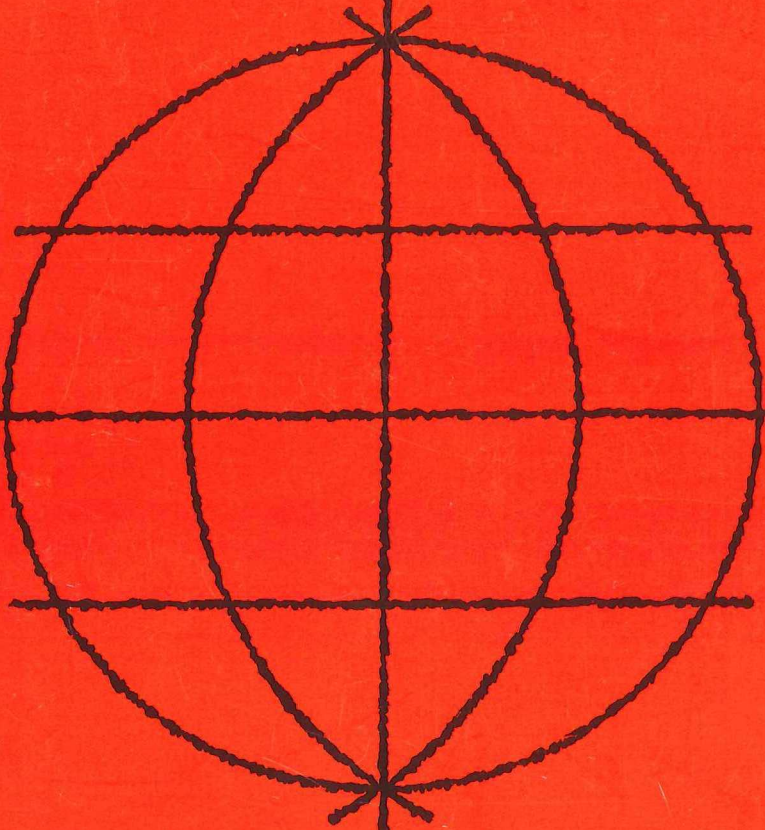


BINNENVAART



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 – Prof. 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. 4

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

INHOUD

TEN GELEIDE	331
<i>Prof. Mr. K. Vonk en Drs. G. Gort</i>	
VIJF JAREN COMMISSIE BINNENSCHIEPVAART	333
<i>H. Reimer</i>	
EEN ANALYSE VAN VRACHTPRIJSONTWIKKELINGEN IN DE INTER- NATIONALE RIJNVAART	337
<i>Drs. G.G.J. Kramer</i>	
DE CONJUNCTURGEVOELIGHEID VAN DE BINNENVAART	349
<i>Ir. W. de Ruiter</i>	
COMMERCIELE SAMENWERKINGSVERBANDEN IN DE BINNENVAART	363
<i>Drs. F.L.F. Aarens</i>	
DE NEDERLANDSE BINNENSCHIEPVAART, TOEKOMSTIGE ONT- WIKKELINGEN EN MOGELIJKHEDEN	373
<i>Ir. R. Filarski</i>	
EUOPARUBRIEK	401
<i>Mr. J.G.W. Simons</i>	
EUOPARUBRIEK	431
<i>Mr. Olga D. Gerbers</i>	
EUOPARUBRIEK	442
<i>Saint Nicolas</i>	
BOEKBESPREKINGSRUBRIEK	446

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,—.

Ten Geleide

Het is ruim 5 jaar geleden, dat de Commissie Binnenscheepvaart werd geïnstalleerd. Menig lezer zal zich nog de binnenvaartblokkades van 1975 herinneren, die een duidelijk signaal omtrent het bestaan van ernstige problemen in deze bedrijfstak te verstaan gaven.

Het leek de redactie nuttig nu nader te bekijken hoe de situatie er 5 jaar later uitziet. In een eerste bijdrage van de hand van de huidige voorzitter van de Commissie Binnenscheepvaart wordt een overzicht van het werk van deze Commissie gegeven.

Is het doel waartoe de Commissie werd ingesteld n.l. het gezondmaken van het vervoer van droge lading in de binnenvaart en het bereiken van een verbetering van de inkomenspositie van de binnenvaarder inmiddels bereikt?

De situatie blijkt wel enigszins verbeterd, maar toch nog zeer zorgelijk te zijn. Het bedrijven van binnenscheepvaart en dus ook het schrijven erover kan niet beperkt blijven tot het Nederlandse grondgebied.

De internationale vaart is van uitermate grote betekenis voor de Nederlandse binnenvaarder. De fluctuaties in de vrachtprijsontwikkelingen op de dagmarkt in de internationale Rijnvaart, mede als gevolg van de wisselende waterstanden kunnen aanzienlijk zijn en dus ook de inkomenspositie sterk beïnvloeden. Het gaat hier om een volstrekt vrije markt. In welke richting tendeeft hier de vrachtprijs en wat zijn de krachten die deze prijs beïnvloeden? Aan deze materie wordt in een bijdrage van de heer Kramer, wetenschappelijk medewerker van het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer (EBW), aandacht geschonken. Als vanzelf zijn wij dan op de conjunctuurgevoeligheid van de binnenvaartmarkt gekomen.

Op het Binnenvaartcongres Europoort op 20 november j.l. in de RAI te Amsterdam sprak de heer De Ruiter over deze problematiek.

In zijn voordracht, die hier kon worden opgenomen, werden de voor- en nadelen van een aantal maatregelen besproken en nog eens op een rij gezet, die zouden kunnen worden genomen om de binnenvaartmarkt beter bestand te maken tegen conjunctuurfluctuaties.

Als waardevolle aanvulling op deze inventarisatie kan de bijdrage van de heer Aarens worden beschouwd. Het gaat hierbij om de essentiële betekenis van de commerciële samenwerkingsverbanden ook bij het functioneren van toerbeurssystemen, juist ook ter versterking van het beginsel van de evenredige vrachtverdeling.

Binnenscheepvaart is niet mogelijk zonder binnenscheepvaartwegen. De heer Filarski, Hoofd van de Hoofdafdeling Scheepvaart van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat, geeft afsluitend een boeiend overzicht over de bestaande toestand van de vaarwegen. Ook toekomstige ontwikkelingen en mogelijkheden komen hier aan de orde.

Al met al is een interessant overzicht verkregen van een groot deel van de huidige binnenscheepvaartproblematiek terwijl ook mogelijkheden voor de zo gewenste oplossingen zich aandienen. Gaarne zeggen wij dan ook de auteurs dank voor hun bijdragen.

Prof. Mr. K. Vonk en Drs. G. Gort

VIJF JAREN COMMISSIE BINNENSCHIEPVAART

door

H. Reimer

Voorzitter Commissie Binnenscheepvaart

De Commissie Binnenscheepvaart bestond op 23 september 1980 vijf jaar. Haar opdracht was om op zo kort mogelijke termijn de regering te adviseren over maatregelen ter gezondmaking van het vervoer van droge lading in de binnenvaart. De conclusie ligt voor de hand, dat de Commissie er niet in is geslaagd haar taak te volbrengen voor wat betreft de bij de instelling beoogde snelheid van werken. Na kennisgeving van de door de Commissie uitgebrachte adviezen blijkt bovendien, dat ondanks het lage tempo de Commissie op enkele essentiële beleidspunten slechts tot een verdeeld advies kon komen en soms zelfs niet tot een advies. Wat zijn daarvan de oorzaken en waarom werd er doorgeploeterd ondanks het teleurstellende resultaat op een aantal belangrijke punten?

Vooropgesteld zij, dat gezien de ook reeds in 1975 bekende omvang en ingewikkeldheid van de binnenscheepvaartproblematiek, de belangtengestellingen tussen de daarbij betrokken partijen en de sfeer van wantrouwen die bij de instelling van de Commissie tussen de gesprekspartners bestond, de term "op zo kort mogelijke termijn" zeker niet mag worden geïnterpreteerd als een gebiedende eis. Veeleer moet hij worden beschouwd als een aansporing en als een onderstreping van de noodzaak om zo snel mogelijk te streven naar verbetering van de inkomenspositie van de individuele schipper.

Dat het ondanks alle langdurige en indringende gesprekken toch vaak niet gelukte om tot een althans op de hoofdzaken unaniem advies te komen, moet vooral worden toegeschreven aan de fundamentele verschillen in benadering van de vraagstukken door de onderscheidene commissieleden. Enerzijds de leden die overtuigd zijn dat de zwakke marktpositie van de particuliere schipper niet kan worden opgeheven door onderlinge solidariteit in het contact met de verladers doch menen dat daartoe de steun onontbeerlijk is van een wettelijk verankerd stelsel van evenredige vrachtverdeling en vastgestelde tarieven, zoals ook de inzet was van de blokkade in 1975 die tot de instelling van de Commissie leidde. Anderzijds de leden die als uitgangspunt hebben het zelfstandig risicodragend ondernemerschap van de particuliere schipper en dientengevolge de oplossingen zoeken in het samenspel van deze ondernemers met hun marktpartij, de verladende ondernemers.

Het zal duidelijk zijn, dat dit verschil in benadering — dat n.b. niet parallel liep met de scheidingslijn tussen de vertegenwoordigers van de particuliere schippers en die van de overige sectoren van het bedrijfsleven in de Commissie — de leiding van de Commissie slechts geringe mogelijkheden liet bij het nastreven van compromissen.

Een verdere handicap voor effectief werken door de Commissie was dat de ontevredenheid onder de schippers die in 1975 tot actie en blokkade had geleid, in de trage voortgang van het commissiewerk en het uitblijven van daarop geënte inkomensverbeterende maatregelen nieuw voedsel vond en diensgevolge het werk van de Commissie verschillende malen werd doorkruist en lamgelegd door nieuwe acties.

Tot zover waarom het allemaal zo langzaam en zo moeilijk ging en waarom zoveel inspanning vaak zo weinig opleverde. Alvorens nu over te gaan naar de vraag waarom dan toch telkens weer met veel moeite het commissiewerk op gang werd gebracht, lijkt het goed een overzicht te geven van het werk van de Commissie in de achter ons liggende vijf jaren. Daarbij laten zich duidelijk drie perioden onderscheiden.

De eerste periode omvat ruwweg het eerste jaar (september 1975 tot januari 1977). Men zit argwanend om de tafel. Het verschil in benadering van de vraagstukken komt al tot uitdrukking bij het vaststellen van het werkprogramma, want het leidt tot uiteenlopende wensen ten aanzien van het stellen van prioriteiten. De dreiging van het terugvallen op directe actie dwingt tot behoedzaam laveren en tot het zich voorshands concentreren op wat men kan noemen de meer technische en neutrale onderwerpen. Practisch unanieme adviezen komen tot stand over de sloopregelingen en over een aantal verbeteringen in het stelsel van de evenredige vrachtverdeling. Een eerste advies over de toerbeurtregeling in het Noord-Zuid-verkeer en een advies over het Europees oplegfonds blijken nog wel onverdeeld haalbaar, maar de grote verschillen in benadering van de problemen gaan steeds meer de discussie beheersen en de machinerie van de Commissie begint onheilspellend te kraken. Zij loopt vast in januari 1977 bij de behandeling van het onderwerp van de wettelijke minimumtarieven in het zand- en grindvervoer.

De tweede periode omvat het jaar 1977. Zij start met het eensgezinde besluit van de vertegenwoordigers van de particuliere schippers om naar aanleiding van de gang van zaken rond het advies inzake de wettelijke minimumtarieven in het zand- en grindvervoer de deelname aan het werk van de Commissie op te schorten. Die eensgezindheid bleek echter niet verder te gaan dan de gezamenlijke onvrede over het uitblijven van positieverbetering, want toen het met veel moeite was gelukt om in april een basis te vinden voor hervatting van het overleg in de Commissie en alsnog een advies inzake de wettelijke minimumtarieven in het zand- en grindvervoer tot stand kwam, gaven de particuliere schippers daarin weer duidelijk blijk van verdeeldheid.

De verdeeldheid binnen de Commissie, ook tussen de vertegenwoordigers van de particuliere schippers, zette zich onverzwakt voort bij de gesprekken over het geven van een wettelijke basis aan de toerbeurtregeling in het Noord-Zuid-vervoer. Een aantal schippers, voor het merendeel werkzaam in het zand- en grindvervoer, besloot hun pleidooi voor een wettelijke regeling kracht bij te zetten door te weigeren aan het vervoer deel te nemen. Hun ultimatum aan de Staatssecretaris van Verkeer en Water-

staat bleek de steun te hebben van enkele organisaties van particuliere schippers vertegenwoordigd in de Commissie. Moeizaam overleg was nodig om onder deze omstandigheden het commissiewerk overeind te houden. Het gelukte door te gaan. Een tweede (helaas verdeeld) advies over de toerbeurtregeling in het Noord-Zuid-vervoer ging uit alsmede een eerste nagenoeg unaniem advies over het capaciteitsbeleid. De Commissie hield zich voorts bezig met de uitwerking van een nieuwe tariefstructuur, met zand- en grindproblemen en met het eigen vervoer met huurschepen. Dit laatste onderwerp bleek een te heet hangijzer te zijn. Zelfs de bereidheid in de Commissie om een unaniem interim-advies aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat uit te brengen, kon de vertegenwoordigers van de onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond er niet van weerhouden om hun (ook door de andere particuliere schippersvertegenwoordigers ondersteunde) pleidooi voor afschaffing van het instituut van het eigen vervoer met huurschepen gepaard te doen gaan met een selectieve boycotactie tegen verladers die recentelijk hun gebruikmaking van dit instituut hadden uitgebreid. Begin november 1977 moest de voorzitter van de Commissie dan ook constateren, dat in deze situatie de basis voor reëel overleg ontbrak en hij besloot tot opschorting van de werkzaamheden.

Wij komen nu aan de derde periode in de geschiedenis van de Commissie die loopt van het begin van 1978 tot heden.

Nadat partijen een bemiddelingsaanbod van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat hadden aanvaard, kwam het tot een compromis inzake het eigen vervoer met huurschepen en werd de selectieve boycotactie gestaakt. Op verzoek van de Staatssecretaris, welk verzoek deel uitmaakte van het compromis, kwam de Commissie op 13 januari 1978 weer bijeen, nadat de voorzitter zich ervan had vergewist dat er een redelijke kans was op daadwerkelijk functioneren. Nog dezelfde maand adviseerde de Commissie over de subsidieregeling voor de arbeidsplaatsverbetering. Hard en intensief werd gewerkt aan de netelige zand- en grindkwesties, doch de tegenstellingen bleken te groot en de Commissie moest in april van een advies inzake de organisatie van zand- en grindvervoer afzien.

Sedertdien was het alsof een last van de Commissie was afgevallen. De besprekingen gingen in een rustiger sfeer verlopen, met meer begrip over en weer. Daaraan was uiteraard niet vreemd, dat de toen ter tafel komende onderwerpen minder geladen waren omdat zij minder directe betekenis hadden voor de inkomensvorming van de particuliere schippers. De Commissie adviseerde in 1978 praktisch unaniem over de overlegstructuur voor de binnenscheepvaartproblematiek. Na 1978 gingen vele unanieme adviezen uit over het capaciteitsbeleid (normbesommingen, goedgekeurd voor oudregeling, EEG capaciteitsbeleid, capaciteitsmeting), de tariefstructuur (kostprijs, basistarief, toeslagen, aanpassingen) en sociale maatregelen (huisvestings-toelage en internaatskosten, dienst- en rusttijden, nacht- en zondagsvaart). Inzake een wetsontwerp dat beoogde de blijvende mogelijkheid te scheppen voor het toepassen van sloopregelingen, bleven de meningen verdeeld.

Vermeldenswaard is dat de acties rond het Noord-Zuid-vervoer omtrent de jaarwisseling 1978/1979 en het conflict tussen schippers in het Noord-Zuid-vervoer en de Hoogovens in het voorjaar van 1980 het commissiewerk nauwelijks beroerden. Eerstgenoemde acties eindigden na bemiddeling van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in een compromis-accoord, laatstgenoemd conflict door uitsluitend overleg van partijen.

De geschiedenis van de Commissie Binnenscheepvaart is er een van vallen en opstaan. Ik heb getracht de oorzaken van de valpartijen te schetsen en aan te tonen, dat als gevolg van de motieven voor haar instelling, van haar samenstelling en van haar taakstelling ontsporingen welhaast onvermijdelijk waren, doch dat het steeds weer mogelijk bleek het werk te hervatten. Die mogelijkheid meen ik te mogen toeschrijven aan een ondanks alle tegenstellingen langzaam groeiend besef dat een verbeterd gevecht voor het engere groepsbelang op den duur slechts kan leiden tot verscherping van tegenstellingen, verharding van standpunten en daardoor tot het uitblijven van oplossingen, met name voor de vraagstukken van meer structurele aard die zich niet van vandaag op morgen laten regelen.

De Commissie voorzag in een leemte die bestond als gevolg van het ontbreken van een overleg- en adviesorgaan waarin alle bij de organisatie van de markt van de binnenscheepvaart betrokkenen zich adequaat vertegenwoordigd achten en dat zich leent voor gedetailleerde behandeling van de vraagstukken van die marktorganisatie. Dat de Commissie niet steeds erin slaagde haar taak tot tevredenheid te vervullen, is te betreuren doch geen argument om haar bestaansrecht te ontzeggen. Door een behoorlijk aantal unanieme of nagenoeg unanieme adviezen heeft de Commissie haar bijdrage aan het beleid geleverd. En ook daar waar door verdeeldheid in de Commissie de bewindslieden de knoop moesten doorhakken, is toch te bespeuren, dat de discussies in de Commissie een nuttige inbreng voor de beleidsbeslissingen hebben gevormd.

Wel lijkt langzamerhand de tijd gekomen, dat het accent meer moet vallen op de beleidsbeslissingen en met name ook op de tenuitvoerlegging daarvan dan op nieuwe beleidsadviezen. Het werk van de Commissie zal dientengevolge voorshands van mindere omvang zijn en getemporeerd kunnen worden. Als wij echter uit de bij het afsluiten van dit artikel lopende parlementaire behandeling van de beleidsvoorstellen van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake de organisatie van het zand- en grindvervoer zien hoe groot het gevaar is, dat de weg van het overleg wordt verlaten voor het gevaarlijke pad van de directe actie, dan lijkt het een goede zaak het overlegforum van de Commissie Binnenscheepvaart intact te houden.

EEN ANALYSE VAN VRACHTPRIJSONTWIKKELINGEN IN DE INTERNATIONALE RIJNVAART

door

drs. G.G.J. Kramer

Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer

Inleiding

Voor het vervoer over de Rijn is de akte van Mannheim van grote betekenis. Volgens deze volkenrechtelijke overeenkomst is het vervoer over de Rijn vrij. Dit betekent dat er geen van overheidswege vastgestelde tarieven bestaan en dat elk schip in principe kan deelnemen aan het Rijnvaartverkeer, met dien verstande dat het moet voldoen aan de eisen die uit een oogpunt van veiligheid aan de vaart worden gesteld.

Door de fluctuaties in vraag en aanbod, die nog versterkt tot uitdrukking komen door wisselende waterstanden, zijn de vrachtprijzen op de dagmarkt aan sterke veranderingen onderhevig. Omdat de rentabiliteit van de aan het vervoer over de Rijn deelnemende ondernemingen verbonden is met het niveau van de vrachtprijzen, is het van belang om een inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van de vrachtprijzen en in de factoren die de hoogte van de vrachtprijzen beïnvloeden. Wel moet bedacht worden dat een groot gedeelte van het goederenvervoer op de Rijn plaatsvindt op basis van contracten met jaarlijks vast te stellen tarieven. De hoogte van deze tarieven zal echter, zij het met enige vertraging, beïnvloed worden door de ontwikkelingen in de vrije vrachtprijzen.

In dit artikel doen wij verslag van een poging om de ontwikkeling van de vrachtprijzen in de Rijnvaart modelmatig te verklaren en vervolgens te voorspellen.

Teneinde een indruk te geven van de ontwikkeling van de vrachtprijzen, wordt een indexcijfer gepresenteerd dat beoogt de vrachtprijsontwikkeling voor verschillende relaties in één cijfer weer te geven.

De Internationale Rijnvaart

De Rijnvaart neemt een belangrijke plaats in in het vervoer van goederen van en naar het achterland. In dit artikel beperken wij ons tot het droge lading vervoer. Het zijn hier vooral granen, oliezaden, veevoeders, kolen en ertsen die naar het buitenland worden vervoerd. Afvarend heeft per schip veelal transport plaats van bouwmaterialen en industriële produkten.

In tabel 1 wordt het belang van de binnenvaart in het internationale goederenvervoer geïllustreerd door middel van een vergelijking met het wegvervoer en het railvervoer.

TABEL 1. Internationaal goederenvervoer per binnenvaart, wegvervoer en railvervoer in 1979 *)
(eenheid 1000 ton)

	gelost in Nederland	geladen in Nederland	totaal	aandeel per techniek
binnenvaart	36.765	85.722	122.487	67%
wegvervoer	24.397	24.316	48.713	27%
railvervoer	4.173	6.429	10.602	6%
totaal	65.335	116.467	181.802	100%

BRON: CBS

*) excl. invoer uit en uitvoer naar België en Luxemburg

Uit tabel 2 blijkt dat van het internationale goederenvervoer per binnenschip een groot gedeelte op de Rijn via Lobith wordt vervoerd.

TABEL 2. Internationaal goederenvervoer per binnenschip in 1979
(eenheid: 1000 ton)

	gelost in Nederland	geladen in Nederland
totaal vervoer	48.611	103.240
- w.v. op de Rijn via Lobith	33.987	74.539
- idem in procenten	70%	72%

BRON: CBS

De beschikbare gegevens

In het kader van een signalering van korte-termijnontwikkelingen in de Rijnvaart worden per week gegevens verzameld over de vrachtprijzen voor verschillende relaties, goederensoorten en partijgroottes.

Verder worden de gemiddelde wachttijden in de richting Benedenrijn, Bovenrijn, voor het binnenland en voor Noord-Zuid geregistreerd, evenals de waterstanden in het Ruhrgebied, in Keulen, Kaub, Maxau en Konstanz en de afluaddiepte in het

Ruhrgebied, Keulen, Thionville, Mannheim, de zijrivieren en Bazel. Bij lage waterstanden wordt een laagwatertoeslag gegeven over de vrachtprijs. Omdat de gesignaleerde vrachtprijzen incl. laagwatertoeslag zijn gegeven, werd met behulp van de beschikbare gegevens en de tabellen voor de laagwatertoeslag voor iedere vrachtprijs een berekening gemaakt van de laagwatertoeslag. Door deze berekende laagwatertoeslag af te trekken van de vrachtprijs, werd de voor laagwatertoeslag gecorrigeerde vrachtprijs berekend.

Verklaring van de ontwikkeling van de vrachtprijzen

Voor de vrachtprijzen, wachtdagen, waterstanden en afluaddiepten zijn waarnemingen beschikbaar vanaf 1971. Omdat de waarnemingen met vaste tussenpozen zijn gedaan (wekelijks), spreken wij van tijdreeksen.

Wij willen proberen de vrachtprijs te verklaren uit de afluaddiepte, de wachttijd op bevrachting en de seizoensinvloed.

Eerder werd een poging gedaan om een dergelijk verband vast te stellen door middel van regressieanalyse. Met behulp van deze methode bleek het mogelijk om dit verband redelijk goed te schatten. Het geschatte regressiemodel was voor prognosedoeleinden echter minder geschikt. Daarom werd onderzocht of de methode voor de analyse van tijdreeksen, zoals die is ontwikkeld door Box en Jenkins tot bevredigende resultaten zou leiden. Om het model op te zetten en te toetsen op bruikbaarheid werd in eerste instantie gekozen voor de analyse van de gegevens met betrekking tot de vrachtprijs voor granen, oliezaden en veevoerders bij partijgroottes van 500 ton op de relatie Rotterdam-Mannheim. Opzet was de vrachtprijs te verklaren uit het aantal wachtdagen te Rotterdam richting Bovenrijn, de afluaddiepte voor de bestemming Mannheim en het seizoen.

De methode van Box-Jenkins

De methode van Box-Jenkins is ontwikkeld voor het analyseren en voorspellen van tijdreeksen. Voorwaarde voor het kunnen toepassen van de methode is dat de tijdreeksen stationair zijn, of getransformeerd kunnen worden tot stationaire reeksen. Een reeks is stationair als zowel het gemiddelde als de variantie niet verandert in de tijd. Stationariteit kan worden verkregen door verschillen van oorspronkelijke reeksen te nemen, door opname van een trendfactor of door de logaritme van de oorspronkelijke tijdreeks te nemen.

Het meest eenvoudige model is het univariate model. Volgens dit model wordt de waarde van een variabele op een bepaald tijdstip verklaard uit de waarden die de variabele in het verleden aannam en een storingsterm. Deze storingsterm vertegenwoordigt de invloed van het toeval en de niet in het model opgenomen factoren.

Realistischer is het om aan te nemen dat de waarde van de variabele niet alleen wordt verklaard uit het "verleden" van die variabele, maar ook uit de waarde van andere variabelen op hetzelfde tijdstip en in het verleden. Het model dat Box en Jenkins ontwikkelden om dergelijke verbanden weer te geven heet het overdrachtsfunctiemodel.

Wanneer een overdrachtsfunctiemodel is geschat dat op bevredigende wijze het gedrag van de bestudeerde tijdreeksen in het verleden beschrijft, kan het worden gebruikt om toekomstige waarden van de tijdreeks te voorspellen.

Voor een uitgebreide beschrijving van de methode van Box-Jenkins [1] en [2].

De resultaten met de methode van Box-Jenkins

Met behulp van de methode van Box-Jenkins kon een goede beschrijving van en verklaring voor de ontwikkeling van de vrachtprijs op de relatie Rotterdam-Mannheim worden gegeven. De onderzochte periode liep vanaf 1975 tot en met het tweede kwartaal van 1979.

Enerzijds is een univariaat model geschat waarin de vrachtprijs uitsluitend wordt verklaard uit de vrachtprijs in het verleden en een storingsterm. Anderzijds werd een overdrachtsfunctiemodel geschat waarin de vrachtprijs wordt verklaard uit de vrachtprijs in het verleden, met als exogene variabelen de aflaaddiepte en het aantal wachtdagen en de waarden hiervan in het verleden, de invloed van het seizoen en een storingsterm.

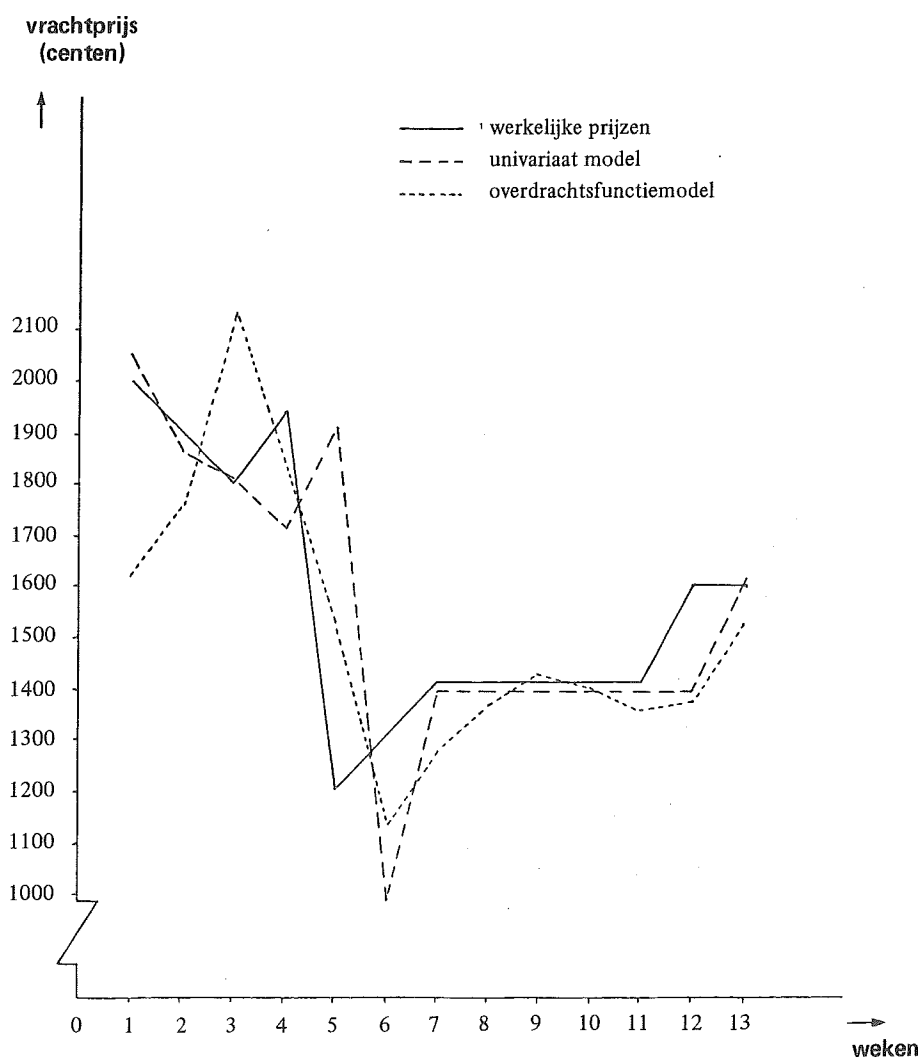
In de modelspecificatie waarvoor uiteindelijk werd gekozen, bleek dat de invloed van de seizoenen op de vrachtprijs niet significant was.

Wel belangrijk waren het aantal wachtdagen en vooral de aflaaddiepte. In figuur 1 is voor het eerste kwartaal van 1979 het verloop geschetst van de waargenomen vrachtprijs en van de beide schattingen.

Het blijkt dat de univariate schatting steeds een week achterloopt ten opzichte van de werkelijkheid. De schattingen die zijn gebaseerd op het overdrachtsfunctiemodel volgen het verloop van de vrachtprijs en zijn bovendien gevoelig voor veranderingen van de exogene variabelen. Zo is de grote afwijking tussen de geschatte en de werkelijke vrachtprijs op tijdstip 3 ontstaan doordat een afnemende aflaaddiepte niet tot uitdrukking is gekomen in een stijgende vrachtprijs, zoals volgens het model zou dienen te gebeuren.

Met het geschatte overdrachtsfunctiemodel is vervolgens een poging gedaan om te komen tot voorspellingen over het verloop van de vrachtprijs. Het is mogelijk om het model zelf de exogene variabelen, wachtdagen en aflaaddiepte te laten voorspellen. Indien hierover echter deskundige informatie beschikbaar is, is het beter om het model met die informatie te voeden. Op deze wijze bleek het mogelijk om toekomstige fluctuaties in het niveau van de vrachtprijs vrij goed te schatten. Veel moeilijker bleek het om het juiste niveau van de vrachtprijs te voorspellen.

FIGUUR 1. Vergelijking tussen werkelijke en geschatte vrachtprijs (eerste kwartaal 1979)



Uitgebreider wordt gerapporteerd over de gehanteerde methode en de technische details van het model in het door het EBW uitgebrachte rapport "De analyse van tijdreeksen met betrekking tot de Rijnvaart [3].

Verdere ontwikkeling van het model

Wij menen dat de gehanteerde methode een zinvolle bijdrage kan leveren aan het analyseren en voorspellen van de vrachtprijzontwikkeling.

Zeker is de methode voor verbetering vatbaar.

In het huidige model zou ook de invloed van verschillen in het aanbod van te vervoeren goederen kunnen worden opgenomen. Immers, bij toenemende vraag naar scheepsruimte zullen de vrachtprijzen een stijgende tendens vertonen. Verder zou een model kunnen worden opgesteld voor gecorrigeerde vrachtprijzen.

Een voortzetting van analyses op het cijfermateriaal voor de overige belangrijke relaties, met de meest recente waarnemingen en met andere verklarende variabelen, is wenselijk om een goed inzicht te krijgen in de bruikbaarheid van de gehanteerde methode voor het verklaren van de ontwikkeling van de vrachtprijs in het verleden en vooral voor het voorspellen van de ontwikkeling in de toekomst.

Een indicator voor de ontwikkelingen van de vrachtprijs

Zoals hiervoor beschreven, is er een grote hoeveelheid cijfers beschikbaar over de vrachtprijzen. Teneinde inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van de gehele markt, is het raadzaam om tot een zekere comprimering van het materiaal te komen.

Als eerste aanzet hiertoe werd een computerprogramma geschreven dat de beschikbare gegevens op kwartaalbasis verwerkt tot overzichtelijke tabellen die voor enkele belangrijke relaties de gemiddelde vrachtprijs per kwartaal geven evenals de voor laagwatertoeslag gecorrigeerde vrachtprijs.

Tevens worden de procentuele verschillen ten opzichte van voorgaande jaren en kwartalen gegeven. In dezelfde vorm worden overzichten gegeven van de gemiddelde waterstanden en het gemiddelde aantal wachtdagen. Met behulp van deze tabellen kan snel een inzicht worden gekregen in de ontwikkelingen van de vrachtprijzen en in de mogelijke oorzaken hiervan.

In tabel 3 is een voorbeeld opgenomen van enkele van dergelijke overzichten.

Echter, ook indien op deze wijze de beschikbare informatie inzichtelijker gemaakt is, ontbreekt een eenduidig beeld van de recente ontwikkelingen. Het is namelijk niet denkbeeldig dat op een relatie de vrachtprijzen stijgen, terwijl zij op een andere relatie dalen. Een interessante vraag is daarom: hoe kan in één cijfer de ontwikkeling van de vrachtprijzen in de internationale Rijnvaart gekarakteriseerd worden?

TABEL 3. Voorbeelden van overzichten van ontwikkelingen in de Rijnvaart

OVERZICHT VRACHTPRIJZEN (FL) VOOR GRAAN, OLIEZADEN EN VEEVOEDERS
PARTIJGROOTTE 500 TON – VAN: ROTTERDAM – NAAR: MANNHEIM

	1978					1979					1980				
	1	2	3	4	TOTAAL	1	2	3	4	TOTAAL	1	2	3	4	TOTAAL
Gem.vrachtprijs	10.00	10.31	11.19	19.88	12.85	15.38	16.23	18.27	20.38	17.61	17.85	17.92	16.04	—	17.27
% Versch.vor.kwt.	-25.33	3.08	8.58	77.66		-22.68	5.57	12.56	11.58		-12.45	.43	-10.52	—	
% Versch.vor.jaar	-6.00	20.94	29.33	48.48	24.70	53.75	57.46	63.23	2.51	37.07	16.07	10.43	-12.21	—	3.67
Cor.gem.Vrpr.	9.62	10.31	10.86	14.32	11.28	14.63	16.32	16.32	18.38	16.42	17.30	17.92	15.85	—	17.02
% Versch.vor.kwt.	-12.98	7.16	5.38	31.83		2.16	10.95	.57	12.59		-5.87	3.61	-11.58	—	
% Versch.vor.jaar	5.34	10.94	31.67	29.55	22.05	52.09	57.46	50.27	28.34	45.65	18.26	10.43	-2.91	—	8.04

OVERZICHT WACHTTIJDEN (DAGEN)RICHTING BOVENRIJN

Gem.wachttijd	2.67	1.62	1.58	0.00	1.44	0.00	.77	0.00	.23	.27	.88	2.21	3.58	—	2.22
Versch.vor.kwt.	1.82	-1.05	-.03	-1.58		0.00	.77	-.77	.23		.65	1.32	1.37	—	
Versch.vor.jaar	-.92	-.18	-1.42	-.85	-.85	-2.67	.85	-1.58	.23	-1.17	.88	1.44	3.58	—	1.95

OVERZICHT WATERSTANDEN (M) TE KAUB

Gem. waterstand	2.81	3.25	2.63	1.43	2.53	3.17	2.87	1.80	2.29	2.53	2.74	2.64	3.17	—	2.85
Versch.vor.kwt.	.88	.44	-.62	-1.20		1.74	-.30	-1.06	.49		.45	-.11	.53	—	
Versch.vor.jaar	.04	.51	.37	-.50	.10	.36	-.38	-.83	.86	.00	-.43	-.23	1.36	—	.24

De selectie van relevante informatie

Om te komen tot een dergelijk indexcijfer moet eerst worden bepaald welke vrachtprijzen in dit cijfer moeten worden opgenomen en vervolgens hoe zwaar het gewicht moet zijn van de individuele vrachtprijzen.

Aanvankelijk kwamen 22 vrachtprijzen voor verschillende relaties voor analyse in aanmerking. Hiervan vielen er 6 af omdat deze cijfers niet wekelijks bekend zijn. De vrachtprijzen voor bepaalde relaties zijn sterk van elkaar afhankelijk. Deze geven een gelijksoortige ontwikkeling te zien. Omwille van de eenvoud is het wenselijk slechts die vrachtprijzen te analyseren die wezenlijk nieuwe informatie aandragen. Van de 16 overblijvende vrachtprijzen werden de onderlinge correlaties onderzocht over een periode van 52 weken in 1979. Het bleek dat de vrachtprijzen voor verschillende opvarende relaties onderling sterk tot zeer sterk gecorreleerd waren. Echter, vrachtprijzen op afvarende relaties ontwikkelden zich vrij onafhankelijk van die op opvarende relaties. Door vrachtprijzen te groeperen die zeer sterk gecorreleerd zijn, resteerden de volgende zes groepen van vrachtprijzen:

opvarend

- granen, oliezaden en veevoeders van Rotterdam naar Duisburg, Düsseldorf en Keulen
- granen, oliezaden en veevoeders van Rotterdam naar Mannheim en Straatsburg
- granen, oliezaden en veevoeders van Rotterdam naar Würzburg, Bamberg, Neurenberg, Heilbronn en Stuttgart

afvarend

- grind van de Bovenrijn naar Rotterdam
- slakken vanaf het Ruhrgebied naar Rotterdam
- ijzer vanaf het Ruhrgebied naar Rotterdam

Nadat aldus bepaald was, welke vrachtprijzen opgenomen zouden worden in de berekening van de vrachtprijsindex, moest aan elke vrachtprijs een gewicht worden toegekend. Hiervoor werd een cijfer gezocht dat de verhouding tussen de vervoerde volumina over de relaties weergeeft.

Een inzicht in deze verhouding werd verkregen met behulp van de CBS-statistiek van de internationale binnenvaart 1978 en met name de informatie betreffende de Rijnvaart via Lobith tussen Rotterdam en West-Duitsland.

Voor motorvrachtschepen was de verhouding tussen het vervoerde gewicht stroomafwaarts en het vervoerde gewicht stroomopwaarts bij benadering gelijk aan 1:2. In genoemde statistiek wordt de vervoerde hoeveelheid niet per gebied en goederensoort gegeven, zodat de bepaling van een wegingsfactor per relatie met dit materiaal niet mogelijk was.

Met behulp van gegevens over vervoersstromen per gebied en goederensoort in 1976

konden verhoudingsgetallen tussen de afvarende vervoersstromen onderling en de opvarende goederenstromen onderling worden berekend. Aldus werd het gewicht van de individuele relaties in de vrachtprijsindex bepaald.

De resultaten van de index

Voor de vrachtprijsindex werd als basis genomen: 1977 = 100.

De ontwikkeling van de indexen per relatie en van de algemene index vanaf 1977 tot het derde kwartaal van 1980 is weergegeven in tabel 4. Voor de voor de laagwatertoeslag gecorrigeerde vrachtprijs is dit gedaan in tabel 5. Een grafische voorstelling van beide indices is in figuur 2 opgenomen.

Uit figuur 2 blijkt dat de vrachtprijzen steeds in het vierde kwartaal hoog zijn ten opzichte van het voorafgaande en het volgende kwartaal.

Opvallend is dat vanaf het vierde kwartaal van 1978 de index een structureel hogere waarde aanneemt dan voordien. De forse stijging in het vierde kwartaal 1978 is mede het gevolg van uitzonderlijk lage waterstanden, maar ook voor de gecorrigeerde index zien wij een dergelijke ontwikkeling.

Zoals blijkt uit tabel 4 en 5 wordt de grote stijging over de beschouwde periode vooral veroorzaakt door aanzienlijke vrachtprijsstijgingen op de opvarende relaties. De indexen voor de afvarende relaties ontwikkelen zich regelmatig en stegen minder snel.

Uit figuur 2 blijkt dat zowel in 1978 als in 1979 de index een stijgende tendens heeft. Deze ontwikkeling vinden wij in 1980 niet terug.

Het hoge niveau van eind 1979 wordt in de eerste drie kwartalen van 1980 niet meer gehaald, mede omdat de in voorgaande jaren optredende stijging in het derde kwartaal achterwege blijft in 1980. Voor de afvarende relaties met uitzondering van grind vanaf de Bovenrijn, is de teruggang in 1980 in het algemeen minder afgetekend aanwezig.

Het algemene beeld dat zichtbaar wordt uit het verloop van de vrachtprijsindex vanaf 1977 tot 1980 kan als volgt worden geschetst: aanvankelijk een regelmatige ontwikkeling; vanaf het eind 1978 grote stijgingen waaraan in 1980 een einde komt; tot en met het derde kwartaal van 1980 een flinke daling.

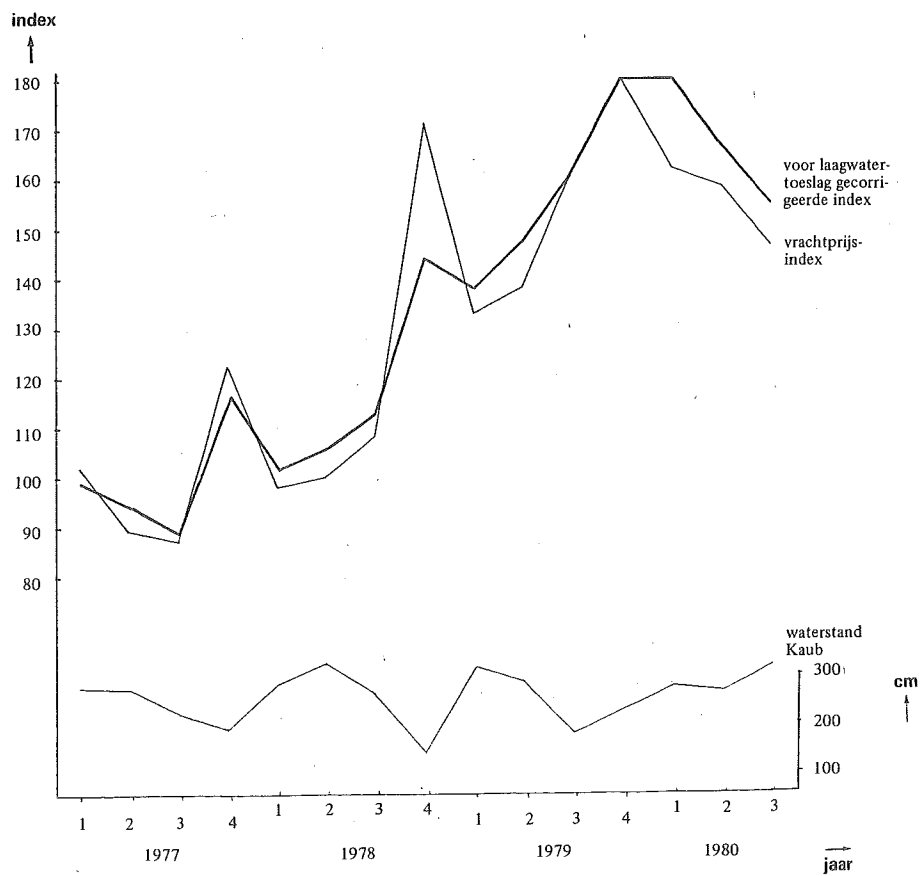
TABEL 4. De vrachtprijsindex voor de Rijnvaart (1977 = 100)

jaar	kwartaal	algemene index	index per relatie								
			OPVAREND			AFVAREND					
			granen, oliezaden, veevoeders						grind	slakken	ijzer
			Keulen	Mannheim	Stuttgart	Bovenrijn	Ruhrgebied	Ruhrgebied			
1977	1	102	96	103	108	97	88	97			
	2	89	87	83	91	97	96	92			
	3	87	87	84	81	105	103	98			
	4	122	130	130	119	105	113	113			
1978	1	98	105	97	95	101	89	96			
	2	100	107	100	97	103	88	96			
	3	108	121	109	102	104	94	105			
	4	171	169	193	177	137	118	126			
1979	1	133	146	149	128	123	97	101			
	2	139	147	158	135	123	107	106			
	3	162	176	177	159	149	127	113			
	4	180	181	198	185	166	129	126			
1980	1	162	164	173	169	135	126	124			
	2	158	160	174	161	128	125	127			
	3	146	152	156	147	124	125	128			

TABEL 5. De index voor de gecorrigeerde vrachtprijzen (1977 = 100)

jaar	kwartaal	algemene index	index per relatie								
			OPVAREND			AFVAREND					
			granen, oliezaden, veevoeders						grind	slakken	ijzer
			Keulen	Mannheim	Stuttgart	Bovenrijn	Ruhrgebied	Ruhrgebied			
1977	1	99	97	99	103	98	90	99			
	2	95	90	92	98	99	97	94			
	3	89	88	89	84	101	104	99			
	4	117	125	120	114	106	109	109			
1978	1	102	107	104	100	102	90	98			
	2	106	110	112	104	105	89	98			
	3	113	124	118	110	104	96	106			
	4	144	149	155	150	116	106	112			
1979	1	138	150	158	133	125	99	103			
	2	148	151	176	146	126	108	108			
	3	162	178	177	162	134	128	115			
	4	179	179	199	189	151	128	125			
1980	1	170	168	187	181	134	128	126			
	2	167	163	194	173	131	127	129			
	3	155	156	172	158	125	127	131			

FIGUUR 2. De vrachtprijsindex voor de Rijnvaart (1977 = 100) en de waterstand te Kaub



Slotopmerkingen

De in het voorgaande beschreven index is slechts een eerste poging om de ontwikkelingen van de vrachtprijzen in de Rijnvaart aan de hand van een enkel cijfer te illustreren. Het vaststellen van het gewicht voor de individuele vrachtprijzen is gebaseerd op ramingen omdat geschikt cijfermateriaal ontbrak. In de toekomst dient er naar te worden gestreefd om de raming van de gewichten nog beter te onderbouwen.

In dit stadium werden de vrachtprijzen van zes groepen van relaties in de index opgenomen. Deze bestrijken niet het hele vervoer over de Rijn. Wellicht kunnen in een volgend stadium andere vrachtprijzen ook in de index worden opgenomen. Hierbij valt bij voorbeeld te denken aan het toenemende vervoer van kolen over de Rijn.

Wellicht ten overvloede wijzen wij er op dat onze aandacht in dit artikel uitsluitend gericht was op de ontwikkeling van de vrachtprijzen. In de beschouwde periode was sprake van grote vrachtprijsstijgingen, maar daarnaast stegen ook de kosten aanzienlijk.

Uit andere onderzoeken is gebleken dat de vrachtprijs in veel gevallen nog altijd achterblijft bij de kostprijs van het vervoer.

LITERATUUR

- [1] Box G.E.P. en G.M. Jenkins
Time series analysis: forecasting and control
Holden Day, San Francisco, 1976
- [2] Nelson, C.R.
Applied time series analysis for managerial forecasting
Holden Day, San Francisco, 1973
- [3] Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
De analyse van tijdreeksen met betrekking tot de Rijnvaart
Rijswijk, 1979

DE CONJUNCTUURGEVOELIGHEID VAN DE BINNENVAART *)

door

Ir. W. de Ruiter

Dienst Verkeerskunde van de Rijkswaterstaat

Algemene kenmerken vervoersmarkt

1. De ondoorzichtigheid van de markt. Een zeer groot aantal vervoerders, waaronder veel kleine ondernemers, en een groot aantal verladers.
2. De onmogelijkheid van de vervoerders om de vraag naar vervoer te beïnvloeden.
3. De onmogelijkheid om op voorraad te produceren en dientengevolge de neiging om onderbezettingsverliezen te beperken door vervoer te verrichten tegen weinig meer dan variabele kosten.

Vergelijken we deze marktkenmerken met bijvoorbeeld de markt voor TV-toestellen, dan worden de verschillen duidelijk. Bij TV's is er (ad 1) een beperkt aantal grote producenten, zodat men al of niet stilzwijgend enige mate van eenheid kan bereiken in de prijszetting en de benadering van de markt.

Als de vraag stagneert (ad 2), kunnen de TV-producenten de vraag stimuleren door reclame of door prijsverlaging. En als er een *tijdelijke* terugloop is in de vraag (ad 3), kan de TV-producent gewoon doorgaan met produceren zonder dat de prijzen behoeven te kelderen: er wordt dan op voorraad geproduceerd totdat de vraag weer opleeft.

In het vervoer kan dat allemaal niet, daarom werkt het marktmechanisme minder bevredigend en is er aanleiding voor regeling van de overheid of voor kartelvorming van de kant van het beroepsleven. Dat gebeurt dan ook. De luchtvaart met zijn vele staatsdeelnemingen en zijn wereldwijde tariefvoorschriften is in dit verband een goed voorbeeld. De zeevaart heeft zijn conferences (vrachtprijskartels) en ook in de binnenvaart en het wegvervoer zijn er zekere regelingen die ingrijpen in de marktwerking.

De binnenvaartmarkt heeft naast de genoemde kenmerken nog een aantal *bijzondere* kenmerken waardoor het geschetste beeld verder wordt aangescherpt.

*) Tekst van een voordracht gehouden op het Binnenvaartcongres Europoort op 22 november 1980 in het Rai-Congrescentrum te Amsterdam.

Bijzondere kenmerken van de binnenvaartmarkt

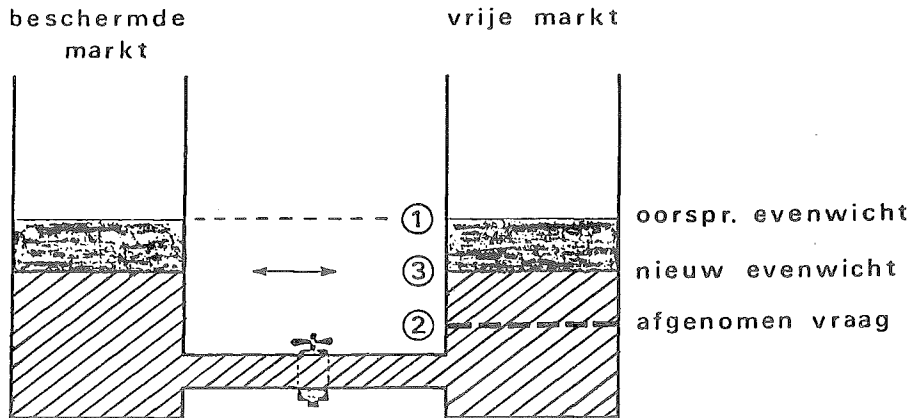
1. *Als de vraag naar vervoer daalt, neemt in eerste instantie het aanbod van scheepsruimte toe, omdat vooral de kleine binnenvaartondernemers het effect van een lagere vrachtprijs trachten te compenseren door een grotere vervoersprestatie te leveren en daarmee de overcapaciteit in de markt te vergroten. Dit stimuleert onmiddellijk een verdere vrachtprijsdaling.*
2. *De benodigde capaciteit van de binnenvloot wordt sterk beïnvloed door de waterstanden op de Rijn. Aangezien de vlootcapaciteit wordt afgestemd op de laag-water-pieken, resulteert dit in overcapaciteit bij normale en hogere waterstanden.*
3. *Als de vraag naar scheepsruimte aanhoudend afneemt, zijn er onvoldoende mogelijkheden het aanbod van scheepsruimte dienovereenkomstig te verminderen (éénschipondernemingen, lange levensduur van de schepen, schipper heeft geen alternatief; bij faillissement van de schipper wordt het schip verkocht en blijft varen).*

Bij vergelijking met het wegvervoer en de zeevaart blijkt dat bovengenoemde kenmerken daar niet of in veel minder sterke mate aanwezig zijn, de binnenvaartmarkt geeft daarom nog sterker dan de andere sectoren in het goederenvervoer aanleiding tot het treffen van regelingen om de grillen van het vrije marktmechanisme aan banden te leggen. Tijdens de economische crisis van de dertiger jaren zijn hiertoe de eerste maatregelen genomen. Toen is namelijk de Evenredige Vrachtverdeling ingevoerd voor het binnenlands beroepsvervoer van droge lading. Aanvankelijk bedoeld als een tijdelijke crisismaatregel, die echter tot op de huidige dag is blijven bestaan. Ook België en Frankrijk kennen soortgelijke systemen voor het binnenlands vervoer en West-Duitsland kent zijn Festfrachten: een stelsel van wettelijk voorgeschreven vaste vrachtprijzen.

De meesten van u zullen vertrouwd zijn met de werking van de Evenredige Vrachtverdeling. We kennen het systeem bijvoorbeeld ook bij het taxi-vervoer (als er meerdere taxi's op een standplaats staan, stellen zij zich op in een rij. De eerste uit de rij gaat de eerstkomende passagier vervoeren. Deze wordt vervoerd tegen een van tevoren vaststaand en algemeen gehanteerd tarief). Dit is wat men in de binnenvaart "toerbeurtbevrachting" of "E.V." noemt.

Zoals gezegd, is de E.V. slechts van toepassing op een deel van de binnenvaartmarkt, namelijk op ca. de helft van het *binnenlands* beroepsvervoer van droge lading. De hele internationale vaart en de binnenlandse zand- en grindvaart vallen er niet onder. Aangezien er in de praktijk een vrije overloop is tussen het beschermde marktdeel en de resterende vrije vervoersmarkten, ontstaat er een wisselwerking tussen beide systemen. Men kan ook zeggen dat er door koppeling van beide systemen en de wederzijdse beïnvloeding in feite één nieuw systeem ontstaat.

Beide marktdelen kunnen in schema worden voorgesteld als twee communicerende vaten, waarin het vloeistofoppervlak (wat hier het netto bedrijfsresultaat voorstelt) gelijk is. Deze evenwichtstoestand moet men zich als volgt voorstellen:



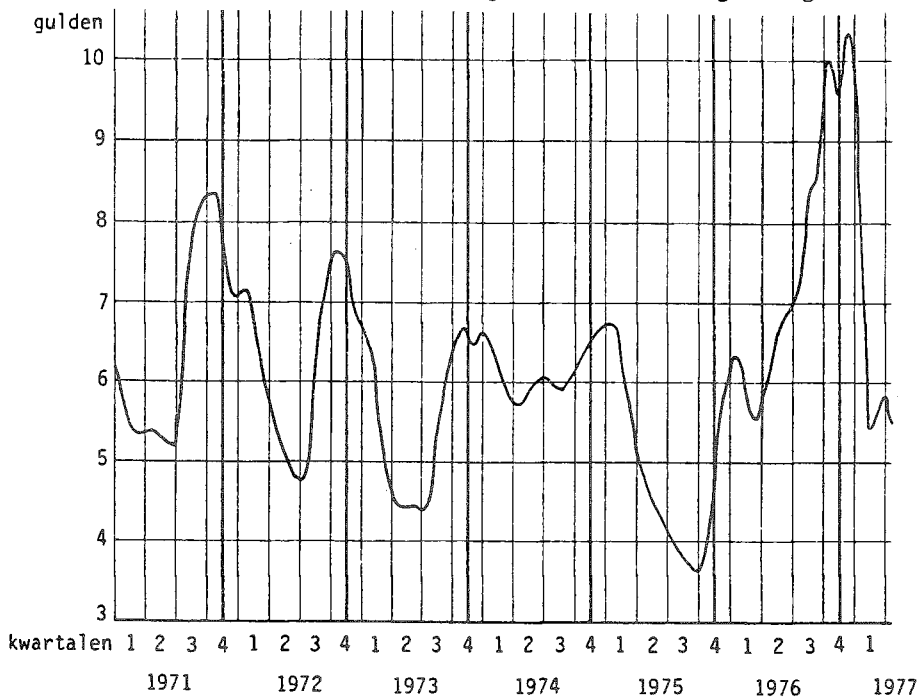
NETTO BEDRIJFSRESULTAAT

Op de beschermde markt geldt een constant vrachtenpeil, met relatief hoge vrachtprijzen. Omdat er veel gegadigden zijn voor dit werk, is er sprake van wachttijd op bevrachting tussen twee reizen. Op de vrije markt zijn de vrachtprijzen in verhouding lager, maar er is geen (of nauwelijks) wachttijd op bevrachting. Er kunnen per jaar meer reizen worden gedaan, de bruto besomming is hoger, de onkosten echter ook, en het netto bedrijfsresultaat aan het eind van het jaar is ongeveer gelijk.

Als nu het vervoer terugloopt, dan duiken de vrachtprijzen op de vrije markt snel omlaag (particulieren gaan zich extra inspannen enz., de overtollige schepen blijven actief in de markt, onderbezettingsverliezen beperken door vervoer tegen nauwelijks meer dan de differentiële kosten). In die situatie zal een aantal schippers de overstap maken van de vrije markt (b.v. Rijnvaart of zand en grind) naar de E.V. De wachttijden op de beurs nemen daardoor toe (dus het netto bedrijfsresultaat gaat omlaag). De schepen die hier in de wachtrij staan doen echter niet meer mee aan prijsonderbieding op de vrije markt. De prijsdaling op de vrije markt wordt daardoor afgeremd. Het bedrijfsresultaat op de vrije markt daalt niet tot niveau ②, maar slechts tot niveau ③ (zie figuur vorige blz.). Er ontstaat een nieuw (lager) evenwichtsniveau voor het netto bedrijfsresultaat in beide communicerende vaten. Men zou kunnen zeggen dat de E.V. het expansievat is aan de vrije markt.

Het figuur met de communicerende vaten wekt de indruk dat beide markten twee gelijkwaardige delen zouden vormen. Dat is onjuist. De vrije markt is veel groter dan de beschermde. Zelfs als we ons beperken tot het beroepsvervoer van droge lading door kleine ondernemers, dan nog neemt de E.V. een betrekkelijk kleine plaats in. Uitgedrukt in tonnen vervoerd gewicht omvat de E.V. 19% van de prestatie van de Nederlandse droge lading vloot van particuliere schippers. Als we het vervoer via de Toerbeurt Noord-Zuid hierbij tellen, komen we op 27%, of wel: ca. 1/4 van het vervoer door NL-particulieren.

Het vat van de vrije markt is dus driemaal zo groot als dat van de beschermde markt. Als in de vrije markt tijdelijk 10% van de schepen overbodig is, kunnen die natuurlijk niet allemaal naar de beschermde markt afvloeien, want dan zou daar het aantal schepen met 30% en de wachttijd tussen twee reizen met wel 100 of 200% toenemen. Dat de prijsvorming op de vrije markt een zeer grillig verloop heeft, ondanks de koppeling met een beschermd marktdeel, wordt geïllustreerd in de volgende figuur.



Deze grafiek van de vrije vrachtprijs voor het vervoer van graan en stukgoed van Rotterdam naar Keulen (periode 1971-1977) laat zien hoe sterk de vrije vrachtprijzen op en neer gaan onder invloed van veranderingen in de vraag/aanbodverhouding. De piek in het derde en vierde kwartaal van 1976, met vrachtprijzen van circa f 10,- per ton, werd veroorzaakt door de bijzonder lage waterstanden. Het dieptepunt tijdens de zomer van 1975, met vrachtprijzen van slechts f 4,- per ton, is ook duidelijk te zien (uit "Elementen van de vrachtprijsvorming in de Rijnvaart 1971-1976" Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer, Rijswijk).

Onder invloed van betrekkelijk kleine verschuivingen in de V/A-verhouding gaan de dagvrachten in de Rijnvaart met meer dan 100% op en neer.

In 1974 zat het gemiddelde vracht-/prijsniveau, voor de genoemde vervoersrelatie, op f 6,50 per ton. In 1975 zakte dat snel tot minder dan f 4,- per ton. Toch was het vervoer in de Rijnvaart maar met 7% afgenomen, namelijk van 128 tot 119 miljoen ton (telpunt Lobith).

N.B.: In de jaren 1974 en 1975 deden zich nauwelijks diepgangsbepkeringen voor op de Rijn. De vrachtprijsregistraties van die beide jaren mogen dus met elkaar vergeleken worden. Tijdens de andere jaren deden zich wel diepgangsbepkeringen voor. Met name in 1976 was de aflaaddiepte langdurig (ca. 50% van het jaar) beperkt, wat tot uitdrukking komt in forse laagwatertoeslagen.

Als men zo een terugblik werpt op de kenmerken van de binnenvaartmarkt, dan komt men tot de conclusie dat het een markt is, waarin het ondernemen niet eenvoudig is. De verdiensten zijn vrijwel onvoorspelbaar. Het doen van grote investeringen, in nieuwe schepen bijvoorbeeld, heeft veel weg van een sprong in het duister. Sommigen zullen deze beschrijving misschien overdreven somber vinden, want het is na de Tweede Wereldoorlog toch helemaal niet zo slecht gegaan met de binnenvaart?

En dat is inderdaad juist. Maar dat komt omdat de internationale Rijnvaart 20 jaar achtereen, zeg maar van 1948 tot 1968, aanhoudend een sterke groei heeft doorgeemaakt. In 1948 had het vervoer op de Rijn bij Lobith een omvang van 16 miljoen ton – 10 jaar later was dat meer dan 100 miljoen ton. In een markt die zo snel groeit zijn geen regelingen nodig. In zo'n hausse kan alles. Dat de genoemde ongunstige kenmerken van de binnenvaartmarkt er wel degelijk waren, bleek als het groeitempo even stagneerde. Dat deed zich b.v. voor in 1957 (bestedingsbeperking) en opnieuw in 1968. Plotseling kelderden dan de vrachtprijzen, en ook de handelswaarde van de schepen, maar als de groei dan weer terugkwam werden de ongunstige kenmerken van de markt weer gecamoufleerd door de groei.

Niemand zal verwachten dat we in de komende 20 jaar weer zo'n hausse zullen krijgen waarin het vervoer iedere 10 jaar verdubbelt.

Algemeen wordt gerekend met een veel lager groeitempo, waarin perioden zonder groei zullen voorkomen. In dat geval zal de zwakke structuur van de binnenvaartmarkt onverbloemd naar voren komen.

De laatste jaren gaat het goed in de binnenvaart. Daarbij moet bedacht worden dat de opleving van 1978, 1979 en 1980 veroorzaakt is door het samenvallen van twee bijzondere factoren; dat zijn: een korte opleving in de Duitse economie, die nu helaas weer stagneert, in combinatie met het feit dat in de jaren 1976 en 1977 10% van de actieve vloot in Nederland en Duitsland was gesloopt. Doordat de "rek" uit de vloot was gehaald, leidde een bescheiden toename van het vervoer tot een behoorlijke toename van de vrachtprijzen. Dat mag ons echter niet doen vergeten dat er sinds 1975 nog geen enkele maatregel is gerealiseerd die de binnenvaartmarkt beter bestand maakt tegen conjunctuurdalingen. Wel is er de laatste jaren een intensieve discussie

geweest over allerlei mogelijke maatregelen op dit punt. Een aantal van dat soort maatregelen zou ik in het kort met u willen bespreken.

MOGELIJKE MAATREGELEN

1. Instelling van een maximum diepgang voor Rijnschepen/Afijken
2. De bevaarbare diepte op de Rijn vergroten
3. Toerbeurtsystemen uitbreiden
4. Invoering Stillegregeeling
5. Permanente sloopregeling
6. Festfrachten of bodemtarieven in de Rijnvaart
7. Beperking arbeidstijden
8. Europees capaciteitsbeleid.

ad 1. Schepen niet dieper bouwen dan een bepaalde vastgestelde maximum diepgang

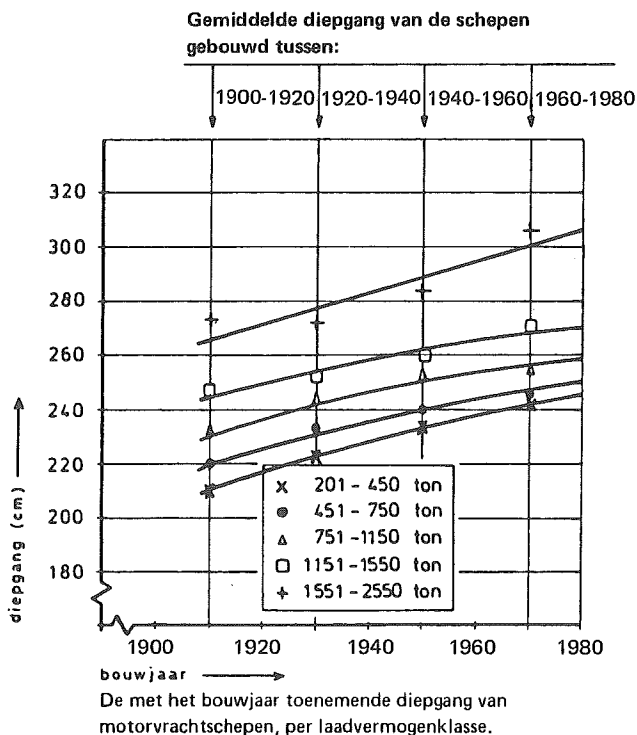
Het is tegenwoordig gebruikelijk om duwbakken 4,00 m diep te bouwen en motorvrachtschepen in de klasse van 1.200 à 1.500 ton toch al gauw 3,00 m diep.

Grotere motorschepen worden vaak nog dieper gebouwd. De voordelen van deze trend voor de individuele ondernemer zijn wel duidelijk. Voor nauwelijks hogere bouwkosten krijgt men:

- een groot stuk extra laadvermogen dat bij hogere waterstanden benut kan worden
- een grote ruiminhoud
- een grote stijfheid van het schip.

Als op waterstand afgeladen moet worden, vervalt het belangrijkste voordeel, maar nadelig is het vrijwel nooit of nauwelijks. Voor de individuele ondernemer dus een goede zaak, maar voor de bedrijfstak als geheel een gevaarlijke ontwikkeling.

Bij lage waterstanden, als de peilschaal van Ruhrort aan 2,50 m of 2,00 m staat, nemen die diepe schepen geen extra lading mee. En dat is de situatie waar de capaciteit van de vloot toch op afgesteld moet zijn. Neem bijvoorbeeld een 4-baksduwstel met 4,00 m diepe bakken. Bij een afluaddiepte van 2,50 m kan zo'n duwstel ca. 6.000 ton laden. Op 4,00 m is dat 11.000 ton. Door het dieper bouwen van de schepen creëert de binnenvaart op die wijze zelf een grote overcapaciteit gedurende de lange periode met middelbare of hogere waterstanden. Dat deze ontwikkeling ook bij motorschepen voor droge lading al lange tijd gaande is wordt geïllustreerd in de volgende figuur.



Er is een tendens om schepen van dezelfde laadvermogenklasse steeds dieper te bouwen, zoals deze grafiek illustreert. Schepen van 1.151 tot 1.550 ton werden in de periode 1920-1940 gemiddeld gebouwd met een diepgang van 250 cm, in de periode van 1960 tot 1980 lag dat gemiddelde op ruim 270 cm. Vooral de laatste jaren is er een sterke neiging om steeds dieper te bouwen.

Om deze ontwikkeling te stoppen zou een maatregel genomen kunnen worden die inhoudt dat schepen bij het bevaren van de Rijn niet dieper beladen mogen worden dan een bepaalde maximum waarde. Bijvoorbeeld — en ik noem maar wat willekeurige getallen — 3,50 m voor duwstellen; 3,00 m voor motorschepen groter dan 1.500 ton en 2,80 voor kleinere motorschepen.

Een dergelijke maatregel zou een eerste noodverband kunnen zijn dat er voor zorgt dat de kwaal niet steeds erger wordt.

ad 2. De bevaarbare diepte op de Rijn vergroten

De waterdiepte in de vaargeul op het traject van de Rijn in het Duitse gebergte (van St. Goar tot Neuburgweier) is in het begin van de zeventiger jaren door allerlei waterbouwkundige werken vergroot.

Voordien kon de waterdiepte bij de laagste waterstanden wel teruglopen tot 1,70 m. Sinds de Rhein-ausbau klaar is (in 1976 waren de Duitsers met de eindfase bezig), is de vaargeuldiepte met ca. 4 dm vergroot. Een dergelijke verdieping draagt uiteraard bij aan de stabiliteit in de Rijnvaartmarkt, omdat de vraag-pieken t.g.v. laag water er door worden beperkt.

De vraag is gesteld of ook de Niederrhein en de Waal, dus het traject Gorinchem tot Duisburg niet enkele decimeters verdiept zou kunnen worden. Deze vraag is gesteld met het oog op de hoge laagwatertoeslagen die de Duitse industrie moet betalen tijdens laagwaterperioden, maar als neven-effect zou deze maatregel ertoe leiden, dat de grillige verschillen tussen vraag en aanbod in de Rijnvaartmarkt kleiner worden.

Ik geloof echter dat dit project weinig kans maakt op afzienbare termijn gerealiseerd te worden. Een diepere vaargeul op de Waal bijvoorbeeld kan alleen gerealiseerd worden door de kribben te verlengen, daardoor wordt de stroom geconcentreerd/samengeknepen tot hij krachtig genoeg is om te voorkomen dat de geul weer aanzandt. Daarbij moet gedacht worden aan een versmalling met ca. 40 meter. Alle kribben uitbouwen is natuurlijk al een heel werk, maar misschien nog belangrijker is het volgende. Langere kribben betekent dat het water bij grote bovenafvoeren minder gemakkelijk weg kan, wat tot overstromingen zal leiden als geen compenserende werken worden uitgevoerd. Compenserende werken wil in dit geval zeggen dat delen van de Uiterwaarden afgegraven moeten worden om de stroomvoerende capaciteit van de rivier weer op het oude peil te brengen.

Kortom: een zeer kostbare zaak, met bovendien grote problemen op het gebied van landschapsaantasting. En daarnaast nog de vraag of een versmalling van de vaarweg niet tot een aantasting van de verkeersveiligheid zal leiden.

ad 3. Toerbeurtsystemen uitbreiden

Van het totale droge ladingvervoer door Nederlandse particulieren wordt thans ruim één kwart bevracht d.m.v. toerbeurtsystemen. Uitbreiding van de toerbeurtsystemen is op drie manieren voorstelbaar:

- a. door het binnenlands zand- en grindvervoer via de beurs te leiden
- b. door het snelgroeiende binnenlands kolenvervoer voor centrales geheel of grotendeels op toerbeurt te bevrachten
- c. uitbreiding van de toerbeurt in de Noord-Zuid markt.

Als deze drie uitbreidingen gerealiseerd worden, zullen zowel voor grote als voor kleine schepen de keuzemogelijkheden op de beschermde markt sterk toenemen. De beschermde markt zal dan veel sterker dan thans een alternatief vormen voor de vrije Rijnvaartmarkt. De Nederlandse particulier heeft vooral in de Rijnvaart de naam onder alle vrachtprijzen door te duiken. Deze neiging om in slechte tijden voor alle prijzen te varen zal minder worden als er een grote beschermde thuismarkt is waarop ook in slechte tijden een redelijk vrachtenpeil wordt gehandhaafd.

Het effect dat uitbreiding van de toerbeurtsystemen heeft op de vrachtprijsvorming in crisissituaties, kan onderscheiden worden in een direct effect en een indirect effect.

Veronderstel even dat de E.V. en de toerbeurt Noord-Zuid uitgebreid zouden zijn met het beroepsvervoer van zand- en grind in Nederland en België. Dat gaat dan over een hoeveelheid van ruwweg 20 miljoen ton. Daarnaast is in de nabije toekomst een binnenlands kolenvervoer te verwachten van zo'n 10 miljoen ton. De vraag is nu of deze 30 miljoen ton lading *) aan een tarief gebonden zal worden of bevracht zal worden op de vrije markt. In een situatie met overcapaciteit maakt dat op de vrachtprijs al gauw een verschil van een gulden per ton of meer, d.w.z. 30 miljoen gulden per jaar als direct effect voor de inkomenspositie van de beroepsvaart.

De grootte van het indirecte effect, d.w.z. de vrachtprijsondersteunende invloed op de vrije markt, zal afhankelijk zijn van het bevrachtingssysteem dat gehanteerd wordt. Stel bijvoorbeeld dat het kolenvervoer en de uitbreiding met zand en grind geheel d.m.v. éénreisbevrachtingen op de beurs gebracht zouden worden. In dat geval geeft dat een groot vermogen om schepen die tijdelijk overbodig zijn in de Rijnvaart in zich op te nemen. Zet daarnaast het uiterste geval naar de andere kant, d.w.z. dat zand, grind en kolen bevracht worden op jaarcontracten die d.m.v. loting verdeeld worden onder de gagadigden. In *dit* geval is er geen vermogen om schepen uit andere sectoren tijdelijk op te vangen. In een eventuele crisissituatie is er dan een beperkt aantal geluksvogels die zonder wachttijd het gehele jaar tegen een redelijk tarief kunnen doorvaren (= het directe effect), op de vrachtprijsvorming van de overige vaart (= indirect effect) zal dat niet of nauwelijks een positieve uitstraling hebben.

Tussen deze twee extremen zijn natuurlijk mengvormen mogelijk, denk aan meer-reizen-bevrachting, periode-bevrachting voor kortere perioden en dergelijke. De gedachten gaan er naar uit bij eventuele uitbreiding van de E.V. deze mengvormen toe te passen, zodat het secundaire effect in beperkte mate aanwezig zal zijn.

Tot zover is een vrij eenzijdig beeld geschetst van de positieve invloed die uitbreiding van de toerbeurtsystemen kan hebben op de vrachtprijsvorming in de binnenvaart. Een waarschuwend woord is hier op zijn plaats, omdat toerbeurtsystemen bij een onzorgvuldige uitwerking de binnenvaart onaantrekkelijk maken. Neem bijvoorbeeld de tarieven, deze moeten zodanig worden gesteld dat het beroepsvervoer concurrerend blijft ten opzicht van eigen vervoer, spoor-, weg- en rederij. Bovendien moet er voor gewaakt worden dat de bevrachtingssystemen en de bevrachtingsvoorwaarden zodanig worden opgesteld dat reële wensen van de verlader t.a.v. vervoerszekerheid en inrichting van de schepen vervuld kunnen worden. Toerbeurtsystemen houden altijd een forse beperking in van de individuele ondernemingsvrijheid. Vooral in economisch goede tijden wordt het als frustrerend ervaren dat verladers en vervoerders niet naar believen onderling contracten kunnen afsluiten. Dit is echter de prijs die betaald moet worden als men de binnenvaart langs deze weg beter bestand wil maken tegen de gevolgen van stagnerende economische groei.

*) In 1978 werd ca. 16 miljoen ton lading bevracht via de E.V. en 7 miljoen ton via de Toerbeurt Noord-Zuid.

ad 4. Stilleging =/Oplegging

Een heel ander instrument is de stilleging. Het principe is eenvoudig: alle vervoerders binnen een bepaald marktgebied storten naar rato van de scheepsgrootte jaarlijks een bepaalde bijdrage in een fonds. Vanuit dit fonds worden dan schepen opgelegd in perioden van tijdelijke overcapaciteit. Aldus probeert men tot een stabielere Vraag-/Aanbod-verhouding te komen en daarmee tot een stabielere prijsvorming.

Wil een stilleging vrachtprijsverbeterend werken, dan moet aan twee voorwaarden worden voldaan:

- In de eerste plaats moet er sprake zijn van een afgesloten marktgebied. In de zand- en grindvaart is bijvoorbeeld een stilleging beproefd. Een van de grootste problemen was daar dat de plaats van schepen die werden opgelegd, werd ingenomen door schepen die van buiten toestroomden. Het beoogde effect op de vrachtprijs wordt dan teniet gedaan.
- Een tweede punt is dat een stilleging alleen werkt als je *in de regel een marktevenwicht hebt* met af en toe — bij wijze van uitzondering — korte perioden met overcapaciteit. We hebben aan het begin al gezien dat de binnenvaartmarkt niet aan dit kenmerk voldoet. Perioden met overcapaciteit kunnen best jarenlang duren.

Dan zijn zeer grote fondsen nodig om al die tijd voldoende schepen op te leggen. Eigenlijk is het instrument van de oplegging er niet geschikt voor om 2 of 3 jaar lang 10 à 20% van de schepen uit de markt te nemen.

Een voor heel Europa geldende oplegging zou aan de voorwaarde voldoen dat een compleet marktgebied eronder valt. Aan de tweede voorwaarde, namelijk dat de oplegperioden niet al te lang moeten duren, wordt niet voldaan. Dit zou dan leiden tot het opleggen van erg hoge heffingen aan alle schepen. Er is echter nog een ander probleem. De regeling stuit namelijk op een principieel verzet van veel organisaties van particuliere schippers in Europa. Zij geven de voorkeur aan hun toerbeurssystemen. Frankrijk en België deden daarom ook niet mee aan de vorige Ontwerp Europese Oplegging.

Een belangrijk punt is hierbij dat het principe van een stillegging minder goed aansluit bij het systeem van bedrijfsvoering van de particuliere schippers. Een stillegging is erop gericht een beperkt aantal schepen geheel op non-actief te stellen, terwijl de rest van de vloot met een optimale bezetting zo hard mogelijk doorvaart. Voor particulieren, die hun schip in gezinsverband bevaren, is het veel prettiger de wachttijd over alle schepen te verdelen, zodat ze allemaal wat minder hard gaan varen.

Voor rederijen met personeel in loondienst geldt uiteraard precies het omgekeerde. De belangrijke loonkostenpost van langdurig opgelegde schepen kan in een stillegging worden beperkt; in een toerbeurssysteem niet.

Een toerbeurssysteem en een stillegging kunnen in dezelfde markt niet zonder meer naast elkaar bestaan. Bij een reis die op toerbeurt wordt bevracht is d.m.v. de

wachttijd en de hogere vrachtprijs al betaald voor het op non-actief stellen van een stuk reservecapaciteit. Het zou dubbel op zijn als op dit vervoer nu ook nog een heffing werd gelegd voor een stillefonds.

Wat wel zou kunnen *) is een systeem waarbij op iedere reis *in de internationale Rijnvaart* een heffing wordt gelegd, van bijvoorbeeld 2% van de vrachtsom, waarmee een stillefonds gevormd wordt. In dat geval heeft ook de Rijnvaart tenminste enige voorziening om een stuk conjuncturele overcapaciteit uit de markt te kunnen nemen. Een dergelijk systeem zou zonder meer kunnen bestaan naast de systemen die men heeft voor het vervoer binnen Nederland, België, Duitsland en Frankrijk.

In dat geval zullen rederijen en particulieren elk kunnen beschikken over het voor hen favoriete systeem om tijdelijke overcapaciteit uit de markt te nemen: de particulieren door zich terug te trekken op de beschermde thuismarkt en de rederijen d.m.v. de stilleregeling in de Rijnvaart.

ad 5. Permanente sloopregeling

Een middel van een heel ander karakter is het instellen van een permanente sloopmogelijkheid. Tot op heden was het zo dat bij iedere crisis in de binnenvaart apart werd bekeken of er een sloopregeling moest komen en zo ja, hoe deze er uit zou moeten zien. Dat leidde dan per geval tot een apart wetsontwerp. Zo leidde de crisis van 1975 tot een Wet Sloopregeling Binnenvaart in 1976.

In plaats van voor iedere crisis een aparte sloopwet te maken zou men ook een algemene sloopwet kunnen maken, zodat de sloopmogelijkheid veel sneller na het uitbreken van de crisis opengesteld kan worden. Dit lijkt voor de binnenvaart een gunstige maatregel. Naar verluidt, is inmiddels inderdaad besloten tot het creëren van een dergelijke voorziening.

Wat mag men nu verwachten van deze maatregel? Wel, het effect zal hieruit bestaan dat de duur van een economische crisis in de binnenvaart effectiever bekort kan worden.

In het begin van dit verhaal is gewezen op het verschijnsel dat de perioden van hoogconjunctuur in de binnenvaart steeds korter dreigen te worden, omdat de vlootomvang sneller wordt uitgebreid bij een groeiende vraag naar vervoer. Als reactie daarop verschijnt nu dus een maatregel aan de horizon waarmee ook de slechte perioden korter kunnen worden. De natuurlijke instabiliteit van de binnenvaartmarkt wordt er niet door bestreden. Het is slechts een middel om de pijn van die instabiliteit te bekorten.

Dat een pijnstiller uitgewerkt raakt als de patiënt het te vaak krijgt toegediend, is een bekend verschijnsel. In 1976 kon er met succes gesloopt worden, omdat er een groot arsenaal van oude schepen was. Misschien dat zoiets in de nabije toekomst nog een

*) Afgezien van juridische belemmeringen i.v.m. de Acte van Mannheim.

keer zou kunnen, maar je kunt er niet mee door blijven gaan, want je kunt moeilijk moderne schepen gaan slopen die dan na een paar jaar weer bijgebouwd moeten worden. In de zeevaart zit men bijvoorbeeld al in een situatie dat er zo'n enorm grote jonge vloot in de vaart is als gevolg van vroegere sloop- en nieuwbouwprogramma's,*) dat het sloopmiddel daar voorlopig is uitgewerkt.

ad 6. Festfrachten of bodemtarieven in de Rijnvaart

Tot op heden ben ik er steeds van uitgegaan dat de Rijnvaartmarkt een vrije markt moest blijven. Er zijn echter mensen die menen dat in de Rijnvaart zelf een stelsel van bodemtarieven ingevoerd moet worden, zoals dat bijvoorbeeld ook voor het binnenlands vervoer in Duitsland geldt.

Persoonlijk zie ik daar weinig in. Ik geloof niet dat er op een afzienbare termijn een politieke bereidheid zou kunnen ontstaan voor een dergelijke maatregel. Bovendien kleven er grote praktische problemen aan een stelsel van bodemtarieven zonder vrachtverdeling. De oude vraag wie het vervoer mag verrichten als er meerdere gegadigde vervoerders zijn voor de bodemprijs, komt dan weer boven. Vriendjespolitiek en smeergeldpraktijken worden door zo'n systeem bevorderd. Het probleem van de controleerbaarheid is vrijwel onoplosbaar bij zo'n internationaal bodemtarievenstelsel. Er zijn zoveel politieke, juridische en praktische problemen dat ik me niet kan voorstellen dat er in de Rijnvaart – op een afzienbare termijn – van overheidswege ingegrepen zal worden in de tariefvorming.

Bovendien betwijfel ik of dat überhaupt gewenst zou zijn. Het lijkt een goede zaak dat er, naast beschermde marktdelen, een grote vrije vervoersmarkt is waarop de verschillende bedrijfstvormen met elkaar in concurrentie kunnen opereren.

ad 7. Beperking van de arbeidstijden

Deze maatregel lijkt niet in het rijtje te passen. We hebben het immers over economische maatregelen. Een eventuele vaartijdenregeling wordt primair ingegeven door overwegingen van sociale aard en van verkeersveiligheid. Toch zitten er aspecten aan het functioneren van de markt zullen beïnvloeden. Zo'n vaartijdenbesluit kan n zich voorstellen als een soort winkelsluitingswet. Schepen die geen dubbele berening hebben voor continu-vaart zullen dan niet meer dan een bepaald aantal uren dag actief mogen zijn. Dat zal zeker geen 8 uur per dag zijn, zoals voor de gemiddeld werknemer geldt, maar eerder 14 of 16 uur. Toch zal er een maximum gelden, v door het voor de schippers moeilijker wordt om extra lang te gaan varen bij een t lopende markt. Het zou voor het functioneren van de binnenvaartmarkt ee langrijk winstpunt zijn als die neiging van de schippers (om langere dagen te maken als de vrachtprijzen laag zijn) op deze manier beteugeld kan worden.

*) 88% van de wereld-koopvaardijvloot is jonger dan 15 jaar.

Voor het functioneren van de markt zou het nog veel beter zijn als de vaartijden afhankelijk van de marktsituatie binnen zekere marges gevarieerd konden worden. D.w.z. de toegestane vaartijden iets vergroten bij een conjunctureel tekort aan schepen (vergelijk winkelsluitingstijden bij St. Nicolaas en Kerst) en de vaartijden met 1 of 2 uur per dag beperken in perioden van conjuncturele overcapaciteit.

In zekere zin is dit systeem te vergelijken met een stillegregeling. Ook daar zou er immers een instantie moeten zijn die de marktontwikkeling in de gaten houdt en afhankelijk van de vrachtprijsontwikkeling zou besluiten tot het doen opleggen van een bepaald aantal schepen. Bij stijging van de vrachtprijzen zou men de teugels dan laten vieren en bij verdere daling de teugels nog wat strakker aanhalen. Dit systeem had men voor ogen bij de Ontworpen Europese Opleggregeling. Daarbij dacht men aan een zeer beperkte ingreep in de markt, men dacht maximaal 10% van de vloot gedurende drie maanden te kunnen opleggen (ofwel 2,5% gedurende een jaar). Door in plaats van enkele schepen op te leggen, de vaartijden van alle schepen iets te beperken, wordt al gauw een groter effect bereikt. Als bijvoorbeeld in slechte jaren, zoals 1975 was, de maximum vaartijden worden verlaagd van 16 naar 14 uur per dag, heeft dat al een beduidend groter effect dan bereikt kan worden met die hele kostbare Europese Opleggregeling.

Uiteraard kleven er ook problemen en nadelen aan zo'n maatregel.

Denk bijvoorbeeld aan:

- het probleem van het ontbreken van overnachtingsplaatsen langs een aantal drukbevaren routes
- de beperking van de schippersvrijheid/irritatie/bekeuringen
- eventuele capaciteitsproblemen bij bepaalde sluisen en andere knelpunten als er 's nachts minder gevaren mag worden.

Tussentijdse balans van maatregelen om de binnenvaartmarkt stabiel te maken:

- ad 1: Stop de voortgaande verdieping van de vloot en liefst wat afijken.
- ad 3: Breidt het aandeel van de toerbeurtsystemen uit op die onderdelen van de markt die daar geschikt voor zijn (groter expansievat) — en kom tot een redelijk vrachtenpeil, ook in de Noord-Zuidmarkt, zodat *wachten* op bevrachting mogelijk is.
- ad 4: Vorm een stillegfonds in de internationale Rijnvaart, waaraan per reis wordt bijgedragen, dit als aanvulling op de bestaande regelingen die gelden voor het binnenlands vervoer in Nederland, België, Duitsland en Frankrijk.
- ad 5: Hou de permanente sloopmogelijkheid achter de hand.
- ad 7: Kom tot een beperking van de vaartijden, liefst zodanig dat de vaartijden enigszins gevarieerd kunnen worden, afhankelijk van de marktsituatie.

ad 8. Europees capaciteitsbeleid

Stel dat zo'n pakket van maatregelen gerealiseerd zou worden en dan ook het verwachte effect zou blijken te hebben. D.w.z. dat langdurige crisissituaties, zoals in 1975 en 1976, met ruineuze vrachtprijzen dan goeddeels uitgebannen zouden zijn. In dat geval is het hard nodig dat er een Europees capaciteitsbeleid is om de omvang van de vloot in de hand te houden. Als de binnenvaartmarkt aantrekkelijker wordt, leidt dat immers heel snel tot een structurele overcapaciteit. De vloot moet zo groot zijn dat pieken in het vervoer net opgevangen kunnen worden, maar zeker niet groter. Er moet dus een mogelijkheid komen om een rem te zetten op de vlootuitbreiding in de West-Europese binnenvaart. Die mogelijkheid is er thans niet. Er zijn wel nationale vergunningstelsels, maar de grootste binnenvaartmarkt (Rijnvaart) is geheel vrij.

Het is bekend dat men bij de EEG studeert op mogelijkheden om t.z.t. een Europees capaciteitsbeleid van de grond te tillen. Het voert te ver om daar nu dieper op in te gaan.

Ik ben aan het slot van mijn verhaal. De algemene vraag die op tafel ligt is deze: Moeten we, en kunnen we, het systeem van een overwegend vrije vervoersmarkt handhaven of moeten we de kant op van een meer geleide en gestuurde binnenvaartmarkt? Beide wegen hebben zeker hun kwade kanten. In het eerste geval dreigen perioden met ruineuze vrachtprijsvorming steeds vaker en hardnekkiger voor te komen, tenminste als men er van uitgaat dat lange perioden met een sterke economische groei, zoals in de vijftiger en zestiger jaren, voorlopig niet te verwachten zijn. Het andere geval, met een veelheid aan gecompliceerde regelingen die de ondernemersvrijheid beperken, zal ook niet iedereen aanspreken.

Het zal boeiend zijn om te volgen welke kant het zal opgaan met de binnenvaart in de tachtiger jaren.

COMMERCIELE SAMENWERKINGSVERBANDEN IN DE BINNENVAART

door

Drs. F.L.F. Aarens

Nederlandsche Particuliere Rijnvaart Centrale

Het begrip samenwerkingsverband

Onder een commercieel samenwerkingsverband in de binnenvaart verstaan wij een organisatie, die vervoersovereenkomsten aangaat ten behoeve van de binnenschepen van de eigenaars die zich in deze organisatie hebben aaneengesloten.

Ten einde inzicht te krijgen in de betekenis en de functie van commerciële samenwerkingsverbanden in de binnenvaart dienen wij aandacht te geven aan:

- a de structuur van de markt
- b het overheidsbeleid met betrekking tot de bedrijfsuitoefening in de binnenvaart
- c de inzichten van de particuliere binnenvaart over hun rol in die markt.

De structuur van de binnenvaartmarkt

De structuur van de binnenvaartmarkt wordt in grote trekken gekenmerkt door twee typen vervoersstromen, te weten:

- a de vervoersstromen ten aanzien waarvan de uitvoering geschiedt door middel van langlopende contracten.

Het gaat hier om vervoersstromen met een min of meer permanent en een min of meer regelmatig karakter. De verscheper van dergelijke transporten streeft ernaar zijn vraag naar vervoer voor een zekere periode te dekken tegen een vaste vracht, zij het wat Rijnvervoer betreft met laagwatertoeslagen in verband met de wisselende waterstanden op de Rijn.

Hij wil niet telkens als hij een verscheping heeft een vervoersovereenkomst afsluiten en telkens weer over de vracht onderhandelen.

- b vervoersstromen die in totaal genomen wel een min of meer permanent karakter hebben maar ten aanzien waarvan de individuele verscheper geen regelmaat in zijn verschepingen heeft.

Voor dergelijke transporten worden dan ook nauwelijks langlopende contracten gesloten, maar vervoersovereenkomsten per partij.

De binnenvaart in West-Europa wordt beoefend door vele duizenden ondernemers. De gebruikelijke indeling is die in rederijen en particulieren. Een rederij is dan een onderneming die een vloot schepen in eigendom heeft en ladingwerwend optreedt. Een particulier is een ondernemer die één of enkele schepen in eigendom heeft, meestentijds voor zijn ladingwerving geen rechtstreekse contacten heeft met versche-

pers, althans niet als enkeling optredend, behoudens in de relatief schaarse gevallen dat een verscheper langdurig opeenvolgende reizen heeft aan te bieden, pendelvaart of relatievaart genaamd.

De binnenvaartmarkt kent ook eigen vervoer. De verscheper verricht vervoer met eigen schepen, al dan niet langs de weg van in aparte rechtspersonen optredende rederijen. Al naar gelang het regiem, de overheidsvoorschriften met betrekking tot de bedrijfsvoering het toestaat, verrichten eigen vervoerders ook vervoer voor rekening van derden.

Een factor die te berde gebracht moet worden voor het schetsen van de structuur van de binnenvaartmarkt vormen de activiteiten die vooraf gaan aan of volgen op de vervoersprestatie in engere zin, zoals overslag, opslag, zeevervoer en dergelijke. Van rederijzijde wordt vaak aan verscheperen een pakket diensten aangeboden, waarvan het binnenvaartvervoer een bestanddeel is, teneinde op deze wijze de greep op opdrachtgevers te verstevigen. Voorts treden bedrijven op als expeditiebedrijven, die zich met die activiteiten voorafgaande aan of volgende op binnenvaart in engere zin bezig houden, zonder zelf schepen te hebben, door, ook weer ter versteviging van hun positie bij opdrachtgevers, een pakket diensten aan te bieden waaronder binnenvaartvervoer. Het gevolg hiervan is dat deze bedrijven ten opzichte van vervoerders als opdrachtgever optreden. Deze figuur doet zich met name voor in het graanvervoer.

Het ligt voor de hand, dat voor het voldoen aan de vraag van verscheperen met de zo-even onder a) omschreven transporten, dus verscheperen, die streven naar contracten op langere termijn aan vervoerderszijde slechts bedrijven die over een scheepspark beschikken kunnen optreden en dat de particulieren aan deze transporten slechts kunnen deelnemen door deel uit te maken van een grotere eenheid.

Op te merken valt nog dat het verloop van de marktomstandigheden met name in de Rijnvaart ertoe hebben geleid dat langlopende contracten niet enkel tot stand komen door het streven van verscheperen, maar ook door actief acquisitiebeleid van vervoerderszijde. Ook al zou een verscheper met dergelijke transporten geen grote belangstelling tonen voor het aangaan van langlopende contracten, vaak wordt hij van vervoerderszijde daartoe geprikkeld, hetgeen de markt voor de particulier verder inperkt.

Teneinde onze schets van de markt verder af te ronden vermelden wij nog dat veelvuldig vervoerders die langlopende contracten hebben aangegaan en eigen vervoerders aanvullende scheepsruiimte behoeven, in de Rijnvaart doorgaans in tijden van lage waterstanden, als het laadvermogen van binnenschepen op de Rijn verminderd wordt.

Resumerend kunnen wij de markt aan de aanbodzijde van het vervoer omschrijven als een markt die gekenmerkt wordt door:

- langlopende contracten als uitvloeisel van een streven van verschepers en in de hand gewerkt door actieve acquisitie aan vervoerderszijde
- een veelheid van vervoerovereenkomsten aangegaan met verschepers betrekking hebbend op één of enkele ladingen, ten aanzien waarvan ook vaak een actief acquisitiebeleid wordt gevoerd, in het bijzonder als met het vervoer andere activiteiten begeerd worden
- vervoerovereenkomsten om aanvullende scheepsruimte te verkrijgen, waarvan de omvang in sterke mate schommelt met de bedrijvigheid in de binnenvaart.

De marktpositie van de alleenstaande particulier

Deze structuur brengt met zich mee dat de alleenstaande particulier ten opzichte van een groot deel van het vervoer een reservepositie inneemt. Deze marktconstellatie doet zich met name voor in de Rijnvaart en men kan stellen, dat praktisch geproken vanaf het begin van de moderne Rijnvaart, nu ruim 100 jaar geleden, de particulier getracht heeft zich aan die reservepositie te ontworstelen door de vorming van commerciële organisaties. Door het zich aansluiten in commerciële organisaties werd beoogd aan verschepers op gelijkwaardige wijze als rederijen diensten aan te bieden. In de hoogtijdagen van het rederijwezen in de Rijnvaart was verweer tegen de overheersende positie van rederijen het bindingsmotief voor commerciële aaneensluiting. Sinds enige tijd evenwel is duidelijk waar te nemen dat rederijen zich teruggetrokken hebben tot een beperkt aantal scheepstypen en, wat vervoer met eigen schepen betreft, zich teruggetrokken hebben tot een beperkt aantal, wel op zichzelf belangrijke, vervoersstromen.

Rederijen hebben gebruik gemaakt van het feit dat ze beschikken over een acquisitie-apparaat en ook in verband met hun belangstelling voor activiteiten met de binnenvaart verbonden, om particulieren om zich heen te verzamelen. Ruwweg kan worden gezegd, dat deze rederijen of wel hun eigen vloot hebben vervangen door particulieren, of wel, wat scheepstypen betreft, hebben aangevuld.

Het oorspronkelijke bindingsmotief voor de particuliere rijnvaarder zwakte af.

Het Overheidsbeleid

a. ten aanzien van de vaart binnen Nederland

Voor onze beoordeling van de commerciële organisatie dienen wij nu het overheidsbeleid in onze overwegingen te betrekken.

Daarbij dienen wij een onderscheid te maken tussen de vaart binnen Nederland en de grensoverschrijdende vaart. De binnenlandse vaart kent overheidsingrijpen, de grensoverschrijdende vaart niet.

De rampzalige toestanden in de jaren dertig leidden ertoe, dat voor de vaart binnen

Nederland bij de wet een stelsel van evenredige vrachtverdeling werd ingevoerd, hetgeen inhoudt, dat schepen op toerbeurt bevracht worden tegen door de overheid vastgestelde of bekrachtigde vrachten. Dit stelsel van evenredige vrachtverdeling, dat ingevoerd was als een crisismaatregel en van tijdelijke aard zou zijn, werd in de oorlog gehandhaafd en ook in de eerste jaren na de oorlog, totdat op 1 januari 1954 de wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart van kracht werd. Deze wet dient gezien te worden in het kader van het streven van de overheid naar vervoerscoördinatie, het opstellen van regels, die de natuurlijke voordelen van iedere vervoerstak tot hun recht zouden laten komen. De conceptie van de wetgever was dat de belanghebbenden bij de binnenvaart binnen Nederland, verschepers en vervoerders, zelf een stelsel van evenredige vrachtverdeling op een commerciële basis tot stand zouden brengen, welk stelsel zou functioneren zonder overheidsinmenging. De daarvoor noodzakelijke samenwerking van de bedrijfsgenoten meende de overheid bij het tot stand komen van de wet reeds te bespeuren. In afwachting van de verwezenlijking van die conceptie zou de overheid de evenredige vrachtverdeling zelf nog ter hand nemen. Door middel van een vergunningenstelsel zou de omvang van de vloot voor binnenlands vervoer gestuurd worden.

Van deze stoutmoedige conceptie is niets terecht gekomen en de toestand is heden ten dage zo dat het door de overheid gehanteerde stelsel van evenredige vrachtverdeling nog bestaat. De wetgever heeft uitzonderingen op het stelsel opengelaten:

in de eerste plaats het eigen vervoer en voorts het zogenaamde bijzondere vervoer, vervoer dat zich om welke reden dan ook niet zou lenen voor toerbeurtbevrachting. In 1969 werd een wetsontwerp ingediend tot wijziging van de wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart, strekkende tot opheffing van het door de overheid gehanteerde stelsel van evenredige vrachtverdeling. Als motivering werd summier aangegeven, dat het stelsel niet bevredigend werkte en voorts de Nederlandse positie in het vaststellen van het gemeenschappelijke vervoersbeleid zou hinderen. Immers het besluit van de Raad van Ministers van de E.E.G. van 22 juni 1965, dat als de grondslag voor de komende Europese vervoerspolitiek werd beschouwd, kende als één van de kernpunten de vrije prijsvorming voor het vervoer per binnenschip.

De overheid ging niet in op de toch belangrijke en voor de hand liggende vraag, waarom de conceptie van de wet niet verwezenlijkt was en wilde de weg banen voor een toestand, die met de wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart nu net niet werd beoogd, te weten ongebondenheid aan vervoerderszijde. Voor het tegengaan van kwalijke gevolgen van opheffing van de evenredige vrachtverdeling werd wel gewezen op het nut van commerciële organisaties. Commerciële organisaties werden dus in verband gebracht met de opheffing van overheidsbemoeiingen met de evenredige vrachtverdeling, een feit van grote betekenis voor de beoordeling van commerciële organisaties door de binnenvaart. Sterk en dramatisch verzet in de particuliere binnenvaart hebben het opheffen van de door de overheid gehanteerde evenredige vrachtverdeling verhinderd.

b. ten aanzien van de Rijnvaart

Wat de Rijnvaart betreft wordt doorgaans gewezen op de positieve beoordeling door de Nederlandse overheid van de vrijheid van vaart verankerd in de Herziene Rijnvaartacte van 1868.

In de dramatische dertiger jaren, die geleid hebben tot overheidsingrijpen in de binnenlandse vaart, werd door de schippersbonden de Nederlandsche Particuliere Rijnvaart-Centrale opgericht, waartoe een groot aantal schippers toetrad. De oprichting werd mede in de hand gewerkt door maatregelen van Duitse zijde tot verdeling van het toen belangrijke kolenvervoer van het Ruhrgebied naar de Nederlandse zeehavens. Tijdens de tweede wereldoorlog werden alle Nederlandse particuliere Rijnschippers verplicht zich bij deze organisatie aan te sluiten. Na de oorlog bleef deze verplichte aansluiting gehandhaafd, hoewel naleving aanvankelijk niet werd gecontroleerd. Tot dit laatste ging de Nederlandse overheid over omstreeks 1950 in het kader van de Nederlandse Rijnvaartpolitiek, die erop gericht was ordening te brengen in de Nederlandse Rijnvaart. Economische ordening werd toen door de Nederlandse overheid niet strijdig bevonden met de vrijheid van vaart, zoals vastgelegd in de Herziene Rijnvaartacte. Deze opvatting werd toen gedeeld door de Duitse regering. In december 1951 had een ontmoeting plaats tussen de Nederlandse minister en de minister van de Bondsrepubliek Duitsland, waarvan een protocol werd opgemaakt, het zogenaamde Bremer Protocol van 14 december 1951, dat onder meer vermeldt: "Die Schaffung und Aufrechterhaltung einer Ordnung im nationalen und internationalen Rheinschiffsverkehr ist notwendig. Das Ordnungsprinzip steht nicht im Widerspruch mit den Grundsätzen der Mannheimer Akte".

Tot een dergelijke ordeningsmaatregel hoorde de verplichte aansluiting. De commerciële organisatie had een functie gekregen in het Nederlandse Rijnvaartbeleid. De Nederlandse rechter vond echter de opvatting dat de Nederlandse particuliere binnenvaart op de Rijn slechts mocht varen in de N.P.R.C. in strijd met de bepalingen omtrent de vrije vaart op de Rijn, zodat de verplichte aansluiting wegviel. Daarmee gaf de overheid de opvatting niet op dat ongebondenheid in de Rijnvaart tegengegaan dient te worden.

In 1952 had de Economische Rijnvaart Conferentie plaats, bijeengeroepen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, teneinde naar oplossingen te zoeken voor de toen bestaande moeilijke situatie in de Rijnvaart. Aan deze conferentie namen niet alleen Rijnvaarders deel, maar ook vertegenwoordigers van de overheden van de verschillende Rijnsoeverstaten, dus ook van Nederland. Deze Economische Rijnvaart Conferentie kwam tot aanbevelingen, waarvan de centrale aanbeveling was het tot stand brengen van pools en conventies; ondernemersafspraken strekkende tot gezamenlijke vaststelling van vrachtprijzen, al dan niet verbonden met verdeling. In het kader hiervan zouden verdelingen plaats hebben van vervoer tussen rederijen en commerciële organisaties van particulieren, waarbij voor Nederland en Duitsland uitgegaan werd van één commerciële organisatie per land.

Het falen van de conceptie achter het overheidsbeleid

De opvatting dringt zich op, dat aan de centrale aanbeveling van de Economische Rijnvaart Conferentie van 1952 dezelfde conceptie ten grondslag lag als aan het overheidsbeleid met betrekking tot het binnenlandse vervoer per binnenschip, te weten de verwachting dat het bedrijfsleven zelf in staat zou zijn tot een ordening te komen en dus niet het aanvaarden van ongebondenheid.

Het falen van deze conceptie zowel voor de binnenlandse vaart als voor de Rijnvaart wordt doorgaans toegeschreven aan de onvoldoende bereidheid om zich op basis van vrijwilligheid te binden en het algemeen belang te laten prevaleren boven het eigen belang. Herhaaldelijk werd dan gewezen op gebrek aan solidariteit, met name in de particuliere binnenvaart.

De indruk wordt gewekt dat gebrek aan solidariteit een typisch verschijnsel in de particuliere binnenvaart zou zijn. Intussen is wel gebleken dat wat aangeduid wordt als gebrek aan solidariteit een wijd verbreid probleem is van de verhouding van eigen belang tot groepsbelang en algemeen belang, en het zich voordoen van dat probleem in de binnenvaart niets bijzonders is. Het opgeven van een beleid dat erop gericht was ongebondenheid tegen te gaan, door te wijzen op gebrek aan solidariteit wordt hierdoor onbevredigd.

De conceptie van een ordening tot stand te brengen door het bedrijfsleven ebde weg in het overheidsbeleid. Daarvoor kwam in de plaats de oplegging. De oplegging houdt in dat tijdelijk overtollige ruimte tegen betaling opgelegd zou kunnen worden. De middelen zouden komen uit een verplichte heffing.

De oplegging maakte deel uit van de aanbevelingen van de Economische Rijnvaart Conferentie van 1952, en kwam centraal te staan in de tweede zitting van de Economische Rijnvaart Conferentie in 1959 en in de derde zitting in 1963/64. De gedachte werd overgenomen door de Nederlandse overheid ook wat het vervoer binnen Nederland betreft en door de Commissie van de Europese Gemeenschappen in de uitwerking van een gemeenschappelijke vervoerspolitiek. Alom rees verzet in de Nederlandse particuliere binnenvaart, in het bijzonder omdat gevreesd werd dat de overheid een oplegging in de plaats zou stellen van de evenredige vrachtverdeling. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen oordeelde het accord betreffende de instelling van een Europees oplegfonds voor de binnenvaart in strijd met de bepalingen van het E.E.G.-verdrag. Ook deze conceptie verflauwde, maar intussen had wel de opvatting post gevat dat commerciële organisatie en oplegging in één ademtocht gezien werden als vervanging voor de evenredige vrachtverdeling.

In de grensoverschrijdende vaart over de zuidelijke grenzen naar België en Frankrijk bestaat sinds kort een door de particuliere binnenvaart tot stand gebrachte ordening, in wezen een toerbeurtstelsel. Niettegenstaande aandrang aan dit stelsel een wettelijk kader te geven heeft de Nederlandse overheid geweigerd hier dwingend op te treden, maar blijk gegeven te geloven in de uitvoerbaarheid op basis van vrijwilligheid, ondanks een andere opvatting met betrekking tot de binnenlandse vaart en de Rijnvaart.

De motieven die kunnen leiden tot aansluiting bij een commercieel samenwerkingsverband

Wat is het oordeel van de particuliere binnenvaart over de commerciële samenwerkingsverbanden. Welnu, de opvattingen lopen uiteen, van enthousiasme tot vijandigheid. Om dit grote verschil in opvatting te verklaren, dienen wij eerst na te gaan welke motieven een schipper zou kunnen hebben om zijn vrijheid te beperken door deel uit te maken van een commercieel samenwerkingsverband.

De zin van de inperking van de vrijheid kan zijn:

- i door middel van groepsvorming een positie in te nemen in vervoersstromen, waartoe de schipper op zichzelf staande niet bij machte zou zijn. Wij doelen hier op de langlopende contracten, waarvan wij gewag gemaakt hebben in onze beschrijving van de structuur van de binnenvaartmarkt.
- ii het gemak dat de schipper van een commercieel samenwerkingsverband kan hebben, zoals het niet zelf contact zoeken met tussenpersonen, grotere zekerheid bij inning van vrachten en liggelden, het verkrijgen van voorschotten en dergelijke. In dit verband kan gewezen worden op faciliteiten met betrekking tot de vervoersovereenkomsten voor een enkele partij, de zg. dagzaken, die de individuele schipper zelfstandig optredend ook kan afsluiten.
- iii het invloed uitoefenen op de markt door optreden in een groter verband met betrekking tot die dagzaken. Het is duidelijk dat een dergelijk motief alleen opgaat bij vrije vrachtprijsvorming, dus niet in het binnenlandse vervoer en sinds kort ook niet in het vervoer naar België en Frankrijk over de zuidergrenzen.

Het staat voor ons vast dat het eerstgenoemde motief in de particuliere binnenvaart als het primaire motief ervaren wordt en dat de onder ii en iii genoemde motieven op zichzelf onvoldoende zijn om een beperking van de individuele vrijheid te rechtvaardigen. Naarmate een commerciële organisatie zich concentreert op die primaire functie wordt zij gewaardeerd en positief beoordeeld, ook door niet-aangeslotenen. Naarmate zij zich bemoeit met dagzaken ontstaat twijfel.

Wij hebben erop gewezen dat door het zich terugtrekken van rederijen uit een aantal vervoersstromen, althans voor zover het de vaart met eigen schepen betreft het aanvankelijk ervaren motief van aaneensluiting, te weten afweer tegen de overheersende positie van rederijen afgezwakt is. Niet langer wordt aaneensluiting ervaren als een levensnoodzaak met het oog op concurrentie van rederijen. In toegenomen mate wordt een commercieel samenwerkingsverband gezien als één van de vormen van aaneensluiting ten einde deel te nemen aan langlopende vervoerscontracten en in concurrentie staande met die andere vormen van aaneensluiting, met name het varen bij een rederij.

Het wezen van een commercieel samenwerkingsverband

Dit hoeft niet te leiden tot een verzwakking van de positie van een commercieel samenwerkingsverband, mits deze maar duidelijk en op niet mis te verstane wijze het wezen van een commerciële organisatie tot gelding brengt.

Tot het wezen van een commerciële organisatie hoort:

- het centraal stellen van de primaire functie, het deelnemen in vervoersstromen waartoe de op zichzelf staande particulier niet bij machte is
- terdege rekening houden met de vervoerspolitieke opvattingen in de particuliere binnenvaart
- het beleid vaststellen in overeenstemming met de inzichten van zijn leden en in samenspraak met hen, opdat de deelnemer de inperking van zijn commerciële vrijheid niet als zodanig ervaart, maar zich vereenzelvigd met de organisatie.

Het aldus tot gelding gebrachte wezen van de commerciële organisatie is de kracht ten opzichte van andere vormen van aaneensluiting.

De cruciale miskenning van de functie van samenwerkingsverbanden

Het is duidelijk dat de primaire functie van een commercieel samenwerkingsverband, te weten het deelnemen aan vervoeren, waartoe de op zichzelf staande schipper niet bij machte is, los staat van het regiem, zowel bestaat bij vrije vrachtprijsvorming als bij gebonden vrachtprijzen.

Het is ook duidelijk dat het naar voren schuiven van commerciële samenwerkingsverbanden in verband met opheffing van overheidsbemoeiingen met evenredige vrachtverdeling niet alleen een miskenning is van die functie maar bovendien schadelijk is voor het aanzien. Zie hier nu de reden voor vijandigheid ten opzichte van commerciële organisaties daar waar evenredige vrachtverdeling wordt toegepast.

Door de verkeerde voorstelling wordt de indruk gewekt dat hoe sterker de commerciële organisatie is, hoe verleidelijker het voor de overheid wordt zijn handen terug te trekken, terwijl in feite de commerciële organisatie een functie heeft voor een deel van het vervoer, niet voor het gehele vervoer, en voor dat deel juist het beginsel van de evenredige vrachtverdeling beoogt te versterken, zoals wij nu zullen zien.

De betekenis van de actieve acquisitie

Het feit dat de commerciële organisatie veelvuldig naar voren is geschoven in verband met opheffing van evenredige vrachtverdeling, – zoals wij hebben gezien ten onrechte – heeft met zich mee gebracht dat het optreden van commerciële organisaties, daar waar evenredige vrachtverdeling plaats heeft, met Argusogen wordt gevolgd.

In brede kringen in de particuliere binnenvaart wordt welhaast intuïtief verondersteld dat het optreden beoogt het aantrekken en reserveren van vervoer voor een

groep. Vandaar vermoedelijk de opvatting dat evenredige vrachtverdeling onverenigbaar is met voorkeursposities in de toerbeurt.

De heersende opvatting is dat het aangaan van langlopende contracten gezien moet worden als het verstrekken van vervoerszekerheid, waarvoor de opdrachtgever een premie dient te betalen. In een stelsel van evenredige vrachtverdeling dient volgens die heersende opvatting het betrokken vervoer afgewikkeld te worden op toerbeurt, in dier voege dat de schipper die zich wil binden om vervoerszekerheid te geven, een premie ontvangt, maar geen voorkeurspositie in de toerbeurt.

Deze opvatting gaat ervan uit dat ook zonder het verstrekken van vervoerszekerheid, het vervoer op toerbeurt plaats heeft.

Het blijkt echter dat het bestaan van een wettelijk stelsel van evenredige vrachtverdeling geenszins waarborgt dat al het vervoer daadwerkelijk afgewikkeld wordt met in achtneming van de beginselen van evenredige vrachtverdeling.

Met name met betrekking tot het vervoer van grote ladingen kan, door de wettelijke voorschriften met behendigheid te hanteren, een min of meer groot gedeelte vervoerd worden, wel formeel met inachtneming van de wettelijke voorschriften, maar in feite buiten de toerbeurt om en met voorbijgaan aan de beginselen van een evenredige verdeling. Het eigen belang prikkelt hier acquisitie bij verschepers om te trachten dergelijk vervoer geheel of gedeeltelijk voor zich te reserveren.

Het groepsbelang vereist dan actieve acquisitie, het verwerven van dergelijke ladingen, opdat deze niet alleen formeel maar ook in feite vervoerd worden met inachtneming van de beginselen van de evenredige verdeling. Het ligt voor de hand dat we hier komen op het terrein van de commerciële organisatie. De commerciële organisatie is hier een instrument voor de particuliere binnenvaart tot versterking van de gewenste evenredige verdeling.

Al naar gelang de vrachthoogte op zichzelf commercieel verantwoord is kan evenwel voor dergelijke omstreden transporten een premie voor de verstrekte vervoerszekerheid onhaalbaar zijn.

Dan rijst de kritieke vraag hoe op zinnige wijze vervoerszekerheid te geven. Als door de particuliere binnenvaart dergelijke vervoeren van betekenis geacht worden — aan die voorwaarde dient uiteraard voldaan te worden — dan zal gezocht moeten worden naar harmonie van:

- vrijheid van keuze voor de schipper,
- toerbeurtgedachte,
- vervoerszekerheid.

Bij het bestaan van toerbeurtsystemen geaccepteerde methoden tot verstrekking van vervoerszekerheid

Wat de particuliere binnenvaart beoogt met evenredige vrachtverdeling is het uitschakelen van de onderlinge concurrentie. Een ieder dient gelijke kansen te hebben en

voorkomen moet worden, dat de één een betere positie probeert te krijgen ten koste van de ander, met de hieruit voortspruitende zinloze druk op de vrachten.

Gesteld kan worden dat de campagnevaart van suikerbieten en het bevrachten van opeenvolgende reizen hetzij op toerbeurt hetzij bij loting, in de particuliere binnenvaart aanvaard worden. Beide houden in het verschaffen van vervoerszekerheid door het aanvaarden van een verplichting voor meer dan één reis. Beide worden niet aangevoeld als inbreuken op de toerbeurtgedachte, omdat een ieder die de verplichting wil aanvaarden gelijke kansen heeft.

Aangetekend zij dat hier een commercieel samenwerkingsverband niet optreedt. Zowel campagnevaart als bevrachting voor meer reizen lenen zich niet voor vervoeren, die niet in opeenvolgende reizen verricht kunnen worden. Vervoeren, die wel een min of meer langdurig karakter hebben, maar die niet in opeenvolgende reizen verricht kunnen worden, behoeven een andere vorm van vervoerszekerheid. Een mogelijkheid voor dergelijke vervoeren is om aan een ieder, die met een voor dat vervoer geschikt schip de verplichting wil aanvaarden, recht te geven op deelneming aan dat vervoer op toerbeurt. Hier komen we wel op het terrein van de commerciële organisaties.

Ook bij commerciële samenwerkingsverbanden gelijke kansen voor iedereen

Deze vorm van vervoerszekerheid bewerkstelligt, evenals in wezen de campagnevaart en de meerreizenbevrachting op toerbeurt dan wel bij loting, ook het uitschakelen van onderlinge concurrentie en het waarborgen van gelijke kansen voor iedereen. Deze vorm van vervoerszekerheid past ook in een aanvaardbare harmonie van:

- vrijheid van keuze van de schipper,
- toerbeurtgedachte,
- vervoerszekerheid,

maar dan geënt op de werkelijkheid in al zijn variaties, en niet de werkelijkheid beperkt tot de vervoeren, die in opeenvolgende reizen verricht kunnen worden.

Echter de vanzelfsprekendheid waarmee campagnevaart en de meerreizenbevrachtingen worden aanvaard geldt niet voor deze vorm van vervoerszekerheid. Als argument wordt aangevoerd dat de schipper die deze vorm van vervoerszekerheid heeft verstrekt en daarmee rechten heeft boven een schipper die zich niet gebonden heeft, op tijdstippen dat er geen vervoer uit dergelijke langlopende contracten is, die niet gebonden schipper in de weg kan staan ten opzichte van ander vervoer. Dit argument gaat evenwel ook op voor campagnevaart en meerreizenbevrachtingen. Immers campagnevaart heeft in de herfst plaats en in de andere maanden deelt die campagnevaarder ook in het andere vervoer. En meerreizenbevrachtingen strekken zich ook uit over een beperkte tijdsduur.

De aarzeling moet eerder verklaard worden uit de intuïtieve afkeer tegen commerciële organisaties in een stelsel van evenredige vrachtverdeling, ontstaan door de sluier die gelegd is over het wezen van de commerciële organisatie.

Die sluier hebben wij gepoogd weg te trekken.

DE NEDERLANDSE BINNENSCHIEPVAART, TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN EN MOGELIJKHEDEN

door

Ir. R. Filarski

Dienst Verkeerskunde van de Rijkswaterstaat

BESTAANDE TOESTAND

Toegankelijkheid

West-Europa beschikt over een uitgebreid net van binnenscheepvaartwegen. Ten einde deze onderling op elkaar af te stemmen, zijn er in Europees verband afspraken gemaakt, waarbij de vaarwegen werden ingedeeld in klassen. Hierbij werd uitgegaan van de afmetingen, met name de lengte en de breedte, van een vijftal scheepstypen die veelvuldig voorkwamen.

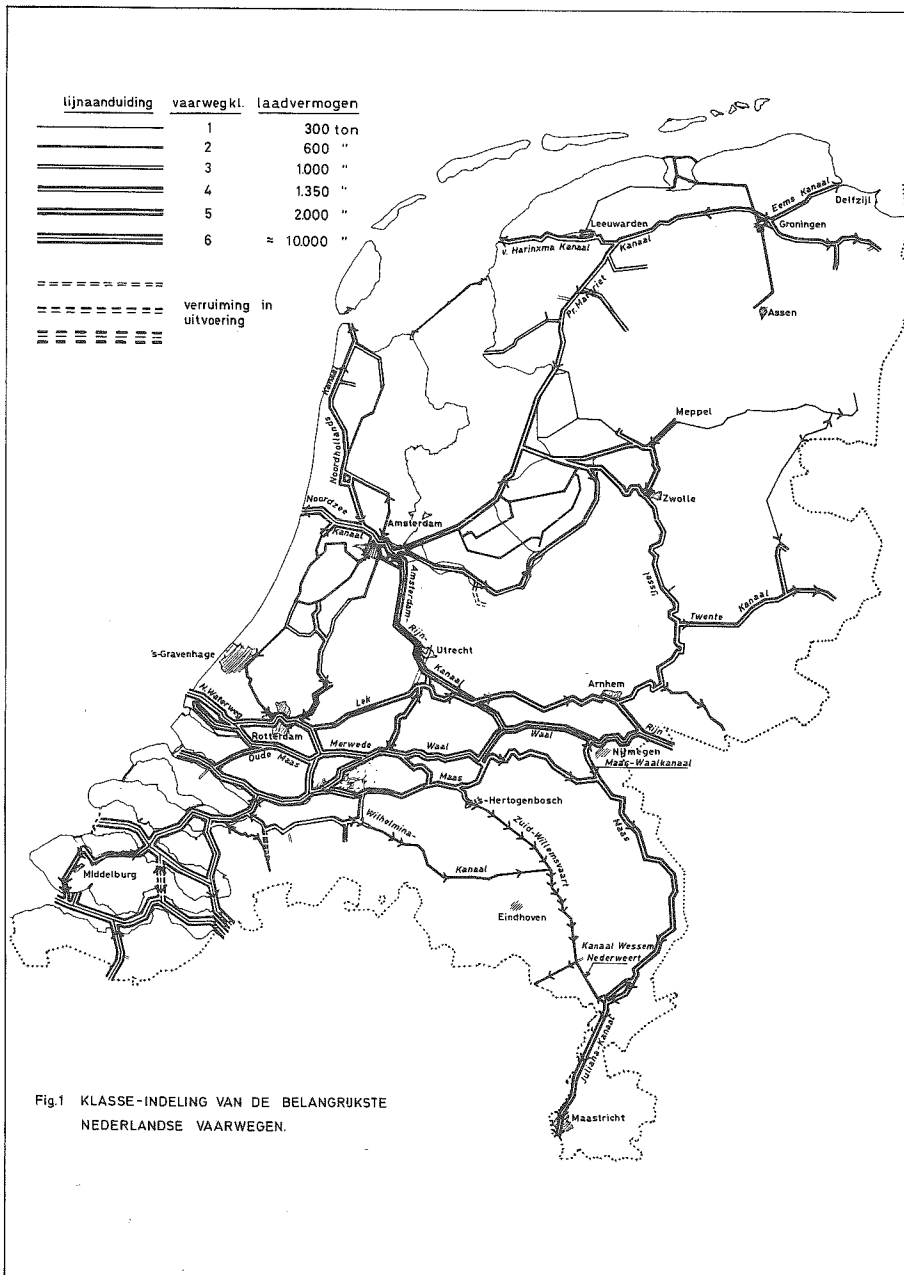
Op basis hiervan is het Nederlandse vaarwegennet verdeeld in 5 klassen, die naar grootte oplopen. Vaarwegen van klasse 1 zijn bevaarbaar voor schepen met een laadvermogen tot tenminste 300 ton, vaarwegen van klasse 5 zijn bevaarbaar voor schepen met een laadvermogen tot tenminste 2000 ton. Aan de vastgestelde 5 klassen is een klasse 0 toegevoegd in verband met het grote aantal kleine vaarwegen van lokale betekenis. Deze vaarwegen zijn slechts toegankelijk voor vaartuigen met een laadvermogen van minder dan 300 ton en hebben hun betekenis voor het goederenvervoer in de laatste twintig jaren grotendeels verloren. Een aantal van deze vaarwegen heeft inmiddels een functie voor de recreatievaart gekregen. Voorts wordt in Nederland een klasse 6 toegepast om vaarwegen aan te duiden die geschikt zijn voor de vaart met 4-baksduwstellen. Deze vaartuigen hebben een laadvermogen van ongeveer 10.000 ton.

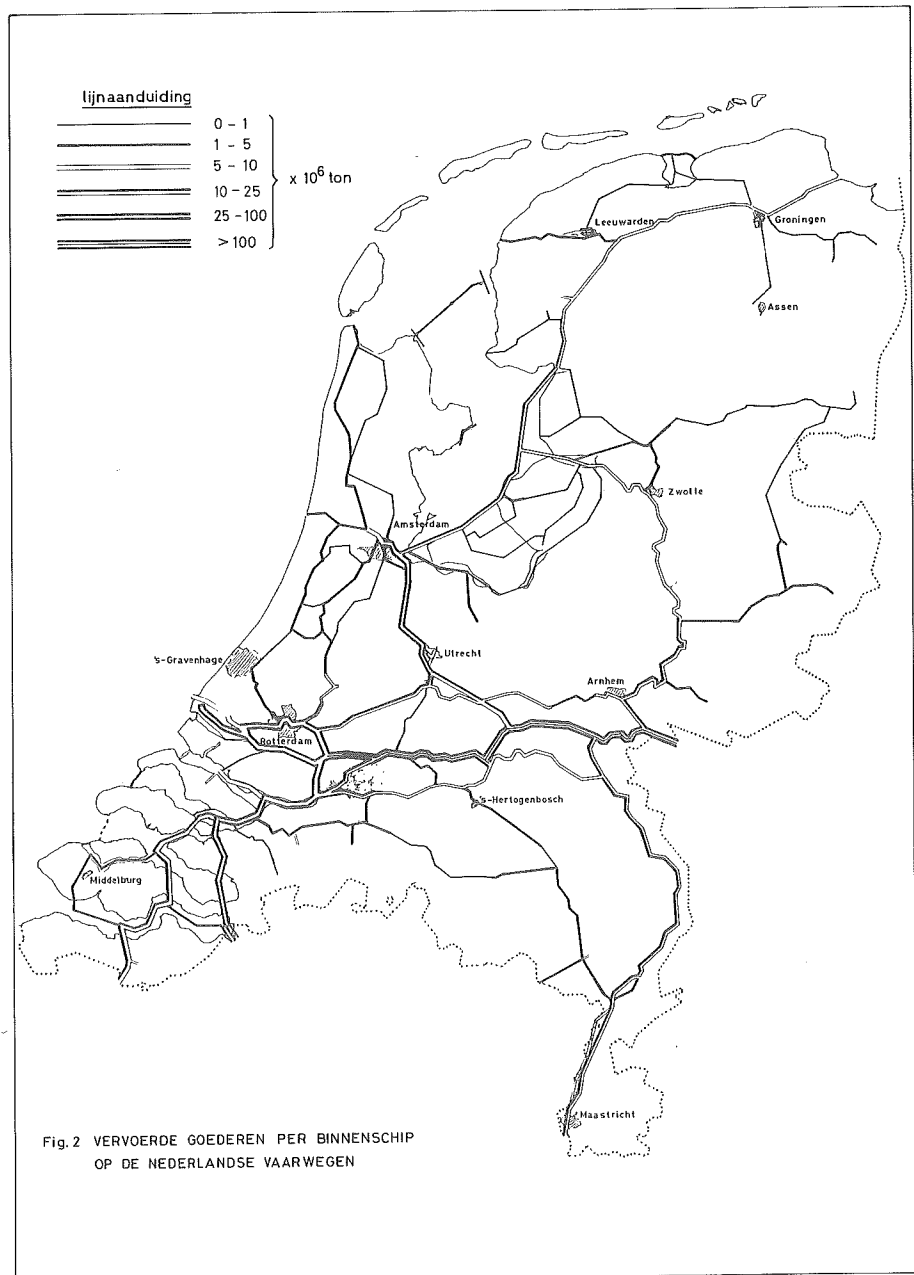
Fig. 1 geeft een overzicht van de klasse-indeling van de belangrijkste Nederlandse vaarwegen.

Goederenvervoer

Fig. 2 geeft een overzicht van het goederenvervoer op de Nederlandse binnenscheepvaartwegen. De vaarweg Rijnmond-Duitsland neemt hierbij een dominerende plaats in. Daarnaast zijn ook de vaarwegen Rijnmond-Westerscheldebekken/België, IJmond-Rijnmond/Duitsland, de Maasroute, de IJssel en de vaarweg IJmond-Delfzijl van grote betekenis.

Tabel 1 geeft een overzicht van de positie die het binnenschip in het goederenvervoer inneemt t.o.v. de vrachtauto, de pijpleiding en het railvervoer.





Tabel 1: *Goederenvervoer *) per vervoermiddel in 1979*

Vervoermiddel	Binnenlands vervoer in miljoenen tonnen	Grensoverschrijdend vervoer inkl. doorvoer in miljoenen tonnen
vrachtauto	344,4	ca. 64
binnenschip	87,1	181,2
pijpleiding	niet geregistreerd	45,6
rail	6,2	14,5

Uit de tabel blijkt dat het binnenschip in het grensoverschrijdend vervoer een sterk overheersende positie inneemt. Binnenlands bedraagt het goederenvervoer per binnenschip ongeveer 25% van het vervoer per vrachtauto. Het binnenschip is vooral van betekenis bij het vervoer van massa-goederen over grote en middelgrote afstanden.

Tabel 2 geeft een indruk van de aard van de goederen die per binnenschip worden vervoerd.

Tabel 2: *Vervoerde goederen per binnenschip in 1979 *)*

Goederengroep	Binnenlands vervoer in miljoenen tonnen	Grensoverschrijdend vervoer (inkl. doorvoer) in miljoenen tonnen
- Landbouwprodukten	5,4	6,6
- Andere voedingsmiddelen	6,9	12,8
- Vaste brandstoffen	1,0	11,5
- Aardolie en aardolieprodukten	11,7	30,2
- Ertsen	0,6	39,9
- Metalen en halffabrikaten van metaal	0,6	12,6
- Zand en grind	51,3	35,0
- Andere ruwe mineralen, bouw- materialen	5,3	11,5
- Meststoffen	2,3	7,5
- Chemische produkten	1,4	10,1
- Overige goederen	0,8	3,5
TOTAAL	87,1	181,2

*) opgave CBS

Uit tabel 2 blijkt dat het binnenlandse vervoer per binnenschip voornamelijk uit zand en grind bestaat. In het grensoverschrijdend vervoer vormen erts, zand en grind, alsmede aardolie en aardolieprodukten de belangrijkste goederengroepen.

Verkeersveiligheid

Over het geheel genomen is het Nederlandse vaarwegennet betrekkelijk veilig. In 1978 vonden er op het vaarwegennet 1762 geregistreerde ongevallen plaats, waarvan 356 zware. Daarbij waren er 18 doden, 4 vermisten en 47 gewonden, waarvan respectievelijk 6,2 en 29 in de sektor van de recreatievaart. Per tonkm vervoerde lading is het aantal ongevallen bij vervoer per binnenschip aanzienlijk lager dan bij het wegvervoer [1].

ONTWIKKELINGEN IN DE AFGELOPEN JAREN

Toegankelijkheid

Ons land beschikt over een dicht net van vaarwegen. Daarom behoeften er in de afgelopen twintig jaren bijna geen nieuwe verbindingen meer aan het vaarwegennet te worden toegevoegd. Bezien we de ontwikkeling van het vaarwegennet gedurende die periode dan kunnen daarbij een aantal hoofdlijnen worden onderscheiden:

- Een aantal belangrijke doorgaande vaarwegen werd geschikt gemaakt voor 4-baksduwvaart. Hierdoor werden het Westerscheldegebied en de havens van Amsterdam en Antwerpen voor dit scheepstype ontsloten.
- Een aantal kleinere vaarwegen met een belangrijke regionale ontsluitingsfunctie werd verbeterd, waar mogelijk tot klasse 4.
- Een groot aantal kleine vaarwegen werd voor de scheepvaart gesloten. Het betreft hier hoofdzakelijk vaarwegen met hoge bedienings- en onderhoudskosten, die voor de recreatievaart weinig betekenis hadden en waar het scheepvaartvervoer ten opzichte van het wegvervoer in een zwakke concurrentiepositie verkeerde.
- De capaciteit van verschillende sluisen en bruggen werd vergroot.

In detail kunnen de volgende ontwikkelingen worden genoemd:

- De Schelde-Rijnverbinding werd aangelegd; het Amsterdam-Rijnkanaal werd verbeterd. Daardoor werden de havengebieden van Antwerpen, Amsterdam en Gent bereikbaar voor 4-baksduwstellen.
- De Oude Maas en het Hartelkanaal werden toegankelijk gemaakt voor 4-baksduwvaart.

- De Dordtsche Kil werd verbreed en rechtgetrokken en de Nieuwe Merwede werd verdiept. Beide vaarwegen werden daardoor beter toegankelijk (klasse 6).
- België bouwde in de Maasroute bij Ternaaien een nieuwe schutsluis van klasse 5. Tevoren was de zgn. "stop van Ternaaien" slechts bevaarbaar voor schepen van klasse 2.
- Op de Maasroute werd de capaciteit van een aantal sluiscomplexen vergroot door de aanleg van nieuwe schutkolken, omdat de bestaande sluizen het toenemende verkeer niet meer konden verwerken.
- De Rijnkanalisatie kwam gereed. Bij lage rivierafvoeren kan hierdoor zowel op de Neder-Rijn als op de IJssel met grotere diepgang worden gevaren. Ook een aantal andere vaarwegen werd verdiept.
- Het Markkanaal, een deel van de Mark en de Dintel werden verbeterd van klasse 2 tot klasse 4. Daardoor werden westelijk Noord-Brabant en Breda beter ontsloten.
- Het Meppelerdiep werd verbeterd van klasse 3 tot klasse 5. Hierdoor werd zuidwest Drente beter ontsloten.
- Het A.G. Wildervanckkanaal (klasse 4) tussen Sappemeer en Veendam werd aangelegd.
- Door de aanleg van het Korte-Vlietkanaal werd de verbinding tussen Leiden en Katwijk verbeterd van klasse 2 tot klasse 3.
- Het Johan Frisokanaal werd verruimd van klasse 1 tot klasse 3.
- Het Noord-Willemskanaal tussen Groningen en Assen werd verruimd van klasse 1 tot klasse 2.
- Een aantal kleine vaarwegen waaronder het Apeldoorns Kanaal, een deel van de Overijsselse Kanalen, de Dedemsvaart, het Oranjekanaal, het Linthorst Homankanaal, het Kanaal door Voorne en het Eindhovens Kanaal werden voor de scheepvaart gesloten.

Goederenvervoer, scheepsgrootte en scheepstypen

Tussen 1960 en 1979 nam het binnenlandse goederenvervoer per binnenschip toe van 62 miljoen ton tot 87 miljoen ton, terwijl het grensoverschrijdend vervoer in dezelfde periode groeide van 110 miljoen ton tot 181 miljoen ton.

Het CBS geeft jaarlijks een overzicht van het scheepvaartverkeer op een groot aantal telpunten. Vergelijking van de tellingen uit 1960 [2] en 1977 [3], het laatste telrapport dat thans gereed is, geeft het volgende beeld:

- Op de grote doorgaande vaarwegen (> klasse 4) is het vervoer ongeveer verdubbeld. Daarnaast neemt de grootte van de schepen sterk toe (fig. 3). Het gemiddelde tonnage daarvan is in de beschouwde periode eveneens verdubbeld en loopt thans uiteen van ongeveer 550 ton (Twentekanaal) tot ruim 2000 (Oude Maas) [4].

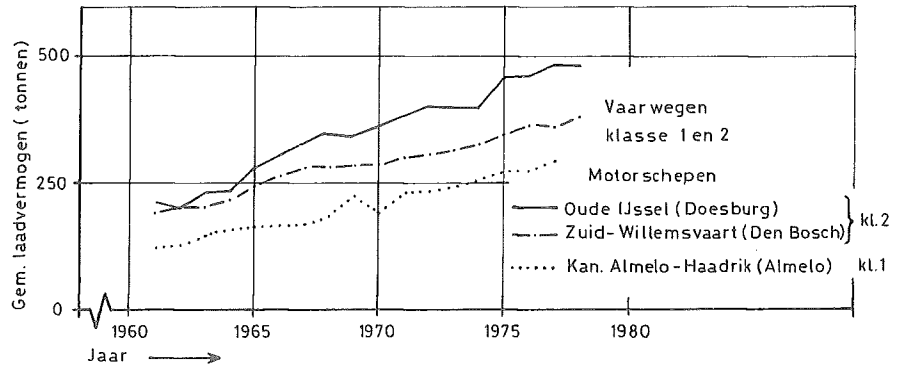
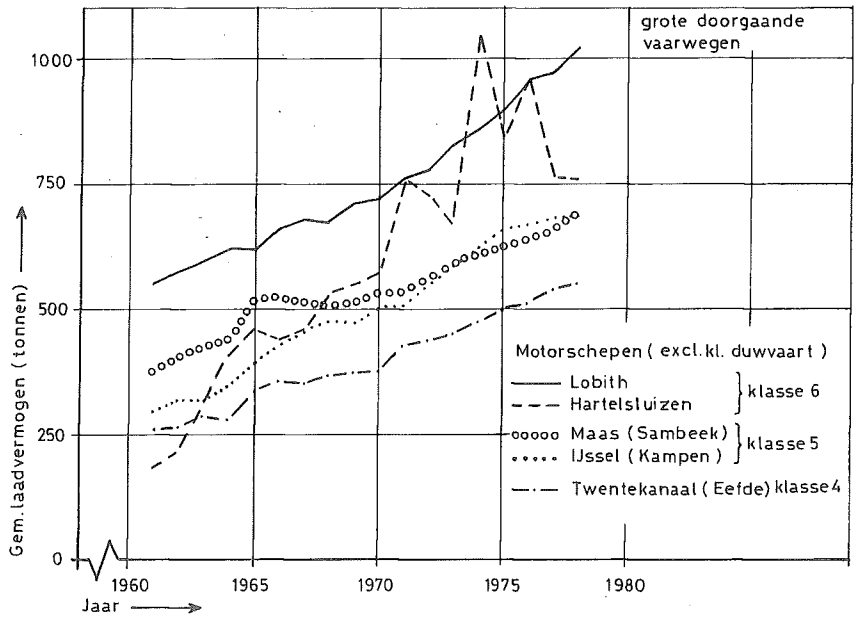


Fig. 3 ONTWIKKELING VAN HET GEMIDDELDE LAADVERMOGEN VAN MOTORSCHEPEN OP ENIGE TELPUNTEN

Het aantal passerende binnenschepen is op de meeste telpunten iets toegenomen, maar op enige punten afgenomen.

- Op de vaarwegen van klasse 1 en 2 is het vervoer slechts in beperkte mate toegenomen of constant gebleven. Ook op deze vaarwegen is een sterke schaalvergroting merkbaar. Het gemiddelde tonnage van de passerende vaartuigen is verdubbeld en loopt thans uiteen van 250 à 300 ton op de vaarwegen van klasse 1 tot 400 à 500 ton op de vaarwegen van klasse 2.
Verdere schaalvergroting is op deze vaarwegen vrijwel niet meer mogelijk, tenzij verbeteringswerken worden uitgevoerd. Op al deze vaarwegen is het aantal passerende binnenschepen sterk afgenomen.
- Een aantal vaarwegen van klasse 0, zoals b.v. het Apeldoorns Kanaal, het Stadskanaal, het Oranjekanaal en de Drentsche Hoofdvaart had in 1960 nog een duidelijke vervoersfunctie. Met uitzondering van de Hollandsche IJssel bovenstrooms van Gouda hebben deze vaarwegen hun vervoersfunctie sedertdien vrijwel geheel verloren.

In 1960 had de duwvaart net zijn intrede gedaan. Een belangrijk deel van het grensoverschrijdend vervoer werd echter nog verzorgd met sleepvaart. Vervoer per sleepschip is relatief vrij arbeidsintensief. Sedert 1960 is de sleepvaart daarom vrijwel geheel vervangen door vervoer met duwstellen en motorschepen. Veel sleepschepen werden omgebouwd tot motorschip. Een sleep is in verhouding tot duwstellen en motorschepen slecht manoeuvreerbaar. Het verdwijnen van de sleepvaart heeft daarom een gunstige invloed gehad, zowel op de verkeersveiligheid als op de capaciteit van de vaarweg.

Rekreatievaart

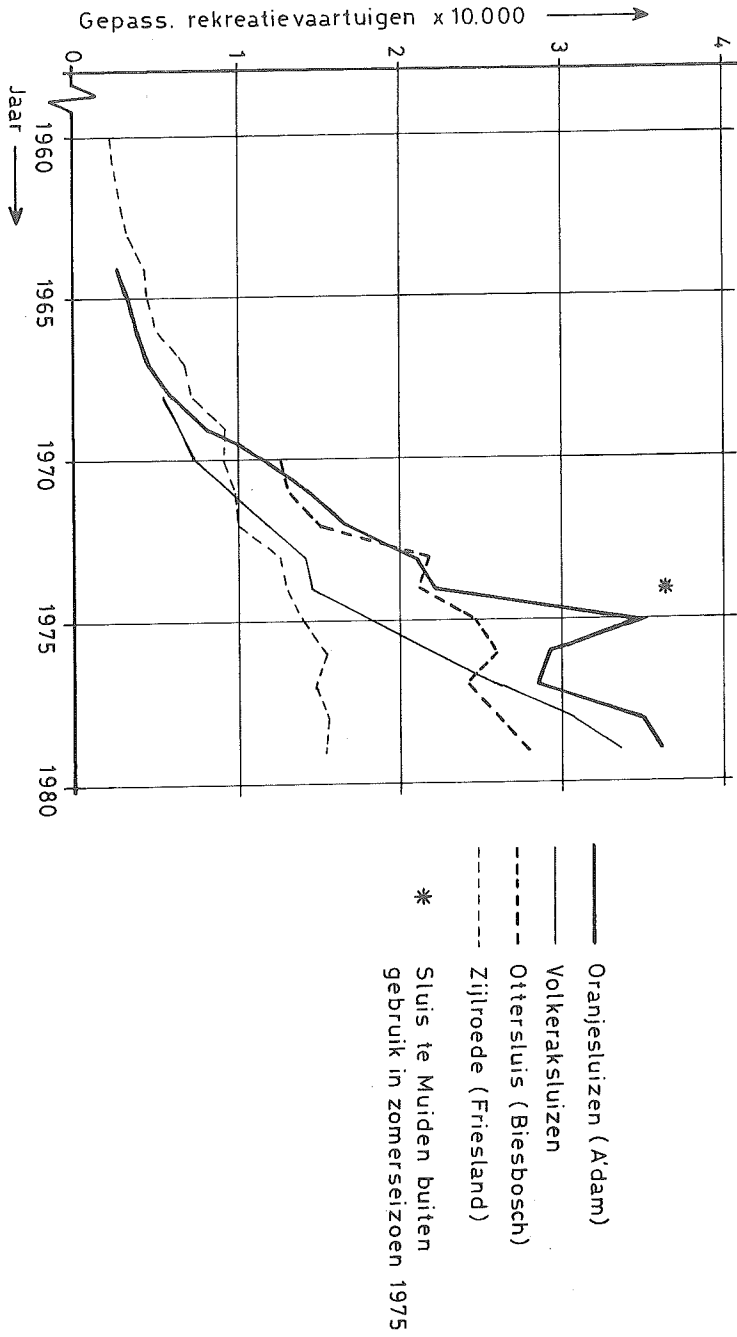
De toename van de welvaart en de vrije tijd hebben in de afgelopen jaren geleid tot een spectaculaire groei van de recreatievaart. Fig. 4 geeft hiervan een beeld. Daarbij is opmerkelijk dat de intensiteit van de recreatievaart op een groot aantal doorgaande vaarwegen aanzienlijk sneller toeneemt dan het landelijk botenbestand. Thans lijkt de verkeerstoename wat af te vlakken. Daar staat echter tegenover dat de komst van de zeilplank de vaarwegbeheerder voor geheel nieuwe problemen stelt.

HET VAARWEGENBELEID

Algemeen

De regering heeft zijn beleidsvoornemens m.b.t. het vaarwegennet beschreven in de ontwerp-Vaarwegennota [5] en het Strukturaarschema Vaarwegen deel a: Beleidsvoornemens [6], die dateren uit 1975 en 1977. Beide nota's hebben sedertdien een

FIG. 4 ONTWIKKELING REKREATIEVAART OP ENIGE TELPUNTEN



inspraakprocedure ondergaan. Daarnaast vond er over beide nota's bestuurlijk overleg plaats o.m. met de provinciale besturen en met de besturen van de vier grootste gemeenten.

Voorts brachten de Raad van de Waterstaat en de Raad van Advies van de Ruimtelijke Ordening aan de regering advies uit. Onlangs is de Regeringsbeslissing [7] over beide nota's gereed gekomen, waarin de visie van de regering op de ontvangen reacties en adviezen en de wijzigingen van het beleid waartoe deze aanleiding gaven, zijn verwerkt. Binnenkort zal de Regeringsbeslissing [7] in de Tweede Kamer worden behandeld.

In het volgende zal een overzicht worden gegeven van de plannen van de regering voorzover deze voor de toegankelijkheid van het vaarwegennet van belang zijn.

Hoofddoelstelling

De hoofddoelstelling van het vaarwegenbeleid luidt [6]:

"De zorg voor een vaarwegennet dat is afgestemd op de behoefte aan vervoer te water en bevordering van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer (beroeps- en recreatievaart) zodanig dat - binnen het kader van het totale overheidsbeleid - een zo groot mogelijke bijdrage wordt geleverd aan het algemeen welzijn".

In de Regeringsbeslissing [7] wordt deze hoofddoelstelling nader uitgewerkt. Hierbij lijken vooral twee punten uit de Regeringsbeslissing van belang nl.:

1. *Het vaarwegenbeleid moet worden afgestemd op:*
 - *een gewenste economische ontwikkeling*
 - *een gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de gewenste ecologische condities*
 - *wensen van andere belangen, zoals die betreffende het leefmilieu van de mens, de waterhuishouding, de recreatie en het landschap.*
2. *Voor de aanleg of verbetering van een vaarweg dient een analyse voor de economische voor- en nadelen te worden gemaakt.*

Bovenstaande punten geven als het ware de randvoorwaarden waarbinnen verbeteringen van het vaarwegennet moeten worden gerealiseerd.

Hoofdvaarwegennet

Door de Regering [5] , [6] , [7] worden de vaarwegen verdeeld in twee categorieën, nl.:

1. *Hoofdvaarwegen.* Dit zijn vaarwegen die door de Regering van nationaal belang worden geacht. De Regering acht de zorg voor deze vaarwegen een taak voor het Rijk.

2. *Overige vaarwegen.* Dit zijn vaarwegen die slechts van regionaal belang zijn. De Regering acht de zorg voor deze vaartuigen primair een taak voor de lagere overheden.

In de ontwerp-Vaarwegennota [5] en deel a. van het Struktuurschema [6] werd aangegeven welke vaarwegen tot het hoofdvaarwegennet behoorden. Dit hoofdvaarwegennet is thans in de Regeringsbeslissing [7] naar aanleiding van de ontvangen reacties en adviezen met enige vaarwegen uitgebreid. Dit nieuwe hoofdvaarwegennet is weergegeven in figuur 5.

Uit de Regeringsbeslissing [7] blijkt, dat bij het vaststellen van het hoofdvaarwegennet nog geen rekening is gehouden met de rekreatievaart. Vaarwegen die vanwege hun functie voor de rekreatievaart van nationale betekenis zijn, kunnen in een later stadium nog aan het hoofdvaarwegennet worden toegevoegd.

Daarnaast zou ook de vaarweg Amsterdam-Alphen via de oostelijke Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder nog aan het hoofdvaarwegennet kunnen worden toegevoegd, indien zou worden besloten om bij Amsterdam het Kanaal om de West aan te leggen [7].

Knelpunten en vaarwegverbeteringen

In de ontwerp-Vaarwegennota [5] werden zeven knelpunten genoemd die het verkeer in 1985 naar verwachting niet meer zouden kunnen verwerken. Deze knelpunten zijn weergegeven in fig. 5. Daar toen de ontwerp-Vaarwegennota verscheen reeds de beslissing was genomen om het Hartelkanaal in open verbinding met de Oude Maas te brengen, zijn de Hartelsluizen in deze nota niet als knelpunt opgenomen. Daarnaast noemde de ontwerp-Vaarwegennota een aantal andere vaarwegverbeteringen terwijl tevens werd aangegeven wanneer deze, naar verwachting zouden worden uitgevoerd.

Hoe staat het thans met deze verbeteringswerken? Vergelijking van de ontwerp-Vaarwegennota [5] en de Regeringsbeslissing [7] leert, dat een groot aantal projecten zal worden uitgevoerd op een later tijdstip dan oorspronkelijk was gepland. De Regeringsbeslissing [7] noemt hiervoor o.m. als oorzaak dat een aantal projecten minder urgent is dan oorspronkelijk was voorzien. In de Memorie van Toelichting bij de begroting van 1980 [8] wordt voorts gesteld dat de beschikbare geldmiddelen het niet mogelijk maken om de hoofddoelstelling van het vaarwegenbeleid in dezelfde mate na te streven als indertijd werd gedacht.

Over de afzonderlijke knelpunten kan het volgende worden vermeld. De schutcapaciteit bij Terneuzen zal worden vergroot door een restauratie van de Middensluis. De werkzaamheden hier zijn inmiddels in een gevorderd stadium. Met het Hartelproject is begonnen, terwijl met de bouw van een nieuwe Koopvaardersschutsluis te Den Helder in 1981 een aanvang zal worden gemaakt. Verwacht wordt dat in de periode 1981-1985 kan worden begonnen met de vergroting van de capaciteit van

VOLGENS VAARWEGENNOTA

- 1 Waalbocht Nijmegen
- 2 Spoorbrug Dordrecht
- 3 Koopvaardersschutsluis
- 4 Sluis Lemmer
- 5 Sluis Terneuzen
- 6 Sluis Lith
- 7 Sluis Ternaaien
- 8 Hartel sluisen

OVERIGE

- 9 Oranjesluisen

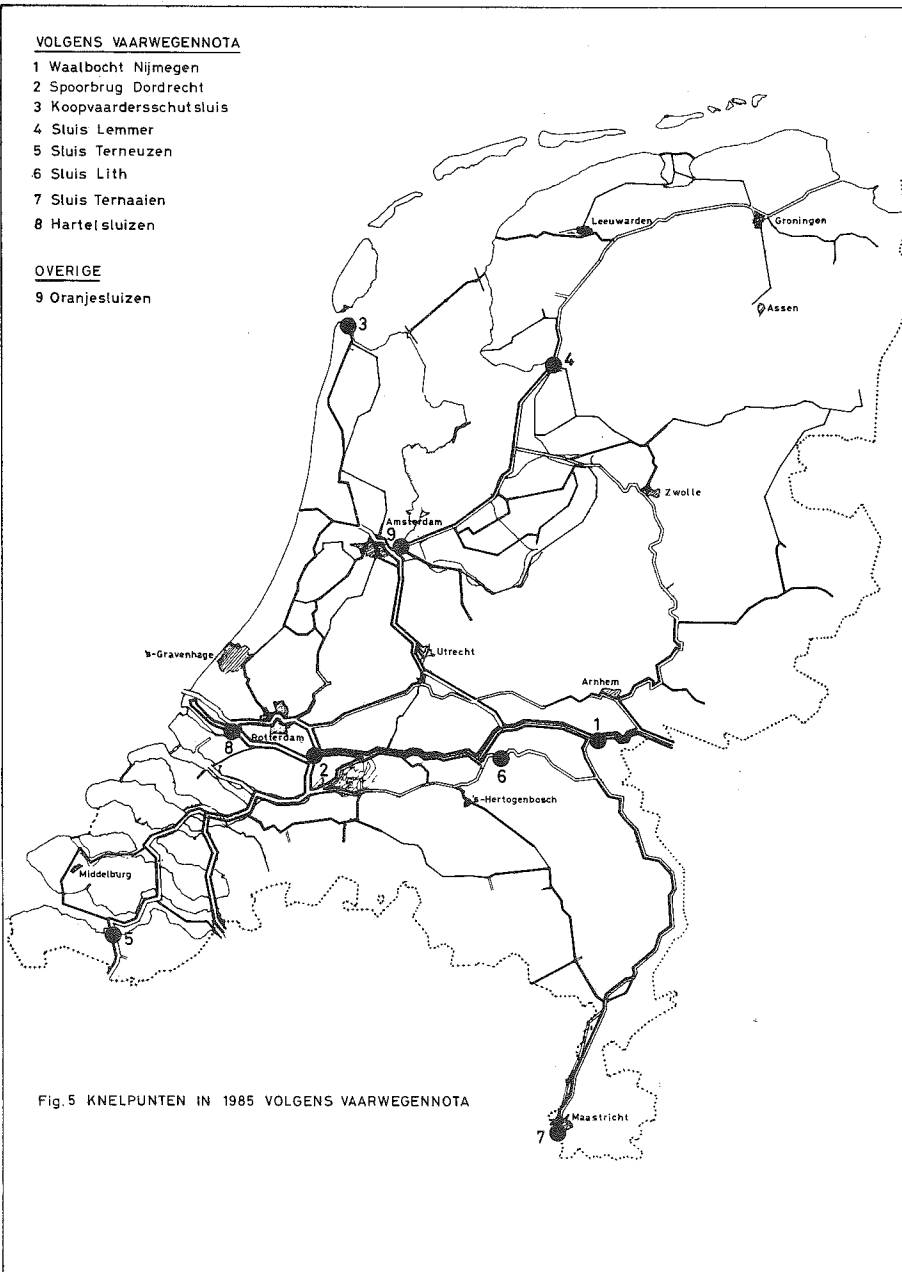


Fig.5 KNELPUNTEN IN 1985 VOLGENS VAARWEGENNOTA

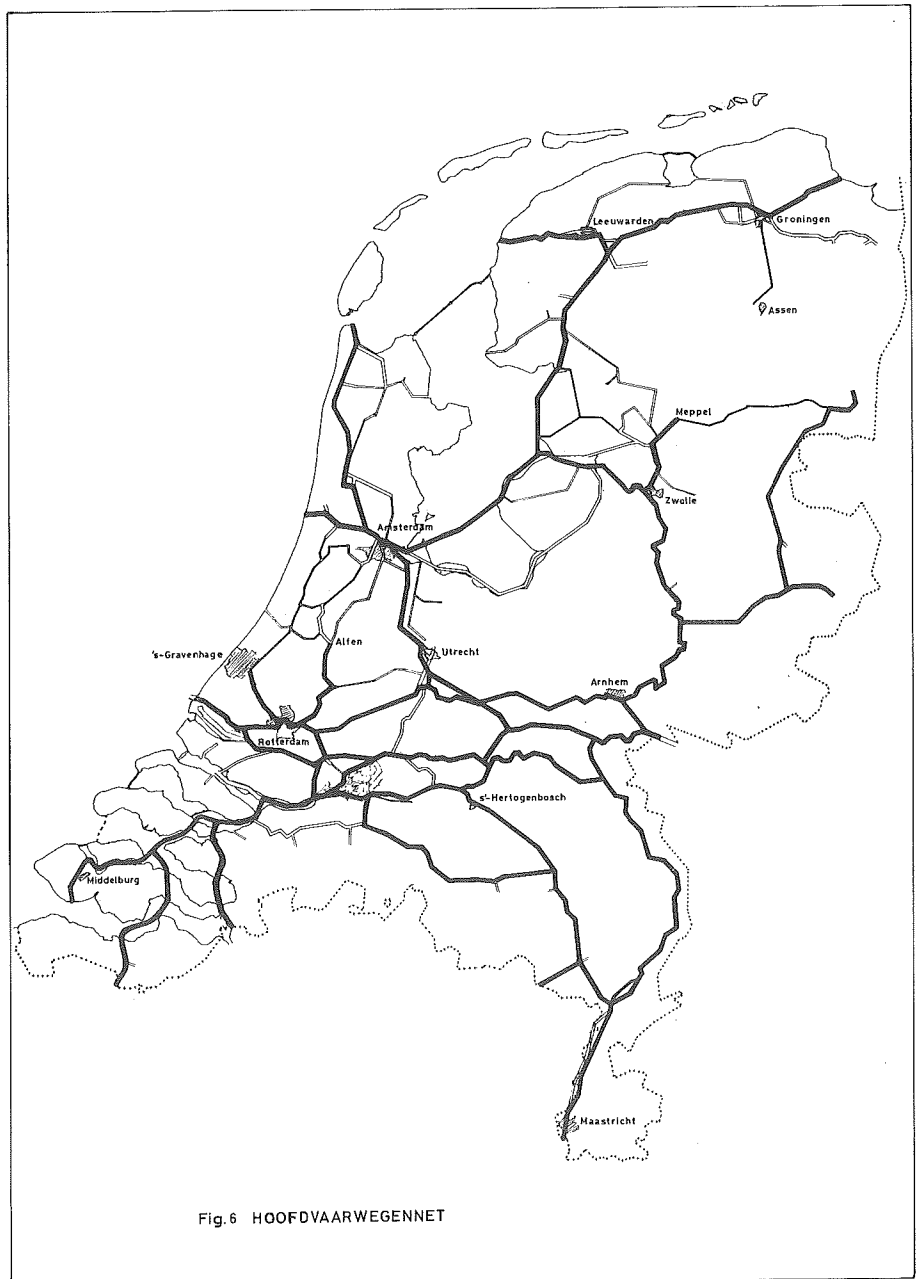


Fig.6 HOOFDVAARWEGENNET

het beweegbare gedeelte van de spoorbrug bij Dordrecht. Ditzelfde geldt voor de verbetering van de Waalbocht bij Nijmegen. Oorspronkelijk lag het in de bedoeling om hier een bochtafsnijding uit te voeren. Uit nadere studies [9] blijkt echter dat het, althans voorlopig, voldoende is wanneer de middenpijler van de spoorbrug wordt verwijderd. Dit laatste is mogelijk omdat de spoorbrug toch reeds moest worden vernieuwd.

De bouw van een tweede schutsluis bij Lemmer is thans gepland in de periode 1986-1990. De Regeringsbeslissing [7] geeft 3 mogelijkheden om het knelpunt dat op de Maasroute wordt gevormd door de sluis bij Lith te elimineren:

- Bouw van een tweede schutkolk bij Lith en in een later stadium bij St. Andries.
- Uitbreiding van het bestaande sluzencomplex in het Maas-Waalkanaal bij Weurt met een derde schutkolk.
- Aanleg van een tweede Maas-Waalkanaal tussen Lith en Heerewaarden.

De bouw hiervan is gepland in de periode 1986-1990.

De Regeringsbeslissing [7] acht de uitbreiding van het sluzencomplex bij Ternaaien primair een Belgische aangelegenheid. Met België wordt hierover ambtelijk overleg gevoerd.

Uit oriënterende studies van de Dienst Verkeerskunde van de Rijkswaterstaat, die overigens nog niet zijn voltooid, blijkt dat de Oranjesluizen bij Amsterdam binnenkort waarschijnlijk ook een knelpunt zullen gaan vormen. Volgens de Regeringsbeslissing kan met de bouw van een nieuwe schutsluis nog in de periode 1981-1985 een bescheiden aanvang worden gemaakt. Of dit ook planologisch haalbaar is, is de vraag.

Naast bovengenoemde knelpunten is er een aantal vaarwegverbeteringen in uitvoering waarover het volgende kan worden opgemerkt. De verruiming van het Amsterdam-Rijnkanaal tot klasse 6 is vrijwel geheel voltooid. Het kanaal is reeds voor 4-baksduwstelen bevaarbaar. Tot 1982 moeten deze echter bij de sluis van Ravenswaaij nog worden ontkoppeld, omdat de bestaande sluzen onvoldoende breed zijn. Na 1982 is dit niet meer nodig. Een verbetering van het Kanaal door Zuid-Beveland van klasse 5 naar klasse 6 is in uitvoering. Op de Maasroute wordt het Maas-Waalkanaal verruimd en de bocht in de Maas bij Boxmeer afgesneden. Het Wilhelminakanaal wordt van Oosterhout tot nabij Tilburg verruimd van klasse 2 tot klasse 4. De provincie Friesland verruimt de vaarweg van het Prinses Margrietkanaal naar Heerenveen van klasse 0 naar klasse 4. De provincie Noord-Brabant is bezig met de aanleg van het Mark-Vlietkanaal, waardoor Roozendaal aan een klasse 4 vaarweg zal komen te liggen. De provincie Utrecht is bezig met de verruiming van de Eem van klasse 2 naar klasse 3. In Drenthe wordt de Hoogeveense Vaart verruimd tot een volwaardige vaarweg van klasse 1, met kunstwerken van klasse 2.

Over de verbetering van het Kanaal Wessum-Nederweert, de Zuid-Willemsvaart en/of het Wilhelminakanaal van klasse 2 tot klasse 4 is enige tijd geleden een uitvoerige

studie voltooid [10] . Deze studie is ter advisering voorgelegd aan de Raad van de Waterstaat, die hierover in 1981 advies zal uitbrengen.

Over de toekomst van het Kanaal Deventer-Raalte is overleg gaande tussen het Rijk en de regio. Onlangs is begonnen met een studie over de mogelijkheden voor verbetering van de vaarweg Almelo-Emmen.

6-baksduwvaart

De grootste vaartuigen die thans op het Nederlandse vaarwegennet worden toegelaten, zijn 4-baksduwstellen (zie fig. 7). In Duitsland worden tussen Koblenz en de Nederlandse grens bij middelbare rivierafvoeren 6-baksduwstellen toegelaten. Vanuit het bedrijfsleven is de vraag naar voren gebracht om deze vaartuigen ook in Nederland op de vaarweg van Rotterdam naar Duitsland toe te laten.

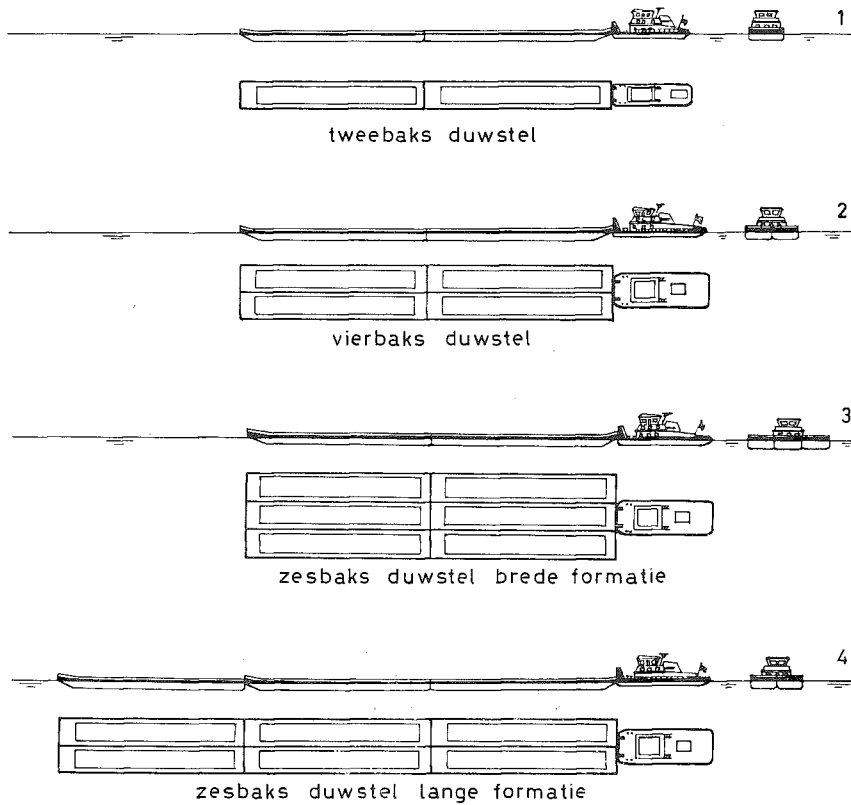
In de Regeringsbeslissing [7] wordt gesteld dat de voor- en nadelen van 6-baksduwvaart terdege moeten worden bestudeerd, voordat een definitieve beslissing kan worden genomen. Voorts wordt in [7] opgemerkt, dat zich op de vaarweg van Rotterdam naar Duitsland een aantal knelpunten bevindt, waarvan verscheidene niet alleen voor de vaart met 6-baksduwstellen problemen opleveren, maar waar de situatie ook voor de huidige verkeersafwikkeling niet optimaal is. Gezien de beperkte geldmiddelen die ter beschikking staan moet, aldus de Regeringsbeslissing, worden gesteld dat 6-baksduwvaart zeker niet voor 1990 kan worden toegestaan. De regering heeft overigens vooralsnog niet de verwachting dat de studies tot resultaat zullen hebben dat 6-baksduwvaart daarna wel kan worden toegelaten.

2-baksduwvaart

In Duitsland en in Frankrijk is een aantal vaarwegen ingericht voor de vaart met 2-baksduwstellen. De vraag rijst of dit ook in Nederland mogelijk en gewenst is. In dit kader wordt in de Regeringsbeslissing [7] gesteld dat er onderzoek zal worden verricht naar de mogelijkheden voor de vaart met 2-baksduwstellen op de volgende vaarwegen: IJmond-Rijnmond via de Lek, de Maasroute, de IJsselroute en de route IJmond-Delfzijl.

Kleine vaarwegen

In de Regeringsbeslissing [7] wordt gesteld dat de rol van schepen in de laadvermogenklasse van 250 tot 400 ton in het totale goederenvervoer in de toekomst mogelijk zal afnemen, maar dat deze schepen zeker de komende 10 à 20 jaar op de binnenwateren frequent zullen blijven voorkomen. Het beleid moet er daarom op gericht blijven ook de kleinere vaarwegen goed te beheren en te onderhouden, dan wel te verbeteren voor zover dit maatschappelijk en economisch verantwoord is [7] .



no	formatie	lengte (m)	breedte (m)	diepgang (m)	laadverm. (tonn.)
1	tweebaks duwstel	max. 185	11,40	3,30	4.500
2	vierbaks duwstel	max. 193	22,80	3,90	10.000
3	zesbaks duwstel brede form.	193	34,20	3,90	15.000
4	zesbaks duwstel lange form.	270	22,40	3,90	15.000

Fig. 7 OVERZICHT DUWSTELLEN

Rekreatievaart

De snelle toename van de rekreatievaart plaatst de vaarwegbeheerder o.m. voor de volgende problemen:

1. Vooral op vaarwegen met een intensieve beroepsvaart zou deze toename kunnen leiden tot onveilige verkeerssituaties en tot een verlenging van de reistijden van de beroepsvaart.
2. De vaareigenschappen van zeilplanken zijn ongeschikt voor vaarwegen met een grote verkeersintensiteit.
3. Plaatselijk kan de capaciteit van sluizen en beweegbare bruggen tekort gaan schieten. Dit leidt dan tot wachttijden zowel voor de beroepsvaart als voor de rekreatievaart.

De regering denkt nu het volgende beleid te voeren:

Ad 1 en 2

In de Regeringsbeslissing [7] wordt geconstateerd, dat het samengaan van beroeps- en rekreatievaart op het ogenblik nog geen directe problemen oplevert. Waakzaamheid blijft echter geboden, omdat bij een verdere toename van de rekreatievaart plotseling een drempelwaarde zou kunnen worden overschreden, waarboven het aantal verkeersongevallen plotseling sterk zou kunnen toenemen. De regering denkt nu aan een drietal maatregelen om deze problemen het hoofd te bieden:

- In de ontwerp-Vaarwegennota [5] wordt een aantal vaarwegen aangewezen waar de aanleg van nieuwe of de uitbreiding van bestaande jachthavens vanuit verkeerskundig oogpunt ongewenst is of dient te worden beperkt. Dit zal worden bereikt via streek- en bestemmingsplannen.
- Op plaatsen waar problemen zouden kunnen ontstaan, wil de regering bevorderen dat de rekreatievaart gebruik maakt van parallelroutes ([5], [7]).
- Zonodig zullen op een aantal vaarwegen reglementaire maatregelen worden genomen. Daarbij wordt ernaar gestreefd om deze vaarwegen zoveel mogelijk toegankelijk te houden voor de gangbare scheepstypen waarmee toertochten worden ondernomen [7]. Gedacht wordt aan de verplichting om te beschikken over een motor; een verbod voor rekreatievaartuigen om verder dan een bepaalde afstand uit de oever te varen; de verplichting om een vaarweg uitsluitend haaks over te steken; voorschriften voor de uitrusting en de minimale afmetingen van vaartuigen; een vaarverbod voor zeilplanken op bepaalde vaarweggedeelten [7].

Ad 3

In de Regeringsbeslissing [7] wordt de mogelijkheid opengehouden om beroepsvaart bij sluizen en bruggen die onvoldoende capaciteit hebben om het verkeer vlot te verwerken voorrang te verlenen boven rekreatievaart. Daarnaast noemt de Regeringsbe-

slissing een aantal knelpunten, die het aanbod van recreatievaartuigen mogelijk niet zullen kunnen verwerken [7] . Er wordt niet aangegeven welk beleid hier zal worden gevoerd.

TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN EN MOGELIJKHEDEN

Steenkolenvervoer

De regering heeft onlangs de Nota Energiebeleid [11] uitgebracht over het toekomstige energiebeleid. Uit deze nota blijkt dat de regering het noodzakelijk acht dat tegen het eind van deze eeuw tenminste 40% van de openbare electriciteitsproductie wordt opgewekt met steenkolen. Daarnaast zal 40% van de openbare electriciteitsproductie worden opgewekt door steenkolen en/of kernenergie. De beslissing over dit laatste is door de regering afhankelijk gesteld van een maatschappelijke discussie. Naast de electriciteitsproductie zullen steenkolen mogelijk ook een functie krijgen als grondstof voor de chemische industrie en als brandstof voor de industrietakken met een groot energieverbruik. Voorts wordt verwacht [11] dat het kolenverbruik in de omringende landen zal toenemen.

Het binnenlands transport van steenkolen vindt thans voor het overgrote deel (85%) plaats over water. De nota Energiebeleid [11] acht het waarschijnlijk dat het watertransport ook in de toekomst het grootste deel van het kolenvervoer voor zijn rekening zal nemen. Daarnaast zal per binnenschip mogelijk kalk voor de bestrijding van luchtverontreiniging naar de elektrische centrales moeten worden aangevoerd en zullen afvalprodukten die bij de verbranding vrijkomen moeten worden afgevoerd. Op basis van de Nota Energiebeleid [11] wordt globaal geschat dat het binnenlands vervoer per binnenschip door de herintroductie van steenkolen tot 1990 ongeveer met 10 à 15 miljoen ton zal toenemen en tot aan het einde van deze eeuw met 20 à 40 miljoen ton. Het grensoverschrijdend vervoer van steenkolen zal volgens de Nota Energiebeleid [11] stijgen van 8,4 miljoen ton in 1977 tot 14,5 miljoen ton per jaar aan het einde van deze eeuw. Ook hierbij zal het binnenschip waarschijnlijk een belangrijk deel van het vervoer voor zijn rekening nemen. De toename van het steenkolengebruik is in de ons omringende landen lager dan in Nederland, omdat deze landen in de voorgaande jaren veel steenkolen zijn blijven gebruiken.

Het binnenlands vervoer per binnenschip bedraagt thans jaarlijks ongeveer 90 miljoen ton, terwijl het grensoverschrijdend vervoer inclusief de doorvoer ongeveer 180 miljoen ton bedraagt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de herintroductie van steenkolen vooral zal leiden tot een sterke groei van het binnenlandse scheepvaartvervoer. Het grensoverschrijdend vervoer zal door het steenkolenvervoer slechts in beperkte mate worden beïnvloed. Uit andere prognoses [12] volgt echter dat bij het grensoverschrijdend vervoer door ontwikkelingen in andere sectoren wel op een toename moet worden gerekend. In dit kader zijn 2 vragen van belang, nl.:

1. Welke maatregelen zijn nodig om het toenemende vervoer op het vaarwegennet in de toekomst te kunnen verwerken?
2. Welke aanpassingen van het vaarwegennet zijn gewenst, teneinde de integrale vervoerskosten (al dan niet uitdrukbaar in geld) zoveel mogelijk te beperken?

Aangaande de eerste vraag kan worden opgemerkt dat het vaarwegennet in het algemeen voldoende capaciteitsreserves heeft om een toename van het vervoer te kunnen opvangen. Wel kunnen een aantal sluizen, bruggen, splitsingspunten van vaarwegen en bochten plaatselijk problemen opleveren. Gelet op de bestaande vervoerspatronen en de lokatie van de zeehavens, de elektrische centrales, de grote industrieën en de ontwikkeling van het grensoverschrijdend vervoer moet hierbij vooral worden gedacht aan de vaarwegen Rijnmond-Duitsland, Rijnmond-Westerscheldebekken, Rijnmond-IJmond via het Lekkanaal, de Maasroute en IJmond-Delfzijl. De laatste verkeersprognose die voor het vaarwegennet is gemaakt, is die van de ontwerp-Vaarwegennota [5]. Deze prognose dateert uit 1974 en heeft 1985 als prognosejaar. Teneinde daarnaast een globale indruk te krijgen van het verkeer in de jaren na 1985 werd voorts nog trendmatig geëxtrapoleerd tot 1990 en 2000. In de prognose is geen rekening gehouden met de herinstructie van steenkolen voor de binnenlandse electriciteitsopwekking. Voorts is in de prognose uitgegaan van een vrij sterke economische groei zowel in Nederland als in Duitsland. De prognose is daarom verouderd. Vandaar dat aan het NVI onlangs opdracht is gegeven om voorbereidende studies uit te voeren om tot een nieuwe verkeersprognose voor het vaarwegennet te komen. Met deze prognose kon niet op een vroeger tijdstip worden begonnen, omdat toen de uitgangspunten van de Nota Energiebeleid [11] nog niet bekend waren. Pas wanneer de nieuwe prognose gereed is, zal een duidelijk beeld kunnen worden gegeven van de knelpunten die in de toekomst op het vaarwegennet moeten worden verwacht.

Wat betreft de tweede vraag kan het volgende worden opgemerkt. Het steenkolenvervoer zal zich voornamelijk concentreren op de grote doorgaande vaarwegen die reeds in de vorige alinea werden genoemd. Voor het massa-vervoer van steenkolen komen in principe een aantal scheepstypen in aanmerking nl.: grote motorschepen en 1-baksduwstellen (1000 tot 3000 ton), 2-baksduwstellen (4500 ton), 4-baksduwstellen (10.000 ton) en 6-baksduwstellen (15.000 ton). Daarbij kan ruwweg worden gesteld dat de vervoerskosten dalen naarmate de scheepsgrootte toeneemt. Omgekeerd zijn er investeringen nodig om een vaarweg geschikt te maken voor grotere scheepstypen en om laad- en losfaciliteiten en opslagplaatsen daarop aan te passen. Er is dus een optimum waarbij de som van de investeringskosten en de gekapitaliseerde vervoerskosten minimaal is. De schrijver van dit artikel heeft de indruk dat de meeste doorgaande vaarwegen, afgezien van enige lokale knelpunten, functioneren op een niveau dat niet ver van dit optimum verwijderd is. Dit geldt ook indien het vervoer door de herinstructie van steenkolen zal toenemen. Ingrijpende veranderingen van het vaarwegennet lijken hiervoor dan ook niet nodig. In de paragrafen "6-baksduwvaart" en "2-baksduwvaart" op een aantal vaarwegen zal nader worden ingegaan op de mogelijkheden hiervan.

Schaalvergroting

De schaalvergroting van de vloot zal in de toekomst zeker voortgaan. Deze kan de capaciteit van potentiële knelpunten zowel positief als negatief beïnvloeden en mag bij knelpuntenanalyses zeker niet worden verwaarloosd (fig. 8). Het is daarom noodzakelijk dat de nieuwe verkeersprognose naast de vervoersomvang ook een indicatie geeft over de toekomstige samenstelling van de verkeersstroom op het gehele vaarwegennet.

6-baksduwvaart

De Rijkswaterstaat is bezig met een aantal onderzoeken naar de mogelijkheden voor 6-baksduwvaart op de vaarweg Rotterdam-Duitsland. Uitgangspunt is dat de verkeersveiligheid hierdoor niet negatief mag worden beïnvloed. Hoewel de studies nog niet zijn voltooid kan al wel een voorlopige indruk worden gegeven van de eerste resultaten. Er wordt naar gestreefd om medio 1981 een interim-nota gereed te hebben, die openbaar zal worden gemaakt.

Bij de vraag of de vaarweg geschikt is of geschikt moet worden gemaakt voor 6-baksduwstellen spelen o.m. de volgende factoren een rol:

1. de vervoerskosten
2. de padbreedte van duwstellen in rivierbochten (zie fig. 9 en [12], [13])
3. de hinder of het gevaar, die de waterbeweging (zuiging) om duwstellen veroorzaakt aan andere vaartuigen
4. de manoeuvreerbaarheid
5. de doorvaartbreedte van bruggen
6. andere factoren, zoals de invloed van zijwind; oeveraantasting; milieu en recreatie.

Ad 1 *Vervoerskosten*. Studies over de vervoerskosten zijn nog gaande. Indien voor 6-baksduwstellen en 4-baksduwstellen afgezien van de afmetingen dezelfde reglementaire voorwaarden zouden gelden, zouden de vervoerskosten op het traject Rotterdam-Ruhrgebied kunnen worden beperkt met ongeveer f 1,- per ton vervoerde lading. Op het totale vervoer met duwstellen van Rotterdam naar Duitsland zou dit thans een besparing opleveren van ongeveer 30 miljoen gulden per jaar. In verband met de veiligheid (zuiging) en de stabiliteit van de rivieroeveren zullen echter waarschijnlijk beperkende voorwaarden b.v. voor de aflaaddiepte moeten worden gesteld. Dit leidt tot een vermindering van het vervoerskostenvoordeel.

Ad 2 *Padbreedte in bochten*. Uit onderzoeken in het Waterloopkundig Laboratorium [13] en in de praktijk [14] blijkt dat afvarende 6-baksduwstellen in rivierboch-

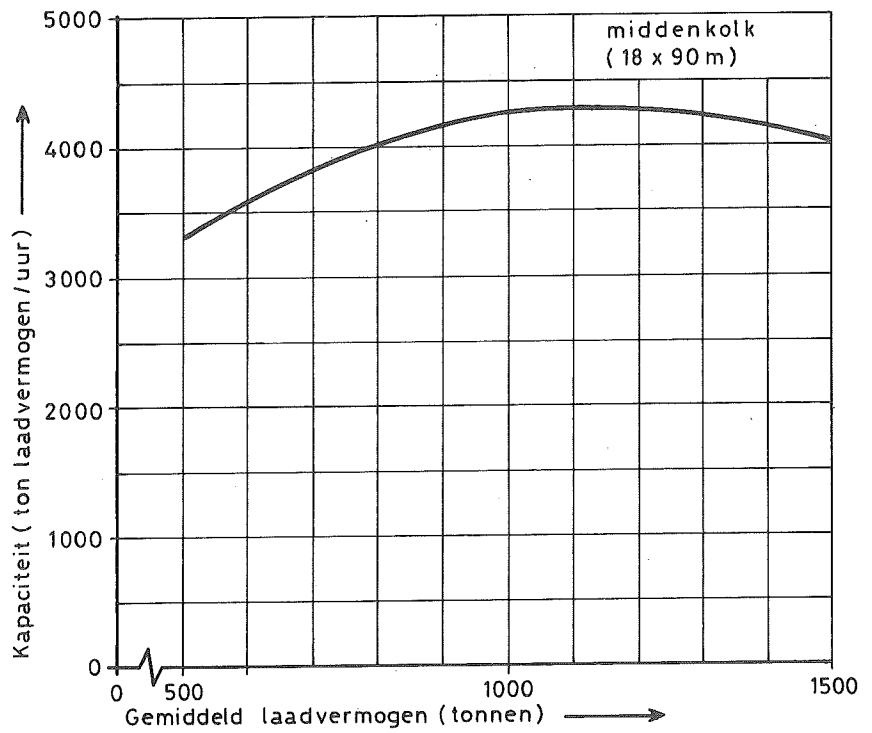


Fig.8 KAPACITEIT MIDDENKOLK ORANJESLUIZEN

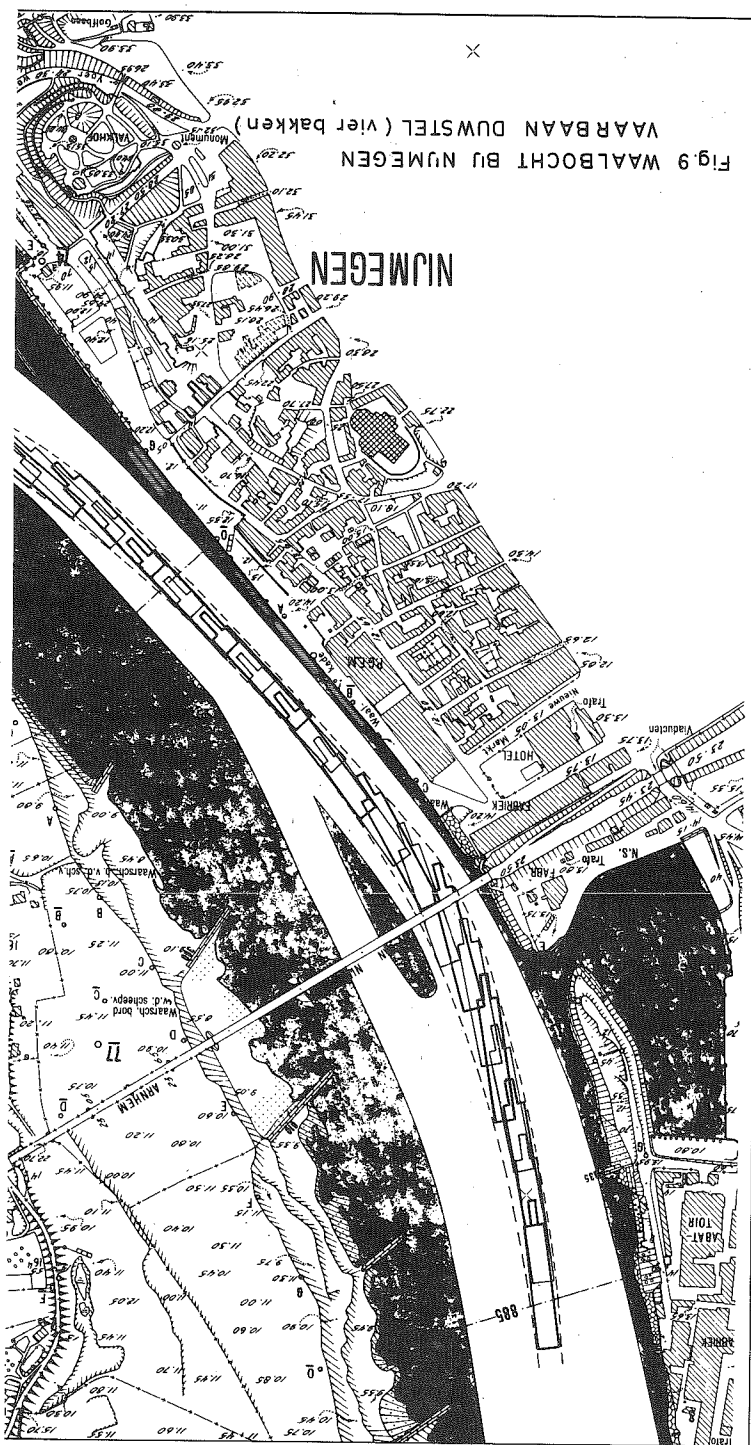
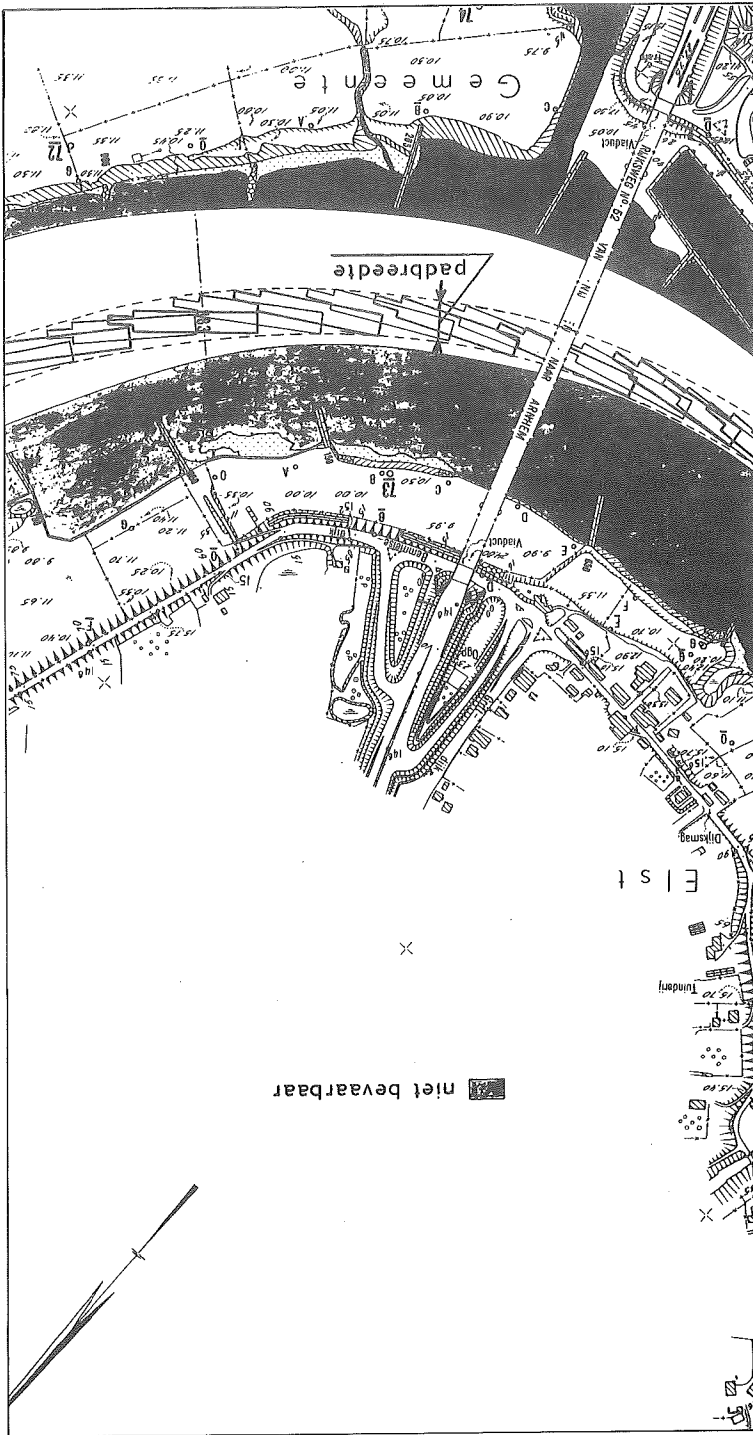


Fig. 9 WAALBOCHT BIJ NIJMEGEN (vier bakken)

X



ten veel meer breedte in beslag nemen dan 4-baksduwstellen. Dit zal bij lage rivierafvoeren problemen opleveren in de Waalbocht bij Nijmegen. De vaargeul is hier, ook in de toekomst wanneer de middenpijler van de spoorbrug is verwijderd, te smal voor ontmoetingen tussen afvarende ongeladen 6-baksduwstellen en opvarende motorschepen van klasse 4 en groter. In dat geval zullen deze motorschepen dus benedenstrooms van de spoorbrug moeten wachten tot het duwstel gepasseerd is. Bij de bestaande 4-baksduwstellen is een dergelijke ontmoeting wel veilig mogelijk. Het bestaan van 6-baksduwvaart zou gezien de verkeersintensiteit tot gevolg hebben dat benedenstrooms van de Waalbocht bij lage rivierafvoeren periodiek een rij wachtende schepen ontstaat tot voorbij het splitsingspunt met het Maas-Waalkanaal.

Een belangrijk deel van deze schepen is onder die omstandigheden slecht bestuurbaar en zal eenmaal tot stilstand gekomen voor anker moeten gaan. Dit zal leiden tot een aantal verkeersongevallen en is met het oog op de verkeersveiligheid onaanvaardbaar. Bij lage rivierafvoeren is een veilige vaart met 6-baksduwstellen daarom alleen mogelijk indien in de Waalbocht bij Nijmegen verdere maatregelen zouden worden genomen. Daarbij zou primair moeten worden gedacht aan een vergroting van de bochtstraal. Zoals bekend stuit dit op milieu-bezwaren. Naast de bocht bij Nijmegen kan ook de verkeersafwikkeling bij Heerjansdam, St. Andries en de Zandberg mogelijk problemen opleveren. Onderzoek hiernaar is nog gaande.

Ad 3 *Waterbeweging*

A. *Brede formatie*: Uit onderzoek in het Waterloopkundig Laboratorium blijkt, dat de waterbeweging (zuiging) die door een geladen 6-baksduwstel in de brede formatie wordt veroorzaakt aanzienlijk groter is dan bij een 4-baksduwstel. Dit kan gevaar opleveren voor kleine schepen die worden opgelopen of voor schepen die langs de vaargeul geankerd liggen. In principe kan de waterbeweging worden beperkt, b.v. door een vermindering van de aflaaddiepte. Dit leidt echter tot een toename van de vervoerskosten.

B. *Lange formatie*: De hinder die de waterbeweging van een geladen 6-baksduwstel in de lange formatie veroorzaakt is, voorzover thans kan worden overzien, ongeveer gelijk aan die van een 4-baksduwstel. Het onderzoek is echter nog niet voltooid.

Ad 4 *Manoeuvreeerbaarheid*. Onlangs is een Duitse publikatie verschenen [15], waarin de resultaten van manoeuvreerproeven in Duitsland en in Nederland zijn vastgelegd.

Ad 5 *Doorvaartbreedte bruggen*. De doorvaartbreedte van het beweegbare gedeelte van de spoorbrug bij Dordrecht, de Dintelhavenbrug en waarschijnlijk ook van de Baanhoekbrug en de Botlekbrug is onvoldoende voor 6-baksduwvaart. Wanneer de plannen om de spoorbrug bij Dordrecht te verbeteren zijn uitgevoerd, zal deze geen belemmering meer vormen.

Ad 6 *Overige aspecten*. De waterbeweging bij een geladen 6-baksduwstel veroorzaakt, indien geen nadere maatregelen worden genomen, vooral in de brede formatie een versterkte aantasting van de rivieroeveren en van de koppen van de kribben.

2-baksduwvaart

Er is in Nederland een aantal vaarwegen waarop nu geen 2-baksduwvaart mogelijk is, maar die hiervoor vanwege het vervoerspatroon wel in aanmerking zouden kunnen komen. Dit zijn: de Maasroute, de vaarweg Rijnmond-IJmond via de Lek, de vaarweg IJmond-Delfzijl, de IJssel, het Twentekanaal, de Neder-Rijn en het Pannerdensch Kanaal. De Rijkswaterstaat onderzoekt de mogelijkheden hiertoe voor een aantal van deze vaarwegen. Hoewel enige van deze studies nog geruime tijd zullen vergen, kan thans wel een voorlopige indruk worden gegeven.

1. *Maasroute*. Nadat de verruiming van het Maas-Waalkanaal en de bochtafsnijding bij Boxmeer zijn voltooid, kan het gedeelte van de Maasroute van Weurt tot Maasbracht waarschijnlijk op eenvoudige wijze geschikt worden gemaakt voor 2-baksduwvaart [16]. Het Julianakanaal daarentegen zou moeten worden verruimd, voordat hier 2-baksduwvaart mogelijk is [16]. Bovendien is de kolkengte van de sluzen bij Born en Maasbracht op deze vaarweg voor 2-baksduwvaart onvoldoende. De gekanaliseerde Maas bij Maasbracht lijkt voor 2-baksduwstellen bevaarbaar.
2. *Vaarweg Rijnmond-IJmond via de Lek*. Deze vaarweg mag van Krimpen tot Vreeswijk worden bevaren door 2-baksduwstellen in de brede formatie en op het Lekkanaal door 2-baksduwstellen in de lange formatie. Nagegaan wordt of de vaart met 2-baksduwstellen mogelijk is zonder dat de formatie behoeft te worden gewijzigd.
3. *Vaarweg IJmond-Delfzijl*. Wanneer de Oranjesluzen worden uitgebreid met een nieuwe schutkolk is 2-baksduwvaart mogelijk van Amsterdam tot Lemmer. Het vaarweggedeelte van Lemmer naar Delfzijl is ongeschikt voor 2-baksduwvaart en zou hiervoor moeten worden verruimd [17]. Bovendien is de sluis bij Delfzijl hiervoor te kort en de Oostersluis te Groningen te smal [17]. Het goederenvervoer op dit vaarweggedeelte is thans zodanig, dat het niet rendabel lijkt om dit geschikt te maken voor 2-baksduwvaart.
4. *IJssel en Twentekanaal*. Beide vaarwegen zijn ongeschikt voor 2-baksduwvaart. De voordelen van een vaarwegverbetering wegen waarschijnlijk lang niet op tegen de kosten.
5. *Neder-Rijn en Pannerdensch Kanaal*. Nadere studies over deze vaarwegen ontbreken.

Kleine vaarwegen

In de periode tussen 1930 en 1970 heeft het wegvervoer een deel van het scheepvaartvervoer overgenomen. De vaarwegen kleiner dan klasse 1 verloren hierdoor hun vervoersfunctie. Na 1970 hebben de concurrentieverhoudingen tussen het weg- en het scheepvaartvervoer zich gestabiliseerd. De kosten van het wegvervoer zijn de laatste jaren zelfs iets sterker gestegen dan die van de kleine binnenvaart. Eén van de factoren die daarbij in het voordeel van het schip werken is het energieverbruik, dat per ton vervoerde lading aanzienlijk lager is dan bij het wegvervoer. De eerste resultaten van het onderzoek om tot een nieuwe verkeersprognose te komen wijzen erop dat de modal split tussen de beide vervoerstechnieken gevoelig kan zijn voor wijzigingen in de verhouding van de transportkosten.

Globaal kan worden gesteld dat schepen met een laadvermogen van 300 ton (type spits) bij het vervoer van massagoed met het wegverkeer kunnen concurreren. Voorwaarden zijn daarbij dat de plaats van herkomst en van bestemming van de goederen is gelegen aan water en dat de toegestane aflaaddiepte groter of gelijk is aan 1,80 m. Op die diepgang kan een spits 250 ton lading meenemen. In de periode voorafgaande aan de oliecrisis is er aan de verbetering van de kleine vaarwegen van klasse 1 en 2 relatief weinig aandacht besteed. Uit recente studies over de Brabants-Limburgse kanalen [9] en het Kanaal Deventer-Raalte [18] blijkt dat verbetering van kleine vaarwegen in een aantal gevallen gewenst en ook rendabel kan zijn. Belangrijke factoren hierbij kunnen zijn:

- de hoeveelheid goederen die over de vaarweg wordt vervoerd
- de mogelijkheid om kunstwerken die wegens ouderdom in een gebrekkige toestand verkeren te vervangen;
- de onderhoudskosten van de vaarweg en de mogelijkheid om deze door de uitvoering van verbeteringswerken te beperken;
- het al dan niet aanwezig zijn van de mogelijkheid om met eenvoudige middelen een daling van de transportkosten te bereiken.
Op het Kanaal Deventer-Raalte is dit b.v. mogelijk door het instellen van éénrichtingsverkeer gecombineerd met een vergroting van de vaardiepte [18]; voorts zou b.v. kunnen worden gedacht aan de mogelijkheid om een spits achter een kleine duwbak te koppelen, waardoor een dubbele hoeveelheid lading zou kunnen worden meegenomen [19];
- de mogelijkheid om door de uitvoering van verbeteringswerken personeel uit te sparen bij de bediening van kunstwerken;
- de mogelijkheden die de vaarwegverbetering biedt voor de recreatievaart
- de mogelijkheid om een vaarwegverbetering te combineren met andere belangen b.v. de waterhuishouding.

Gezien de resultaten van bovengenoemde studies is het waarschijnlijk, dat er in Nederland nog een aantal kleine vaarwegen is waarvan verbetering gewenst is. Het lijkt van belang indien dit op een systematische wijze wordt nagegaan.

Rekreatievaart

Over de toekomstige ontwikkeling van de rekreatievaart zijn geen prognoses beschikbaar. Vanwege economische ontwikkelingen zal de rekreatievaart in de eerstkomende jaren minder snel toenemen dan in de afgelopen periode.

Daar de watersportgebieden in de Randstad de laatste jaren tekenen van verzadiging vertonen, zal deze toename zich vooral concentreren in vaargebieden als het Deltagebied en het IJsselmeer en de randmeren van de IJsselmeerpolders. In deze gebieden bevindt zich een aantal sluizen die nog slechts een beperkte verkeerstoename kunnen verwerken. Het is daarom gewenst dat er zowel voor het Deltagebied als voor het IJsselmeer prognoses voor de rekreatievaart worden gemaakt. Aan de hand daarvan kan dan worden nagegaan welke knelpunten er zullen ontstaan en welke maatregelen er zouden moeten worden genomen.

Verkeersposten, verkeersbeheersing

In de afgelopen jaren zijn op een aantal vaarweggedeelten die voor de scheepvaart onoverzichtelijk zijn verkeersposten gebouwd. Deze posten hebben o.m. de volgende taken:

- verschaffen van informatie, die nodig is om veilig te kunnen varen, aan de scheepvaart
- opvangen van meldingen van ongevallen en het alarmeren van instanties die hulp verlenen en de eventuele gevolgen van ongevallen bestrijden.

In de komende jaren zal er nog een aantal van deze posten worden bijgebouwd.

Er wordt aan gedacht om al deze posten naast radar en marifoon te voorzien van informatie-verwerkende apparatuur, waarmee gegevens over passerende schepen kunnen worden vastgelegd en doorgezonden naar andere posten. Een aantal sluizen zou dezelfde uitrusting kunnen krijgen. Hierdoor ontstaat een keten van verkeersposten die de vaarwegen Rijnmond-Duitsland, Rijnmond-Westerscheldebekken, de Maarsroute en het Amsterdam-Rijnkanaal beslaat. Dit systeem zou in de toekomst b.v. de volgende mogelijkheden kunnen bieden:

- het sluispersoneel heeft vroegtijdig inzicht in het verkeersaanbod en kan het schutbedrijf daarop afstemmen. De wachttijd voor de scheepvaart kan daardoor worden beperkt.
- Indien er op het vaarwegennet een ongeval plaatsvindt of een stremming ontstaat, kunnen elders snel adequate verkeerskundige maatregelen worden genomen.
- Schepen met gevaarlijke stoffen en bijzondere transporten kunnen gedurende hun gehele tocht worden gevolgd, terwijl snel kan worden ingegrepen wanneer de situatie daar aanleiding toe geeft.
- de aard van de lading van schepen met gevaarlijke stoffen kan aan iedere post worden doorgegeven. Thans is deze plaatselijk vaak niet bekend, hetgeen problemen kan opleveren bij ongevallen.

Referenties

- [1] Kooman, C. Scheepsongevallen en veiligheid op een aantal belangrijke Nederlandse vaarwegen. In: Proceedings symposium Scheepvaart en risico's voor mens en milieu; KIVI/NVI, 8 en 9 november 1979, p. 31-60
- [2] Statistiek van de scheepvaartbeweging in Nederland 1960. Centraal Bureau voor de Statistiek; 's-Gravenhage 1962
- [3] Statistiek van de scheepvaartbeweging 1977. Centraal Bureau voor de Statistiek; Rijswijk 1978
- [4] Scheepvaarttellingen grote rivieren 1978. Nota S 78.1 van de Rijkswaterstaat, dienst Verkeerskunde, hoofdafdeling Scheepvaart; Dordrecht 1979
- [5] Ontwerp-Vaarwegennota, Werkgroep Vaarwegennota, Hoofddirectie van de Waterstaat; 's-Gravenhage 1975
- [6] Struktuurschema Vaarwegen, deel a: beleidsvoornemen. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening; 's-Gravenhage 1977
- [7] Struktuurschema Vaarwegen, deel d: regeringsbeslissing. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening; in druk
- [8] Memorie van Toelichting bij de Rijksbegroting voor het jaar 1980, hoofdstuk XII; 's-Gravenhage 1979
- [9] Verkeersonderzoek Waalbocht Nijmegen. Nota S 74.14 van de Rijkswaterstaat, dienst Verkeerskunde, hoofdafdeling Scheepvaart; Dordrecht 1980
- [10] Analyse verbetering Brabantse en Midden-Limburgse kanalen. Rijkswaterstaat, 1978.
- [11] Nota energiebeleid, deel 1: algemeen; deel 2: kolen. Ministerie van Economische Zaken
- [12] Ramingen van de goederenstroom van de havens in het Rijnmondgebied in 1980, 1985, 1990 en 2000. Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam; Rotterdam 1978
- [13] Padbreedte van schepen in rivierbochten. Verslag M1240 van het Waterloopkundig Laboratorium; 1978
- [14] Ruijter, W. de. Studies concerning the behaviour of push-tow units. In: Proceedings symposium on Aspects of navigability; IAHR, 24-27 april 1978, paper 26, 12 p.
- [15] Naturgrosse Vergleichsuntersuchungen mit 3 Groszschubbooten in stehendem und strömendem Wasser zur Erfassung der Propulsions- und Manövriereigenschaften. Bericht 913, Versuchsanstalt für Binnenschiffbau; Duisburg 1979
- [16] De bevaarbaarheid van de vaarweg Maastricht-Weurt voor tweebakduwstellen. Nota S 70.21 van de Rijkswaterstaat, dienst Verkeerskunde, hoofdafdeling Scheepvaart; Dordrecht 1980
- [17] Duwvaartmogelijkheden op de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Nota S 76.55 van de Rijkswaterstaat, dienst Verkeerskunde, hoofdafdeling Scheepvaart; Dordrecht 1980
- [18] Het Kanaal Deventer-Raalte: een evaluatie van eerder uitgevoerde beleidsanalyses. Nota S 79.48 van de Rijkswaterstaat, dienst Verkeerskunde, hoofdafdeling Scheepvaart; Dordrecht 1979.
- [19] En vue de l'ouverture à 1350 t de la liaison France-Belgique: un "matériel fluvial pour demain à construire aujourd'hui". In: Revue de la Navigation fluviale européenne no. 9 – mei 1980.

EUOPARUBRIEK

door
Mr. J.G.W. Simons

DE EUROPESE VERVOERSINTEGRATIE 1 augustus 1980 – 1 november 1980

Ten geleide,

Deze paragraaf van de Europarubriek geeft gelegenheid om zo nu en dan informatie te geven over de opbouw van de Gemeenschapsorganen. In de week van 30 september hield het Comité van Permanente Vertegenwoordigers haar 1000ste zitting sedert de oprichting op 26 januari 1958. Dan is het goed om eens een gemeenschapsinstituut, dat grote invloed heeft op de besluitvorming, in het daglicht te stellen. De oprichtingsdatum van het Comité ligt daags na de eerste zitting van de Raad van de EEG. De verdragen van Rome bepalen alleen, dat het Reglement van Orde van de Raad eventueel kon voorzien in de oprichting van het Comité van Permanente Vertegenwoordigers. Tijdens de eerste raadszitting vertrouwden de ministers een aantal werkzaamheden aan hun Permanente Vertegenwoordigers toe, waaronder o.m. de opstelling van het Reglement van Orde. Het Comité heeft zich nadien op een empirische grondslag ontwikkeld. Het definitieve Reglement van Orde van de Raad van Ministers is pas op 24 juli 1979 vastgesteld. Het geeft het Comité de taak de werkzaamheden van de Raad voor te bereiden en de hem door de Raad verstrekte opdrachten uit te voeren. Om nu al deze zittingen van de Raad te kunnen voorbereiden heeft het Comité een infrastructuur van werkgroepen en comité's uitgebouwd (thans meer dan 50), die onder zijn toezicht en impuls het voorbereidende werk verrichten.

Het voorzitterschap in het Comité alsmede in de groepen en onder-comité's rouleert op dezelfde wijze als in de Raad *). Zo zal per 1 januari 1981 de nieuwe verkeersattaché van de Nederlandse vertegenwoordiging bij de Europese Gemeenschappen, de heer Drs. A. van der Noordt in de Werkgroep Transport van de Werkgroep Permanente Vertegenwoordigers zijn werkzaamheden met vol gas moeten aanvangen. Het is hem, zoals zijn bekwame voorganger, de heer W. Lak, wel toevertrouwd.

De Nederlandse vertegenwoordiger in het Comité is op dit moment de heer M.H.J.Ch. Rutten met als plaatsvervanger, Jhr. R.A. van Swinderen.

Het Comité van Permanente Vertegenwoordigers stelt meestal aan de hand van de door de Raad vastgestelde richtlijnen de teksten op, die ter goedkeuring aan de Raad worden voorgelegd. Het Comité kan zo ook de werkzaamheden van de diverse werkgroepen en gespecialiseerde comité's coördineren. Hieruit kan worden opgemaakt

*) Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 273

dat het Comité van Permanente Vertegenwoordigers inderdaad het centrale orgaan is, waar de besluiten van de Raad worden voorbereid. Men heeft het Comité weleens bestempeld als de schakel tussen het technische en het politieke niveau, als de bemiddelaar tussen het nationale en het communautaire belang, in feite als de spil van de besluitvorming in de gemeenschap.

Ofschoon bij het uitkomen van dit nummer de voor 4 december voorziene raadsvergadering, indien zij is doorgegaan, reeds achter de rug zal zijn, zal aan de verleiding worden weerstaan om daarop in te gaan. Het is immers op het moment van schrijven geenszins zeker, of het communautaire contingent in het wegvervoer, een memorandum over de spoorwegen, de vorming van internationale tarieven bij het spoorvervoer, het mandaat van de Commissie over de vrijmaking van het gecombineerd rail/wegvervoer, de veiligheid ter zee en de wederzijdse bijstand bij het onderzoek naar ongevallen in de luchtvaart onderwerp van bespreking zullen uitmaken. Ook of het onderwerp "Europese infrastructuur" in een resolutie zal uitmonden, is nog geheel onzeker.

Hetzelfde is ook het geval met de taken, die de voorgedragen Nederlandse kandidaat voor het lidmaatschap van de Commissie, de heer F.A.A.M. Andriessen, in zijn portefeuille zal krijgen. Wel schijnt de Griekse kandidaat, de heer Kontogeorgis, Minister voor Europese Zaken in de huidige Griekse regering, hoge ogen te gooien naar de vervoersportefeuille; uit het oogpunt van de Griekse scheepvaartbelangen niet zo'n slechte keuze. Verder is er ook een kandidaat, die zijn mannetje kan staan, vanuit Nederland voor het Directeur-Generaatschap van het "D.G. Transport" naar voren geschoven. Het is dan nog maar de vraag of het verstandig zou zijn de Nederlandse commissaris voor de vervoersportefeuille te laten strijden. Met overvragen zou men weleens het lid op de neus kunnen krijgen. Tevens zouden met een sterk kabinet bij de Nederlandse commissaris de vervoersbelangen ook tot hun recht kunnen komen.

Algemeen

Op voorstel van de heer Burke heeft de Commissie haar goedkeuring gehecht aan een ontwerp-resolutie van de Raad betreffende de prioriteiten en het tijdschema van de besluiten die de Raad tot eind 1983 in de vervoersector dient te nemen *).

Dit initiatief van de Commissie sluit aan bij de wens van het Europees Parlement, (sessie van januari 1979) dat de Commissie voor de periode na 1980 een ontwerp-programma van prioritaire maatregelen op vervoergebied bij de Raad zou indienen. Deze nieuwe lijst van prioritaire maatregelen vormt een vervolg op twee vroegere lijsten die de Commissie bij de Raad had ingediend, respectievelijk voor de periodes

*) COM (80) 582 van 21-10-1980

1974-1976 en 1977-1980. De Raad heeft besluiten genomen over ongeveer de helft van de onderwerpen die voor de periode 1977-1980 waren opgesteld. Op de andere punten is toch wel aanzienlijke vooruitgang geboekt.

De nieuwe lijst van prioritaire maatregelen van de Raad op vervoergebied is opgesteld in overeenstemming met de ruime aanpak van het communautaire vervoerbeleid, uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 1973, die de gehele periode van de jaren '70 en '80 bestreek *). In de lijst gaat bijzondere aandacht naar de volgende aspecten van het vervoerbeleid:

- opzet van een vervoersinfrastructuur in overeenstemming met de behoeften van de Gemeenschap
- verbetering van de economische situatie van de spoorwegen en samenwerking tussen de nationale maatschappijen
- efficiëntere luchtdiensten
- betere veiligheidsmaatregelen en economische mogelijkheden voor de koopvaardij, met inbegrip van de binnenscheepvaart
- vrijere en meer efficiënte vervoersdiensten binnen de Gemeenschap.
Dit omvat onder meer: een ruimer gebruik van gecombineerd vervoer (rail/weg); het communautaire contingent, gewicht en afmetingen van bedrijfsvoertuigen; het harmoniseren van de zomertijd; vermindering van de formaliteiten bij grensoverschrijding
- algemene toepassing van de sociale voorschriften inzake arbeidsomstandigheden bij het wegvervoer en de binnenscheepvaart.

De keuze van onderwerpen sluit niet uit, dat op andere gebieden van de vervoersector maatregelen worden genomen die in de betrokken periode nodig zouden blijken.

Tijdens een vergadering van de Commissie Vervoer uit het Europees Parlement werd onder voorzitterschap van de heer Seefeld, de Raad weer aangevallen inzake de totale afwezigheid van vooruitgang in de vervoerspolitiek.

Daarbij is in tegenwoordigheid van de fungerend voorzitter van de Raad van Ministers tot uitdrukking gebracht, dat de mogelijkheid onder ogen wordt gezien om de Raad voor het Hof van Justitie te dagen wegens nalatigheid in deze sector.

De rapporten Seefeld, Mursch en Ritchie van het voorgaande Europees Parlement hebben op deze vraag reeds een positief antwoord gegeven. Sommige parlementariërs gingen zelfs zo ver, dat ze de Raad beschuldigden van het bezig zijn "met de verwoesting van Europa", met name door de houding die ze in het kader van de begroting van 1981 inneemt. Terwijl de door de Commissie voor de vervoersector voorgestelde credieten reeds bijzonder gering waren, heeft de Raad deze nu terug-

*) Bull. EG suppl. 16/73

gebracht tot 1,4 miljoen rekeneenheden, dit door het schrappen van de credieten voor studies inzake de vervoerinfrastructuur en de P.M.-post voor financiële steun voor projecten. Deze gang van zaken is onaanvaardbaar, temeer daar het bedrag al een "schandalig laag bedrag is".

Het vervoersbeleid - in titel 4 van het Verdrag van Rome genoemd - behoort voldoende middelen te hebben om zich tot een Europees beleid te ontwikkelen. Juist nu de Raad vroeger studies heeft gevraagd over de infrastructuur en deze ten dele zijn afgerond, maar nu geen geld daarvoor meer wil uittrekken, komt dit volgens de parlementariërs neer op geldverspilling. Herstel van de door de Commissie voorgestelde credieten is dan ook gewenst.

Eind oktober pleitte ook de Commissie voor de begrotingen voor verhoging van de credieten, onder andere 7 miljoen rekeneenheden voor industrie en het vervoerbeleid.

De harmonisatie van de voorschriften van sociale aard in de vervoersector was onderwerp van een ontwerp-verslag voor de Commissie Vervoer. Rapporteur was de heer P. Key *). Tot uitdrukking wordt gebracht, nadat eerst is gerefereerd aan de ontwerp-resolutie die was ingediend door de heer Albers en anderen **) dat wordt betreurd, dat de Gemeenschap op dit terrein geen vooruitgang heeft geboekt, in het bijzonder met het voorstel voor de tweede fase van de harmonisatie in het wegvervoer en een eerste voorstel tot harmonisatie in de binnenscheepvaart. De Commissie zou dan ook hogere prioriteit aan de harmonisatie moeten verlenen met name door voldoende bekwaam personeel te houden; waarschijnlijk een inspelen op het verdwijnen van de afdeling Sociale Zaken bij het D.G.-Vervoer per 1-1-1981. Ook zou de Commissie moeten onderzoeken, hoe kan worden bereikt dat de inlichtingen die de lidstaten krachtens verordening 543/69 zouden moeten geven, actueler en vollediger dan in het verleden kunnen worden. Het Parlement wenst ieder jaar automatisch te worden geraadpleegd over het algemeen verslag dat de Europese Commissie, overeenkomstig bovengenoemde verordening, aan de Raad moet voorleggen.

Aktieve steunverlening aan de werknemers in de vervoersector en aan hun vakorganisaties is volgens het Parlement een eerste vereiste voor een echt gemeenschappelijk vervoerbeleid; daarom zou ook herinvoering van het systeem van paritaire adviescommissies voor elke tak van vervoer te overwegen zijn. In de resolutie wordt de overtuiging uitgesproken, dat door voortdurend de ogen te sluiten voor de sociale consequenties van een communautair vervoerbeleid een deel van de Gemeenschap wordt geschaad en de economische vooruitgang wordt tegengehouden.

De Europese Commissie moet dan ook onverwijld andere voorstellen indienen over de harmonisatie van de voorschriften van sociale aard in het wegvervoer, binnenvaart, spoorvervoer, lucht- en zeevaart. In de toelichting bij de ontwerp-resolutie komt nog

*) Europees Parlement Doc. 66.736 van 3-9-1980

**) Doc. 1-536/79

tot uiting, dat er naast de reeds ingediende voorstellen ook andere belangrijke gebieden zijn, die van invloed zijn op de arbeidsvoorwaarden in het vervoerswezen. Opge-somd worden de veiligheid en de hygiëne op de arbeidsplaats; preventieve gezondheidsmaatregelen; beroepsopleiding; c.a.o.'s in de vervoersector; de tenuitvoerlegging in de EEG van de overeenkomsten van de IAO en harmonisatie van sanctieregelingen. Onderwerpen, die op communautair vlak nauwelijks enige aandacht hebben gekregen, zoals het vraagstuk van de harmonisatie van de voorschriften van sociale aard moeten vanuit een andere mentaliteit worden benaderd. Een voortzetting van een struisvogelpolitiek moet worden ontraden en zou, economisch gezien, inconsequent zijn.

Een ander ontwerp-verslag van de Commissie Vervoer behandelt de betrekkingen tussen de Gemeenschap en Griekenland op het gebied van deze bedrijfstak *). De rapporteur, de heer R. Cottrell, wijst er in de ontwerp-resolutie op, dat een succesvolle integratie van Griekenland met de overige lidstaten grotendeels zal afhangen van de verbeteringen van de vervoersverbindingen tussen de Gemeenschap en Griekenland. Het is dus des te noodzakelijker, dat de Raad de voorgestelde richtlijn betreffende bijstand voor projekten van communautair belang op het gebied van de vervoerinfrastructuur **) spoedig goedkeurt. Vooral van belang in dit kader is het gewijzigde voorstel van de zoëven genoemde verordening van februari 1980, welke wijziging juist betrekking heeft op projekten op het grondgebied van derde landen ***). Het Parlement heeft in juli 1980 uitgesproken, dat de vervoerinfrastructuurverordening ook zou dienen te gelden voor havens en luchthavens. In het licht van het Griekse lidmaatschap van de EEG wordt dit nogmaals in de ontwerp-resolutie onderstreept. De verordening is van des te meer belang, aangezien het fonds voor regionale ontwikkeling niet toereikend is voor de financiering van vervoerinfrastructuurprojekten, inclusief die van de agglomeratie Athene-Piraeus. Gezien de bijzondere geografische ligging van Griekenland is het contingentenstelsel als communautair instrument in het wegvervoer niet geschikt en zouden dus de criteria voor het toewijzen aan Griekenland moeten worden herzien. De uitbreiding van de communautaire koopvaardijvloot als gevolg van de toetreding wordt toegejuicht. Het is een goede gelegenheid om een gemeenschappelijk scheepvaartbeleid uit te stippelen en ten uitvoer te leggen, waarvan alle lidstaten kunnen profiteren. De Gemeenschap zal door toevoeging van de Griekse zeevloot beter met de landen met staatshandel kunnen concurreren. Ook het streven naar verbetering van maritieme veiligheidsnormen, inspecties door havenautoriteiten en arbeidsvoorwaarden van zeelieden zullen door de toetreding een stimulans krijgen. De Griekse toetreding vormt, kort gezegd, een uitdaging aan het communautair

*) Europees Parlement Doc. 67.501 van 18-9-1980

**) P.B. nr. C 207 van 2-9-1976 blz. 7

***) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 160

vervoerbeleid mits, zo besluit de resolutie, de Raad spoedig een algeheel beleid inzake de vervoerinfrastructuur goedkeurt.

Tenslotte zij vermeld, dat onder leiding van de heer Albers, die rapporteur is voor het desbetreffende rapport, op 27 en 28 november 1980 hoorzittingen over het vraagstuk vervoer en energie te Brussel worden gehouden.

Infrastructuur

In haar september-vergadering volgde de Commissie voor Vervoer uit het Europees Parlement haar rapporteur de heer J. Klinkenberg in een ontwerp-resolutie en bijbehorende toelichting over het memorandum van de Commissie inzake de rol van de gemeenschap bij de ontwikkeling van de vervoerinfrastructuur *). In de ontwerp-resolutie wordt in grote lijnen ingestemd met het initiatief dat in het memorandum wordt genomen, gezien de concurrentiepositie van Europa, welvaart van de Europeanen en dat de Gemeenschap ook naar de wereld toe moet zorgen voor een onbelemmerd vervoer naar buiten via haar grenzen en havens. De knelpunten, die als gevolg van de nationale planning in het verleden zijn ontstaan en thans het handelsverkeer belemmeren en kostbaar maken, zouden moeten worden opgeheven om alle mogelijkheden tot rationalisatie aan te wenden.

Zij wijst er evenwel op, dat het gemeenschappelijke infrastructuurbeleid uit een oogpunt van mededinging tussen de takken van vervoer neutraal dient te zijn maar dat het openbaar vervoer gelden voor investeringen ter beschikking moet krijgen, zodat het bulkvervoer en het zware vervoer weer per spoor en schip plaatsvindt. Er zouden ook criteria moeten worden opgesteld voor de ontwikkeling van een Europees financieringsinstrument, opdat de begrotingscredieten ordentelijk worden gebruikt.

Alle takken van vervoer, inclusief zee- en luchtvervoer, zouden moeten worden betrokken bij de planning en het financieringssysteem. Een coördinatie tussen rationalisatie van het verkeersnet en regionale taken is geboden.

Er dient nauwe afstemming plaats te vinden bij alle stadia van de planning met de overige financieringsinstrumenten van de Gemeenschap, met name de Europese Investeringsbank.

De Europese Commissie en de Raad worden verzocht na te gaan, of de financiering van het infrastructuurbeleid zou kunnen plaatsvinden via de heffing van een voor dit specifiek doel bestemde "Europa Centime", te winnen uit de belastingen op minerale olie. Het is duidelijk, dat een gemeenschappelijke planning en financiering ook ten voordele en ter bevordering van andere economische projecten van de Gemeenschap kunnen worden aangewend.

Ook de Unice - Europese verladersorganisatie - heeft zich geuit over het infrastructuurmemorandum van de Europese Commissie. In beginsel wordt het initiatief van

*) P.E. 65.509 van 9-9-1980

de Commissie goedgekeurd. De Unice onderstreept evenwel, dat de verbetering van de infrastructuur niet moet worden losgemaakt van het verwijderen van andere obstakels, die het verkeer tussen de lidstaten van de EEG belemmeren. De Unice wijst er ook op, dat de beslissing qua financiering altijd bij de lidstaten zelf blijft liggen. Bilaterale samenwerking blijft dus geboden. Daarnaast mag de Europese financiering niet leiden tot vermindering van de uitgave van de lidstaat zelf. Ook wijst de verladersorganisatie op het neutrale karakter, dat de financiering in zich moet hebben, dus geen verdeling van het vervoer tussen de verschillende vervoerstechnieken via de infrastructuur. Men moet met de vraag van de verladers rekening houden en deze vraag is op het moment op het wegvervoer geconcentreerd. Men is in het geheel niet geneigd tot een omleiding van het wegvervoer naar de spoorwegen. Ieder infrastructuur-project moet in zijn geografische en economische context op zijn eigen merites worden beoordeeld. Het begrip "communautair belang" is juist voor de infrastructuur van belang, wanneer men ook investeringen in bepaalde derde landen op het oog heeft. Tenslotte werkt de Unice de verschillende obstakels voor het vervoer, anders dan die van de infrastructuur, wat verder uit. Opgesomd worden de vertragingen in de havens, het douaneoponthoud, veroorzaakt door een aantal administratieve handelingen, en de verschillen tussen de normen, die aan voertuigen worden gesteld.

Parlementaire vragen

De schriftelijke vraag *) van de heer Seefeld over de tolgelden op autowegen kreeg van de Europese Commissie een aanvullend antwoord **). De Franse en Italiaanse regering hebben op de vraag over de huidige concessies aan de maatschappijen voor de exploitatie van autowegen in Frankrijk en Italië geantwoord. In Frankrijk is de financiering van de meeste autosnelwegen door een concessieregeling tot stand gekomen. De duur hiervan is in het algemeen 35 jaar. In die tijd zijn de concessie-maatschappijen gemachtigd tolgelden te heffen.

De eerste concessie zal in het jaar 2003 verstrijken. In Italië zullen volgens de geldende concessie-overeenkomsten deze tolgelden ook pas met ingang van het jaar 2000 geleidelijk kunnen worden afgeschaft. Het blijft derhalve voorlopig betalen, ondanks alle opwindende persberichten.

Wegvervoer

De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft voorstellen voor richtlijnen ingediend tot wijziging van

- de richtlijn van de Raad 74/561/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemers in het nationale en internationale goederenvervoer over de weg

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 3, 16e jaargang blz. 286

***) P.B. nr. C 269/1 van 16-10-1980

- de richtlijn van de Raad 74/562/EG inzake de toegang van ondernemer tot het nationale en internationale personenvervoer over de weg
- de richtlijn van de Raad 79/776/EG inzake de onderlinge erkenning van diploma's, certificaten en andere titels van ondernemer van het goederenvervoer over de weg en ondernemer in het personenvervoer over de weg en houdende maatregelen tot bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het recht van vrije vestiging van die vervoerders en ondernemers *).

De richtlijnen hebben betrekking op de voorwaarden inzake betrouwbaarheid, financiële draagkracht en de vakbekwaamheid voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederen- en personenvervoer op de weg, alsmede de onderlinge erkenning van diploma's en certificaten en andere titels van vervoerder met het oog op de uitoefening van bovengenoemde beroepen.

Bij het verdrag betreffende toetreding van de Helleense republiek is bepaald dat Griekenland de drie richtlijnen met ingang van 1 januari 1981 zou moeten toepassen. In de drie richtlijnen zijn overgangsbepalingen opgenomen, die de lidstaten in staat moeten stellen hun voorschriften aan de Gemeenschapsregeling aan te passen en eerbiediging van de verkregen rechten waarborgen voor die vervoerders die het beroep al voor de invoering van de nieuwe regeling uitoefenden. Om nu voor Griekenland vergelijkbare voorwaarden te scheppen, dienen de in de overgangsbepaling genoemde data ook bij de toetreding van Griekenland te worden aangepast. De Raad dient voor het einde van dit jaar een besluit over deze voorstellen te nemen.

Bij de bespreking in de Vervoerscommissie van het Europees Parlement van de vermeerdering van het communautaire contingent voor het jaar 1981, sprak een belangrijk deel zich eind oktober zeer restrictief ten aanzien van de verruiming uit.

Men heeft zelfs het voorstel van de Europese Commissie om het contingent met 25% te verhogen, niet kunnen volgen: in de resolutie, die was voorbereid door de heer Moreland, wordt op dit moment geen enkele verhoging voorzien. Door een aantal sprekers werd de verwezenlijking van de harmonisatie op het gebied van het vervoer als een *conditio sine qua non* bestempeld bij een vergroting van het contingent. In de resolutie wordt de Commissie uitgenodigd voor 1981 een *contrôle-instrument* voor het grensoverschrijdende goederenvervoer voor te stellen, teneinde rekening te houden met de noodzaak om zoveel mogelijk een loyale concurrentie alsmede het gebruik van de transportmiddelen, die minder het milieu verstoren en de minste energie verbruiken, aan te moedigen.

Parlementaire vragen

De tarieven voor het internationaal vrachtvervoer over de weg zouden volgens commissaris Burke moeten worden herzien, althans wat het systeem van vaststelling betreft. Dit verklaarde hij op 6 mei tijdens een bijeenkomst van de Internationale Unie van Wegvervoerders.

*) Dok. COM (80 38917 van 12-6-1980).

De heer Moreland ontlokt met een schriftelijke vraag (nr 592/80^{*)}) daarover het antwoord, dat de huidige regeling inzake de prijsvorming voor het goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten is vastgesteld in Verordening nr 2831/77 van de Raad van 12 december 1977^{**}). Deze verordening is geldig tot 31 december 1983. De Raad zal uiterlijk op 31 december 1982 op voorstel van de Commissie een beslissing moeten nemen. De inhoud van de voorstellen nu, die de Commissie te gelegener tijd zal indienen, zal afhangen van de ervaringen met de huidige regeling, die wordt gekenmerkt door het naast elkaar bestaan van verplichte tarieven en referentietarieven. De toepassing van de regeling betreffende de tachograaf in Ierland blijft de gemoederen bezighouden. Nu is de heer Gendebien met een schriftelijke vraag (nr. 619/80) aan de Europese Commissie aan de beurt ^{***}).

Vragensteller verlangt nadere inlichtingen van de Commissie, nu hem uit de Ierse pers ter ore is gekomen, dat de Commissie hernieuwd met de Ierse republiek over een nieuw uitstel van de communautaire bepalingen zou onderhandelen.

In de vraagstelling geeft de heer Gendebien zijn mening weer, met name dat het onaanvaardbaar is, dat na reeds verschillende jaren uitstel te hebben gegeven, de instelling, die als hoedster van het Verdrag van Rome moet optreden, weer een inschikkelijke houding ten toon spreidt op het punt van één van de essentiële bepalingen van het communautair vervoersbeleid. In zijn antwoord stelt de heer Burke namens de Commissie, — met verwijzing naar de antwoorden op eerdere vragen van het parlements lid en die van de heer Seefeld ^{****}) — dat na behoorlijke bestudering van welke maatregel ook van de Ierse Regering om haar huidige tenuitvoerleggingsprogramma te verlengen, de Commissie in het licht van alle ter zake doende elementen zal beslissen, of zij de in het art. 169 van het EEG-verdrag vastgestelde procedure voor inbreuken nog langer zal opschorten.

Ofschoon nog niet gepubliceerd, is er door de Europese Commissie ook al een antwoord gegeven op een vraag van het Nederlandse lid van het Europees Parlement, de heer Albers, die bezorgd was, dat deze contrôle-apparaten door chauffeurs niet zouden worden beschouwd als een hulpmiddel voor het verkrijgen van betere sociale werkomstandigheden, maar als een verklikker ter beperking van de persoonlijke vrijheid ^{*****}). De Commissie antwoordt, dat de tachograaf een betrouwbaar contrôle-middel is, dat heeft bijgedragen tot betere naleving van de verordening voor rij- en rusttijden. De Europese Commissie zegt niet op de hoogte te zijn van moeilijkheden, die het meevoeren van de in Nederland gekeurde 27 MC-apparatuur in de andere lid-

^{*)} P.B. nr. C 236/45 van 15-9-1980

^{**}) P.B. nr. C 334/22 van 24-12-1977

^{***}) P.B. nr. C 269/15 van 16-10-1980

^{****}) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, nr. 2, 16e jaargang 1980

^{*****}) Financieel Dagblad 29-10-1980

staten van de EEG veroorzaakt. Dergelijke belemmeringen zullen het vrije verkeer van personen en goederen binnen de Gemeenschap bemoeilijken.

Een grondig onderzoek zal dan ook worden ingesteld. Voor de handliggend is het, dat de Commissie aan de vragensteller vraagt meer gedetailleerde en meer volledige gegevens betreffende de gesignaleerde feiten te verschaffen.

Met een schriftelijke vraag (nr 1001/80) vraagt de heer Jürgens de Commissie van de Europese Gemeenschap aandacht voor proeven met een op de behoefte afgestemde busdienst *). Gedoeld wordt op een dienst, die, door middel van een oproepsysteem via een centrale, met behulp van een computer de optimale route berekent en deze radiografisch aan de buschauffeur doorgeeft. Gevraagd wordt om de voor- en nadelen mee te delen en of communautaire steun voor proefobjecten op dit gebied kan worden gegeven. In het antwoord wordt keurig gesteld, dat het geopperde idee weliswaar van belang is voor dunbevolkte streken, doch dat de Commissie niet over de nodige middelen beschikt.

Zij is van mening dat haar middelen aan andere aspecten van het vervoerbeleid moeten worden besteed.

Een, in ieder geval aan de Nederlandse Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bekend zijnde, ontwerp-resolutie van de Europees parlementariërs Moreland en Cottrell, heeft onderwerp van een schriftelijke vraag van het Nederlandse parlementslid J.v.d. Ven uitgemaakt. In de ontwerp-resolutie zou worden gevraagd te komen tot een betere regulering van het goederenvervoer, met het doel het aantal vrachtauto's te beperken. Het Nederlandse parlementslid wil weten of de Staatssecretaris bereid zou zijn bij de Europese Commissie haar afkeuring over de voorgestelde maatregelen uit te spreken. De Staatssecretaris merkt in haar antwoord op, dat de voorgestelde maatregelen niet uitsluitend beogen het aantal vrachtauto's te beperken, maar ook de vervoerspolitiek in het algemeen betreffen. De aangedragen overwegingen zullen enerzijds het wegvervoer beperken, anderzijds echter bevorderen. De bedoelde ontwerp-resolutie is nog niet in het Europese Parlement behandeld, zo vervolgt zij haar antwoord. Indien een resolutie van deze strekking al zou worden aangenomen, is het aan de Europese Commissie om te beslissen of zij al dan niet gevolg hieraan geeft. Pas in dat stadium zou de Staatssecretaris een oordeel kunnen geven.

Binnenvaart

In het Publikatieblad **) is het besluit van de Europese Commissie van 9 oktober 1980 betreffende de oprichting van een paritair comité voor de binnenscheepvaart verschenen. Blijkens de overwegingen vervangt dit besluit een oud besluit van no-

*) P.B. nr. C 269/36 van 16-10-1980

**) P.B. nr. L 297/28 van 6-11-1980

vember 1967, gewijzigd in 1970 *), daar het niet langer overeenkomt met de ontwikkelingen van het sociaal beleid, dat door de communautaire organen wenselijk wordt geacht. Hier wordt gedoeld op het sociaal actieprogramma van de Gemeenschap, waarin als prioriteit wordt aanbevolen de dialoog en het overleg tussen werkgevers en werknemers op communautair niveau te bevorderen **).

De Commissie wil door een paritair comité voor de binnenscheepvaart worden bijgestaan bij het uitstippelen en het uitvoeren van het communautair sociaal beleid, voorzover dat is gericht op het verbeteren en harmoniseren van levensomstandigheden en arbeidsvoorwaarden in de binnenscheepvaart.

Reeds in 1971 en 1972 hebben het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité zich in deze zin ter verwezenlijking van het bovengenoemde doel uitgelaten. Het Comité zal adviezen en verslagen aan de Commissie moeten uitbrengen, hetzij op verzoek van de Commissie, hetzij op eigen initiatief; de dialoog en het overleg of de onderhandelingen tussen de beroepsorganisaties vergemakkelijken; studies voorbereiden en deelnemen aan colloquia en studiebijeenkomsten. Het 44 leden tellend Comité zou dan enerzijds op voordracht van de vervoerondernemers, zoals de Internationale Binnenvaart Unie en de Europese Schippersorganisatie, anderzijds op voordracht van de Organisatie van Werknemers in de binnenscheepvaart, n.l. het comité van vervoersvakverenigingen in de Europese gemeenschap, gelijkelijk worden benoemd. Deze benoemingen gelden voor 4 jaar, maar kunnen worden hernieuwd. Naast de leden kunnen in ad hoc of permanente werkgroepen vervangers optreden, alsmede personen die bijzondere kennis bezitten ten aanzien van bepaalde punten op de agenda. Het besluit kan, na het Comité te hebben gehoord, met het oog op de opgedane ervaringen worden herzien.

Op het terrein van de sociale regeling voor de binnenscheepvaart is hier ook vermeldenswaard een brief van de Minister van Sociale Zaken en van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal ***). De bewindslieden zijn van mening, dat een verantwoorde sociale regeling het best in internationaal verband kan worden verwezenlijkt. Daarbij dient zich uiteraard een conceptverordening aan, die de Commissie van de Europese Gemeenschappen bij de Raad heeft ingediend ****). Naar de mening van de bewindslieden biedt dit stuk een goede basis voor onderhandelingen tussen de lidstaten, ofschoon op enkele punten zeker wijzigingen noodzakelijk zijn. Met name zal dit bij de verhouding tussen de conceptverordening en het reglement van onderzoek voor schepen op de Rijn het geval zijn, want de Europese Commissie wil de door haar voorgestelde verordening boven de

*) P.B. nr. L 140 van 27-6-1970, blz. 24

**) P.B. nr. C 13 van 12-2-1974, blz. 1

***) Tweede Kamer der Staten-Generaal, Zitting 1980/1981, nr. 16430, nrs. 1-2

****) P.B. nr. A 259 van 12-11-1975, juncto P.B. nr. C 260 van 16-8-1971

Rijnregeling laten prevaleren. Er wordt echter verreweg de voorkeur aan gegeven, een formulering te vinden, waarbij beide regelingen naast elkaar kunnen bestaan.

Er moet naar worden gestreefd, dat de inhoud van de sociale voorschriften van de Rijn en die voor de EEG-wateren op elkaar worden afgestemd. Hierdoor wordt het gevaar vermeden, dat door conflictsituaties ernstige vertraging in de totstandkoming van de sociale reglementering optreedt. De indruk bestaat, dat bij de Europese Commissie de gedachten bezig zijn uit te gaan naar de noodzaak van een dergelijke aanpak.

Parlementaire vragen

Ook hier vormden sociale aspecten onderwerp van Europees initiatief.

Met een schriftelijke vraag (nr. 593/80) wijst de heer Moreland de Europese Commissie erop, dat, ten overstaan van een commissie uit het Engelse Hogerhuis, ambtenaren van het Ministerie voor Infrastructuur hebben verklaard, dat, indien alle sociale verordeningen in het Verenigd Koninkrijk zouden worden toegepast, de kosten voor de binnenschippers met gemiddeld 40% zouden stijgen *). Er zou een verschuiving optreden naar andere takken van vervoer. Vragensteller wil weten, of de Commissie voornemens is uitzonderingen op deze regels voor te stellen om met de frappante verschillen in waterwegen rekening te houden. De Commissie, zo stelt zij in haar antwoord, beschikt zelf niet over cijfermateriaal ter staving van de aangevoerde gegevens of getrokken conclusies. Zij herinnert eraan, dat de onderlinge verhouding tussen de verschillende takken van vervoer, bij beschikking van de Raad van 13 mei 1965 **), waarop de voorgestelde bepalingen inzake arbeidsvoorwaarden zijn gebaseerd, is geregeld.

Doel was de concurrentievoorwaarden te harmoniseren door de concurrentie-distorsies binnen iedere tak van vervoer en tussen de verschillende vervoerstakken uit te schakelen.

Ten aanzien van de mogelijke uitzonderingen wijst de Commissie erop, dat een groot deel van de in het Verenigd Koninkrijk gebruikte binnenschepen krachtens de algemene vrijstelling voor vaartuigen met een laadvermogen van minder dan 150 ton, toch al niet onder de verordening valt ***). Gezien de stand van de bespreking van het voorstel in de Raad, zou het voorbarig zijn voorspellingen te doen betreffende de definities en mogelijke uitzonderingen, die uiteindelijk zullen worden vastgesteld. De heer Van Aerssen, werkzaam bij de Kamer van Koophandel te Düsseldorf, stelt schriftelijk een vraag (nr. 529/80) aan de Europese Commissie over de uitdieping van de Beneden-Rijn ****). Zijn verzoek, of de Commissie kan mededelen, wanneer over dit project wordt beslist, krijgt uiteraard een antwoord dat voor de hand ligt, wanneer

*) P.B. nr. C 275/11 van 23-10-1980

**) P.B. nr. 88 van 25-4-1965, blz. 65/67

***) P.B. nr. C 259 van 12-11-1975, juncto P.B. nr. C 206 van 16-8-1971

****) P.B. nr. C 275/6 van 23-10-1980

men kennis heeft genomen van de vele vragen, die reeds over het memorandum over de infrastructuur van de Europese Commissie zijn gesteld.

Het Ministerie van Verkeer van de Bondsrepubliek Duitsland heeft bij de voorbereiding van het rapport van de Commissie aan de Raad over de knelpunten en de mogelijke interventie modaliteiten, de Beneden-Rijn genoemd als voorbeeld van een knelpunt bij de waterwegen en op het belang van een uitdieping van dit gedeelte van de Rijn, gewezen. Het rapport zal binnenkort aan de Raad worden voorgelegd, maar het heeft slechts tot doel de Raad voortelichten omtrent de moeilijkheden op het net van verkeerswegen van communautair belang. Het ligt niet in de bedoeling, dat aan de hand van dit rapport standpunten worden ingenomen ten aanzien van bepaalde infrastructuurprojecten.

De aanhouder wint! Werd in het vorige nummer *) reeds een vraag vermeld van de heer Gendebien aan de Raad over het internationaal beheer van de Maas en wordt hij met een nogal laconiek antwoord het riet ingestuurd, nu vormt de Europese Commissie met dezelfde vraagstelling het doelwit. De Commissie verwijst hem naar een antwoord op een andere schriftelijke vraag (nr. 471/80 **), waarin wordt gesteld, dat de Commissie actief deelneemt aan de werkzaamheden van de Raad van Europa, die betrekking hebben op de sluiting van de Europese conventie voor de bescherming van de internationale waterlopen tegen verontreiniging (conventie van Straatsburg). Deze ontwerpconventie wordt momenteel in de Raad besproken met het oog op de hierin aan te brengen wijzigingen, teneinde deze aan het bestaande communautaire recht aan te passen. In de conventie wordt bepaald, dat overeenkomstsluitende partijen, waarvan de territoria worden begrensd of doorkruist door eenzelfde internationale waterloop, de verplichting aangaan om een samenwerkingsovereenkomst te sluiten. In principe wordt de oprichting voorgeschreven van een internationale commissie die belast is met de bescherming van de waterlopen tegen verontreiniging. Deze regeling, zo stelt de Commissie dan ook terecht, kan dus ook op het stroomgebied van de Maas worden toegepast. Weer blijkt, dat het Parlement door de Europese Commissie serieuzer wordt genomen dan de Raad, want ook de Raad had toch dit antwoord kunnen geven.

Spoorwegen

De Europese Commissie was tijdens de verslagperiode bezig met het opstellen van een memorandum over de Spoorwegen. Het zal als vervoerspolitiek testament door Commissaris Burke in de Raad van Ministers worden gebracht. Naar schrijver meent te weten, komt in dit memorandum allereerst een economisch overzicht van de periode 1967 tot 1977, waarin de relatieve en absolute positie van de Spoorwegen wordt

*) Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 3, 16e jaargang 1980, blz. 296

**) P.B. nr. C 236/28 van 15-9-1980

geschilderd. Daarbij komt, zowel in het personen- als in het goederenvervoer, een daling van het spoorwegaandeel tot uiting. Van de andere kant stegen de investeringen in de spoorweginfrastructuur, vooral in de laatste jaren van de bekeken periode (van 1973 tot 1977), met 28% .

Ter vergelijking met weg en water gingen ze achteruit met circa 20% .

De dekking van de uitgaven van de spoorwegen door de inkomsten liep terug van 65% tot 55%. In dit hoofdstuk zouden ook een aantal redenen worden genoemd, waarom de spoorwegen in een crisissituatie verkeren. Bij het goederenvervoer wordt de verandering in samenstelling van productie en handel genoemd, alsmede de betrekkelijke stabiliteit van de samenstelling van het spoorwegvervoerpakket. Bij het reizigersvervoer is een sterke voorkeur voor de personenauto de belangrijkste ontwikkeling.

Na een beschrijving van de gemeenschappelijke spoorwegpolitiek tot nu toe, worden de economische vooruitzichten, die het beeld van de tachtiger jaren zullen bepalen geschilderd: een beperkte economische groei (2%) met weliswaar een snellere groei van de internationale handel (4 1/2%); een voortdurende inflatie; wat het vervoer betreft: meer kolenvervoer en een vooral sneller groeiend internationaal vervoer; daartegenover een toenemend autobezit, ondanks meer aanwezigheid van collectief vervoer. Ook de stijgende energiekosten blijven niet onbesproken met de waarschuwing zich niet blind te blijven staren op het gunstiger energieverbruik van de spoorwegen in vergelijking met het wegvervoer. Een tragere groei van de vraag naar goederen- en personenvervoer heeft immers zijn invloed op alle vervoerswijzen.

Een belangrijke constatering zou kunnen worden, dat de traditionele vraag naar vervoer niet krachtig genoeg is om de spoorwegen uit hun huidige ernstige financiële situatie te helpen. Daarom moet het accent komen te liggen op de aanpassing aan een voortdurend veranderende omgeving. De spoorwegen zouden zich vooral moeten toelagen op de rollen, die in het hoofdstuk over de beleidspolitiek worden opgesomd: wat betreft het reizigersvervoer

- intercityvervoer
- voorstadsverkeer van forenzen
- nachttreinen op lange afstanden
- autoslaaptreinen.

Wat betreft goederenvervoer:

- gesloten treinen en wagensgroepen, hoofdzakelijk van raccordementen;
- containervervoer in gesloten treinen tussen distributiepunten;
- gecombineerd weg/railvervoer.

De Commissie zou uit een vijftal beleidsposities die kiezen, die de terugkeer tot de oorspronkelijke dynamische principes van de gemeenschappelijke spoorwegpolitiek

en strikte handhaving daarvan zou combineren met een zevental supplementaire acties, t.w.:

- de verhouding overheid/spoorwegen, waarbij het onderscheid tussen de functies van de Staat als Overheid en als eigenaar van de spoorwegen wordt gemaakt
- het stellen van bepaalde overeengekomen doeleinden tussen Overheid en de spoorwegonderneming met de bijbehorende tijdslimieten als onderdeel van meerjarenprogramma's met daarbij de maximale autonomie voor de ondernemingen wat betreft de exploitatie en de commerciële praktijken
- het plannen en financieren van de investeringen in de infrastructuur, met name het punt in hoeverre de overheidssteun op de juiste wijze moet worden berekend
- de openbare dienstverplichtingen en de daaruit voortvloeiende maatschappelijke kosten/baten die beter zouden moeten worden geëvalueerd.

Ook moet naar de sociale rol van de spoorwegen worden gekeken. De last van oude schulden moet van de schouders van de spoorwegmaatschappijen worden gehaald, terwijl de spoorwegsamenwerking en op enkele deelgebieden volle integratie, zoals bij het gecombineerd vervoer of medebevordering van het gecombineerd vervoer, moeten worden nagestreefd.

Onderwerpen, die bij voorrang door de Gemeenschap moeten worden behandeld, worden opgesomd in het laatste hoofdstuk "De Spoorwegen in de tachtiger jaren". Daarbij worden genoemd:

- de samenwerking tussen de spoorwegen en de lidstaten
- opheffing grensbelemmeringen
- commerciële praktijken
- gezamenlijk onderzoek naar nieuwe technologieën
- gecoördineerd aanloopbeleid en deelintegratie.

Bij deze drie laatste, zou de Gemeenschap moeten helpen met financiële steun. Voor wat betreft de infrastructuurplanning en financiering wordt verwezen naar het z.g. Memorandum. Tenslotte zal het gecombineerd vervoer moeten worden gestimuleerd, waarbij de komende Commissievoorstellen op het volgende principe zouden moeten zijn gebaseerd; oriëntatie op de markt, doch overheidssteun wel mogelijk. Het gecombineerd vervoer moet betekenen een kwalitatieve verbetering van de dienstverlening tegen lagere prijs. De infrastructuur en het rollend materieel dienen te worden aangepast om de huidige capaciteitsproblemen te overwinnen. Maar, zoals in de aanvang gesteld, het blijft de vraag of het politieke testament er uiteindelijk wel zo zal gaan uitzien.

Parlementaire vragen

De heer Albers heeft vernomen, dat op voorstel van de Internationale Spoorwegunie met ingang van 1 mei 1980 een aantal spoorwegen ten behoeve van personen van de derde leeftijd "belangrijke" tariefsreducties zullen invoeren en met een schriftelijke vraag (nr. 170/80*) verzoekt de heer Albers de Commissie mede te delen, waarom bepaalde lidstaten niet tot dit accoord zijn toegetreden, of waarom de reductie niet overal hetzelfde is. In haar antwoord zegt de Commissaris, dat zij op de hoogte is van wederkerige tariefreducties tussen de diverse spoorwegondernemingen, welke ook al vóór die datum werden toegepast.

Wat de reden van de weigering van sommige spoorwegondernemingen is, weet de Commissie niet precies, maar zij vermoedt dat deze verband houdt met een beoordeling van de feitelijke situatie en het commerciële beleid dat zij wensen te volgen, ook voor wat de hoogte van de reductie betreft.

In het kader van de commerciële samenwerking dringt de Commissie er overigens zoveel mogelijk op aan, dat de nationale spoorwegmaatschappijen gemeenschappelijke regelingen treffen voor alles wat met de communautaire belangen te maken heeft. Maar zij is niet bevoegd of voornemens om hun tariefmaatregelen op te leggen, want dit zijn beheerszaken, waarover de bedrijven zelf moeten beslissen.

Het Italiaanse internationale spoorverkeer komt onder vuur te liggen door een schriftelijke vraag (nr. 646/80**) van de heer Seefeld aan de Commissie, met name of zij bekend is met de moeilijkheden met betrekking tot de afwikkeling van het vervoer zoals de "neuralgische" knelpunten vooral in Noord-Italië, wat weer verkeersopstoppingen in Zwitserland, Oostenrijk en Duitsland teweegbrengt. Ook de organisatorische tekortkomingen van de directie en het bereiken van de capaciteitsgrenzen van de Italiaanse spoorwegen zijn aanleiding om de Commissie te vragen, wat zij kan doen om in deze desolate toestand relatief snel een positieve verandering aan te brengen. De Commissie begint haar antwoord met te stellen, dat de moeilijkheden bij het spoorverkeer in Italië wel bekend zijn, maar zij vallen in eerste instantie onder de bevoegdheid van de Italiaanse autoriteiten en van de Spoorwegen. Zo heeft de Italiaanse Regering bij het parlement een vijfjarenplan voor een bedrag van 9.750 miljard Lire ingediend, waardoor de transportcapaciteit tegen 1985 van 17 tot 22 à 23 miljard ton-kilometer zou kunnen worden opgevoerd. Op de spoorlijnen naar en in Noord-Italië zijn omvangrijke werkzaamheden uitgevoerd of in uitvoering, teneinde de doorstroming van het verkeer te verbeteren. De spoorwegmaatschappijen hebben een systeem voor verkeersplanning ingediend om de verkeerspiek af te toppen en de belading gelijkmatiger te verspreiden. Een aantal reizigerstreinen zijn door autobussen vervangen, teneinde een groter aantal bestuurders voor de bediening van goederentreinen beschikbaar te hebben, terwijl in samenwerking met verladers en ont-

*) P.B. nr. C 255/2 van 2-10-1980

**) P.B. nr. C 236/51 van 15-9-1980

vangers maatregelen worden bestudeerd voor het versnellen van voorzieningsprogramma's om het vervoer met gesloten treinen van en naar centrale stations mogelijk te maken. De Commissie zal binnen de grenzen van haar mogelijkheden en bevoegdheden de pogingen voortzetten om tot verbetering van de situatie te komen. Zo zal in bepaalde gevallen communautaire steun voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur kunnen worden toegekend, indien het voorstel van de commissie betreffende de financiële bijstand voor de vervoerinfrastructuur door de Raad wordt goedgekeurd. Ook kunnen de pogingen van de Commissie om de samenwerking tussen de spoorwegen te versterken en het voorstel om de grensovergang door versoepeling van de administratieve formaliteiten te vergemakkelijken eveneens tot verbetering van de situatie bijdragen.

Een andere vereenvoudiging — die van het reizigersverkeer bij het Europese spoorwegnet — was onderwerp van een schriftelijke vraag (nr. 923/80) van de heer Remilly *). Nu deze vraag grote overeenkomst vertoont met een eerder gestelde schriftelijke vraag (nr. 847/79) van de heren Van Minnen en Albers **) betreffende de afgifte van internationale reisbiljetten in de grote spoorwegstations, verwijst de Commissie in haar antwoord daarnaar. Mocht het parlementslid andere moeilijkheden op het oog hebben, dan kan hij bij de Commissie terugkomen. De Commissie legt er wel de nadruk op, dat de spoorwegondernemingen vrij zijn in het nemen van hun commerciële beslissingen.

De heer Von Wogau was het opgevallen, dat de grensoverschrijdende spoorwegverbinding Müllheim-Mulhouse onderbroken is, doordat de Deutsche Bundesbahn het spoorwegverkeer op een deel van het traject Mühlheim-Neuenburg heeft opgeheven, ondanks een gemiddeld aanbod op werkdagen van rond de 240 reizigers (schriftelijke vraag nr. 886/80) ***). De Commissie, zo stelt zij in haar antwoord, wordt niet geïnformeerd omtrent sluiting of handhaving van kleine, minder belangrijke spoorlijnen of stopplaatsen. De Commissie gaat ervan uit, dat het in het commerciële belang van de spoorwegen is, hun dienstverlening concurrentieel zodanig te organiseren, dat wordt beantwoord aan de behoefte van de markt ten aanzien van individuele niet renderende lijnen, die bij wijze van openbare dienstverlening zouden kunnen worden gehandhaafd. De Commissie stelt zich op het standpunt, dat uitsluitend de betrokken lidstaten daartoe een verplichting kunnen opleggen. De Commissie kan alleen suggesties daaromtrent doen in gevallen van vervoer tussen lidstaten dat van communautair belang is. De Commissie is derhalve niet voornemens tot het ontwikkelen van initiatieven in het door de geachte afgevaardigde ter sprake gebrachte geval.

*) P.B. nr. C 275/34 van 23-10-1980

**) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 171

***) P.B. nr. C 269/33 van 16-10-1980

Zeescheepvaart

Op 24 en 25 september 1980 heeft de Commissie haar advies uitgebracht over de uitvoering door een drietal lidstaten, t.w. de Italiaanse, Nederlandse en Franse regering, van de richtlijn 79/115/EEG van de Raad van 21 december 1978 inzake het loodsen van de schepen door Noordzeeloodsen op de Noordzee en in Het Kanaal. Nu de Italiaanse regering *) een circulaire aan de Federazione Nazionale dell'Armamento di linea en de Confederazione Nazionale Degli Armatori liberi heeft doen uitgaan, waarin wordt verzocht schepen die onder Italiaanse vlag varen en die op de Noordzee en in Het Kanaal willen worden geloodst, aan te sporen alleen een beroep te doen op voldoende gekwalificeerde Noordzeeloodsen, die houder zijn van een certificaat in de zin van de richtlijn, of van een gelijkwaardig certificaat, kan de Commissie opmaken, dat de bepalingen van de richtlijn volledig ten uitvoer zijn gelegd. Ook Frankrijk heeft voldaan aan haar verplichtingen ten aanzien van de uitvoering van de bepalingen **). Frankrijk heeft daarbij een certificaat van zeeloods ingesteld en de voorwaarden en de kennis die zijn vereist voor het verkrijgen van een certificaat van zeeloods omschreven. Er is ook bericht gegeven aan de Voorzitter van het Comité Central des Armateurs de France. Uit het advies aan de Nederlandse regering ***) blijkt, dat Nederland iets te ver is gegaan door voor te schrijven dat een van de voorwaarden voor het verkrijgen van het certificaat is het bezit van de Nederlandse nationaliteit. Nu de Noordzeeloodsen in feite slechts technische bijstand verlenen aan de kapiteins van de zeeschepen, nemen zij niet deel aan de uitoefening van openbaar gezag, als bedoeld in art. 55 van het EEG-verdrag. Daarom is de voorwaarde inzake de Nederlandse nationaliteit dan ook niet verenigbaar met de artikelen 48 en 52 van het EEG-verdrag. Een herziening wordt dan ook door de Commissie geadviseerd.

Op 28 april 1980 had Frankrijk in de Raad van Europa een Memorandum gepresenteerd, dat betrekking heeft op de veiligheid van het zeevervoer en de strijd tegen de vervuiling door olietransporten over zee. In het Memorandum kondigde de Franse Regering een Europese regionale conferentie over de veiligheid ter zee aan. Besloten is, dat deze conferentie op 1 en 2 december 1980 te Parijs zal plaatsvinden. Naast de 9 lidstaten van de EEG zijn ook de vervoersministers van Griekenland, Noorwegen, Zweden, Portugal en Spanje uitgenodigd, terwijl ook de IMCO, de ILO alsmede de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de werkzaamheden zullen kunnen deelnemen. In een ambtelijke voorbereidende groep is begin september besloten, dat Frankrijk een ontwerp zou maken, hetwelk in de loop van de maand november zou worden bekeken. De conferentie zal een drievoudige doelstelling moeten hebben:

- a. de toezegging van de deelnemers om zo vlug mogelijk de bestaande conventies op het gebied van de veiligheid ter zee zoals SOLAS en MARPOL te ratificeren teneinde ze op kortst mogelijke termijn van kracht te doen zijn.

*) P.B. nr. L 267/32 van 10-10-1980

***) P.B. nr. L 267/34 van 10-10-1980

**) P.B. nr. L 267/33 van 10-10-1980

- b. vooruitlopend op het van kracht worden, ze reeds in werking te doen stellen, zoals ook al door de Imco was voorgesteld,
- c. versterking van de contrôle-systemen in de havens.

De zeevaart maakt ook een groot deel uit van een rede, die op 16 september 1980 voor de vergadering van de Internationale Kamer van Koophandel te New York door Commissaris Burke werd uitgesproken. In deze lezing onderlijnde hij, dat de Commissie wil, dat aan de internationale handel op basis van een gezonde concurrentie wordt deelgenomen. Daarom is zij ook voor een liberale zeevervoerspolitiek, gebaseerd op de filosofie van het Verdrag van Rome. De UNCTADgedragscode voor Lijnvaartconferenties opent niet alle poorten voor de ontwikkelingslanden om aan hun trekken te komen wat ladingverdeling betreft. De EEG is overigens tegen een dergelijke ladingverdeling, die alleen maar kostbaar en inefficiënt is. Ten aanzien van de veiligheid ter zee herinnerde de heer Burke in zijn lezing aan de acties, die de Commissie recentelijk op dit gebied heeft genomen. Tenslotte werden ook de betrekkingen tussen de Verenigde Staten en Europa op het gebied van het zeevervoer ter sprake gebracht. De Europese Commissie bereidt een ontwerpverordening voor, die de mededinging in de zeevaart zal gaan regelen. In de tekst worden de zeevaartconferenties uitgezonderd van de toepassing van de algemene concurrentieregels, daar deze conferenties een stabiliserende rol vervullen. Het doel van de reglementering evenwel om de machtsverhoudingen tussen verladers en conferenties te herstellen, betekent kort gezegd: ja tegen een beperkt conference-systeem; ja tegenover het idee van een regelmatig overleg tussen verladers en reders, maar neen ten opzichte van iedere economische machtsuitbuiting door de zeevaartconferenties. In Amerika, zo besloot spreker, bestaat een zekere tendens tot overreglementering van het zeevervoer, hetgeen niet alleen de Amerikaanse zeevaart raakt, doch ook die van de Gemeenschap. Later, eind oktober, sprak de heer Burke in een rede te Hamburg voor de Raad van Liberiaanse reders, over zijn inzichten in het vraagstuk van de goedkope vlag. Op dit moment heeft de commissie zich nog niet formeel uitgesproken over het vraagstuk, doch naar zijn advies is er geen enkele reden aanwezig om zich van de meerderheid van de lidstaten van de OECD af te wenden. Deze is van mening, dat iedere poging om de huidige wereldsystemen van scheepsregistratie om te vormen met de grootst mogelijke voorzichtigheid moet worden bestudeerd. Spreker herinnerde eraan, dat er in de Gemeenschap voor een burger of voor een bedrijf het recht bestaat om zich in een andere lidstaat te vestigen. Waarom zou de Commissie zich dan geschokt moeten voelen, omdat er zoveel schepen onder Liberiaanse vlag zijn gebracht. Maar wel zou ieder schip moeten worden onderworpen aan een efficiënte contrôle door de autoriteiten van het land op het punt van veiligheid, verontreiniging en levensomstandigheden aan boord. Het is juist dit niveau van contrôle, dat verschilt van land tot land. Met genoegen is dan ook door de Commissaris geconstateerd, dat de Liberiaanse regering onlangs heeft besloten een aantal internationale conventies op dit gebied te ratificeren. Het betreft hier de SOLAS, MARPOL en de conventie ten aanzien van de opleiding en bewaking. Ook is de Liberiaanse regering voornemens de ILO-conventie van

1974 te ratificeren. Een ander lid van de Europese Commissie, de heer Brunner, heeft zich overigens tijdens de verkiezingsstrijd in Duitsland laten ontvallen, dat spoedig een internationale conventie, die de veiligheid van de transportwegen voor olieprodukten veilig zal stellen, gewenst is.

Het Iraans-Iraakse conflict laat duidelijk zien, dat de olie-aanvoer voor lange duur kan worden verstoord, wanneer de vaart van de grote tankers wordt onderbroken. Een en ander zou in UNO-verband moeten worden uitgewerkt.

In het Europees Parlement is door de heer Key een ontwerp-resolutie ingediend inzake de tewerkstelling van gehuurde arbeidskrachten op in Europese landen geregistreerde schepen *). In de ontwerp-resolutie wordt met verontrusting vastgesteld, dat op passagiersschepen de tendens bestaat de zeelieden die ten volle in loondienst staan te vervangen door gehuurde arbeidskrachten. In strijd met de aanbeveling van de ILO worden deze gehuurde arbeidskrachten dan met een lager maandloon betaald, al naar gelang de nationaliteit van de betrokkenen. Hieraan zou een einde moeten worden gemaakt, daar dit in strijd is met de wettelijke voorschriften en aanbevelingen ter bestrijding van discriminatie op grond van het ras. Het Europees Parlement zou zich moeten aansluiten bij de veroordeling die het Europees Verbond van Vakverenigingen en de werknemers hebben uitgesproken over deze praktijken. Ook de Commissie voor Vervoer en de Commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid uit het Parlement zouden een onderzoek moeten instellen. Volgens de ontwerp-resolutie zijn de maatregelen in strijd met de in het EEG-verdrag neergelegde beginselen inzake eerlijke concurrentie. Er zouden op de volgende gebieden in de gehele Gemeenschap gelijke voorschriften dienen te bestaan inzake veiligheidsnormen, arbeidsvoorwaarden, werktijden en loonbetalingstelsels.

Met het komend lidmaatschap van Griekenland is het ook interessant te weten, dat de heer Fikioris, de Griekse minister van Zeevaart, heeft aangekondigd dat, gezien het belang dat aan het vraagstuk van de veiligheid wordt gehecht, Griekenland voor speciale inspecties in haar eigen en in buitenlandse havens heeft voorzien. Ook zal er een leeftijdslimiet aan schepen, die de Griekse vlag willen dragen, worden gesteld. Wat betreft de concurrentiepositie van de Griekse vloot wees de minister erop, dat deze vloot zich vooral beweegt in activiteiten van de wilde vaart en dan nog tussen landen die geen deel uitmaken van de Gemeenschap. Met de toetreding van Griekenland zal de Gemeenschap meer dan een derde van het wereldtonnage hebben, hetgeen haar een grote rol geeft op dit terrein, terwijl ze ook nog in alle internationale zeevaartorganisaties zitting heeft.

Tijdens de vergadering van de zeevaartcommissie van de UNCTAD, die begin september haar 9e zitting hield, werden vooral het goedkope vlag probleem en de overheersing van het bulkvervoer door internationale maatschappijen aan de orde gesteld. Besloten is in 1981 een buitengewone zitting te besteden aan het vraagstuk van de

*) Doc. 1-321/80 van 11-7-1980

goedkope vlag-landen, waarvoor het secretariaat van de Unctad een studie zal maken. Ten aanzien van de bulkvaart heeft de Commissie een resolutie aanvaard, dat een groep experts de problemen die de ontwikkelingslanden met het bulkvervoer hebben, zullen gaan bestuderen.

In de volgende zitting zal een vragenlijst worden opgesteld, die aan de belangrijkste im- en exporteurs op het gebied van het vervoer van ijzererts, fosfaten en bauxiet zal worden voorgelegd.

Het zeevaartcomité van de OECD heeft in zijn 26e jaarverslag, dat betrekking heeft op het zeevervoer 1979 de volgende ontwikkelingen gesignaleerd. Het verslagjaar is een bevredigend jaar voor het zeevervoer geweest, ondanks de politieke onstabiele situatie. Het aantal opgelegde schepen is verminderd, terwijl de vrachten zijn gestegen. Ook gaf dit jaar een doorbraak in de aanvaarding van de Gedragscode voor lijnvaartconferenties van de UNO. Het evenwicht tussen vraag en aanbod van tonnage is sedert 1973 nagenoeg weer hersteld. Als voornaamste oorzaak moeten evenwel de productiviteitsvermindering en de groeiende inefficiency van de exploitatie worden aangemerkt, daar de schepen hun snelheid vanwege de oliepijzen hebben verminderd.

In het jaarverslag komt ook een overzicht van de ontwikkelingen van de Transsiberische spoorlijn naar voren. Op zich een opmerkelijk feit, doch nu men dat 10 à 15% van het totale uitwisselingsverkeer Europa/Verre Oosten vice versa, over deze landweg wordt afgehandeld, is een en ander voor de hand liggend.

Het is duidelijk een punt van concurrentie voor de zeereders en met name voor de Far East Freight Conference en de daarmee verbonden conferenties. Doordat er vooral in de havens aan de oostkant van Siberië nogal wat congestie optreedt, blijft het zeevervoer op het Verre Oosten nog altijd concurrentieel.

Het is evenwel de vraag, of de nieuwe investeringsplannen en de uitvoering daarvan deze situatie zullen doen laten voortbestaan. Ook de concurrentie op de Noord-Atlantische route komt in het OECD-rapport aan de orde. Ofschoon Rusland in de jaren '76-'78 erin is geslaagd een deel van de lijnvaartmarkt te veroveren, zijn ze er toch niet op een spectaculaire manier in doorgedrongen. Het aandeel van de Verenigde Staten is minder geworden, terwijl de EEG-vlaggen hun aandeel hebben behouden. In opkomst waren Singapore en Liberia.

Op 15 en 16 oktober 1980 vond te Montreux een symposium tussen de Europese zeeverladers en de Censa, de Raad van Europese en Japanse redersverenigingen plaats. Drie onderwerpen hebben de werkzaamheden overheerst. De toetreding van de Gemeenschap tot de lijnvaartcode, de mededinging van het Oostblok in de zeevaart alsmede de ladingverdeling bij de bulkvaart. De Gedragscode voor lijnvaartconferenties wordt gezien als zelfregulerend, wat zo min mogelijk regeringsinterventie inhoudt. Over de invloed die de voorstellen van de Europese Commissie op het gebied van de mededinging hebben, kwam een verschil van mening tussen de reders en de verladers tot uiting.

Beiden geven evenwel de voorkeur aan de regels van de Gedragscode boven die van de Gemeenschap, wanneer zij daarmee in tegenspraak zouden zijn. Uiteraard speelde in het vraagstuk van de mededinging van de Oostbloklanden de kwestie mee of een vervoerder geheel vrij moet zijn in het kiezen van vrachten, die duidelijk niet op commerciële basis zijn geschoeid.

Wat er ook van zij, men heeft zich op dit strijdveld kunnen vinden in een gezamenlijke houding tegen de concurrentie van de Oostblokvloten.

Wat betreft de verdeling van de bulkvaart zoals die door alle ontwikkelingslanden in de Unctad-vergadering te Manilla is voorgesteld, wordt gevreesd dat een en ander een bedreiging voor de vrije markt in de bulkvaart is. Ook de voorstellen van de Europese Commissie tegenover de mededinging dragen een steentje aan deze bedreiging bij. Men blijft van mening dat de goedkope vlaggen de mededinging stimuleren en zo een te grote stijging van de tarieven verhinderen.

Parlementaire vragen

De toetreding van Griekenland tot de Gemeenschap was uiteraard onderwerp van vragen op het gebied van de zeescheepvaart.

Een schriftelijke vraag (nr. 570/80*) gaat nader in op enkele problemen, zoals de goedkope zeevaartdiensten, die Griekenland op dit moment biedt. Een ander onderdeel van de vraag was of de Griekse Regering althans de Commissie bij de Griekse Regering erop aan zal dringen, dat Griekenland de door de Europese Gemeenschap geratificeerde internationale overeenkomst op het gebied van het zeerecht en de Gedragscode van de Verenigde Naties ratificeert, zodat de concurrentievoorwaarden worden gelijkgetrokken. Wanneer kunnen de geldende minimumnormen voor de Griekse vloot worden ingevoerd en wanneer zal de Commissie voorstellen indienen ter regeling van het probleem van het vestigingsrecht van Griekse rederijen? De heer Burke antwoordt, dat tijdens de onderhandelingen over de toetreding, de Griekse regering heeft verklaard, dat zij de bestaande communautaire voorschriften op het gebied van de scheepvaart zonder meer kan aanvaarden.

Direct na de toetreding zal zij zich daaraan dan ook zonder overgangsregelingen houden. Op het ogenblik omvatten deze voorschriften twee aanbevelingen van de Raad betreffende de bekrachting van verdragen inzake de veiligheid van het vervoer ter zee en het voorkomen van vervuiling alsmede de verordening over de Gedragscode voor lijnvaartconferenties **). Uit hoofde van laatstgenoemde verordening verwacht de Commissie van Griekenland, dat het evenals de andere lidstaten zo snel mogelijk tot de lijnvaartcode toetreedt. Wat betreft de andere vragen merkt de Commissie op, dat zojuist een voorstel bij de Raad is voorgelegd voor een richtlijn die elke lidstaat verplicht om Svestandaardschepen die van de havens gebruik maken te signa-

*) P.B. nr. C 236/42 van 15-9-1980 aan de Commissie

**) P.B. nr. L 121 van 17-5-1979, blz. 1 alsmede P.B. nr. L 33 van 8-2-1979, blz. 3

leren en ervoor te zorgen dat de gebreken worden verholpen *). Na de toetreding van Griekenland zullen de Griekse scheepvaartmaatschappijen het recht hebben zich in een andere lidstaat te vestigen op dezelfde voorwaarden als de scheepvaartmaatschappijen, die van oorsprong uit de lidstaten zijn.

Voor de volledigheid zij ook een schriftelijke vraag (nr. 458/80)**) van de heer Glinne vermeld. De vraag betreft de weigering tot toelating van vrouwelijke leerlingen aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. De Commissie zegt in haar antwoord, dat zij niet op de hoogte is van de beschreven feiten, doch dat uit het beginsel van gelijke behandeling voor mannen en vrouwen ten aanzien van de toegang tot het arbeidsproces ook de toegang tot de beroepsopleiding voortvloeit. Indien de punten op waarheid berusten zouden zij dan ook een inbreuk betekenen op de regels van het communautaire recht. Zo spoedig mogelijk zal zij de zaak onderzoeken en de gewenste stappen nemen.

Interessant is hierbij, dat de schriftelijke vraag wordt opgenomen in het klachtenregister, dat de Commissie bijhoudt.

Luchtvaart

Om de ontwikkeling van het interregionale luchtvervoer te bevorderen en tevens bij te dragen tot de regionale ontwikkeling zelf, heeft de Europese Commissie de Ministerraad een ontwerp-verordening voorgelegd betreffende soepelere vergunningsprocedures voor geregelde interregionale luchtdiensten tussen de lidstaten ***). Van de regeringen wordt gevraagd een geheel van voorschriften te aannemen waarbinnen luchtvaartmaatschappijen gemakkelijker dan tot dusver vernieuwend kunnen optreden, als zij regionale diensten commercieel interessant achten. Indien bij een luchtvaartmaatschappij de aanvraag van een nieuwe lijn, ondanks objectieve beoordelingscriteria door de overheden, ten onrechte is afgewezen, kan zij een beroep doen op een arbitrageperiode. Ook de passagiers moeten over meer directe middelen beschikken om zich over het stelsel uit te spreken. Het voorstel slaat niet op de grote nationale luchthavens, die al overbelast zijn, maar op regionale zoals Groningen, Beek en Rotterdam.

De route moet tenminste 200 km lang zijn, tenzij luchtvervoer wegens een zee- of bergtraject aanzienlijke tijdswinst oplevert.

De capaciteit van de vliegtuigen mag niet meer dan 130 zitplaatsen bedragen. De luchtvaartmaatschappij moet garanderen, dat een nieuwe dienst tenminste een jaar of twee seizoenen functioneert. Deze directe vluchten tussen de regionale centra bieden vele voordelen volgens de Commissie, niet alleen om de brandstofbesparing maar ook omdat nieuwe lijnen ten goede van de betrokken regio's komen.

*) COM (80) 260 Fin. van 26-6-1980

**) P.B. nr. C 236/24 van 15-9-1980

***) Doc. Com. (80) 624

Dit voorstel komt overigens juist in een tijd dat Sir Freddie Laker opnieuw heeft bedreigd zich tot het Europese Hof van Justitie in Luxemburg te wenden als zijn verzoek om goedkope luchtdiensten op een aantal lijnen wordt geblokkeerd door de Britse organisatie voor de Burgerluchtvaart. Voor hij zijn aanvraag indiende, pleegde Laker in Brussel overleg met Burke, die zijn plannen ruime steun gaf. Ook bij het Parlement heeft hij steun gezocht. Het voornaamste argument is, dat de IATA (International Air Transport Authority) niet handelt overeenkomstig de concurrentieregels van de Gemeenschap.

Ook heeft Lord Bethel, lid van het Europees Parlement, bij de Europese Commissie een klacht ingediend over de Europese luchtvaarttarieven. Hij beroept zich daarbij op art. 85 van het EEG-verdrag dat ondernemingsovereenkomsten, die de concurrentie beperken en zodoende de vrijheid van de consument verbieden, klager baseert zich op een onderzoek van een groep die zich noemt "strijd voor de vrijheid in de lucht". Er zijn tabellen gemaakt met vergelijkingen tussen de tarieven van de IATA en goedkope maatschappijen van vluchten tussen de voornaamste luchthavens van de lidstaten.

Volgens de Britse Minister van Handel, John Nott, ligt dit alles overigens niet aan de Britse regering want tijdens een bezoek aan Oostenrijk zei hij in een toespraak tot de Britse Handelsraad in Wenen *), dat Groot-Brittannië, waar dat dan enigszins mogelijk is, initiatieven ontwikkelt om te komen tot een grotere vrijheid in de lucht. De verzoeken zijn door de Britse regering afgewezen, omdat de plannen niet stroken met de luchtvaartovereenkomsten, die Groot-Brittannië met andere Europese landen heeft gesloten. Men kan de andere landen niet tegen de haren instrijken. Verlaging van vliegtarieven op bepaalde routes zal pas kunnen gebeuren, na goedkeuring van het land waarop die vlucht wordt uitgevoerd. Naast Laker hebben ook British Caledonian en de nationale luchtvaartmaatschappij British Airways, toestemming gevraagd om de tarieven in Europa te verlagen.

De bij de paragraaf Zeevaart reeds vermelde rede van de heer Burke op 16 september 1980 voor de Internationale Kamer van Koophandel te New York, bevatte ook een luchtvaartgedeelte.

In de Verenigde Staten heeft hij uiteraard in de eerste plaats onderstreept, dat niet de vrijheden die in Amerika werden toegestaan zonder wijziging konden worden overgebracht naar Europa. Het net is in het geheel niet vergelijkbaar met het enorme binnenlandse net van Amerika. De luchtvaartpolitiek is een onderdeel van de economische integratie van Europa, die zich echter wel op een pragmatische manier en volgens de doelstellingen van het meest efficiënte transportsysteem met zo min mogelijke kosten voor het maatschappelijke gebeuren, tot stand moet komen.

Reden voor de starheid van het Europees systeem zijn de te grote starheid van het regime van de conventie van Chicago, dat tussen de lidstaten wordt toegepast, ter-

*) Financieel Dagblad 29-10-1980

wijl daarnaast de meeste maatschappijen voor meer dan 50% onder staatscontrôle staan.

De starheid van de bilaterale relaties zou door multinationale elementen op communautair niveau kunnen worden verlicht. Daarom stelt de Commissie voor de toegang tot de markt van luchtvaartmaatschappijen te vergemakkelijken, door het interregionaal verkeer te bevorderen en daardoor een netwerk, dat niet alleen op bilaterale akkoorden, maar ook op de initiatieven van luchtvaartmaatschappijen is gebouwd, te scheppen. Ook wordt het luchtvaarttarief, zoals dat door de Raad van Ministers in juni is gevraagd, bestudeerd.

In het Europees Parlement kwamen in de verslagperiode een aantal rapporten op luchtvaartgebied ter discussie en in stemming. Eerst behandelde de Commissie voor Vervoer van het Europees Parlement begin oktober een verslag van de heer Hoffmann over het Memorandum van de Commissie van de Europese Gemeenschappen over de bijdrage van de Europese Gemeenschappen aan de ontwikkeling van het luchtvervoer *).

Dit verslag, aan de totstandkoming waarvan vier openbare hoorzittingen met experts zijn voorafgegaan **) is eigenlijk een antwoord op het Memorandum van de Europese Commissie. Het werd door de Parlementaire Commissie met ruime meerderheid aangenomen.

In de analyse van de veelbesproken luchtvaarttarieven in Europa wordt erop gewezen, dat op het ogenblik 50% van alle luchtvaartpassagiers gebruik maakt van chartervluchten tegen bijzonder lage prijzen.

Van de overige 50% reist ongeveer de helft tegen bijzondere tarieven op lijnvluchten (bijv. excursie-, IT-, gastarbeiders- en weekendtarieven) die gemiddeld ongeveer 50% van de normale tarieven bedragen, dus betaalt maar 25% het volle lijntarief. Als men deze normale tarieven vergelijkt met die in andere delen van de wereld, dan moet wel worden geconcludeerd, dat de Europese tarieven *relatief hoog* zijn. Gezien echter de winsten die de Europese luchtvaartmaatschappijen in de afgelopen jaren hebben gemaakt en hun rendement op het geïnvesteerde kapitaal, kan niet worden gezegd, dat zij met hun tarieven exorbitante prijzen van de gebruikers hebben verlangd.

Het verslag Hoffmann stelt ook, dat door *onwetendheid* de Europese luchtpassagier vaak een te hoge prijs betaalt. Er is grote veelvoud van tarieven in Europa, dat het de consument meestal niet meer duidelijk is, of er voor de door hem geplande reis een op zijn portemonnaie afgestemd tarief bestaat. Dat moet, volgens het verslag, snel veranderen. De veelheid van tarieven is "absurd en volledig onoverzicht-

*) Doc. P.E. 66/347 van 16-9-1980

**) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 1 blz. 83 e.v. en nr. 3 blz. 305, 16e jaargang 1980

zichtelijk" en alle betrokken partijen moeten extra inspanningen leveren om meer klaarheid en transparantie te scheppen.

Herziening van de hoogte van bepaalde tarieven acht het verslag raadzaam, waarbij rekening dient te worden gehouden met de werkelijke kosten en de door luchtvaartmaatschappijen billijke en noodzakelijke winstmarges.

Het verslag verzet zich tegen een beleid van verhoogde produktiviteit en lagere tarieven, dat eenzijdig ten laste van de werknemers komt. Met andere woorden: geen tariefsbeleid, dat ten koste van de werkgelegenheid gaat.

Toekomstige maatregelen op het gebied van het Europese luchtvervoer dienen uit te gaan van de volgende hoofdbeginselen:

- verbetering van het dienstbetoon aan de verbruikers
- redelijke kadervoorwaarden voor levensvatbare luchtvaartmaatschappijen, die onder een doelmatig management staan
- beveiliging en uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen
- vermindering van de door het luchtverkeer aan het milieu toegebrachte schade
- besparing van energie.

In de plenaire oktobervergadering van het Parlement kwam dit rapport tegelijk ter sprake met een rapport Schwartzberg, dat reeds door het Economisch en Monetair Comité van het Parlement in mei was aangenomen maar op verzoek van de Voorzitter van de Commissie voor Vervoer, de heer Seefeld, was opgehouden, teneinde de openbare hoorzittingen te voltooien.

In dit rapport wordt aangedrongen op een meer flexibele tarievenstructuur dan de huidige en er zou meer gebruik kunnen worden gemaakt van speciale tarieven bijvoorbeeld voor vooruitbetaalde vliegbiljetten, voor standby, voor het vóór- of nazizoen of voor reizen met een minimum aan extra service. Het opperde ook de mogelijkheid een Europees retourbiljet in te voeren.

Schwartzberg, wil het luchtvervoer uit de elitaire sfeer halen, maar waarschuwt tevens tegen al te radicale prijsverlagingen, die tot vernietigende concurrentie zouden leiden en bijgevolg tot kwaliteitsvermindering.

Tijdens de plenaire zitting vreesden veel parlementariërs de gevolgen van een volledige afschaffing van tariefvoorschriften, met het oog op hetgeen zich in de Verenigde Staten heeft afgespeeld. Een aantal maatschappijen is daar failliet gegaan, terwijl vooral regionale verbindingen onder de situatie te lijden hadden.

Weer anderen, en met name de Britse conservatieven, pleitten juist voor veel radicalere maatregelen. Ook drongen zij aan op scherpere concurrentie op de hoofdroutes, waarvoor tot nog toe bilaterale regelingen tussen de grote maatschappijen gelden.

Zo bekritiseerde de heer Moorhouse het veto dat de Franse regering heeft uitgesproken tegen de invoering van een goedkope "luchttaxi" over Het Kanaal en het

feit dat Duitsland een stokje heeft gestoken voor een nachtelijke cargovlucht naar Düsseldorf.

De voor vervoersaangelegenheden verantwoordelijke commissaris Richard Burke antwoordde, dat de Commissie aan een "evolutionaire benadering de voorkeur gaf boven een revolutionaire".

Hij verdedigde de in het discussiepapier van de Commissie neergelegde denkbeelden als de juiste middenweg tussen de voorstanders van een Amerikaans "free for all"-beleid en de meer behoudsgezinden die de huidige situatie onveranderd willen laten.

Overigens werd het verslag Schwartzberg aangenomen met een amendement van de heer Hoffmann dat stelt, dat de mededingingsregels van het verdrag van toepassing moeten zijn, maar wel voorzien van de nodige ontsnappingsclausules. In een ook aanvaard amendement van de heren Albers en Seefeld wordt voor een zekere liberalisatie in de toegang tot de luchtvervoersmarkt gepleit, zodat oude en nieuwe luchtvaartmaatschappijen hun diensten tegen lage tarieven kunnen aanbieden.

Ook de Assemblée van de Raad van Europa, een samenwerkingsorgaan van 21 Europese landen, heeft tijdens haar vergadering in Straatsburg een resolutie aangenomen, waarin om uitbreiding van de bevoegdheden van Eurocontrol wordt gevraagd.

Deze resolutie *) werd ingediend door de Nederlander P.A.M. Cornelissen, Tweede Kamerlid voor het C.D.A. In de resolutie worden de lidstaten van de Raad van Europa gevraagd gezamenlijk actie te ondernemen om toetreding tot Eurocontrol te vergemakkelijken.

Aan het Bestuur van Eurocontrol vragen de afgevaardigden alle nu bestaande taken van de organisatie te continueren, terwijl in de toekomst de taken zelfs moeten worden uitgebreid.

Eurocontrol zelf wordt verzocht regelmatig aan de Assemblée verslag uit te brengen over de verrichte arbeid.

Parlementaire vragen

Robert Moreland, een Britse conservatief, heeft in een schriftelijke vraag **) (nr. 504/80) de Commissie gewezen op een onderzoek naar de gemiddelde vertragingen gedurende een weekend op luchtverbindingen naar het zuiden (Oost-Spanje en de Balearen) via Frankrijk.

*) Financieel Dagblad, 29-10-1980

**) P.B. no. C 217

De resultaten waren als volgt:

Air Lingus:	gemiddelde vertraging 199 minuten;
British Airways:	157 minuten;
British Caledonian:	141 minuten;
SAS:	55 minuten;
KLM:	31 minuten;
Lufthansa:	26 minuten;
Air France:	geen vertraging.

De Europese Commissie is bevoegd noch deskundig op het terrein van de verkeersregeling en de militaire eisen in dit verband. De heer Moreland had namelijk gevraagd, of de Commissie denkt, dat de problemen worden veroorzaakt door het bestaan van militaire zones of door de stroefheid van het luchtverkeersstelsel in Centraal Europa, "dat luchtvaartmaatschappijen schijnt te discrimineren".

De Commissie weet, dat de vertragingen zich hebben voorgedaan tijdens één enkel weekend in juli 1979 tijdens het absolute piekseizoen. Het feit, dat voor Air France de gemiddelde vertraging nihil is, blijkt te worden verklaard uit het feit, dat die maatschappij zeer weinig vluchten naar het betrokken gebied uitvoert. De Commissie zegt, dat de vertragingen aan tal van factoren te wijten kunnen zijn. De vertragingen bij de overgang van het Franse naar het Spaanse luchtruim variëren naar oorsprong en bestemming van de vluchten.

Voor sommige vluchten kan de route zó worden gekozen, dat deze problemen worden vermeden, maar dit is niet mogelijk voor vluchten uit Ierland en het Verenigd Koninkrijk.

De Commissie kan geen standpunt innemen ten aanzien van het gesuggereerde bestaan van discriminaties tussen luchtvaartmaatschappijen.

Diversen

Communautair Douane-vervoer

De toetreding van de Helleense republiek tot de Europese Gemeenschap vereist nogal wat aanpassingen, zo ook de overeenkomsten EEG-Zwitserland en EEG-Oostenrijk omtrent de toepassing van de voorschriften inzake communautair douane-vervoer. Er wordt een aanvullend protocol toegevoegd, dat is bedoeld om de methodes van administratieve samenwerking in het handelsverkeer tussen de Gemeenschap van Zwitserland of Oostenrijk toepasselijk te maken, teneinde het vrije verkeer van goederen tussen de Gemeenschap in haar huidige samenstelling en Griekenland gedurende de overgangperiode veilig te stellen, zolang de douanerechten en andere heffingen in het intracommunautaire handelsverkeer niet zijn afgeschaft. Naast de reeds bestaande documenten zullen dan nieuwe documenten voor het interne communautaire douanevervoer worden ingevoerd met de tekens

T2GR, T2LGR. De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft bij de Raad een desbetreffend ontwerpbesluit ingediend *).

Zeerechtconventie

In Genève wordt verwacht, dat de internationale zeerechtconventie waarover jarenlang is onderhandeld, in de tweede helft van 1981 kan worden ondertekend. In de jongste onderhandelingsronde is een compromis bereikt over de besluitvorming in de toekomstige internationale Raad van Toezicht op de Mijnbouw onder zee. Deze raad moet vooral de ontginning van de zogeheten mangaanknollen, die op de oceaانبodem worden gevonden, in goede banen gaan leiden. Er zullen vertegenwoordigers van 36 landen in zitting nemen. In het komend voorjaar komen de onderhandelaars voor een laatste ronde bijeen. Dan moet onder meer een interim-commissie worden benoemd, die als Raad van Toezicht kan fungeren. Ook moet worden uitgemaakt, of de Europese Gemeenschap als zodanig tot de conventie kan toetreden.

Parlementaire vragen

De heer O'Connell is met een schriftelijke vraag (no. 336/80) **) benieuwd naar de stappen van de Commissie over de beperking van het lawaai voor vrachtauto's. Eerder had de commissie eens verwezen naar de wens van de Raad de grenswaarden voor het geluidsniveau voor alle categorieën motorvoertuigen tegen 1985 op 80 decibel, dB(A), te brengen.

In haar antwoord stelt de Commissie, dat de diensten van de Commissie reeds zijn begonnen met de voorbereidende werkzaamheden, zodanig, dat het voorstel op een tijdstip bij de Raad zal worden ingediend, dat deze zijn verplichting nog kan nakomen. Er worden evenwel, volgens de beschikbare gegevens bij de Commissie, geen vrachtwagens gefabriceerd, die al aan dergelijke strenge grenswaarden beantwoorden, met name in het Verenigd Koninkrijk zijn wel prototypes gebouwd, terwijl ook in Duitsland enig onderzoek is verricht. De Gemeenschap verstrekt geen financiële bijdragen; toch heeft de Commissie een overeenkomst gesloten om een onafhankelijk onderzoek in te stellen, teneinde de technische mogelijkheden inzake de verlaging van het geluidsniveau te bestuderen.

De wetgeving inzake wettelijke aansprakelijkheid in schadevergoedingsregelingen bij motorvoertuigen, is onderwerp van een schriftelijke vraag (no. 531/80) van de heer Von Wogau aan de Commissie ***). Met name de verschillen die thans nog binnen de grenzen van Europa bestaan inzake genoemde wetgeving, verontrusten vragensteller, nu de afwikkeling van ongevallen soms maanden of jaren duurt. De

*) Doc. SGC (80) 995 van 30-6-1980

**) P.B. nr. C 236/12 van 15-9-1980

***) P.B. nr. C 239/9 van 17-9-1980

Commissie stelt in haar antwoord, dat zij zich bewust is van de moeilijkheden, die kunnen worden ondervonden wanneer men slachtoffer is van verkeersongevallen bij een verplaatsing in een andere lidstaat. Ten dele is de situatie toe te schrijven aan de uiteenlopende wettelijke regelingen betreffende de WA-motorrijtuigenverzekering, maar ook aan de procedureregels. De Commissie zal in de loop van 1981 een voorstel voor een richtlijn bij de Raad voorleggen, waarmee de verschillen tussen de nationale wettelijke regelingen op het gebied van de WA-motorrijtuigenverzekering zullen kunnen worden verminderd. De Commissie wijst erop, dat het Verdrag van 27 september 1968 *) – door de zes oorspronkelijke lidstaten op grond van artikel 220 van het EEG-verdrag gesloten – de rechtelijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken regelt. De toetreding van drie nieuwe lidstaten tot dit verdrag vormt het onderwerp van een nader verdrag, waarvan de ratificatie procedures in gang zijn. Griekenland zal de onderhandelingen voor zijn toetreding zo spoedig mogelijk inleiden.

Ook de verkeerstekens en wegmarkeringen vormen een rommeltje. Harmonisatie is gezien de schriftelijke vraag van Sir Henry Plumb (no. 683/80 **) geboden. De Commissie stelt in haar antwoord, dat zij niet voornemens is een actie op communautair niveau in te leiden, noch dat het beleid inzake parkeervoorschriften en de toepassing daarvan zullen worden gestandaardiseerd daar het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens ondertekend door 134 Staten – de lidstaten van de Europese Gemeenschap inbegrepen – uniforme internationale tekens en symbolen voor het wegverkeer inclusief de autosnelwegen vaststelt.

Wat is een milieu-vriendelijke auto voor de jaren '80? Dit is niet alleen de slotvraag voor dit artikel, doch ook een vraag van de heer Flanagan (no. 421/80 ***). Volgens de Commissie dient de toekomstige generatie auto's te voldoen aan een emissieniveau van verontreinigde stoffen, een geluidsniveau dat overeenstemt met de mogelijkheden, geboden door de meest geavanceerde technologie; een verhoogde veiligheid; een grotere energiebesparing alsmede een rationeel gebruik van de materialen met het oog op hergebruik. Zonder te willen vooruitlopen op de technologische ontwikkelingen, dienen de inspanningen te worden gericht op de verwezenlijking van de bovengenoemde vier vereisten. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de gevolgen van de voorschriften voor het concurrentievermogen van de Europese automobiellindustrie. Een analyse van de gevolgen op energiegebied en de economische gevolgen van de nagestreefde doelstellingen is noodzakelijk.

*) P.B. nr. L 304 van 30-10-1978

**) P.B. nr. C 269/21 van 16-10-1980

***) P.B. nr. C 275/1 van 23-10-1980

EUROPARUBRIEK

door
Mr. Olga D. Gerbers

ALGEMEEN

Inleiding

De Europarubriek vormt al jarenlang een vast onderdeel van dit tijdschrift. Zoals de laatste jaren gebruikelijk is geweest, wordt ook dit jaar getracht, naast het op vervoer en vervoerspolitiek toegespitste kwartaaloverzicht, enkele punten van meer algemene aard aan te stippen, die op Europa betrekking hebben.

Zoals bekend zijn zaken, die zich in of in verband met Europa afspelen, onverschillig of deze op het gebied van het vervoer dan wel op een ander terrein liggen, zaken van lange adem. Dat is niets bijzonders en op zichzelf geen reden tot verontrusting, zolang men voor ogen heeft welk doel men nastreeft, langs welke weg, binnen welke termijn, met welke medestanders. Voor verontrusting is echter plaats, als aan deze voorwaarden niet meer of nog maar zeer ten dele wordt voldaan. De vraag rijst dus of dit ten aanzien van de ontwikkelingen in dan wel in samenhang met Europa en Europese Integratie kan worden gesteld.

Ter precisering, dat schrijfster dezes bij "Europa" in dit geval in concreto denkt aan het Europa van de Europese Gemeenschappen, dus het Europa van de "bijnaties", en bij "Europese Integratie" aanknoopt aan de door Andriessen genoemde elementen van de z.g. institutionele benadering *). Deze omvat een vrijmaking van het internationale economische verkeer door het opheffen van handelsbelemmeringen, door het harmoniseren van de concurrentievoorwaarden, door het naar elkaar toebuigen van het economische en sociale beleid van de betrokken landen en door het oprichten van zekere supra-nationale organen.

Alvorens nader op een en ander in te gaan, is het in dit verband overigens interessant een toespraak aan te halen, die Mr. H.A.F.M.O. van Mierlo op 18 oktober voor de Europese Beweging hield **). Hierin stelt hij direct aan het begin van zijn betoog dat "praten over Europa vandaag een bizar karwei is. Je wordt er neerslachtig van". Daarin staat hij niet alleen. Een soortgelijk gevoel proeft men b.v. ook uit het vrij recente boek van Prof. Brugmans "Levend in Europa"***). Daarin is sprake van "een gevoel van intense Europese vernedering. Wij kunnen niet meer zorgen voor onze eigen veiligheid en welvaart.

*) Economie in theorie en praktijk – Dr. J.E. Andriessen – vierde druk blz. 476.

***) NRC/Algemeen Handelsblad d.d. 31-10-'80 – Uitzichtloze desintegratie in verhouding Europa – V.S.

****) Levend in Europa – ontmoetingen en herinneringen van Prof. Dr. H. Brugmans 1980 (oorspronkelijke titel L'Europe vécue).

We hebben ook niet de harde politieke instrumenten om daaromtrent te onderhandelen etc.". Iets verderop heet het: "men denkt aan Rougemonts definitie van cultureel verval: Als de mensen niet meer zeggen "Wat gaan we doen?" maar "Wat gaat er gebeuren?"

Een periode van twintig tot dertig jaar overziende, is er inderdaad wat Europa en de Europese Integratie aangaat op het ogenblik weinig reden voor optimisme. Met de oprichting van EGKS en EEG gaf men destijds duidelijk blijk voor ogen te hebben, wat we gingen doen" en hoe, in welk tempo en met wie.

Momenteel kan men zich in toenemende mate afvragen of de "Brusselse Kermis" niet teveel een machinerie is geworden, die gewoon doorsuddert, omdat hij er is, der gewoontegetrouw, zonder dat afdoende nieuw beleid van de grond komt, mede met het oog op de toekomst, om van een werkelijke verbetering van het functioneren van de instellingen maar te zwijgen.

Moeten we de Europese Integratie dan verder maar vergeten en afboeken als een mislukte operatie of op zijn gunstigst de bestaande situatie zien te handhaven? Tot die conclusie komen noch Mr. van Mierlo, noch Prof. Brugmans. Waar Mr. van Mierlo stelt, dat "de ernstige omstandigheden van vandaag ons dwingen ons bezig te blijven houden met het proces van verdere eenwording", wijst ook Prof. Brugmans een status quo af, al acht hij de Europese Integratie in wezen mislukt. Een status quo zou volgens hem in Europa echter betekenen "dat we van onmacht naar krachteloosheid en van besluiteloosheid naar onbeweeglijkheid gaan". Jammer genoeg is het moeilijk Prof. Brugmans te volgen, als hij de uitweg uit de problemen uiteindelijk blijkt te vinden bij het christelijk geloof en de Kerk. Dat het "christelijk ferment, evangelisch en profetisch, weer in Europa werkt", lijkt vooralsnog een onbewezen stelling. Het is misschien eerder een credo quia absurdum. Het valt evenwel toch niet te ontkennen, dat naast de confessionele ideologie op zijn minst twee andere hoofdstromingen bestaan, namelijk de socialistische en de liberale. Deze zullen hun visies niet per definitie putten uit het Christelijk Geloof. Het is bovendien een gegeven, dat de dominante politiek/economische visie in Europa de liberaal/technocratische is, zoals de OESO in haar Interfutures-studie heeft laten zien. Ook de Nederlandse Wetenschappelijk Raad voor het Regeringsbeleid heeft in haar Beleidsgerichte Toekomstverkenning deel 1 dit model uitgewerkt. Het direct er naast een alternatief toekomstmodel opstellen is erg moeilijk gebleken.

Het grote probleem hierbij is de politiek-bestuurlijke vormgeving, de vraag hoe je Nederland of Europa bestuurt, aldus Prof. Dr. C.T. de Wit in een interview in NRC/Handelsblad*).

De schrijfster kan er zeer wel in meegaan, dat een geloven in Europa, al dan niet gevoed vanuit een christelijke inspiratie, onmisbaar is voor het werken aan de voortgang op het pad der eenwording. Daarmee is men er echter niet. Overdenkende wat we dan zouden moeten doen, kan de schrijfster zich niet aan de indruk onttrekken, dat het erg moeilijk is nog iets nieuws op het onderhavige gebied te lanceren.

*) september 1980.

Alles lijkt al eens aan de orde te zijn geweest. De in het afgelopen decennium gehouden Topconferenties en later de vergaderingen van de Europese Raad hebben met hun verklaringen aangegeven in welke richting het beleid in aansluiting aan de bestaande Europese Verdragen zou moeten gaan. Er is echter nauwelijks nieuw beleid op gevolgd. Het blijkt ook steeds moeilijker bestaand beleid bij te stellen.

Men denke in dit verband bijvoorbeeld aan het landbouwbeleid.

Wat het besluitvormingsproces aangaat hebben inmiddels meerdere doorlichtingen plaats gevonden, zonder dat deze tot effectieve veranderingen hebben geleid. Het rapport Tindemans kreeg van de Europese Raad in 1976 een nette begrafenis en het is maar afwachten of niet hetzelfde zal gebeuren met het zogeheten rapport van de Drie Wijzen (de heren Biesheuvel, Marjolin en Dell).

Al met al geen opwekkend beeld, dat, ondanks de overtuiging dat het nodig is als Europa mee te spelen in het wereldconcert, de vraag onbeantwoord laat of er in de Europese samenleving een zodanige samenhang valt te bespeuren, dat een organisatie van die samenleving op Europese schaal niet a priori uitgesloten moet worden geacht.

Nederlandse Regering en Parlement

Het lijkt goed in het licht van het bovenstaande eens na te gaan welk beleid met name onze eigen regering heeft op het aan de orde zijnde gebied en hoe de Tweede Kamer zich ten deze opstelt.

Wat de regering betreft grijp ik hiervoor terug op het Verslag betreffende de uitwerking en toepassing van de Verdragen tot oprichting van de EEG en Euratom over het jaar 1979 en vooral op de begroting van het Departement van Buitenlandse Zaken voor het jaar 1981*). Helaas staat de aan de Tweede Kamer toegezegde notitie van de regering over haar plannen voor de periode van het Nederlands voorzitterschap van de EEG (eerste helft 1981), op het moment dat dit geschreven wordt, nog niet ter beschikking. Wat de Tweede Kamer aangaat verwijs ik naar het verslag van een vergadering van de Vaste Commissie voor Buitenlandse Zaken, gehouden op 15-9-1980. In deze vergadering kwamen het Nederlandse beleid en genoemd verslag over het functioneren van EEG en Euratom in extenso aan de orde **).

Troonrede

Laten we echter eerst eens bezien, of de Regering in de laatste Troonrede iets over Europa en derzelfer integratie heeft te berde gebracht en zo ja wat. Inderdaad wijdt de Troonrede één paragraaf er aan, die als volgt luidt: "Binnenkort wordt Nederland voorzitter van de Europese Ministerraad.

*) Genoemd verslag is genummerd 16211; de begroting draagt nummer 16400 van de stukken van de Tweede Kamer zitting 1980-1981.

***) Handelingen Tweede Kamer zitting 1979-1980 UCV 67 d.d. 15-9-'80 blz. 2449 t/m 2480.

De Gemeenschap maakt een periode van tegenspoed door. Dat mag geen ontmoediging oproepen maar moet de gezamenlijke inspanning juist verheviggen.

In de Europese Gemeenschap zullen wij op 1 januari a.s. Griekenland verwelkomen als tiende lidstaat. Dat zal overigens het probleem verscherpen dat er binnen de kring van de verbondenen verschillen in welvaart bestaan die de integratie belemmeren”.

Twee aspecten vallen op in deze tekst. Ten eerste de uitnodiging de gezamenlijke inspanning te verheviggen. Ten tweede de constatering, dat de toetreding van Griekenland de homogeniteit binnen de Europese Gemeenschap niet bevordert, nee integendeel de integratie nog verder belemmert.

Een en ander maakt nieuwsgierig naar de beoogde bijdrage van Nederland aan de gewenste ”verhevigging” en naar het Nederlandse standpunt ten opzichte van de gewenste graad van integratie.

Begroting Buitenlandse Zaken

Uit het genoemde voortgangsverslag worden we ten deze niet veel wijzer;

Het geeft een overzicht van hetgeen is gepasseerd, maar doet geen beleidsuitspraken, hetgeen min of meer door Staatssecretaris Van der Mei is toegegeven naar aanleiding van een kritische opmerking van het Kamerlid Brinkhorst hierover.

Wat kunnen we dan wel aan beleid destilleren uit de begroting van Buitenlandse Zaken en uit hetgeen de bewindslieden bij de behandeling van genoemd verslag te berde brachten?

De Nederlandse regering ”onderschrijft de grondslagen van de Gemeenschap en van het communautair beleid. Het grondpatroon van de integratie is juist gebleken”. Helaas wordt dit niet geconcretiseerd, behalve ten aanzien van het *landbouwbeleid*. Dit laatste, en met name de financiering ervan, heeft voor de Nederlandse Regering de hoogste prioriteit in samenhang met de problematiek rond de Europese begroting en de eigen middelen van de Europese Gemeenschap. Gezien de financiële belangen, die Nederland bij een en ander heeft, is deze prioriteitskeus niet zo verwonderlijk*). Het tweede punt, waarop nogal de nadruk wordt gelegd, is de voortzetting van de *onderhandelingen met Spanje en Portugal*.

Een Gemeenschap van Twaalf zal echter wel ”coherent, koershoudend en slagvaardig” moeten blijven!

Ook ten aanzien van de nagestreefde monetaire integratie stelt de Regering zich positief op. Zij zal zich ”blijven beijveren voor een zo spoedig mogelijke totstandkoming van het *E.M.F.* (Europees Monetair Fonds)”.

Wat de interne markt aangaat, maakt onze overheid zich sterk voor de instandhouding van de *douane-unie*. Er wordt zelfs melding gemaakt van beleidsacties, die moeten bijdragen aan het tot stand komen van de Economische Unie.

De coördinatie van het economisch beleid dient te worden versterkt, evenals die van het regionaal beleid van de lidstaten.

*) Zie b.v. Dr. P. Dankert in ESB van 3-9-1980 blz. 981 e.v.

Verder blijkt de Regering in meerdere of mindere mate aandacht te hebben voor o.m. het industriebeleid, sociaal beleid, visserijbeleid, transport, ontwikkelingssamenwerking.

Behoudens de uitbreiding van de EG, de economische en monetaire samenwerking en de uitvoering van het gemeenschapsrecht, staan ook de *institutionele aspecten* genoteerd onder de hoofdpunten.

Het meest concreet is de Regering als zij zegt "zich ervoor in te zullen zetten, dat bij de besluitvorming over de begroting 1981 (van de Europese Gemeenschap) het Europees Parlement zijn eigen medeverantwoordelijkheid optimaal zal kunnen dragen".

Tenslotte hecht de Regering veel belang aan een dynamisch en als eenheid optreden van de Gemeenschap naar buiten, zowel in multilateraal kader (b.v. grondstoffenakkoorden, Multivezelakkoord) als in bilateraal verband (V.S., Japan, Middellandse Zee-landen).

Het bovenstaande en de woordkeus van de begroting (het woord actie komt er weinig in voor), doen de indruk ontstaan, dat het Nederlandse beleid meer gericht is op het bewandelen van reeds ingeslagen paden dan op de "verheving van de gezamenlijke inspanning".

De hoge prioriteit, die de toetreding van Spanje en Portugal krijgt, wekt verder het vermoeden, dat aan politieke overwegingen een zwaarder gewicht wordt toegekend dan aan de economische, die aan de oprichting van met name de EEG ten grondslag lagen.

In dat licht bezien zou men meer aandacht verwachten voor de verschuiving van Europese integratie naar buitenlandse politiek, die zich steeds duidelijker manifesteert, nadat de Topconferentie van 1974 reeds had erkend, dat economische integratie in het kader van de Gemeenschap en de politieke samenwerking tussen de Staten zeer moeilijk te scheiden zijn. Het politiek overleg speelt zich echter af in de EPS (Europese Politieke Samenwerking), die intergouvernementeel van karakter is. De begroting wekt de indruk, dat de Staten in de EPS vooral hun eigen nationale opvattingen ventileren en elkaar van informatie voorzien. Hoe belangrijk dit ook moge zijn, zolang er geen sprake van is, dat het formuleren van gemeenschappelijk beleid en gemeenschappelijke standpunten voorop dient te staan, geeft ook de verschuiving naar het terrein van de buitenlandse politiek geen aanleiding tot optimisme gezien vanuit de optiek van de Europese integratie en een communautaire benaderingswijze. Men kan vooralsnog niet stellen, dat nu langs andere weg wordt bereikt, wat men in de vijftiger jaren met de oprichting van de Europese Defensie Gemeenschap en de Europese Politieke Gemeenschap voor ogen had.

Tweede Kamer

Het zal duidelijk zijn, dat schrijfster het beleid, zoals boven beknopt weergegeven, geen rijke bron van inspiratie vindt voor een "geloven in Europa".

Nu is dat tot daar aan toe, maar het komt er bedenkelijk uit te zien, als bij uitstek deskundigen op het gebied van buitenlandse zaken, te weten de leden van de Vaste Commissie van de Tweede Kamer, zich in koor vernietigend over het Nederlandse beleid uitspreken. Dit is wat op 15-9-1980 geschiedde.

Een kleine bloemlezing laat zien, dat het debat aan duidelijkheid niets te wensen overliet. Zo werd geconstateerd dat: "de consequente positieve instelling van Nederland in de eerste periode van de EEG verdwenen is; op het ogenblik van een Nederlandse positie in de EEG eigenlijk geen sprake meer is; het Nederlandse beleid in de Europese Gemeenschap verschaald, ongeïnspireerd en fantasieloos is; het kabinet op Europees gebied niets inhoudelijks te vertellen heeft; de Nederlandse invloed in Brussel in de laatste jaren zeer sterk verminderd is".

De vertegenwoordigers van de aan het debat deelnemende politieke partijen (C.D.A., P.v.d.A, D'66, V.V.D. en S.G.P.) waren het overigens niet alleen eens in hun kritiek. Zij spraken zich ook uit voor het verder ontwikkelen van de Europese Gemeenschap. De C.D.A.-vertegenwoordiger met name stelde dit met zoveel woorden. Europa blijft voor het C.D.A. een prioriteit van eerste orde, maar de bilaterale betrekkingen dienen systematisch versterkt te worden. Ook werd gesuggereerd meer in Benelux-verband voor te bereiden.

Inhoudelijk werden een aantal elementen aangedragen, die over het geheel genomen toch ook weer niet zoveel verschillen van het door de regering ontvouwde beleid (of niet-beleid). De aan het woord zijnde Kamerleden leken zich wel sterker te maken voor de Europese instellingen dan de Regering, waarbij vrij veel aandacht gegeven werd aan het Brusselse personeelsbeleid en de Nederlandse vertegenwoordiging in het ambtelijk apparaat van de Europese Commissie. De huidige Nederlandse aanwezigheid in Brussel wordt namelijk beneden de maat geacht.

Afgezien van de institutionele kwesties kwamen onder meer aan de orde het grote belang van douane-unie en gemeenschappelijke markt; het landbouwbeleid en de financiering daarvan; de Europese begroting en de eigen middelen van de Gemeenschap; de toetreding van Spanje en Portugal en in samenhang daarmee de mogelijkheid van deelintegraties of te wel een "Europa van twee snelheden" dan wel, overeenkomstig een andere formule, een Europese Gemeenschap, die een differentiatie in de rechten en plichten van de lid-staten geclausuleerd toelaat. Tenslotte viel het op, dat verschillende sprekers nogal wat gewicht bleken te hechten aan de reeds genoemde EPS, mogelijk zelfs meer dan de Regering.

Vervoer en Internationaal vervoerbeleid

En het vervoer? Werd daarover nog gesproken?

Tijdens het Commissiedebat van 15-9-1980 werd hierover één vraag gesteld. Deze zou schriftelijk worden beantwoord.

De begroting van Buitenlandse Zaken behandelt het transport onder het hoofd "interne markt" als laatste onderdeel daarvan.

De begroting zegt er het volgende over: "De transportsector is vanouds voor Nederland een belangrijke vorm van commerciële bedrijvigheid. Internationale samenwerking, zeker ook die in gemeenschapskader, kan bijdragen aan een evenwichtige ontwikkeling daarvan. Een belangrijk doel daarbij is een meer flexibele administratieve afwikkeling van grensoverschrijdend verkeer en het voorkomen van transitoverheffingen. Ook zal in internationaal kader het gecombineerde rail/wegvervoer zoveel mogelijk moeten worden bevorderd.

Tenslotte zij gesteld, dat door de toetreding van Griekenland per 1-1-1981 het transportbeleid (in het bijzonder zeescheepvaart en transit verkeer over de weg) aan belang wint".

Zonder verder op deze passage in te gaan, moet het de schrijfster wel van het hart, dat de stelling, dat het transportbeleid aan belang wint door de toetreding van Griekenland haar bevreemdt en de vraag doet opkomen wat de regering hiermee bedoelt. Geloofd zij niet langer in de totstandkoming van een samenhangend gemeenschappelijk vervoerbeleid, met name voor het "inland transport", zoals dit in de afgelopen decennia besproken, beschreven en maar zeer ten dele gerealiseerd is? Van de toetreding van Griekenland zal men toch nauwelijks impulsen mogen verwachten b.v. voor de verdere realisering van de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden of voor de verdere ontwikkeling van een Europees infrastructuurbeleid om van het gevaar van een desintegrerende invloed maar te zwijgen.

Begroting Verkeer en Waterstaat

Niet alleen Buitenlandse Zaken, ook Staatssecretaris Smit-Kroes blijkt het, blijken een recent interview, moeilijk te hebben met het vervoerbeleid van de Europese Gemeenschap *). Zij stelt uitdrukkelijk, dat "we alles vanuit onze eigen nationale positie moeten bekijken", benadert de EG weifelend en krijgt zelfs, sprekend over de Europese Gemeenschap, een wat verbitterde trek rond de mond, aldus het interview. Bij de laatste E G -vergadering over hete hangijzers heeft zij dan ook gezegd: "de groeten, jullie zoeken het maar uit".

Ook van Mevrouw Smit-Kroes is dus waarschijnlijk geen "verheving van de gezamenlijke inspanning" te verwachten. Dit kan haar door ieder, die enigszins thuis is in de materie nauwelijks kwalijk genomen worden, maar het werpt wel een schaduw op het Nederlandse voorzitterschap van volgend jaar. De begroting van Verkeer en Waterstaat gaat overigens niet stilzwijgend aan de Europese Gemeenschap voorbij.

Wat trouwens in de eerste plaats opvalt, is de wijze, waarop het beleid dit maal in de Memorie van Toelichting wordt gepresenteerd. Anders dan voorheen heeft een versmelting plaats gevonden van het internationaal vervoerbeleid met andere beleidsonderdelen.

Het buitenlands beleid en de Europese ontwikkelingen worden zodoende gepresenteerd als onderdeel van het goederenvervoerbeleid respectievelijk van de internationale zeevaart- en luchtvaartpolitiek.

*) NRC/Handelsblad Transport Internationaal d.d. 4-11-1980.

Wat voorts opvalt is de meer moderne schrijfstijl van de Memorie, die het lezen ervan aanzienlijk veraangenaamt.

Doelen en instrumenten

Wat het goederenvervoerbeleid ten aanzien van spoorwegen, wegvervoer en binnenscheepvaart aangaat presenteren de Minister en de Staatssecretaris allereerst hun doelen. In volgorde van belangrijkheid zijn deze:

- a. streven naar een verbetering van de rentabiliteit van de economisch en sociaal goed geleide goederenvervoerbedrijven
- b. bevordering van de export van rendabele vervoerdiensten
- c. totstandkoming dan wel handhaving van aanvaardbare sociale omstandigheden
- d. ten principale doorbelasting van externe kosten en kosten van de infrastructuur. Effectuering daarvan moet afhankelijk worden gesteld van de rentabiliteit en van de internationale concurrentiepositie van het goederenvervoer. Kosten met betrekking tot de veiligheid komen geheel voor rekening van de vervoerders.

In samenhang met de doelstellingen onderstrepen de bewindslieden het belang van de vrije keuze van de verlader en wijzen zij rechtstreekse beïnvloeding van de keuze van de vervoertak af. Voor een overheidsingrijpen ten gunste van de spoorwegen voelen zij niets.

Om de gestelde doelen te bereiken hanteren de Minister en de Staatssecretaris per vervoertak uiteenlopende instrumenten.

Zijn er ook instrumenten, waarbij de EG in het beeld verschijnt?

1. Spoorwegen

Ter bevordering van de rentabiliteit van het goederenvervoer van NS hanteert de overheid o.m. de volgende instrumenten

- spoorwegsamenwerking. Voortbordurend op wat bilateraal en multilateraal werd bereikt, moet Nederland blijven werken aan verdieping en verbreding van de samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen
- bevordering gecombineerd weg-/railvervoer. Dit instrument speelt met name een belangrijke rol in het overleg met de Duitse Bondsrepubliek
- doorgaande spoorwegtarieven

2. Wegvervoer

Voor het internationale wegvervoer denkt de overheid aan

- toepassing van een aangepast vergunningstelsel, zodat ook bedrijven werkzaam in het grensoverschrijdend vervoer vaker worden getoetst
- een communautair capaciteitsbeleid en afschaffing van de stelsels van de bilaterale contingenten. Het toekomstig marktobservatiesysteem van de EG kan in dit verband een belangrijke rol spelen.
- regeling van de wegvervoerrelaties met de Oostblok-landen. Binnen de EG zou hiertoe één lijn getrokken moeten worden.
- tarieven. In EG-verband bestaan reeds marge- zowel als referentietarieven
- de internationale harmonisatie van fiscale, tarifaire en technische voorschriften. In dit verband is het van belang of de EG in staat is een beeld te ontwikkelen ten opzichte van landen, die heffingen opleggen voor het gebruik van de infrastructuur

Wat het bevorderen van sociaal aanvaardbare omstandigheden aangaat zullen de bewindslieden in de EG streven naar een hervatting van het overleg over de sociale harmonisatie. De geldende regelingen zouden nog meer op de wensen van de praktijk moeten worden afgestemd.

Voor het doorbelasten van de externe kosten en de kosten van de infrastructuur geldt, dat met het oog op de positie van het grensoverschrijdend vervoer, gewerkt moet blijven worden aan de totstandkoming van aansluitende internationale regelingen.

3. Binnenvaart

Het eerste instrument in het buitenlandse binnenvaartbeleid is de Acte van Mannheim van 1868, inclusief het in 1979 toegevoegde additionele protocol. Dit laatste dient ter voorkoming van marktbederf tengevolge van de penetratie in de EG door de Oost-Europese binnenvaart.

In het verband van de Centrale Rijnvaartcommissie is een gesprek aangekaart over een internationaal capaciteitsbeleid. In dit kader is ook een begin gemaakt met het reeds genoemde marktobserveringssysteem. De ontwikkeling van een internationaal gecoördineerde sloopregeling, waaraan ook de Europese Commissie werkt, wordt positief door de bewindslieden benaderd.

Een derde instrument betreft het gebied van het z.g. Noord-Zuidvervoer (vervoer van Nederland naar België en Frankrijk).

Op sociaal gebied is de situatie in de binnenvaart een tamelijk onontgonnen terrein, terwijl voor de doorbelasting van de externe kosten en van de infrastructuur in het beginsel hetzelfde geldt als werd opgemerkt voor het wegvervoer.

4. Zeescheepvaart en luchtvaart

Tot voor een jaar of vijf speelden deze vervoertakken in de EG nauwelijks enige of beter geen enkele rol.

Inmiddels "heeft de EG zich voor Nederland tot één van de belangrijkste scheepvaartpolitiek fora ontwikkeld". De regering meent dan ook, dat het scheepvaartbeleid van de EG, in de richting waarvan een eerste fundamentele stap is gezet door de toetreding tot de code voor lijnvaartconferenties, verder moet worden uitgebouwd. Prioriteit zal moeten liggen bij het formuleren van een effectieve externe politiek. Ook de totstandbrenging van een EG-mededingingsregeling en samenwerking in EG-verband op het gebied van de veiligheid ter zee is wenselijk en waardevol.

Op de initiatieven van de Europese Commissie, die mogelijk zouden kunnen bijdragen aan een doorbreking van de luchtvaartpolitieke verstarring in Europa, is door Nederland positief gereageerd.

De Nederlandse Regering acht een nieuwe aanpak van de luchtvaartpolitieke verhoudingen in Europa dringend gewenst.

5. Zeehavens

De inspanningen van de centrale overheid om te komen tot een internationale zeehavenpolitiek richten zich in eerste instantie op de Benelux. Het overleg in dit kader wordt positief beoordeeld. Een EG-zeehavenbeleid daarentegen komt uiterst moeizaam van de grond.

6. Samenvatting

Uit bovenstaande samenvatting blijkt, dat vanuit de Nederlandse optiek aan de EG nog wel een rol wordt toebedacht. Gezien de instrumenten is de EG vooral een gespreksforum voor wegvervoersvraagstukken. Deze komen overigens ook in CEMT en ECE aan de orde.

Ook voor de zeescheepvaart blijkt de EG van belang te zijn. Voor de binnenvaart ligt het accent meer op de centrale Rijnvaartcommissie. In de spoorwegparagraaf wordt naar geen enkele internationaal gremium verwezen.

Het wordt niet duidelijk op welke instrumenten de meeste nadruk zal worden gelegd, al is de Staatssecretaris uitdrukkelijk bereid veel energie te besteden aan de totstandkoming van een communautair capaciteitsbeleid voor het wegvervoer.

Het is evenmin geheel en al duidelijk hoe de begroting van Verkeer en Waterstaat zich verhoudt tot de transportpassage van die van Buitenlandse Zaken. Zullen de daarin genoemde aspecten in elk geval met prioriteit behandeld worden?

Slotopmerkingen

Het geheel overziende is het niet verbazingwekkend, dat deze slotopmerkingen enigszins in mineur gesteld zijn.

De Europese integratie, zoals oorspronkelijk beoogd, is tot stilstand gekomen, zo niet mislukt. Het communautaire besluitvormingsproces functioneert niet of nauwelijks meer. De "Brusselse wagen" hobbelt automatisch verder. Men weet, dat talloze problemen niet meer op nationale schaal kunnen worden opgelost, maar tot nu toe is men er niet in geslaagd voor Europa een nieuwe politiekbestuurlijke vorm te ontwerpen. De lid-Staten hebben teruggегrepen op de intergouvernementele aanpak, op het onderhandelen op basis van het nationale belang. De benadering van Robert Schuman, die Europa wilde bouwen op basis van "gemeenschappelijke zoeken", is verlaten.

Het is bovendien de vraag of het heterogene karakter van een EG van tien en straks twaalf leden zo'n "gemeenschappelijk zoeken" niet onmogelijk maakt.

De situatie in het vervoer vormt op dit alles geen uitzondering. Hoezeer teleurstellend, het is misschien op korte termijn wel realistisch de zaken vanuit de eigen nationale positie te bekijken, zoals de Staatssecretaris in het reeds genoemde interview in de N.R.C. heeft gezegd te willen doen en zoals dit ook afgeleid kan worden uit de Memorie van Toelichting op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Hierin is van een gemeenschappelijk vervoerbeleid geen sprake meer. De EG wordt behandeld als één van de fora, waar Nederland zijn belangen kan verdedigen. Of we met zijn allen op de lange termijn met deze benadering geen ongelijk zullen blijken te hebben, zal de toekomst leren.

EUOPARUBRIEK

door
Saint Nicolas

VISITE A ROTTERDAM DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU PARLEMENT EUROPEEN LE 4 ET 5 DECEMBRE 1980.

Monsieur le Président et membres du comité,
vous serez sans doute très étonnés
d'apprendre que je suis, comme vous, un invité
et même un d'en dehors de la Communauté.

So you may ask yourself who is this man
and I'll try and explain as well as I can.
I hail from Spain and I am a holy man,
a friend of mankind and the children's fan.

Vandaag ben ik jarig zoals altijd
en wordt mijn liefde den kinderen gewijd.
Zolang ze in mij geloven worden ze verblijd
met speelgoed en allerhand zoetigheid.

Aber, Herr Präsident, an diesem Tage
kann man sich, sei es in Versen und Sagen,
leisten einander allerlei Wahrheiten zu sagen,
die man sonst nicht zu sagen würde wagen.

A cette occasion donc je voudrais profiter
pour indiquer profondément à votre comité
dans quel sens nous aimerions développer
la politique du transport dans la Communauté.

My knowledge of traffic has its limitation
to horse-back riding and steam-navigation.
Therefore permit me to live up to the occasion
and start with shipping-organisation.

Schiffahrt gibt es auf See und auf Fluss
und bei beiden gibt es ein grosses Genuss,
dem man gemeinsam entgegentreten muss,
nämlich die Konkurrenz vom Osten und dem Russ'.

Si nous ne fermons pas le fleuve si connu,
bientôt la flotte rhénane de l'Ouest n'y est plus.
Economiquement l'Est nous aura vaincu
et c'est cela que nous n'avons jamais voulu.

The same applies to shipping on high seas
where conferences are trying to keep the peace.
But the Russians go on and everyone sees
how their pressure and influence increase.

Von Spanien aus beobachte ich amüsiert
wie in der E.W.G. wird harmonisiert.
Wird irgendwo ein neuer Betrieb installiert
dan wird von der Bundesbahn "als-ob" reagiert.

Dans la Communauté sur le plan portuaire
la concurrence est très loin d'être "fair".
Chaque pays croit que son propre port de mer
est le plus grand, c'est la vérité élémentaire.

But if each country would stop today
to subsidize the ports in whatever way
I am sure that you will agree if I say
that many a port would just fade away.

Bis jetzt habe ich nur wenige Probleme genannt
und die meisten davon sind überbekannt.
Die Meinungen variieren von Land zu Land
aber was wird nun allgemeinen anerkannt?

En Europe les transporteurs par route
sont les plus exigeants, ça va sans doute.
Ils désirent libéralisation des droits sur la route
et ils s'en fichent combien ça coûte.

The transport-code of each Common Market nation
contains two words of great expectation.
The first of course is overall harmonization
and the second, equally important, liberalization.

Wir wollen diese beiden Begriffe näher betrachten.
Reden wir von Harmonisation der Frachten
dann gilt das nie, darauf muss man achten,
für diejenigen die per Bahn verfrachten.

Les chemins de fer sont prêts à tous régler
les frêts, les tarifs, la douane, les papiers,
mais ils désirent, avant de signer,
que les chemins de fer en sont dispensés.

Road-transporters are also difficult men
trying to obtain whatever they can.
They cry out for more permits and then
one day they'll ask for a new-building ban.

En plus les routiers ont encore d'autres idées,
comme par exemple un régime de capacité.
Les contingents doivent être supprimés
et les frontières sont trop souvent fermées.

Die Binnenschifffahrt hat so ihre eigenen Ideen
und leidet immer unter Krisenwehen.
Seit zwanzig Jahren wird von Rheinfahrerkoryphäen
die Krise als "latente et permanente" angesehen.

Bus as everyone knows, nothing is permanent,
especially not on the European continent.
But, members of the European Parlement,
there is a way to bring this crisis to an end.

Monsieur Ventrella a, il y a quelques années
ventilé son plan sur l'accès au marché.
Si tous les pays pourraient l'accepter
la crise dans la navigation serait bientôt passée.

Jetzt komme ich zu einer traurigen Geschichte',
das heisst eben gesehen aus unserer Sicht.
Das CEMT funktioniert ziemlich schlicht
aber viel leisten konnte es bis jetzt nicht.

We keep on hoping that things will get better
and that at long last Europe will, for that matter
move towards unity and will soon get there
in spite of the clouds and the stormy weather.

L'année prochaine tout cela changera
quand à Bruxelles la Hollande dirigera.
La Communauté, est-ce qu'elle suivra
Madame Smit-Kroes avec ses énormes pas?

Was sich im nächsten Halbjahr vollzieht
ist vollkommen neu auf diesem Gebiet.
Wenn Holland einmal an den Strängen zieht
ist es aus mit dem alten, eintönigen Lied.

From then on for all means of transport
it will be a system of self-support,
even if a company or a branche is millions short.
Only two exceptions: Railways and a North-German port.

Tout à coup, j'arrive à la réalisation
que j'ai complètement oublié l'aviation,
une branche dans le monde de transportation
beaucoup trop chère, selon les clubs de consommation.

Es ist bestimmt wahr, Fliegen ist teuer
das heisst in Europa and nur noch heuer.
Bald stürzt sich mit seinem bekannten Feuer
Freddy Laker auch in das Europäische Abenteuer.

The European Commission, I am sorry to say,
works on basis of a well known law of today:
If you keep a problem long enough, you can throw it away!
It's as simple as that, but a dangerous play.

C'est le devoir de votre Parlement de contrôler
ce que les ministres devraient décider.
Malheureusement ils n'ont pas encore indiqué
l'harmonisation, comment ils pensent la réaliser.

So jetzt habe ich so ungefähr alles besprochen
was sich abspielt in unseren modernen Epochen.
Man kann wirklich nicht auf die Lage pochen
die Transporteure spüren es in allen Knochen.

Membres de la commission, avant de partir,
soyez convaincus que je viens de produire
tout ce que les hollandais m'ont instruit de dire
dans leur propre intérêt et pour mon plaisir.

Santa Claus is well known for his generosity
and would like to show it to your committee.
So while the music plays a St. Claus – ditty,
Black Peter will see what is left in the kitty.

Herr President, am Schluss von diesem Gedicht,
noch ein kurzes Wort an Sie gerichtet.
Hierauf zu antworten ist bestimmt kleine Pflicht,
tun Sie es doch, bitte, Spanisch versteh' ich nicht.

Thank you very dankeschön.

Rotterdam, le 5 décembre 1980

BOEKBESPREKINGSRUBRIEK

Drs. J.M. Verhoeff.

*Transformatie van tussenpersonen in het transport;
veranderende functies en posities van een aantal tussenpersonen en
andere dienstverlenende bedrijven in het vervoer en de haven.*

Leiden, Antwerpen (H.E. Stenfert Kroese B.V.), 1980.

154 blz. Prijs f 29,50

Dit boek – waarvan de ondertitel de behandelde stof beter weergeeft dan de hoofdtitel – bestrijkt wat de schrijver, verbonden aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, noemt de "hand- en spandiensten" in de haven, met name de Nederlandse. Deze zijn veelvormig en velerlei. Tot de eerste verrichtingen rekent hij o.m. de stuwadoor, het overslagbedrijf, het veem, het opslagbedrijf, tot de laatste de expediteur, de cargadoor en de bevrachtingsmakelaar. Als gevolg van veranderingen aan vraag- en aanbodzijde van het vervoersproces sinds de z.g. tweede vervoersrevolutie, beginnend halverwege de jaren zestig en haar hoogtepunt bereikend halverwege de jaren zeventig, zijn de oorspronkelijke functies van deze bedrijven in de vervoerketen aangetast en gewijzigd en als gevolg daarvan ook hun posities onderling en als marktpartij. Al deze wijzigingen, waarvan sommige hun beslag hebben gekregen, andere nog doorwerken, worden in het bredere kader van het vervoerproces geplaatst, geanalyseerd en beschreven.

De wijze, waarop dit geschiedt, verdient lof. Wie wel eens gepoogd heeft een overzicht van de functie en de veranderingen daarin van de tussenpersonen in de haven te verkrijgen, weet welk een moeizame arbeid de verzameling van het nodige, sterk verspreide feitenmateriaal is. Bovendien voltrekt zich veel in het verborgene. De schrijver heeft hiervan veel in het daglicht gesteld en met scherpe definities en onderscheidingen weergegeven, daarmee een leemte in onze vervoerseconomische literatuur opvullend.

Aanleiding tot kritiek geeft de schrijver zelden. Zij is bovendien van mineure aard. Waarom stopt op blz. 23 de grafiek van de ontwikkeling van het internationale goederenvervoer ter zee in 1972?

Waarom (blz. 25 en 36) in het kader van de physical distribution de transportkosten worden gerelateerd aan de transformatiekosten der producten lijkt willekeurig. De gedetailleerde beschrijving van het ontstaan van multi-modale vervoersconcerns in Nederland (blz. 81 - 86) had gemist kunnen worden, omdat zij verder geen functie heeft.

De schrijfwijze is gedrongen en veronderstelt bij de lezer een vrij gedegen economische kennis. Het notenwerk achter elk hoofdstuk geeft veel nuttige, gedetailleerde informatie. De cartoons vormen een luchtige uitbeelding van de stevige kost. Samenvattend: dit boek verbreedt en verdiept onze kennis van en ons inzicht in recente wijzigingen in de organisatie van het havengebeuren.

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

B. Drechsel
Landbrücken als Herausforderung für traditionelle Seelinienverkehre
(Verkehrswissenschaftliche Studien 34 aus dem Institut für Verkehrswissenschaft
der Universität Hamburg).
Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht), 1980. 258 blz.

De gemakkelijke overslag van de container, die enerzijds het vervoer ter zee verbeterde, heeft het anderzijds verminderd door het scheppen van landroutes ter verkorting van de zeeroutes. Van deze z.g. landbruggen – Van Dale geeft het woord niet eens – onderscheidt de schrijver drie typen:

- de landbrug: verkeer van containers over zee en over land, het laatste ter vermijding van een lange zeereis om een continent heen. Voorbeeld: de route Europa – Siberië – Verre Oosten (T.S.C.L.), ingesteld in 1971 o.m. door expediteurs, in concurrentie met de route door het Suezkanaal of om de Kaap, beheerst door de Far Eastern Freight Conference
- de mini-landbrug: verkeer van containers over zee en over land, tussen dicht bij de kust gelegen vertrek-, resp. aankomstpunten in twee continenten, ter verkorting van de zeeroute. Voorbeeld: de in 1972 door reders en spoorwegen ingestelde Noord-Amerikaanse landbruggen tussen het Oosten van de Verenigde Staten (bijv. New York) en Japan en tussen het Westen (bijv. San Francisco) en Europa (Rotterdam), in concurrentie met de route door het Panamakanaal, eveneens beheerst door conferences
- de micro-landbrug: verkeer van containers ter zee en over land tussen in het binnenland der Verenigde Staten liggende steden en plaatsen over zee, ter vermijding van de omweg over de naastbijliggende kusthaven en van het Panamakanaal, georganiseerd door reders en spoorwegen op basis van één doorvrachtcognossement.

Het boek beschrijft eerst de ontwikkeling van het verschijnsel – dat pas op blz. 60 e.v. wordt gedefinieerd –, daarna de gevolgen voor reders, havens en verladers en vraagt zich ten slotte af of en zo ja, hoe de Overheid moet ingrijpen om een ruïneuze mededinging te voorkomen. Daarbij wordt de meeste aandacht geschonken aan de T.S.C.L., minder aan de mini-landbruggen en de minste aan de micro-landbruggen.

In het algemeen kan men zeggen, dat de landbrug heeft geleid tot een verbetering van het vervoersstelsel, wat betreft bepaalde aspecten van de kwaliteit (voornamelijk vervoersduur en aantal afvaarten) en van de vrachtkosten, met name voor de in conferences hoogst geclassificeerde goederen.

De gevolgen voor de reders en verladers worden zeer gedetailleerd beschreven. De oplossing van hun conflict, dat het aanzijn gaf aan de T.S.C.L., ziet de schrijver hoofdzakelijk in het instellen van gemengde commissies, ter wederzijdse informatie, en in

de instelling van een uitgesteld trouwvabot. Daarnaast stelt hij evenwel, dat het beleid van de T.S.C.L., door de Sowjetrussische autoriteiten als deviezenbrengster gekoesterd, onvoorspelbaar is, zodat de uitkomst van het concurrentie-spiel onzeker is. De oplossing van de strijd tussen reders met en reders zonder Noord-Amerikaanse landbrug ligt volgens de schrijver in een consequente participatie-politiek met de spoorwegen, waarbij de grote reders meer kansen hebben dan de kleine. Uitbreiding van de conference-bepalingen tot het intermodale verkeer lijkt, gelet op de straffe anti-trust-wetgeving niet waarschijnlijk.

Evenals bij andere vervoerspolitieke problemen moet ook hier de Overheid de steen der wijzen vinden om negatieve ontwikkelingen tegen te gaan. Van de vele denkbare middelen tegen de T.S.C.L. worden de voor- en nadelen uitvoerig besproken, zonder dat de schrijver tot een keuze komt. Moeilijk te voorzien is in hoeverre maatregelen tegen de T.S.C.L. weerslag zullen vinden in de handelspolitiek, waarvan West-Duitsland een getroffene zou worden. Ook ten aanzien van de minilandbruggen is weinig heil van de Overheid te verwachten: de trend gaat juist naar liberalisatie van zee- en landverkeer. Het boek geeft niet zozeer oplossingen, maar schetst de grenzen, waaraan het Overheidsingrijpen gebonden is. De mededinging zal dus nog wel doorgaan, zo moet men hieruit afleiden. Eveneens, dat de belanghebbenden een langzichtig beleid moeten voeren, dat ieders belangen dient.

Het boek beschrijft een moeilijk toegankelijke materie uit een Westduitse achtergrond, wat bepaalde kennis van de wetgeving vóóronderstelt. De indeling van de stof is in grote lijnen helder, maar in onderdelen niet overal overzichtelijk, hetgeen de latere raadpleging bemoeilijkt mede omdat een trefwoordenregister ontbreekt. In zijn uiteenzetting is de schrijver duidelijk, in zijn conclusies evenwichtig en realistisch. Er kan echter twijfel bestaan aan het uitgangspunt, dat de internationale handel zal blijven groeien. Zo niet, dan is de oplossing van de te duchten overcapaciteit ter zee nog moeilijker dan de schrijver aanneemt.

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



