beperken, dan is het risico groot dat daardoor de werkloosheid zal toenemen, terwijl omgekeerd bij een actieve bestrijding van de werkloosheid veelal de inflatie aangewakkerd zal worden.

Tegen de achtergrond van deze problematiek en kort na het uitbreken van de economische moeilijkheden als gevolg van de verandering van verkooppolitiek van de aardolieleverende landen, zijn er in West Europa weer stemmen opgegaan om, net zoals in de periode van vóór de Tweede Wereldoorlog, de economie te stimuleren door het van overheidswege verstrekken van opdrachten voor de aanleg van een nieuwe vervoersinfrastructuur. De vraag stelt zich evenwel of een dergelijke politiek in de huidige tijd nog wel zulke vruchten zal afwerpen als dit vóór de Tweede Wereldoorlog het geval was.

Teneinde te kunnen nagaan wat het macro-economische effect van investeringen in vervoersinfrastructuur is, dienen de productie-, de inkomens- en de werkgelegenheidseffecten te worden onderzocht. Deze effecten zijn grosso modo afhankelijk van:

- de invoerquote (hoe hoger de invoerquote, des te zwakker zullen de impulsen voor de nationale economie zijn)
- de waardescheppingsquote (of de toegevoegde waarde)
- de spaar- resp. de consumptiequote.

Zonder op deze quoten hier nader in te gaan, mag wel worden verondersteld dat zij van vervoertak tot vervoertak aanzienlijke verschillen kunnen vertonen. Onderzoekingen in de Bondsrepubliek *) hebben aangetoond dat in verhouding met de investeringen buiten het gebied van de vervoersinfrastructuur, de primaire effecten van vervoersinfrastructuurinvesteringen relatief hoog zijn, terwijl de secundaire effecten doorgaans aan de lage kant uitvallen. (N.B.: er zijn geen studies bekend waarbij ook de tertiaire en eventueel navolgende effecten werden onderzocht).

Ofschoon beslist niet ontkend kan worden dat initiatieven van de overheid op het gebied van de investeringen in de vervoersinfrastructuur aan de nationale economie bepaalde stimulerende impulsen kunnen geven, is het evenwel zaak de effecten hiervan niet te overschatten. Hiervoor zijn een aantal argumenten aan te voeren, te weten:

---

*) K. Schmidt; Verkehrsinfrastrukturinvestitionen als Mittel einer wachstumsorientierten Konjunkturpolitik, Bentheim 1976.

a. De bouw en aanleg van vervoersinfrastructuur is een duidelijk kapitaalintensieve aangelegenheid. Dit is niet altijd zo geweest. Vóór de Tweede Wereldoorlog, tijdens de crisis van de jaren '30, vonden veel werklozen werkgelegenheid in de aanleg van nieuwe wegen, kanalen e.d. Voor de totale bouwkosten voor binnenvaartprojecten was bijvoorbeeld in die tijd niet minder dan 80% bestemd voor lonen en salarissen. Heden ten dage beloopt in West Europa de post lonen en salarissen voor vervoersinfrastructuurprojecten in het algemeen nauwelijks 25% van het totaal geïnvesteerde bedrag. Een en ander impliceert dat het multiplier-effect via de inkomens van de investeringen vóór de Tweede Wereldoorlog aanzienlijk hoger was dan nu het geval is.

b. De werklozen van dit moment ontvangen daarenboven, in tegenstelling met vroeger, werklozenuitkeringen. Dit heeft tot gevolg dat bij tewerkstelling voor een vervoersinfrastructuurproject het multiplier-effect ook om deze reden veel lager is dan dit in de jaren '30 het geval was toen de werklozen door het aannemen van werk ineens hun besteedbaar inkomen in essentiële wijze zagen toenemen.

c. Heden ten dage is het niet gemakkelijk om werknemers voor de aanleg van vervoersinfrastructuurprojecten aan te werven. Men wordt aan allerlei weersomstandigheden bloot gesteld, omdat het werk steeds in de buitenlucht plaatsvindt. Men is steeds ver van huis en steeds ergens anders. Tot slot speelt ook mee dat de hoogte van de werklozenuitkeringen de drang tot het aannemen van werk geen extra stimulans geeft.

Al deze factoren tezamen hebben ertoe geleid, dat ondernemingen op het gebied van de vervoersinfrastructuur in grote mate een beroep op buitenlandse gastarbeiders moeten doen. Bekend is dat gastarbeiders een hoge spaarquote hebben en het gespaarde geld vaak naar hun thuisland overmaken. In zijn studie heeft Osthues *) aangetoond dat de besparingen van de gastarbeiders hoger zijn dan die van de nationale werknemers met een vergelijkbaar inkomen, alhoewel, al naargelang de nationaliteit van de gastarbeiders, wel verschillen zijn waar te nemen. Zo blijken bijvoorbeeld de Grieken de ijverigste spaarders te zijn; op enige afstand volgen de Italianen, Spanjaarden en Joegoslaven met ongeveer vergelijkbare spaargewoonten, terwijl de Turken en vooral de Portugezen relatief lage spaargewoonten vertonen. Ter illustratie volgen hier enige cijfers van de spaargewoonten van buitenlandse gastarbeiders in de Bondsrepubliek Westduitsland voor het jaar 1973 *):

buitenlandse werknemers	2,6 miljoen
netto-inkomen	DM 30 miljard
overschrijvingen naar thuisland	DM 8,5 miljard
besparingen	DM 5,0 miljard
besteed inkomen in Westduitsland	DM 16,5 miljard

*) P. Osthues, Ausländische Arbeitnehmer in der Bundesrepublik Deutschland, Bonn 1979.

Bij inkomens van DM 15.000.– - DM 18.000.– per jaar, wordt niet minder dan bijna DM 6.200.– naar het thuisland overgeschreven!

Tegen de achtergrond van deze gegevens is de conclusie gerechtvaardigd dat door het verschijnsel van de buitenlandse gastarbeider de multiplier als gevolg van inkomenseffecten voor vervoersinfrastructuurprojecten danig is verminderd. In feite kan zelfs gesteld worden dat het multiplier-effect voor een groot gedeelte naar het thuisland van de gastarbeiders wordt geëxporteerd.

d. Doordat de aanleg van vervoersinfrastructuurprojecten een zeer kapitaalintensieve aangelegenheid is geworden (zie ook punt a) ligt het voor de hand, dat bij het verstrekken van nieuwe opdrachten door de overheid (teneinde aldus de conjunctuur nieuwe impulsen te geven), de betreffende ondernemingen eerst hun overtollige productiemiddelen weer in gebruik zullen gaan nemen. Eerst wanneer het beschikbare materiaal volledig is ingezet zal worden overgegaan tot het bestellen van nieuwe productiemiddelen. Pas vanaf dit moment zal de multiplier als gevolg van de productie-effecten door de nieuwe bestellingen gaan spelen. Aangenomen mag derhalve worden dat dit multiplier-effect doorgaans slechts van geringe omvang zal zijn.

e. Zelfs in geval de betreffende onderneming tot de aanschaf van nieuwe productiemiddelen overgaat, is het nog niet gezegd dat de productie-effecten ook in het eigen land zullen blijven. Door de internationale samenwerking in het algemeen en de economische integratie in de EG in het bijzonder, is het zeer wel mogelijk dat bestellingen in een ander dan het eigen land zullen worden geplaatst, waardoor een eventueel multiplier-effect niet aan de nationale economie ten goede komt.

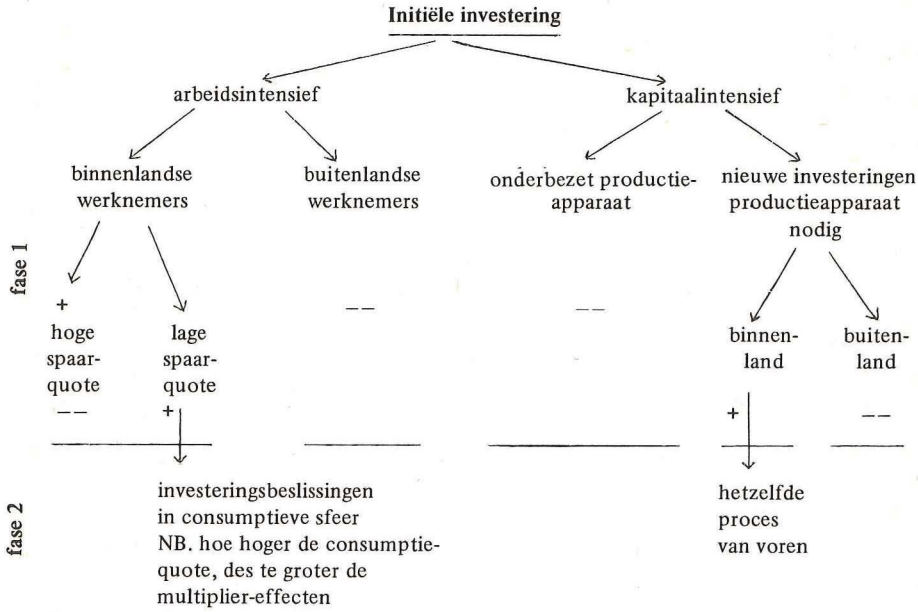
Willen conjunctuurpolitieke maatregelen het gewenste effect opleveren, dan moet de uitwerking van de beslissing reeds op korte termijn voelbaar zijn. Gaat er een zekere periode verloren tussen het tijdstip waarop de beslissing wordt genomen en het moment waarop het nagestreefde effect wordt verwezenlijkt (time-lag), dan is het gevaar zeer zeker niet ondenkbeeldig dat de als anti-cyclisch gedachte ingreep in feite procyclisch wordt en daardoor dus een averechtse uitwerking teweeg brengt.

Op het gebied van de vervoersinfrastructuur manifesteren zich met betrekking tot het probleem van de timing een aantal complicaties met als gevolg dat hier inderdaad een time-lag van belangrijke omvang kan ontstaan. De time-lag bestaat namelijk in 4 fasen, te weten:

- de tijdspanne nodig om vast te stellen dat er een probleem is waarvoor ingrijpen noodzakelijk is
- de tijdspanne nodig om een beslissing te nemen

Figuur 1

Mogelijke effecten van stimulerende investeringen door de overheid in de vervoersinfrastructuur



- de tijdspanne nodig om van de beslissing tot de uitvoering ervan over te gaan (N.B.: het probleem is dat veel infrastructuurprojecten vaak deel uitmaken van investeringsprogramma's die reeds lang van tevoren werden voorbereid en niet van de ene op de andere dag van start kunnen gaan.)
- de tijdspanne tussen het begin van de uitvoering en het moment waarop de effecten daarvan zich verwezenlijken.

Teneinde de negatieve effecten van dergelijke time-lags tot een minimum te beperken, verdient het derhalve aanbeveling de keuze te laten vallen op relatief kleine infrastructuurprojecten, indien mogelijk zelfs nog verspreid over het nationale grondgebied, waardoor dan de gewenste effecten op kortere termijn verwezenlijkt kunnen worden. Wel dient erop gewezen te worden dat voornoemde ontsnappingsmogelijkheid aan het gevaar van de time-lag ook weer niet mag worden overschat, dit temeer niet nu in het afgelopen decennium is gebleken dat de conjunctuurcycli steeds korter worden.

De omvang van de positieve effecten van extra-overheidsinvesteringen kan nog verhoogd worden, indien bij het verstrekken van dergelijke opdrachten speciale aandacht zou worden geschonken aan projecten die geschikt zijn om regionaal-politieke doelstellingen mee te helpen verwezenlijken. Op die manier kunnen dan twee vliegen in een klap worden geslagen.

2. Investeringen in vervoermiddelen

Het investeren in vervoermiddelen kan ook van invloed zijn op het algemene conjunctuurverloop en daarmee met name de gevolgen van een recessie verscherpen of juist verminderen. De invloed die de vervoersector hier kan uitoefenen is belangrijk hetgeen moge blijken uit het feit dat in België bijvoorbeeld de marginale kapitaalcoëfficiënt voor de vervoersector 2,84 tegen 2,07 als gemiddelde voor alle economische activiteiten tezamen bedraagt. Dat de vervoersector relatief kapitaalintensief is blijkt ook uit het feit dat in het vervoer de investeringen in kapitaalgoederen (in casu hoofdzakelijk vervoermiddelen) 19% van de totale kosten uitmaken tegen slechts 10% voor de gemiddelde industriële onderneming.

Op grond van deze gegevens ligt de conclusie voor de hand dat de vervangings- en vernieuwingsinvesteringen in de vervoersector een merkbare invloed op de conjunctuurcyclus kunnen uitoefenen.

Voor wat de vervoersector betreft dient opgemerkt te worden dat veel belangrijke investeringen in de jaren '60 door de verschillende vervoertakken werden verwezenlijkt. Daarbij ging het in veel gevallen om het realiseren van schaalvergrotingsvoordelen. Gedacht kan daarbij worden aan het op grote schaal bouwen van supertankschepen en bulkcarriers, het in de vaart nemen van containerschepen, lash-schepen, roll-on/-roll-off-schepen, duweenheden in de binnenvaart, de overgang naar subsone vliegtuigen welke laatste ontwikkeling in een latere fase nog werd versterkt door het in gebruik nemen van wide-body-vliegtuigen, aanzienlijke groeitendenzen ook in het wegvervoer enz. Deze belangrijke expansie-tendenzen hielden bij het begin van de jaren '70 in feite even plotseling op als ze waren opgekomen. Kuiler spreekt in dit verband van een plaatsmaken van de honger naar investeringen voor een verzadiging van investeringen *).

Voornoemde ontwikkeling heeft belangrijke uitwerkingen op de toeleverende bedrijven gehad en meer in het bijzonder de metaalverwerkende industrieën (hoogovens, scheepsbouw enz.).

Geen toekomst zonder hoop. Dit geldt ook voor de aan de vervoersector toeleverende ondernemingen. Bekend is dat de levensduur van de productiemiddelen in het vervoer relatief hoog is.

---

*) H.C. Kuiler, Les transports face aux changements structurels; redéploiement de l'activité, des échanges et transport de marchandises. 8ème Symposium de la CEMT. Istanbul, 1979.

Er zal echter een moment komen waarop de huidige vervoermiddelen aan vervanging en vernieuwing toe zijn. Met Kuiler mag derhalve verwacht worden dat aan het eind van dit decennium of aan het begin van de jaren '90 vanuit de vervoersector een nieuwe impuls aan de conjunctuur gegeven zal worden. Of deze impuls dan een anti-cyclische of een pro-cyclische werking zal hebben, is op dit moment überhaupt niet te voorspellen; feit is wel dat de conjunctuur er zeer goed mee gediend zou zijn wanneer deze impuls nu en niet binnen 10 jaar zou komen.

3. Werkgelegenheid in het vervoer

De invloed van het vervoer op de economische samenleving komt ook tot uitdrukking in het aantal personen dat in het vervoer is tewerkgesteld. Voor het jaar 1973 (laatste beschikbare cijfer voor alle Lid-Staten) is een en ander in onderstaande tabel weergegeven:

Tabel 2

Totale beroepsbevolking in de EG (in 1.000)

	Civiele beroeps-bevolking	waarvan vervoer aantal	in %
Westduitsland	25.541	811	3,2
Frankrijk	22.055	733	3,3
Italië	21.392	726	3,4
Nederland	4.773	201	4,2
België	3.968	157	4,0
Luxemburg	150	6	4,0
Groot Brittannië	25.997	1.057	4,1
Ierland	1.129	36	3,2
Denemarken	2.544	103	4,0
– Gemeenschap	107.549	3.857	3,6

Bron: Eurostat – Recensements de la population 1968-1971 (publié en 1977)

Met ruim 3,5% als gemiddelde voor de gehele Gemeenschap, is het vervoer een beslist niet onbelangrijke werkgever. Deze rol wordt duidelijk nog versterkt in geval men de aan het vervoer verwante bedrijfsectoren in de beschouwing opneemt. Alleen al voor de automobielindustrie zijn de volgende percentages reeds zeer indicatief:

Tabel 3

Werknemers werkzaam in de automobielindustrie (1976 - in %)

Westduitsland	5,7
Frankrijk	5,4
Italië	3,5
Nederland	1,4
België	3,9
Luxemburg	1,3
Groot Brittannië	4,8
Ierland	2,5
Denemarken	0,7
– Gemeenschap	4,7

Worden andere bij het vervoer betrokken activiteiten, zoals aanleg en onderhoud van de vervoersinfrastructuur, garages, pompstations, bandenindustrie, handelaars en ook de werknemers in het eigen vervoer eveneens in de beschouwing opgenomen, dan komt men al gauw op een percentage dat in de buurt van de 15% moet liggen. De conclusie ligt derhalve voor de hand: het vervoer als zodanig oefent via de in deze sector zich manifesterende werkgelegenheid een belangrijke rol uit op de macro-economische ontwikkeling van onze samenleving.

Het feit dat in de Gemeenschap de gemiddelde burger 13 - 14% van zijn beschikbare netto-inkomen aan mobiliteit (in de meest ruime zin van het woord) uitgeeft, kan bovenstaande conclusie alleen nog maar verder versterken.

4. Uitgaven van de overheid voor het vervoer

Van de totale bruto kapitaalvorming door de overheid gaat niet minder dan gemiddeld 40% naar de aanleg en verbetering van vervoersinfrastructuur. Dit betekent 6% van de overheidsbudgetten der 9 Lid-Staten. In tabel 4 zijn voor de verschillende Lid-Staten van de EG de uitgaven voor de infrastructuur in 1976 weergegeven.

Tabel 4

Uitgaven voor de vervoersinfrastructuur (spoor, weg en binnenwateren) in 1976 in miljoenen RE

	Spoor-wegen	Land-wegen	Binnen-wateren	Totaal	in % van totale over-heidsbudget
België	304	1.303	140	1.747	3,5
Denemarken	138	507	–	645	3,1
Westduitsland	2.808	7.640	373	10.821	8,3
Frankrijk	1.292	4.515	104	5.911	6,6
Ierland	19	101	–	120	3,2
Italië	730	2.197	8	2.935	4,9
Luxemburg	18	71	–	89	11,8
Nederland	229	1.817	165	2.211	5,3
Verenigd Koninkrijk	607	2.656	2	3.265	3,5
– EG	6.145	10.807	792	27.744	6,0

Bron: Zesde Verslag van de Commissie aan de Raad over de uitgaven voor het gebruik van de infrastructuur voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren; 1976. COM (79)95 def. van 6.3.1979.

In tabel 4 komt duidelijk naar voren dat in de EG in 1976 niet minder dan bijna 28 miljard ERE (1.200 miljard Bfrs. of ruim 80 miljard Hfl.) voor de vervoersinfrastructuur is uitgegeven. Wanneer men bedenkt dat het totale budget voor de Gemeenschap voor 1979 14,4 miljard ERE, waarvan bijna 11 miljard ERE of 75% van het totale budget aan landbouwsubsidies wordt betaald, dan wordt men zich eerst bewust van de belangrijkheid van de investeringen in de vervoersinfrastructuur.

De Europese Gemeenschap bezit overigens reeds verschillende financieringsmodaliteiten op grond waarvan de Gemeenschap in de aanleg van vervoersinfrastructuurprojecten kan participeren. Te noemen zijn hier:

– de Europese Investeringsbank die credieten tegen gunstige rentevoeten verstrekt. Van de per jaar door de Bank verstrekte credieten gaan gemiddeld 15-20% naar vervoersinfrastructuurprojecten.

- het Europese Regionaal Fonds dat subsidies aan projecten verstrekt die door de nationale overheden in het kader van de ontwikkeling van achtergebleven gebieden worden gesteund. Van de hier beschikbaar gestelde fondsen wordt gemiddeld 10% aan vervoersinfrastructuurprojecten besteed
- de zogenaamde Ortoli-faciliteiten die de EG-Commissie de mogelijkheid geven leningen op de kapitaalmarkt af te sluiten met het doel investeringen op verschillende terreinen, waaronder ook vervoersinfrastructuur, the financieren (N.B.: dit systeem is eerst medio 1979 van start gegaan, zodat nog geen specifieke ervaringen beschikbaar zijn), en
- rentesubsidies die enige, aan het Europese Monetaire Systeem deelnemende Lid-Staten kunnen genieten.

Verder wordt in de Raad van ministers onderhandeld over een voorstel van de EG-Commissie tot de creatie van een instrument dat de financiële ondersteuning door de Gemeenschap van vervoersinfrastructuurprojecten van communautair belang moet mogelijk maken.

Volledigheidshalve dient er op te worden gewezen dat voornoemde financieringsmodaliteiten, althans tot op heden, niet werden ingezet om via de vervoersinfrastructuur anti-cyclische politiek te bedrijven. Het accent ligt eerder op structuurveranderende doelstellingen. Dit sluit natuurlijk niet uit dat tegelijkertijd ook met dergelijke investeringen conjunctuurpolitieke doelstellingen worden verwezenlijkt.

Naast investeringen in de vervoersinfrastructuur betaalt de overheid ook veel financiële bijdragen voor de dekking van de spoorwegtekorten.

Het betreft hier compensaties voor openbare dienstverplichtingen, ondersteuningsmaatregelen en de dekking van bedrijfstekorten.

Het zou fout zijn te veronderstellen dat al de negen spoorwegmaatschappijen in dezelfde omvang verliesgevend zijn, en te menen dat in elk land een even groot beslag op het begrotingsbedrag van het Ministerie van Verkeer wordt gelegd. Een en ander moge uit onderstaande gegevens blijken:

Tabel 5

Betalingen per hoofd van de bevolking door de nationale overheid aan de spoorwegen (in Bfrs.)

Luxemburg	10.194	Italië	1.371
België	4.209	Denemarken	1.274
Westduitsland	3.095	Ierland	674
Frankrijk	2.015	Groot Brittannië	573
Nederland	1.390		

Zouden de spoorwegen zonder financiële ondersteuning van de overheid uitkomen, dan zouden niet onbelangrijke financiële middelen voor andere doelstellingen vrijkomen. Het ligt voor de hand dat bij een conjuncturele teruggang het totale vervoervolume van de spoorwegen eveneens daalt, waardoor in feite automatisch de tekorten van de spoorwegen verder toenemen en waardoor de druk op het overheidsbudget eveneens verder toeneemt (in de Bondsrepubliek bijvoorbeeld leggen de betalingen aan de DB voor 50% beslag op het jaarlijkse begrotingsbedrag van het Verkehrsministerium). Dat deze situatie niet mag worden onderschat is inmiddels in brede politieke kringen duidelijk geworden. Enige verdere kwantificering ten aanzien van de spoorwegdeficiten kan hier verder verhelderend zijn.

In 1977 (het laatste jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn) bereikte het bedrag van de betalingen aan de negen nationale spoorwegmaatschappijen tezamen een recordhoogte van 478 miljard Bfrs; dit is gelijk aan Hfl. 32 miljard of bijna 11,7 miljard ERE, hetgeen iets meer is dan de totale EG-subsidiëring van de landbouwpolitiek! Ondanks verschillende acties op nationaal en communautair niveau vertonen deze verliezen in de laatste jaren eerder een stijgend dan een dalend verloop. Betaalden in 1973 de nationale overheden tezamen nog 31 ERE per hoofd van de EG-bevolking aan compenserende betalingen, subsidies en verliesdekkingen, in 1975 was dit bijna 40 ERE, en in 1977 zelfs ruim 46 ERE.

5. Ingrijpen van de overheid in het marktgebeuren

Voorheen (punt 1) werd reeds onderzocht in hoeverre de overheid via investeringen in de vervoersinfrastructuur een invloed op het conjunctuurverloop kan uitoefenen. Naast deze mogelijkheid staat het de overheid vrij ook in het marktgebeuren van de vervoersector in te grijpen om op deze manier te trachten een anti-cyclisch beleid na te streven. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een ingrijpen in de prijsvorming, de belastingen of aan een beïnvloeding van de op de markt beschikbare capaciteit.

Er dient voor gewaakt te worden de door een dergelijk ingrijpen van de overheid te verwachten effecten te overschatten. Terughoudendheid is in eerste instantie geboden op grond van het feit dat het vervoer een afgeleide vraag is. Wanneer dan ook het aandeel van de vervoerkosten in de eindprijs van de producten laag is of als de prijselasticiteit van vervoerprestaties gering is, is van een ingrijpen in de prijsvorming of door belastingmaatregelen relatief weinig effect te verwachten. Op grond hiervan zou dan ook een algemene tariefmaatregel niet aan te bevelen zijn, daar niet alle vervoeren op dezelfde manier hierop zullen reageren.
Ervaringen in de practijk hebben overigens aan het licht gebracht, dat alleen een ingrijpen in de prijsvorming voor het openbaar vervoer over de weg en spoor enigszins doeltreffend is.

Zoals in punt I.2 reeds werd aangeduid, zal een ingrijpen van de overheid via een beheersing van de op de markt aan te bieden capaciteit, zich niet mogen beperken tot het beroepsvervoer alleen, doch zich ook tot het eigen vervoer dienen uit te strekken. Overigens geldt ook hier dat de van een dergelijk ingrijpen te verwachten resultaten relatief onbelangrijk zijn. Tijdens een gespannen hoogconjunctuurfase is van een streng capaciteitsbeleid een zekere matiging zondermeer te verwachten. Minder goed valt evenwel in te zien hoe tijdens een recessie een verruiming van het capaciteitsbeleid een stimulans tot een heropleving van de conjunctuur kan provoceren.

Samenvatting

Ofschoon er een duidelijke band is waar te nemen tussen het vervoer en de algemeen-economische ontwikkelingen, dient te worden vastgesteld, dat het vervoer eerder de algemeen-economische ontwikkelingen ondergaat dan in staat is hierop een invloed uit te oefenen. De conjunctuurgevoeligheid kan van vervoertak tot vervoertak en zelfs binnen iedere vervoertak verschillen vertonen al naar gelang de aard van de te vervoeren goederen.

De enige mogelijkheid van enige betekenis om via het vervoer een actieve rol in de anti-cyclische politiek te spelen, ligt op het terrein van de aanleg van vervoersinfrastructuur. Men dient zich er daarbij wel van bewust te zijn dat deze invloed aanzienlijk aan waarde heeft ingeboet in vergelijking met de periode van vóór de Tweede Wereldoorlog.

VERVOERBELEID IN CRISISTIJD

door
M. Poppe
Secretaris-Generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, België

Het ter bespreking stellen van de begrippen vervoerbeleid en crisis, en vooral het aan elkaar binden van deze twee begrippen, is geen eenvoudige zaak.

Vervoerbeleid is zeker geen gemakkelijk te omschrijven begrip. Er zijn grapjassen die beweren dat het eenvoudigweg niet bestaat maar, zoals het legendarisch monster van Loch Ness, niettemin regelmatig opduikt zodat, bij sommigen, de illusie wordt gewekt en onderhouden, dat het wellicht toch mogelijk is dat het bestaat. Die grapjassen kunnen wellicht gelijk hebben want ik heb tevergeefs in de oude, vertrouwde Van Dale gezocht naar een definitie van vervoerbeleid. Het woord komt er niet in voor.

Voor anderen is het vervoerbeleid een geheel van overheidsmaatregelen gericht op een betere ordening in de vervoerwereld. Ze vertrekken daarbij van de veronderstelling dat de bestaande regelingen onvoldoende zijn, de verdeling tussen de vervoertakken en de gebruikers ver van optimaal is en dat er nu maar eens verandering moet komen. Helaas, over deze verandering is men het vrijwel altijd oneens, of beter gezegd men is het eens dat deze verandering, onder vorm van beperkende maatregelen of zwaardere lasten, er in de eerste plaats bij de buur moet komen. Het spoor wijt zijn deficitaire situatie aan de wanorde in het wegvervoer, en de gebruikers van het wegvervoer zijn van oordeel dat hun moeilijke toestand veroorzaakt wordt door de overheidssubsidiëring van het spoorvervoer.

De automobilist die met zijn wagen voor de zoveelste maal in een verkeersopstopping zit, vindt dat men nu maar eens een deel van die andere automobilisten die hem de weg versperren naar het openbaar vervoer moest overschakelen. Als een eindje verder een tram hem de doortocht belet, komt het hem als een redelijke optie van het vervoerbeleid voor, de trams uit het bovengronds vervoer te houden. In feite droomt hij er van, ook al durft hij dit niet luidop zeggen, dat, als hij een wagen heeft met autoplaat b.v. D.L., een vervoerbeleid tot stand komt waarin voortaan nog alleen wagens met plaat D.L. tot het stadsverkeer worden toegelaten.

Het vervoerbeleid is derhalve een begrip waar iedereen zijn mening over heeft, van de leden van de Commissie van de E.E.G. (met het gemeenschappelijk vervoerbeleid), tot de eenvoudige burger, of hij zich nu met de wagen, met de trein, met de tram, de fiets of te voet verplaatst. De moeilijkheid ligt hem hierin, al deze meningen tot een gecoördineerd geheel, tot een "Gesamtkonzeption" te versmelten. Daarbij volstaat het niet op zo logisch mogelijke wijze een theoretische structuur op te bouwen die een algemeen geldend, en algemeen aanvaard vervoerbeleid zou gelden.

Indien, zoals gezegd Van Dale het woord vervoerbeleid ignoreert, dan geeft hij niettemin, zij het met enige moeite, een definitie van beleid, n.l.:

beleid:

> het behandelen of wijze van behandelen van een zaak, bestuur met betrekking tot de gevolgde beginselen of gedragslijn, thans inzonder in zaken van staat en oorlog, van de overheid, een overheidsorgaan.

Daaruit blijkt reeds duidelijk dat beleid, en dus ook vervoerbeleid, in de eerste plaats slaat op een behandelen, op het toepassen van een gedragslijn. Het volstaat niet zich over een theoretisch patroon accoord te stellen, men moet het ook kunnen toepassen.

Daar juist ligt de grote moeilijkheid en in mijn functie als Secretaris-Generaal van Verkeerswezen ben ik dagelijks met die moeilijkheid geconfronteerd. Moeilijkheid omdat men geconfronteerd wordt met zeer uiteenlopende belangen, ik wees daar reeds op, die mentaliteit "laat het vervoerbeleid nu maar eens bij de concurrent beginnen". Moeilijkheid ook omdat men bij het vervoerbeleid op een aantal imperatieven botst, vooral nu in een crisistijd, zoals daar zijn: energiebesparing, milieuhygiëne, budgettaire moeilijkheden, investeringsbeperkingen.

Daarmee zijn wij bij het begrip "crisistijd" beland. Eigenaardige crisis overigens, als U het mij vraagt. Hoewel ik daar niet uitvoerig wens op in te gaan, wil ik er toch op wijzen dat de huidige economische crisis wel ingaat tegen vele begrippen over crisis die door economen van de voorgaande en van het begin van deze eeuw werden vooropgesteld. Om alleen maar bij het vervoer te blijven, lijkt het niet eigenaardig dat in volle crisistijd de haven van Antwerpen alle trafiekrecords klopt? Of dat de verkoop van personenwagens onverminderd blijft toenemen?

Het vervoervolume heeft een ontzettende vlucht genomen, niet alleen in de gouden sixties, maar, zij het soms met enige vertraging, in de crisistijd van de jaren '70. Waar brengt ons dit heen? Twee cijfers om dit te illustreren. In 1960 waren er in België zowat 750.000 personenwagens, thans meer dan 3 miljoen. In het overzees maritiem vervoer kende men van 1962 tot 1978 een expansie die leidde tot een vervoervolume dat 2,5 maal meer bedroeg dan 15 jaar geleden, terwijl de vervoerprestatie, dit zijn de afgelegde tonmijlen, vervierfoudigde. Terloops gezegd, de futurologen verwachten zich nog aan een verdriedubbeling in het jaar 2000 van dit reeds zo omvangrijk zeevervoer.

De ontwikkelde samenlevingen werden de laatste dertig jaar beheerst door een steeds intensere uitwisseling van ideeën, van mensen en misschien nog het meest van goederen. Deze uitbreiding van onze handelsbetrekkingen is een bron geweest van voortdurende welvaart en verrijking.

In deze context is de vervoersector tot geweldige ontwikkeling gekomen en heeft het vervoer op zijn beurt de welvaart gestimuleerd. De overheid heeft die essentiële betekenis van het vervoer voor de economische en sociale vooruitgang ingezien.

Gezien de aard van het vervoer als afgeleide vraag en de betekenis ervan voor het functioneren van de maatschappij is dit optreden van de overheid ook voor de hand liggend. De zeer uitgebreide en onder verschillende vormen voorkomende overheidstussenkomst in de vervoersector, heeft zoniet als doelstelling dan toch als resultaat gehad dat de vervoerprestaties zich over de verschillende vervoermiddelen weg – spoor – binnenvaart enerzijds en privé en openbaar vervoer anderzijds hebben verdeeld in de verhouding die wij nu kunnen waarnemen.

In een systeem van vrije markteconomie is de grondslag van deze verdeling het resultaat van de vrije keuze van de consument van vervoerdiensten. In de geleide economieën wordt deze verdeling van bovenaf opgelegd, althans in algemene trekken.

Het is zeker zo dat de gebruikers of de verladers beter dan welke overheidsinstantie ook weten wanneer de weg, de spoorweg of de binnenvaart aan hun vervoerbehoefte het best kunnen voldoen, of wanneer het gebruik van het openbaar vervoer voordeliger uitvalt dan een verplaatsing per eigen wagen.

Anderzijds is de keuzevrijheid van de gebruikers nog geen waarborg voor een sociaaleconomisch optimale keuze temeer daar de mogelijkheid ligt ingesloten om een deel van de sociale kosten af te wentelen.

Door het begunstigen of benadelen van een of ander vervoermiddel is de overheid echter in staat de keuze van de gebruiker te beïnvloeden.

De eerste reglementering op het goederenvervoer over de weg, daterend van 1936, had bijvoorbeeld tot doel de belangen van de spoorwegen tegenover het opkomend wegvervoer te beschermen.

Deze overheidstussenkomst vormt een van de bijzondere kenmerken van de vervoersector. Andere speciale aspecten van het vervoerbeleid zijn niet minder belangrijk: het samenbestaan van in omvang en gebruikte techniek erg verschillende ondernemingen, de grote diversiteit van de geleverde prestaties en ten slotte de verschillende mate waarin mogelijkheden van terugvracht aanwezig zijn. Vandaar ook dat het vervoer deel uitmaakt van de zeer zeldzame domeinen waar het Verdrag van Rome uitdrukkelijk de invoering van een gemeenschappelijk beleid heeft voorgeschreven, zonder echter in te gaan op de concrete inhoud van zulk beleid.

Deze vaagheid houdt ten dele verband met het feit dat de vervoersystemen in de verschillende landen weliswaar gemeenschappelijke kenmerken hebben, maar onderling ook grondige verschillen vertonen inzake de opvatting over de rol die het vervoer moet vervullen in de algemene economie en de weerslag daarvan op de interventie van de openbare machten in de vervoereconomie.

De geschiedenis van het gemeenschappelijk vervoerbeleid is tot op heden dan ook deze geweest van een permanent compromis, waarbij maatregelen tot harmonisatie en organisatie afwisselen met maatregelen tot liberalisatie van het vervoer.

De economische situatie van de zeventiger jaren heeft de gegevens van het probleem grondig gewijzigd.
Uit de statistieken van het goederenvervoer kan men echter duidelijk opmaken dat de breuk in de ontwikkeling van het goederenvervoer zich slechts einde 1974 situeert, en dat, na een periode van lage produktie, van 1975 tot einde 1978, de grafieken terug in stijgende lijn zijn gegaan. Tot en met 1974 werd inderdaad een behoorlijke jaarlijkse stijging van het BNP opgetekend die volledig in de lijn lag van de groeipercentages van de zestiger jaren. De crisis die daarna is gevolgd heeft de vervoertakken op zeer uiteenlopende wijze beïnvloed, mede ingevolge de snelle opeenvolging van conjuncturele en structurele elementen die de recente economische evolutie hebben gekenmerkt.

Zo was de zeer gevoelige vermindering met 27% van het goederenvervoer per spoor in 1977 t.o.v. 1974 vooral toe te schrijven aan de moeilijkheden in zekere sectoren zoals de ijzer- en staalnijverheid. Het wegvervoer, dat structureel minder afhankelijk is van bepaalde economische sectoren, werd althans in omvang, minder zwaar door de crisis getroffen.

Het trafiekverlies dat vanaf 1975 optrad bedroeg in het dieptepunt-jaar 1977 echter meer dan 8% vergeleken met 1974. In de binnenvaart werd de crisis nog aangescherpt door het stakingsconflict van 1975 en bedroeg de achteruitgang van 1977 t.o.v. 1974 15% . Alle sectoren van het goederenvervoer werden met zeer zware problemen van rendabiliteit geconfronteerd die trouwens niet specifiek zijn voor de drie vervoermiddelen te land, maar evenzeer gelden voor het maritiem- en luchtvervoer.

Deze daling van de rendabiliteit vloeit vooral voort uit de geringe elasticiteit van het aanbod in de korte periode. Niettegenstaande de herneming van het verkeer in de loop van 1978 en 1979 zijn deze rendabiliteitsproblemen blijven bestaan en worden zij nog verzwaard door de voortdurende stijging van de olieprijzen.

Vanaf einde 1978 heeft de sector van het goederenvervoer voordeel gehaald uit twee fenomenen: de nieuwe voorraadvorming en de verhoging van het binnenlands verbruik dankzij een verdere stijging van het beschikbaar inkomen van de gezinnen. Tevens heeft de expansie van de buitenlandse vraag, vooral vanwege de Bondsrepubliek Duitsland het internationaal vervoer bevorderd. Vandaar de gevoelige stijging van het vervoer bij de drie vervoertakken, en in het bijzonder bij de spoorwegen, die hun omzet met 17% konden opdrijven, vooral dankzij de gunstige conjunctuurevolutie in de ijzer- en staalindustrie en in de scheikundige sector.

Alle toekomstvooruitzichten wijzen er op dat de expansie van het BNP, die in 1979 3% bereikte, in de oliegebonden economiën onmogelijk nog kan worden gehaald. De OESO-specialisten terzake zijn zelfs van oordeel dat in sommige landen met een achteruitgang van het BNP moet worden rekening gehouden. Dezelfde instelling verwacht voor de Beneluxlanden een verdere groei van rond 2%, die echter gepaard kan gaan met een verdere stijging van de werkloosheid.

De verdere verhoging van de olieprijs zal het beschikbaar inkomen van de gezinnen nadelig beïnvloeden en de rendabiliteit van de vervoerbedrijven, vooral van de weg en de binnenvaart, verder aantasten.

Het is er zeker bekend dat het personenverkeer, en ook het openbaar vervoer, globaal gezien slechts in geringe mate beïnvloed is geworden door de economische conjunctuur.

Wie de ontwikkeling van het autobezit en gebruik in de zeventiger jaren gadeslaat ontkomt zelfs niet aan de indruk dat dit, boven alle economische moeilijkheden en crisissen, een eigen leven blijft leiden van verdere expansie, ternauwernood gestoord door de verhogingen van de brandstofprijs. Het weze nuttig hier terloops aan te herinneren dat de autokosten tot voor kort voor 60% uit een vast en voor 40% uit een variabel gedeelte bestaan, waaronder de bewuste benzinekosten, die dus op een kostenpakket slaan dat minder dan de helft bedraagt van de uitgaven die de autobezitter te dragen heeft.

In België evolueerde het personenwagenpark op tien jaar tijd van 2 naar 3 miljoen. Deze uitbreiding heeft vanzelfsprekend ook de verkeersdichtheid beïnvloed, waarvan de waarschuwingsprognose, kort geleden gemaakt door het Vlaams Economisch Verbond, een verdubbeling tussen 1975 en 2000 vooropstelde.
Zonder deze voorspelling tot de mijne te willen nemen kan ik echter niet onderuit aan de vaststelling dat de sinds 1975 vastgestelde trend in de richting gaat van het zopas vermelde – en gevreesde – eindresultaat. Deze trend kan ook door een belangrijk andere fenomeen worden geïllustreerd. In 1970 verkozen 36,5% van de buitenhuiswerkenden de auto voor hun woonwerkverplaatsingen, en 26% het openbaar vervoer. In 1977 was het aandeel van de auto gestegen tot 50,1% en dat van het openbaar vervoer tot 20,7% gedaald. Deze vergelijkingen illustreren elk voor zich de bijzondere voorkeur voor het individueel vervoer in zeer veel gevallen.

In geen enkel Westers land werd tot op heden dit recht op autobezit en -gebruik in vraag gesteld. De overheid is echter vanaf het einde der zestiger jaren voortdurend en in steeds sterkere mate geconfronteerd geworden met de schadelijke neven-effecten van het verkeer of van het teveel aan verkeer.

Vandaar ook het steeds groter ingrijpen om de veiligheid te bevorderen, de leefbaarheid van de steden te verzekeren en de ruimtelijke versnippering, in de hand gewerkt door het privévervoer, in te perken.

Tevens werd op het einde der zestiger jaren – na een langdurige periode van stagnatie en vertwijfeling over de toekomstkansen van het openbaar vervoer – voor een doelbewuste bevordering ervan geopteerd. Hiermee werd gepoogd een geldig alternatief te scheppen voor een ongebreidelde en uit sociaal-economisch en milieu-oogpunt onverantwoorde uitbreiding van het individueel vervoer, alsmede een aantal zeer dure investeringen voor het privéverkeer, te voorkomen.

Ook bleef voor de overheid de zorg aanwezig om alle burgers voldoende mobiliteitskansen te bieden en hen toe te laten zich tegen aanvaardbare financiële voorwaarden te verplaatsen, vooral in de woon-werk en woon-school relatie. Dankzij het jarenlang hanteren van de doelstelling bevordering openbaar vervoer – die, en ik geef dit grif toe, op een aantal punten nog niet is bereikt – heeft de opgang van het autoverkeer niet geleid tot een even spectaculaire afname van het openbaar vervoergebruik, zeker niet in de steden, waar de laatste jaren bijna alle vervoerbedrijven een stijging van het verkeer hebben kunnen noteren.

Bij het Brussels stadsvervoerbedrijf verhoogde het aantal reizigers bijvoorbeeld van 75 miljoen in 1970 tot ongeveer 206,5 miljoen in 1979.

De algemene gebruiksevolutie van het openbaar vervoer laat duidelijk de geringe invloed hierop zien van de vertraging van de economische activiteit die weliswaar een vermindering van de tewerkgestelde bevolking met zich bracht, en dus ook van de pendel per trein, tram of bus.

Andere ontwikkelingen, zoals de groei van de tertiaire sector en de overheidsdiensten, die nauw met de stadscentra verbonden blijven, hebben echter een tegengesteld effect gehad.

Wijzigingen van het dienstenaanbod, van de tariefstructuur of het doorvoeren van verkeers- en parkeermaatregelen in de binnensteden hebben een veel groter impact op het gebruik dan bijvoorbeeld een verhoging van de werkloosheid.

Uit het voorgaande weze ook besloten dat de algemene trend in het gebruik van het openbaar vervoer de som is van soms zeer uiteenlopende ontwikkelingen op bepaalde deelmarkten ervan. Dit brengt ons op het domein van de ruimtelijke ordening en het vestigingsbeleid, dat de richting en omvang van de vervoerstromen bepaalt.

Door het onvoldoende incalculeren van het openbaar vervoer bij het inplanten van sterke verkeersverwekkers als industrieterreinen, onderwijsinstellingen, klinieken of woonwijken wordt de taak van dit vervoer niet gemakkelijk gemaakt, en wordt voor degenen die erop zijn aangewezen, soms nieuwe vervoerarmoede gecreeërd, en voor het vervoerbedrijf in kwestie, een gevoelige – en blijvende – verhoging van de exploitatiekosten.

In de sector van het openbaar vervoer stelt dit nieuw decennium, of zeker het begin ervan, ons voor een uiterst moeilijke uitdaging: de politiek van bevordering van het openbaar vervoer voort te zetten binnen de zeer strenge limiet van een feitelijke quasinulgroei van de rijksbijdrage en zelfs van een opgelegde vermindering van het investeringsritme. Dit spanningsveld van bevorderen en tegelijk beperken moet worden gesitueerd tegen de achtergrond van de kostenontwikkeling met de daartegenoverstaande tariefontvangsten en het beslag op de middelen van de overheidshuishouding.

De werkingskosten van het openbaar vervoer hebben in de ogen van velen een niveau bereikt waarvan de verdere overschrijding steeds moeilijker verteerbaar wordt. In de loop van de jaren zeventig is het beslag op de rijksfinanciën ook relatief gezien voortdurend gestegen. Zo is bijvoorbeeld het bedrag ten voordelen van de N.M.B.S. ingeschreven op de Staatsbegroting, zowel voor de lopende als voor de kapitaalsuitgaven van 14,2 miljard F. in 1971, zijnde 3,8% van de totale rijksbegroting, opgelopen tot 50,5 miljard F. in 1979, met een overeenkomstig aandeel van 4,35%. In 1975 moest de staatscompensatie aan de N.M.B.S. worden verhoogd met 9 miljard of bijna een derde van het voordien uitgekeerde bedrag, wat zelfs tegenover de verhoging van 1979 t.o.v. 1978, namelijk 2,7 miljard, een indrukwekkend cijfer is. De overheidstussenkomst in 1974, een jaar waarin net als in 1975 niet minder dan zes indexaanpassingen van de wedden en lonen moesten worden doorgevoerd, kon worden beperkt dankzij de recordomzet in de sector van het goederenvervoer per spoor.

De dekkingscoëfficiënt, dit is het deel van de kosten dat door de tariefontvangsten wordt teruggewonnen, bedraagt nu voor het stadsvervoer 29% en voor het streekvervoer 37% . In 1970 was dat nog bijna drievierden. Ook hier is dit percentage in 1974 en 1975 razingwekkend gedaald.

Uit deze enkele gegevens hebt U duidelijk het verband kunnen zien tussen de inflatiebeweging en de kostenontwikkeling in het openbaar vervoer. Voor een dienstverlenende bedrijvigheid waar zoals bij het openbaar vervoer 65 tot 75% van de exploitatieuitgaven verband houden met de lonen, en waar de vastheid van betrekking en de onveranderlijkheid van de productie op korte en middellange termijn vaststaande gegevens zijn, heeft een hoge inflatie een ruïnerende invloed, temeer daar het in die omstandigheden onmogelijk en onhaalbaar is de prijzen gelijkmatig te verhogen.

Vóór deze periode waren in het openbaar vervoer reeds belangrijke rationalisaties in de personeelsinzet doorgevoerd tot op het punt waar de verdere inkrimping zou hebben geleid tot het wegvallen van de minimale dienstverlening aan de reizigers.

Na deze inflatiejaren is men in België geslaagd in de belangrijke doelstelling om door een strikt uitgavenbeleid en door jaarlijkse tariefaanpassingen dat dekkingspercentage min of meer constant te houden. In het kader van de huidige begrotingsmoeilijkheden is dit een belangrijk gegeven om het huidig openbaar vervoerbeleid verder te verdedigen. Dit resultaat is ook te danken aan de reizigerswinst die, vooral op de gemoderniseerde stads- en streeklijnen en op de nieuwe metro- en premetrolijnen kon worden bereikt.

Deze doelstelling is zowat het maximaal haalbare gebleken. In absolute cijfers betekende ze echter nog een stijging van de staatstussenkomst voor de dekking van de tekorten in het stads- en streekvervoer van 13,6 miljard F. in 1979, ten opzichte van 7 miljard in 1975, en slechts 900 mln in 1970.

Ik heb reeds gewezen op het belangrijk aandeel van de personeelskosten in de exploitatierekening van de vervoerbedrijven. Men kan ruimweg stellen dat de Staat de infrastructuuraanleg en het personeel betaalt en de reiziger de rest. Tot die rest behoren de energiekosten, die – en dat komt misschien ongeloofwaardig over – in het geheel van de kosten echter een blijvend bescheiden aandeel blijven innemen: de cijfers voor 1979 zijn, 4,5% bij de N.M.B.S. en 4% in het streekvervoer. Deze verhouding is volkomen verschillend van de 60/40 verhouding in het privévervoer. Door de stijging van de brandstofprijs hebben deze laatste percentages de neiging naar elkaar toe te groeien wat in feite de concurrentiële positie van het openbaar vervoer ten goede komt.

Of de galopperende energieprijs reeds tot een overdracht van privé naar openbaar vervoer heeft geleid is moeilijk te zeggen. Volgens de Westduitse Verkeersminister is een grote ommekeer in het verkeersgedrag slechts te verwachten vanaf een quasi verdubbeling van de benzineprijs. Tot nu toe werd de prijsstijging meestal opgevangen door een zuiniger rijgedrag van de autogebruikers, en door het op de markt brengen van minder energieopslorpende voertuigen.

Deze vaststelling ontslaat ons echter niet van de opdracht om het openbaar vervoer verder te moderniseren en aan te passen, teneinde het huidig marktaandeel niet verder te zien afnemen, en ook de primaire energiebronnen nodig voor het functioneren ervan verder te spreiden. Ondermeer om deze reden wordt de electrificatie van het spoorwegnet verder uitgebreid. Het komend vijfjarenplan van de N.M.B.S. heeft dan ook in de eerste plaats tot doel de electrische tractie van 32% op heden tot de helft van het net uit te breiden.

De mogelijkheden om in het openbaar vervoer aan bezuiniging te doen zijn heel beperkt, enerzijds omdat de spitsuurinzet, met hoge marginale kosten, niet kan worden verminderd, anderzijds omdat heel veel soms politiek onoverkomelijke weerstanden tegen een verlaging van het verzorgingsniveau van het openbaar vervoer aanwezig zijn.
De mogelijke besparingen zullen steeds marginaal zijn t.o.v. het geheel der kosten – wat ons niet mag vrijstellen verantwoorde besparingen daadwerkelijk door te voeren – zodat bij handhaving van het streven om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen een verdere toeneming van de exploitatiekosten onvermijdelijk is.
Het is trouwens een feit dat ook de infrastructuurinvesteringen, en voornamelijk de verlenging van metro- en premetrolijnen of de uitbouw van het tramnet steeds een markante stijging van de exploitatiekosten veroorzaken die slechts ten dele door meer ontvangsten kunnen worden gedekt.

Dit brengt ons dicht bij de paradoxale situatie dat er wel geld beschikbaar is voor verdere investeringen, maar dat het zeer moeilijk wordt de middelen te vinden om het gerealiseerde daadwerkelijk in bedrijf te brengen, zonder elders al te veel te moeten besnoeien.

De investeringen – eerder van bescheiden aard – om het stadsvervoer waar nodig voorrang te verlenen in het verkeer of een eigen gelijkgrondse baan te bezorgen hebben deze kwalijke eigenschap niet, maar zijn in de praktijk het moeilijkst te verwezenlijken omdat tram en bus hier staan opgesteld tegenover een ganse reeks andere belangen waartegen het openbaar vervoer, hoe milieuvriendelijk en ruimtebesparend ook, dikwijls moeilijk op kan. Wellicht is bij de keuze van de alternatieven bij het gebruik van het straatoppervlak nog niet genoeg rekening gehouden met de absolute hoogte van de kosten van het openbaar vervoer. Nochtans is dit een van de schaarse middelen die nog ter beschikking staan om tot een gunstiger kosten/opbrengstenverhouding in het stads- en streekvervoer te komen en tegelijk het dienstenaanbod te verbeteren.

Hoe dient de opstelling van de overheid te zijn tegenover deze vrij ongunstige macroeconomische perspectieven voor de jaren tachtig, en mede in het licht van de productie- en distributiecrisis van de olieproducten, de vereisten van de milieuzorg en de begrotingsproblemen van de overheid.
Het is duidelijk dat de ongunstige ontwikkeling van de Belgische oliebalans, die voor zover dit reeds kon worden becijferd, 140 miljard zal bedragen in 1980, t.o.v. 100 miljard in 1979 vanwege de vervoersector een extra inspanning noodzakelijk maakt omdat deze voor meer dan 98% van de petroleumproducten afhankelijk is en 16% van het totale energieverbruik voor zich neemt.
De Minister van Verkeerswezen zal trouwens een werkgroep oprichten die voorstellen zal doen voor een meer rationeel energieverbruik en een vermindering van de afhankelijkheid van petroleumproducten.

De energieproblematiek heeft het streven naar een verdere bescherming van het leefmilieu ogenschijnlijk overschaduwd, doch in feite versterkt, omdat de doelstellingen van het te voeren energiebeleid uiteindelijk eveneens dienstig zijn voor een verbetering van de leefkwaliteit.

De bevordering van het openbaar vervoer ligt in de lijn van beide objectieven. De budgettaire omstandigheden maken deze opdracht zeer moeilijk omdat in de toekomst nog zware investeringen hiervoor vereist zijn, zowel voor de uitbouw van de infrastructuur als voor de vernieuwing van het rollend materieel. Tegelijk zal, waar mogelijk, moeten worden gestreefd naar een rationele inzet van middelen, om de stijging van de exploitatiekosten binnen haalbare perken te houden.
In de sector van het goederenvervoer moeten alle inspanningen worden gericht op een verhoogde efficiëntie. Het beleid dient bovendien rekening te houden met de belangen van de verladers, die ten slotte de vervoerketen voeden.

De voornaamste maatregelen die recent in de vervoersector werden genomen hebben echter in hoofdzaak tot doel gehad de belangen van de vervoerders te beveiligen. De nationale wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van goederen over de weg en alle maatregelen die sinds 1975 in de binnenvaartsector werden getroffen zijn hiervan een duidelijke illustratie.

De omstandigheden die de economische toestand nu teweegbrengt moeten er ons echter toe leiden onze opvattingen enigszins te herzien, zonder dat zulks enige kritiek dient in te houden ten opzichte van de genoemde maatregelen die als eerste doelstelling hadden een efficiënt en coherent vervoersysteem tot stand te brengen. Andere ziekten vergen echter andere remedies.

In de huidige omstandigheden moet elk beleid tot doel hebben de efficiëntie van iedere vervoerwijze te verhogen en aan elk daarvan de plaats te geven waarop zij op basis van haar specifieke kosten en voordelen recht heeft. Anders gezegd moet de rendabiliteit van elk vervoermiddel worden verhoogd en moet elke vervoertak in staat worden gesteld om tegen de minste kosten de best mogelijke dienst te bewijzen.

De doeleinden die een vervoerbeleid in deze crisistijd dient na te streven zijn derhalve voldoende gekend: energiebesparing en diversificatie in de aangewende energiebronnen, milieubescherming, kostenbesparing door meer efficiënte inrichting zowel van goederen- als personenvervoer.

Nu is het zo dat bij de inzet van de middelen om deze doeleinden te bereiken bepaalde conflictsituaties optreden, waarop ik in mijn betoog reeds heb gewezen. Zo kan het bevorderen van het openbaar vervoer slechts gebeuren – afgezien van drastische beperkingen van het privévervoer die van overheidswege zouden opgelegd worden, wat niet alleen op louter politiek vlak maar ook op economisch vlak moeilijkheden meebrengt (denken we maar aan de rol die de automobielindustrie met alle aanverwante bedrijven in de moderne economie speelt – 1 werknemer op 7 in de U.S.A. –) indien

- hetzij een groter aandeel in de kosten van de gebruiker wordt gevraagd
- hetzij een ruimer deel van het staatsbudget, niet alleen wat de investeringen betreft, maar ook voor de exploitatiekosten, naar het openbaar vervoer gaat.

Maar, het gaat in het vervoerbeleid zoals in de physica: "rien ne se perd, et rien ne se crée". Alles moet worden betaald, hetzij rechtstreeks door de gebruiker, hetzij onrechtstreeks door de belastingbetaler.

Vandaar hetgeen ik reeds in mijn inleiding vooropgestelde: het vervoerbeleid kan niet volstaan met een theoretische constructie, het kan niet worden opgebouwd met slogans.

Het is een politiek van compromissen – een woord dat lelijk klinkt in de oren van velen – van wikken en wegen van zeer uiteenlopende belangen. Hoe men het ook bekijkt, noch in het kader van de E.E.G., noch in het kader van ons land, of dit van de regio's of de grote agglomeraties, nergens is het mogelijk glorierijke, breed uitgedachte, perfect logische theoretische constructies in een handomdraai op de vervoersector toe te passen.

Het zou mooi zijn, moest het wel mogelijk zijn. Velen steken dan ook hun ongeduld, soms hun misprijzen voor een politiek van klein stappen, van gestadig bijwerken van het vervoerbeleid, niet onder stoelen of banken. Maar voor diegenen die dagelijks met die problematiek geconfronteerd worden, vormt juist dit vat vol tegenstellingen dat het vervoerbeleid uitmaakt, een voortdurende uitdaging waarop dient te worden ingegaan om in onze moderne samenleving met geduld en met vertrouwen een vervoerbeleid op te bouwen dat de sector van het vervoer toelaat mee te werken aan de opbouw van een betere wereld voor ieder.

ZEEVERVOER IN CRISISTIJD

door
Mr. B. Heldring
Commissie van de Europese Gemeenschappen

Inleiding

De Afghaanse crisis lijkt gevolgen te zullen hebben voor zowel de algemene vrachtvaart (de z.g. "wilde vaart" in massagoederen zoals graan) als de geregelde- of lijnvaart. Indirecte gevolgen, omdat zij kunnen voortvloeien uit verscheidene acties die vrij snel na de Russische inval in Afghanistan op gang kwamen als politieke tegenzetten. De belangrijkste in dit verband zijn President Carters graanembargo en de boycot van Russische schepen door de havenarbeiders van Amerika's Oostkust. Deze reacties gingen al spoedig vergezeld van wat ik "nevenreacties" zou willen noemen; sommige beoogden een ondersteunend effect, andere zouden daarentegen de uitwerking van de hoofdacties kunnen ondermijnen.

Het is op dit moment nog erg moeilijk directe gevolgen voor de scheepvaart aan te geven, maar de *mogelijke* gevolgen kunnen toch worden aangegeven. Het betreft een persoonlijke schatting van de schrijver, wiens mening in genen dele een officiële zienswijze inhoudt.

Het graanembargo

Op 4 januari kondigde de Amerikaanse regering een embargo af op alle exporten van graan en sojabonen van de Verenigde Staten naar Rusland. Onder het graanaankoopverdrag tussen beide landen zou Rusland voor het vierde jaar (september 1979-1980) 25 miljoen ton hebben mogen aankopen; 8 miljoen daarvan vormde het deel dat de Verenigde Staten elk jaar automatisch moet leveren (en dat de Sovjetunie moet afnemen) krachtens een overeenkomst uit 1975.

De overige 17 miljoen ton – door de Verenigde Staten voor extra aankoop ter beschikking gesteld – was eveneens door de Russen besteld, omdat andere graanproducerende landen op dat ogenblik (zomer 1979) weinig extra's konden leveren: Argentinië moest haar graanexporten opschorten en Australië en Canada hadden vervoerproblemen door voortdurende stakingen. Toch zaten de Russen dringend om graan verlegen, omdat hun eigen oogst teleurstellend was (185 miljoen ton) in plaats van de verwachte 226 miljoen ton. Aangezien daarentegen de Amerikanen een recordoogst hadden gehad, was het voor beide partijen een logische zaak, de aankopen te vergroten. De Russen konden op deze manier hun programma voor de ontwikkeling van de veeteelt handhaven, waarvoor de importen van graan (en sojabonen) primair zijn bestemd.

Al met al waren de voorspellingen dat Rusland's totale graanbehoefte in 1980 zo'n 35 miljoen ton zou zijn oftewel bijna éénzesde van de totale wereldhandel in dit product.

Op het ogenblik van de afkondiging van het graanembargo hadden de Russen dus 25 miljoen ton willen afnemen. President Carter stond toe dat het graan, aangekocht als verplichte afname nog werd verscheept, voorzover dit nog niet was gebeurd. Het betrof een hoeveelheid van 3,8 miljoen ton. Niet verscheept zou dus mogen worden de onverplichte afname, te weten 17 miljoen ton. Daarnaast werd nog de verscheping van een miljoen ton sojabonen getroffen door het Amerikaanse embargo.

Het graanvervoer

De graanverschepingen tussen Amerika en Rusland vormen onderwerp van een afzonderlijke overeenkomst gesloten in 1975. De overeenkomst houdt in dat de koopvaardijvloten van beide landen elk één derde van het vervoer mogen bewerkstelligen en dat het overblijvende derde gedeelte door schepen onder een andere vlag mag worden vervoerd. Aangezien de Verenigde Staten over een relatief zeer kleine bulkvloot (dus geschikt voor het vervoer van massagoed) beschikken hebben zij in werkelijkheid niet meer dan een 4% gevaren. Weliswaar werden vroeger ook tankers gebruikt, maar deze worden thans ingezet voor het vervoer van olie uit Alaska. Ook de Russen kwamen lang niet aan hun kwantum toe: zij vervoerden in 1978 nog geen 21% . Wel waren zij het die voor het grootste deel de rest van het graan deden vervoeren en daarvoor schepen onder andere vlaggen huurden. Vooral Griekse schepen in de grootte van 40.000 - 80.000 ton werden ingezet, met chartercontracten voor een lange termijn (dikwijls een jaar). Naarmate de Russische graanbehoefte toenam, werden er meer schepen gehuurd; daardoor steeg ook het niveau van de wereldvrachtprijzen – in 1979 zelfs meer dan een verdubbeling op een markt, die in de voorgaande jaren flink gedaald was door het overschot aan scheepstonnage. Dit overschot deed zich kort na de energiecrisis van 1974 pijnlijk voelen in alle scheepvaartsectoren, omdat de olietankers emplooi moesten zoeken in de droge bulkvaart en bulkschepen een uitweg zochten naar de markt voor lijnschepen.

Andere graanleveranciers

De grootste graanleveranciers werden hierboven al genoemd, Argentinië, Australië en Canada. Onmiddellijk na de afkondiging van het embargo nodigden de Amerikanen vertegenwoordigers van deze landen evenals die van de landen van de Europese Economische Gemeenschap uit voor een bespreking in Washington, teneinde met hen tot overeenstemming te komen over samenwerking. Samenwerking vooral in die zin, dat de Amerikaanse actie niet ondermijnd zou worden, doordat genoemde landen

de plaats van de Verenigde Staten zouden gaan overnemen. Verwacht werd, dat de Russen ten hoogste 7 miljoen ton van elders zouden kunnen betrekken, onder meer van enkele ontwikkelingslanden. Maar in de behoefte van 35 miljoen ton zou dus lang niet kunnen worden voorzien: er zou een niet aan te vullen tekort van 10 miljoen ton graan zijn als direct gevolg van het embargo.

De Amerikanen achtten het onwaarschijnlijk dat Rusland's Comecon-partners in Europa, die zelf grote klanten van de Verenigde Staten zijn, nog eens extra hoeveelheden zouden kunnen betrekken om deze door te zenden naar de Sovjet-Unie. Hun haven- en vervoercapaciteiten zouden daarvoor te gering zijn. In elk geval zouden de Amerikanen ervoor trachten te waken, dat een dergelijke ontduiking mogelijk zou zijn.

Bovengenoemde bespreking in Washington leidde ertoe dat de Canadese en de Australische regering zich ertoe verbonden niet toe te geven aan Russische pogingen om het ontstane tekort buiten Amerika om te dekken. Niet dat Australië nog zoveel te bieden had, maar het betekende toch een versterking van het embargo.

De eerste gevolgen voor de scheepvaart

Al een paar dagen na het graanembargo ontstond grote nerveusiteit op de Londense vrachtenmarkt, waar de noteringen voor het internationale graanvervoer tot stand komen. De vrachtprijzen liepen snel naar beneden, omdat het merendeel van de verschepingen, zoals eerder vermeld, onder andere vlag dan Russische of Amerikaanse plaats pleegt te vinden.

Deskundigen verwachtten begin januari een terugval van de vraag naar droge lading tonnage van 2,5% - 4% . De overzeese graanhandel zou van 175 miljoen ton dalen tot 160 miljoen ton, waarbij rekening was gehouden met het graan, dat Rusland ondanks de boycot toch zou bereiken via omleiding door bevriende landen.

Gevreesd werd, dat de scheepsruimte die anders zou zijn gebruikt voor het vervoer van aanzienlijke hoeveelheden graan naar Rusland opnieuw op de markt zou worden gebracht, waar weinig of geen alternatief emplooi zou kunnen worden gevonden. De vraag naar vervoer van ijzererts, bijvoorbeeld, was en is gering door de depressie op de metaalmarkt.

Men zag zeker in het begin niet goed hoe de Russen andere bronnen voor graanaankoop zouden kunnen vinden. De eerder gekoesterde hoop op een voortduren van het gunstige vrachtenpeil maakte plaats voor grote zorg in een tijd van steeds hogere explotatiekosten. Ofschoon de Chinezen, ook grote graanimporteurs, wel doorgingen met flinke boekingen voor vervoer vanuit Amerika en Argentinië, werd een "verwoestende uitwerking" van President Carters actie op het vrachtenpeil voorspeld.

Boycot van Amerikaanse havenarbeiders

Op 9 januari verklaarde Thomas Gleason, Voorzitter van de machtige "International Longshoremen's Association" dat zijn leden alle Russische schepen en alle lading bestemd voor de Sovjetunie zouden boycotten. Deze vakbond van havenarbeiders heeft 116.000 leden en controleert 40 havens aan de Atlantische kust van de Verenigde Staten. De boycot zou duren "totdat de Russen Afghanistan hebben verlaten".

Een gelijksoortige actie was al eerder uitgeroepen tegen Iran als represaille voor de gijzeling van de Amerikaanse diplomaten in Teheran. Ook deze keer had het bestuur van de I.L.A. geen voorafgaande consultatie met de Amerikaanse regering gevoerd, ofschoon het duidelijk was dat de repercussies niet gering zouden zijn. Om te beginnen al niet op de werkgelegenheid van de havenarbeiders zelf.
Maar het weghouden van een hele vloot uit de Amerikaanse havens – de I.L.A. was terstond begonnen de collega's aan de Stille Oceaankust eveneens mee te krijgen – is toch iets dat zijn uitwerking op de politieke verhoudingen niet zou missen.

Wat de commerciële gevolgen betreft, zou een grote verandering kunnen worden verwacht. Afgezien van de Russische graanschepen die, zoals hierboven reeds beschreven, ongeveer één vijfde van het graanvervoer voor hun rekening namen, is de lijnvaart onder Russische vlag de laatste jaren een belangrijke factor in het verkeer van en naar de Verenigde Staten geweest. Deze lijnvaart vindt voor 95% plaats als z.g. "crosstrade", d.w.z. het vervoer tussen de Verenigde Staten en andere dan Russische havens. De Baltatlantic rederij bijvoorbeeld, die met vier containerschepen een regelmatige dienst tussen Noord-Europa en de Oostkust van de Verenigde Staten onderhoudt, is een van de meest gevreesde outsiders op de Noord-Atlantische routes. Deze lijn zou al meer dan 10% van het vervoer tussen de Duitse havens en de Verenigde Staten voor zijn rekening nemen; een groot percentage als men weet dat zeven grote Europese en Amerikaanse containerrederijen, alle conferencelijnen en vele "outsiders" heftig slag leveren om de lading in dit vaargebied. De Russen zouden met niet te evenaren prijsonderbiedingen zo'n groot aandeel uit de markt hebben kunnen nemen.
Bovendien zijn de Russische rederijen steeds belangrijker concurrenten geworden in het verkeer van de havens aan de Golf van Mexico naar Europa en het Midden-Oosten. Het was dus zeer waarschijnlijk – en de voorzitter van de I.L.A. zinspeelde daarop toen hij voorspelde dat de Amerikaanse rederijen nu meer kansen in het internationale verkeer zouden krijgen – dat er veranderingen in het vaarpatroon zouden komen. Maar ten koste van wie?

De gevolgen van de boycot zouden nog groter kunnen worden door solidariteitsacties of alleen al de dreiging van dergelijke acties. Ofschoon de havenarbeiders aan de Westkust van de Verenigde Staten zich tot nog toe niet bij hun collega's van de Oostkust hebben aangesloten, zou er wel al een teruggang in lading voor de Russische

schepen zijn vastgesteld. Terwijl het aantal graanverschepingen betrekkelijk gering is (13%), onderhouden de Russen veel lijndiensten van en naar de Stille Oceaankust. De verladers zouden bevreesd zijn voor een plotselinge solidariteitsboycot.

De arbeiders in de havens aan de Canadese Grote Meren hadden zelfs meteen al aangekondigd klaar te staan om Russische schepen te boycotten. De havenarbeiders in Hamburg zouden eveneens hebben gedreigd geen Sovjet-schepen te lossen, die in Amerikaanse havens waren geweigerd. In Nederland wilden de Vervoersbonden F.N.V. wachten op een verzoek van de International Transport Federation in Londen, de overkoepelende internationale organisatie van transportvakbonden.

De gevolgen van de havenboycot

De Baltatlantic Lijn moest al meteen een aantal van haar schepen deviëren naar andere bestemmingen. Deze rederij placht veel van haar schepen die lading in Cuba lossen naar de Golf van Mexico door te sturen om ze daar voor de terugreis te bevrachten. Het was ook in dat gebied dat in 1973 een eerdere boycot – vanwege de Cubacrisis – was beëindigd, hetgeen toen de snelle penetratie van de Sovjet-lijnschepen in het verkeer op de Atlantische Oceaan inluidde.

Het terugtrekken van Russische tonnage uit het Amerikaanse verkeer aan de Oostkust betekende ook dat de activiteiten van hun agenten in de Verenigde Staten drastisch moesten worden ingeperkt. Een groot aantal personeelsleden werd ontslagen. Hetzelfde gold overigens ook voor de rederijagenten van de Russische lijnen op de Westkust, die hun klanten zagen weglopen uit vrees voor een plotselinge boycot. De omzet van deze agenten daalde dan ook van gemiddeld $ 18.5 miljoen per maand in 1979 tot $ 6 miljoen in januari van dit jaar.

De boycot in de havens van de Verenigde Staten behoefde natuurlijk niet een algeheel verdwijnen van Russische schepen op de Atlantische Oceaan te betekenen. Integendeel, er waren aanwijzingen dat sommige lijnschepen – behorend tot de meest moderne tonnage – zouden worden ingezet in het verkeer naar Zuid- en Centraal-Amerika. Vooral in laatstgenoemd gebied zijn de Russische rederijen de laatste jaren uitermate actief. Het hele lijnverkeer tussen de EEG-havens en Centraal Amerika wordt dan ook sinds een jaar officieel geregistreerd – aantal en soort schepen, hoeveelheden vervoerde lading en vrachtprijzen – op grond van een Beschikking van de Raad van Verkeersministers van de EEG van 19 december 1978.

Zouden de lijnschepen van de Sovjetunie die geen emplooi meer konden vinden in het Noord-Amerikaanse vaargebied inderdaad opduiken in de "trades" op Centraal- en Zuid-Amerika? Tot nu toe werden deze laatste gebieden door de Russen bediend met conventionele stukgoedschepen. Maar sinds de conference-rederijen meer en

meer op containerisatie van de desbetreffende regio's overgaan, zou het zeer wel mogelijk kunnen zijn dat ook de Russen dit soort vervoer zouden gaan aanbieden, zeker nu er container- en Ro-Ro schepen noodgedwongen beschikbaar kwamen.

Begin februari werd vastgesteld dat de Baltatlantic lijn twee containerschepen overhevelde naar haar dienst tussen Europa en het Verre Oosten, die zij toch al van plan was te containeriseren. Hier maakten zij dus van de nood een deugd, die overigens door de toch al door hen geplaagde Europese reders als een zorgenwekkende ondeugd werd beschouwd .....

Mochten daarentegen de Europese havenarbeiders solidair worden met hun Amerikaanse collega's, dan zou van een dergelijk alternatief emplooi geen sprake kunnen zijn, noch in de reeds genoemde vaargebieden noch in die naar Oost-Afrika, waar de Europese reders eveneens veel concurrentie van de Russische lijnen ondervinden. Sterker nog: die concurrentie zou dan wel eens geheel kunnen verdwijnen .....

Uitwerking van het graanembargo

De boycot van de havenarbeiders aan de Oostkust maakte het graanembargo in feite zwaarder dan bedoeld: ook de 3,8 miljoen ton die nog wel hadden mogen worden verscheept, bleven in de spoorwagons of in de silo's liggen. Niettegenstaande een persoonlijk beroep van President Carter om althans die hoeveelheden wel te laden werd geen enkel schip dat niet al in belading was meer behandeld. Hier kon dus worden gesproken van een "onofficieel embargo" tegenover een "officieel embargo" van 17 miljoen ton.

Het Amerikaanse bureau Poten & Partners Inc. berekende, dat alleen al voor de 17 miljoen ton graan ongeveer 3,5 tot 4 miljoen ton deadweight aan bulkcarriers (85 schepen van gemiddeld 45.000 dwt) benodigd zou zijn geweest. Wegens zware congestie in de Russische havens en het nog onderweg zijn van een groot aantal schepen zouden natuurlijk niet al die schepen ineens op de markt komen. Bovendien is die markt erg groot, d.w.z. de vrijkomende ruimte zou niet meer dan 4% van de totale capaciteit van dit soort schepen zijn.
Niettemin, het "onofficiële embargo" mede in aanmerking genomen, zaten de Russen toch voor de opgave plotseling emplooi te vinden voor enkele tientallen schepen. Maar zij wachtten zich er wel voor al deze schepen – waaronder langdurige timecharters – op de markt te brengen. Eind januari waren het er niet meer dan vijf of zes, die merendeels konden worden "overgedaan" aan grote Westerse graanhuizen. Ook zetten zij hun bulkschepen in voor het vervoer van ander massagoed, zoals ijzererts. Afgezien daarvan lag een groot deel van de door de Russen gecharterde bulkschepen in de loshavens van de Oostzee en die van de Zwarte Zee vast wegens de geringe capaciteit van de overslaginstallaties.

Het aanvankelijke schokeffect – leidend tot een scherpe vrachtendaling – werd daardoor langzamerhand teniet gedaan en de markt begon zich in februari te herstellen. Enkele reders profiteerden zelfs van de grotere afstanden die voor de Russische bevrachters moesten worden afgelegd; de Amerikaanse markt was immers uitgevallen en de Russen zochten naar vervangende markten, zoals Argentinië. Menig uit timecharter komend schip zou bovendien kunnen worden ingezet voor het vervoer van graan, dat de Verenigde Staten nu aan China en Taiwan verkochten (een hoeveelheid van ongeveer 9 miljoen ton). Al met al voldoende reden waardering te hebben voor het inzicht, waarvan de Griekse reders blijk gaven, toen de Voorzitter van de "Union of Greek Shipowners", Anthony Chandris, al op 7 januari voorspelde: "Het embargo zal nadelig zijn voor de bulkvaart, maar *geen catastrofe* betekenen".

Vanzelfsprekend bleef de vrees voor een toenemend surplus aan schepen bestaan, mede in verband met de onderlinge afhankelijkheid van de transportmarkten. In het kolenvervoer zou meer concurrentie kunnen komen en het was goed denkbaar, dat meer z.g. combinatie-schepen (geschikt voor bulk- en containervervoer) de stukgoedmarkt zouden gaan bestrijken.

Ondertussen verkochten de Russen twee van hun eigen bulkschepen, de YALTA en de YAUZA, vermoedelijk omdat door de sluiting van de Amerikaanse Oostkusthavens hun speelruimte te klein was geworden; Russische schepen worden ook geboycot in Egypte, Taiwan en Zuid-Korea, allemaal belangrijke havens voor het bulkverkeer.

Graan uit Argentinië?

Veel werd gespeculeerd op de inzet van bulkschepen in time-charter voor de Russen varend, in het verkeer van en naar Argentinië. Dit land zou volgens graanexperts de sleutel in handen hebben voor het al of niet slagen van President Carters embargo. Argentinië heeft immers een zeer gevarieerde landbouwproductie, waardoor het behalve tarwe ook granen met harde vezels, bietsuiker en sojabonen kan exporteren, hetgeen allemaal zeer geschikt is als eiwitvoorziening voor het vee.

De persberichten vertoonden opvallende koersafwijkingen in de Argentijnse houding:

11.1.80: "Graanboycot tegen S.U. gebroken door Argentinië"

14.1.80: "Argentine bows to Carter on grain embargo"

15.1.80: "Argentinië wil geen graanembargo"

29.1.80: "Argentinië zal geen voordeel trekken uit graanboycot"

2.2.80: "Russen jagen op Argentijns graan".

Uit laatstgenoemd persbericht bleek dat de Amerikanen zich met ijdele hoop hadden gevleid, toen zij hun afgezant, Generaal Goodpaster, naar Buenos Aires hadden gezonden met enig wisselgeld op zak wat de kwestie van de mensenrechten betreft ..... De Generaal was nog niet weg, of een Russische delegatie kwam aanvliegen, die gedurende een week over een nieuwe "graandeal" bleef onderhandelen.

Het voor export beschikbare overschot aan Argentijns veevoeder voor 1979/80 zou aanvankelijk ongeveer 10 miljoen ton bedragen. Later bleek dat het overschot in werkelijkheid veel minder zou zijn, als gevolg van grote droogte en dus een slechte oogst. Volgens het Amerikaanse Ministerie van Landbouw, dat de toestand scherp in de gaten houdt, is het overschot ongeveer 4,5 miljoen ton, minder nog dan in 1979.

Het enige dat de Argentijnse regering de Verenigde Staten wilde toezeggen, was dat zij van de verkoop van dit overschot geen "kunstmatig" voordeel zou plukken, bijvoorbeeld door de Russen meer te berekenen dan andere klanten. Men schat overigens dat de Sovjet Unie maximaal 2 miljoen ton veevoer in Argentinië heeft aangekocht. Wel zou zij toch nog pogen extra hoeveelheden tegen hoge prijzen aan te kopen.

Zelfs met "slechts" 2 miljoen ton (maar zeker als er meer Argentijns graan kan worden aangekocht), zou deze nieuwe "lifeline" voor de Russen een verandering in het vaarpatroon betekenen. In het verkeer tussen Europa en Zuid-Amerika verschenen nu al meer bulkschepen, overigens niet groter dan 40.000 ton deadweight (hetgeen tevens betekent dat overscheep in West-Europese havens niet meer nodig zou zijn).

Vooral de kleinere bulkcarriers kunnen in staat worden geacht stukgoed vanuit Europa mee te nemen, tegen "rock-bottom" vrachten. Het zou weinig verschil maken of het schepen zouden zijn die nog in charter voor de Russen zouden varen of al waren teruggeleverd aan hun – meestal Griekse – eigenaren. De concurrentie voor de lijnvaart zou in beide gevallen aanzienlijk kunnen zijn.

Wat de verdere voorziening in Rusland's graanbehoefte betreft: aangenomen werd dat naast het Argentijnse graan (voorlopig dus op 2 miljoen ton geschat) nog ongeveer 5 - 6 miljoen ton langs andere wegen kon worden zeker gesteld. Eén van deze wegen zou overscheep via derde vlaggen kunnen zijn, een andere de omleiding via Polen en een derde het gebruik maken van exportlicenties van de EEG, die al waren uitgegeven voordat de Gemeenschap de uitvoer naar Rusland (op 10 januari) onmogelijk maakte.

Al met al werd medio maart door het Amerikaanse Ministerie van Landbouw verwacht dat Rusland's graanimporten tot juni 30,5 miljoen zouden zijn. Dat is 5 miljoen meer dan men meteen na het afkondigen van het embargo had gedacht.

Verdere acties in de Verenigde Staten

Op 30 januari dienden 39 leden van het Amerikaanse Congres een ontwerp-resolutie in waarin de President werd verzocht het scheepvaartverdrag met de Sovjet Unie te beëindigen, tenzij de Russische troepen uit Afghanistan zouden worden teruggetrokken. Gewezen werd op het graanembargo en de pressie niet deel te nemen aan de Olympische Spelen. Ook werd in herinnering gebracht dat de Sovjet Unie een koopvaardij heeft opgebouwd, die vele malen groter is dan nodig voor het vervoer van de eigen handel en dat deze vloot wordt gebruikt voor zowel economische als politieke en strategische doeleinden.

Het verdrag dat op 1 januari 1976 was gesloten, was destijds gebaseerd op de wens de maritieme betrekkingen tussen beide landen te normaliseren; het betrof het bilaterale vervoer van stukgoed en bulklading. Veertig met name genoemde havens werden opengesteld voor schepen van de Sovjet Unie, mits hun aankomst 4 dagen van te voren werd aangekondigd. Voor andere havens zou deze periode 14 dagen zijn.

De Russen, volgens de opstellers van de resolutie, gebruikten de vrije toegang tot de havens echter ook om te penetreren in de lijnvaart als vervoerders tussen de Verenigde Staten en derde landen. Het was hun vooral om het verdienen van zoveel mogelijk deviezen te doen met daarnaast een taak als hulpvloot van de Marine.

De opzeggingsperiode voor het verdrag (dat overigens in 1981 aan zijn eerste heronderhandeling toe zou zijn geweest) zou 90 dagen zijn; de behandeling van de resolutie in beide Kamers van het Congres zou daaraan voorafgaand natuurlijk ook veel tijd vergen. Aan de andere kant zou de President de resolutie niet met een veto kunnen treffen.

Een uitvoering van de resolutie zou de (mogelijke) gevolgen zoals hierboven beschreven vooral voor de lijnvaart aanzienlijk verergeren. Dan zou immers ook aan de Westkust van de Verenigde Staten geen Russisch schip meer kunnen laden en lossen. Dat zou betekenen, dat er meer dan 50 lijnschepen "vrij" zouden komen voor andere vaargebieden, maar daar is de spoeling al dunner geworden door de schepen, althans een deel daarvan, die door de arbeiders aan de Oostkust worden geboycot.

Bij dit alles mag niet worden vergeten, dat de ontwikkelingen in Afghanistan niet alleen de roep om meer uitgaven voor de Amerikaanse defensie luider deden worden. Zij die steeds hadden gewezen op het gevaar van een te grote afhankelijkheid van vreemde vlaggen betoogden nu met des te meer klem dat de Verenigde Staten zo spoedig mogelijk hun koopvaardij, die inderdaad verouderd is en kwalitatief afneemt, moeten opbouwen, wát de kosten ook zouden mogen zijn. De kansen van een gedeeltelijk de scheepsbouw betreffend wetsontwerp, dat een half jaar geleden was ingediend, stegen plotseling aanzienlijk. De Europese en Japanse reders zouden er derhalve niet op kunnen rekenen, dat het gat veroorzaakt door het wegvallen van de sterke Russische concurrent, niet op den duur zou worden opgevuld.

Verdere maatregelen

Eind januari kondigde de Amerikaanse President een verbod af op de levering van fosfaat.Behalve als grondstof voor kunstmest wordt fosfaat ook gebruikt voor de bereiding van veevoer. Dit verbod zou moeten dienen als aanvulling op het graanembargo.

Verwacht werd echter, dat het fosfaatembargo slechts tot een verschuiving van de markt voor dit product zou leiden, omdat de grootste exporteur, Marokko, bereid zou kunnen worden gevonden zijn leveranties aan West-Europa (85% van de export) gedeeltelijk te vervangen door die aan de Sovjet Unie. De Europese landen zouden zich dan in de Verenigde Staten gaan bevoorraden .....

Wanneer dit scenario juist zou zijn, zou er voor de scheepvaart een extra nadeel aan zijn verbonden: door de kortere afstand zouden de Russen al spoedig een overschot aan scheepsruimte krijgen; veel schepen van het voor fosfaatvervoer gebruikte type (30.000 - 50.000 ton deadweight) zouden voor ander vervoer worden aangeboden en dus de concurrentie weer verhevigen.

Conclusie

Het is uitermate moeilijk aan te geven, in hoeverre de scheepvaart gevolgen van het embargo ondervindt. Voor menigeen is het al moeilijk een oordeel te geven over de directe effecten, namelijk die op de voedselvoorziening, van het embargo zelf. Op 13 februari schreef Lloyds List: "United States boycot really hurts the Russians"; op 11 maart berichtte N.R.C. Handelsblad daarentegen: "Embargo Verenigde Staten weinig effect".

De boycot van Russische schepen door de havenarbeiders aan de Oostkust van de Verenigde Staten heeft natuurlijk wel directe effecten gehad en zal, zolang zij voortduurt, belangrijke veranderingen in vaarpatroon en belading van de Russische en Westerse scheepvaart kunnen betekenen. Maar of de boycot nog lang stand houdt, is onzeker: een Amerikaanse Federale rechtbank heeft al in februari bevolen, dat Russische schepen in New Orleans moeten worden gelost en beladen. De rechtbank wees de eis van de scheepvaartvereniging van New Orleans, waarin ook vertegenwoordigers van de Russische lijnen zitten, toe: de arbeiders zouden contractbreuk hebben gepleegd. Ofschoon hoger beroep werd aangetekend, volgden de arbeiders in New Orleans het rechterlijk bevel toch op en belaadden een Grieks schip met graan voor Rusland.

Hierboven is getracht zich een voorstelling te maken van alle *mogelijke* gevolgen. Uitgaande van een reeks "toestanden" voor de Russische voedselvoorziening en de scheepvaart: van kwaad tot erger. "Graanembargo tegen U.S.S.R. een slag in het water?" schreef de Antwerpse Lloyd op 17 januari. De schrijver van déze beschouwing moest zich geregeld bezondigen aan een slag in de lucht en dus tegen de elementen van de wetenschap. De lezers van dit tijdschrift zullen hem het vuur na aan de schenen leggen.

TOEKOMSTPERSPECTIEVEN VOOR DE BENELUX-ZEEHAVENS 1980 - 2000

door
Drs. E.D.J. Kruijtbosch en P. van der Meiren
Benelux Economische Unie.

IINLEIDING

Op 11 december vond het VIe Benelux-zeehavenoverleg plaats. Dit overleg stoelt op art. 69 van het Verdrag van de Benelux Economische Unie dat luidt:

"De Hoge Verdragsluitende Partijen verbinden zich hun gemeenschappelijk beleid te richten op het bevorderen van een harmonische ontwikkeling van en een actieve samenwerking tussen hun zeehavens".

In dit overleg worden tussen de bewindslieden, verantwoordelijk voor het havenbeleid en de haveninfrastructuur en de havenbeheerders afspraken gemaakt over de samenwerking, die op dit terrein kan worden bereikt.

De tot nu toe bereikte resultaten hadden vooral betrekking op wederzijdse informatie. Hierdoor werd het inzicht in het functioneren van de havens vergroot en de kans op misverstanden verkleind. Ook al zijn de gemaakte afspraken weinig spectaculair, ze zijn niet minder essentieel om geleidelijk tot een hechtere samenwerking te komen. Men dient daarbij te bedenken, dat de zeehavens autonoom zijn en dat zelfs ook nationaal een geharmoniseerd havenbeleid slechts met grote moeite van de grond komt.

De belangrijkste afspraken waren:

1. Informatie over havenuitbreidingsplannen
2. Beginselbesluit over de invoering van een stelsel van uniforme extra-comptabele rekeningen
3. Harmonisatie der zeehavenstatistieken
4. Meldingsplicht van wijzigingen der haventarieven.

Het voorlaatste V^{e} zeehavenoverleg vond plaats in april 1975 in Rotterdam.

Het duurde enige tijd voor het VIe zeehavenoverleg kon worden georganiseerd, omdat wel de behoefte bestond om nieuwe impulsen aan dit overleg te geven, maar de manier waarop dit zou moeten gebeuren grondig moest worden voorbereid.

Aan deze voorbereiding werd voor het eerst actief deelgenomen door de voorzitters en vice-voorzitters van de in België en Nederland bestaande zeehavenoverlegorganen. Het is aan hun open en constructieve samenwerking te danken dat gesteld kan worden, dat het VIe zeehavenoverleg nieuwe en veelbelovende terreinen van samenwerking heeft geëntameerd.

De nieuwe onderwerpen waren:

1. Repercussies op de Beneluxhavens van internationale overeenkomsten ter vermijding van de verontreiniging van de zee door schepen.

2. Toekomstperspectieven van de Beneluxzeehavens.

Het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie heeft een studie verricht ten behoeve van het VIe zeehavenoverleg betreffende de toekomstperspectieven der Benelux zeehavens.

De discussie over deze studie in het zeehavenoverleg leidde tot een aantal conclusies en afspraken voor verdere werkzaamheden. Kort samengevat komen deze conclusies hier op neer:

1. Geconstateerd wordt, dat het groeitempo in de komende decennia t.o.v. de afgelopen 20 jaar zal worden gehalveerd, n.l. van 6% naar ca. 3% per jaar. Dit impliceert, dat het noodzakelijk zal zijn eventuele uitbreidingsplannen en verbeteringen van de infrastructuur met zorg te toetsen aan de behoeften, teneinde het ontstaan van overcapaciteiten, die de rentabiliteit der havens zullen aantasten, te vermijden.

2. In de komende 20 jaar zal vooral nadruk gelegd moeten worden op kwaliteits- en productiviteitsverbeteringen, waarbij, met inachtneming van het beginsel der gezonde concurrentie tussen de havens, aandacht zal moeten worden besteed aan de mogelijkheden voor specialisatie en taakverdeling.

3. Gezamenlijk onderzoek zal worden geëntameerd in de toekomstperspectieven voor de periode 1980-1990, waarbij zal worden uitgegaan van enkele alternatieve gemeenschappelijke scenario's teneinde de vergelijkbaarheid der prognoses te verbeteren. De betreffende werkzaamheden zullen worden gecoördineerd door het Secretariaat-Generaal en de voorzitters der beide zeehavenoverlegorganen.

Het VIe zeehavenoverleg markeerde de overgang van de informatiefase naar een gemeenschappelijke toekomstvisie, waarop een meer geharmoniseerd beleid zou kunnen stoelen.

I. Ontwikkeling van de Benelux-havens 1958-1978

In 1978 bedroeg het volume van ladingen en lossingen in de Benelux-havens ongeveer 418 miljoen ton. In het totaal van de invoer en uitvoer van de Beneluxlanden betekent dit dat de haventrafieken een belangrijk aandeel zijn van de internationale goederenrelaties van de Beneluxlanden. Dit aanzienlijk aandeel betekent tevens dat het beleid van de Regeringen t.a.v. hun zeehavens een belangrijke plaats inneemt in het vervoerbeleid. Dit havenbeleid heeft, naast zijn eigen nationale aspecten, ook internationale raakpunten daar de Benelux-havens, gelet op hun geografische ligging enerzijds onderling concurrenten zijn doch anderzijds een gezamenlijk belang te verdedigen hebben in het geheel van de Europese havens.

Teneinde het Benelux-zeehavenoverleg na enige onderbreking weer op gang te brengen werd t.b.v. het VIe Benelux-Zeehavenoverleg van december 1979 te Antwerpen door het Benelux Secretariaat-Generaal een rapport uitgewerkt waarin de toekomstperspectieven voor de Benelux-zeehavens op langere termijn, d.i. tot 2000 onderzocht werden *).

In deze studie werd getracht een eerste uitgangspunt te creëren voor een in Beneluxverband onderling gecoördineerd onderzoek naar de te verwachten kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkelingen van de goederenstromen in de Benelux-havens tijdens de volgende decennia.

Het ontwikkelen van een visie op mogelijke toekomstige ontwikkelingen is van eminent belang voor de planning en timing van de infra- en suprastructuurwerken en andere belangrijke investeringen te financieren door de overheid, de havenbeheerders en/of de verladers en andere havengebonden bedrijven.

In de na-oorlogse periode heeft de wereldproduktie, de wereldhandel en de overzeehandel een sterke en gestage groei gekend. In de periode 1958-1978 groeide zowel de wereldhandel als de wereld-overzeehandel met gemiddeld 7,3 à 7,4% per jaar, waarbij aangestipt mag worden dat op grond van een voorlopige berekening van het Benelux Secretariaat-Generaal blijkt dat het aandeel van de handel overzee in zijn geheel genomen ruim de helft van de totale wereldhandel uitmaakt (voor energieprodukten bereikt dit cijfer zelfs 60%).

Tabel I geeft een overzicht van de na-oorlogse ontwikkeling van de world seaborne trade, de trafieken in de Noordzeehavens en de trafieken in de Benelux-havens.

---

*) Benelux Secretariaat-Generaal: Toekomstperspectieven voor de Benelux-zeehavens 1980-2000, Brussel – november 1979.

TABEL I

ONTWIKKELING VAN OVERZEEHANDEL OP WERELD-, EUROPEES- EN BENELUX-VLAK
(in miljoen ton)

	World seaborne trade			Noordzeehavens **)			waarvan: Beneluxhavens			waarvan: Andere Noordzeehavens **)		
	Totaal	Dry cargo	Tankers	Totaal*)	Dry cargo	Tankers	Totaal	Dry cargo	Tankers	Totaal*)	Dry cargo	Tankers
1955	800	450	350	..	..	..	116.9	85.8	31.1	..	..	..
1960	1.080	540	540	..	..	..	147.8	98.4	49.4	..	..	..
1965	1.640	780	860	..	..	..	215.1	125.9	89.2	..	..	..
1966	1.760	830	940	345.7	177.3	168.4	222.6	122.6	100.0	123.4	54.7	68.4
1967	1.870	860	1.010	373.5	195.8	177.7	245.1	141.1	104.0	128.4	54.7	73.7
1968	2.060	930	1.130	413.3	215.9	197.4	272.1	156.1	116.0	141.2	59.8	81.4
1969	2.250	990	1.260	471.4	236.3	235.1	309.6	165.6	144.0	161.8	70.7	91.1
1970	2.530	1.110	1.420	545.7	260.8	284.4	363.2	181.9	181.3	182.5	78.9	103.1
1971	2.640	1.120	1.520	546.5	255.6	290.4	366.2	181.9	184.3	180.3	73.7	106.1
1972	2.840	1.190	1.650	583.9	262.2	321.1	397.2	186.1	211.1	186.7	76.1	110.0
1973	3.210	1.350	1.860	677.3	295.3	374.3	448.5	207.7	240.8	221.8	87.6	133.5
1974	3.250	1.440	1.810	657.2	323.4	333.3	427.9	226.1	201.8	229.3	97.3	131.5
1975	3.030	1.380	1.650	592.4	284.6	307.3	396.4	200.3	196.1	196.0	84.3	111.2
1976	3.290	1.480	1.810	635.5	307.0	327.9	418.7	213.2	205.5	216.8	93.8	122.4
1977	3.380	1.532	1.849	..	..	..	415.0	216.3	198.7	..	..	..

*) De som van "dry cargo" en "tanker cargo" is niet gelijk aan het totaal omwille van het kwantum van overzee ingevoerde energiegassen.
**) Exclusief Londen

Bron: World seaborne trade: United Nations Monthly Bulletin of Statistics
Benelux-havens: N.I.S. en C.B.S.
Andere Noordzeehavens: statistische publikaties van diverse havens

Uit de cijfers in deze tabel kan worden geconcludeerd dat de Noordzeehavens ongeveer 20% van de wereldzeehandel behandelen en dat dit aandeel in de na-oorlogse periode opmerkelijk stabiel is gebleven. De Benelux-havens verhandelen nagenoeg 2/3 van de trafiek van de Noordzeehavens zowel wat betreft de dry cargo als de tankers, waarbij een licht stijgende trend ten voordele van de Benelux-havens te bespeuren valt.

Een andere opmerkelijke conclusie, die steunt op een internationale vergelijking van de haventrafieken, is het feit dat de Benelux-havens met 418 miljoen ton in 1977 de derde grootste deelnemer in het internationale zeevervoer zijn (slechts de U.S.A. met een haventrafiek van 737 miljoen ton en Japan met 660 miljoen ton gaan de Benelux-havens vooraf). Uitgedrukt per hoofd van de bevolking vormt Benelux duidelijk de meest sea-going area ter wereld met een gemiddelde lading en lossing van bijna 20 ton goederen per hoofd en per jaar. Slechts Australië komt met 14 ton/inwoner per jaar enigszins in de nabijheid. De andere belangrijke deelnemers aan het zeeverkeer bereiken per hoofd van de bevolking nauwelijks 1/3 van het Benelux-niveau van de "international seaborne shipping".

T.a.v. de geografische verdeling van de goederenoverslag in de Benelux-havens moge worden verwezen naar Tabel II.

TABEL II

GEOGRAFISCHE VERDELING GOEDERENOVERSLAG IN BENELUX-HAVENS
(in miljoen ton)

A. NEDERLAND	1955	1960	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Rijnmond-havens	67.5	88.9	121.1	225.9	230.9	267.2	300.6	285.3	268.7	288.6	277.9	268.7
Amsterdam-Noordzeekanaal-havens	10.2	14.9	20.1	29.5	33.5	31.3	34.0	31.3	29.7	29.6	28.0	29.2
Dordrecht/Zwijndrecht	1.3	1.3	1.8	1.9	2.3	1.9	2.2	2.8	2.3	2.6	3.0	2.5
Terneuzen	0.5	1.1	1.9	3.5	3.3	5.0	6.7	6.6	5.5	5.9	6.0	7.0
Delfzijl	0.3	0.8	1.1	1.8	1.8	1.8	2.4	2.7	2.2	2.2	2.2	2.5
Vlissingen	0.3	0.5	0.6	0.8	1.1	0.9	1.8	4.2	4.8	5.0	5.0	6.4
Overige	0.7	1.0	0.8	1.0	1.2	1.9	2.3	3.1	1.4	4.4	6.1	3.4
TOTAAL:	80.8	108.5	147.4	264.4	274.1	310.0	350.0	336.0	312.4	338.3	325.2	319.5
B. BELGIE												
Antwerpen	32.3	37.5	59.4	80.7	72.2	67.2	71.5	75.9	60.5	66.0	70.0	65.1
Gent	3.3	3.0	3.2	10.2	10.1	12.9	14.7	15.1	14.4	15.1	14.7	14.7
Zeebrugge	0.7	1.0	1.7	7.7	7.5	8.2	9.9	11.1	8.6	10.3	9.3	9.2
Overige	0.6	0.7	1.1	1.7	1.6	2.2	2.2	1.9	2.2	2.6	2.4	3.3
TOTAAL:	36.9	42.2	65.4	100.3	91.4	90.5	98.3	104.0	85.7	94.0	96.4	92.4

Bron: N.I.S. en C.B.S.

II. Nationale prognoses van de goederenstromen in de Benelux-havens, 1980-2000.

A. Nederland

Prognoses van de verwachte haventrafieken voor het geheel van de Nederlandse havens komen voor in documenten opgesteld – met zeer uiteenlopende doelstellingen – door het *Centraal Planbureau en de Commissie Zeehavenoverleg.* Daarnaast werden ook voor de belangrijkste Nederlandse havens, d.i. het *Rijnmondgebied* en het *Amsterdam-Noordzeekanaalgebied,* afzonderlijke prognoses opgesteld waarbij het z.g. *"Goederenstromenmodel III"* (hierna aangeduid als GSM III) voor Rijnmond de meest grondige analyse is van de determinanten die de toekomstige haventrafieken bepalen.

De nationale prognoses, inclusief een extrapolatie van het GSM III voor de periode 1980-2000 alsmede de reële cijfers 1955-1978, zijn samengevat in onderstaande tabel waarbij telkens de hoge en lage groeivariant wordt aangegeven.

TABEL III

TOTAAL GOEDERENVERVOER TER ZEE IN NEDERLANDSE ZEEHAVENS, 1955-1978 EN 1980-2000

(in miljoen ton)

	Nederland	Rijnmondhavens	in % van Ned.
1955	80.0	67.5	84.4
1960	105.6	88.9	84.2
1965	149.7	121.1	80.9
1970	266.1	225.9	84.9
1975	312.4	269.0	86.1
1976	327.8	282.0	86.0
1977	320.2	274.8	85.8
1978	319.5	263.1	82.4

	C.Z.O.		C.P.B.		G.S.M. III		Extrapol. Ned.	
	Hoge groei	Lage groei	Hoge groei	Lage groei	Hoge groei	Lage groei	Hoge groei	Lage groei
1980	307	307	354	354	282	282	331	331
1985	363	353	..	..	310	320	376	376
1990	394	382	445	418	369	346	434	407
2000	486	411	554	418	460	411	540	483

C.Z.O. : Commissie Zeehavenoverleg
C.P.B. : Centraal Planbureau
G.S.M. III : Goederenstromenmodel Havenbedrijf Rotterdam

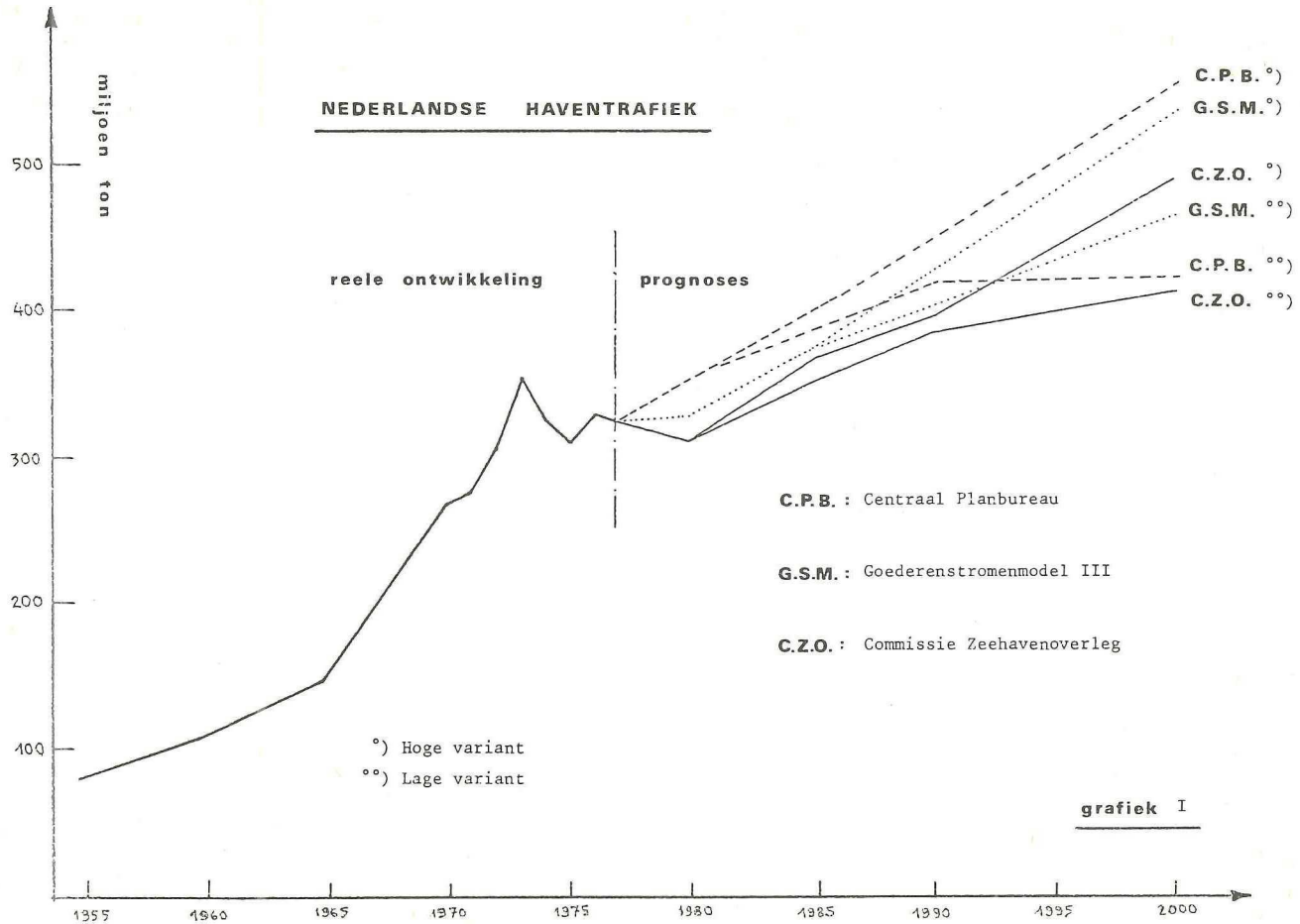
De uitkomsten van deze prognoses lopen op langere termijn aanzienlijk uit elkaar.

Het Centraal Planbureau en het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (Goederenstroommodel III) hebben een duidelijk optimistischer visie op de toekomst dan de analyse van de Commissie "Zeehavenoverleg". Het verschil in eindpunt tussen deze ramingen, d.i. in het jaar 2000, beloopt ongeveer 67 miljoen ton en is van de orde van grootte van de totale haventrafiek in Rotterdam in 1955 of de Antwerpse haventrafiek in 1978. Indien men daarentegen de hypothese van een lage groeivariant accepteert zijn de cijfers van de economen van Rotterdam aanzienlijk hoger dan die van het Centraal Planbureau en de Commissie "Zeehavenoverleg". De optimisten in het koor van de pessimisten, d.i. de minst pessimisten, zijn in dit opzicht dan de Rotterdammers.

Nadere studie van de cijfers op pagina 48 toont voorts aan dat de inzichten van de auteurs van bovenstaande ramingen t.a.v. de korte termijnontwikkeling 1977/1978-1980 duidelijk uiteenlopen: het Centraal Planbureau verwacht dat de haventrafieken in Nederland tussen 1978 en 1980 zullen stijgen van 320 miljoen ton tot 354 miljoen ton, terwijl een extrapolatie van de Rotterdamse cijfers slechts tot een schatting leidt van 331 miljoen ton. De deskundigen van de Commissie "Zeehavenoverleg" voorzien in 1980 een daling tegenover 1978: van 320 naar 307 miljoen ton.
Het zijn deze verschillen, die tevens de uitgangspunten vormen voor de lange termijn prognoses, die in belangrijke mate het uiteenlopen van de Nederlandse prognoses voor 1990 en 2000 verklaren.

Grafiek I illustreert de reële ontwikkeling van de Nederlandse haventrafieken sinds 1955 en geeft de prognoses aan (hoge en lage variant) van het Centraal Planbureau, de Commissie "Zeehavenoverleg" alsmede een extrapolatie voor heel Nederland gebaseerd op prognoses van het havenbedrijf Rotterdam voor zijn haven.

Deze grafiek toont overigens aan dat, niettegenstaande de verschillen in het eindresultaat, een nagenoeg gelijk inzicht bestaat in het groeiritme van de Nederlandse haventrafiek in de hypothese van de hoge groeivariant: de groeivoeten in deze prognoses variëren van 2.7% tot 2.3% voor de jaren 1980-1990 en liggen bijna uniform op 2.1% voor het decennium 1990-2000. De pessimistische visie vertoont evenwel grotere verschillen. Zij varieert immers tussen een groei van 2.7% tot 1.6% in 1980-1990 en van 1.1% tot 0.0% in 1990-2000. Nadere analyse leidt tot de slotsom dat de uiteenlopende verwachtingen terug te voeren zijn tot de graad van pessimisme of optimisme t.a.v. de haventrafieken in energieprodukten.


NEDERLANDSE HAVENTRAFIEK
miljoen ton
500
400
300
200
100
reele ontwikkeling
prognoses
C.P.B. °)
G.S.M. °)
C.Z.O. °)
G.S.M. °°)
C.P.B. °°)
C.Z.O. °°)
C.P.B. : Centraal Planbureau
G.S.M. : Goederenstromenmodel III
C.Z.O. : Commissie Zeehavenoverleg
°) Hoge variant
°°) Lage variant
1955
1960
1965
1970
1975
1980
1985
1990
1995
2000

grafiek I

./.

B. België

Wat betreft de vooruitzichten voor de ontwikkeling van de haventrafieken in België is slechts één globale prognose beschikbaar, n.l. die van de Gewestelijke Economische Raad van Vlaanderen. T.a.v. individuele havens zijn er voor Antwerpen de analyse van het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen en voor Zeebrugge de studie uitgebracht door Symarindus alsmede een kosten- en batenanalyse opgesteld door het Centrum voor Economische Studiën van de Katholieke Universiteit Leuven. Voor de haven van Gent zijn geen prognoses bekend.

Volgens de prognoses van de Gewestelijke Economische Raad van Vlaanderen (G.E.-R.V.) "Haventrafiek en havenindustrialisatie in België 1975-2000", samengevat in Tabel IV, zou de globale haventrafiek van België van 94 miljoen ton in 1977 toenemen tot 158 miljoen ton in 1990 (groeivoet van 4.1%) en tot 223 miljoen ton in 2000 (groeivoet van 3.5%). Tegenover een groeivoet van 6.9% in de periode 1955-1970 betekenen deze cijfers een duidelijke vertraging van de groei. Ingevolge de aanleg van de pijplijn Rotterdam-Antwerpen en de substitutie van vervoer via deze leiding i.p.v. directe ladingen zijn de globale totalen van ladingen en lossingen na 1970 geen geschikte basis voor het berekenen van algemene groeitendenzen.

De G.E.R.V.-cijfers zijn een optimistischer benadering van de toekomst dan de Nederlandse prognoses: de Belgische prognoses voorzien in een groei van de haventrafiek van 4.1% in 1980-1990 terwijl, geconfronteerd met dezelfde ontwikkelingen van de wereldeconomie, de maximale Nederlandse prognose niet hoger uitkomt dan 2.7% . Voor de periode 1990-2000 beloopt de Belgische raming 3.5% en de maximale Nederlandse raming 2.2%. Hiernavolgende cijfers geven de verschillen terzake in samengevatte vorm weer.

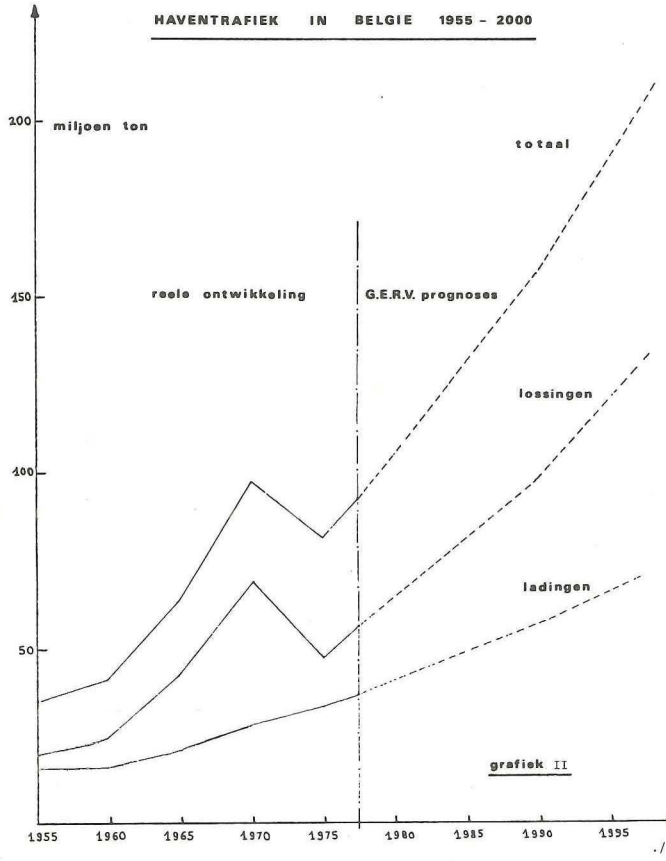
VERGELIJKING GROEIRITMEN IN NEDERLANDSE EN BELGISCHE HAVENPROGNOSES

	Nederland			België		
	Energie-produkten	Niet-energie-produkten	Totaal	Energie-produkten	Niet-energie-produkten	Totaal
1955-'70	9.1 %	7.3 %	8.2 %	9.1 %	5.7 %	6.9 %
1971-'77	2.1 %	3.6 %	3.1 %	– 1.0 %	2.5 %	0.9 %
1980-'90	H 2.6 / 2.0 % L 2.3 / 0.8 %	3.1 / 2.4 % 2.0 %	2.7 / 2.3 % 2.2 / 1.6 %	4.1 %	4.1 %	4.1 %
1990-2000	H 2.4 / 1.5 % L 2.0 / 0.7 %	2.8 / 1.9 % 0.8 %	2.2 / 2.1 % 1.7 / 0.7 %	2.5 %	3.9 %	3.5 %

TABEL IV

PROGNOSE VAN DE BELGISCHE MARITIEME TRAFIEK
(in miljoen ton)

Goederencategorie	1977			1990			2000		
	Los.	Lad.	Totaal	Los.	Lad.	Totaal	Los.	Lad.	Totaal
Voeding	10.2	4.0	14.2	12.6	9.1	21.7	16.0	16.0	32.0
Grondstoffen	15.9	2.1	18.0	38.3	4.5	42.8	70.6	6.4	77.0
Brandstoffen	16.5	12.1	28.6	30.0	18.2	48.2	36.0	25.9	61.9
Chemische prod.	5.8	5.7	11.5	8.4	8.5	16.9	10.0	9.1	19.1
Metaalprodukten	4.5	9.9	14.4	6.0	12.9	18.9	8.4	14.2	22.6
Overige produkten	3.0	3.9	6.9	4.1	5.0	9.1	4.9	5.5	10.4
TOTAAL	55.9	37.7	93.6	99.4	58.2	157.6	145.9	77.1	223.0



grafiek II

./.

Indien mutatis mutandis de Nederlandse groeiperspectieven onder weglating van het 0% -groeiscenario 1990-2000 op de Belgische uitgangscijfers van 1977 zouden worden toegepast, met inachtname van de eigen relatieve belangrijkheid van de energieprodukten (ruwe petroleum, petroleumprodukten en steenkool) en de niet-energieprodukten, dan zou de voor de Belgische havens verwachte haventrafiek uitkomen op plm. 130 miljoen ton voor 1990 (G.E.R.V.-schatting 158 miljoen ton) en op plm. 161 miljoen ton voor 2000 (G.E.R.V.-schatting 223 miljoen ton).

BELGISCHE HAVENTRAFIEKEN 1980-2000 MET TOEPASSING VAN NEDERLANDSE GROEICOËFFICIËNTEN

(in miljoen ton)

	G.E.R.V.			G.E.R.V. met Nederlandse groeivoeten		
	Energieprod.	Niet-energieprod.	Totaal	Energieprod.	Niet energie-produkten	Totaal
1977	28.6	65.0	93.6	28.6	65.0	93.6
1990	48.2	109.4	157.6	± 33.0*)	± 97.0**)	130.0
2000	61.9	161.1	223.0	± 39.0*)	± 122.0**)	± 161.0

Het totaal van de Belgische haventrafiek zou een groeivoet te zien geven van 2.6% voor 1977-1990 (G.E.R.V. 4.1%) en van 2.2% voor 1990-2000 (G.E.R.V. 3.5%).

*) Waarde tussen een maximale raming van 36 miljoen ton en een minimale raming van 30 miljoen ton voor 1990 en een raming van 41 tot 38 miljoen ton in 2000.

**) Waarde tussen een maximale raming van 104 miljoen en een minimale raming van 88 miljoen ton in 1990 en een raming van 128 tot 117 miljoen ton voor 2000.

III. Globale prognoses van de Benelux-haventrafieken 1980-2000 in het licht van de verwachte ontwikkeling van de wereldhandel

Teneinde de hiervoor behandelde nationale prognoses te kunnen analyseren tegen de achtergrond van de op Europees of wereldniveau verwachte ontwikkelingen, is in de studie van het Benelux Secretariaat-Generaal een globale berekening gemaakt van de verwachte ontwikkeling van de haventrafieken in alle Benelux-havens tezamen.

Gegeven de openheid van de Benelux-economieën is het immers van groot belang dat, prognoses betrekking hebbend op de externe relaties van de Beneluxlanden, passen in de bestaande inzichten omtrent de toekomstige ontwikkelingen in een ruimer internationaal verband of op wereldvlak. Via deze globale benadering, uitgaande van wereldtrends of indicatoren omtrent de ontwikkelingen op Europees vlak, kan bovendien wellicht een beter inzicht worden verworven in de structuurwijzigingen in de internationale handel die zullen volgen uit de onderling verschillende groeiritmen van het BNP in geïndustrialiseerde en ontwikkelingslanden, de waarschijnlijke wijzigingen in de internationale arbeidsverdeling en de repercussies hiervan op het goederenpatroon van het zeevervoer.

A. Prognoses van de ontwikkeling van het wereldprodukt en de wereldhandel

Enkele gespecialiseerde instituten hebben de laatste jaren getracht een statistisch inzicht te geven in de te verwachten ontwikkeling van de wereldeconomie tijdens de komende decennia. De meest bekende hiervan zijn de studies van Léontief: "The Future of the World Economy" en "The Future of World Ports". Daarnaast werd ook door het "Department of applied economics" van de Universiteit van Cambridge een model ontwikkeld voor prognoses van wereldprodukt en -handel. Ook in het kader van de Groep "Interfutures" van de O.E.S.O. is belangrijke research ter zake gedaan.

Aldus werd door Léontief in zijn "The Future of the World Economy" getracht de weerslag te analyseren op de wereldeconomie van de trends in de economische ontwikkeling van de industrie- en ontwikkelingslanden.

In een meer specifiek georiënteerde analyse "The Future of World Ports", gepresenteerd in Le Havre in 1979, werd door Léontief een voorlopige prognose gemaakt van de toekomstige groei van de maritieme trafieken alsmede van de orde van grootte en structuur van de investeringen in havenfaciliteiten nodig om de additionele trafieken te kunnen opvangen. Deze analyse leidde tot de volgende schattingen voor de periode 1970-2000.

PERIODE 1970 – 2000
HAVENTRAFIEKEN 1970-2000

(miljoen ton)

	Bulk Cargo				General Cargo	Alg. totaal
	Liquid	Dry Min.	Other Dry	Totaal		
A. Wereldtotalen						
1970	2.395	791	369	3.555	883	4.438
2000	9.285	3.301	1.431	14.017	4.033	18.050
B. West-Europa						
1970	680	162	80	922	380	1.302
2000	2.020	389	229	2.638	1.721	4.359
			Index 1970 = 100			
A. Wereldtotalen	387	417	387	394	456	407
B. West-Europa	297	240	286	286	452	335
			Groeivoeten			
A. Wereldtotaal	4.6 %	4.9 %	4.6 %	4.7 %	5.2 %	4.8 %
B. West-Europa	3.7 %	3.0 %	3.6 %	3.6 %	5.1 %	4.1 %

Ook door het Department of Applied Economics van de Universiteit van Cambridge en door de Werkgroep van de O.E.S.O. "Interfutures" werd nader ingegaan op de te verwachten ontwikkelingen van de wereldeconomie op middellange of lange termijn *).

*) Voor een nadere analyse van deze prognoses moge worden verwezen naar de studie van het Secretariaat-Generaal, p. 75 t/m 82.

B. Alternatieve prognoses van de goederenstromen in de Benelux-havens

1. *Parallellisme in de groei van het wereldprodukt, de wereldhandel, de "World seaborne trade" en de Benelux-haventrafieken*

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling aan van bovenvermelde aggregaten in de na-oorlogse periode. Hierbij is voor wat betreft het maritiem transport onderscheid gemaakt tussen dry cargo en tankers.

TABEL V

QUANTUM-INDICES VAN ONTWIKKELING VAN HET WERELD BRUTO-PRODUKT, WERELDHANDEL, WERELD OVERZEEHANDEL EN BENELUX-OVERZEETRAFIEK

(1970 = 100)

	Wereld bruto-prod.	Wereld-handel	World seaborne trade Dry cargo	World seaborne trade Tankers	Benelux overzeetrafiek Energiegoed.	Benelux overzeetrafiek Andere goed.
1958	56	38	43	31	..	..
1959	58	..	44	34	..	..
1960	61	46	49	38	31	52
1961	64	(49)	51	41	33	52
1962	68	(51)	54	46	41	53
1963	70	54	58	50	47	53
1964	74	(60)	65	56	48	63
1965	79	(65)	70	61	50	69
1966	83	70	75	66	56	66
1967	87	70	78	71	58	72
1968	92	80	84	80	64	86
1969	97	92	89	89	77	94
1970	100	100	100	100	100	100
1971	104	106	101	107	103	98
1972	110	117	106	116	116	102
1973	118	131	122	131	131	115
1974	119	137	131	127	113	123
1975	117	132	124	115	109	109
1976	123	147	139	120	114	117
1977	128	152	141	126	112	117
1978	132	160	..	..	101	132

Uitgaande van spreidingsdiagrammen waarbij paarsgewijze op de x-as de indexen van de ontwikkeling van het wereld bruto produkt werden aangegeven en op de y-as de op hetzelfde jaar betrekking hebbende waarden van de wereldoverzeehandel (dry cargo en tankers) evenals van de Benelux-haventrafieken, ook uitgesplitst in energieprodukten en niet-energieprodukten werden regressielijnen met de daarbij behorende correlatie-coëfficiënten berekend voor de betreffende relaties.

Voor de onderlinge relaties gelden volgende vergelijkingen:

y = 1.33 x – 42.7 waarin x de hoogte van het wereldprodukt voorstelt en y het quantum van de Benelux-haventrafiek in energieprodukten (r = 0.89)

y = 1.04 x – 9.4 zijnde dat x het wereldprodukt is en y het quantum van de Benelux-haventrafiek in niet-energieprodukten (r = 0.90)

y = 1.56 x – 58.7 waarin x het wereldprodukt voorstelt en y het volume van de world dry cargo (r = 0.987)

y = 1.46 x – 51.2 waarin x het wereldprodukt is en y de world tanker transport (r = 0.958).

Er blijkt dus een goed verband te bestaan tussen de wereld overzeehandel en de Beneluxtrafieken enerzijds en het wereldprodukt anderzijds.

2. *Prognose van de Benelux-overzeetrafiek 1980 - 2000*

Gebruik makende van deze voor het verleden vastgestelde relaties tussen de ontwikkeling van het wereldprodukt en de haventrafieken konden vervolgens globale en benaderende schattingen gemaakt worden van de "range" waarbinnen de Beneluxhaventrafieken, als één geheel, zich waarschijnlijk in de toekomst zullen situeren.

Bij de uitwerking van de prognoses van de Benelux-overzeetrafiek werd rekening gehouden met het verwachte lagere groeiritme van de wereldeconomie en de structurele wijziging in de relatie tussen de groei van het BNP en het energieverbruik.

Rekening houdend met deze specifieke factoren bereikt een waarschijnlijke prognose van de Benelux-haventrafieken 1980-1990 de volgende waarden:

TABEL VI

PROGNOSE BENELUX-HAVENTRAFIEKEN 1978 – 2000

	(in miljoen ton)	
	Met 4% groei wereldprodukt	Met 3.5% groei wereldprodukt
Niet-energieprodukten		
1978	222	222
1990	360	330
2000	530	475
	Met 4% groei B.N.P. en energierelatie 0.8	Met 3.5% groei B.N.P. en energierelatie 0.8
Energieprodukten		
1978	197	197
1990	310-340	270-310
2000	400-470	370-440
TOTAAL		
1978	418	418
1990	670-700	600-640
2000	930-1000	845-915

De prognose, uitgaande van een 4% groei van het wereldprodukt en een energierelatie 0.8, houdt in dat de trafiek in de Benelux-havens tussen 1978 en 2000 met 3.9% per jaar zou toenemen; bij een 3.5% groei van het wereldprodukt beloopt de toename in de haventrafieken plm. 3.4% per jaar.

Vergeleken met de trend-ontwikkeling 1955-1978, periode waarin het totaal van de Benelux-haventrafiek jaarlijks met 5.6% toenam, *wijzen deze cijfers voor 1980-2000 op een weliswaar voortgaande doch tragere groei dan in de na-oorlogse periode.*

3. *Vergelijking globale Benelux-prognose met de som van de Belgische en Nederlandse prognoses*

De som van de verwachte haventrafieken volgens de Nederlandse en Belgische prognoses kan vergeleken worden met de resultaten van een globale Benelux-prognose zoals deze werd uiteengezet in voorgaande pagina's.

TABEL VII

NATIONALE PROGNOSES EN GLOBALE BENELUX-PROGNOSES VAN GOEDERENVERVOER TER ZEE IN BENELUX-HAVENS

(in miljoen ton)

	Nederland	België	Benelux als som van nat. prognoses	Benelux volgens globale Benelux-berekening
1978	320	98	418	418
1990	382-445	158	540-603	600-640
2000	411-554	223	634-777	845-915

Hierbij wordt aangestipt dat de verschillen tussen de resultaten van de twee benaderingswijzen terug te voeren zijn tot het tragere groeiritme dat blijkt uit de Nederlandse prognoses. De Belgische prognose wijkt immers met een groeivoet van 4.1% in 1980-1990 en 3.5% in 1990-2000 niet aanzienlijk af van die volgend uit een globale Benelux-berekening (3.9 à 3.4%). De maximale Nederlandse prognose gaat daarentegen niet uit boven 2.7% in 1980-1990 en 2.2% in 1990-2000.

IV. CONCLUSIES

Uit de voorafgaande beschouwingen blijkt dat in de na-oorlogse periode 1955-1978 het totaal van de Benelux-haventrafieken jaarlijks met gemiddeld 5.6% toenam.

De thans beschikbare prognoses voor de Nederlandse havens voorzien in een gemiddelde jaarlijkse groei van 2.7% tot 1990 en 2.2% tussen 1990 en 2000. De Belgische prognose wijst op een hogere groeivoet: 4.1% tot 1990 en 3.5% in het decennium 1990-2000. Een voorlopige globale Benelux-berekening komt uit op een gemiddelde groei voor het totaal van de Benelux-havens variërend tussen 3.9 en 3.4% afhankelijk van de gekozen hypothese t.a.v. de groei van het wereldprodukt.

De afwijkingen tussen de Belgische en de Nederlandse groeipercentages zijn van dien aard dat nadere studie gewenst is. Mocht blijken dat de Belgische benaderingswijze te optimistisch is, dan zou de voor de Belgische haven te verwachten trafiek aanzienlijk lager liggen dan die welke thans in de G,E.R.V.-prognose voorkomt. Indien daarentegen blijkt dat de Nederlandse visie te pessimistisch is, dan zouden de Nederlandse cijfers t.a.v. de te verwachten haventrafieken in de Nederlandse havens substantieel hoger liggen dan thans het geval is. Aangezien prognoses bedoeld zijn om een rationeel kwantitatief inzicht te geven in de toekomstige ontwikkelingen kan het van belang geacht worden door middel van verdere studie te trachten de oorzaken van de verschillen tussen de Belgische en de Nederlandse prognoses te achterhalen.

EUROPARUBRIEK

door
Mr. J.G.W. Simons

DE EUROPESE VERVOERINTEGRATIE
15 november 1979 – 15 februari 1980

Ten geleide.

De vergadering van de ministers die zich met vervoerszaken bezighouden, veroorzaakte nu eens vrij algemene tevredenheid.
Tijdens de zitting van 6 december werd overeenstemming bereikt over ieder agendapunt!
Alvorens daarop nader in te gaan, zij gewezen op een tweetal brochures, die de betekenis van het vervoer voor het Europees vervoersbeleid en voor het Nederlands economisch leven uiteenzetten.
In de uitgave "Notities over Europa" *) wordt omschreven waarom het Europees vervoersbeleid noodzakelijk is:

1. De Negen hebben er belang bij, zoveel mogelijk voordeel te trekken uit de kosten, die zij in die sector maken.
2. De Gemeenschap is gebaseerd op het principe van een gemeenschappelijke markt, waarbinnen goederen en diensten vrij circuleren.
3. De Europese verdragen, door uit die feitelijke gegevens de logische conclusie te trekken, hebben de Gemeenschap tot taak gegeven, in die sector zowel de concurrentievervalsingen als de verschillen weg te werken, of die nu het gevolg zijn van de verschillende inzichten ten opzichte van de tariefpolitiek, van de subsidies door de overheid, van de belastingstelsels of van de nationale reglementen voor het uitoefenen van het beroep.

Vervolgens wordt gesteld dat de Gemeenschap reeds een honderdtal beslissingen heeft genomen met betrekking tot de vervoersector.
De activiteiten, waaraan in de periode 1978-1980 als gevolg van een in 1973 aangenomen actieprogramma voorrang werd gegeven, hebben als voornaamste doel het geleidelijk opbouwen van een Europees infrastructuurnet. Ook moet er voor worden gezorgd, dat de vervoermarkt zich aanpast aan de behoeften van gebruikers tegen zo weinig mogelijk kosten voor de belastingbetaler. Er kwam bovendien een nieuwe dwingende eis: energie besparen. De vervoersector legt namelijk beslag op één kwart van het aardolieverbruik van de Gemeenschap.

---

*) Notities over Europa 20/79, november-december 1979, Directoraat-Generaal Voorlichting, Commissie van de Europese Gemeenschappen.

Daarna wordt afzonderlijk aandacht besteed aan de spoorwegen, de waterwegen, het vervoer over zee, de burgerluchtvaart en het net van infrastructuur. Het belang van het vervoer wordt reeds in het begin van deze brochure als volgt uiteengezet:

"Het vervoer, in al zijn vormen, vertegenwoordigt ongeveer 6% van het bruto nationaal produkt van de Europese Gemeenschap. Het geeft werk aan zes miljoen mensen en rondom 40% van de openbare investeringen van de Negen."

De gegevens, vermeld in een brochure van het Contactorgaan Nederlands Vervoers Overleg over de betekenis van het beroepsvervoer in het economische verkeer, sluiten, voor wat betreft Nederland, hierbij goed aan:

- de transportsector levert 7,6% van het nationale inkomen
- de transportsector verricht 11,5% van de investeringen van het bedrijfsleven
- het transport biedt 6,7% van de totale werkgelegenheid;
- ruim 40% van de transportomzet heeft betrekking op de export (10 miljard gulden)
- de netto-bijdrage aan de betalingsbalans bedraagt 4,7 miljard gulden.

Tot slot: Prof. Dr. H.C. Kuiler besloot, naar aanleiding van de bovengenoemde Vervoerministerraad, een artikel in het Economisch Dagblad *) met de woorden: "Het vervoerbeleid is kennelijk in de lift, hopelijk is het een snellift met voorlopig weinig stops."

Algemeen

De Vervoerministerraad van 6 december behandelde een lange lijst van onderwerpen. Allereerst is acte genomen van een mondeling verslag van de voorzitter van het Comité van Permanente Vertegenwoordigers – namens de fungerend voorzitter van de Raad, de heer Faulkner, die om politieke redenen de Ierse hoofdstad niet kan verlaten – over diens recente ontmoeting met de Commissie voor Vervoer van het Europees Parlement **).

Vervolgens kon de Raad, op basis van een compromis-voorstel van de zijde van het voorzitterschap, een viertal voorstellen aanvaarden, die een beter functioneren van het goederenvervoer over de weg tussen de verschillende lidstaten op het oog hebben:

- vaststelling van bepaalde algemene regels voor de onderhandelingen tussen lidstaten over de aanpassing van de capaciteit ten behoeve van het beroepsgoederenvervoer over de weg ***);

---

*) Economisch Dagblad van 20-1-1980, pagina 11.
**) Zie bladzijde 71 en 72.
***) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 207.

- verruiming van het communautaire contingent met 20% , voor de helft lineair verdeeld, en voor de helft op grond van de benutting *)
- invoering van een stelsel, waarbij de jaarvergunningen in vergunningen van korte duur kunnen worden omgezet, door opsplitsing in afzonderlijke vergunningen, elk met een geldigheidsduur van 30 dagen; dit stelsel zou voor maximaal 10% van de communautaire jaarvergunningen voor een proefperiode van drie jaar worden toegepast
- liberalisatie van bepaalde soorten van eigen vervoer door uitbreiding van de eerste richtlijn van de Raad van 23 juli 1962, met dien verstande, dat wordt voortgegaan met de behandeling van een overkoepelende richtlijn inzake het eigen vervoer, waarvoor de Raad op het advies van het Economisch en Sociaal Comité wacht.

De Raad nam eveneens de beschikking aan, houdende instelling van een communautaire overlegprocedure inzake internationale acties op het gebied van het luchtvervoer **).
Deze consultatie heeft betrekking op vraagstukken van algemeen belang, die worden behandeld in de internationale luchtvaartorganisaties en in het kader van de bilaterale betrekkingen met derde landen.

Na een moeilijke discussie was het ook mogelijk een richtlijn inzake de beperking van de geluidshinder veroorzaakt door vliegtuigen goed te keuren.

Lang is van gedachten gewisseld over de verschillende aspecten van de ontwikkeling van het luchtvervoer. Het ging over de communautaire economische integratie, de structuur van tarieven en kosten, de internationale situatie en de omstandigheden met betrekking tot de energie.
Vervolgens nam de Raad kennis van het memorandum van de Commissie van 12 juli 1979 over de bijdrage van de Europese Gemeenschappen aan de ontwikkeling van het luchtvervoer.

Ten aanzien van het spoorwegvervoer nam de Raad kennis van het 2e tweejaarlijkse rapport van de Commissie over de economische en financiële toestand van de spoorwegen ***).
Dit gebeurde ook met het verslag van de Commissie over de doelstellingen op lange termijn en de maatregelen die moeten worden getroffen om gedeeltelijke of gehele integratie van de spoorwegondernemingen op Gemeenschapsniveau te bevorderen ****).

---

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 3, blz. 360.
**) Zie bladzijde 81, paragraaf Luchtvaart.
***) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 4, blz. 483.
****) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 210.

Tenslotte nam de Raad acte van het memorandum van de Commissie over de rol van de Gemeenschap in de ontwikkeling van de vervoerinfrastructuur en droeg het Comité van Permanente Vertegenwoordigers op het memorandum van de Commissie uitvoerig te bestuderen *).

Europees commissaris Burke, in het bijzonder belast met vervoerszaken, legde nog een verklaring af, waarin de hoofdpunten waren een oproep aan de Raad om snel te beslissen over een voorstel voor een eerste richtlijn van de Raad betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen **), over het Europese rijbewijs en over de zomertijd.
Verwijzende naar een resolutie van het Europees Parlement van januari 1979 en het daarbij behorende Seefeld-rapport werd ook aangekondigd, dat in de loop van 1980 een werkprogramma met prioriteiten voor de periode 1981-1983 zal worden ingediend. Van de A-punten ***) zij alleen vermeld, dat over de toepassing van bepaalde voorschriften inzake communautair douanevervoer tussen de Europese Economische Gemeenschappen enerzijds en de Republiek Oostenrijk respectievelijk de Zwitserse Bondstaat anderzijds op voorstel van de desbetreffende Gemengde Commissies werd besloten.

Een aantal besluiten kon nog niet formeel op de 6 december-vergadering worden genomen.
Zij hebben als A-punt gefungeerd op de agenda van de Raad van Onderzoek van 20 december 1979 en zijn gepubliceerd in het publicatieblad van 24 januari 1980.

De nieuwe voorzitter van de Raad voor de eerste helft van 1980 – de Italiaan Petri – heeft de Transportcommissie van het Europees Parlement zijn prioriteiten ter zake van het gemeenschappelijk vervoersbeleid uiteengezet. Het zijn:

- de vaststelling van tarieven voor het internationale goederenvervoer per spoor
- de overeenkomst inzake het internationale personenvervoer met autobussen
- de harmonisatie van de technische voorschriften voor de binnenscheepvaart.

De leden van de Parlementscommissie benadrukten, dat ook het gemeenschappelijk Europees rijbewijs en een gemeenschappelijke zomertijd voor 1981 niet in de vergetelheid mogen geraken. De voorzitter van de Parlementscommissie, de heer Seefeld, sprak tenslotte de hoop uit, dat, nu bij de Raad ongeveer 40 voorstellen van de Europese Commissie liggen, de Raad in de toekomst zeker meer dan éénmaal per ambtsperiode zal bijeenkomen om aan deze "verstopping" in het besluitvormingsproces een einde te maken.

---

*) Zie bladzijde 68, paragraaf Infrastructuur.
**) P.B. no. C 095 van 21-9-1968.
***) Zie voor de verklaring Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 3, blz. 358.

Op 22 november 1979 vond een bijeenkomst plaats van de Diensten van de Commissie met de vakbonden in de vervoerswereld. In zijn openingswoord maakte de heer Burke een tour d'horizon over de transportpolitiek en bracht een prioriteitenprogramma met 7 punten, te weten: infrastructuurbeleid, spoorwegproblematiek, verbetering van het intracommunautair vervoer, het lucht- en zeevervoer, de energieproblemen, alsmede de buitenlandse relaties.
Tijdens de gedachtenwisseling is de nadruk gelegd op de sociale harmonisatie en met name de betere toepassing van de sociale wegvervoerverordening van 25 maart 1969*), alsmede de werkzaamheden om te komen tot een sociale verordening in de binnenvaart.

In het 7e tweejaarlijkse rapport over de toepassing van de harmonisatiebepalingen die gevolgen hebben voor de concurrentie van spoorwegen en binnenvaart, constateert de Europese Commissie, dat vrijstelling voor de brandstof in de tanks van vrachtauto's en met name het Commissie-voorstel om de hoeveelheid tot 100 liters te brengen, nog steeds door de Raad moet worden behandeld.
De berekening van de marginale verbruikskosten in de binnenvaart wordt nog steeds voortgezet en zou volgens het rapport in de tweede helft van 1979 worden afgerond. Een voorstel voor sociale regelingen op het gebied van de spoorwegen zal niet komen voor een dergelijk voorstel in de binnenvaart zal zijn aangenomen.

Ook het Europees Parlement heeft zich niet onbetuigd gelaten. Op 26 en 27 november 1979 werd, zoals gebruikelijk, de fungerend voorzitter van de Raad, de heer Faulkner, uitgenodigd om een verklaring af te leggen. Daarbij betreurde de voorzitter van de Parlementscommissie, de heer Seefeld, het, dat een dergelijke verklaring tot nu toe altijd op het eind van het voorzitterschap heeft plaatsgevonden.
Ook heeft de heer Seefeld de serie grieven tegen de non-activiteit van de Raad laten horen. De Parlementscommissie vraagt de Raad ernstig rekening te houden met haar rapport en een takenlijst te maken.
Tijdens dezelfde bijeenkomst is ook een openbare hoorzitting over het onderwerp energie en vervoer in 1980 aangekondigd. Daarvoor is de heer Albers als rapporteur benoemd.
Ook heeft de voorzitter van de Commissie voor het Vervoer uit het Europees Parlement de voorzitters van de vervoerscommissies in de nationale parlementen van de EEG-landen steun gevraagd voor een nieuw initiatief om tot een gemeenschappelijk vervoersbeleid te komen.
In zijn brief zegt de heer Seefeld, dat, ondanks twintig jaren van inspanning, nog steeds geen samenhangend vervoersbeleid in de EEG bestaat. De Raad heeft weinig besluitvaardigheid getoond; de Commissie heeft genoegen genomen met een beleid waarin weinig vooruitgang werd geboekt en waarbij problemen zoveel mogelijk werden omzeild. Daardoor, aldus de heer Seefeld, is bij transportondernemingen, werknemers en vervoersgebruikers het vertrouwen in het tot stand komen van een gemeenschappelijk transportbeleid verloren gegaan.

---

*) P.B. no. L 77 van 29-3-1969.

Horst Seefeld wil nu een gemeenschappelijke vergadering houden met de voorzitters of kleine delegaties van de vervoerscommissies van de nationale parlementen, om zo tot een georganiseerde samenwerking te komen.

De Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (CEMT) heeft op 23 november 1979 te Parijs het onderwerp vervoer en energie besproken. Daarbij werd een rapport met een overzicht van mogelijke maatregelen ter beperking van het brandstofverbruik in de vervoersector overgenomen.
De Nederlandse delegatie, onder leiding van minister Tuijnman en staatssecretaris Smit-Kroes, drong er op aan het energie-aspect in de belastingen op personenauto's, bijvoorbeeld een belasting op de brandstof, beter tot uitdrukking te laten komen.
Verschillende heffingsmogelijkheden zullen nader worden bestudeerd en in de Raadszitting van mei 1980 zal de discussie worden voortgezet, terwijl het energievraagstuk jaarlijks onderwerp van gesprek zal vormen.
Voorts heeft de CEMT-vergadering gesproken over een verhoging van een multilateraal contingent, waarbij bleek dat de huidige verdeelsleutel, met name voor de perifeer gelegen landen, niet bevredigend is.
In de eerstvolgende bijeenkomst zal, uitgaande van een verhoging met een zeker percentage, een voorstel met een andere verdeelsleutel worden uitgewerkt.
Naast de verkeersveiligheid was ook onderwerp van gesprek een rapport inzake de bijzondere vormen van personenvervoer.

Infrastructuur

Hoezeer de Europese Commissie het infrastructuurvraagstuk prioriteit toekent, blijkt wel uit de rede van de voorzitter van de Europese Commissie, de heer Jenkins, tot het Europees Parlement op 12 februari 1980. Daarin presenteerde hij het jaarverslag van 1979 en het Europese Commissie-programma voor 1980.
Bij het vervoersbeleid merkte hij op, dat de infrastructuur één van de belangrijkste punten is, die waard zijn in de beschouwingen te worden betrokken om zowel de gemeenschappelijke alsook nationale belangen te dienen.
Daarbij riep de voorzitter van de Commissie op, nu een ontwerp voor een financiële regeling van de transportinfrastructuur en het zgn. groene boek zijn uitgekomen, de ideeën te bediscussiëren en ze in het Parlement te steunen.

Op 1 december 1979 hield de heer Burke bij de Association of Business Administration Graduates te Dublin een uiteenzetting over de infrastructuur met als titel "Infrastructure, a systems approach".
Na allereerst breed de redenen waarom de Commissie het infrastructuurmemorandum heeft uitgegeven uit de doeken te hebben gedaan en daarbij met name onderlijnend, dat de daarin opgesomde voorbeelden ook slechts als zodanig moeten worden gezien, heeft de heer Burke gewezen op de selectieve financiële steun, die de Gemeen-

schap kan geven aan de vervolmaking van de projecten, die van communautair belang zijn. Zij moeten een vervolmaking vormen voor de intracommunautaire verbindingen. Nu een autobaan 4 miljoen pond per mijl kost, moet er wel rekening mee worden gehouden, dat een grote gemeenschappelijke verbinding met een serie tunnels en bruggen op 20 miljard pond zal neerkomen.

In de maand december heeft de Oostenrijkse regering een Aide Mémoire aan de EEG gezonden betreffende de autosnelwegen, die de Gemeenschap met Griekenland moeten verbinden. De Gemeenschap zou deze wegen in Oostenrijk moeten mee helpen financieren. Het nationale belang van Oostenrijk vereist oost-west routes, doch voor het Europees belang heeft men noord-zuid wegen nodig. Oostenrijk onderstreept dat zij, in tegenstelling tot Zwitserland, geen restrictieve maatregelen heeft genomen. De belasting in 1978 ingesteld dient ook voor het onderhoud van de bestaande wegen en is niet toereikend voor de constructie van nieuwe wegen. In concreto: de EEG zal moeten bijdragen aan de financiering van de delen tussen de Duitse grens en Linz alsook van de delen tussen Graz en de Joegoslavische grens.

Parlementaire vragen.

Tijdens de zitting van het Europese Parlement van 14 november heeft de heer Albers, vragend naar de prioriteiten voor de Vervoersministerraad van 6 december, erop gewezen, dat op de lange lijst van agendapunten geen beslissing staat opgenomen over het voorstel van de Commissie voor een verordening met betrekking tot de infrastructuur, nu het Parlement bij wijze van amendement ervoor heeft gezorgd, dat aan betalingskredieten voor het jaar 1980 f 15 miljoen en f 50 miljoen aan kredieten voor de volgende jaren beschikbaar zal zijn *).
De voorzitter van de Raad gaf hierop echter een min of meer ontwijkend antwoord.

Met een schriftelijke vraag (no. 629/79) **) heeft de heer O'Leary de Commissie van de Europese Gemeenschappen over het links rijden in 2 landen van de Gemeenschap ondervraagd.
Een voorstel aan de Raad tot harmonisatie ligt echter niet in de bedoeling van de Commissie, zo luidt het antwoord. Ofschoon zij zich ervan bewust is dat, als alle lidstaten zouden besluiten om rechts te rijden, dit de handel zal vergemakkelijken en tot de verkeersveiligheid zal bijdragen, doch anderzijds wijziging van de situatie zeer hoge kosten van zich meebrengt, heeft zij er begrip voor dat aan deze maatregel door de lidstaten geen prioriteit wordt toegekend.

---

*) Handelingen van het Europees Parlement, zitting d.d. 14-11-1979.
**) P.B. no. C 328/13 van 31-12-1979.

De autosnelwegheffing in België bracht de heer Radoux ertoe een schriftelijke vraag (no. 902/79) *) aan de Raad te stellen betreffende de tollen op bepaalde autowegen op het grondgebied van lidstaten van de EEG. Daarbij ging vragensteller in op een schriftelijke reactie van een minister van een andere lidstaat, waarin repercussies in andere landen naar voren worden gebracht, alsmede de ongunstige invloed op het tot stand komen van communautaire projecten.
Waarschijnlijk wordt dan bij vergissing aan de Commissie gevraagd hoe een preventieve procedure met raadpleging vooraf kan worden ingevoerd.
De Raad antwoordt, dat er momenteel in Frankrijk en Italië tol wordt geheven. Er bestaat in België alleen nog maar een beginselbesluit, waarvan de toepassingsbepalingen nog moeten worden vastgesteld.

De Raad wijst vervolgens op de beschikking van 21 maart 1962, waar reeds een procedure voor voorafgaand onderzoek en overleg is ingesteld, die van toepassing is, indien lidstaten wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen overwegen, die een reële invloed zouden kunnen uitoefenen op de verwezenlijking van het gemeenschappelijk vervoersbeleid.
De Raad vertrouwt er derhalve op, dat de Belgische regering dit procedure-overleg zal doen plaatsvinden. De Raad beëindigt met de opmerking, dat zij niet zal nalaten om ieder nieuw voorstel ter bevordering van het autowegenbeleid, dat door de Commissie zal worden voorgelegd, met de vereiste aandacht te bestuderen.
Ook de interparlementaire Benelux-Raad heeft zich op 26 januari met het Belgische autowegenvignet beziggehouden. In het debat heeft de Belgische minister Mathot onderstreept, dat sommige landsdelen zullen worden uitgezonderd, met name het zuidelijk deel van de provincie Luxemburg, de eerste gedeelten van de autobanen aan de grenzen en sommige ringwegen. Hij heeft toegezegd de Benelux-partners over de toepassingsregelingen te consulteren.

Wegvervoer.

Een tweetal besluiten haalde het publicatieblad. Als eerste de beschikking (80/48/-EEG) van de Raad van 20 december 1979 **) betreffende de aanpassing van de capaciteit ten behoeve van het beroepsgoederenvervoer over de weg tussen de lidstaten. Deze beschikking is van toepassing op de contingenten, die krachtens bilaterale overeenkomsten met betrekking tot het goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten tot stand zijn gekomen. Nadat een van beide lidstaten een daartoe strekkend verzoek heeft ingediend, stellen de 2 betrokken lidstaten binnen 6 maanden in onderling overleg een bilateraal contingent vast. De bestaande bilaterale contingenten worden, tenzij anderszins overeengekomen, gehandhaafd, totdat de onderhandelingen zijn afgerond.

---

*) P.B. no. C 27/22 van 4-2-1980.
**) P.B. no. L 18/21 van 24-1-1980.

Daarna geeft de beschikking een aantal kriteria, waarmee bij de vaststelling rekening moet worden gehouden: de evolutie van het betrokken handelsverkeer en met name de omvang van het goederenvervoer over de weg tussen de betrokken lidstaten, doch ook die van de andere takken van vervoer met inbegrip van het gecombineerde spoorwegvervoer. Onder de omvang van het goederenvervoer wordt het totaal vervoer- en doorvoertonnage verstaan, uiteraard met uitzondering van het al geliberaliseerde vervoer krachtens de eerste richtlijn van de Raad van 23 juli 1962.
De beschikking is met ingang van 1 januari 1980 van toepassing.

Het 2e gepubliceerde besluit is de richtlijn (80/49/EEG)*) van de Raad tot wijziging van de eerste richtlijn inzake de vaststelling van gemeenschappelijke regelingen voor bepaald goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten.

Deze richtlijn, die voorziet in de vrijstelling van contingenteringen en vergunningen voor vervoer dat de onderneming voor eigen rekening verricht, is wetstechnisch gezien een wijziging van de bijlagen van de eerste richtlijn van 23 juli 1962 **), laatstelijk gewijzigd bij een richtlijn (78/175/EEG) ***), waarin een punt wordt ingevoegd dat een vijftal kenmerken geeft voor eigen vervoer.
De goederen dienen in eigendom of onder een andere juridische bezitsformule te zijn. De goederen dienen te worden verplaatst binnen de onderneming of voor eigen behoefte buiten de onderneming. De chauffeur moet eigen personeel van de onderneming zijn, terwijl de voertuigen ook in eigendom van de onderneming moeten zijn (met uitzondering van een eventueel reservevoertuig), terwijl het vervoer ook slechts een secundaire bedrijvigheid mag zijn in het kader van de algemene werkzaamheden van de onderneming. De lidstaten wordt gevraagd vóór 1 juli 1980 aan een en ander uitvoering te geven.

Tijdens de zitting van 6 december heeft de Raad ook een compromis bereikt over het communautair contingent.
Verhoging van dit contingent zal voor 1980 20% bedragen, voor de helft lineair, voor de andere helft volgens het gebruik in het voorafgaande jaar.

Het aantal vergunningen bedraagt 3.751 en is volgt verdeeld:

Duitsland	689	Italië	539	Denemarken	286
Frankrijk	627	Ver. Koninkrijk	418	Luxemburg	106
Nederland	597	België	413	Ierland	76.

*) P.B. no. L 18/23 van 24-1-1980.
**) P.B. no. 70 van 6-8-1962, blz. 2005/62.
***) P.B. no. L 54 van 25-2-1978, blz. 18.

Daarnaast is de regel aangenomen, dat sommige vergunningen kunnen worden opgesplitst in vergunningen van korte duur, daar vervoerders niet het gehele jaar internationaal vervoer verrichten.
Men heeft besloten dat de vergunningen in 12 delen zouden kunnen worden opgesplitst, voor elke maand één. Er zal een proef van 3 jaren worden genomen. Voor iedere lidstaat is de maatregel beperkt tot 10% van zijn totale vergunningen.
Op verzoek geeft de Europese Commissie deze vergunningen van korte termijn af aan de lidstaten in ruil voor het corresponderende aantal vergunningen, die zij weer aan de vervoerders afgeven.

Ten aanzien van de sociale voorwaarden hebben een tweetal toepassingsmaatregelen een gunstig advies van de Europese Commissie ontvangen.
Ter uitvoering van richtlijn van de Raad van 1969 betreffende de harmonisatie van bepaalde maatregelen heeft de Luxemburgse regering haar ontwerp omtrent de sanctiebepalingen ter goedkeuring voorgelegd en deze gekregen.

Onder voorbehoud van een nadere precisering van enkele teksten, heeft de Commissie ook haar goedkeuring gehecht aan een Luxemburgse verordening, die uitzonderingen geeft op bepaalde normen voor de toegang tot het beroep van reizigersvervoerder, voor zover het schoolvervoer betreft. Dit alles in het kader van de verordening van de Raad van 12 november 1974 die de toegang tot het beroep van reizigersvervoerder regelt *).

De Franse regering voldeed aan het bij verordening van 16 december 1976 **) vastgestelde minimumniveau van de opleiding van chauffeurs. Zij heeft een besluit genomen omtrent de erkenning van chauffeursopleidingen. Zij heeft ook haar programma bekend gemaakt.

Van de zijde van de Nederlandse regering is geprobeerd een vrijstelling voor het gebruik van de tachograaf te krijgen voor het zgn. boerenmelkverkeer, transport van landbouwprodukten van teeltplaats naar veiling, voor rijdende bureaus, instructieruimtes en kantines.
Reeds in november 1978 hebben de bewindslieden van Sociale Zaken en Verkeer en Waterstaat aan de voorlopige adviescommissie van de Rijtijdenwet laten weten, dat het wijzigen van de rijtijdenverordening geen gemakkelijke zaak is.
In antwoord op een schriftelijke vraag van het Tweede Kamer-lid P. van Zeil heeft de Minister van Sociale Zaken weliswaar zijn bereidheid om zijn pogingen om tot vrijstelling van genoemde categorie te komen voort te zetten, toegezegd, doch er is weinig hoop, nu tot zijn spijt deze zaak in een te laat stadium in Brussel aanhangig is gemaakt.

---

*) P.B. no. L 308 van 19-11-1974.
**) P.B. no. L 357/36 van 29-12-1976.

Het Comité Consultative voor Vervoerszaken bij de Europese Commissie is op 13 december bijeengeweest en heeft daar advies uitgebracht over de verbetering van de rentabiliteit van het beroepsgoederenvervoer over de weg, met name door middel van vermindering van lege ritten.

De Commissie heeft aan de Raad haar 6e rapport omtrent de toepassing van reglement 543/69 van 25 maart 1969 inzake de harmonisatie van bepaalde regels op sociaal gebied in het wegvervoer aangeboden. Het rapport betreft de periode van 1 januari 1975 tot 31 december 1976. Ter herinnering zij vermeld, dat het hier de verordening betreft, die regels stelt ten aanzien van de rijtijden, de rusttijden, het rijtijdenboekje, alsmede de tachograaf. De Commissie komt tot de conclusie dat de situatie, ofschoon verschillend van land tot land, niet is wat zij eigenlijk moet zijn. Niet alleen verhindert de grote verscheidenheid van gegevens en soms het ontbreken ervan, een bruikbare vergelijking, maar ook het feit dat het Verenigd Koninkrijk en Ierland slechts het reglement toepassen op het internationale vervoer, is er debet aan. Daarbij komt het voorlopige karakter en de aanpassingsmoeilijkheden, nog versterkt door de introductie van de tachograaf als kontrolemiddel.
Nu vanaf 1978 door het Europees accoord AETR ook het vervoer van en naar derde landen wordt gecontroleerd, hoopt de Commissie dat er een gunstig effect op de toepassing van de communautaire regels zal uitgaan. Met de regeringsdeskundigen zal de Europese Commissie de mogelijkheden tot verbetering en tot harmonisatie van de verschillende nationale maatregelen bestuderen, terwijl ook de samenwerking tussen de lidstaten bij de wederzijdse assistentie en controle kan worden verbeterd.

De Europese Commissie heeft op 7 december 1977 een beschikking gegeven tot beslechting van het geschil tussen het Koninkrijk Denemarken en de overige lidstaten over de publicatie van de referentietarieven voor het internationale goederenvervoer over de weg *).
In deze beschikking volgt de Commissie niet de argumentatie van de Deense regering, die meende dat de hoogte van het referentietarief, zoals voorgesteld door de beroepsorganisaties voor het beroepsgoederenvervoer over de weg veel te hoog was, gezien de marktprijzen.

Het is de eerste keer, dat de Commissie een dergelijke beschikking uitvaardigt, daar tot nu toe alle gevallen reeds in het eerste stadium, d.w.z. in het consultatiestadium, konden worden geregeld. De Commissie is van oordeel dat de referentietarieven krachtens artikel 5 van de verordening zijn vastgesteld, d.w.z. dat zij leiden tot de toepassing van vervoersprijzen, welke de kosten van de desbetreffende prestaties, met inbegrip van de acquisitiekosten en een billijke winst, dekken. Het referentietarief zal met zijn 10% marge tussen referentietarief en marktprijs de werking van de maatregel niet in gevaar brengen, d.w.z. geen invloed uitoefenen op de marktprijzen.

---

*) P.B. no. L 4/14 van 8-1-1980.

Parlementaire vragen.

Naar aanleiding van een schriftelijke vraag van de heer Seefeld (no. 351/79) *) aan de Commissie inzake de sociale voorschriften in het wegvervoer wordt duidelijk dat de Raad en de Europese Commissie bezien in hoeverre wijziging van het gemeenschapsrecht noodzakelijk is indien tot ratificatie van de teksten van de Internationale Arbeids Organisatie te Genève over de rust- en werktijden in het wegvervoer wordt overgegaan.

Becijferd zijn de kosten van het transport voor de voedselhulp. Dit naar aanleiding van een vraag (no. 720/79) **) van de heer Paddy Lalor. Grosso modo blijkt dat 10% van het totale bedrag aan voedselhulp voor het verzenden en distribueren wordt gebruikt.

In januari aanvaardden de Britse wegvervoersvakbonden eindelijk, na 2 maanden discussie, de installatie van de tachograaf in de voertuigen.
Ter herinnering zij vermeld dat een uitspraak van het Europese Hof van Justitie de Britse regering daartoe verplichtte. Voor het internationale verkeer wordt gemikt op eind 1980; voor het binnenlandse verkeer wordt eind 1981 als streefdatum aangemerkt.

De voorzitter van de Transportcommissie heeft door middel van een schriftelijke vraag geprotesteerd tegen de beslissing van Italië om de brandstof te beperken, die vrachtauto's en autobussen bij het verlaten van Italië naar het buitenland mogen meenemen.
De heer Seefeld wil met name weten of de Commissie van tevoren door de Italiaanse regering is geraadpleegd en op welke manier de regering de beperking rechtvaardigt. Volgens vragensteller is de maatregel in tegenspraak met alle pogingen om het wegvervoer tussen de lidstaten te vergemakkelijken. Tenslotte wordt gevraagd hoe de Commissie een einde aan deze maatregelen denkt te maken of tenminste een versoepeling van deze maatregel denkt te bewerkstelligen.
Ook de internationale wegvervoersorganisatie IRU heeft heftig tegen deze maatregel geprotesteerd, te meer daar zij pas op 3 januari van de maatregel, welke reeds op 31 december in werking was getreden, in kennis werd gesteld. Het gevolg was dat de chauffeurs niet op de hoogte waren, waardoor opstoppingen aan de grenzen ontstonden. De IRU merkte op, dat met de wel toegestane 50 liter, vrachtwagens nauwelijks steile hellingen op kunnen komen. Naast de IRU hebben ook verschillende ambassadeurs van de lidstaten in dezelfde zin bij de Italiaanse regering geprotesteerd.
Later in de maand januari heeft de Italiaanse regering de maatregel versoepeld, daar de grens 15 dagen lang was geblokkeerd.

---

*) P.B. no. C 191 van 24-1-1980.
**) P.B. no. C 7/15 van 9-1-1980.

Vele bestuurders beschikten niet over de noodzakelijke geldmiddelen om de boetes te betalen. De versoepeling bestaat hieruit, dat, nu een verklaring kan worden geaccepteerd, het land met dezelfde hoeveelheid brandstof wordt verlaten als waarmee men het land was binnengekomen. De IRU stond er niettemin op, dat geen contrôle van de brandstoftanks zou worden uitgevoerd. Met deze versoepeling was overigens het basisprobleem geenszins opgelost.

Verordening 543/69 van de Raad inzake de rijtijden was onderwerp van een schriftelijke vraag van mevrouw Ewing (no. 274/49) *).
Zij hield een pleidooi voor rijtijdontheffing voor het vervoer van bosprodukten in Schotland. Deze ontheffing wordt beargumenteerd met het uitblijven van vermoeidheid en concentratie van de chauffeurs en het feit dat redelijke transportkosten tot exploitatie en werkgelegenheid in de Schotse houtindustrie leiden.
De Commissie straft vragenstelster terecht af, daar juist de smalle en kronkelige wegen in een bergachtig gebied een uiterste concentratie van de chauffeurs vereisen en derhalve de mogelijkheid tot afwijking niet zal openen.
Overigens wijst de Commissie erop, dat de door het Verenigd Koninkrijk toegestane uitzonderingen wel een gunstig advies van de Europese Commissie hebben ontvangen **).

De heer Patterson informeerde met schriftelijke vraag (no. 792/79) ***) naar de harmonisatie van de verkeerswetgeving in het bijzonder wat betreft de normen voor de bekwaamheid voor het behalen van een rijbewijs en de wederzijdse toepassing van sancties op overtredingen.
De Europese Commissie laat in haar antwoord weten, dat zij zich op het terrein van de verkeerswetgeving beperkt tot het bewerkstelligen van overeenstemming inzake wederzijdse erkenning van rijbewijzen, alsmede de vaststelling van een Europees rijbewijs.
De Europese Conferentie van Vervoersministers (CEMT), de OESO, de Raad van Europa, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Staten bestuderen talrijke andere aspecten, waardoor geen afzonderlijke initiatieven noodzakelijk zijn.
Ten aanzien van de wederzijdse toepassing van sancties verwijst de Commissie naar haar voorstel van 17 augustus 1972 ****), gewijzigd op 5 december 1975 *****), waarbij de Commissie de volgende maatregelen heeft voorgesteld: gemeenschappelijke bepaling ter omschrijving van de voorschriften en diverse kriteria; een nationaal kaartsysteem van bestuurders en uniforme regels voor de objectieve beoordeling aan de hand van cijfers (puntensysteem rijbewijzen). De Raad was evenwel van oordeel dat de bepalingen inzake het kaartsysteem voorbarig waren. Zij zijn uit het voorstel geschrapt.

---

*) P.B. no. C 322/1 van 24-12-1979.
**) P.B. no. L 203/38 van 27-7-1978.
***) P.B. no. C 19/14 van 24-1-1980.
****) P.B. no. C 119 van 16-11-1972.
*****) P.B. no. C 8 van 13-1-1976.

Wel achtte de Raad het belangrijk een overeenkomst tot stand te brengen inzake de wederzijdse erkenning van rijbewijzen en het instellen van een Europees rijbewijs.
Hoewel de ontwerp-richtlijn in december 1977, juni 1978, december 1978 en februari 1979 zijn besproken, is nog geen overeenstemming bereikt.
Het vrachtwagenverkeer met Italië was ook eerder onderwerp van vragen aan de Commissie. Met name de scherpe kritiek uit Denemarken op de wild-west praktijken in het vrachtwagenverkeer met Italië was aanleiding voor de heer Seefeld om de Commissie met een schriftelijke vraag (no. 851/79) *) aan de tand te voelen.
De Commissie kon slechts antwoorden dat zij via de pers op de hoogte was van bedoelde incidenten, doch dat zij over geen enkel middel beschikt om op het gebied van de handhaving van de openbare orde tussenbeide te komen.

Binnenvaart.

Op binnenvaartgebied hebben zich geen ontwikkelingen voorgedaan, die van zodanige aard zijn, dat zij zouden moeten worden gemeld. Dit houdt evenwel niet in, dat niet aan de diverse maatregelen als het capaciteitsregime zou worden gewerkt. Niets is minder waar. De reeds in het vorig nummer genoemde pogingen van directeur Ventrella vinden ongemoeid voortgang, maar het is overigens een publiek geheim, dat vooral van Duitse zijde hiertegen wordt gefulmineerd.
Verder is nog te melden, dat in december 6 Europese staten, te weten West-Duitsland, België, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland en Nederland, een verdrag hebben getekend betreffende de sociale zekerheid in de Rijnvaart. Dit in het kader van het Internationale Arbeids Bureau.
Het eerste verdrag was in 1950, met een wijziging in 1970, gesloten. Het accoord omvat nu plm. 50.000 personen. De verschillen met de vorige tekst bestaan hierin dat de toepassing ook op particulieren en niet alleen op hen die in loondienst werken plaatsvindt, terwijl ook alle Rijnvaarders, zonder onderscheid van nationaliteit, zijn gedekt.

De Centrale Rijnvaart Commissie heeft deel 1 van haar jaarverslag over 1978 uitgegeven **).
Zoals gebruikelijk bevat dit jaarverslag 5 hoofdstukken, waarvan echter het economisch gedeelte, dat de globale gegevens over de Rijnvloot, het Rijnverkeer alsook de economische ontwikkeling vermeldt, niet is opgenomen. Dit komt in deel 2.
In het administratieve gedeelte wordt een overzicht gegeven van de werkzaamheden van de Commissie en haar werkgroepen, alsmede de voorschriften die in het kader van de reglementering van de Rijnvaart zijn genomen.
Het technisch gedeelte bevat inlichtingen betreffende de waterhuishoudkundige werken, het onderhoud van de rivier in 1978, alsmede een beschrijving van de werktuigen in de voornaamste Rijnhavens.

---

*) P.B. no. C 316/57 van 17-12-1979.
**) Palais du Rhin, Place de la Republique, 67000 Strassbourg.

Tenslotte worden in dit deel ook de gebeurtenissen omtrent de waterstanden vermeld.
Het nautisch gedeelte beschrijft de belangrijkste maatregelen op het punt van de veiligheid, zoals de uitgifte van de Rijnvaartpatenten en de radardiploma's. Hier is ook een overzicht te vinden van de ongevallen.
Tenslotte beschrijft het juridisch gedeelte de activiteiten van de Rijnvaartrechtbanken in eerste instantie en in hoger beroep.

Parlementaire vragen.

De geplande Rijn-Rhône-verbinding zal toch zeker financiële steun van de Commissie, hetzij via de gemeenschappelijke acties op het gebied van de infrastructuur of via het regionaal fonds, kunnen krijgen, zo veronderstelt de heer Loo in een schriftelijke vraag aan de Europese Commissie.
De vragensteller is met name geïnteresseerd in de procedure die moet worden gevolgd om communautaire steun te krijgen in het kader van de infrastructuurprojecten. Op welk tijdstip denkt men dit te effectueren, zo vervolgt hij zijn vraag.
Tweede onderdeel van de vraag was of de hervorming van het regionaal fonds toestaat met een aantrekkelijke renteberekening te komen bij regionale leningen teneinde ook een regionale financiering van de Rijn-Rhône-verbinding te bewerkstelligen.
De Commissie laat weten, dat zij pas kan gaan handelen, wanneer de Raad haar infrastructuurplannen heeft aanvaard. Wanneer de Raad dat doet is het voorspelbaar, dat de Franse regering een eventuele afspraak met betrekking tot de Rijn-Rhône-verbinding zal wensen.
Ten aanzien van het regionaal fonds wordt gesteld, dat de speciale rentevergoedingen op de door de Europese Investerings Bank uitgeschreven leningen op het terrein van de infrastructuur alleen ten goede komen van die regio's waar het fonds kan opereren, d.w.z. in die gebieden die de lidstaten als zodanig hebben aangewezen. Daaronder vallen niet de Rhône-regio's.

Spoorwegen.

Zoals reeds in de aanvang van het artikel gemeld, heeft de Raad zich op 6 december beraden over de economische en financiële situatie van de spoorwegen naar aanleiding van het 2e tweejaarlijkse rapport van de Commissie. Zij kwam tot de volgende conclusies.
Er heeft zich, in het algemeen gesproken, gedurende de jaren 1976/1977 geen verbetering voorgedaan inzake de financiële situatie van de spoorwegen en hun positie op de vervoermarkt. Ook de lasten op de staatsbegrotingen om de spoorwegen financieel te steunen zijn hoog gebleven.

De Raad heeft geoordeeld, dat enerzijds deze situatie voortvloeit uit de algemeen economische toestand van de bekeken periode, doch dat van de andere kant ook in- en externe moeilijkheden een structurele aanpassing van de spoorwegen verhinderden. De Raad heeft nogmaals de noodzaak van een efficiënt spoorwegnet voor het gehele Europese gebied onderstreept. De Raad heeft dan ook, terugvallend op haar beschikking van 20 mei 1975 betreffende de gezondmaking van de spoorwegen en de harmonisatie van de financiële betrekkingen tussen de lidstaten en hun spoorwegen, het belang van de in deze beschikking vervatte maatregelen onderstreept, met name de mogelijkheid voor de spoorwegen om, teneinde een financieel evenwicht te bereiken, met voldoende autonomie een economische bedrijfsvoering te hebben.
Ook meerjarenplannen omtrent investeringen, financiering en activiteiten moeten tot de mogelijkheden behoren. Zij is van mening, dat de samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen nog meer moeten worden ontwikkeld, teneinde de commerciële levensvatbaarheid op een vergrote Europese markt en de kwaliteit van de geboden diensten aan de verbruiker te vergroten.
De financiële ontwikkeling moet, waar het noodzakelijk is, doorzichtiger worden om des te beter de werkelijke financiële situatie te kunnen omschrijven.
Ook zouden de toekomstige rapporten van de Commissie meer dan tot nu toe een vergelijking tussen de financiële resultaten van de spoorwegen moeten geven, alsmede de resultaten van het van kracht worden van de gemeenschapswetgeving in de lidstaten.
Bovendien nam de Raad kennis van het rapport van de Commissie van 23 april 1979 *) over de doelstellingen die op lange termijn moeten worden nagestreefd en de maatregelen die moeten worden genomen, teneinde een gedeeltelijke of totale integratie van de spoorwegmaatschappijen op gemeenschapsgebied te bevorderen.

De vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten van de EGKS kwamen in het kader van de Raad van 6 december bijeen. Zij hebben een aanvullende overeenkomst gesloten, die een oorspronkelijk verdrag van 21 maart 1955, dat betrekking heeft op de directe tarieven in het internationaal spoorwegvervoer completeert **). Een en ander moest gebeuren daar met de uitbreiding van de EEG, Engeland is toegetreden en enkele vrachtberekeningen moesten worden opgesteld. Zij betreffen een norm voor het deelparcours in Brittannië, voor zover de spoorwegen van het Verenigd Koninkrijk geen algemene binnentarieven voor het goederenvervoer toepassen en het vervoer per ferryboat.

Op 29 november heeft de Europese Commissie ingevolge de richtlijn van de Raad van 12 december 1977 ***) betreffende de noodzakelijke maatregelen teneinde de jaarlijkse rekeningen van de spoorwegmaatschappijen vergelijkbaar te maken, het rapport voor het jaar 1977 ingediend.

---

*) Bulletin EEG no. 4 1979, de punten 2.1.90.
**) P.B. no. L 315 van 11-12-1979.
***) P.B. no. 334 van 24-12-1977.

Dit eerste rapport bevat de balans en verlies- en winstrekeningen van 10 spoorwegmaatschappijen van de gemeenschap met verklarende noten.
Er is ook, wat de structuur betreft, een synthese gemaakt, terwijl als conclusie enkele suggesties worden gedaan om de werkzaamheden op dit terrein voort te zetten.

Op 8 en 9 november zijn de vervoerscommissies, die in het kader van de verdragen tussen de kolen- en staalgemeenschap en Oostenrijk respectievelijk Zwitserland zijn ingesteld, bijeengekomen om directe spoorwegtarieven voor het kolen- en staalvervoer in transito over Oostenrijk en Zwitserland te bespreken. Zij constateerden dat in het verloop van het vervoer met Italië in 1979 enige moeilijkheden waren opgetreden. De goederenstroom verlegde zich naar het wegvervoer in het bijzonder in het verkeer Duitsland-Italië.

Parlementaire vragen.

De spoorwegverbinding met het vliegveld van Ulster was onderwerp van een schriftelijke vraag van de heer John David Taylor (no. 539/49) *) aan de Europese Commissie.
Vragensteller laat uitkomen dat het voornaamste vliegveld van Noord-Ierland, na Londen één van de drukste, geen directe spoorwegverbinding heeft.
Zijns inziens verdient het in aanmerking te komen voor steun uit het regionaal fonds.
De Europese Commissie vat in haar antwoord de rol, die het vervoerinfrastructuurbeleid voor de Gemeenschap vervult, samen.
Op grond van de Raadsbeschikking van 20 februari 1978 moet de Commissie in kennis worden gesteld van projecten van potentieel communautair belang, hetgeen de regering van het Verenigd Koninkrijk nog niet heeft gedaan.
Overigens wijst de Commissie er op, dat in 1978 en 1979 ten behoeve van de luchthaven uit de middelen van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling reeds subsidies zijn toegekend.

Zeevaart.

Tijdens de Raadszitting van 6 december zijn op het gebied van de zeevaart enkele regelingen aangenomen. Met name is gewijzigd de richtlijn van 21 december 1978 inzake de minimum-eisen, waaraan bepaalde tankers moeten voldoen om de havens van de Gemeenschap in en uit te varen.
De wijzigingen houden in dat ook tankers voor vloeibaar gas er onder vallen.
Zij scherpt verder de verplichting aan, zowel voor chemische tankers als voor gastankers, hoe bekend moet worden gemaakt dat het schip over een geschiktheidscertificaat, dat volgens de regels die door de IMCO betreffende de constructie en bemanning van dergelijke schepen is vastgesteld, beschikt.

---

*) P.B. no. C 316/25 van 17-12-1979.

In de 3e week van januari vond in het kader van de Conferentie van de Verenigde Naties over Handel en Ontwikkeling (UNCTAD) een vergadering tussen een 50-tal landen plaats, teneinde te beraadslagen over een eventuele opheffing van het bestaan van de zgn. goedkope vlaglanden. De vloot van dergelijke schepen is in totaal 240 miljoen ton groot, waarvan Liberia met 150 miljoen ton het merendeel voor zijn rekening neemt. Het secretariaat van de UNCTAD, dat een rapport had opgesteld, beveelt een steeds verdergaande opheffing tot 1991 aan, omdat daarmee de vloot van de ontwikkelingslanden en de veiligheid wordt vergroot.
In 1979 konden 4 landen worden beschouwd als de werkelijke eigenaren van schepen, die onder goedkope vlag varen. Daarbij loopt de Verenigde Staten met 30% voorop.
Griekenland – toekomstig lidstaat van de EEG – nam 14,2% voor zijn rekening, doch dat percentage loopt steeds meer terug.

In januari nam de UNICE, de organisatie die de verladende industrie van de Gemeenschap vertegenwoordigt, stelling ten aanzien van de mededingingsregels in de zeevaart door de Europese Commissie voorgesteld. De verladers stellen geen Gemeenschapsregels op prijs die niet met het bestaan van zeevaartconferenties rekening houden, noch een toezichthoudend orgaan creëren, zoals de Federal Maritime Commission in Amerika.
Een EEG-verordening dient verder iedere tegenspraak met de UNCTAD-code voor lijnvaartconferenties te vermijden, noch de handel tussen de EEG en derde landen te beïnvloeden. Het spreekt uiteraard van zelf, dat ook het overleg tussen de Raden van Zeeverladers en Zeevaartconferences onaangetast moet blijven.
Overigens gaat UNICE wel mee met het commissie-voorstel, voor wat betreft een grotere doorzichtigheid van de economische en technische voorwaarden, alsmede het verbod van discriminatie. Ook zijn ze van mening dat de Currency Adjustment Factors (valutacorrecties) geen extra financiële voordelen aan de vervoerders mogen doen toekomen.

Parlementaire vragen.

De heer Damseaux heeft met zijn schriftelijke vraag (no. 578/78) *) over de Zeerechtconferentie van de Verenigde Naties een nieuwe categorie te ondervragen personen geschapen. Hij vraagt namelijk aan de "ministers van buitenlandse zaken van de 9 landen van de EEG in het kader van de politieke samenwerking bijeen" wat het standpunt is van de vertegenwoordigers van de lidstaten bij de onderhandelingen over de exploitatie van de rijkdommen van de zeebodem. Er kwam een gemeenschappelijk antwoord van de Raad èn van de "ministers van buitenlandse zaken in het kader van de politieke samenwerking bijeen". Zij gaan uiteraard in op de economische en juridische gevolgen van de exploitatie van de rijkdommen op de zeebodem.

*) P.B. no. C 27/1 van 4-2-1980.

Op zich is dit voor de vervoerpolitiek niet zo'n ingrijpende discussie, doch daar op dezelfde conferentie ook het zeerecht als zodanig wordt besproken is vermelding geboden.
De heer Müller-Hermann heeft overigens met schriftelijke vraag (no. 437/49) *) de Commissie gevraagd of bij het Europese Parlement een verslag kan worden ingediend. In haar antwoord meldt de Commissie, dat de Conferentie een belangrijke poging vormt om te komen tot een nieuwe definitie van de rechtsvoorschriften die ook voor de diverse traditionele activiteiten op het gebied van de zee gelden.
De traagheid waarmee de Conferentie voortgang vindt, schuilt in de diversiteit van de technische problemen alsook door de sterk verschillende geografische ligging van de staten en de uiteenlopende belangen.
Naar het zich laat aanzien komen een economische zone van 200 mijl en een internationale contrôle op de exploitatie van de rijkdommen van de zeebodem voor aanvaarding in aanmerking. Tenslotte zegt de Commissie bereid te zijn te zijner tijd aan het Parlement verslag uit te brengen.

De heer Müller-Hermann bleef op dit terrein onvermoeibaar en wilde ook via een schriftelijke vraag (no. 438/79) **) weten of de regeringen in de Conferentie een gecoördineerde strategie volgen, d.w.z. met één stem spreken. De Raad laat in haar antwoord weten dat de vertegenwoordigers van de lidstaten zeer geregeld hun standpunten coördineren en voorbereiden. Ook zet de delegatie van de lidstaat, die het voorzitterschap van de Raad waarneemt namens de Gemeenschap de van te voren vastgestelde gemeenschappelijke standpunten, die onder de bevoegdheid van de Gemeenschap vallen, uiteen. Dit is evenwel geen beletsel dat bij gelegenheid door de andere vertegenwoordigers verklaringen worden afgelegd ter ondersteuning van deze gemeenschappelijke standpunten.

Luchtvaart.

De beschikking van de Raad houdende de instelling van een overlegprocedure inzake de betrekkingen tussen de lidstaten en derde landen op het gebied van het luchtvervoer en inzake de acties op dit gebied in internationale organisaties – op 6 december in principe overeengekomen – is formeel aangenomen op 20 december 1979 en op 24 januari 1980 gepubliceerd ***).
In deze tot de lidstaten gerichte beschikking wordt overeengekomen, dat de lidstaten en de Commissie op verzoek van een lidstaat of van de Commissie overleggen over vraagstukken op het gebied van het luchtvervoer die in internationale organisaties worden behandeld. Ook diverse aspecten van de ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan in de betrekkingen tussen de lidstaten en derde landen, alsmede de werking van de belangrijke onderdelen van bilaterale of multilaterale overeenkomsten welke ter zake zijn gesloten, kunnen ter sprake worden gebracht.

---

*) P.B. no. C 301/4 van 3-12-1979.
**) P.B. no. C 78 van 9-1-1980.
***) P.B. no. L 18/24 van 24-1-1980.

Het overleg moet na een maand of in dringende gevallen zo vroeg mogelijk plaatsvinden.
Doel van het overleg is gezamenlijk te bepalen of de vraagstukken problemen van gemeenschappelijk belang inhouden, en – al naar gelang de aard van de problemen – samen na te gaan of het optreden van de lidstaten moet worden gecoördineerd.
Er hoort uiteraard een uitwisseling van gegevens plaats te vinden, teneinde de doeleinden te bereiken.
Daarnaast verschijnt, naar mijn weten, voor het eerst in de vervoersector het Secretariaat-Generaal van de Raad formeel in de gepubliceerde besluiten. De beoogde uitwisseling van gegevens dient nl. via dit orgaan te lopen, terwijl het overleg plaats zal vinden in het kader van de Raad, overigens zoals bij de overlegprocedure in de zeevaart *).
Na 3 jaren zal de Raad de overlegprocedure opnieuw bezien, teneinde aan de hand van de ervaringen deze eventueel te wijzigen of aan te vullen.

Het Europese Parlement heeft overigens in november 1979 aan de hand van een verslag, met als rapporteur de heer K.H. Hoffmann, haar instemming betuigd met deze "vrij bescheiden stap voorwaarts in de richting van een doeltreffend gemeenschappelijk beleid voor het luchtvervoer", maar "het is een heel belangrijke".
Het Parlement wijst in haar toelichting nog op het verschil tussen de onderhavige regeling en een soortgelijke beschikking inzake het zeevervoer van 1977, waarbij de uitwisseling van informaties en het overleg plaatsvindt in het kader van de Raad. Ook wijst men op het belang van het overleg vóóraf, zoals artikel 1 eist.
Een andere richtlijn eveneens op 6 c.q. 20 december 1979 aangenomen, betreft de beperking van geluidshinder door subsonische luchtvaartuigen **).
Uitgaande van de technische bijlage bij het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart geeft de richtlijn aan de lidstaten de verplichting toe te zien dat de bedoelde civiele luchtvaartuigen alleen worden gebruikt wanneer uit deugdelijke bewijsstukken blijkt, dat deze akoestisch zijn goedgekeurd. Dit kan geschieden via een afzonderlijk geluidscertificaat of een passende verklaring, waaruit goedkeuring blijkt. Daarna volgt in het desbetreffende artikel een opsomming van een aantal gegevens, die tenminste in het certificaat of verklaring moeten zijn opgenomen.

De volgende artikelen vermelden een aantal data, waarop vliegtuigen uit het register moeten zijn geschrapt of in het bezit moeten zijn van de deugdelijke bewijsstukken. Tot eind 1984 kunnen nog luchtvaartuigen waarvan buitendienststelling ernstige en/of abnormale risico's voor de luchtvaartmaatschappij met zich brengt, in dienst blijven.
Eind 1986 behoren de subsonische straalvliegtuigen met een maximaal startgewicht van meer dan 20 ton een akoestische goedkeuring te hebben, waartoe een tijdelijke ontheffing kan worden verleend tot eind 1988.

---

*) P.B. no. L 239 van 17-9-1977, artikel 4, lid 1 en 2.
**) P.B. no. L 18/26 van 24-1-1980.

In uitzonderlijke individuele gevallen kan van deze richtlijn tijdelijke ontheffing worden verleend, terwijl ook passende maatregelen moeten worden genomen om te bewerkstelligen dat de niet-communautaire luchtvaartuigen voldoen aan voorschriften die tenminste even streng zijn als deze richtlijn.
Zes maanden na kennisgeving van de richtlijn moeten de nodige bepalingen van intern recht in de lidstaten zijn voorgesteld en medegedeeld aan de Commissie.

Tijdens de Raadszitting van 6 december heeft de Raad ook over andere vraagstukken van het luchtverkeer beraadslaagd. Daarbij heeft zij met name de communautaire economische integratie, tarieven en de kosten, alsmede het energievraagstuk besproken en kennis genomen van het memorandum van de Commissie van 12 juni 1979.
De Raad heeft de Commissie uitgenodigd om op de eerste plaats de met de grensoverschrijdende interregionale diensten samenhangende vraagstukken te presenteren en in de eerste helft van 1980 desbetreffende voorstellen te doen.
Een werkgroep van nationale deskundigen heeft op 24 januari voor het eerst de mogelijkheden bestudeerd voor een gemeenschappelijk standpunt ten aanzien van een verbetering van dit soort diensten.
Verder is het Comité van Permanente Vertegenwoordigers opgedragen om zo snel mogelijk de andere dringende vraagstukken te bestuderen, zoals de geluidshinder, de vereenvoudiging van de formaliteiten voor de luchtvracht, de technische normen, de regeling ten aanzien van de mededinging en steun, wederzijdse erkenning van vliegbewijzen, de arbeidsvoorwaarden, het vestigingsrecht, alsmede het onderzoek en reddingsoperaties.
Ook ten aanzien van deze vraagstukken worden voorstellen of andere initiatieven, zo vlug mogelijk, gevraagd.

Het Europees Parlement heeft en gaat zich uitgebreid bezighouden met de Europese burgerluchtvaart. Nadat het Parlement bij de eerste beraadslagingen aan de hand van een interim-verslag van de Commissie Vervoer op 23 oktober 1979 reeds zijn waardering had uitgesproken, is besloten de in het memorandum behandelde onderwerpen afzonderlijk te behandelen en voor ieder thema deskundigen uit te nodigen. Er is een tijdschema en een lijst van deskundigen goedgekeurd.
Bij het schrijven van dit nummer zijn c.q. worden de thema's "mededinging en tariefstructuren" (29 februari 1980) en "Europese en regionale vliegverbindingen en luchthavens" (25 maart 1980) behandeld, waarvoor de volgende experts zijn uitgenodigd: de Europese burgerluchtvaartconferentie (ECAC - European Civil Aviation Conference), de IATA, een Europese en een Amerikaanse nationale luchtvaartmaatschappij (KLM en PAN AMERICAN), een particuliere en een chartermaatschappij (LAKER en DANAIR), de ATUC (Comité van gebruikers van diensten in de luchtvaart), respectievelijk de organisatie van de Europese luchtvaartmaatschappijen – AEA (Association of European Airlines), de internationale organisatie van luchthavens van de burgerluchtvaart – ICAA (International Civil Airports Association), de ad hoc-groep

"Independent Carriers", één nationale en één regionale luchtvaartmaatschappij (ALITALIA en AIR INTER) en tenslotte twee nationale en twee regionale luchthavens: Londen-Heathrow, Frankfurt a.M., Straatsburg en Basel-Mulhouse.

Andere ter zake bevoegde instanties werden en worden om schriftelijk advies verzocht. Deze zittingen zullen worden voortgezet op 24 april a.s.. Dan zal het thema "sociale vraagstukken" worden behandeld in aanwezigheid van vertegenwoordigers van het ITF (Internationale organisatie van de transportverenigingen), IFALPA (Internationale organisatie van groeperingen van piloten), IFATCA (Internationale federatie van vluchtleidersorganisaties) en APDC (Conferentie van directeuren bij de nationale luchtvaartmaatschappijen).

Tenslotte zal de Parlementscommissie op 29 mei 1980 twee verschillende thema's behandelen: "Veiligheid in de luchtvaart" en "Vliegtuigbouw".
De veiligheidsvraagstukken zullen worden behandeld in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de ICAO (International Civil Aviation Organization), de IATA, EUROCONTROL, NATO en van een nationale luchtvaartmaatschappij (LUFTHANSA).

In verband met de vliegtuigbouw zullen de leden van de Commissie een gedachtenwisseling voeren met vertegenwoordigers van de AECMA (Association Européenne des Constructeurs de Matériel Aérospatial), de organisatie van de Europese Vliegtuigconstructeurs en toeleveringsbedrijven in de luchtvaart evenals met vertegenwoordigers van de Airbus-maatschappij en van een nationale luchtvaartmaatschappij (British Airways).

Tijdens de vergaderingen van juni en juli 1980 zal de Commissie voor vervoer de verkregen informatie verwerken en een ontwerp-verslag ter zake van de heer Hoffmann behandelen, dat eventueel tijdens de plenaire vergaderingen van 1980 bij het Europese Parlement zal worden ingediend.

Ook een ander voorstel van de Europese Commissie, met name op het gebied van het mededingingsrecht, is op 23 en 24 januari in de Economische en Monetaire Commissie van het Europees Parlement ter sprake gekomen.
Aan de hand van een ontwerp-rapport van de heer Schwarzenberg *) komt het tot een voorstel aan het Parlement om met de mededingingsregels, maar wel getemporiseerd wat de inwerkingtreding betreft, in te stemmen. Men is van mening, dat de bilaterale verdragen de luchtvaartmarkt in Europa verstarren en tot een weinig doorzichtige tarievenstructuur leiden.
Daarenboven zal de mededinging in de luchtvaart ten gunste van de gebruikers komen. Het chartervervoer zal ook vrije toegang tot de markt moeten krijgen.

---

*) PE no. 62.725 van 28-11-1979.

Het rapport keurt de voorstellen van de Europese Commissie, met name op het gebied van de tarieven die een versoepeling teweeg brengen, goed.
Ook moet de ontwikkeling van regionale luchtvaartmaatschappijen worden geëntameerd. Desalniettemin moet men zich niet verkijken op de geografisch sociale en op het gebied van de energie bestaande verschillen bij het Europees en binnenlands verkeer in de Verenigde Staten. Ook kan de IATA een rol spelen in het onderzoek naar een multilateraal evenwicht in de luchtvervoermarkt.
Met name mag een vergroting van de mededinging niet gepaard gaan met een achteruitgang van de kwaliteit, noch met de bescherming van de gebruiker en van het personeel. Dit verslag is overigens sterk geamendeerd op het punt van het fase-gewijs invoeren van een ruimere vrijheid en onderlinge concurrentie.

In de maand november vond de 54e vergadering plaats van EUROCONTROL, de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart. Voorop stond het vraagstuk van de betrekkingen tussen EUROCONTROL en de Gemeenschap. De Europese Commissie en het bureau van EUROCONTROL zullen werken aan een accoord, dat het bureau zijn bevoegdheden laat houden op het punt van het luchtverkeer.

Tevens is een accoord met Griekenland, dat zich in 1983 zal aansluiten bij de Conferentie, goedgekeurd, terwijl met Saoedi Arabië is afgesproken, dat technische bijstand zal worden geleverd.
Ook een aantal budgettaire vraagstukken, alsmede de toekomst van het bureau zijn besproken.
De ministers hebben afgesproken om er naar te streven, dat de wijziging van de huidige conventie in maart 1983 in werking zal kunnen treden.

Op een later tijdstip in december heeft de Vervoercommissie van het Europees Parlement een discussie gehad met vertegenwoordigers van EUROCONTROL.
De Vervoercommissie is ook van mening, dat EUROCONTROL moet blijven bestaan, ja zelfs een instituut van de Europese Gemeenschap dient te worden. Daarvoor zullen echter wel de arbeidsvoorwaarden van het personeel moeten worden geharmoniseerd.

Tijdens een persconferentie heeft de voorzitter van de Vervoercommissie, de heer Seefeld, nog eens gewezen op de verschillende belangen, die op het gebied van de luchtvaartcontrôle meespelen, nu met name Frankrijk zijn eigen contrôlecentrum heeft en Engeland van mening is, dat zij veel meer aan de zaak moet betalen dan dat zij er profijt van heeft. Ook sprak hij er zijn voldoening over uit, dat de 3 nieuwe lidstaten van de EEG hun verlangens tot aansluiting bij EUROCONTROL reeds hebben getoond.

Diversen.

Zomertijd.

Het onderzoek inzake de zomertijd duurt voort. Deze keer heeft de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties door één van de staten een onderzoek laten verrichten over de effecten van de zomertijd.
Daarbij kwam tot uiting dat in België, Griekenland, Frankrijk en Polen een vermindering van 0,3 tot 0,4% van de jaarlijkse energieconsumptie is gesignaleerd. Voor Spanje bedraagt het percentage zelfs 2%.
Men heeft daarnaast een aantal voor- en nadelen geconstateerd. De nadelen zouden verdwijnen wanneer de invoering van een zomertijd in alle landen van Europa heeft plaatsgevonden.

Zeehavens.

In december vond voor de zesde maal het Benelux-zeehavenoverleg plaats, dit maal te Antwerpen.
Naar aanleiding van een rapport van het Secretariaat-Generaal van de Benelux over de toekomstige prognoses van de Benelux-zeehavens tot het jaar 2000 zijn de Belgische en Nederlandse havenoverleginstanties belast met de uitwerking van deze studie, tezamen met het Secretariaat-Generaal, alsmede het formuleren van een opzet van een meer gedetailleerde studie.
Daarnaast hebben de zeevervuilingsproblemen, de valuta-aanpassingen in de zeevracht (Currency Adjustment Factors), alsmede de harmonisatie van de zeevaartstatistieken onderdeel van de beraadslagingen uitgemaakt. Tenslotte hebben de Benelux-landen het belang dat zij aan een gemeenschappelijke Europese zeehavenpolitiek hechten, onderstreept.

Wetenschappelijk onderzoek.

Op 13 december 1979 heeft het Comité van hoge functionarissen COST zich accoord verklaard met de voorbereiding van een nieuw onderzoek, dat wordt toegevoegd aan het reeds in oktober j.l. goedgekeurde *). Door deze nieuwe actie (nummer COST no. 301) worden de verschillende hulpinformatiesystemen voor de zeevaart in drukke verkeers- en kustwateren, alsmede het binnenvaren van de haven bestudeerd. De voorbereiding mag maximaal 1 jaar duren.

Belastingheffing boordvoorraad.

De Europese Commissie heeft bij de Raad een voorstel ingediend ter regeling van het communautaire, fiscale regime betreffende boordvoorraad bij schepen, luchtvaartuigen en treinen.

---

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 4, blz. 489.

Het voorstel heeft betrekking op de BTW en accijnsverplichtingen, waarvan de uniformisatie past in het huidige douanestreven.
Zoals gebruikelijk wordt het regime gekarakteriseerd door een vergunningenstelsel, waarop onder bepaalde voorwaarden, zowel bij im- als export van boordvoorraden, uitzonderingen kunnen worden gegeven.
Het voorstel is een nadere uitwerking van de 6e BTW-richtlijn van de Raad van 17 mei 1979 en beoogt door deze eenmaking de concurrentieverschillen op dit punt weg te nemen.

Parlementaire vragen.

Verkeersveiligheid en bestrijding van verkeerslawaai waren onderwerpen van schriftelijke vragen, enerzijds een (no. 995/79) *) van de heer Taylor, anderzijds een (no. 382/79) **) van de heer Seefeld.
Wat betreft de verkeersveiligheid somt de Commissie in het antwoord de maatregelen op, die op het punt van de veiligheid zijn aangenomen, zoals de veiligheidsgordels en valhelmen.
Een belangrijke wijziging van de desbetreffende regel in het Verenigd Koninkrijk, nl. uitbreiding verplichting tot het dragen van veiligheidsgordels in autobussen en bij het vervoer van goederen, zou, wanneer de lidstaten een dergelijk initiatief juist achten, kunnen worden overgenomen in een wijziging van de EEG richtlijn 77/541 ***).
Bij de bestrijding van het verkeerslawaai streeft men naar een geluidsniveau dat tegen 1985 beneden de 80 dB(A) ligt, aldus een protocol verklaring van 8 maart 1977 van de Raad, terwijl ook een richtlijn ter beperking van het geluidsniveau van railvoertuigen zal worden ingediend, waarbij rekening zou worden gehouden met een reeds in Duitsland geplande maatregel.

Tenslotte is de Commissie niet bekend met Nederlandse praktijken betreffende de zgn. rijbewijsvakanties (dit maal naar Florida), zo geeft zij te kennen op een schriftelijke vraag (no. 252/79) ****) van de heer Seefeld.
De Commissie wijst er op, dat een aantal minimumvoorwaarden zijn opgenomen in een voorstel voor een eerste richtlijn betreffende de invoering van een communautair rijbewijs, dat tot doel heeft de veiligheid van het wegverkeer te verhogen.

---

*) P.B. no. C 19/34 van 24-1-1980.
**) P.B. no. C 301/3 van 3-12-1979.
***) P.B. no. L 220 van 28-8-1977.
****) P.B. no. C 316/6 van 17-12-1979.

STATISTISCHE RUBRIEK

door
J. Voordouw

BINNENVLOOT EN BINNENVAART

Kort na elkaar verschenen bij het Centraal Bureau voor de Statistiek drie publikaties die verband houden met de binnenvaart, te weten:

Statistiek van de binnenvloot, 1 januari 1979,

Statistiek van de internationale binnenvaart 1978, en

Statistiek van het binnenlands goederenvervoer 1978,
deel 1: binnenvaart en spoorwegen.

In de Statistiek van de binnenvloot wordt met name de actieve vloot bezien naar een groot aantal gezichtspunten, ten dele van technische aard, ten dele naar het gebruik in binnenlands en internationaal verkeer.
Een schip wordt als "actief" beschouwd, wanneer het in 1978 heeft deelgenomen aan binnenlands of grensoverschrijdend vervoer.
Doordat dit criterium wordt aangehouden is het mogelijk de prestaties van de vloot te vergelijken met de schepen en hun capaciteit.

De actieve vloot telde op 1 januari 1979 6631 binnenschepen met een laadvermogen van 4,8 mln ton. Uit de verdeling naar bouwjaar blijkt, dat 58% van de schepen en 45% van het laadvermogen dateren van vóór 1950.
Twee jaar eerder – op 1 januari 1977 – waren er nog 7515 schepen met een laadvermogen van 5,1 mln ton. Toen was 65% van de schepen en 51% van de capaciteit van vóór 1950.
De inkrimping van de actieve binnenvloot gaat gepaard met een verjonging, terwijl tegelijkertijd het gemiddeld laadvermogen per schip toeneemt. Vooral oudere en kleinere schepen worden gesloopt of op andere wijze aan de actieve vloot onttrokken. De daling in het aantal schepen had vooral betrekking op vrachtschepen, hetzij met motor of gesleept. Het aantal tankschepen nam in veel geringere mate af; het aantal duwbakken bleef vrijwel gelijk.

In totaal werd in 1978 door de 6631 Nederlandse binnenschepen 184 mln ton goederen vervoerd, de helft in het binnenlands vervoer, de andere helft in de internationale vaart. Van de 184 mln ton nam de vrachtvaart 158 mln ton voor haar rekening en de tankvaart 26 mln ton.

In onderstaand overzicht zijn enkele gegevens uit de drie CBS-publikaties samengevoegd.

Vervoer met Nederlandse binnenschepen in 1978

	aantal deel-nemende schepen	laadver-mogen 1000 t.	vervoerd gewicht totaal mln.ton	vervoerd gewicht p.schip ton	lading tonkm totaal mln	lading tonkm p.schip 1000 t
BINNENLANDSE VAART						
vrachtschepen	4817	3121	80	16600	6360	1320
tankschepen	268	252	12	44800	1070	3990
INTERNATIONALE VAART						
vrachtschepen	4493	3421	78	17400	23050	5130
tankschepen	447	525	14	31300	5340	11950
TOTAAL *)						
vrachtschepen	6087	4260	158	26000	29400	4830
tankschepen	544	580	26	47800	6410	11780
			184		35810	

*) Indien een schip zowel aan de binnenlandse vaart als aan de internationale vaart heeft deelgenomen wordt dit schip bij het totaal slechts éénmaal geteld.

Uit dit overzicht komt naar voren van hoeveel belang de internationale vaart is voor de Nederlandse binnenschippers. Niet minder dan 80% van de vervoerprestatie in lading tonkm komt voor rekening van het grensoverschrijdende vervoer en slechts 20% voor rekening van het binnenlands vervoer.

Overigens hebben de Nederlandse schippers geen monopolie bij de vaart over onze waterwegen. Uit de Statistiek van de internationale binnenvaart blijkt, dat ook schepen van andere nationaliteiten in belangrijke mate aan het verkeer op onze vaarwegen deelnemen.

Internationale binnenvaart via Nederlandse waterwegen in 1978

	Totaal vervoerd	Gelost in Nederland	Geladen in Nederland	Vervoerd via Nederland
		mln ton		
Nederlandse schepen	92	33	49	10
Andere nationaliteit	93	19	51	23
Totaal	185	52	100	33

Van de totale vervoerde hoeveelheid in het grensoverschrijdende vervoer namen de Nederlandse schippers bijna de helft voor hun rekening. Tevens blijkt, dat de hoeveelheid in ons land geladen goederen bijna het dubbele is van de hoeveelheid in ons land geloste goederen. Duidelijk komt naar voren, dat ons land een belangrijke plaats inneemt bij de aanvoer van goederen voor andere landen. Met name kan dan gedacht worden aan de rol die onze zeehavens vervullen in het internationale goederenverkeer.

Dit blijkt ook wanneer de in ons land geladen en geloste goederen worden uitgesplitst naar het district van lading en lossing.

Goederenvervoer per binnenschip naar district

	Geladen			Gelost		
	totaal	binnenlandse vaart	internat. vaart	totaal	binnenlandse vaart	internat. vaart
			mln ton			
Totaal	192	92	100	144	92	52
Verkeersdistrict:						
Rijnmond	98	24	74	31	14	17
IJmond	16	9	7	14	11	3
Overig West	19	7	2	37	27	10
Zuid-West	18	14	4	20	15	5
Noord	6	5	1	12	7	5
Oost	8	7	1	17	9	8
Zuid-Limburg	5	3	2	3	1	2
Overig Zuid	22	13	9	10	8	2

Heel duidelijk komt uit dit overzicht de positie van Rijnmond naar voren als district van lading vooral voor de internationale binnenvaart. Bij de geloste goederen neemt district Overig West de eerste plaats in, hetgeen toe te schrijven is aan het binnenlands vervoer.

Ook met betrekking tot de soort vervoerde goederen geven de publikaties van het binnenlands en internationaal vervoer te water veel informatie. De verschillende vervoerstromen hebben elk hun karakteristieke samenstelling van het goederenpakket.

Goederenvervoer per binnenschip naar goederengroep

	binnenlandse vaart	internationale binnenvaart		
		gelost in Nederland	geladen in Nederland	vervoerd via Ned.
TOTAAL	92	52	100	33
Landbouwprodukten	6	2	4	1
Andere voedingsprodukten	7	3	10	1
Vaste brandstoffen	1	8	3	3
Vloeibare brandstoffen	10	2	24	7
Ertsen, metaalafval	0	0	33	1
Metalen, halffabr.v. met.	1	3	3	8
Zand, grind, bouwmateriaal	62	30	15	5
Meststoffen	2	1	3	3
Chemische produkten	2	2	4	2
Overige goederen	1	1	1	2

Bij de binnenlandse vaart neemt het vervoer van zand, grind en bouwmateriaal een dominerende plaats in. Meer dan tweederde van het totaal heeft hierop betrekking.

Bij de internationale binnenvaart is er een groot verschil tussen de goederen, die in ons land gelost worden en de goederen, die hier geladen worden. Bij de geloste goederen valt in de eerste plaats de hoeveelheid zand, grind en bouwmateriaal op; echter ook de hoeveelheid vaste brandstoffen is niet onbelangrijk.

Bij de in ons land voor het buitenland geladen goederen treden de ertsen op de voorgrond, gevolgd door vloeibare brandstoffen.
Uit de Statistiek van de internationale binnenvaart blijkt, dat dit voornamelijk produkten van de olieraffinaderijen in het Nieuwe Waterweggebied zijn.

Bij de vaart via Nederland vormen de metalen de grootste groep, gevolgd door vloeibare brandstoffen.

Bij de metalen is de belangrijkste vervoerstroom die van West-Duitsland naar België. Bij de vloeibare brandstoffen loopt de stroom andersom: van België naar West-Duitsland.

GOEDERENWEGVERVOER TUSSEN NEDERLAND EN BELGIË/LUXEMBURG

In de Maandstatistiek Verkeer en Vervoer van februari 1980 komt een artikel voor met bovenstaande titel.
Lange tijd heeft het CBS over dit vervoer geen gegevens gepubliceerd. Toen in 1971 de douaneformaliteiten aan de Nederlands-Belgische grens vereenvoudigd werden viel de verkeerstatistische waarneming van het goederenwegverkeer tussen beide landen weg.

In het artikel wordt ingegaan op problemen die toen ontstonden en op welke wijze getracht is in de behoefte aan statistische informatie te voorzien.
In plaats van de integrale waarneming met douane-documenten werd een waarneming op basis van een steekproef geïntroduceerd, zowel in Nederland als in België en Luxemburg.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek acht het thans verantwoord tot publikatie van de belangrijkste uitkomsten over te gaan.
De publikatie heeft betrekking op de periode 1973-1977, zodat over de jaren 1971 en 1972 geen gegevens beschikbaar zijn; 1970 was het laatste jaar van waarneming via de douane.

In het artikel wordt de over de weg vervoerde hoeveelheid goederen gesplitst naar de nationaliteit van de voertuigen, naar de voornaamste goederensoorten en naar de vorm van vervoer: beroepsvervoer of eigen vervoer.
Voorts worden nog de belangrijkste vervoerstromen in kaart gebracht, waarbij het opvallend is, dat het vervoer tussen Rijnmond en Antwerpen slechts een beperkt deel van het totale vervoer omvat.

De belangrijkste vervoerstroom loopt tussen "Overig België" en "Overig Nederland" en omgekeerd.

Goederenvervoer over de weg tussen Nederland en België/Luxemburg

	Van Nederland naar België/Luxemburg		Van België/Luxemburg naar Nederland	
	totaal	wv. beroeps-vervoer	totaal	wv. beroeps-vervoer
	1000 ton			
TOTAAL				
1973	6966	5014	8291	6022
1974	7649	5811	8628	6515
1975	7443	5811	7850	6070
1976	8186	6351	8314	6481
1977	8137	6208	9010	6885
Nederlandse voertuigen				
1973	5401	4181	5512	4492
1974	6037	4794	5240	4281
1975	5530	4636	5194	4284
1976	6264	5323	5796	4829
1977	6380	5348	6091	5213

BOEKBESPREKINGSRUBRIEK

Marvin L. Manheim.
Fundamentals of Transportation Systems Analysis,
Volume 1: Basic Concepts.
The MIT Press, London 1979.
658 blz. £ 15.50.

Wanneer een internationaal befaamde beoefenaar van de vervoerswetenschap een tekstboek publiceert dan is het passend om meer dan de gewone, helaas vluchtige, aandacht voor het nieuw verschenen werk te hebben.
Voor die aandacht wordt de lezer van dit zonder overdrijving briljant te noemen boek ook ruimschoots beloond.

Manheim heeft voor een zeer ambitieuze opzet gekozen.
Hij wenst het complexe vervoersysteem en de al even complexe wijze waarop het systeem een plaats heeft in het geheel van menselijke activiteiten tot onderwerp van zijn analyse te maken. Alle vervoerswijzen dienen in dat systeem begrepen te worden.
De problemen en opvattingen van zowel overheid, transportondernemers, consumenten van vervoersdiensten als allerlei door het transportsysteem direct of indirect "geraakte" groeperingen in de samenleving moeten daarmee kunnen worden benaderd.
De waaier van problemen op het gebied van verkeer en vervoer moet er mee kunnen worden aangevat. De aanpak dient multidisciplinair te zijn. Hij noemt deze aanpak een uitdaging; een waarlijk onderkoelde formulering voor het te lijf gaan van een monsterachtig ingewikkeld probleem.

Het boek is allerminst vanuit het niets geschreven.
Ruim tien jaar cursus en collegestof zijn de bouwstenen geweest voor dit standaardwerk. De vele tientallen vragen en oefeningen, van zeer uiteenlopende moeilijkheidsgraad, en de uitnemende didactische opzet van het boek verraden deze achtergrond.

Langs de weg van de afnemende abstractie laat Manheim de lezer kennis maken met allerlei aspecten van het transportsysteem maar vooral met de samenhangen tussen die aspecten. Het boek is als een stijgend bergpad: de eerste hoofdstukken zijn eenvoudig te volgen, maar geleidelijk aan neemt de moeilijkheidsgraad toe.
De klimijzers van een grondige wiskundige kennis zijn echter nergens nodig. In zijn voorwoord beschrijft Manheim overigens diverse mogelijke leerpaden.

Drie variabelen en, eveneens, drie relaties tussen die variabelen vormen de architectuur van het boek. Het transportsysteem T in al zijn facetten en het systeem van menselijke activiteiten A bepalen het patroon van stromen F (relatie 1).
Dat patroon beïnvloedt op zijn beurt A (relatie 2). Voorts bepaalt F ook het transportsysteem T (relatie 3). Relatie 1 is niets anders dan een weergave van het korte termijn evenwichtsmodel voor de vervoersmarkt. Relatie 2 verbeeldt de lange termijn verschuivingen van bijvoorbeeld wonen en werken.

Relatie 3 geeft de reacties weer van de aanbieders van verkeers- en vervoersdiensten (de klassieke aanbodfunctie). Deze relatie 3 is overigens, aldus Manheim, voor onderzoekers die zich veelal juist met het probleem bezig houden hoe het toekomstige transportsysteem er uit moet zien, niet relevant.
De onderzoeker moet zich bezig houden met een zorgvuldige bestudering van de beïnvloedingsmogelijkheden van het totale systeem alsmede van de gevolgen van die beïnvloeding. Voorts is het van groot belang om na te gaan wie de gevolgen draagt.

In de uitwerking van relatie 1 staat de wisselwerking tussen de door de klant ervaren kwaliteit van de dienst en de vervoeromvang centraal: het vervoersvolume bepaalt mede de kwaliteit (service functie) en de kwaliteit bepaalt mede de vervoeromvang (vraagfunctie).

De aandacht van de onderzoekers is tot voor kort bijna uitsluitend gericht geweest op de vraagfunctie. Ook Manheim besteedt er ruime aandacht aan. In eerste instantie worden er meer dan 100 bladzijden van het boek aan gewijd. Na een globaal overzicht gegeven te hebben van modellen die gehanteerd zijn en worden om vervoervolumes te voorspellen spreekt hij zijn sterke voorkeur uit voor gedesaggregeerde modellen. Ter illustratie wordt een "papier en potlood case" volledig uitgewerkt gepresenteerd.

De werking van het transportsysteem T krijgt royale aandacht in de volgende 150 bladzijden.
Het aangeboden systeem bepaalt mede de kwaliteit. Tevens maakt het aanbod een beroep nodig op productiefactoren. Onderwerpen als optimaal voertuiggebruik, kostenfuncties van transportondernemingen en de gevolgen van congestie worden hier onder meer behandeld. Er wordt overigens vreemd genoeg geen aandacht geschonken aan de arbeid als belangrijkste productiefactor.

Het vanzelfsprekend vervolg op de behandeling van de vraagfunctie en de structuur van het transportsysteem is de bespreking van het evenwicht. Niet alleen het korte termijn evenwicht tussen kwaliteit en vervoersvolume maar ook het lange termijn evenwicht tussen vervoerstromen en het activiteitensysteem alsmede het evenwicht tussen het aangeboden transportsysteem en de vraag worden geanalyseerd

De resultaten van de bestudeerde transportsysteem alternatieven moeten worden onderworpen aan een evaluatie.
Manheim bespreekt een aantal methoden en geeft de voorkeur aan een "check list"-techniek waarbij zowel de gevolgen van het onderzochte alternatief als degenen die deze gevolgen ondervinden in beschouwing worden genomen. Hij waarschuwt tegen het uitsluitend of hoofdzakelijk gebruik van een economische doelvariabele.
Dit soort monomanie leidt volgens hem tot onaanvaardbare resultaten in het proces van transportplanning.

In een "case" betreffende de exploitatie van een busonderneming wordt de gepresenteerde theorie in praktijk gebracht. Systematisch worden de stappen van het onderzoek vanaf de gegevensverzameling tot en met de evaluatie beschreven. Aan de hand van cijfervoorbeelden worden de exploitatie-alternatieven uitgewerkt.

De vraag naar vervoer is de uitkomst van een ingewikkeld samenstel van menselijke gedragingen.
Waar wonen, werken en recreëren mensen? Hoe frequent verplaatsen ze zich? Welke bestemmingen hebben ze? Met welk vervoermiddel? Langs welke route? Op welk moment? Manheim gaat hier ten tweede male in op de vraag naar vervoer. Maar nu staan de vele dimensies, waarin de consument van vervoers- en verkeersdiensten zijn keuze bepaalt, centraal. Deterministische geaggregeerde en stochastische gedesaggregeerde modellen worden beschreven alsmede de vraag of de beslissingen van de consumenten simultaan of sequentieel moeten worden voorspeld.

Het evenwicht tussen de geboden kwaliteit en de vraag wordt natuurlijk mede bepaald door de structuur van het netwerk van het transportsysteem. De, overigens met cijfervoorbeelden gelardeerde, theorie over dit onderwerp wordt gevolgd door een zeer uitgebreide "case"- studie van een klein netwerk met verschillende vervoerwijzen en combinaties daarvan. De gehele behandelde stof is in deze "case" verwerkt.

Het proces van besluitvorming over het te kiezen transportsysteem kan niet los staan van dat wat de onderzoeker doet. Manheim gaat uitgebreid in op de rol die de onderzoeker vervult en op de regels die in acht behoren te worden genomen bij dat proces van besluitvorming. Ook de onderzoek-ethiek krijgt aandacht, zelfs een opgave waarin een gewetensvraag wordt gesteld ontbreekt niet.

Handige tabellen, een lijst van afkortingen, een schitterende bibliografie en een zeer uitgebreide begrippenindex besluiten het boek.

"Er is geen koe zo bont of er zit wel een vlekje aan" zo luidt het in onvervalst Hollands wanneer men een kleine oneffenheid wil aanduiden. De hiervoor genoemde bibliografie bevat maar weinig verwijzingen naar Nederlandse literatuur. Maar die van het "Projektbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies", wil ik U niet onthouden; daar is toch geen woord Frans bij?

Voor al diegenen die kennis willen nemen van de huidige onderzoekmethoden in de vervoerswetenschappen is dit boek van Manheim onovertroffen.
Eén vraag rest nog: "Wanneer verschijnt Volume 2?"

Prof. Dr. A.A.J. Holtgrefe

J.B. Polak and J.B. van der Kamp, (Editors)
Changes in the Field of Transport Studies:
Essays on the Progress of Theory in Relation to Policy Making,
Martinus Nijhoff, The Hague, 1980.
Prijs: Dfl. 85,–.

This book is a collection of fourteen essays in honour of the work of Professor Dr. J.P.B. Tissot van Patot. The book is intended to reflect Patot's extensive interests, both as a practitioner and a teacher, and the editors have chosen essays which "present the reader with an insight into the wide-ranging character of present-day transport economics" (see page 1). The editors attempt to identify three recurring themes, namely the nature of the subject matter of transport economics, the methods with which issues in transport economics are analysed, and the interaction of theory, policy and decision making. However, the book suffers because of the diversity of topics and the extreme narrowness of some of the papers.

The individual contributions vary widely in both quality and interest, as is quite common in collections of this sort. Three of the papers appear to be especially valuable, namely Gwilliam in his consideration of the common transport policy of the EEC, Kolaric on the developments of transport policy in Yugoslavia and the discussion by Michon on the contribution of psychology to the analysis of the travel behaviour of individuals. Too much emphasis is placed in the "spatialization of transport economics". No less than five of the papers, those by Blauwens, Van Gent and Kuyvenhoven, Hamerslag, Klaassen and Winkelmans, are primarily concerned with the spatial dimension of the subject.

Holtgrefe is concerned with the role of model building in the determination of transport policy and he raises some tantalising possibilities which, unfortunately, he does not develop. Kuypers discusses the contribution of political science to the analysis of transport policy making, an aspect which is usually ignored in academic studies of this topic. Kuiler focusses attention on future developments in transport statistics and introduces the concept of transport chains in relation to commodities and manufactured goods. His approach would seem to be theoretically appealing, but unlikely to be feasible because of excessive cost. Santoro discusses the development of railway transport in Italy while De Waele outlines the research activities of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT). Finally there is a paper by Heertje on technical change and transport. Potentially, this is one of the most crucial topics covered in this book. However, this chapter is extremely disappointing. Only two pages are devoted to technical change in transport. This includes two long quotes from Adam Smith and Karl Marx, while the remaining five pages discuss the general phenomenon of technical change and the conclusions.

It is important to realise that none of the essays has broken new ground and made any sort of significant addition to knowledge in their respective areas. However, the essays are useful in that they provide valuable summaries of the state of transport economics under particular headings. As such they could be especially useful reading material for students.

Dr. J. S. Wabe.

K. Löbe. Metropolen der Meere;
Entwicklung und Bedeutung groszer Seehäfen.
Econ Verlag GmbH Düsseldorf – Wien,
1979, 340 blz., 31 afb. prijs DM 34.

De schrijver (68) heeft zijn jarenlange ervaring met havens en rederijen ten nutte gemaakt door het heden en verleden van algemene havens in een aansprekende stijl te beschrijven. De benadering is meer literair dan wetenschappelijk: problemen worden of niet gesteld of met enkele woorden zonder analyse opgelost. Voetnoten en een verwijzing naar andere literatuur ontbreken. De inhoud is zodanig opgesteld, dat men wel veel wetenswaardigs tegenkomt, maar nauwelijks overzicht verkrijgt en behoudt.

Prof. Dr. J.P.B. Tissot van Patot.

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 vervoervraagstukken 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 1.865,– per jaar; bedrijfscontribuant f 500,–; persoonlijke contribuant f 57,25 en junior contribuant f 28,–.

Bestuur : Mr. P.R. Leopold, voorzitter; Dr. A.D.J. Brantenaar, J.J. Dassel, Mr. R.J.H. Fortuyn, Ir. H.A. de Groot, D. Hooykaas, Mr. W.G.A. de Meester.

Directeur : Prof. Drs. H.J. Noortman.