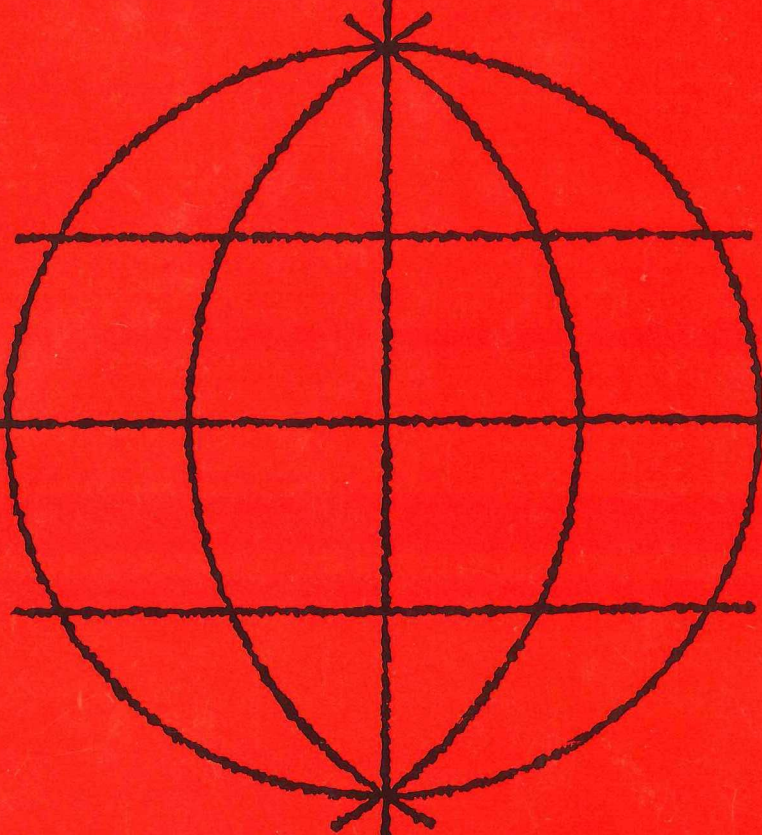


TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

ISSN 0040-7623  
verschijnt driemaandelijks

GECOMBINEERD VERVOER



'86 | 3

TWEEËNTWINTIGSTE JAARGANG

# TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

Journal for Transport Science  
Revue pour L'étude Scientifique des Transports

## Gecombineerd Vervoer

### REDACTIECOMMISSIE

Prof. Drs. H.J. Noortman (voorzitter) – Drs. P.A.Th. van Agtmaal – Dr. F. van Dan  
Drs. G. Gort – Mr. G.W. van Hasselt – Drs. C.G. de Kogel  
Prof. Dr. H.C. Kuiler – Prof. Dr. W. Winkelmanns

### REDACTIERAAD

Dr. L.J. Blokland – Prof. Dr. W.A.G. Blonk – Drs. J.A. Bourdrez  
– Mw. Mr. O.D. Gerbers – Dr. H. den Harder – Drs. E.R. Hugenholtz  
Prof. Ir. G.C. Meeuse – Prof. Dr. H.J. Molenaar – Prof. Drs. J.B. Polak  
Drs. H.A. Vos

Redactiesecretaris: Drs. E.J. Visser

### VASTE MEDEWERKERS:

Dr. Mr. J.G.W. Simons  
J. Voordouw

TWEEËNTWINTIGSTE JAARGANG  
1986 – Nr. 3

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

ISSN 0040-7623

© 1986 – De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers. Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan is slechts toegestaan met schriftelijke toestemming van het NVI.

**Voor advertenties wende men zich tot het:**  
Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut  
Polakweg 13  
2288 GG Rijswijk  
Tel. 070/99 33 41

Abonnementsprijs *f* 125,— (excl. BTW) per jaar (buitenland *f* 135,—); Studenten-abonnement *f* 62,50;  
Losse nummers *f* 35,—. Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut,  
Polakweg 13, 2288 GG Rijswijk. Postrekening nr. 398.92.19.

Druk: Drukkerij Uitgeverij H. Gianotten b.v., Tilburg.

## VOORWOORD

### *Gecombineerd vervoer: een voltooide symfonie?*

'Neue Kombinationen' moeten volgens economen leiden tot een economische impuls, een groeisector. Het gecombineerd vervoer (in dit nummer zonder containervervoer) is zo'n nieuwe combinatie, maar na een kwart eeuw gecombineerd weg-railvervoer in Nederland is nog geen sprake van een groeisector. Niet alleen in ons land is overigens het aandeel van deze vervoersvorm gering gebleven.

Misschien is een oorzaak voor het achterblijven het feit, dat niet één bedrijf(stak) verantwoordelijk is voor de 'Neue Kombinationen'. Bij gecombineerd vervoer zijn velen betrokken: wegvervoerders, spoorwegen, Huckepack-maatschappijen en de overheid. Allen zijn van mening dat het gecombineerd vervoer een kans moet hebben. Voor wie dan wel? De wegvervoerder zit er niet op te wachten: er is niet altijd voldoende spoorwegmaterieel, er zijn te weinig terminals, de dienstregeling is niet geschikt, de prijs is te hoog. . . De spoorwegen worden met een verliesgevende deelmarkt geconfronteerd: het aanbod is te laag en de prijs is te laag.

Voor wie dan wel?

Velen zien maatschappelijke voordelen, maar een onderzoek, waarin deze voordelen gekwantificeerd zijn, ontbreekt (nog).

De markt is niet doorzichtig; er is in feite sprake van twee gekoppelde markten met in Nederland Trailstar als verbindende factor. De marktpartijen zullen meer inzicht in wensen, behoeften, mogelijkheden en vooral kostenstructuren moeten geven, maar ook ontvangen. De overheid zal met name een afweging van de maatschappelijke kosten en baten moeten maken. Als de baten groter blijken te zijn dan de kosten, zal de overheid bereid kunnen zijn de ontwikkeling daadwerkelijk (en dus financieel) te ondersteunen.

In zijn artikel wijst de heer Gerlach terecht op het ontbreken van een internationaal concept, een integraal plan. Vervoerders (of zij nu de auto, het binnenvaartschip of de trein gebruiken) zullen zich gezamenlijk met de overheid moeten bezinnen op de vraag: wat willen wij? Wie pakt die vraag op?

Mr. L.W. WANSINK  
Directeur Marketing  
N.V. Nederlandse Spoorwegen

# HET HOE EN WAAROM VAN GECOMBINEERD RAIL- WEGVERVOER

Drs. G.J. NIEUWENHUIS\*  
N.V. Nederlandse Spoorwegen

## Abstract

### How and why combined rail-road transport

The development of combined rail-road transport in the Netherlands started in 1964 with a service between Rotterdam and France. Nowadays there are two terminals (Rotterdam, Venlo) and a third terminal will be established in Ede.

Combined transport might be defined as transport where on a trunkroute one mode of transport carries another mode of transport. One may consider transport of trailers, swap bodies and the Rolling Highway (transport of trucks or road-trains).

Using combined rail-road transport makes it possible to combine two modes of transport efficiently. The truck is flexible and is able to penetrate, but the loading capacity is relatively small. The train has much haulage power and is able to carry large quantities of goods. Further more the railway is relatively economical for longer distances. For combined rail-road transport there are two markets, with the piggyback company as a connecting link. On the first market the road-carrier is the party on the demand side while the piggyback company forms the supply side of the market. Pricing depends on competitive prices in road transport. On the second market the piggyback company buys rail transport from the railway companies at a price, that depends on the railways costs.

Total cost price consists of the following elements:

- for the road carrier (30-35%)
  - 1 tariff of combined transport
  - 2 costs of transport to and from the terminal
- for the piggyback company (10%)
  - 1 terminal and overhead costs
  - 2 costs of transshipment
- for the railways (55-60%)
  - 1 costs of rolling stock
  - 2 operating costs
  - 3 costs for using infrastructure

Government is dealing with both financial effects (like fiscal consequences, contribution to the railways etc.) and social effects (like environment, congestion, road safety, and energy consumption). Profitability of combined rail-road transport depends strongly on the mode chosen. Economic advantages are most positive when swap bodies are used. Research has shown a break-even distance for combined rail-road transport of 700-1000 km. For the Netherlands this means that the connections to Switzerland/Italy, to Austria and further, to France/Spain and to Scandinavia are of special interest.

\* Dit artikel werd op persoonlijke titel geschreven.

## INLEIDING

In 1964 werd Trailstar opgericht met het doel de kangoeroetechniek te exploiteren. In dat jaar werden enkele honderden opleggers tussen Rotterdam en terminals in Frankrijk vervoerd.

Sinds 1964 is het gecombineerd weg-railvervoer (in dit artikel verder aan te duiden als GWRV) gegroeid tot circa 12.000 eenheden per jaar (opleggers en wissellaadbakken). Naast Rotterdam is er ook in Venlo een terminal van Trailstar. Aan een derde terminal (Ede) wordt gewerkt. De ontwikkeling van het GWRV is uiterst bescheiden geweest; toch krijgt juist deze vervoertechniek opmerkelijk veel aandacht. In een aantal landen, zoals bijvoorbeeld Oostenrijk, heeft de overheid een grote stimulerende rol gehad. In Nederland is de overheid nog voorzichtig in haar uitgaven ten behoeve van gecombineerd vervoer. De Europese Gemeenschap heeft door middel van verordeningen en richtlijnen een steen(tje) bijgedragen aan de totstandkoming van deze nieuwe vervoertak.

Waarom is er zoveel aandacht voor deze nieuwe vervoertak? Wat verdienen we aan gecombineerd rail-wegvervoer? In dit artikel wil ik, met de pet van een spoorman op, proberen de economische aspecten te belichten en daarmee een antwoord te geven op de eerder gestelde vragen. Na een korte beschouwing van de begrippen en technieken, worden de argumenten pró gecombineerd vervoer belicht. Een inventarisatie van (sociaal-)economische aspecten en de rol van de spoorwegen in deze vervoertak zijn de hoofdbestanddelen van deze bijdrage.

## WAT IS GECOMBINEERD WEG-RAILVERVOER?

Tijdens de 64e Round Table van de CEMT op 12 en 13 januari 1984 gaf de Fransman Michel Frybourg de volgende definitie van gecombineerd vervoer: 'combined transport may be defined as the transport of integral unit loads or hire/reward haulage units using at least two land transport modes'. [1]

Volgens deze definities valt het vervoer in containers of met pallets onder gecombineerd vervoer, evenals het vervoer van opleggers, vrachtauto's en wissellaadbakken per trein.

De Europese Gemeenschappen hanteren in Richtlijn 79/5/EEG, waarmee 75/130/EEG werd gewijzigd, de volgende omschrijving:

'gecombineerd rail-wegvervoer, het goederenvervoer over de weg tussen Lid-Staten waarbij de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger (met of zonder trekker), de afneembare laadbak en de container van 20 voet en meer per spoor worden verzonden vanaf het geschikte station van inlading dat het

dichtst bij de laadplaats van de goederen is gelegen tot aan het geschikte station van uitlading dat het dichtst bij de losplaats ervan is gelegen'.

Deze EG-definitie is pragmatisch. Het criterium van de afstand tussen terminal en plaats van in- c.q. uitladen is niet wezenlijk voor een begripsomschrijving.

Wat echter opvalt is, dat ook de EG het containervervoer tot het GWRV rekent.

Het NVI [2] definieert gecombineerd vervoer als 'dat vervoer waarbij tijdens het stamtraject het oorspronkelijke vervoermiddel op of in een ander vervoermiddel vervoerd wordt. Het onderscheidt zich daarin van geïntegreerd vervoer doordat bij de laatste techniek niet het vervoermiddel doch de laadeenheid in de transportketen wordt uitgewisseld'. Ook van Rens hanteert het onderscheid tussen gecombineerd en geïntegreerd vervoer (zie Round Table 64, CEMT). Bij deze definitie blijft discutabel of wissellaadbakken tot het gecombineerd vervoer moeten worden gerekend. Technisch gezien vertoont een wissellaadbak meer overeenkomst met een container, dan met een oplegger. Daar staat tegenover, dat de wissellaadbak veelal eigendom is van een wegvervoerder en via een Huckepackmaatschappij wordt vervoerd. In dit artikel zal dan ook de NVI-definitie voor gecombineerd vervoer worden gehanteerd, waarbij tevens het vervoer van wissellaadbakken wordt gerekend tot het GWRV. Het gaat dus om het vervoer van opleggers, wissellaadbakken, vrachtauto's en vrachtwagencombinaties, dat met de Duitse term Huckepack en Rollende Landstrasse weergegeven kan worden.

## **TECHNIEKEN VAN GWRV**

Bij de technieken van GWRV wordt onderscheid gemaakt tussen technieken met verticale overslag en met horizontale overslag.

Bij verticale overslag wordt met behulp van een kraan de oplegger of de wissellaadbak overgeslagen. De wissellaadbak is de laadruimte van een vrachtauto, die afneembaar is en veelal op poten gezet kan worden. Voor het opleggersvervoer wordt bij verticale overslag gebruik gemaakt van 'Taschenwagen', waarbij de wielen van de oplegger in een verdiept gedeelte geplaatst worden. Wanneer opleggers of vrachtwagencombinaties de wagon opgereeden worden, dan is er sprake van horizontale overslag. Voor opleggers wordt daarbij de zogenaamde 'Wippenwagen' ingezet, terwijl voor het vervoer van vrachtwagencombinaties (de zogenaamde 'Rollende Landstrasse') speciale wagons ontwikkeld zijn met een vlakke en zeer lage laadvloer en speciale kleine wielen (de zogenaamde Niederflurwagen). De keuze tussen horizontale en verticale overslag is afhankelijk van de technische uitrusting van de terminal. In Nederland zijn beide overslagtechnieken mogelijk.

Voor het vervoer van wissellaadbakken kunnen standaardcontainer- en standaard platte wagens ingezet worden. Overslag van wissellaadbakken vindt, evenals voor containers, altijd volgens de verticale methode plaats.

## **WAAROM GWRV?**

Zoals al eerder gesteld, staat het gecombineerd vervoer nogal in de belangstelling. Met name de regeringen van enkele centraal gelegen landen bepleiten het gebruik van gecombineerd vervoer. Het zijn vooral landen met een sterk transitovervoer, zoals Zwitserland en Oostenrijk, die het wegvervoer trachten over te hevelen naar het spoor, zodat een deel van de vervoeropbrengsten in het transitoland blijven en het beslag op de schaarse, door het land zelf te financieren, infrastructuur beperkt blijft.

Bij GWRV is het mogelijk de sterke kanten van twee vervoertakken op efficiënte wijze te combineren. De vrachtauto is flexibel inzetbaar en heeft een groot penetratievermogen in vergelijking met andere vervoerwijzen, maar het laadvermogen is daarentegen beperkt.

De trein heeft een grote trekkracht en kan met één trein een grote massa vervoeren. Vooral over grotere afstanden is de trein relatief voordelig. Combinatie van deze twee technieken resulteert in een 'klant-vriendelijk' huis-huis-vervoer, waarbij op efficiënte wijze de vrachtauto het voor- en natransport verzorgt en de trein het vervoer op het hoofdtraject.

Het gecombineerd vervoer kan bijdragen tot de ontlasting van de wegen en daarmee aan de bevordering van de verkeersveiligheid, bovendien levert het de gebruiker besparingen op door lagere personeelskosten, minder brandstof en minder slijtage. Dankzij de EG-richtlijn 75/130/EEG wordt voor het voor- en natransport geen vergunning vereist bij grensoverschrijding, mits gebruik gemaakt is van de dichtstbijzijnde terminal. Daarnaast wordt vrijstelling van belasting verleend. Met GWRV zijn bovendien nachtelijke en weekendrijverboden te omzeilen.

Een veel genoemd argument voor het gebruik van GWRV is voorts de mogelijkheid tot energiebesparing. Het eerder genoemde NVI-rapport toont aan, dat onder bepaalde omstandigheden energiebesparing mogelijk is.

Ook een studie van Prof. Dr. Gerd Aberle [3] heeft mogelijkheden tot energiebesparing aangetoond.

Niettemin moet dit aspect in de argumentatie zorgvuldig bezien worden. Algemene conclusies lijken niet mogelijk, omdat het energieverbruik van veel factoren afhankelijk is, zoals de treinbezetting, de gebruikte techniek en de afstand van het voor- en natransport. In een volgende paragraaf zal nader ingegaan worden op de energie-aspecten van het GWRV.



## ECONOMISCHE ASPECTEN

De markt van het GWRV is in feite een combinatie van twee nauw verbonden deelmarkten met de Huckepackmaatschappij als verbindende schakel. Aan de wegvervoerkant treedt de wegvervoerder als vrager op en de Huckepackonderneming als aanbieder. De prijs die op deze deelmarkt tot stand komt, is vooral afhankelijk van concurrerende prijzen in het wegvervoer.

Op de tweede deelmarkt is de Huckepackmaatschappij de vrager en de spoorwegonderneming de aanbieder. De prijsvorming op deze deelmarkt wordt vooral bepaald door de kostprijs van de spoorwegen.

Het is niet onwaarschijnlijk, dat de prijzen op de beide deelmarkten zeker voor het vervoer van opleggers en vrachtautocombinaties, tot een negatief eindresultaat leiden. Voor de wegvervoerder wordt de keuze al of niet deel te nemen aan gecombineerd vervoer vooral bepaald door het verschil in kosten en daarnaast door de kwaliteit, met name het verschil in reistijd.

Indien de prijs van het gecombineerd vervoer te hoog is zal de neiging om deel te nemen gering zijn. Een 'te hoge' prijs kan echter noodzakelijk zijn om de kosten van het spoortraject te dekken.

Wanneer de prijzen op de deelmarkten niet met elkaar in evenwicht zijn, lijkt ingrijpen van de overheid noodzakelijk. De overheid zal, mits dit in haar beleid past, met een financiële bijdrage beide deelmarkten in balans moeten brengen.

Om meer inzicht in de prijsvorming te krijgen is een nadere beschouwing van de kosten bij de verschillende marktpartijen noodzakelijk.

Een vergelijking tussen de kosten van vervoer volledig over de weg en de kosten bij gebruik van gecombineerd vervoer leert, dat kostenbesparingen (voor de wegvervoerder) mogelijk zijn bij gecombineerd vervoer door efficiënter gebruik van het materieel (een trekker kan meer opleggers verplaatsen), besparing op arbeidskosten (wat niet van toepassing hoeft te zijn bij de Rollende Landstrasse), de variabele rijkosten van een vrachtauto (brandstof, tolgelden e.d.) en vrijstelling van motorrijtuigenbelasting. Daar tegenover staan nieuwe kosten, zoals het tarief voor gecombineerd vervoer, voorzieningen aan het materieel en eventueel extra kosten voor het aan- en uitrijden (vooral wanneer de terminal ongunstig gelegen is t.o.v. de plaats van laden of lossen) en de eindpunt organisatie. In CEMT-verband is berekend, dat 30 tot 35% van de kosten van gecombineerd vervoer kosten zijn, die ontstaan bij het wegvervoer. De Huckepackmaatschappij wordt geconfronteerd met de constante terminal- en overheadkosten en de variabele overslagkosten. Het aandeel van deze kostengroep is circa 10% van de totale kosten van gecombineerd vervoer. De resterende kosten (55 à 60%) worden veroorzaakt door de spoorwegen.

Het is uiterst moeilijk de kosten van het spoorvervoer per vervoerde eenheid

te berekenen. De spoorwegen worden geconfronteerd met een groot aandeel van de constante kosten (infrastructuur), die verbijzonderd moeten worden over verschillende vervoersoorten (bijvoorbeeld reizigers vs. goederen). Daarnaast zijn er kosten voor de ingezette treinen, waar voor de toedeling naar vervoerde eenheid (c.q. de vervoerde oplegger of wissellaadbak) de treinlengte en bezettingsgraad van belang zijn.

De elementen van de kostprijs van de spoorwegen zijn:

- a** kosten voor het rollend materieel
- b** rij- en rangeerkosten, incl. personeelskosten
- c** kosten van het gebruik van railinfrastructuur.

**ad a** De kosten voor het rollend materieel worden beïnvloed door de ingezette tractievorm (diesel of elektrisch) en de eigendomsverhouding (wagengeduld, particuliere wagens van de Huckepackmaatschappij enz.).

Voorts is de omlooptijd van het materieel van belang en het beschikbaar zijn op het gewenste ogenblik. Indien een Huckepacktrein tijdens de middag/avondspits zou moeten rijden, kan dit bijvoorbeeld aanschaf van extra locomotieven noodzakelijk maken.

**ad b** De personeellasten vormen een groot bestanddeel van de exploitatiekosten. Rangeerhandelingen zijn niet alleen tijdrovend, maar vereisen relatief veel personeel. Spoorwegmaatschappijen dienen dan ook rangeren zo veel mogelijk te beperken. Wat mogelijk is door met treinladingen te rijden. Een dergelijke trein rijdt zonder onderweg te rangeren van terminal naar terminal. In het containervervoer is het principe van de pendeltrein bekend, waarbij een constant aantal wagens (beladen of niet) volgens een vaste dienstregeling tussen twee terminals heen en weer rijdt.

Naast de personeellasten vormen ook de energiekosten een wezenlijk bestanddeel, waarbij niet alleen de tractievorm (diesel of elektrisch) een rol speelt, maar ook de gemiddelde snelheid, de lengte en het gewicht van de trein.

**ad c** Ook voor het GWRV zijn de kosten van het gebruik van de railinfrastructuur een onderdeel van de totale kostprijs. Dit geldt primair voor infrastructuur, welke specifiek is aangelegd voor Huckepacktreinen, zoals de spoor aansluiting van de terminal.

Het exploiteren van spoorwegen is, zoals eerder gesteld, een samengevoegd productieproces, met verschillende produkten (reizigers- en goederenvervoer, en binnen het goederenvervoer trein- en wagenladingen, gecombineerd vervoer enz.).

De Wit en Van Gent [4] noemen kostencomponenten, welke niet aan de afzonderlijke produkten toewijsbaar zijn de gemeenschappelijke kosten.

Daarentegen definiëren zij samengevoegde kosten als kosten van een samengevoegd productieproces, die wel toegewezen kunnen worden.

Een groot gedeelte van de infrastructuurkosten is van gemeenschappelijke aard en zal met een verdeelsleutel aan de verschillende vervoerdiensten, zoals het Huckepackvervoer, toegedeeld moeten worden.

Bij de keuze van de verdeelsleutel is de visie op het GWRV bepalend voor de vraag of dit vervoer als toegevoegd aan de overige activiteiten moet worden gezien, dan wel als een gelijkwaardige activiteit. In het eerste geval is toepassing van de methodiek van de differentiële kostentoerekening juist, waarbij verondersteld mag worden dat de vaste infrastructuurkosten gefinancierd worden door de overige activiteiten.

Uit spoorwegoogpunt is deze redentatie niet logisch. GWRV is een activiteit, die uit vervoerpolitieke overwegingen wordt verricht en vaak niet uit commerciël belang. Evenals voor bijvoorbeeld het reizigersvervoer geldt data bij het GWRV in een aantal landen het economisch nadeel wordt vergoed door de overheid. Er is dan ook geen aanleiding het GWRV niet door te belasten voor de infrastructuurkosten, tenzij de overheid de financiële verantwoordelijkheid overneemt.

Voor de Nederlandse situatie geldt, dat voor het spoorvervoer de zogenaamde KGV-methodiek (KGV = Kosten Goederen Vervoer) is ontwikkeld, waarbij de kosten voor het goederenvervoer gelijk gesteld zijn aan de kosten, die zouden wegvallen als het goederenvervoer wordt beëindigd.

Samenvattend kunnen de spoorwegkosten van het GWRV afhankelijk gesteld worden van:

- 1 de afstand;
- 2 het gebruikte materieel;
- 3 de vervoeromvang;
- 4 de verhouding beladen – leeg;
- 5 de exploitatiewijze (treinlading c.q. wagenlading);
- 6 de kenmerken van de trein (tractiesoort, capaciteit e.d.).

Op grond van kosteninzichten is het aan te bevelen het gecombineerd vervoer te ontwikkelen in enkele belangrijke vervoerrelaties en te exploiteren als treinlading zonder rangeerwerkzaamheden tussen begin- en eindpunt. Een dergelijke as is in Nederland ontwikkeld tussen Rotterdam en Milaan.

## **SOCIAAL-ECONOMISCHE ASPECTEN**

Dr. Chr. Seidelmann schrijft in de Deutsche Verkehrszeitung van 15 februari 1986 over de kosten van het gecombineerd vervoer:

'Während die einen hier Kostensenkungs-Potentiale vermuten oder sogar entdecken, sprechen andere von einer verhältnismässig teuren Transportart, . . . '.

De rentabiliteit van het gecombineerd vervoer kan beoordeeld worden door zes visies te combineren, namelijk:

- 1 de bedrijfseconomische visie van de verlader
- 2 de bedrijfseconomische visie van de wegvervoerder
- 3 de bedrijfseconomische visie van de Huckepackmaatschappij
- 4 de bedrijfseconomische visie van de spoorwegonderneming
- 5 de budgettaire visie van de overheid (m.n. fiscale aspecten)
- 6 de sociaal-economische visie.

Voor de verlader is de vervoerwijze niet van belang voor zover het gecombineerd vervoer niet duurder is en mits de kwaliteit gegarandeerd is. De verlader is geen partij op de GWRV-markt.

De afweging van de wegvervoerder is al eerder beschreven. De wegvervoerder ziet enerzijds kosten wegvallen en wordt anderzijds met nieuwe kosten geconfronteerd. Deze afweging zal bij een positief resultaat leiden tot gebruik van GWRV. De wegvervoerder zal, wanneer hij kiest voor gecombineerd vervoer, wel genoodzaakt zijn te investeren in aangepast materieel en een eindpuntorganisatie op te zetten. Deze inleidende stappen kunnen een extra drempel vormen voor een positieve afweging naar het gecombineerd vervoer toe.

De Huckepackonderneming wordt geconfronteerd met opbrengsten, waaruit het spoortarief en de eigen kosten gedekt moeten worden. Voor de spoorwegonderneming zijn de direct veroorzaakte kosten en een bijdrage in de vaste kosten (zie vorige paragraaf) grondslag voor het tarief. De bijdrage in de vaste kosten dient daarbij zodanig vastgesteld te worden, dat het GWRV alleen betaalt voor die onderdelen van het produktieapparaat, die werkelijk door GWRV worden gebruikt. De kostentoeiding aan het spoorvervoer is, zoals eerder gezegd, complex.

Bovendien is weinig bekend over de kostenstructuur van andere spoorwegmaatschappijen, hetgeen voor internationaal vervoer van belang is.

De vier tot zover weergegeven visies zijn in principe kwantitatief weer te geven. Betrekken we de overheid en de samenleving in het financiële plaatje, dan wordt de afweging gecompliceerder en zullen tevens niet-kwantificeerbare aspecten van belang zijn.

Het GWRV levert de overheid besparingen op investeringen in autowegen op, terwijl de overheidsbijdrage aan de spoorwegen mogelijk beperkt kan worden, althans indien de spoorwegen het GWRV meer dan kostendekkend kunnen exploiteren. Een nadelig gevolg op de overheidsfinanciën betreft de

verminderde inkomsten uit BTW en accijnzen op brandstof (daar staan extra BTW-opbrengsten uit railvervoer tegenover), eventueel verminderde tolgelden en vermindering van wegenbelasting. Het maatschappelijk belang van GWRV omvat aspecten van milieu, energieverbruik, verkeersveiligheid, ruimtebeslag e.d. Juist de maatschappelijke aspecten zijn voor het overheidsbeleid van overwegend belang en dus een legitimering van financiële bijdragen. Afwegingen op dit terrein zijn echter vaak niet kwantificeerbaar.

Alleen op het terrein van het energiegebruik zijn studies naar de kwantitatieve effecten uitgevoerd. Voor de Nederlandse situatie verdient de NVI-studie uit 1985 aandacht [2]. In deze studie zijn vergelijkingen uitgevoerd tussen het wegvervoer en het gecombineerd vervoer voor een aantal geografische relaties, alle vanuit Rotterdam. Uit energie-oogpunt bleek het vervoer van wissellaadbakken de grootste besparingen op te leveren, terwijl de techniek van de Rollende Landstrasse zelfs energie-nadelen te zien gaf, vanwege de relatief korte afstand bij deze vervoeromvang en de grotere luchtweerstand.

Het NVI heeft in dezelfde studie ook kostenvergelijkingen opgesteld, waaruit blijkt dat bij een railtraject vanaf 700 km GWRV uit financieel oogpunt interessant wordt. Buitenlandse studies hebben ook aangetoond, dat de grens voor GWRV gesteld kan worden op een railtraject van 700-1000 km. Michel Frybourg [1] komt met beperkende voorwaarden al tot een break-even afstand van 433 km. In zijn beschouwing beperkt hij zich tot de variabele kosten van wegvervoer in vergelijking met de kosten voor overslag en voo- en natransport.

In dit artikel zijn de economische aspecten gezien voor het totale gecombineerd vervoer. Een nadere uitsplitsing naar de drie technische vormen van gecombineerd vervoer geeft echter een ander beeld te zien. Bij de Rollende Landstrasse wordt een complete vrachtauto of vrachtautocombinatie vervoerd inclusief de chauffeur. Het gaat hier dan ook om een weinig efficiënte vervoerwijze, waarvoor bovendien speciale en daarmee kostbare spoorwagens ingezet moeten worden.

Evenals bij de Rollende Landstrasse geldt voor het opleggervervoer, dat een vervoermiddel met een ander vervoermiddel wordt vervoerd. De verhouding tussen het gewicht van de lading en het totale gewicht van de voertuigen plus lading is daarbij ongunstig. Ook voor opleggervervoer is relatief duur spoorwegmaterieel nodig en zijn soms aanpassingen aan de infrastructuur (profiel) noodzakelijk.

Economisch gezien is het vervoer van de wissellaadbakken aantrekkelijker. De wissellaadbak is vergelijkbaar met de container en kan op een eenvoudige platte- of containerwagen per spoor vervoerd worden, terwijl afhankelijk van de lengte in bepaalde gevallen twee wissellaadbakken op één wagen geplaatst kunnen worden. Bij het vervoer van wissellaadbakken is te verwachten, dat zowel de kosten voor de wegvervoerder als voor de spoorwegen

een zodanig niveau hebben, dat evenwicht tussen de beide deelmarkten mogelijk is.

## **HET BELEID VAN DE (NEDERLANDSE) SPOORWEGEN**

De spoorwegen zijn één van de vele partners bij het GWRV, terwijl het GWRV één van de vele deelmarkten van het goederenvervoer bij de spoorwegen is.

Commercieel gezien zullen andere deelmarkten aantrekkelijker kunnen zijn en meer aandacht krijgen. Het wegtrekken van vervoer vanuit andere meer aantrekkelijke deelmarkten is voor een spoorwegonderneming niet aanvaardbaar, maar lijkt zich zeker in Nederland niet voor te doen. Deelnemen aan GWRV is voor de spoorwegen haalbaar, indien aantrekkelijker deelmarkten niet verloren gaan en de kosten volledig gedekt worden. Met name aan de laatste voorwaarde wordt veelal niet voldaan. De bovengrens van wat de wegvervoerder bereid is te betalen ligt vast. Immers, deze bijdrage zal nooit veel hoger kunnen zijn dan de normale kosten van de wegvervoerder. Deze bovengrens kan, zeker gezien de in Nederland beperkte vervoeromvang van het GWRV, onvoldoende zijn als dekking van de spoorwegkosten. Zeker in de Nederlandse situatie met een relatief korte rij-afstand en met de hoge eindpuntkosten is het bevorderen van het gecombineerd weg/railvervoer door de (Nederlandse) spoorwegen alleen uit bedrijfseconomisch oogpunt niet verantwoord. Het aantrekken van GWRV staat hier gelijk aan het acquireren van verlies.

In de overeenkomst van 21 december 1984, welke tussen de Rijksoverheid en de N.V. Nederlandse Spoorwegen is afgesloten en waarin taken en bevoegdheden op het terrein van het goederenvervoer zijn afgebakend, is over het gecombineerd vervoer het volgende opgenomen (art. 4): De Staat zal aan de NS financiële bijdragen verstrekken in verband met maatregelen die op vervoerpolitieke gronden wenselijk geacht worden, met name die welke betrekking hebben op het bevorderen van het gecombineerd weg-railvervoer; de omvang van deze bijdragen zal na overleg met de NS jaarlijks worden vastgesteld. Overigens is te overwegen deze bijdrage niet aan de spoorwegen te betalen, maar aan de Huckepackmaatschappij, die van de spoorwegmaatschappij de volgende rekening van het vervoer krijgt gepresenteerd. Op deze wijze heeft de spoorwegonderneming de Huckepackmaatschappij als klant en onderhandelt daarmee over het tarief voor het railvervoer, de dienstregeling e.d. De Huckepackmaatschappij krijgt daarmee duidelijker de functie van schakel tussen twee deelmarkten. De rol van de overheid zou vooral gericht moeten zijn op het financieel nadeel van de exploitatie van de Huckepackondernemingen.

Tot slot nog een korte alinea over de verdere ontwikkelingsmogelijkheden van het GWRV in Nederland. Duidelijk is, dat GWRV in het binnenlands vervoer, gezien de korte afstanden, nog geen kans van slagen heeft. De indruk bestaat, dat voor internationaal vervoer bij het wegvervoer weliswaar belangstelling bestaat voor deze vervoervorm, maar dat de drempel zeer hoog lijkt te zijn. De overheid zal een actiever (financieel) beleid moeten voeren om de potentiële gebruikers met bijvoorbeeld investeringshulp over de drempel te brengen. Vanuit Nederland kan het aanbod gericht worden op vier assen, namelijk naar Zwitserland/Italië, Oostenrijk/Balkan, Frankrijk/ Spanje en de Skandinavische landen. Deze assen overschrijden de grens van de break-even afstand. De as naar Italië is thans operationeel.

## SAMENVATTING

In dit artikel is een schets gegeven van het gecombineerd weg-railvervoer. Deze techniek combineert de voordelen van rail- en wegvervoer of in geval van Ro-Ro-vervoer de voordelen van water- en wegvervoer. Bovendien levert het GWRV maatschappelijke voordelen op met betrekking tot milieu, energieverbruik, verkeersveiligheid enz.

De economische afweging wordt door verschillende partijen gemaakt en zal niet altijd tot gelijke beslissingen leiden. Met name het verschil tussen de kosten van de spoorwegen en de prijs welke de wegvervoerder bereid is te betalen laat fricties zien. Zonder een actief beleid, ook financieel, van de overheid lijkt een verdere ontwikkeling van het GWRV niet mogelijk.

### Referenties:

1. FRYBOURG, MICHEL, 1984, *The Cost of Combined Transport*, Paris, 64e Round Table CEMT.
2. NVI, 1985, *Energiebesparingsmogelijkheden en kostenconsequenties door toepassing van gecombineerd vervoertechnieken*, Rijswijk.
3. ABERLE, PROF. DR. GERD, 1983, *Der Energieverbrauch im Personen- und Güterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland*, Giessen.
4. DE WIT, DR. G.J. EN VAN GENT, DR. H.A., 1986, *Vervoers- en Verkeerseconomie*, Leiden, Stenfert Kroese, m.n. pag. 55-61.

## STATISTISCHE GEGEVENS

**Tabel 1 – Vervoerontwikkeling op de as Rotterdam-Duitsland-Oostenrijk-Italië in eenheden opleggers (o) en wissellaadbakken (w)**

		1978	1980	1982	1984	1985
Hannover, Lübeck	o	–	–	6	314	49
	w	–	–	*	*	*
München	o	2125	1710	1597	1150	1155
	w	–	–	*	*	*
Basel	o	422	614	57	4	31
	w	–	–	36	18	79
Ov. Duitsland	o	331	179	81	66	20
	w	–	–	2	12	19
Wenen	o	–	69	324	313	275
	w	–	–	*	*	*
Ov. Oostenrijk <sup>1</sup>	o	–	–	–	206	336
	w	–	–	6	182	227
Verona	o	1	31	40	11	15
	w	–	–	42	31	32
Totaal	o	2879	2603	2105	2064	1881
	w	–	–	86	243	357
		2879	2603	2191	2307	2238

\* cijfers zijn opgenomen onder Ov. Duitsland resp. Ov. Oostenrijk.

<sup>1</sup> in 1985 incl. Sopron.

BRON: jaarverslagen Trailstar

**Tabel 2 – Vervoerontwikkeling op de as Rotterdam(-Duitsland)-Zwitserland-Italië, in aantallen opleggers (o) en wissellaadbakken (w)**

		1978	1980	1982	1984	1985
Zwitserland (excl. Basel)	o	947	627	472	339	290
	w	–	–	80	216	475
Busto Arsizio	o	4565 <sup>1</sup>	7541	7040	5655	5277
	w	–	–	329	2092	2397
Overig Italië	o	216	–	69	56	175
	w	–	–	8	35	35
Totaal	o	5728	8168	7581	6050	5742
	w	–	–	417	2343	2907
		5728	8168	7998	8393	8649

<sup>1</sup> in 1978 Milano GP

BRON: jaarverslagen Trailstar



**Tabel 3 – Vervoerontwikkeling op de as Rotterdam-Frankrijk-Italië/Spanje, in aantallen opleggers (o) en wissellaadbakken (w)**

		1978	1980	1982	1984	1985
Frankrijk	o	163	42	10	8	6
	w	–	–	–	–	2
Italië	o	54	80	330	107	51
	w	–	–	–	81	44
Spanje	o	5	7	3	–	–
	w	–	–	–	6	–
Totaal	o	222	129	343	115	57
	w	–	–	–	87	46
		222	129	343	202	103

BRON: jaarverslagen Trailstar

**Tabel 4 – Vervoerontwikkeling vanuit de terminal in Venlo (geopend 1984) in aantallen opleggers (o) en wissellaadbakken (w)**

	1984		1985	
	o	w	o	w
Busto Arsizio	418	–	604	429
Overig Italië, incl. Lugano	–	–	17	–
Basel	11	–	–	–
München	–	–	2	–
Oostenrijk	–	–	11	686
	429	–	634	1115

BRON: jaarverslagen Trailstar

**Tabel 5 – Vervoeromvang gecombineerd weg-rail vervoer in Europa, in aantallen opleggers/wissellaadbakken, 1984**

	Aantal	Groei t.o.v. 1983
Nederland : Trailstar	11.331 – 1%	
België : TRW	29.492 + 18%	
Frankrijk : Novatrans	193.285	+ 4%
waarvan nationaal	118.621	
internationaal	74.664	
Bondsrepubliek		
Duitsland : Kombiverkehr	460.000	+ 11%
waarvan nationaal	327.000	
internationaal	133.000	
Zwitserland: Hupac	73.569	+ 12%
Oostenrijk : Ökombi	61.318	+ 51%
waarvan nationaal	14.693	
internationaal	22.626	
transito	23.999	
Italië : – Cemat	26.567	+ 26%
waarvan nationaal	25.009	
internationaal	1.558	
– Ferpac	17.193	+ 29%
Spanje : Transnova	21.500	+30%
waarvan nationaal	400	
internationaal	21.100	

BRON: diverse publikaties

## GECOMBINEERD WEG-/RO-RO-VERVOER MET BINNENSCHEPEN

Ing. M.H.B.C. VAN DEN ELSHOUT  
Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer

### Abstract

#### Combined ro-ro/road transport with inland shipping

Combined ro-ro/road haulage transport was introduced to inland shipping in 1985 with the conversion of a 110-metre dry-cargo motor-vessel into a roll-on roll-off vessel for road transport trailers and heavy and oversized rolling cargo.

The ship was put into regular service on the Rhine between Rotterdam and Mainz/Mannheim (FRG).

The service is now provided by two motorships each accompanied by a similarly equipped push barge and having a capacity of approximately 70 trailers per ship/barge combination.

In spite of a decreased payload/gross weight ratio ro-ro offers economies of scale, leading to overall cost and energy savings compared to direct road haulage, as long as the substitution to ro-ro does not implicate large route deviations.

No technical adjustments are necessary, as far as the trailers are concerned. However, the road haulage company faces an organisational problem at the opposite side of the ro-ro service.

Combined ro-ro/road haulage transport contributes to the variety of the European transport market by offering a cost saving alternative. Both economic and social benefits arising from energy savings and the relief of the road network seem to justify similar treatment of this technique and combined rail/road haulage with regard to European transport law and regulations.

Zoals de trein en de vrachtauto lang voor de komst van gecombineerd vervoer in de huidige vorm zich reeds met het vervoer van rollend materiaal bezig hielden, vervult ook het binnenschip reeds lang een rol bij het vervoer van tractoren, speciale voertuigen en personenauto's in met name de Rijnvaart en in de vorm van lift-on lift-off.

Abstraherend van autoveren, die geheel op de ultra-korte afstand zijn gericht, betrof genoemd vervoer van rollend materieel uitsluitend lift-on lift-off vervoer.

De meest intensieve vorm van roll-on roll-off vervoer in onze omgeving is de verbinding met het Verenigd Koninkrijk over Het Kanaal. Daarbij gaat het al lang niet meer over 'een of andere vorm van rollende lading', maar om een dienstverlening aan het wegvervoer met vaste vaarschema's en een dusdanige organisatie en betrouwbaarheid (de regelmatige stakingen kennelijk ten spijt), dat de Duitse industrie zelfs spreekt van een Landverkehr.

De introductie van ro-ro in de binnenvaart kan worden gezien als een logi-

sche stap in de technische evolutie van een vervoertechniek, zoekend naar nieuwe mogelijkheden en ongetwijfeld beïnvloed door wat zich reeds op zee afspeelde.

De introductie wordt gemarkeerd door het in de vaart brengen van de *RO-RO SIMMENTAL* in 1978, een éénruim-motorschip van 95 meter, uitgerust met een zware ramp (oprijklep) op het voorschip, waarlangs zeer zware lading aan boord kan worden gerold.

Het schip is in staat om bijvoorbeeld transformatoren te vervoeren van Zwitserland naar Zweden, tot een maximum gewicht van 1000 ton per stuk.

Op de Seine worden al jarenlang nieuwe personenauto's vervoerd met ro-ro-duwbakken. Op de Rijn ontbrak deze vorm van vervoer tot 1983. In dat jaar werd een 110-meter rivierschip van 3500 ton voorzien van autodekken, waarmee het in één keer ca. 700 personenauto's kan vervoeren van Keulen naar Vlissingen.

Een tweede, enigszins gewijzigde ombouw van eenzelfde schip volgde enige tijd later.

Vervolgens startte in 1985 het echte gecombineerd weg-ro-ro vervoer op de Rijn, waarbij niet het vervoer van het voertuig centraal stond, maar van de zich daarin bevindende lading.

Ook hier betrof het een van autodekken en een ramp voorzien rivierschip van 110 meter lengte, dat in lijndienst wordt ingezet tussen Rotterdam en Mainz/Mannheim. Medio 1986 wordt deze dienst onderhouden met twee schepen, elk bovendien voorzien van een eveneens voor het ro-ro-vervoer ingerichte duwbak. Wekelijks worden in elke richting twee afvaarten aangeboden. De combinatie van motorduwschip en bak kan gelijktijdig ca. 70 trailers vervoeren.

De vaartijd tussen Rotterdam en Mannheim bedraagt ca. 60 uur stroomopwaarts en 30 uur stroomafwaarts en wordt non-stop afgelegd.

Het gecombineerd weg-/ro-ro-vervoer op de Rijn onderscheidt zich van het ro-ro-vervoer over het Kanaal doordat het wegvervoer in het eerste geval altijd een alternatief heeft, in die zin dat het zelfstandig naar de plaats van bestemming kan rijden. Met de keuze voor gecombineerd vervoer worden schaalvoordelen nagestreefd op een hoofdtraject, dat is te onderkennen in een goederenstroom tussen plaatsen in twee regio's op enige afstand van elkaar.

Uitgaande van een oplegger met 20 ton lading gaat de substitutie naar gecombineerd vervoer gepaard met een verlaging van de verhouding betalend gewicht/bruto voer- of vaartuiggewicht van ca. 0,6 in het wegvervoer naar ca. 0,45 bij ro-ro-vervoer (en naar ca. 0,42 bij GWRV). Desondanks zijn met het gecombineerd weg-/ro-ro-vervoer dusdanige schaalvoordelen te behalen dat daardoor kosten en energie bespaard kunnen worden. De mate waarin de

besparingspotentie wordt gerealiseerd hangt af van de mate waarin aan een aantal technische en organisatorische voorwaarden wordt voldaan.

## **TECHNISCHE VOORZIENINGEN**

Om aan het ro-ro-vervoer te kunnen deelnemen worden geen technische eisen gesteld aan het wegvervoermaterieel. Anders dan bij zeevaart en GWRV hoeven de trailers niet met speciale voorzieningen te worden vastgezet.

De vaartuigen dienen uiteraard te zijn voorzien van speciale autodekken en rampen die de dekken verbinden, alsmede een ramp om de voertuigen aan en van boord te rijden. Een hefbaar stuurhuis, extra TV-camera's en een extra radar-installatie op het voorschip zorgen voor het behoud van voldoende uitzicht en veiligheid.

Daarnaast kunnen eventueel elektrische aansluitingen worden aangebracht voor het vervoer van koel- en vriesopleggers.

In de terminalhaven dienen de vaartuigen de auto's via de boeg te kunnen laden en lossen. Wanneer de waterhoogte weinig varieert is een enigszins steile oever met afmeer-mogelijkheden reeds voldoende. Bij grotere waterhoogte-variatie en/of het ontbreken van een steile oever is een aanlegsteiger noodzakelijk.

## **ORGANISATORISCHE VOORZIENINGEN**

Een nauwe samenwerking van twee vervoertechnieken vereist dat de organisaties goed op elkaar worden afgestemd.

Aan begin en einde van de keten wordt het wegvervoer geconfronteerd met rijtijdenbesluiten en aan- en aflevertijden van handel en industrie.

Met dergelijke omstandigheden moet de ro-ro-organisatie rekening houden bij de vaststelling van het afvaartschema, waarbij deze organisatie streeft naar het aanbieden van een neutrale en optimale dienstverlening. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de logistieke ondersteuning, denk o.a. aan de noodzakelijke douane-afwikkeling, waarbij moderne communicatiemiddelen en automatisering behulpzaam zijn.

Voor beide vervoertechnieken geldt dat het van groot belang is om aan weerszijden van het ro-ro-traject over een goede organisatie te beschikken. Voor de wegvervoerder is de opbouw van een organisatie, aan de andere zijde van het traject dan waar hij zelf is gevestigd, wellicht de meest ingrijpende wijziging. Zo'n organisatie kan zowel bestaan uit een samenwerking met een lokale vervoerder, als uit de vestiging van een eigen filiaal. Voor hen

die reeds over een dergelijke samenwerking of eigen organisatie beschikken is de overgang naar ro-ro-vervoer aanmerkelijk eenvoudiger.

### **CONSEQUENTIES VOOR KOSTEN EN ENERGIE**

De hiervoor genoemde technische en organisatorische voorzieningen zijn min of meer noodzakelijke voorwaarden om gecombineerd weg-/ro-ro-vervoer te verrichten.

In 1984, vóór de ingebruikname van de huidige dienst, werd door het EBW onderzoek verricht naar de omvang van de kosten en energiebesparingspotentie. Daaruit kwam naar voren dat de omvang van de energiebesparing sterk wordt beïnvloedt door de keuze van de vaartuigen.

Met een op dat moment beoogd concept van twee-pontons convooien tussen Rotterdam en Mannheim werd ten opzichte van het rechtstreeks wegvervoer een energiebesparing van 10 à 15% aangetoond. De in te zetten pontons waren dubbeldeks duwbakken met een afmeting van twee naast elkaar gekoppelde standaard-duwbakken.

Met dit concept werden kostenbesparingen mogelijk geacht tussen de 20 en 25%, bij een bedrijfseconomische kosten/kosten-vergelijking en een bezettingsgraad van 90%.

Daarnaast toonde het onderzoek aan dat een optimale realisatie van genoemde besparingspotentie wordt bereikt wanneer de richting van voor- en natransport zoveel mogelijk in het verlengde van het hoofdtransport ligt. Vooral op die vervoersrelaties waar juist tegen de richting van het hoofdtransport in wordt gereden neemt het voordeel van gecombineerd vervoer snel af bij een toename van de betreffende voor- of natransportafstand.

### **DE DOELMARKT**

De rivier de Rijn is bij uitstek geschikt voor de vaart met grote ro-ro-eenheden, waar de nagestreefde schaalvoordelen goed tot hun recht kunnen komen. De voor substitutie naar ro-ro-vervoer in aanmerking komende wegvervoerstromen dienen derhalve gezocht te worden onder die stromen die parallel aan, en niet te ver verwijderd van de Rijn lopen.

Overigens blijkt ook voor het transport van bijzonder rollend materieel en overmaatse voertuigen de komst van de ro-ro-dienst een aantrekkelijk alternatief te zijn, waarbij allerlei bijzondere vergunning-problemen voor het vervoer over de weg worden verminderd.

Een ander voordeel op het gebied van de regelgeving in het wegvervoer bestaat er ook voor het normale wegvervoer: door gebruik te maken van de

afvaartmogelijkheid op vrijdagavond kunnen de voertuigen in het weekend naar hun bestemming worden vervoerd, terwijl er dan voor het wegvervoer in Duitsland een rijverbod geldt. Daarmee wordt een relatief nadeel van ro-ro, te weten een geringere vervoersnelheid, geheel of gedeeltelijk ongedaan gemaakt. Te oordelen naar het feit dat er ook al (onbegeleide) motorwagen-aanhangwagencombinaties van de ro-ro-dienst gebruik maken, vormen deze weekendafvaarten een aanmerkelijk voordeel.

Samenvattend heeft het gevarieerde transportbeeld van West-Europa er met de komst van het gecombineerd weg-/ro-ro-vervoer een nieuw element bij. Een element dat door haar kostenvoordelen kan bijdragen aan het belang van de Europese handel en industrie in het algemeen en aan het belang van het Nederlands vervoerend bedrijfsleven in het bijzonder.

De maatschappelijke voordelen van een besparing op het energiegebruik en een ontlasting van de toch al hoogbelaste Europese wegeninfrastructuur voegen een extra dimensie aan de economische voordelen toe.

Het gecombineerd weg-/ro-ro-vervoer bewijst momenteel zonder overheids-hulp van de grond te kunnen komen en verdient, mede gelet op de maatschappelijke voordelen, ten aanzien van de Europese regelgeving op het gebied van verkeer en vervoer dezelfde voordelen als het gecombineerd weg/railvervoer te krijgen.

# GECOMBINEERD VERVOER EN VERVOERPOLITIEK

Drs. R.E. HEGGER  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## Abstract

### Combined Transport and Transport Policy

Since 1975 a government's policy concerning combined rail-road transport, or piggyback, has been pursued in the Netherlands. Throughout the years, this policy has been directed on the promotion and development of piggyback transport. In 1985, the transport volume raised by some 12% to reach nearly 13,000 semi-trailers and swop-bodies, whereby the latter's share has now grown to 40%. The growth of piggyback transport does not come up to expectations, despite some financial supporting measures. In fact, with limited means piggyback has been maintained for the sake of the maximum development of Dutch international road transport.

The future policy of the Dutch government should be continued likewise and its primary goal should be to safeguard the position of piggyback and achieve growth wherever possible. This strategy is deemed necessary with a view to the position of the Netherlands as major distribution centre for Europe and with a view to political developments in the field of transport in some transit countries such as the Federal Republic of Germany, Austria and Switzerland. For this purpose, the government should cover the railways' deficits on piggyback, caused by the structure of the piggyback-market (about Dfl 1 million per year). Besides, promotion measures need to be taken, which can be of a moderate financial volume (about Dfl 1 million per year). With these modest means, the position of the Netherlands as an important country for international goods transport can be consolidated, while adequate measures could be taken as a reaction on transport-political developments elsewhere in Europe.

Combined road-inland waterways transport is a new form of combined transport, in operation on the Rhine since 1985. Within the framework of the position of the Netherlands as a distribution centre, combined transport on inland waterways deserves a positive attitude by the government. Existing inequalities concerning EEC-legislation with respect to piggyback transport should be eliminated. This concerns predominantly the distance over which it is allowed to carry out road transport to and from the terminals without permits.

Combined transport is the focal point of national and international interest. It is a good thing to emphasize and exploit the advantages of different forms of combined transport. It is as much a good thing to be aware of the shortcomings of combined transport.

In the interest of the national Dutch economy, combined transport should be stimulated and promoted by the government, despite its deficiencies. Ultimately, there exists a strong interaction between combined transport and transport policy.

\* Dit artikel werd op persoonlijke titel geschreven. De auteur is in het bijzonder drs. A.J.M. van Westerop en drs. A.J. de Zoete erkentelijk voor hun waardevolle opmerkingen en suggesties bij de totstandkoming van dit artikel.



## INLEIDING

Het gecombineerde vervoer van goederen kent tal van verschijningsvormen. De Nederlandse overheid, i.c. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, onderscheidt een drietal soorten:

- Het gecombineerd weg-railvervoer, GWRV, waarbij opleggers, wissellaadbakken en vrachtauto's met en zonder aanhangwagen per trein worden vervoerd.
- Het gecombineerd weg-watervervoer, GWWV, d.w.z. het roll-on-roll-off vervoer van vrachtauto's, opleggers e.d. via de binnenscheepvaart, en
- Het containervervoer, d.w.z. het vervoer van maritieme en landcontainers.

In deze bijdrage staat het GWRV en de relatie met de binnen- en buitenlandse vervoerpolitiek centraal.

Vragen zoals hoe heeft het beleid van de overheid zich in de loop der jaren ontwikkeld, waarom wordt er een GWRV-beleid gevoerd, hoe denkt de overheid dat beleid te effectueren en hoe zou het beleid er in de toekomst uit moeten zien, zullen aan de orde komen. Ook zullen de vervoerpolitieke aspecten in een aantal nabuurlanden worden belicht.

Tenslotte zal in het kort aandacht worden besteed aan een pas sinds 1985 operationele vorm van gecombineerd vervoer, nl. het GWWV.

## HET TOT NU TOE GEVOERDE GWRV-BELEID VAN DE OVERHEID

Hoewel het GWRV in Nederland reeds in 1963 is gestart, is van een aanwijsbaar overheidsbeleid pas sprake sinds de 2e helft van de 70er jaren.

Een van de redenen is, dat het GWRV tot ongeveer 1975 een anoniem en economisch zelfstandig bestaan leidde. De vervoeromvang van Trailstar, de Nederlandse onderneming die GWRV-diensten aanbiedt, was geleidelijk toegenomen tot zo'n 5000 opleggers in relaties met Frankrijk en Italië, het z.g. Kangoeroevervoer. In 1974 en 1975 stortte dit vervoer echter volledig in, nadat de Fransen het spoortarief eenzijdig en drastisch verhoogd hadden. Het Kangoeroevervoer prijsde zich daarmee uit de markt.

Terzelfder tijd startte Trailstar met opleggervervoer naar Duitsland en Italië, het z.g. Huckepackvervoer, dat in korte tijd groeide tot ruim 8000 opleggers in 1978.

Trailstar geraakte door de ineensstorting van het Kangoeroevervoer en door aanloopverliezen van het Huckepackvervoer echter in 1974 in een verliessituatie, waaraan eerst in 1977 een einde kon worden gemaakt. Voor de afdekking van de overigens bescheiden verliezen in 1975 en 1976, tezamen ca.

f 250.000,-, werd met succes mede een beroep op de overheid gedaan, waardoor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat financieel en ook beleidsmatig bij het GWRV betrokken raakte.

Vervoerpolitieke ontwikkelingen in het buitenland vormden nog een reden voor de overheidsbemoeienis met het GWRV.

Vooral in de Bondsrepubliek Duitsland was begin 70er jaren met enorme overheidssteun<sup>1</sup> het GWRV met wissellaadbakken en opleggers van de grond getild. Ook in andere landen zoals Zwitserland en Italië werd het Huckepackvervoer geïntroduceerd. Trailstar speelde hierop in door vanaf 1975 Huckepackvervoerdiensten aan te bieden. De koppeling, die aan Duitse zijde werd gelegd tussen de uitbreiding van het aantal ritmachtigingen voor het Nederlandse wegvervoer en de ontwikkeling van het GWRV vanuit Nederland – een koppeling die door Nederland altijd heftig is bestreden maar die toch een feitelijk gegeven was bij het verkrijgen van voldoende ritmachtigingen – was een tweede reden voor de Nederlandse overheid om zich te gaan bezinnen op een Nederlands GWRV-beleid. De positie van de Nederlandse zeehavens, vooral van Rotterdam, vormde een wezenlijk element bij deze bezinning.

De eerste neerslag hiervan is te vinden in de Beleidsnota Goederenvervoer uit 1975 [1]. Daarin staat vermeld dat van overheidswege actief zal worden meegewerkt aan de verdere ontwikkeling van het internationale GWRV, en voorts, dat in het kader van de functies die het railvervoer ten voordele van bedrijfsleven en samenleving kan vervullen de mogelijkheden van binnenlands GWRV worden onderzocht.

Onderzoek en praktijk hebben daarna geleerd dat GWRV pas bij grotere afstanden, waarbij het railtraject meer dan ca. 700 km bedraagt, een interessant alternatief kan zijn voor vervoer geheel over de weg.

In de jaren na 1975 werd blijkens de memories van toelichting bij de Rijksbegrotingen [2] het GWRV-beleid als volgt geformuleerd:

1976: in het kader van het streven de spoorwegen als één vervoerder op de internationale markt te laten opereren zal van overheidswege actief worden meegewerkt aan de bevordering van het GWRV. Financiële steun wordt daarbij niet uitgesloten.

1977: het beleid richt zich op het stimuleren van het GWRV door het opheffen van administratieve en technische belemmeringen.

1978: het GWRV wordt niet gememoreerd.

1979: vergroting van het marktaandeel van het GWRV blijft een belangrijk doel van het beleid.

1980: inspanningen van alle betrokkenen zijn gericht op de verdere uitbouw van het gecombineerde vervoer, dus inclusief het containervervoer.

Voorts werd in deze periode binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een poging gedaan om het beleid van een instrumentarium te voorzien. In een in 1977 opgesteld intern rapport [3] over 'de toekomstige mogelijkheden van de gecombineerde rail/wegtechniek' wordt onder meer aanbevolen de volgende maatregelen te nemen: stabilisatie van spoorwegtarieven voor de lange termijn, verbetering in de marketingsfeer, opheffen van grens- en technische belemmeringen en onderzoek naar de wenselijkheid van een investeringsinjectie.

Deze aanbevelingen hebben weinig effect gehad:

De railtarieven werden regelmatig (jaarlijks) verhoogd, marketinginspanningen leverden niet het beoogde resultaat op, een aantal belemmeringen bleef bestaan en een investeringsinjectie vond vooralsnog niet plaats.

In 1978 werd met de Bondsrepubliek Duitsland een gezamenlijk actieprogramma ter versterking van de positie van de spoorwegen op de vervoermarkt opgesteld, het z.g. Gemeinsames Vorgehen, waarvan de verdere ontplooiing van het GWRV een wezenlijk bestanddeel vormde. Een op basis van dit Gemeinsames Vorgehen ingestelde bilaterale werkgroep GWRV heeft in 1979/1980 getracht maatregelen voor de bevordering van het GWRV voor te stellen, maar tot concrete resultaten heeft dit niet geleid.

Het effect van het overheidsbeleid is al met al niet groot geweest, getuige onder meer ook de in vergelijking met andere landen weinig spectaculaire groei van het vervoer (zie Tabel 1).

Rond de decadewisseling is er wat betreft de daadkracht van het beleid een verbetering waarneembaar. In de memorie van toelichting van 1981 wordt in een afzonderlijke paragraaf over het GWRV onder andere gezegd dat het GWRV aantrekkelijker wordt naarmate de capaciteit wordt uitgebreid, er meer systemen worden toegepast en de aanpak planmatig zal zijn. Verdere financiële overheidssteun moet worden overwogen als de ontwikkeling van het GWRV zou blijven steken.

In de jaren daarna wordt er in de memories van toelichting op gewezen dat het GWRV de positie van de spoorwegen kan versterken. Moge dit voor wat betreft de vervoeromvang juist zijn, de financieel-economische kant van het GWRV is voor de spoorwegen niet gunstig, zoals nog zal blijken. Voorts wordt gesteld dat het aantal terminals moet worden uitgebreid en dat de marketinginspanningen moeten worden vergroot.

Ook in de in 1981 verschenen Beleidsnota over het NS-goederenvervoer [4] wordt specifiek aandacht besteed aan het GWRV. Het belang van een actief stimuleringsbeleid wordt daarin nog eens onderstreept.

In dit beleidskader is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een extern onderzoek naar de toekomstmogelijkheden van het GWRV vanuit Nederland medegefinancierd (het z.g. Indis-onderzoek [5]), is een onderzoek verricht naar de haalbaarheid van wissellaadbakken in het GWRV [6],

zijn twee – niet geslaagde – proeven met de Rollende Landstrasse genomen, is op grond van de resultaten van het Indis-onderzoek in 1984 de tweede Nederlandse terminal in Venlo voor 100% gefinancierd en zijn infrastructu-  
rele verbeteringen op de Rotterdamse terminal gesubsidieerd, tezamen een investering van f 1,7 mln.

Uit dit overzicht blijkt dat de aandacht van de overheid voor het GWRV geleidelijk aan is toegenomen en dat na 1980 op bescheiden schaal een stimuleringsbeleid is gevoerd. De vraag dient zich aan, waarom er een GWRV-beleid, gericht op bevordering, werd gevoerd.

Eén essentiële reden kon niet publiekelijk worden aangevoerd: de eerder vermelde, door de Duitsers en Fransen gelegde koppeling tussen de ritmachtingen voor het wegvervoer en de ontwikkeling van het GWRV.

Het zijn inderdaad de invloeden vanuit het buitenland, die de overheid ertoe brachten de bevordering van het GWRV tenminste met de mond te belijden. Daarnaast is zonder twijfel de positie van Nederland als Europees vervoerland in het geding: de poort van Europa zonder de aanwezigheid van GWRV-mogelijkheden zou niet goed denkbaar zijn.

Een eveneens aangevoerde reden is de verbetering van de positie van de NS. Voor wat betreft de financiële aspecten van die positie moet hieraan ernstig worden getwijfeld. Sedert jaar en dag is het GWRV voor de NS geen kostendeekkende deelmarkt, omdat aan Trailstar tarieven moeten worden berekend, die het voor Trailstar mogelijk maken prijsaanbiedingen te doen die concurrerend zijn met vervoer geheel over de weg.

Andere argumenten voor het voeren van een GWRV-beleid zijn onder meer de gewenste samenwerking tussen 2 concurrerende vervoertechnieken, de beperking van de hinder die het wegvervoer ondervindt van natuurlijke en organisatorische belemmeringen, van vertragingen en van slechte weersomstandigheden en maatschappelijke aspecten zoals de beperking van de geluidhinder en van de uitworp van uitlaatgassen, verkeersveiligheid, sociale omstandigheden van de chauffeurs en energiebesparing door GWRV. Aan deze argumenten wordt, in vergelijking met de situatie in een aantal andere landen, in Nederland geen groot gewicht toegekend. De huidige en potentiële omvang van het GWRV in relatie tot het internationale wegvervoer lijkt daarvoor te gering.

In 1984 is tussen de Rijksoverheid en de NS een overeenkomst [7] gesloten waarin is vastgelegd (artikel 4) dat de Staat der Nederlanden aan de NS financiële bijdragen zal verstrekken 'in verband met maatregelen die op vervoerpolitieke gronden wenselijk worden geacht, met name die welke betrekking hebben op het bevorderen van het gecombineerd weg-railvervoer'. De omvang van deze bijdragen, feitelijk bedoeld ter afdekking van de NS-tekorten op het GWRV, is bepaald op f 1 mln per jaar voor de jaren 1984 t/m 1987. In de voorafgaande jaren was dit tekort opgenomen in het totaal

van het NS-goederenvervoer. In bijlage D van het bij de overeenkomst behorende rapport [8] wordt erkend, dat mede door het ontbreken van een sterk stimulerend beleid van de Nederlandse overheid, dit in tegenstelling tot andere Westeuropese landen, het GWRV in Nederland niet tot bloei is gekomen. Het is inmiddels echter wel duidelijk geworden dat de markt voor GWRV in Nederland niet zodanig omvangrijk is dat Nederland kan worden bedekt met een netwerk van terminals vanwaaruit een breed scala van internationale vervoerrelaties kan worden onderhouden. Drie à vier terminals lijken voldoende om de gehele GWRV-markt in Nederland af te romen. In het rapport wordt een voorzichtige weg naar de toekomst bewandeld: een 2e terminal opzetten, succes afwachten, dan wellicht meer terminals. Een tweede vervoeras (Oostenrijk) tot ontwikkeling brengen, bij gebleken succes meer vervoerrelaties opzetten.

In het rapport wordt niet gesproken over de mogelijkheid tarieven te verlagen om daarmee vervoer aan te trekken. Achterliggende gedachte is dat hierdoor het exploitatietekort van de NS zou toenemen, een optie die voorsnog wordt afgewezen. Of deze gedachte juist is, is verder niet onderzocht. Naast afdekking van de exploitatietekorten van de NS is, zo blijkt uit het rapport, investeringshulp voor terminals mogelijk. In de praktijk is van deze mogelijkheid echter – nog – geen gebruik gemaakt, want de eerder genoemde bijdrage ad f 1,7 mln voor terminals is vóór het totstandkomen van de overeenkomst verleend.

De financiële betrokkenheid van de Rijksoverheid bij het GWRV heeft zich derhalve beperkt tot de incidentele verliesafdekking van Trailstar in 1975/1976 ten bedrage van f 0,2 mln, de bijdrage (f 30.000,-) aan het Indis-onderzoek, de bijdrage voor terminals in 1984/1985 ad f 1,7 mln en de vanaf 1984 expliciete afdekking van de exploitatietekorten van de NS op het GWRV van minder dan f 1 mln per jaar.

Het GWRV-beleid van de overheid in de periode 1975-1985 overziende kan samenvattend worden gesteld dat het Nederlandse beleid inzake GWRV gericht is geweest op bevordering en ontplooiing van de techniek. Van 1975 tot ca. 1980 geschiedde dit voornamelijk verbaal en achter de schermen, terwijl in de periode na 1980 een bescheiden stimulerend beleid werd gevoerd, waarbij op beperkte schaal financiële middelen ter beschikking zijn gesteld.

De conclusie is dat de overheid met beperkte middelen het GWRV in stand heeft willen houden terwille van de maximale ontplooiing van het Nederlandse internationale wegvervoer.

## TOEKOMSTIG GWRV-BELEID

In het voorgaande is aangegeven dat het overheidsbeleid gericht was – en is – op de bevordering van het GWRV. Aangezien dit beleid niet echt succesvol is te noemen, is de vraag hoe het beleid er in de nabije toekomst uit zou moeten zien en welke maatregelen nodig zijn om het beleid te effectueren. Het belang van het goederenvervoer voor de Nederlandse economie wordt nogal eens miskend. Macro-economisch heeft de sector vervoer eenzelfde betekenis als bijvoorbeeld de agrarische sector. De bijdrage van het Nationaal Inkomen (bruto, factorkosten, 1984) is 7,5%, terwijl van het positieve saldo op de lopende rekening van de betalingsbalans (1982) ruim 13% (f 7 mld) is toe te schrijven aan de sector transport en 12% aan de sector landbouw en visserij. Voorts biedt het vervoer werkgelegenheid voor bijna 150.000 arbeidsjaren.

Het is de laatste jaren steeds duidelijker geworden dat het noodzakelijk is om op het gebied van het internationale goederenvervoer een geïntegreerd beleid te voeren, wil de positie van Nederland als vervoerland, als distributieland en exportland van vervoerdiensten in en voor Europa minimaal behouden blijven maar zo mogelijk versterkt worden. Ontwikkelingen op het gebied van verandering en verlegging van vervoerstromen, ketenbenadering, containerisatie, automatisering en informatieoverdracht zijn hiertoe aanleiding. De positie van de Nederlandse zeehavens met Rotterdam voorop staat daarbij centraal.

In de Regeringsverklaring van het kabinet-Lubbers (II) wordt dan ook terecht gesteld dat de logistieke en distributieve functie van Nederland verder moet worden versterkt en uitgebuit. Als gevolg daarvan zal het goederenvervoerbeleid een meer stimulerend karakter moeten krijgen i.p.v. regulerend, terwille van het economische belang van de sector verkeer en vervoer voor de Nederlandse economie.

Zonder op de uitwerking van het geïntegreerde beleid in te gaan, kan worden gesteld dat het in deze context noodzakelijk is dat in Nederland alle vervoermogelijkheden ter beschikking moeten kunnen staan, dus ook het gecombineerde vervoer in al zijn verschijningsvormen. Voorwaarde daarbij is wel dat elke techniek een commerciële en economisch zelfstandige activiteit dient te zijn, die in beginsel winstgevend moet opereren. Wellicht ten overvloede zij hier vermeld, dat de vrije keuze van de verlader voor een vervoerwijze steeds gewaarborgd dient te blijven.

De overheidsdoelstelling inzake het GWRV zou in dit kader kunnen zijn: intandhouding en groei, waarbij, gelet op het feit dat vervoer een economisch zelfstandige activiteit met winststreven is, als randvoorwaarde kan dienen een in beginsel minimaal kostendeckende exploitatie.

Deze doelstelling kan worden gestoeld op een tweetal overwegingen:

- 1 omdat Nederland distributieland van Europa moet zijn en blijven, dient GWRV beschikbaar te zijn voor het (blijven) leiden van vervoerstromen via Nederland en voor het opvangen van knelpunten in het internationale wegvervoer;
- 2 gezien de vervoerpolitieke ontwikkelingen in de Europese Gemeenschap en in de transitolanden Zwitserland en Oostenrijk kan de Nederlandse overheid het GWRV niet verwaarlozen.

Ter realisering van de beleidsdoelstelling is een aantal maatregelen nodig. Nog altijd bestaande belemmeringen, zoals bij het aan- en uitrijden over de weg naar en van terminals, dienen te worden opgeheven. Het klimaat voor potentiële gebruikers van GWRV moet worden verbeterd, ondermeer door intensivering van promotionele activiteiten. Vraag naar en aanbod van GWRV-diensten moeten meer op elkaar worden afgestemd, ondermeer door de locatie en het aantal terminals aan te passen. Verder dient de internationale treindienst ongehinderd te kunnen worden geëxploiteerd. Tenslotte zou gezien moeten worden of een hogere kostendekking van het GWRV bij de NS, die nu bijna 80% bedraagt, mogelijk is.

De taak van de overheid daarbij is, naast het verlenen van bijdragen in de tekorten van de NS op het GWRV, voort te gaan met het in internationaal verband trachten op te heffen van knelpunten, zoals het eindtrajectenvervoer over de weg en het profiel van spoorwegtunnels, het initiëren van nationaal overleg met alle betrokkenen om te komen tot meer samenwerking en tot oplossing van in Nederland voorkomende beperkingen en het verlenen van investeringsbijdragen bij de opzet van nieuwe of de verplaatsing van bestaande terminals. Daarnaast kan de overheid een rol spelen door het nemen van bepaalde maatregelen in de flankerende sfeer, zoals het subsidiëren van de extra-kosten van voor GWRV geschikt wegvervoermaterieel, teruggave van motorrijtuigenbelasting en kredietgaranties.

De financiële middelen ter realisering van de beleidsdoelstellingen zijn voor wat betreft de exploitatiesteun vastgelegd in de reeds eerder aangehaalde overeenkomst tussen het Rijk en de NS, waarmee de jaren t/m 1987 wordt bestreken. Voor de periode daarna zal om continuïteitsredenen nog tenminste enkele jaren overheidssteun noodzakelijk blijven. De spoorwegen kunnen namelijk niet op korte termijn de tarieven tot kostendekkend niveau verhogen, omdat het GWRV zich dan onmiddellijk volledig uit de markt zou prijzen. Het doorschuiven van het tekort van de NS naar Trailstar biedt in dit opzicht weinig perspectief.

De financiële middelen voor wat betreft de investeringssteun en andere maatregelen met financiële implicaties zijn niet in enig begrotingsartikel vastgelegd. Wel kan volgens de overeenkomst tussen het Rijk en de NS investe-

ringssteun voor terminals worden verleend. Het zou aanbeveling verdienen om na 1987 voor dit doel jaarlijks een bedrag op de begroting en in de af te sluiten 2e overeenkomst (looptijd vanaf 1988) op te nemen. De hoogte van dit bedrag zou niet veel meer dan ca. f 1 mln per jaar behoeven te zijn, gebaseerd op een nog nader in te vullen investeringsplan.

Daarnaast zijn inspanningen nodig om de niet-financiële maatregelen ten uitvoer te leggen. Samen met de andere betrokkenen in het GWRV, n.l. de NS, Trailstar en de organisaties in het beroepsgoederenvervoer over de weg en in de expeditie sfeer, zal moeten worden gezorgd voor een beter klimaat voor de ontwikkeling van het GWRV, voor het wegnemen van de psychologische barrière van wegvervoerders tegen samenwerking met de spoorwegen en voor het versterken van de structuur van Trailstar.

Voorts zal de overheid via haar bi- en multilaterale contacten de internationale samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen onderling en met de Huckepackondernemingen moeten stimuleren, want als het om een vlotte afwikkeling van het vervoer gaat (dienstregeling, grensoponthoud, tarieven, dienstbetoon) is Nederland sterk afhankelijk van het buitenland. Ook zal in internationaal verband, d.w.z. binnen de EG en met Zwitserland en Oostenrijk, het aan- en uitrijden vanaf een buitenlandse terminal verder geliberaliseerd dienen te worden.

Aldus kan het GWRV vanuit Nederland naar een grotere schaal worden getild en zal het niet langer nodig zijn om, zoals een NS-topman onlangs nog stelde, het paard naar het water te brengen en het dan ook nog aan het drinken te zetten.

## **BUITENLANDSE VERVOERPOLITIEK**

Bij de beleidsbepaling in Nederland spelen zoals eerder gesteld vervoerpolitieke ontwikkelingen in het buitenland een wezenlijke rol. De positie van de transitolanden Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk staat daarbij centraal. Het is daarom nuttig nader in te gaan op het in deze landen voorgestane vervoerbeleid. Van belang zijn voorts de ontwikkelingen inzake GWRV in internationale organisaties zoals de EG, CEMT en ECE.

De Duitse overheid ziet met lede ogen hoe in toenemende mate Nederlandse vrachtauto's de Duitse Autobahnen in beslag nemen op hun tocht naar zuidelijker gelegen landen. Er wordt van die kant dan ook steeds meer druk op Nederland uitgeoefend om (meer) ernst te maken met de bevordering van het GWRV vanuit Nederland. Daarbij speelt de ook in Duitsland sterker wordende roep om milieubescherming een steeds belangrijker rol. Omdat prognoses aangeven dat het transitowegvervoer door Duitsland tot 2000 nog met 80% zal toenemen, heeft de Duitse overheid laten doorschemeren dat



het GWRV nu nog op vrijwillige basis kon worden bevorderd, maar dat bij onvoldoende ontplooiing ervan op lange termijn dirigistische maatregelen niet worden uitgesloten. Dit zou overigens haaks staan op het streven van de EG om in 1992 een volledig geliberaliseerde (en geharmoniseerde) vervoermarkt binnen de EG te realiseren.

Omdat er in Duitsland sterk wordt gehecht aan de bevordering van het GWRV, wordt in een bilaterale Nederlands-Duitse werkgroep met vertegenwoordigers van de overheden, spoorwegen, Huckepackmaatschappijen en wegvervoerorganisaties nagegaan hoe het GWRV vanuit Nederland verder tot ontplooiing kan worden gebracht, zonder dwingende maatregelen.

Zwitserland kent al geruime tijd een maximum toelaatbaar totaalgewicht voor vrachtauto's van 28 ton, waardoor het merendeel van de naar Noord-Italië rijdende vrachtautocombinaties, waarvan in de EG het maximum totaalgewicht 40 ton bedraagt, ofwel gebruik moet maken van de Rollende Landstrasse tussen Zuid-Duitsland en Italië (Milaan), ofwel moet (om)rijden via Oostenrijk of Frankrijk. Daarmee heeft Zwitserland zich gevrijwaard van een rol als transitoland voor het zware wegvervoer. Het ziet er allerminst naar uit dat de 28 ton-grens zal worden verhoogd. Ook in Zwitserland is de zorg voor het milieu in dit opzicht een factor met toenemende betekenis.

Door het bieden van regelmatige Rollende Landstrasse-verbindingen door Zwitserland heen is er een redelijk alternatief voor het wegvervoer voorhanden. Het is ook mede door de limiet van 28 ton dat in het GWRV vanuit Nederland de relatie via Zwitserland met Italië domineert: ongeveer 75% van het Trailstarvervoer.

Jarenlang heeft Oostenrijk het internationale wegvervoer via de transitroutes, vooral via de Brenner, zien toenemen: van 6,6 mln ton in 1973 tot 18,5 mln in 1983. De hoogte van de kosten voor weginfrastructuur (aanleg en onderhoud), het talmende optreden van de EG inzake het Oostenrijkse verzoek mee te betalen aan de weginfrastructuur en milieu-overwegingen hebben echter de afgelopen jaren een kentering in het Oostenrijkse vervoerbeleid teweeggebracht. Een groot deel van de verwachte toename van het transitowegvervoer (en mogelijk meer dan dat) zal met railtechniek moeten worden afgewikkeld, indien niet goedschiks, dan kwaadschiks, d.w.z. gedwongen.

Van diverse kanten is de Oostenrijkse overheid er weliswaar op gewezen dat commerciële bedrijfsvoering van het GWRV uitgangspunt moet zijn bij de bevordering van het GWRV en dat dwangmatige overheveling van wegvervoer naar GWRV niet aanvaardbaar is, maar er dient toch rekening mee gehouden te worden dat, waar binnen de EG juist een liberalisatie-wind waait, Oostenrijk en in mindere mate Zwitserland ernaar zullen blijven streven de verwachte toename van het wegvervoer voorzover mogelijk via de GWRV-techniek te laten afwikkelen.

Voor de positie van de transitolanden kan begrip worden opgebracht, maar dat betekent nog niet dat de transitovervoerpolitiek onderschreven wordt. Wel moet tijdig worden ingespeeld op de vervoerpolitieke ontwikkelingen door het GWRV vanwege het belang van de distributiefunctie van Nederland zodanig tot ontplooiing te brengen dat gedwongen overheveling van weg naar rail niet nodig zal zijn. Zonder financiële steun van de overheid lijken de ontplooiingsmogelijkheden van het GWRV beperkt. In praktisch alle EG-lidstaten met GWRV wordt deze vervoervorm gestimuleerd door middel van overheidssteun (investeringshulp, infrastructuurbijdragen e.d.). In de ons omringende landen heeft het GWRV mede daardoor een belangrijk grotere groei te zien gegeven dan in Nederland.

Een aparte plaats in de internationale vervoerpolitiek wordt ingenomen door de Europese Gemeenschap. Daar in dit themanummer een bijdrage aan de EG is gewijd, wordt hier volstaan met de constatering dat door de EG-wetgeving, met name Richtlijn 75/130, het GWRV wordt bevorderd, maar dat nog een aantal belemmeringen, zoals beperkingen bij het aan- en uitrijden over de weg naar en van terminals, moet worden opgeheven.

Naast de EG zijn er nog 2 internationale gouvernementele organisaties waarin aan het gecombineerde vervoer aandacht wordt besteed.

In Parijs zetelt de CEMT, de Conferentie van Europese Ministers van Transport, waaronder een werkgroep gecombineerd vervoer ressorteert. Met de regelmaat van de klok produceert deze groep interessante rapporten over allerlei aspecten van het GWRV, met vaak daaraan gekoppeld een lijst van aanbevelingen in de vorm van een resolutie, die aan de ministers ter goedkeuring wordt voorgelegd. Aangezien de resoluties geen rechtskracht hebben, gaat er alleen een morele werking vanuit. De kracht van de CEMT is gelegen in het feit dat in Parijs, in tegenstelling tot de situatie in Brussel, ook Zwitserland en Oostenrijk aan tafel zitten.

De ECE, de Economische Commissie voor Europa, een onderdeel van de Verenigde Naties, kent eveneens een werkgroep gecombineerd vervoer, die eens per jaar in Genève bijeenkomt. Tijdens deze vergaderingen worden bijdragen van lidstaten besproken, en standpunten en informatie uitgewisseld. In deze groep participeren ook enkele Oosteuropese landen, die echter nauwelijks geïnteresseerd zijn in het GWRV. Alleen Hongarije lijkt op weg aansluiting te zoeken bij het Westeuropese GWRV-systeem.

### **GECOMBINEERD WEG-WATER VERVOER (GWWV)**

Het GWWV omvat het roll-on roll-off vervoer in de binnenvaart, d.w.z. het vervoer van allerlei soorten wegvoertuigen met speciaal daarvoor ingerichte binnenschepen.

Sinds 1985 is deze vorm van gecombineerd vervoer operationeel op de Rijn tussen Rotterdam, Mainz en Mannheim. Reeds jaren wordt er een ro-ro-dienst onderhouden op de Donau tussen Passau en Bulgarije, maar voor de Nederlandse vervoerpolitiek is dit van weinig betekenis. Uit de ervaringen van het eerste exploitatiejaar met de ro-ro-dienst op de Rijn blijkt dat in een behoefte wordt voorzien. Niet alleen vrachtauto's en opleggers voor het beroepsgoederenvervoer worden verscheept, maar ook bedrijfsvoertuigen zoals fabrieksnieuwe tractoren en andere landbouwmachines.

Een duidelijk overheidsbeleid inzake GWWV is er niet. De vervoertechniek ontwikkelt zich vanzelf, overheidsbemoeyenis is nauwelijks nodig. Bezien vanuit de functie van Nederland als distributieland krijgt het GWWV een positieve benadering van de overheid. Het beleid is erop gericht het GWWV gelijk te stellen met het GWRV. Ongelijkheden bestaan er nu nog in de EG-regeling inzake het zonder vergunningen aan- en uitrijden over de weg vanaf de terminals. Bij het GWWV is dit beperkt tot 50 km, maar het streven is deze grens op te trekken tot 150 km. Verder gelden voor het GWRV bepaalde fiscale teruggaveregelingen die niet op het GWWV van toepassing zijn. Voorts zou ook voor het GWWV beperkte investeringssteun voor bijvoorbeeld terminals mogelijk moeten zijn.

Overigens lijkt deze ro-ro-dienst levensvatbaar op relatief korte afstanden, ca. 500 km, daar waar het GWRV niet interessant is. Concurrentie tussen GWWV en GWRV vanuit Nederland zal daarom ook niet licht ontstaan. De ervaringen met het GWWV zijn in feite nog te pril om conclusies te kunnen trekken.

## **SAMENVATTING EN BESLUIT**

Sinds 1975 wordt er in Nederland een beleid gevoerd inzake het gecombineerd weg-railvervoer, GWRV. Dit beleid is bij voortdurend gericht op de bevordering en verdere ontplooiing van deze techniek. In 1985 werden bijna 13.000 opleggers en wissellaadbakken gecombineerd vervoerd, met een snel stijgend aandeel van de wissellaadbakken (nu 40%). Ondanks enkele financiële stimuleringsmaatregelen beantwoordt de groei van het GWRV niet aan de verwachtingen. In feite is het GWRV met beperkte middelen in stand gehouden ter wille van de maximale ontplooiing van het Nederlandse internationale wegvervoer.

Gelet op de positie van Nederland als distributieland voor Europa en gelet op de vervoerpolitieke ontwikkelingen in een aantal transitolanden, m.n. de Bondsrepubliek Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland, dient ook in de toekomst het beleid gericht te blijven op de instandhouding van het GWRV en, waar mogelijk, groei. Daartoe dient de overheid de door de structuur van de

GWRV-markt veroorzaakte tekorten van de NS op het GWRV af te dekken (ca. f 1 mln per jaar). Daarnaast zijn stimuleringsmaatregelen nodig die voor wat betreft het financiële beslag van bescheiden omvang kunnen zijn (ca. f 1 mln per jaar). Met bescheiden middelen kan aldus worden bereikt dat de positie van Nederland als vervoerland wordt versterkt en dat wordt ingespeeld op vervoerpolitieke ontwikkelingen elders in Europa.

Het gecombineerde weg-water vervoer, GWWV, is een nieuwe vorm van gecombineerd vervoer die pas sinds 1985 operationeel is op de Rijn. In het kader van de positie van Nederland als distributieland verdient het GWWV een positieve benadering van de overheid. Bestaande ongelijkheden t.o.v. het GWRV dienen te worden opgeheven. Dit betreft vooral de afstand waarover vergunningvrij naar en van de terminals mag worden gereden.

Het gecombineerde vervoer staat in het middelpunt van de nationale en internationale belangstelling. Het is een goede zaak om de voordelen van de diverse vormen van gecombineerd vervoer te benadrukken en uit te buiten. Het is evenzeer een goede zaak zich ervan bewust te zijn dat het gecombineerd vervoer ook zijn beperkingen heeft. In het belang van de nationale economie dient het gecombineerd vervoer ondanks deze beperkingen door de overheid te worden gestimuleerd. Uiteindelijk bestaat er aldus een sterke wisselwerking tussen gecombineerd vervoer en vervoerpolitiek.

**Tabel 1** – Vervoeromvang Trailstar in aantallen eenheden (opleggers en wissellaadbakken)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986 t/m juni
Kangoeroe	5754	5020	1839	640	433	222	196	129	80	343	116	115	58	60
Huckepack		–	58	3843	7403	5811	8607	10202	10771	8819	10189	11361	11216	12667
w.v. opleggers		–	58	3843	7403	5811	8607	10202	10771	8819	9686	9888	8543	8260
wissellaad- bakken		–	–	–	–	–	–	–	–	–	503	1473	2673	4407
Totaal Trailstar	5754	5078	5682	8043	6244	8829	10398	10900	8899	10532	11477	11331	12725	7380
Ter vergelijking:														
Kombiverkehr <sup>1</sup>	123	128	130	147	147	178	239	292	336	379	414	460	485	266

Bronnen: Trailstar: 1973-1984: jaarverslagen Trailstar

1985, 1986: maandelijks opgaven Trailstar

Kombiverkehr: Geschäftsbericht 1985 en documentatie Kombiverkehr over de jaren 1970-1984.

<sup>1</sup> Kombiverkehr is de Duitse onderneming voor Huckepackvervoer.

De vervoeromvang is weergegeven in aantal beladen wagons x 1000.

Het aandeel van het grensoverschrijdende vervoer bedraagt ongeveer 30%.

**Noot:**

1 In de jaren 1969-1972 werd op al het wegvervoer één Pfennig per ton per km belasting geheven, de z.g. Leber-Pfennig.

**Referenties:**

1. *Beleidsnota Goederenvervoer*, 1975, Tweede Kamer der Staten-Generaal, zitting 1974-1975, nr. 13421.
2. *Memorie van Toelichting bij de Rijksbegrotingen van het Departement van Verkeer en Waterstaat*, 1963-1986, Tweede Kamer der Staten-Generaal.
3. *Gecombineerd rail/wegvervoer*, rapport, juni 1977, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal van het Verkeer.
4. *NS-Goederenvervoer*, 1981, Tweede Kamer der Staten-Generaal, zitting 1980-1981, nr. 16645.
5. Indis Nederlands Centrum voor Industrieel en Distributief Marketing Onderzoek B.V., 1980, *Een onderzoek naar de bekendheid van en de toekomstmogelijkheden voor gecombineerd weg/railvervoer vanuit, naar en in Nederland*, Amsterdam.
6. *Wissellaadbakken, deel 1 studievoorstel*, 1980, en *deel 2 haalbaarheidsstudie*, 1982, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal van het Verkeer.
7. *Overeenkomst inzake het NS-Goederenvervoer tussen de Staat der Nederlanden en de N.V. Nederlandse Spoorwegen*, 1984, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal van het Verkeer.
8. *Rapport van de Werkgroep Uitwerking Regeling Rijksoverheid/NS-goederenvervoer*, 1984, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal van het Verkeer.

# GECOMBINEERD VERVOER: DE EUROPESE DIMENSIE

Drs. D. PLIJTER\*  
Commissie van de Europese Gemeenschappen

## Abstract

### Combined transport: the European dimension

In 1975, the Council of the European Economic Community, acting on a proposal by the Commission, adopted a first directive on combined road/rail carriage of goods. Since then, a Community policy to promote combined transport has been developed. The author discusses the background of the directive which originated in a proposal of the Commission to generalize a system of Community licenses, but was adopted with a view to protect the environment and increase road safety.

The main items of the policy are:

- liberalization of quantitative restrictions on road journeys
- tax reductions to the extent that use has been made of rail transport
- standardization of technical equipment, i.e. swap bodies
- financial contribution of the Community and state aid to infrastructure development
- negotiations to extend the scope of application of the liberalization measure to Scandinavian and transit countries (Norway, Austria, Finland, Sweden, Switzerland and Yugoslavia).

These measures were taken to a large extent when the common transport policy found itself in a deadlocked situation. Now the principles have been established for the liberalization of road transport by 1992, the future of combined road/rail transport which, has grown considerably in the last ten years, looks rather uncertain. The Commission, however, will continue its policy to promote combined transport.

## INLEIDING

Op 17 februari 1975 heeft de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen een eerste besluit inzake gecombineerd vervoer genomen. Het belangrijkste element van dit besluit, de richtlijn houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd rail/wegvervoer van goederen tussen de Lid-Staten (PB nr. L 28 van 22.2.1975, blz. 31), is de vrijstelling van elk contingentenings- en vergunningsstelsel waaraan dit vervoer in de praktijk was onderworpen. Dit besluit was het eerste van een serie besluiten op dit terrein, waardoor inmiddels gesproken kan worden van een gemeenschappelijk beleid gericht op de bevordering van het gecombineerd vervoer.

\* Dit artikel werd op persoonlijke titel geschreven.

De rechtvaardiging van dit beleid is daarin gelegen – zo blijkt uit de overwegingen bij de richtlijn – dat deze vervoerwijze over lange afstanden een economisch voordelige exploitatievorm is en tevens een aantal maatschappelijke voordelen kent:

- ontlasting van het wegverkeer
- vergroting van de verkeersveiligheid
- bescherming van het milieu.

Tevens worden hiermee de voordelen op vervoergebied van weg- en railvervoer gecombineerd. Ook energie-politieke voordelen zouden hier nog te noemen zijn, maar de Raad heeft deze als zodanig niet in zijn overwegingen betrokken.

Hoe belangrijk deze overwegingen ook zijn, de oorsprong van het besluit van de Raad is elders gelegen en wel in een Commissievoorstel uit 1972 voor een verordening met betrekking tot de regeling van de capaciteit van het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten (PB nr. C 73 van 5.7.1972, blz. 6). In dit voorstel werd, naast de geleidelijke vervanging van de bilaterale contingenten door communautaire vergunningen, eveneens voorzien de instelling van aparte vergunningen voor gecombineerd vervoer, welke zonder kwantitatieve beperkingen zouden moeten worden verleend.

Voor de Commissie vormde liberalisatie van de vervoermarkt dus het uitgangspunt, terwijl, drie jaar later, voor de Raad de micro- en macro-economische voordelen van het gecombineerd vervoer op de voorgrond stonden. Mede naar aanleiding van dit Commissievoorstel besloot de Raad op 22 november 1973 met voorrang over te gaan tot het vaststellen van gemeenschappelijke regels voor het gecombineerd rail/wegvervoer. Of hierbij de overweging een rol speelde dat slechts een gering gedeelte van de totale omvang van het weg- en spoorwegvervoer gecombineerd wordt vervoerd, is niet duidelijk. Vastgesteld kan wel worden dat met de uitspraak van de Raad van 30 juni 1986 het idee van de geleidelijke, algemene toepassing van de communautaire vergunning als instrument van een capaciteitsbeleid definitief is verworpen. Maar dit terzijde.

Door de voorgenomen liberalisering van slechts een gering deel van de markt – naar schatting 0,5% van het internationale goederenvervoer over de weg en door de spoorwegen halverwege de zeventiger jaren – kregen de maatschappelijke voordelen in de publieke discussie de meeste aandacht. Aan deze voordelen kan nog worden toegevoegd dat in elk geval zijdens sommige overheden in het gecombineerd rail/wegvervoer een mogelijkheid wordt gezien voor de spoorwegen nieuwe markten aan te boren. In dit verband lijkt relevant dat voor de totstandkoming van de richtlijn werd gesproken over beperking van het toepassingsgebied van de richtlijn tot dat gecombineerd

vervoer dat minimaal 300 km of 50% van de totale afstand per spoor had afgelegd. Ook de overwogen beperking alleen grensoverschrijding per spoor toe te staan lijkt erop gericht een voor de spoorwegen voldoende interessant vervoer te verzekeren, zonder het internationale wegvervoer al te zeer vrij te maken.

Overigens werd aan de filosofie inzake gecombineerd rail/wegvervoer als nieuwe markt veelal getwijfeld in kringen van de spoorwegondernemingen. Gevreesd werd daar dat dit vervoer in belangrijke mate het in sommige Lid-Staten aanzienlijke en traditionele goederenverkeer per spoor zou verdringen en daarmee de rol van de spoorwegen zou terugbrengen van organisator en uitvoerder van vervoerdiensten tot uitsluitend uitvoerder. De discussie of afneembare laadbakken en containers deel van het toepassingsgebied van de richtlijn dienden uit te maken, past ook in dit kader.

Gezegd moet worden dat in deze discussies de Europese Commissie niet altijd aan de zijde van de meest ruimhartige interpretatie van verdere liberalisering van het gecombineerd rail/wegvervoer heeft gestaan. Ter verdediging mag hier worden opgemerkt dat de Commissie het perspectief van een alomvattende regeling van het internationale intracommunautaire wegvervoer niet uit het oog wilde doen verliezen door een te groot marktsegment te liberaliseren.

## COMMUNAUTAIRE MAATREGELEN

In de richtlijn zoals die door de Raad van 17 februari 1975 wordt vastgesteld, wordt gecombineerd rail/wegvervoer als volgt gedefinieerd:

'het goederenvervoer over de weg tussen Lid-Staten waarbij de trekker, de vrachtwagen, de aanhangwagen, de oplegger of de afneembare laadbak daarvan per spoor worden verzonden vanaf het geschikte station van inlading dat het dichtst bij de laadplaats van de goederen is gelegen tot aan het geschikte station van uitlading dat het dichtst bij de losplaats is gelegen.'

Bij deze definitie kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

Bij de keuze van het station gaat het criterium 'geschikt' aan dat van 'dichtstbijgelegen' vooraf. Dat betekent dat de vervoerder, uitgaande van de door hem gekozen gecombineerde vervoertechniek, het dichtstbijgelegen daartoe ingerichte station dient te gebruiken om van de vrijstelling van de vergunningsverplichting te kunnen profiteren. Een interpretatie als zou de vervoerder de op het dichtstbijgelegen station voorhanden zijnde gecombineerd vervoertechnieken dienen aan te wenden om vrijgesteld te worden van een vergunning, dient bijgevolg te worden afgewezen.

Of de interpretatie van 'geschikt' ook zover gaat dat het gebruik van de techniek van de 'Rollende Landstraße' – die in slechts twee Lid-Staten wordt



toegepast, te weten Duitsland en Italië en daarnaast in Oostenrijk en Zwitserland – wegvervoer vrij van vergunningen elders in de Gemeenschap toelaat, is nimmer op gezaghebbende wijze uitgemaakt. Ondanks het feit dat de per spoor afgelegde afstand in zo'n geval groter kan zijn dan die over de weg, lijkt dit onvoldoende reden de richtlijn niet toe te passen. Overigens hebben problemen op dit vlak zich nooit voorgedaan.

Ook de principiële mogelijkheid dat 'geschikt' geïnterpreteerd zou kunnen worden als betrekking hebbend op de dienstregeling van de spoorwegverbindingen of de toelaatbare hoogte van de wegvoertuigen op een bepaald gedeelte van de spoorweginfrastructuur heeft nooit tot echte moeilijkheden aanleiding gegeven. Kennelijk zijn hiervoor in de praktijk van het vervoer redelijke oplossingen gevonden.

De vraag of het 'geschikte dichtstbijgelegen' station ook op het grondgebied van een derde land gelegen kan zijn is wel op gezaghebbende wijze beantwoord. Deze vraag werd naar aanleiding van een gerezen conflict tussen Duitsland en Italië door de Europese Commissie aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen voorgelegd, die hierover op 28 maart 1985 een uitspraak heeft gedaan. Daarin zegt het Hof dat ook een in een derde land gelegen station in het kader van intracommunautair gecombineerd rail/wegvervoer een geschikt station kan zijn, indien dit het dichtst gelegen is bij de plaats van lading of van lossing.

De, vanuit het perspectief van een beleid gericht op vrije dienstenverlening op de vervoermarkt in 1975 nog uiterst terughoudende, Ministerraad toonde zich in de genoemde Richtlijn nog eens extra voorzichtig door daaraan een beperkte werkingsduur tot 1 januari 1979 te geven. In de Richtlijn van de Raad van 19 december 1978 tot wijziging van die van 1975 (PB nr. L 5 van 9.1.1979, blz. 33) wordt evenwel overwogen dat van de maatregel een baanbrekend positief effect is uitgegaan en dat derhalve de permanente handhaving geboden is. Tevens worden voor een experimentele periode tot 1 januari 1982 containers van 20 voet en meer binnen het toepassingsgebied van de Richtlijn gebracht. Twee jaar later, na rapportage over de resultaten van het experiment door de Commissie worden de resultaten hiervan wederom als positief beoordeeld en worden door de Richtlijn van de Raad van 21 december 1981 (PB nr. L 5 van 9.1.1982, blz. 12) ook containers definitief in de Richtlijn opgenomen.

Daarmee was de eerste stap gezet op de weg tot ontwikkeling van een beleid gericht op de bevordering van het gecombineerd rail/wegvervoer. Eind 1980 stelde de Commissie aan de Raad een compleet pakket van beleidsmaatregelen voor op het gebied van het gecombineerd vervoer (PB nr. C 351 van 31.12.1980, blz. 37). Voorgesteld werd:

- uitbreiding van het toepassingsgebied tot nationaal gecombineerd vervoer en gecombineerd vervoer van containers over de binnenwateren;
- verlaging van de motorrijtuigenbelasting in verhouding tot het gebruik dat wegvoertuigen van het spoor gemaakt hebben;
- versoepeling van de toegang van het eigen vervoer tot het gecombineerd vervoer;
- het gecombineerd vervoer uit te zonderen van algemene rijverboden;
- afschaffing van verplichte wegvervoertarieven in het kader van gecombineerd vervoer;
- vereenvoudiging van de grensformaliteiten voor gecombineerd vervoer.

Aangekondigd werden voorstellen:

- ter definiëring van een spoorwegnetwerk en een netwerk van overslagcentra noodzakelijk voor de verdere ontwikkeling van het gecombineerd vervoer;
- voor technische harmonisatie van rollend materieel en de uitrusting van overslagcentra; en
- tot verbetering van de statistieken.

Uiteindelijk heeft de Raad, in zijn zitting van 28 juli 1982 de Commissie daarin slechts in beperkte mate gevolgd (PB nr. L 247 van 23.8.1982). Het toepassingsgebied werd uitgebreid tot het vervoer van containers over de binnenwateren, maar de vrijstelling van vergunningen tot een straal van 50 km rond de binnenvaarthaven beperkt, en de motorrijtuigenbelasting werd teruggebracht in de mate waarin op het eigen grondgebied van de belastingheffende Lid-Staat van de spoorweg gebruik gemaakt is, terwijl voor het rekening houden met de in andere Lid-Statens afgelegde afstand per spoor slechts de mogelijkheid werd geopend. Voorts kreeg de Commissie opdracht een voorstel te doen inzake maatregelen om een netwerk van spoorlijnen en overslagcentra van communautair belang vast te stellen met het oog op de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer.

Op 10 juni 1982 had de Raad reeds besloten dat tijdelijke steunmaatregelen gericht op de infrastructuur en de vaste en mobiele uitrusting voor overslag gericht op de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer waren toegestaan in het kader van Verordening 1107/70 (PB nr. L 184 van 29.6.1982, blz. 1). In 1985 heeft de Commissie een aantal van haar voorstellen uit 1980 opnieuw onder de aandacht van de Raad gebracht (PB nr. C 139 van 7.6.1985, blz. 2), met name die inzake de toegang van het eigen vervoer tot het gecombineerd vervoer, de vrijstelling van algemene rijverboden en de verruiming van de liberalisering voor het gecombineerd vervoer over de binnenwateren van een straal van 50 km tot 150 km.

Tevens werd voorgesteld het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden

tot het gecombineerd vervoer over de binnenwateren van vrachtwagens, aanhangers, opleggers en laadkisten.

Deze voorstellen zijn nog in discussie in de Raad. De voorstellen die in 1982 niet door de Raad werden overgenomen leveren ook nu weer problemen op. Daarnaast heeft de Commissie, na het advies van het Europees Parlement (PB nr. C 68 van van 24.3.1986, blz. 166) en het Economisch en Sociaal Comité (CES 927/85 van 31.10.1985) besloten haar voorstel inzake de vrijstelling van algemene rijverboden zodanig te wijzigen dat zondagsrijverboden, waar deze bestaan, niet aangetast zullen worden.

### **BIJKOMENDE MAATREGELEN EN VOORSTELLEN VAN COMMUNAUTAIRE AARD**

Ook in het beleid gericht op intensivering van de spoorwegsamenwerking en de samenwerking van de gecombineerde vervoerondernemingen, technische harmonisatie en verbetering van de infrastructuur hebben Raad en Commissie aandacht geschonken aan het gecombineerd vervoer.

In de aanbeveling van de Raad van 19 december 1984 (PB nr. L 333 van 21.12.1984, blz. 63) gericht tot de spoorwegondernemingen van de Lid-Staten inzake een intensivering van de samenwerking bij het internationale reizigers- en personenvervoer is met name die van belang welke gericht is op verdere commercialisering van het spoorwegaandeel in het gecombineerd vervoer.

In 1982 sloten zeven spoorwegondernemingen, waaronder de NS, en acht gecombineerde vervoerbedrijven, waaronder Trailstar, zich aaneen in Interunit. Deze onderneming welke vooreerst tot doel had bepaalde studies uit te voeren, zou in een later stadium ook managementtaken toebedeeld kunnen krijgen, zoals de aankoop van materieel en het opzetten van een pool van gespecialiseerde wagons.

De Commissie wenste dit idee te ondersteunen en stelde in 1983 aan de Raad voor aan te bevelen dat zoveel mogelijk gecombineerd vervoerondernemingen alsmede die spoorwegmaatschappijen die gecombineerd vervoer bedrijven zich bij Interunit zouden aansluiten en dat Interunit's taken op het vlak van het management spoedig gestalte zouden krijgen (PB nr. C 179 van 6.7.1983, blz. 4).

Hoewel de Raad geen enkele moeite had zulks aan te bevelen is het daarvan (nog) niet gekomen. Door interne tegenstellingen gekweld – met name over de wenselijkheid van een pool van gespecialiseerde wagons, vergelijkbaar met Intercontainer, in te stellen – is Interunit op sterven na dood en lijkt de aanbeveling op dit moment weinig zin te hebben. Niettemin is het zeer gewenst dat spoorweg- en gecombineerd vervoermaatschappijen zich bera-

den op welke wijze zij hun gezamenlijke belangen tegenover nationale en internationale overheden en organisaties het meest effectief over het voetlicht brengen. Vanuit Brussels' perspectief is de huidige situatie zeker niet optimaal te noemen.

Het werk in de sfeer van de technische harmonisatie is op dit moment met name gericht op de standaardisatie van wissellaadbakken. Een voorstel van de Commissie terzake kan op korte termijn verwacht worden. Nadat de principiële beslissing terzake door de Raad zal zijn genomen kunnen de versnelde procedures ter voltooiing van de interne markt in 1992, waartoe de Raad reeds eerder heeft besloten, ook hier met vrucht worden toegepast.

Voor het internationaal gecombineerd vervoer is de verbetering (modernisering, uitbreiding) van de Europese infrastructuur, met name die van de spoorwegen, van grote betekenis. De problemen zijn met name gelegen in de hoogte van de tunnels, die, om een zo groot mogelijke markt voor gecombineerd rail/wegvervoer te doen ontstaan, de doorgang van voertuigen en opleggers van 4.00 meter hoogte zou moeten toelaten. De problemen liggen hier met name in Italië en Frankrijk. In het verleden is reeds vanuit de Europese Investeringsbank en via het budget van de EG door de Gemeenschap aan het gecombineerd vervoer financiële steun verleend. Met name wordt hier gewezen op de steun aan de verbetering van de lijn Chiasso-Milaan (8,5 miljoen ECU) vanuit de EG begrotingspost voor infrastructuurprojecten.

De behoeften van het gecombineerd vervoer op infrastructureel gebied worden ook duidelijk onderkend in de Mededeling van de Commissie aan de Raad van 27 juni 1986 inzake een infrastructuur programma voor de middellange termijn (COM(86)340 van 27.6.1986; nog niet in PB gepubliceerd).

Een netwerk van hoofdverbindingen van Europese betekenis maakt deel uit van het programma. Een minimumeis die aan dit netwerk gesteld moet worden, aldus de Commissie, is dat het de vereiste expansie van het goederenvervoer in het algemeen en dat van het gecombineerd vervoer in het bijzonder, mogelijk maakt.

Modernisering van het spoorwegnetwerk wordt met name van betekenis geacht opdat het op economische wijze vervoeren van goederen door verlaging van de kosten, verhoging van frequentie en snelheid bereikt kan worden, waarbij met name gedacht wordt aan gecombineerd vervoer. In dit verband wordt ook gewezen op de noodzaak dat internationale routes voorzien zijn van een beperkt aantal overslagcentra.

In concreto wordt ervoor gepleit dat alle nieuwe spoorlijnen van het C1-type zijn, waarop alle types containers, laadbakken, voertuigen en opleggers kunnen worden toegelaten en dat bestaande spoorlijnen van dit netwerk, indien uitbouw tot type C1 te kostbaar is, tenminste van type B zijn, dat een maxi-

male hoogte van voertuigen toelaat van 3,0 m bij het bestaande spoorwegmaterieel.

Tot nu toe is sinds 1982 voor infrastructuur projecten op de EG-begroting uitgetrokken 260 miljoen ECU, hetgeen overeenkomt met f 625 miljoen. Om tot een reële bijdrage te komen aan de uitvoering van de noodzakelijke projecten acht de Commissie een geleidelijke stijging van de jaarlijkse begrotingspost infrastructuur tot 150 miljoen ECU in 1990 verdedigbaar. Of het werkelijk zo ver zal kunnen komen hangt van de begrotingsautoriteit van de Gemeenschap af.

## **INTERNATIONALE SAMENWERKING**

Direct na de aanvaarding door de Raad van de eerste Richtlijn gecombineerd vervoer in 1975, stelde de Commissie voor onderhandelingen met een aantal derde landen te openen teneinde het communautaire regime van vrijstelling van internationale vergunningen en quota-regelingen te veralgemenen. Eerst op 26 maart 1981 besloot de Raad onderhandelingen te openen met Spanje, Noorwegen, Oostenrijk, Finland, Zweden, Zwitserland en Joegoslavië. Deze worden namens de Gemeenschap door de Commissie gevoerd. Een overeenkomst met Spanje kon eind 1984 worden ondertekend, maar heeft inmiddels, door de toetreding van Spanje tot de Gemeenschap, geen betekenis meer.

De, multilaterale, onderhandelingen met de overige landen waarbij ook het Secretariaat van de Europese Conferentie van Ministers voor Transport (CEMT) betrokken is, zijn nog steeds gaande. Het is niet goed mogelijk op deze plaats dieper op het verloop van de besprekingen in te gaan. Er lijkt evenwel een reëel perspectief aanwezig dat de besprekingen nog dit jaar in positieve zin kunnen worden afgerond.

Gegeven het politieke belang dat door met name de Oostenrijkse regering aan de verdere ontwikkeling van het gecombineerd rail/wegvervoer wordt gehecht, waarbij maatregelen ter beïnvloeding van de keuze van het vervoermiddel niet lijken te worden uitgesloten, lijkt het interessant te zien of Oostenrijk de meer liberale benadering van de Europese Gemeenschap zal kunnen volgen en partij zal worden bij het te sluiten verdrag. In de te maken afwegingen speelt eveneens de algemene vervoerpolitieke relatie tussen Oostenrijk en de Gemeenschap een rol.

## DE ONTWIKKELING VAN HET INTERNATIONALE GECOMBINEERD VERVOER TUSSEN LID-STATEN

In de inleiding werd het marktaandeel van het internationale gecombineerd rail/wegvervoer geschat op 0,5% van het totale internationale vervoer over de weg tussen de Lid-Statens. Een nauwkeuriger beeld kon niet gegeven worden. Ook nu nog zijn gegevens inzake het gecombineerd vervoer maar in beperkte mate voorhanden. Zelfs met het beschikbare materiaal zijn er allerlei problemen die onderlinge vergelijkingen bemoeilijken (eenheden versus TEU's; bruto tonnage versus bruto-bruto<sup>1</sup> tonnage). Gegevens over geleverde tkm-prestaties per betrokken vervoertak zijn in het geheel niet voorhanden.

Weliswaar worden door het Statistisch Bureau van de Europese Gemeenschappen per Lid-Staat gegevens inzake aantal (zendingen en containers) en bruto tonnage (verzonden, ontvangen, transit) in nationaal en internationaal vervoer gepubliceerd, maar dit geeft slechts een beperkt beeld over de ontwikkelingen. Meer gedetailleerde gegevens zijn beschikbaar via de verslagen van de gecombineerd vervoerondernemingen en Intercontainer, maar hierbij kunnen zich de genoemde definitieproblemen voordoen. Bijvoorbeeld in het geval van Intercontainer wordt geen onderscheid gemaakt tussen het gecombineerd vervoer van containers en zuiver spoorvervoer.

Met deze beperkingen in gedachte, is het volgende beeld te schilderen over de afgelopen jaren; 1984 is het laatste jaar waarover volledige gegevens beschikbaar zijn.

In 1984 werd tussen de Lid-Statens 450 miljoen ton goederen vervoerd, waarvan 190 miljoen ton voor rekening kwam van het wegvervoer en 70 miljoen ton voor dat van de spoorwegen. In dat jaar bedroeg het vervoer per spoor van vrachtwagens, opleggers en laadkisten 3,8 miljoen ton, ofwel 2% van de markt voor internationaal wegvervoer. Sinds het midden van de jaren '70 heeft dit vervoer zich dus verviervoudigd; sinds 1980 kan een verdubbeling worden geconstateerd.

Het aandeel in dit vervoer van de laadbakken is gestegen van ongeveer een kwart in 1980 naar 40% in 1984 en dat van opleggers is gedaald van tweederde in 1980 tot minder dan de helft in 1984. Het aandeel van de 'Rollende Landstraße' bleef gelijk op ongeveer 10%.

In 1984 werd 6,2 miljoen ton met containers per spoor vervoerd, hetgeen overeenkomt met 3,2% van het internationale wegvervoer in de Gemeenschap. In de afgelopen 10 jaar is dit vervoer daarmee verdubbeld. Als gevolg van een stagnerende ontwikkeling in 1981 en 1982 bedraagt de groei sinds 1980 slechts 10%. In 1985 kende Intercontainer echter weer een sterke groei van haar activiteiten van rond de 14%.

Alhoewel het marktaandeel van het gecombineerd vervoer dus omstreeks

5% bedraagt, is op bepaalde routes het aandeel veel groter. Met name in het vervoer naar en van Italië heeft het gecombineerd vervoer een belangrijke plaats verworven: het marktaandeel van het vervoer van wegvoertuigen, opleggers en laadbakken bedraagt 8,8% (2,7 miljoen ton), terwijl dit percentage voor het containervervoer per spoor op 14,3% (4,3 miljoen ton) ligt. Anders gezegd: dagelijks worden van en naar Italië een kleine 700 wegvervoereenheden per spoor vervoerd. Weinig in vergelijking met de 3.600 wegvoertuigen die dagelijks de Brenner passeren, maar toch niet onaanzienlijk. Ook in het internationaal vervoer van en naar de Bondsrepubliek speelt het gecombineerd vervoer een rol. Het marktaandeel bedraagt 2,9% (2,6 miljoen ton) voor containers en 3,4% (3,0 miljoen ton) voor het overige gecombineerd vervoer.

In het intracommunautaire vervoer van en naar Nederland is het aandeel van per spoor vervoerde vrachtwagens, opleggers en laadbakken zeer bescheiden: 0,4% (0,27 miljoen ton). Voor containers is het marktaandeel ten opzichte van het intercommunautaire internationale wegvervoer 2,8% (1,9 miljoen ton).

Als we de blik tenslotte richten op de relaties tussen Lid-Staten, blijkt dat die tussen de Bondsrepubliek en Italië veruit het belangrijkste is: meer dan de helft van het intracommunautaire vervoer per spoor van wegvoertuigen, opleggers en laadbakken speelt zich tussen deze twee landen af, terwijl voor het containervervoer per spoor 16% van de vervoeractiviteit op deze relatie plaatsvindt.

Naar schatting bedraagt het marktaandeel van het gecombineerd vervoer van containers 7,7%, terwijl het overige gecombineerd vervoer op deze relatie 10,9% voor zijn rekening neemt.

## CONCLUSIE

Het gecombineerd rail/wegvervoer heeft in het afgelopen decennium een niet onbelangrijke ontwikkeling vertoond en heeft op sommige markten een interessant aandeel verworven. Daarbij hebben nationale en communautaire maatregelen een positieve rol gespeeld. Tegen de achtergrond van een in het slop geraakte ontwikkeling naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid konden de door de Europese Commissie voorgestelde maatregelen in het algemeen rekenen op steun van zowel Lid-Staten die naar een liberalere inrichting van de vervoermarkt streven als van die welke ter realisering daarvan harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden vooropstellen.

Met het arrest van het Europese Hof van Justitie van 22 mei 1985 inzake de klacht van het Europees Parlement tegen de Raad van Ministers (PB nr. C 144 van 13.6.1985, blz. 4) is de politieke situatie veranderd. Nu de Raad

gehouden lijkt binnen afzienbare tijd liberalisering in de vervoersector te realiseren, roept dit in sommige Lid-Staten spanningen op die besluitvorming van de Raad inzake voorstellen voor aanvullende stimulerende maatregelen ten behoeve van het gecombineerd vervoer bemoeilijken.

Daarentegen lijken dergelijke maatregelen nu des te meer geboden om het gecombineerd vervoer in staat te stellen een voldoende sterke marktpositie op te bouwen om de te verwachten verscherpte concurrentie op de vervoermarkt als gevolg van de liberalisering het hoofd te bieden.

Naast de in de aanvang genoemde maatschappelijke voordelen van het gecombineerd vervoer zijn nog een aantal nieuwe bijkomende overwegingen te noemen die voor voortzetting van de steun aan de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer pleiten.

Allereerst lijkt een blijvende rol voor het gecombineerd vervoer weggelegd gegeven de teruglopende ontwikkeling van de wegeninfrastructuur en de te verwachten blijvend groeiende vraag naar vervoerdiensten in de Gemeenschap. In de tweede plaats zal het gecombineerd vervoer een belangrijke rol moeten spelen in het vervoer tussen noord en zuid in de Gemeenschap gegeven de beperkingen waaraan Oostenrijk en Zwitserland het transitovervoer onderwerpen en daarmee isolering van Griekenland en Italië van de rest van de Gemeenschap moeten helpen voorkomen.

Deze steun dient evenwel, in de mate waarin die van directe financiële aard is, een tijdelijk karakter te dragen en erop gericht te zijn het gecombineerd vervoer op eigen financiële benen te doen staan.

Om al deze redenen en overwegingen is het van belang het alternatief van het gecombineerd vervoer commercieel verder te ontwikkelen en beleidsmatig te blijven stimuleren.

#### Noot

1. Bruto-bruto = inhoud + verpakking + vervoermiddel.



## GECOMBINEERD WEG-/RAILVERVOER BESTSELLER OF WINKELDOCHTER?

W.H. GERLACH  
Gerlach & Co.

### **Abstract**

#### **Combined road/rail transportation (CRRT)**

Amongst all material written in the last 10 years on the subject of CRRT hardly any attention has been paid to the users' economical motives for using this mode of transportation. In spite of the fact that these motives are the main reason for expansion and even continuation of CRRT.

After analysing CRRT's potential customers they can be narrowed down to hauliers and freight forwarders. Especially in the light of the added uncertainties for the first category an economic advantage is of utmost importance.

Whereas in various other European countries CRRT, heavily aided by government subsidies, has developed quite impressively, Trailstar N.V., the Dutch CRRT company, continues to handle about 1000 units per month.

A well founded, international concept should be presented in order to entice the Dutch government to further aid the development of CRRT.

Perhaps the Dutch Ministry of Transportation, the railways, Trailstar N.V. and the Dutch Association for Road Haulage could suggest to the other countries participating in CRRT to contract an internationally operating organisation consultant to do a study on how CRRT should be organized at European level.

While doing this a sound economical advantage can be achieved for all participants on top of the environmental advantages.

Wie alles zou willen verzamelen wat er in de afgelopen 10 jaar over het GWRV is geschreven, zou aan 15 meter boekenplank nauwelijks genoeg hebben. 10 Meter zou hij moeten reserveren voor technische beschrijvingen van spoorwegmaterieel, hijsgereedschap, inrichting van terminals en dergelijke nuttige zaken. 3,50 Meter wordt in beslag genomen door macro-economische bespiegelingen over het nut van GWRV voor de samenleving en het milieu, de besparingen die te realiseren zijn op het wegennet en voor de vele welwillende pagina's, die politieke partijen aan het GWRV hebben gewijd. 1,49 Meter is nodig voor het opbergen van wetenschappelijke oeuvres over de vraag, of GWRV meer of minder energie gebruikt dan het traditionele wegvervoer. Beide standpunten houden elkaar in evenwicht, zowel in termen van papierverbruik als in de kracht van de gebezigde argumenten.

Er blijft dan nog één centimeter plankruimte over en dat is ruim voldoende voor het bewaren van wat de gebruikers van GWRV hebben geschreven over hun economische motieven om deze vervoertechniek te gaan en te blijven gebruiken. En toch zijn het deze motieven die in laatste instantie over het

voortbestaan van GWRV beslissen. Het is dus wel de moeite waard van de vervoerwetenschappelijke Olympus af te dalen naar de triviale, luidruchtige en ondoorzichtige kasbah, die wij als vervoermarkt plegen aan te duiden.

### **WELKE GEBRUIKER?**

En daar begint al de eerste onduidelijkheid: wie is eigenlijk de (potentiële) gebruiker van het GWRV? Vrijwel nooit de verlader. Hem laat het koud, hoe zijn goederen precies worden vervoerd. Als het maar snel gebeurt, zonder beschadiging en zo goedkoop mogelijk. Er zijn weliswaar enige eigen vervoerders, die gebruik maken van GWRV, doch hun aantal is gering en zal dat ook wel blijven, alleen al vanwege de kwestie retourvracht.

Blijven dus over de wegvervoerder en de expediteur. Beiden hebben ten aanzien van het gecombineerde vervoer een flink aantal overwegingen. Sommige daarvan hebben ze gemeenschappelijk, andere zijn verschillend.

Laten we beginnen met de gemeenschappelijke overwegingen.

- Is GWRV sneller dan wegvervoer? Antwoord: soms wel, soms niet. Wel als het vervoer met gesloten treinen plaatsvindt over lange afstanden, bij voorkeur tijdens een weekend; niet op relatief korte afstanden als we bij de totale vervoertijd betrekken de aanvoer naar en de afvoer van de terminals.
- Is GWRV betrouwbaar? Antwoord: qua vervoertijd is GWRV kwetsbaarder dan wegvervoer zowel om technische als om organisatorische redenen. Ook voor abnormale weersomstandigheden is GWRV niet minder gevoelig.
- Biedt GWRV voordelen op bedrijfsorganisatorisch gebied? Antwoord: in bepaalde gevallen wel. Als er sprake is van een regelmatige vervoerstroombaan naar een verafgelegen bestemming, waar een betrouwbare partner kan zorgen voor de aflevering, voor de retourvracht en voor het terugbrengen van het vervoermiddel naar de terminal, dan is er een flinke besparing mogelijk op arbeidsloon en op een aantal variabele kosten.
- Doen zich bij GWRV meer of minder beschadigingen voor dan bij wegvervoer? Antwoord: er is geen verschil.
- Kan de vervoerder resp. de expediteur ten aanzien van de kostprijs geld besparen? Antwoord: in een beperkt aantal gevallen wel, meestal echter niet.

De expediteur zal over het algemeen aan de bovengenoemde antwoorden voldoende hebben om er zijn conclusies uit te trekken.

De wegvervoerder blijft nog met een paar vragen zitten zoals:

- Wie haalt bij aankomst van de trein mijn oplegger van de terminal en brengt hem daar later weer terug?

- Zal die vreemde chauffeur mijn klant wel behoorlijk te woord staan?
- Wie zorgt er voor retourvracht?
- Wie voelt zich verantwoordelijk voor zijn oplegger, zodat ik hem niet met een gescheurd dekzeil en vol butsen en krassen weer thuis krijg?
- Als ik ten behoeve van GWRV aangepaste opleggers moet kopen, wie garandeert mij dat ik deze nog optimaal kan gebruiken als ik door tariefsontwikkelingen of andere oorzaken geen gebruik meer van GWRV kan maken? De aangepaste opleggers zijn immers meestal lager dan de normale en ze kunnen dus minder vracht meenemen.
- Wie betaalt mijn schade in tijd en geld omdat ik bij GWRV geen gebruik kan maken van de snelle en voordelige inklaringsmogelijkheden aan de grens en daarvoor in de plaats naar een binnenlands douanekantoor moet gaan met veel kortere werktijden en minder geroutineerde ambtenaren?

Uit al deze overwegingen blijkt wel, dat vooral de wegvervoerder een zeer hoge drempel moet overschrijden, wil hij klant worden van het gecombineerde vervoer.

### **HOE IS GWRV IN ANDERE LANDEN GEREGLD?**

Wat wordt er nu gedaan om deze drempel te verlagen en wie voelt zich geroepen om dat te doen?

Op de 14,99 meter lange boekenplank, waarvan in de aanhef van dit artikel sprake was, zult u tevergeefs naar een antwoord zoeken. Er bestaat geen internationaal concept hoe GWRV in Europa dient te worden georganiseerd. Dat wil niet zeggen, dat er niets tot stand is gekomen. Vooral in de grote landen als Frankrijk, Duitsland en Italië bestaat gecombineerd weg/railvervoer, dat – in absolute cijfers – tamelijk indrukwekkend is. Gerelateerd aan het totale wegvervoer stelt het helaas nog weinig voor. Wat tot stand kwam is niet het produkt van een goede Europese planning, het groeiende min of meer toevallig al naar gelang de spoorwegen, de overheden en partikuliere firma's in elk van de landen er brood in zagen.

Het duidelijkst komt het ontbreken van een integraal plan tot uitdrukking als men tracht na te gaan welke tarieven nu eigenlijk bepalend zijn voor de inkoop van GWRV. In Duitsland bijvoorbeeld betaalt Kombiverkehr (de Duitse Huckepackgesellschaft) rond DM 500.000,— per dag aan de Deutsche Bundesbahn en deze laat hierover enige tientallen treinen rijden. Het is dan in het belang van Kombiverkehr van de aldus geboden vervoercapaciteiten optimaal gebruik te maken. Commercieel gezien misschien geen onaanvaardig systeem, doch welke relatie er bestaat tussen de geleverde vervoerprestatie en de genoemde prijs en in welk verband dit staat met de kostprijs blijft

volledig in het duister. Aan de minister wordt bij herhaling verteld dat het GWRV voor de Bundesbahn een verliespost is en dus extra moet worden gesubsidieerd; merkwaardigerwijze neemt hij met deze mededeling zonder nader onderzoek genoeg en legt geld op tafel. In Frankrijk zijn de zaken duidelijker geregeld. Het verband tussen vervoerprestatie en vrachtpenningen wordt niet verdoezeld maar wel wordt de tariefstelling eenzijdig bepaald door de SNCF op grond van wat zij meent dat de markt kan dragen. In België komt GWRV tot stand door een mate van samenwerking tussen de verkoper (spoorweg) en inkoper (GWRV-maatschappij) die dermate innig is, dat eenieder er vreugde aan beleeft, behalve de belastingbetaler. België heeft dan ook niet minder dan 6 terminals. De Belgische GWRV-maatschappij heeft vele tientallen wagons op uitermate gunstige voorwaarden kunnen aanschaffen. In Nederland wordt GWRV verzorgd door de N.V. Trailstar, waarin de Nederlandse Spoorwegen voor 4% participeren. De overige 96% der aandelen zijn in handen van ruim 20 wegvervoerders. De rijksoverheid heeft Trailstar enige malen gesteund, o.a. door de aanleg en uitrusting van de terminal in Venlo te financieren. Trailstar exploiteert 30 eigen spoorwagons, geschikt voor het vervoer van opleggers en wissellaadbakken en behaalt dankzij deze activiteit een bescheiden batig saldo. De Nederlandse Spoorwegen helpen Trailstar zoveel zij kunnen, doch het is duidelijk dat de invloed van de NS op de totale vervoerprijs evenredig is aan het korte Nederlandse parcours.

Sinds enige jaren is er dan ook een zekere stagnatie in de ontwikkeling waar te nemen; Trailstar bemiddelt ca. 1.000 eenheden per maand en lijkt daarmee voorlopig een grens te hebben bereikt.

## **DE NEDERLANDSE MARKT VOOR GWRV**

Verschillende malen en langs verschillende wegen is getracht een inzicht te krijgen in de potentiële Nederlandse markt voor GWRV.

Een hoogleraar in de psychiatrie heeft eens gezegd: 'De slechtste manier om er achter te komen, wat een mens wil is aan die mens te vragen wat hij wil.' De marktonderzoekers van Trailstar kunnen deze stelling bevestigen. In theorie is iedereen het erover eens, dat GWRV een vervoertechniek met toekomst is. Men kan wijzen op de milieuvoordelen, op de toenemende verkeerscongestie, op de verscherping van allerlei economische en sociale maatregelen ten detrimente van het wegvervoer, op energiebesparing en wat al niet meer. Al deze argumenten, stuk voor stuk waar, pleiten in het voordeel van GWRV. De praktijk is echter anders. Alleen enkele tankvervoerders hebben de weg naar Trailstar gevonden. De overige gebruikers zijn vrijwel zonder uitzondering expediteurs, die hun wat minder gevoelige lading

betrekkelijk goedkoop naar Italië verzenden. Voor de veel interessantere groupageverkeren maken de Nederlandse expediteurs vrijwel geen gebruik van GWRV. De voornaamste reden hiervoor is de prijs. Weliswaar is het basistarief van terminal tot terminal zo laag, dat de vrachtauto er niet voor kan rijden, maar de zogenaamde voorloop- en naloopkosten doen dit voordeel volledig teniet. Andere overwegingen van de vervoerders zijn reeds eerder behandeld.

Zoals in ons land te doen gebruikelijk richten alle ogen zich naar de overheid als men iets wil hebben doch er niet voor wenst te betalen. En als men dan wijst op onze buurlanden, waar de overheden soms miljarden gestoken hebben in deze techniek, dan lijkt het er inderdaad op, dat onze overheid een schriel beleid voert.

Toch zou dit geen rechtvaardig verwijt zijn. Immers, de overheid heeft ten aanzien van GWRV nog nooit neen gezegd tegen enig goed gefundeerd en veelbelovend project. Het probleem ligt juist in het ontbreken van een goed concept, dat uiteraard een Europees concept zou moeten zijn want ons eigen land is voor GWRV te klein. En dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat er weinig voor voelt grote bedragen te steken in een gefragmenteerde aanpak, die zeker tot blijvende verliezen zal leiden, moeten wij als belastingbetalers toch eerder prijzen dan laken.

Is GWRV, althans wat de Nederlandse deelname daaraan betreft, dus veroordeeld een langzame doch wisse dood te sterven?

Dat kan, doch het hoeft niet. Zoals de kaarten thans liggen, is eigenlijk niemand gelukkig. De Nederlandse Spoorwegen kunnen aan het korte Nederlandse parcours niet echt verdienen. Voor de expediteurs en wegvervoerders zijn er weinig prikkels om op GWRV over te stappen. De oplossingen voor deze problemen kunnen ook eigenlijk niet in Nederland gevonden worden want zelfs al zou de NS helemaal niets rekenen voor haar parcours, dan nog is het tarief voor de wegvervoerder niet echt interessant. In onze buurlanden België en Duitsland kan de ontwikkeling van Nederlands GWRV op weinig sympathie en steun rekenen. Veel liever ziet men, dat de Nederlandse vervoerders naar Neuss of naar Antwerpen komen om daar hun opleggers of wissellaadbakken op de trein te zetten. Voor grote regio's van ons land is dat trouwens nu al een commercieel aantrekkelijke propositie.

Misschien kan de volgende suggestie tot een oplossing leiden:

Nederland (Ministerie, NS, Trailstar en COG) zouden aan de andere bij het GWRV betrokken landen kunnen voorstellen aan een internationaal opererend organisatiebureau een studieopdracht te verstrekken over de vraag, hoe GWRV in Europees verband zou moeten worden georganiseerd.

Door inpassing van de bestaande, bilateraal tot stand gekomen verbindingen in een geïntegreerd systeem en door een intelligent tariefstelsel zou moeten

worden bereikt, dat GWRV niet alleen maatschappelijk maar ook economisch nut afwerpt voor alle deelnemers. Waarschijnlijk zal dan ook blijken, dat de Nederlandse achterstand op dit gebied niet veroorzaakt wordt door onkunde of onmacht van onze vervoerders doch door het achterwege blijven van kunstmatige stimulantia in de vorm van verkapte doch buitensporig hoge subsidies zoals in de landen om ons heen. Het Nederlandse GWRV is momenteel te vergelijken met een renpaard, dat het zonder doping moet opnemen tegen tien andere, die wel een fikse dosis stimuleringsmiddelen hebben ontvangen.

## AANTEKENINGENRUBRIEK

### UIT HET ACHTERLAND – HET ONZEGBARE; DE NEDERLANDSE SCHOOL

Het onderzoek naar de inhoud van het begrip 'achterland', van zeehavens en de factoren die daarbij spelen, is nog geenszins voltooid.

Boerman (die schreef over Rotterdam en Amsterdam in 1957), Kuiler (met een studie over het vervoer van en naar Duitsland van 1974), Schut (met een beschrijving van aspecten van een achterlandafbakening, in het bijzonder met betrekking tot de zeehavens in datzelfde jaar), schrijver dezes (met het in referentie [1] genoemde proefschrift), alsmede het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam (dat intensief onderzoek doet, mede naar aanleiding van een rapport van Ohm uit 1981), zijn de op één hand te tellen publicisten in Nederland over het achterland. De studies hebben alle gemeen, dat zij middels verkenningen de weg zochten naar de realiteit achter het begrip achterland.

Maar het begrip 'achterland', evenals het begrip 'voorland', blijft vaag. Het ware beter in beide gevallen te spreken van afzetgebieden (van havendiensten), waarmee al meer het dynamische karakter – het voortdurend wijzigen wordt aangeduid. Uit een heel andere levenssfeer wordt dit op treffende wijze onder woorden gebracht.

Het is bekend, dat een drugsvraagstuk bestaat. Het kon dan ook niet uitblijven, dat hierover een en ander op schrift werd gesteld door iemand, die vele jaren in deze wereld heeft vertoefd.

Een zekere René Stoute schreef zo'n boek met de titel 'Uit het achterland' [2]. Daarin komt de passage voor: 'uit het achterland – het onzegbare. Uw 'gids in junkland'? Ik zou mij maar niet op mijn woord geloven, indien u de werkelijkheid gekopieerd wil zien.'

Ook in de relatie haven – afzetgebied, kan, om in de stijl van Stoute te blijven, gezegd worden, dat bij de gang naar het kopieerapparaat er reeds zoveel verandert, dat de kopie nagenoeg nutteloos zal zijn.

Het theoretisch plaatje past niet meer op de praktische gang van zaken in het haven- en vervoergebeuren.

Meer en meer breekt in haven-, maar ook in verladerskringen, het besef door, dat een integratie van alle vervoerschakels in de goederenstroom van produktie tot consument de dominerende factor wordt. Het spanningsveld tussen zeescheepvaart en achterland via de zeehavens is daarvan een onderdeel. Verschillende integratiemogelijkheden komen tot uiting door de verschillen in de factorenmix van de aangeboden ketens. De mate van beschik-

baarheid en onderlinge samenhang van de diverse factoren brengen de verlander ertoe juist een bepaalde vervoerketen te gebruiken in plaats van een andere, die ook aangeboden wordt. Maar ook dit is geen statisch gegeven. Met een tweetal voorbeelden van invloed op – doch niet uitsluitend – de Rotterdamse haven zal dit onderstreept worden.

Ze betreffen niet het al elders vele malen beschreven streven naar een automatiserings- en informatienetwerk, maar de wat minder in de publiciteit komende ontwikkelingen op het gebied van het Europese vervoerbeleid en de stormachtige ontwikkeling in het containervervoer op de Rijn.

Nu het Iberisch Schiereiland tot de EEG is toegetreden zullen de afzetgebieden van de belangrijkste Westeuropese havens onder één economisch rechtsregime komen. De komende EEG-verdragswijziging houdt immers in, dat de interne markt vóór 1993 zal moeten zijn bereikt. Er is ook een definitie van deze interne markt gegeven, namelijk een waarlijk gemeenschappelijke markt, d.w.z. zonder interne grenzen. Kunnen er nu nog in de lidstaten verschillende vervoerpolitieke opties zijn. Gezien de eis tot totale integratie, zal een éénvormig beleid op vervoergebied noodzakelijk zijn. Dit zal er voor zorgen, dat één van de factoren – de vervoerpolitieke optie – die op het ogenblik nog meespeelt bij de havenkeuze, komt te vervallen.

Kenmerkend daarvoor is het streven van de Duitse zeehavens naar gelijkstelling van de zogenaamde blauwe grenzen (= Noordduitse havens) met de groene grenzen (= vooral Beneluxgrenzen met Duitsland) en het voorstel van de Europese Commissie inzake een apart vervoerregime voor via de zeehavens in de Gemeenschap in- en uitgevoerde goederen. Het verwezenlijken van een uniform vervoerbeleid en één markt zonder grenzen in de naaste toekomst zal ervoor zorgen, dat het begrip 'achterland', zeker in de Westeuropese verhoudingen, helemaal niet meer bruikbaar is.

Tegelijk zal daarmee ook komen vast te staan, dat het door Vigarié altijd bestreden gebruik in Franse overheidskringen om te spreken over 'trafics détournés', indien voor Frankrijk bestemde of uit Frankrijk afkomstige goederen via niet-Franse havens worden verscheept, niet conform de economische werkelijkheid is. De inhoud van een geïntegreerde vervoerpolitiek, zeker wat de uitgangspunten betreft, is op 22 mei 1985 door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in grote lijnen geschetst; kort samengevat komt het neer op: 'Liberalisatie in het vervoer moet. . .!' [3] Door deze uitspraak staat vast, dat het vrije dienstenverkeer binnen en tussen de lidstaten van de EEG, niet alleen in het inlandvervoer maar ook mijns inziens in de intracommunautaire zee- en luchtvaart, binnen een redelijke termijn tot stand zal moeten komen. De Vervoerministerraad van de EEG heeft op haar zitting van 14 november 1985 daartoe al een eerste aanzet gegeven door als beleidsvoornemen te uiten, dat alle kwantitatieve beperkingen voor 1993 zouden moeten zijn opgeheven. Dat zij daarnaast het voorne-



men heeft ook harmonisatiemaatregelen te nemen, is irrelevant voor het liberalisatieprincipe, ofschoon zo'n zaak op zich natuurlijk wel zijn eigen waarde heeft.

Door bovengenoemde elementen wordt de vrijheid van opereren van vervoerders en daarmee ook, voorzover van toepassing, hun havenkeuze, overgelaten aan het spel van de markt: de kostenminimalisatie kan zijn gang gaan.

Niet geremd door nationale vervoerpolitieke maatregelen kan dan een andere nog economischer havenkeuze in Europa plaatsvinden. Met andere woorden: het hele EEG-gebied – nagenoeg geheel West-Europa – vormt een en hetzelfde achterland; is afzetgebied voor alle havens in diezelfde Europese Gemeenschap van hun havendiensten.

Dat de Nederlandse havens daarbij een goede uitgangspositie hebben, laat zich afleiden uit het aandeel van de diverse lidstaten in het intracommunautaire goederenvervoer. Het vervoer van en naar de zeehavens is daarvan weliswaar maar een onderdeel [4], doch de verhoudingen onderling geven al genoeg indicaties.

Niet alleen komt de goede Nederlandse uitgangspositie tot uiting, doch ook, dat de grootste aandelen (meer dan 90%!) zich tussen de Benelux, West-Duitsland en Frankrijk onderling bewegen [5].

Dit doet bevroeden, dat met het bovengeschilderde Europese vervoerbeleid zich weliswaar verschuivingen – hetzij in positieve hetzij in negatieve zin voor de havens individueel – zullen voordoen, doch met de gemeenschappelijke markt zullen ze ook alle een en hetzelfde afzetgebied krijgen. De door het EEG-verdrag beoogde optimale allocatie kan dan tot stand komen.

Het tweede voorbeeld – de ontwikkeling van het containervervoer op de Rijn – is geografisch gezien beperkter. Ook hier geldt, evenals bij het Europese vervoerbeleid, dat wij in een tijd leven waar zich stormachtige ontwikkelingen voordoen, die elke afbakening of poging daartoe van achterlanden direct als achterhaald doen bestempelen.

Genoegzaam is bekend, dat qua volume het vervoer van droog en nat massagoed altijd van eminent belang geweest is voor de binnenscheepvaart. Dit ging zelfs zo ver, dat in het midden van de jaren '70 het belang van de stukgoedsector voor de binnenvaart, zeker wat de Rijnvaart betreft, als nagenoeg nihil werd omschreven; dit niettegenstaande het feit dat reeds de containerisatie van het stukgoed in de zeevaart en zelfs in het wegvervoer een grote ontwikkeling had doorgemaakt.

Doch het toenemende kostenbewustzijn van de containerzeerederijen, die voortdurend op zoek gingen (en zijn) naar verlaging van transportkosten over de gehele vervoerketen die de containers doorliepen, bracht hun ertoe veeleer een efficiëntere organisatie te zoeken in het 'landbeen' dan nog verdergaande – maar van minder invloed op de kosten – rationalisaties van

het 'zeebeen'. Op zoek naar nieuwe transportmogelijkheden, aangespoord door het gecombineerde effect van een toename van de containeroverslag en concentratie van aanloophavens, werden schaalvoordelen met daaruit resulterende kostenvoordelen in het 'landbeen' door de zeevaartrederijen gevonden met behulp van gebundeld vervoer over een zo lang mogelijke afstand. In het wegtransport konden deze schaalvoordelen niet worden gerealiseerd. De binnenvaart werd ontdekt, toen de factor tijd niet meer dominant bleek te zijn en een denkproces zowel bij de niet binnenvaartgerichte buitenlandse rederijen, containerterminals en binnenvaarders zich voltrokken had. In 1979 werden in Rotterdam al 50.000 binnenvaartcontainers (TEU's) behandeld. Dit aantal liep op via 102.000 (1981) naar 225.200 in 1985 d.w.z. iedere vier jaar een verdubbeling ofwel een jaarlijkse stijging van bijna 20% [6]. Van de hoeveelheid in 1985 nam de relatie met West-Duistland 63% voor zijn rekening; met België al 28% (!), terwijl de relatie met Zwitserland (met 7.500 TEU's in 1985) en Frankrijk (5.900 TEU's) goede groeipotenties hebben.

Alhoewel geen statistisch materiaal voorhanden, kan uit ervaring en afgaand op het nettogewicht van een volle zeecontainer (= 10,5 ton) aangenomen worden, dat stukgoed het merendeel van de lading van de containers uitmaakt. Maar dan is tevens de conclusie, dat deze vervoertechniek, bij uitstek geschikt voor het massagoedvervoer, zich steeds meer zal aandienen voor het vervoer van stukgoederen van en naar het Europese continent. Nu al zou een zesbaksduwverband in één reis 540 en meer containers tegelijk aankunnen. Dat de goederenstroom daarmee ook wijzigt, laat zich afleiden uit het feit dat het infrastructuurnet van de binnenvaartwegen minder fijnmazig is en daardoor minder en andere havenkeuzes biedt dan bij het spoor- of wegvervoer.

Hoe paradoxaal het ook moge klinken, Rotterdam heeft daarenboven nog het voordeel dat de overslagkosten van de binnenvaartcontainer nog altijd  $\pm 20\%$  à  $30\%$  uitmaken van de totale kosten [7]. Dit relatief hoge aandeel kan in de toekomst zeker omlaag. Tot voor kort was de laad- en losapparatuur voor het zeecontainerschip hetzelfde als voor de binnenvaart. Het binnenvaarttarief kon dan ook niet veel afwijken van het 'zeetarief'. De eerste speciale binnenvaartcontainerkraan langs de Hartelhaven is evenwel al geïnstalleerd. Ook zou in de werkwijze van overslag met name de tijdstippen waarop dit gebeurt een variatie tussen zee- en binnenvaart kunnen worden toegepast.

Gelukkig zitten evenwel de spoorwegen ook niet stil. De samenwerking – nagenoeg rond – tussen de Nederlandse en Duitse spoorwegen, om ook hun marktaandeel in het containervervoer te vergroten door een met de binnenvaart concurrerend tariefstelsel (Ingrid) aan te bieden, onderstreept des te meer het voortdurend veranderen van de goederenstromen in het Europese.

Boven beschreven twee voorbeelden (het komende Europese vervoerbeleid en de binnenvaartcontainerontwikkeling) hebben laten zien, dat in het Europese marktgebied goederenstromen en -stroompjes voortdurend wijzigen door telkens weer andere factoren.

Theoretische beschouwingen, met name die over 'achterlanden', dienen dan ook niet zozeer te zijn gericht op scherpe definities of zelfs afbakeningen – immers dat zal zonder normafspraken bij voorbaat al tot mislukken gedoemd zijn – maar zoals de onderzoeksobjecten havens en hun afzetgebieden zelf – dynamisch te werk moeten gaan en zich in hoofdzaak richten op de evolutie en uitwerking van de factoren die meespelen bij de havenkeuze door de 'goederendirigent'. Op dergelijke wijze zal het 'onzegbare achterland' toch een uniek en duidelijk leesbaar origineel blijken te zijn.

Dr. Mr. J.G.W. SIMONS

#### Referenties

1. *Een achterlandverkenning; Enkele beschouwingen over het begrip 'achterland' aan de hand van literatuur, een factorenoverzicht, Rotterdamse promotiereizen en statistische gegevens met betrekking tot Rotterdam*; Dr. Mr. J.G.W. SIMONS, Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, ISBN 90 6374 004 2.
2. Blz. 69, RENÉ STOUTE '*Uit het achterland*', Uitgeverij 'De Arbeiderspers', ISBN 90 295 4677 8.
3. Zie ook de gelijknamige artikelen van schrijver in het Tijdschrift Economisch-Statistische Berichten van 12 juni (no. 3509, blz. 579) en 10 juli 1985 (no. 3513, blz. 702).
4. Voor Nederland is hiervan een berekening gemaakt in een advies van de Sociaal-Economische Raad van 12 december 1985 betreffende de Europese Commissie-voorstellen inzake liberalisatie van het goederenvervoer van of naar zeehavens. Het havenvervoer bedraagt, al naar gelang de vervoertechniek en het karakter van nationaal of internationaal vervoer, 29% tot 76%.
5. Voor een gedetailleerde onderbouwing zie: *Europa Transport Analysis and Forecasts 1984*, Commissie van de EG, Brussel 1985, blz. 19, Tabel 4.5.
6. Bron: *Enquête Havenbedrijf; Governota Rotterdam en de bevordering van het gecombineerd vervoer van containers van en naar het achterland*. Haven van Rotterdam.
7. Bron: *Enquête Havenbedrijf; Governota Rotterdam en de bevordering van het gecombineerd vervoer van containers van en naar het achterland*. Haven van Rotterdam.

## EUROPARUBRIEK

### *De Europese vervoerintegratie 1 april 1986 – 1 juli 1986*

Dr. Mr. J. G. W. SIMONS

#### TEN GELEIDE

Op 22 mei 1985 – nu al weer een jaar geleden – stelde het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in zijn arrest over de zogenaamde nalatigheidszaak vast, dat de Raad het Verdrag van Rome heeft geschonden. De Raad heeft nagelaten de vrijheid van dienstverrichting op het gebied van het internationale vervoer te verzekeren en de voorwaarden voor de toelating van niet in een lidstaat gevestigde vervoerder tot het binnenlands vervoer in die lidstaten vast te stellen; met andere woorden: op grond van artikel 75 lid 1 a) en b) van het EEG-verdrag had het internationale vervoer (al sinds 1970!) geliberaliseerd en de voorwaarden voor het cabotagevervoer op Europees vlak vastgesteld moeten zijn. Het Hof ging er vanuit – niet nakomen van het arrest, verplicht bij artikel 176 van het Verdrag, is hypothetisch – dat de Raad hiertoe in een redelijke termijn overgaat.

Wat ligt dan het meest voor de hand om juist in deze verslagperiode eens te zien hoe in het afgelopen jaar op deze uitspraak is gereageerd. Zijn er in de lidstaten wijzigingen in het vervoerpolitiek denken opgetreden, waardoor uitvoering van het arrest binnenkort is te verwachten? In de hiernavolgende beschouwing worden passages gebruikt van een uitgebreider artikel, dat eerder verscheen onder de titel 'Liberalisatie in het vervoer moet . . . nog steeds!', in de Economisch-Statistische Berichten van 28 mei 1986. Het reikt tot de datum van 22 mei 1986. Maar ook daarna hebben zich vermeldenswaardige ontwikkelingen voorgedaan. Deze zullen eveneens ter sprake komen.

Blijken zal, dat de eindspurt van het Nederlandse voorzitterschap van de Raad een fenomenale was. De rubriek zal deze keer weer eens met een plaatje worden besloten. In de desbetreffende mededelingen van de Europese Investeringsbank stond een cartografisch overzicht van de steun hunnerzijds gegeven aan de vervoerinfrastructuur binnen Europa; het overnemen waard!

## BESCHOUWING OVER DE VERSLAGPERIODE

Zoals in de paragraaf Ten Geleide aangestipt, heeft de uitspraak van het Hof inzake het nalatigheidsarrest natuurlijk diverse reacties teweeggebracht.

De Europese Commissie, die zich in de rechtszaak aan de zijde van het winnende Parlement had gevoegd, bevindt zich in een comfortabele positie. Eèn van de eisen hield in, dat de Raad over een aantal voorstellen van de Europese Commissie geen besluit had genomen. Het Hof heeft het Parlement, voor wat de voorstellen betreft, die betrekking hebben op artikel 75 lid 1 a) en b), in het gelijk gesteld. Overigens heeft het Hof het niet nodig geoordeeld ze met naam en toenaam te noemen.

De commissie is dan ook van mening, dat, ten aanzien van het internationale vervoer over de weg, de Raad aan het arrest van het Hof kan voldoen door haar voorstel van 1983 (en het onlangs uitgebrachte tweefasenplan) betreffende het communautair contingent goed te keuren. De Commissie is voornemens (inmiddels geëffectueerd) een uitbreiding te geven aan het toepassingsgebied van haar voorstel van 1982 inzake de cabotage over de weg en qua vormgeving haar voorstel 1967 inzake de cabotage over de binnenwateren, te wijzigen. Ook zal de Commissie voorstellen indienen om het vrije verkeer van diensten in de sector reizigersvervoer per autobus te realiseren.

De Raad heeft zich in het afgelopen jaar gemeend te kunnen beperken tot een op 14 november 1985 (!) geformuleerd en op 14 maart jl. bevestigd beleidsvoornemen, te weten:

- uiterlijk in 1992 tot stand brengen van een vrije markt zonder kwantitatieve beperkingen in de sector vervoer;
- geleidelijke aanpassing op niet discriminerende grondslag van de bilaterale contingenten tijdens de overgangperiode en gelijktijdige invoering van communautaire contingenten;
- het opheffen van de concurrentiedistorsies tijdens de overgangperiode.

Van de adviesorganen heeft ook het Europees Parlement zich expliciet over het arrest uitgesproken.

Naast de vreugde over de overwinning, sprak het Parlement zich uit voor een parallelschakeling van liberalisatie, ofwel het vrij verrichten van diensten, met harmonisatiemaatregelen; daarmee zijn eigen oproep tot een juiste verdragstoepassing schendend.

Overigens zij opgemerkt, dat de Commissie 'Juridische zaken en rechten van de burger' uit hetzelfde parlement dit wel heeft ingezien. In een ander advies zegt deze Commissie in een apart deel over het nalatigheidsarrest, dat geen enkele communautaire maatregel meer denkbaar is, indien deze beperkingen

inhoudt voor de toepassing van de regeling inzake de vrijheid van dienstverrichting en de toegang tot de vervoermarkt.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft geen apart advies aan het Hofarrest gewijd, doch in besprekingen over de bovengenoemde cabotagevoorstellen van de Europese Commissie komt van verschillende zijden eveneens voorkeur voor een parallelschakeling, zoniet een voorrangspositie voor harmonisatiemaatregelen boven de dwingende eis tot liberalisatie, naar voren.

Geconstateerd moet worden, dat concrete besluiten na een jaar nog steeds niet zijn genomen. Een beleidsvoornemen kan, gezien de ervaringen in het verleden, niet als zodanig worden bestempeld: de ene politieke beslissing is weer eenvoudig door een andere ongedaan te maken. (Het is ook gemakkelijker voor een politicus iets af te spreken voor een periode, die zeker voorbij zijn ambtstermijn ligt, dan er in.) Maar uit een geheel andere hoek bekeken is er wellicht hoop.

Na enige strubbelingen in het begin van dit jaar, is uiteindelijk de zogenaamde Europese akte, d.w.z. een verdragswijziging, ondertekend en vervolgens ter ratificatie de nationale parlementen voorgelegd. In deze akte is, en nog wel in artikel 1, bepaald, dat de interne markt niet alleen geleidelijk tot stand moet worden gebracht vóór 31 december 1992, maar ook dat deze interne markt een ruimte zonder binnengrenzen bevat, waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal volgens de bepalingen van het Verdrag is gewaarborgd. Bij het van kracht worden zouden zo de bepalingen van het vrije vervoer vastliggen. Doch helaas wordt in een verklaring, die aan deze akte is gehecht, gesteld, dat de vaststelling van deze datum (31 december 1992) geen automatisch rechtsgevolg schept.

Tevens is het nog de vraag of 1992, nu wel het jaar was dat het Hof in zijn hoofd had, toen het in zijn arrest neer schreef, dat de Raad nog over een redelijke termijn kon beschikken om te voldoen aan haar verplichtingen, die al vijftien jaar bestonden.

Ook het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité zitten nog steeds op de harmonisatietoer. Dit nu heeft het Hof in zijn overwegingen duidelijk ondergeschikt aan de Verdragsverplichtingen – liberalisering op redelijke termijn – gemaakt. Weliswaar heeft de Europese Commissie daarvoor voorstellen – zonder hier te treden in de juistheid of de volledigheid – op Raads tafel gelegd, doch de liberalisatie in het vervoer moet nog steeds (gebeuren)!

Ook in de lidstaten en met name bij het vervoerpolitieke denken trad een reactie op.

Aanvankelijk is na het arrest een ommezwaai in het vervoerpolitieke denken van met name de Duitse en Franse vervoerministers te signaleren, wat resulteerde in het reeds hierbovenvermelde beleidsvoornemen van de Raad. Maar dit werd echter direct, vooral door de Duitse achterban weer ondergra-

ven. Het is zeer de vraag of, met name van Duitse zijde, nog verdere stappen in de juiste richting zullen worden gemaakt vóór de verkiezingen aldaar in 1987.

Immers, zowel de Duitse Bundestag als Bundesrat hebben zich, wellicht geleid door de Duitse werkgeversorganisatie voor het beroepsgoederenvervoer over de weg, op het standpunt gesteld, dat prioriteit gegeven dient te worden aan de fiscale en technische harmonisatie.

Bovengenoemde werkgeversorganisatie stelt zelfs, dat indien deze harmonisatie niet voor 1992 is gerealiseerd, ook de bestaande kwantitatieve beperkingen verlengd dienen te worden! Het is nog te vroeg om een oordeel te geven, maar typerend voor de hele situatie is wel, dat de werkgroep Vervoer uit de Raad zich voornamelijk buigt over zee- en luchtvaartvraagstukken.

De cabotagevoorstellen komen nog niet op de agenda voor, terwijl een Raadszitting voorzien voor 6 mei, onder meer werd afgezegd, omdat de Griekse minister niet aanwezig kon zijn bij de voor hem zo belangrijke zeevaartvraagstukken. Ondanks alle goede voornemens en druk van de huidige voorzitter van de Raad ziet het er niet naar uit, dat besluitvorming op de verplichte punten op korte termijn tot stand zal komen.

Dit werd geschreven op 23 mei 1986. Maar daarna, tot het einde van het Nederlandse voorzitterschap van de Raad, gebeurt echter het onverwachte. Na een wat teleurstellende vergadering medio juni slaagde de Nederlandse voorzitter erin om op de laatste dag, namelijk 30 juni vergaande resultaten te bereiken, welke met name voor het Engelse en Belgische voorzitterschap, d.w.z. tot medio 1987 een uitstekende basis bieden voor concretisering.

Dit élatante succes was ook tactisch voorbereid. Het topberaad van 26/27 juni (de zogenaamde Europese Raad) was de gelegenheid om nog dwarsliggende ministers te dwingen om te gaan. Ze kregen daartoe de opdracht, omdat de Europese Raad van mening was, dat 'de Raad van Ministers van Vervoer zich extra zou moeten inspannen om de recente problemen op het gebied van de liberalisatie en de harmonisatie van het vervoer over land, het zee- en luchtvervoer op te lossen, zulks met inachtneming van de arresten ter zake van het Europese Hof van Justitie. Wat het luchtvervoer betreft, moet de Raad van Ministers onverwijld de passende besluiten aannemen betreffende de luchtvaarttarieven, de capaciteit en de toegang tot de markten, waarbij de mededingingsregels van het Verdrag in acht moeten worden genomen.'

De Vervoerraad van 30 juni kwam daarna overeen, dat ten aanzien van de marktordening uiterlijk 1992 in het intercommunautaire goederenvervoer over de weg een vrije markt, zonder kwantitatieve beperkingen tot stand moet zijn gebracht, terwijl in de overgangsfase ingaande 1987 de jaarlijkse verhoging van het communautaire contingent op 40% (gecumuleerd) moet worden gebracht, met daarbij het beding, dat naar aanleiding van de rappor-

ten van de Commissie altijd nog kan worden gezien of deze verdeling van het communautaire contingent voldoende is voor een soepele overgang naar de eindfase.

Ook het stelsel van bilaterale vergunningen zal gedurende de overgangperiode moeten voldoen aan de behoefte van het handelsverkeer en het vervoer tussen de betrokken lidstaten met inbegrip van de totale transitobehoefte van alle lidstaten.

Ook de hoofdlijnen van de definitieve marktordening zijn althans wat de elementen betreft, vastgesteld, namelijk een stelsel van communautaire vergunningen af te geven op basis van uitsluitend kwalitatieve criteria, zoals vakbekwaamheid, kredietwaardigheid en betrouwbaarheid, waarvan de praktische toepassing voor zover nodig zal moeten worden geharmoniseerd. Een ander criterium is het hebben van voldoende ervaring in het nationale vervoer, terwijl ook de controle op de naleving van de voorschriften betreffende de verkeersveiligheid en sociale voorwaarden op een uniforme grondslag voor alle lidstaten dient te geschieden.

Ook zullen communautaire maatregelen moeten worden ingevoerd om het hoofd te bieden aan ernstige verstoringen van de markt, of een gedeelte daarvan, waarbij het communautaire marktobservatiesysteem zijn nut kan bewijzen.

Voor wat betreft de mededingingsvoorwaarden kan de aandacht nu na het tot stand komen van een akkoord inzake de herziening van de sociale voorwaarden en de uiteindelijke harmonisatie van de gewichten en afmetingen van voertuigen, gericht worden op de fiscale aspecten. In samenwerking met de minister van Financiën zal op basis van een nota van de Commissie inzake motorrijtuigenbelasting, brandstofaccijnzen, tolgelden deze fiscale harmonisatie tot stand moeten komen.

Ook op het gebied van het luchtvervoer deed zich een doorbraak voor, alhoewel geen echte concrete maatregelen werden genomen. Maar in combinatie met een uitspraak van het Hof van Justitie op 30 april jl. inzake de concurrentieregels van het Verdrag, die nu onweerlegbaar op de luchtvaart van toepassing zijn, is er op dat terrein voor de lidstaten geen weg meer terug. Immers, de Raad bevestigde de noodzaak van het samenhangende communautaire luchtvervoersysteem, gebaseerd op een evenwichtig pakket van instrumenten, waardoor mededinging in de intracommunautaire luchtdiensten met betrekking tot tarieven, capaciteit en toegang tot de markt wordt versterkt, dat alles in overeenstemming met de mededingingsregels van het Verdrag. Een dergelijk systeem zal geleidelijk tot stand moeten worden gebracht, te beginnen met een eerste fase van drie jaar om de ontwikkelingen te bezien en besluiten te nemen betreffende verdere stappen om het doel van de voltooiing van de interne markt in 1992 te bereiken. Met



name de laatste zinsnede legt de basis van een onbegrensde intracommunautaire vrije luchtvaart vast.

Alhoewel het te betreuren is, dat op het gebied van de zeevaart geen enkele overeenstemming kon worden bereikt, kan op het einde van deze verslagperiode wel al met recht gezegd worden, dat de vooruitzichten voor 1992 uitstekend zijn.

Het Europese vervoerbeleid is nu werkelijk in beweging geraakt en dat nog wel in een economisch gezien uitstekende richting.

## **SCHEMATISCH OVERZICHT BESLUITEN OF ANDERE HANDELINGEN, 1 APRIL 1986 – 1 JULI 1986**

### *Ten geleide,*

- Europese Raad, Den Haag, 26/27 juni 1986, Conclusies van het voorzitterschap, SN/2178/2/86).
- Raad van de Europese Gemeenschappen, Secretariaat-Generaal, Mededelingen aan de Pers inzake de 1090e zitting van de Raad – Vervoer – Luxemburg, 18/19 juni 1986 (7702/86 (Presse 96).
- Raad van de Europese Gemeenschappen, Secretariaat-Generaal, Mededeling aan de Pers inzake het vervolg van de 1090e zitting van de Raad – Vervoer – Luxemburg, 30 juni 1986 (7883/86 (Presse 104).
- Raad van de Europese Gemeenschappen Secretariaat-Generaal, Mededeling aan de Pers inzake het Corrigendum op de mededeling aan de pers van de 1090e zitting van de Raad – Vervoer – Luxemburg, 30 juni 1986 (7883/86 (Presse 104) Corr. 1 (i, nl, e, dk, gr).
- Persbericht CEMT inzake de 63e zitting van de Raad van Ministers Lausanne, 21 – 22 mei 1986 (W 2746m 36 864).
- De onvoltooide Europese markt, Rapport aan de Nederlandse regering van Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (28 – 1986, Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage 1986).

### *Algemeen*

- Resolutie van de Raad betreffende de verlenging van het systeem ter observering van de markten van het goederenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren tussen de lidstaten (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 160/2 van 27.6.1986).
- Wijziging van het voorstel voor een Richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 75/130/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen

tussen de lidstaten (COM(85)211 def.) (Commissie van de Europese Gemeenschappen COM(86)262 def. van 16.5.1986).

- Europees Parlement, Verslag namens de Vervoercommissie over de oprichting van centra voor geïntegreerd vervoer, Rapporteur: de heer A. Carossino (PE DOC A 2-17/86 van 2.4.1986).
- Europees Parlement, Interimverslag namens de Vervoercommissie over de betrekkingen op vervoergebied tussen de Gemeenschap en bepaalde derde landen, Rapporteur: de heer G. Topmann (PE DOC A 2-69/86 van 30.6.1986).

#### *Parlementaire vragen*

- Schriftelijke vraag nr. 1105/85 van de heer K. van Miert (S-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het EG-transportbeleid in het licht van het nalatigheidsarrest (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 81/2 van 9.4.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 919/85 van de heer J.P. Abelin (PPE-F) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het gemeenschappelijk vervoerbeleid (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/2 van 28.5.1986)
- Schriftelijke vraag nr. 2804/85 van de heer H. Seefeld (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende een modeltransportbeurs (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C. 156/26 van 23.6.1986).
- Mondelinge vraag (H-824/85) van de heer R.H. Hutton (GB-ED) aan de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van het vervoerarrest van het Hof alsmede
- Mondelinge vraag (H-63/86) van de heer Newton Dunn betreffende de besluitvorming van de Raad van Ministers van Verkeer (woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement van 14.5.1986 blz. 317).

#### *Infrastructuur*

- Commissie van de Europese Gemeenschappen, Mededeling aan de Raad inzake het middellange termijn vervoerinfrastructuurprogramma (DOC COM(86) 340 final, Brussel, 27.6.1986).
- Europees Parlement, Ontwerp-verslag over de verdere ontwikkeling van het vervoerinfrastructuurbeleid van de Europese Gemeenschap, rapporteur de heer H.H. Hoffmann (PE 102.531/rev. van 16.4.1986).

#### *Parlementaire vragen*

- Schriftelijke vraag nr. 1930/85 van de heer K. Filinis (COM-GR) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de ontwikkeling

van de vervoerinfrastructuur in Griekenland (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 119/20 van 20.5.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 2485/85 van de heer G. Cryer (S-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het Kanaaltunnelproject (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 126/41 van 26.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1598/85 van de heer T. Pitt (S-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de Kanaaltunnel (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 78/29 van 7.4.1985).
- Schriftelijke vraag nr. 2071/85 van de heer E. Glinne (S-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de ontwerpen voor een Euroweg of tunnel ter vergemakkelijking van de oversteek van Het Kanaal (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/8 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2193/85 van de heer J.P. Cot (S-F) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de vaste verbinding tussen Groot-Brittannië en het continent (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/13 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2080/85 van de heer W. Newton Dunn (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de veerdiensttarieven over Het Kanaal (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/9 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 172/85 van de heer L. Beyer de Rycke (L-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende nieuwe nummering van de Europese autosnelwegen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 106/21 van 5.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1939/85 van de heer L. Beyer de Rycke (L-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het ontbrekend stuk autoweg rond Thionville (Frankrijk) (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 87/19 van 14.4.1985).
- Schriftelijke vraag nr. 2680/85 van de heer F. Roelants du Vivier (ARC-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het project voor een weg met 4 rijstroken tussen Couvin en Rocroi (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/25 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2500/85 van mevr. A.M. Dupuy (RDE-F) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende gelden ter verbetering van wegen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 134/17 van 2.6.1986).
- Mondelinge vraag (H-894/85) van de heer Th. Megahy (S-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de Kanaaltunnel (Woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement van 13.5.1986, blz. 102/103).

### ***Wegvervoer***

- Advies van de Commissie van 30 mei 1986 aan de Franse regering betreffende het Franse ontwerp-besluit inzake de tenuitvoerlegging van verschillende bepalingen van de gewijzigde Verordening (EEG) nr. 543/69 van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L 182/28 van 5.7.1986).
- Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 68/297/EEG betreffende de uniformatie van de voorschriften ten aanzien van de toelating met vrijdom van recht van de zich in de reservoirs van bedrijfsautomobielen bevindende brandstof (COM(86) 383 def. (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 183/8 van 22.7.1986).
- Wijziging van het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 75/130/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen de lidstaten (COM(86) 262 def.) (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 144/11 van 11.6.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen: Voorstel voor een Verordening (EEG) van de Raad betreffende de afschaffing van de in het kader van de TIR-Overeenkomst te vervullen douaneformaliteiten wanneer bij het verlaten van een lidstaat een gemeenschappelijke landgrens tussen twee lidstaten wordt overschreden (COM(86) 184 def. van 15.4.1986).
- Europese Commissie: Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 77/143/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 133/3 van 31.5.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen: Dertiende verslag van de Commissie aan de Raad betreffende de toepassing van Verordening (EEG) nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (COM(86) 215 def. van 22.4.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen: Wijziging van het voorstel aan de Raad voor een verordening houdende wijziging van Richtlijn 75/130/EEG betreffende het tot stand brengen van gemeenschappelijke regels voor bepaalde types van gecombineerd goederenvervoer tussen de lidstaten (COM(86) 211 def.) (Doc COM(86)262 def., Brussel 16.5.1986).
- Economisch en Sociaal Comité, Advies inzake het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 83/643/EEG ter vereenvoudiging van de fysieke controle en de administratieve formaliteiten bij het goederenvervoer tussen de lidstaten (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 101/5 van 28.4.1986).

### *Parlementaire vragen*

- Schriftelijke vraag nr. 2220/85 van de heer F. Wijsenbeek (L-NL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het gecombineerd vervoer (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/14 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1763/85 van de heer Th. Raftery (PPE-IRL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de vervoerondernemingen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/18 van 28.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1958/85 van Sir J. Scott-Hopkins (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het goederenvervoer over de weg (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/28 van 28.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2202/85 van de heer R. Mac Sharry (RDE-IRL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het vrij verkeer van vrachtwagens (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/40 van 28.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2281/85 van de heer F. Wijsenbeek (L-NL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het transitoverkeer door Frankrijk (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 156/15 van 23.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2527/86 van de heer H. Seefeld (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de naleving van de sociale wetgeving in het wegvervoer (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 182/38 van 21.7.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1924/85 van de heer M. Welsh (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het voorstel voor een verordening betreffende de toelating met vrijdom van rechten van de zich in de reservoirs van bedrijfsautomobielen bevindende brandstof (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/5 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1877/85 van de heer H. Seefeld (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 81/24 van 9.4.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2397/85 van de heer H. Seefeld (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de internationale conferentie over standaardisatie van de verlichting van motorvoertuigen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 137/21 van 4.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2242/85 van mevr. J. Quin (S-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het veilig vervoer van giftige chemische stoffen met tankwagens (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 126/31 van 26.5.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 2614/85 van de heer W. Newton Dunn (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende koelwagens (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/24 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1287/85 van de heer K. von Wogau (PPE-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de belemmeringen in het intracommunautaire vervoer per touringcar (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 78/14 van 7.4.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1029/85 van Sir. J. Scott-Hopkins (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het busvervoer (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/1 van 16.6.1986).

#### *Binnenvaart*

- Commissie van de Europese Gemeenschappen, Akkoordbevinding inzake vaststelling van een sloopregeling voor Nederlandse binnenschepen voor het vervoer van droge lading (Agence Europe, maandag/dinsdag 14/15 april 1986 – no. 4300, blz. 16).
- De Centrale Commissie voor de Rijnvaart, zomerezitting van 22/23 mei 1986 (Agence Europe woensdag 28 mei 1986 no. 4326, blz. 16).

#### *Parlementaire vraag*

- Schriftelijke vraag nr. 2905/85 van de heer F. Wijsenbeek (L-NL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de borgstelling voor brandstof in de binnenvaart (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 134/20 van 2.6.1986).

#### *Spoorwegen*

- Raad, Vijfde aanvullende overeenkomst houdende wijziging van de Overeenkomst van 21 maart 1955 met betrekking tot de invoering van directe internationale spoorwegtarieven (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L 167/29 van 24.6.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, verslag aan de Raad over de resultaten van de onderhandelingen welke gevoerd zijn met Joegoslavische autoriteiten op het gebied van het vervoer van EGKS-produkten per spoor (COM(86) 295 def. van 23.5.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, Zevende verslag aan de Raad over de omgezette jaarrekeningen van de spoorwegondernemingen – 1983 (COM(86) 353 def. van 24.6.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, Verslag 'Weg naar een Europees hoge-snelheidsnet' (COM(86) 341 def., Brussel van 30.6.1986).
- Groep van 12 spoorwegmaatschappijen in de EEG, spoorwegmaatschap-

pijen stellen voorwaarden bij de realisatie van een gemeenschappelijk vervoermarkt voor 1992 (Agence Europe woensdag 11 juni 1986, no. 4336, blz. 16).

#### *Parlementaire vragen*

- Schriftelijke vraag nr. 2089/85 van de heer H. Seefeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de spoorwegen in de Gemeenschap (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/37 van 28.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2989/85 van de heren B. Bayona Aznar en M. Sierra Bardaji (S-E) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende betere treinverbindingen tussen het Iberisch schiereiland en de overige EG-landen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 190/38 van 28.7.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2321/85 van de heer H.J. Zahorka (PPE-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de automatische koppeling voor railvoertuigen in Europa (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/17 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2258/85 van de heer J. Vandemeulebroucke (ARC-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende TGV-verbinding tussen de hoofdsteden (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 137/19 van 4.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2982/85 van de heer Th. Megahy (S-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de spoorwegreductiepassen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 123/38 van 22.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1342/85 van de heer G. Patterson (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende autotreinen van de Franse spoorwegen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 106/11 van 5.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2518/85 van de heer E. Glinne (S-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de aanleg van de zogenaamde 'Transgabonais'-spoorlijn (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 142/24 van 9.6.1986).

#### *Zeescheepvaart*

- Commissie van de Europese Gemeenschappen, Mededeling van de Commissie aan de Raad betreffende de ondertekening van de Slotverklaring van de op 23 april 1986 in Den Haag te houden Ministerconferentie over 'Safe Ships on Clean Seas' (Doc COM(86) 240 def. van 23.4.1986).
- Europees Parlement, Verslag namens de Vervoercommissie over Memorandum nr. 3 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de

Raad 'Op weg naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid: vervoer over zee' en de voorstellen van de Commissie aan de Raad (PE DOC A 2-53/86 I + II van 30.5.1986).

- Economisch en Sociaal Comité, Advies inzake de mededeling en voorstellen (II.3 en II.4) van de Commissie aan de Raad: op weg naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid – vervoer over zee (Doc CES(86) 511 van 21.5.1986).

#### *Parlementaire vragen*

- Schriftelijke vraag nr. 2074/85 van de heer Chr. Jackson (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de koopvaardijvloot van de Europese Gemeenschappen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 134/11 van 2.6.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1955/85 van Sir J. Scott-Hopkins (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de koopvaardijvloot van de Tien (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 142/6 van 9.6.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 2183/85 van de leden B. Beumer en J. Maij-Weggen (PPE-NL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de bundeling lijnrederijen op de Atlantische route (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 134/14 van 2.6.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 967/85 van de heer B. Beumer (PPE-NL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de Russische prijsdumping op internationale scheepvaartroutes (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 134/1 van 2.6.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1878/85 van mevr. M.L. Cassanmagnago Cerretti (PPE-I) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de leveranties voor de proviandering in de Gemeenschap van zeeschepen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 134/8 van 2.6.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1141/85 van de heer J. Vandemeulebroucke (ARC-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het ongeval Mont Louis (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 99/3 van 28.4.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1963/85 van de heer F. Roelants du Vivier (ARC-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende internationaal transport van afvalstoffen en verbranding op zee (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/28 van 28.5.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1957/85 van Sir J. Scott-Hopkins aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de veiligheidsnormen bij het binnenlopen van een haven en afmeren (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/27 van 28.5.1986).



### *Luchtvaart*

- Hof van Justitie, Arrest van het Hof van 30 april 1986 in de gevoegde zaken 209/84 tot en met 213/84 (verzoek van het Tribunal de Police te Parijs om een prejudiciële beslissing): strafzaken tegen L. Asjes en anderen (Vaststelling van luchtvaarttarieven – toepasselijkheid van de mededingingsregels van het EEG-Verdrag (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 131/4 van 29.5.1986).
- Richtlijn van de Raad van 26 mei 1986 tot wijziging, in verband met de toetreding van Portugal, van Richtlijn 83/416/EEG betreffende de toelating van geregelde interregionale luchtdiensten voor het vervoer van reizigers, post en goederen tussen de lidstaten (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L 152/47 van 6.6.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, Voorstel tot wijziging van de voorstellen van de Commissie aan de Raad inzake de mededingingsregels in het bijzonder de toepassing van artikel 85 lid 3 van het Verdrag (Doc. COM(86) 328 def. van 3.7.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, Mededeling van de Commissie aan de Raad, Burgerluchtvaart (Doc COM(86) 338 def. van 25.6.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, Rapport van de Commissie aan de Raad betreffende inwerking stellen van Richtlijn 83/416/EEG van de Raad inzake de vergunning van geregelde interregionale luchtdiensten voor het vervoer van passagiers, goederen en post tussen de lidstaten (COM(86) 382 def. Brussel, 27.6.1986).
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, Toegang tot de markt van de Burgerluchtvaart, Brussel 22.7.1986 met bijlage: Voorstel van een Richtlijn van de Raad tot wijziging voor de tweede keer van Richtlijn 83/416/EEG betreffende de vergunning van de geregelde interregionale luchtdiensten voor het vervoer van passagiers, post en vracht tussen de lidstaten (Document van 22.7.1986).
- Europees Parlement, Resolutie over de veiligheid op luchthavens (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 88/14 van 14.4.1986).

### *Parlementaire vragen*

- Schriftelijke vraag nr. 2585/85 van de heer L. Beyer de Rycke (L-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het Europese luchtruim (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 182/41 van 21.7.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1952/85 van de heer B. Seal (S-GB) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de uitwisseling van gegevens ter voorkoming van luchtvaartongevallen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. V 99/31 van 28.4.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 2212/85 van de heer E. Glinne (S-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de liberalisatie van het luchtverkeer (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/13 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 654/84 van de heer T. Normanton (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de luchtverkeerscontrole (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 134/1 van 2.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1549/85 van de heer R. Cottrell (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de weigering van Griekenland de in- en uitreiskaart voor reizigers die Griekenland per vliegtuig bezoeken af te schaffen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 142/1 van 9.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2430/84 van de heer H. Seefeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de luchthavenbelasting in Athene (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 87/1 van 14.4.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1880/85 van de heer E. Glinne aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de maatregelen ter voorkoming van vliegtuigongelukken (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 81/24 van 9.4.1986).
- Mondelinge vraag (H-108/86) van de heer H. Seefeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de luchtverkeersveiligheid (Bijlage bij het woordelijke verslag van de zitting van het Europees Parlement van 14.5.1986, blz. 19).

#### *Diversen*

- Commissie van de Europese Gemeenschappen. Wijziging van het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van de eerste richtlijn van de Raad van 23 juli 1962 inzake de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg tussen lidstaten (vervoer van of naar een zeehaven van de Gemeenschap, van over zee ingevoerde of uit te voeren goederen).

Wijziging van het voorstel voor een verordening van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3568/83 met betrekking tot de vrijmaking van de prijsvorming voor vervoer van of naar een zeehaven van de Gemeenschap van over zee ingevoerde of uit te voeren goederen. Wijziging van het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de ordening van de markten van het vervoer van of naar een zeehaven van de Gemeenschap, van over zee ingevoerde of uit te voeren goederen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 163/5 van 1.7.1986).

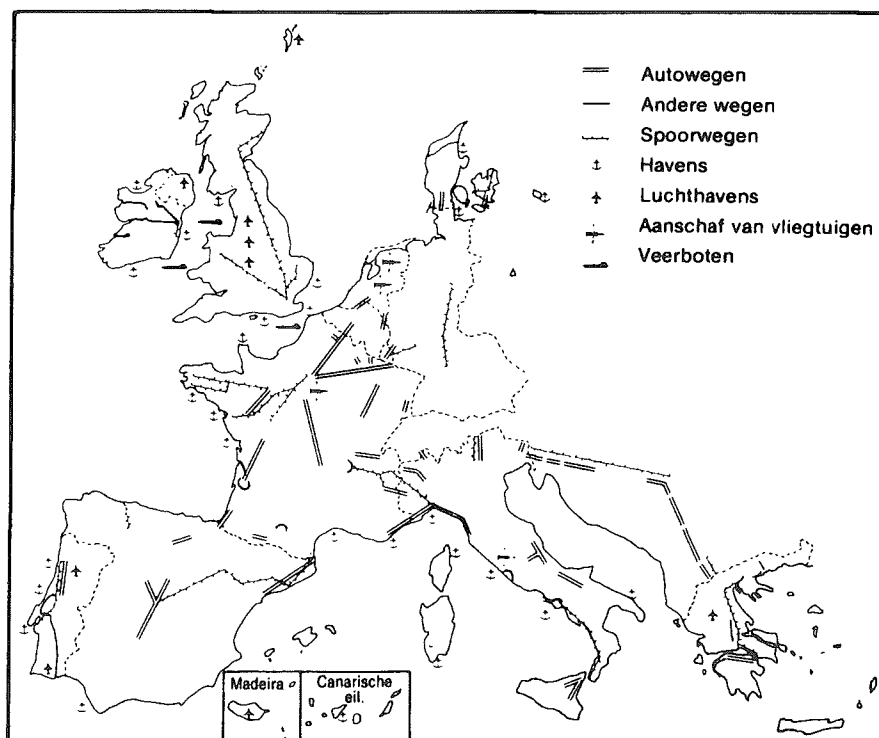
- Commissie van de Europese Gemeenschappen. Wijzigingen van de voor-

stellen voor Verordeningen van de Raad betreffende de douane-entrepots en betreffende de vrije zones en de vrije entrepots (Doc COM(86) 331 def. van 4.6.1986).

#### *Parlementaire vragen*

- Schriftelijke vraag nr. 2754/85 van mevr. R. Dury (S-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de voorlichting over de administratieve procedures bij het intercommunautaire goederenverkeer (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/27 van 16.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1838/85 van de D. Rogalla (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het vrije verkeer aan de binnengrenzen van de EEG (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C. 130/23 van 28.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2505/85 van de leden G. de Vries en F. Wijsenbeek (L-NL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de teruggave BTW bij grensoverschrijdend vervoer (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C. 156/18 van 23.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1528/85 van de heer H. Seefeld (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de vertragingen bij Italiaanse grensovergangen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 126/4 van 26.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1787/85 van de heer Th. Raftery (PPE-IRL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de harmonisatie van de groene kaart (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen C 81/19 van 9.4.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2138/85 van de heer K. Hänsch (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende het Europees rijbewijs, uiterste datum voor de omzetting (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 123/19 van 22.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1875/85 van mevr. M.Cl. Vayssade (S-F) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de in het buitenland geregistreerde auto's (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 126/12 van 26.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1109/85 van de heer R. Hitzgrath (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de speciale verzekeringsvoorwaarden voor autobezitters in de Bondsrepubliek Duitsland die een buitenlandse nationaliteit hebben (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/3 van 28.5.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 956/85 van de heer D. Rogalla (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de afstempeling van de paspoorten (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/3 van 28.5.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1614/85 van de heer E. Mühlen (PPE-L) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de invoering van een Europese kentekenplaat voor motorvoertuigen (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 78/30 van 7.4.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1890/85 van de G. Baget Bozzo (S-I) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende 1986 – Europees jaar van de verkeersveiligheid (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 156/7 van 23.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 2682/85 van de heer F. Roelants du Vivier (ARC-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de verplichte bekendmaking aan de verantwoordelijke overheden van rampenplannen voor gevaarlijke transporten (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 182/48 van 21.7.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1808/85 van de heer D. Rogalla (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de Europese pas (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 137/4 van 4.6.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1553/85 van de heer K. von Wogau (PPE-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de boete aan de



*De belangrijkste, door de Europese Investeringsbank gefinancierde vervoerinfrastructuur*

Italiaanse grens wegens het niet-overleggen van een Italiaanse vertaling van een Duits rijbewijs (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 99/8 van 28.4.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1976/85 van de heer D. Baudis (PPE-F) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de naleving van de richtlijn betreffende de invoering van een Europees rijbewijs (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 130/29 van 28.5.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 2741/85 van de heer T. Pitt aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de voertuigencontrole (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 150/26 van 16.6.1986).

- Mondelinge vraag (H-1055/85) van de heer D. Rogalla (S-D) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende persoonsbewijzen en/of Europese paspoorten (Woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement van 14.5.1986, blz. 172/173).

## STATISTISCHE RUBRIEK

J. VOORDOUW

### WOON-WERK VERKEER

Onlangs publiceerde het CBS in het Statistisch Bulletin de eerste uitkomsten van de Arbeidskrachtentelling 1985.

Kort daarna verscheen een uitvoerige publikatie over de Arbeidskrachtentelling van het jaar 1981, waarin ondermeer vrij gedetailleerde gegevens worden verstrekt over het woon-werk verkeer.

De Arbeidskrachtentelling (AKT) is een onderzoek dat sinds 1973 om de twee jaar in alle landen van de EG wordt gehouden. Het doel van deze telling is informatie te verkrijgen over de omvang, de samenstelling en de ontwikkeling van de beroepsbevolking.

In het kader van de AKT worden tot de beroepsbevolking gerekend:

- personen die arbeid verrichten op basis van loon/salaris, danwel voor eigen rekening een beroep of bedrijf uitoefenen;
- personen die een werkloosheidsuitkering ontvangen en/of actief werk zoeken en beschikbaar zijn om arbeid te aanvaarden.

De AKT wordt uitgevoerd op basis van een steekproef. In 1981 was dit een adressen-steekproef met een trekkingskans van 1 op 20. De relatief grote omvang van de steekproef (ca. 236 000 adressen met 527 000 personen van 15 jaar en ouder), maakt het mogelijk de uitkomsten naar veel gezichtspunten te differentiëren.

De vragenlijst van de AKT is zeer uitgebreid en bevat naast vragen omtrent werkring, leeftijd, geslacht enz. ook enkele vragen over de manier waarop gereisd wordt tussen woon- en werkadres.

Vooraf op dit aspect van de Arbeidskrachtentelling zal hier worden ingegaan, nadat eerst het terrein is afgebakend, voorzover dit voor een goed begrip noodzakelijk is.

### OMVANG VAN DE BEROEPSBEVOLKING

De omvang van de beroepsbevolking blijkt uit tabel 1.

**Tabel 1 – Bevolking en beroepsbevolking**

	Totale bevolking 15 jr. en ouder	Beroepsbevolking			Overige bevolking
		totaal	werk- zaam	werk- loos	
	x 1000				
1981	10 749	5 548	5 108	440	5 201
1983	11 008	5 781	5 007	775	5 329
1985	11 271	5 907	5 174	733	5 364

Uit deze cijfers blijkt, dat de beroepsbevolking zowel in absolute zin als ook relatief is gestegen. In absolute zin was de toename tussen 1981 en 1985 ca. 360 000 personen, ten opzichte van de totale bevolking van 15 jaar en ouder steeg de beroepsbevolking van 51,6 tot 52,4%.

De werkzame beroepsbevolking vertoont een ander beeld. In 1983 was het aantal werkenden 100 000 minder dan in 1981. Van 1983 op 1985 is er een toename van bijna 170 000 personen, die ten dele is veroorzaakt door een afname van de werkloosheid. Ten opzichte van de totale bevolking van 15 jaar en ouder daalde de werkzame beroepsbevolking van 47,5% in 1981 tot 45,9% in 1985.

## **WERKZAME BEROEPSBEVOLKING**

De werkzame beroepsbevolking zal in principe kunnen deelnemen aan het woon-werk verkeer.

Daarbij moeten verschillende mogelijkheden worden onderscheiden:

- betrokkene werkt op het woonadres
- betrokkene werkt elders en heeft een vast werkadres of vast meldingspunt
- betrokkene heeft geen vast werkadres of vast meldingspunt.

In tabel 2 wordt dit onderscheid gemaakt, waarbij de cijfers voor geheel Nederland worden uitgesplitst naar geslacht, leeftijd en sociale groep.

Uit dit overzicht komt naar voren, dat een flink aantal werkzame personen hun werk op het woonadres uitoefenen. Bij de vrouwen zijn dit er relatief meer dan bij de mannen, terwijl ook vrije beroepsbeoefenaren en bedrijfs-  
hoofden vaak hun werk aan huis vinden.

Ruim 80% van de werkzame bevolking heeft een vast werkadres of een vast meldingspunt. Voor de vrouwen ligt dit percentage hoger dan voor de mannen en met toenemende leeftijd daalt het percentage zowel voor mannen als voor vrouwen. Dat employé's en arbeiders in overwegende mate op een vast

**Tabel 2 – Werkzame beroepsbevolking naar plaats van het werk, 1981**

	Totaal	werkt op woon-adres	vast werk- adres of vast mel- dingspunt	geen vast adres of meldings- punt
Totaal <sup>1</sup>	5 059,7	436,6	4 107,1	410,1
Mannen	3 469,3	289,7	2 763,8	327,1
15-24 jaar	544,7	21,7	462,3	52,7
25-39 jaar	1 537,1	95,0	1 248,9	154,6
40-49 jaar	721,4	73,6	557,6	67,9
50 jr. en ouder	666,2	95,4	495,0	52,0
Vrouwen	1 590,4	146,9	1 343,3	83,0
15-24 jaar	535,3	10,2	503,3	18,5
25-39 jaar	623,2	62,5	516,3	36,8
40-49 jaar	253,3	37,9	195,6	16,7
50 jr. en ouder	178,7	36,3	128,2	11,0
Sociale groep:				
Vrije beroepsbeoefenaren	74,0	36,0	24,8	2,0
Bedrijfshoofden, landbouw	145,4	126,4	12,5	2,1
Bedrijfshoofden, overig	306,7	131,8	100,3	14,6
Medewerkende gezinsleden	112,3	73,7	28,3	3,1
Hogere employé's	283,4	8,2	254,6	19,3
Middelbare employé's	993,5	13,1	897,1	81,7
Lagere employé's	1 267,7	18,9	1 183,1	64,3
Arbeiders	1 854,5	27,9	1 589,2	222,2

<sup>1</sup> Excl. militairen eerste oefening; incl. plaats van het werk onbekend.

adres werken is weinig opzienbarend, zulks in tegenstelling tot de vrije beroepsbeoefenaren en bedrijfshoofden.

De werkenden zonder een vast adres of meldingspunt worden vooral gevonden bij de mannen tot 40 jaar en bij arbeiders en middelbare employé's.

## WOON-WERK VERKEER

Personen die op hun woonadres werken hebben uiteraard geen woon-werk verkeer in de gebruikelijke betekenis van dit begrip.

Bij personen die geen vast werkadres of vast meldingspunt hebben is het woon-werk verkeer niet of slechts zeer moeilijk te meten, gezien het onregelmatige karakter van de af te leggen afstand.

Voor een onderzoek naar het woon-werk verkeer komt dus uitsluitend die groep personen in aanmerking, die een vast werkadres of een vast meldingspunt heeft. Aan deze personen is bij de Arbeidskrachtentelling gevraagd naar het voornaamste vervoermiddel, waarmee de afstand tussen woon- en werkadres wordt afgelegd. In een aantal gevallen zal meer dan één vervoermiddel gebruikt worden, bijv. fiets/trein/tram of te voet/bus/te voet. Het



voornaamste vervoermiddel is het vervoermiddel waarmee het grootste deel van de afstand tussen huis en werk wordt afgelegd.

**Tabel 3 – Voornaamste vervoermiddel bij het verkeer tussen woonadres en vast werkadres of vast meldingspunt, 1981**

	geen (te voet)	fiets	brom- fiets	motor, pers. auto	trein	bus, tram, metro	anders, onbe- kend
	%						
Totaal	5,9	28,1	3,2	48,0	3,5	9,5	1,8
Mannen							
15-24 jaar	5,0	25,0	3,1	54,0	3,6	7,4	1,9
25-39 jaar	4,7	24,7	7,4	48,5	3,5	9,0	2,2
40-49 jaar	4,4	23,5	5,8	57,7	3,9	6,7	2,0
50 jr. en ouder	5,3	25,9	2,3	54,2	3,1	7,1	2,1
	6,4	27,8	2,9	49,4	3,4	8,1	2,0
Vrouwen							
15-24 jaar	8,1	34,7	3,4	35,6	3,3	13,7	1,2
25-39 jaar	6,0	36,9	6,6	29,4	4,0	16,2	0,9
40-49 jaar	7,5	32,3	1,6	42,9	3,4	11,1	1,2
50 jr. en ouder	11,0	36,9	1,4	34,9	2,1	12,5	1,2
	14,1	32,3	1,1	32,4	2,5	16,5	1,1
Vrije beroepsbeoefenaren	10,5	18,1	0,4	66,9	1,6	2,4	0,1
Bedrijfshoofden landbouw	14,4	27,2	1,6	51,2	–	0,8	4,8
Bedrijfshoofden overig	18,7	8,9	0,2	67,8	0,5	2,0	1,9
Meewerkende gezinsleden	29,0	15,9	0,7	44,2	0,4	2,5	7,3
Hogere employé's	4,7	19,6	0,2	62,1	7,7	4,2	1,5
Middelbare employé's	4,9	25,2	0,8	56,8	5,1	6,2	1,0
Lagere employé's	5,7	31,4	3,1	41,6	4,1	13,1	1,0
Arbeiders	5,7	30,3	5,4	44,0	1,8	10,2	2,6

N.B. Deze percentages hebben betrekking op de aantallen van de derde kolom van overzicht 2.

Het meest gebruikte vervoermiddel in het woon-werk verkeer is de personenauto. In dit percentage is de motorfiets begrepen (ca. 0,5%). Als tweede vervoermiddel komt de fiets. Deze beide vervoermiddelen nemen ca. drie kwart van de verplaatsingen in het woon-werk verkeer voor hun rekening. Bijna 10% van de verplaatsingen hebben betrekking op bus, tram en metro, het personeelsvervoer met bussen en busjes inbegrepen. Bijna 6% van de woon-werk verplaatsingen gaan te voet. Zoals nog zal blijken wordt dit percentage beïnvloed door de afstand tussen woonadres en werkadres. Het aandeel van de trein in het aantal verplaatsingen is vrijwel gelijk aan dat van de bromfiets.

Worden de afzonderlijke mogelijkheden van verplaatsing in het woon-werk verkeer afzonderlijk gezien, dan komen enkele bijzonderheden naar voren. Vrouwen lopen meer dan mannen naar hun werk en bij toenemende leeftijd, neemt het aandeel van de loop-verplaatsingen toe. Opmerkelijk zijn ook de hoge percentages bij de bedrijfshoofden en vrije beroepsbeoefenaren.

Bij de fiets zijn de percentages voor vrouwen eveneens hoger dan bij de mannen en lagere employé's en arbeiders maken meer gebruik van de fiets dan hun middelbare en hogere collega's.

Het gebruik van de bromfiets neemt duidelijk af naarmate de leeftijd stijgt en ook bij deze wijze van verplaatsen scoren de lagere employé's en de arbeiders duidelijk hoger dan de andere sociale groepen.

De personenauto's vertonen aan tegengesteld beeld. Bij de mannen is het percentage groter dan bij de vrouwen, terwijl bedrijfshoofden en hogere employé's meer gebruik maken van de auto dan de andere groepen.

Wat de trein betreft is het relatief hoge percentage van de hogere en middelbare employé's opvallend.

Bij het gebruik van bus, tram en metro is er een duidelijk verschil tussen mannen en vrouwen en tussen hogere en middelbare employé's enerzijds en lagere employé's en arbeiders anderzijds.

De cijfers van tabel 3 krijgen nog wat meer reliëf, wanneer de werkzame personen worden gegroepeerd naar het uitgeoefende beroep.

Tabel 4 – Werkzame personen met vast werkadres of vast meldingspunt, 1981

	Totaal (abs.)	te voet	Voornaamste vervoermiddel				
			fiets	brom- fiets	pers. auto, motor	trein	bus, tram, metro
	x 1000	%					
Totaal	4107,1	5,9	28,1	3,2	48,0	3,5	9,5
Wetenschappelijke en andere vakspecialisten en kunstenaars	879,4	5,0	28,2	1,1	52,5	5,8	6,2
Beleidsvoerende en hogere leidinggevende functies	108,6	6,7	9,3	0,1	77,6	2,8	2,1
Administratieve functies	897,8	5,0	29,4	2,2	44,1	5,2	13,1
Commerciële functies	358,8	10,4	23,1	3,0	49,5	2,6	9,7
Dienstverl. functies	464,8	10,6	38,5	4,2	32,7	1,6	11,3
Argrarische beroepen	93,0	7,2	38,3	7,7	39,8	0,4	3,9
Ambachts-, industrie- en transportberoepen	1229,3	4,4	26,1	5,0	50,1	1,8	9,7

Ook uit dit overzicht komt naar voren, dat er aanzienlijke verschillen zijn in het gebruik van vervoermiddelen in het woon-werk verkeer.

De wetenschapsbeoefenaren en vakspecialisten, die tezamen ca. 20% van het totaal uitmaken, komen in grote trekken wat hun vervoermiddelengebruik betreft overeen met het landelijk gemiddelde.

Bij de personen met een beleidsvoerende functie is de personenauto duidelijk het meest gebruikte vervoermiddel. Bij de administratieve functies valt het relatief hoge percentage voor bus, tram en metro op, en bij de commerciële en dienstverlenende functies het hoge percentage voor de loop-verplaatsingen. Mensen met een dienstverlenende functie maken ook relatief weinig

gebruik van de personenauto, maar weer wel veel van de bromfiets en van het openbaar vervoer per bus, tram of metro.

Personen die werkzaam zijn in ambachts-, industrie- en transportberoepen vormen tezamen ca. 30% van het totaal aantal personen met een vast werkadres of meldingspunt. Hun vervoermiddelengebruik komt in grote trekken overeen met de landelijke gemiddelden, zij het dat het bromfietsgebruik hoger ligt en dat minder gebruik wordt gemaakt van de trein.

## REGIONALE VERSCHILLEN

De omvang van de steekproef van de AKT 1981 was zo groot, dat het mogelijk en verantwoord is de landelijke cijfers te verdelen naar regionale gebieden. De CBS-publicatie bevat tabellen per provincie, per Corop-gebied en per gebied van de gewestelijke arbeidsbureau's. Tevens zijn een aantal grote gemeenten apart opgenomen.

In deze tabellen wordt – behalve de eerder genoemde indelingen – nog onderscheid gemaakt naar de ligging van het werkadres of het vaste meldingspunt ten opzichte van het woonadres. Het werkadres of meldingspunt kan binnen of buiten de woongemeente gelegen zijn. Uiteraard speelt daarin de geografische omvang van een gemeente een rol. Bij gemeenten met een groot oppervlak zullen mensen eerder hun werk vinden binnen de gemeentegrenzen dan bij gemeenten met een kleine oppervlakte. Niettemin is dit onderscheid van invloed op de verdeling van de woon-werk verplaatsingen over de verschillende vervoermiddelen.

In tabel 5 zijn de aantallen werkzame personen en de voornaamste vervoermiddelen per provincie vermeld.

Uit dit overzicht blijkt allereerst dat er landelijk meer personen binnen als buiten de woongemeente werken. In de provincie Utrecht is het aantal dat binnen de woongemeente werkt gelijk aan dat buiten de woongemeente, terwijl Limburg de enige provincie is waar het aantal buiten de gemeente werkenden het aantal binnen de gemeente werkenden overtreft.

Wat betreft het vervoermiddelengebruik zijn er zeer duidelijke verschillen, zowel wat betreft de provincies onderling als naar de ligging van het werkadres.

Dat het werken binnen de woongemeente een groter gebruik van de fiets met zich meebrengt is duidelijk. Ook, dat er nauwelijks te voet naar het werk wordt gegaan, wanneer het werkadres buiten de woongemeente ligt is min of meer vanzelfsprekend.

Het gebruik van de bromfiets wordt echter nauwelijks beïnvloed door de ligging van het werkadres en ten opzichte van het gebruik van bus, tram of metro zijn de verschillen gering.

Tabel 5 – Werkzame personen met vast werkadres of meldingspunt, 1981

	Totaal (abs.)	te voet	fiets	Voornaamste vervoermiddel				
				brom- fiets	motor scoo- ter	pers. auto	trein	bus, tram, metro
	x 1000	%						
<b>Werkzaam binnen de woongemeente</b>								
NEDERLAND	2285,3	10,6	43,1	3,2	0,4	32,9	0,1	8,3
Groningen	88,9	10,7	55,1	1,8	0,1	27,7	0,1	3,0
Friesland	88,7	11,6	57,8	2,3	0,1	25,9	–	1,0
Drenthe	65,2	7,8	55,1	1,7	0,3	30,5	3,2	1,4
Overijssel	172,5	7,7	53,5	2,7	0,3	32,9	0,1	1,7
Gelderland <sup>1</sup>	278,2	9,1	47,9	4,5	0,4	33,2	0,1	3,5
Utrecht	141,8	10,8	46,3	3,5	0,4	30,6	0,2	6,7
Noord-Holland	433,8	11,4	36,4	2,7	0,5	30,9	0,2	16,6
Zuid-Holland	520,9	12,0	32,8	3,3	0,4	35,4	0,2	14,2
Zeeland	54,2	11,3	47,8	3,7	0,6	32,5	–	2,8
Noord-Brabant	309,5	9,5	48,1	3,2	0,3	35,1	0,0	2,4
Limburg	131,5	12,2	41,2	4,6	0,5	35,7	0,0	4,1
<b>Werkzaam buiten de woongemeente</b>								
NEDERLAND	1818,3	0,2	9,4	3,1	0,8	65,7	7,7	11,0
Groningen	55,6	0,0	9,7	2,2	0,9	69,4	5,6	10,1
Friesland	50,9	0,2	7,5	2,0	0,4	72,9	4,7	8,8
Drenthe	39,2	0,2	7,7	1,8	0,5	72,7	3,6	10,2
Overijssel	95,0	0,1	9,1	2,5	0,8	69,7	5,9	9,8
Gelderland <sup>1</sup>	209,0	0,1	9,0	3,4	0,8	66,5	7,5	10,6
Utrecht	141,8	0,1	10,2	3,0	0,7	65,0	9,2	10,4
Noord-Holland	315,6	0,2	9,9	2,4	0,7	60,4	12,3	12,5
Zuid-Holland	447,0	0,2	8,5	3,2	0,8	62,0	9,1	13,3
Zeeland	37,0	0,0	5,9	3,8	1,1	67,3	2,4	15,4
Noord-Brabant	271,4	0,1	10,5	3,4	0,7	71,3	5,1	7,0
Limburg	155,8	0,3	9,9	4,6	0,8	68,4	3,9	10,5

<sup>1</sup> Incl. Zuidelijke IJsselmeerpolders.

Dat de trein bij woon-werk verplaatsingen binnen de woongemeente een zeer bescheiden rol speelt ligt voor de hand. In feite is dit alleen maar mogelijk wanneer er meer dan één spoorwegstation binnen de woongemeente ligt.

In tabel 5 is ook de motorfiets/scooter apart vermeld. Hoewel relatief gering van omvang, blijkt dat bij het werken buiten de woongemeente de motorfiets tweemaal zoveel gebruikt wordt als bij werken binnen de woongemeente. De personenauto tenslotte geeft duidelijke verschillen te zien. Binnen de woongemeente neemt de personenauto ongeveer een derde deel van de woon-werk verplaatsingen voor zijn rekening en buiten de woongemeente ca. twee derde.

Per provincie lopen de percentages van de vervoermiddelen minder uiteen. Relatief de grootste verschillen komen voor bij bus, tram en metro. De meer

verstedelijkte provincies geven – vooral bij het werken binnen de woongemeente – aanzienlijk hogere percentages dan de meer landelijke provincies. Hetzelfde geldt in wat mindere mate voor de trein.

In hoeverre hierbij het aanbod van deze voorzieningen een rol speelt kan uit deze cijfers niet worden afgeleid. Het lijkt echter aannemelijk, dat een beter aanbod ook leidt tot een groter gebruik van het openbaar vervoer.

## BESLUIT

Alle cijfers uit de tabellen 2 t/m 5 hebben betrekking op het jaar 1981. Inmiddels zijn ook gegevens over 1983 bekend; die uit de Arbeidskrachten-telling 1985 zijn nog niet beschikbaar.

Vergelijking tussen 1983 en 1985 geeft een toename te zien van het fietsgebruik en een afname van het openbaar vervoer.

**Tabel 6 – Voornaamste vervoermiddel in het woon-werk verkeer bij vast werkadres of vast meldingspunt**

	Totaal <sup>1</sup>	te voet	fiets	brom-fiets	pers. auto, motor	trein	bus, tram, metro
	%						
1981	100	5,9	28,1	3,2	48,0	3,5	9,5
1983	100	5,9	30,6	2,5	47,4	3,5	8,6
<b>Binnen de woongemeente werkzaam</b>							
1981	100	10,6	43,1	3,2	33,3	0,1	8,3
1983	100	10,6	48,3	2,4	29,8	0,1	7,7
<b>Buiten de woongemeente werkzaam</b>							
1981	100	0,2	9,4	3,1	66,5	7,7	11,0
1983	100	1,3	13,5	2,6	64,3	6,8	9,5

<sup>1</sup> Incl. andere vervoermiddelen en vervoermiddel onbekend.

## BOEKBESPREKINGSRUBRIEK

*Future Challenges in African Air Transport*  
IATA-uitgave, 1985, 303 blz., Prijs f 65,-.

1 Van 24 tot 28 september 1984 werd onder auspiciën van IATA en AFRAA in de Mount Kenya Safari Club in Nairobi het Management Seminar for African Airline Chief Executives gehouden. Een zestiental experts op het gebied van corporate planning, regulation, financial management, budgetary control, aircraft technology, aircraft financing, marketing en industry automation gaven gestalte aan het Seminar; hun teksten werden in de onderhavige publikatie gebundeld met een voorwoord van Richard S. Nyaga, managing director van Kenya Airways en van Slimane Bendjedid van Air Algérie, terwijl Günter O. Eser, director general van de IATA een inleiding schreef.

2 Uit de ruim 300 pagina's tellende publikatie kies ik ter recensie de bijdrage van Gideon H. Kaunda, directeur Air Transport van Tanzania, *Regulation – a Government perspective* en die van Jean Peyrelevade, president van de Compagnie financière de Suez et de la Banque Indo-Suez, *Aircraft Financing*, resp. op p. 37 e.v. en p. 175 e.v.

Kaunda, auteur van de in 1983 aan de bekende McGill Universiteit te Montreal verschenen dissertatie *The regional integration of commercial air transport in Africa: political economic and legal considerations*, behandelt als centraal thema de leemten in de kernbegrippen in de luchtvaart die hebben geresulteerd in een 'regulatory void', waardoor de noodzaak van een regionaal antwoord op de interregionale luchtvaartproblematiek werd benadrukt. In zijn *Regulation – a Government perspective* betoogt Kaunda dat de Afrikaanse landen niet gebaat zijn bij een politiek van 'open skies', terwijl een niet gereguleerde capaciteit en vrije toegang tot de markt in het voordeel zou zijn van de landen die vanwege hun marktaandeel en andere bronnen traditioneel al een sterke positie innemen in de luchtvaart. In zijn optiek heeft noch extreem protectionisme, noch stricte deregulering enige toekomst.

3 Dat brengt me op de oeverloze strijd in communautair verband terzake van de 'sluipende deregulering' waarvoor met name de Associatie van Europese carriers (AEA) zo bang is: FD 10 juli 1986. Karl-Heinz Neumeister, secretaris van de AEA, acht de dreigende mangeling van de gevestigde luchtvaartmaatschappijen tussen het reeds geliberaliseerde chartervervoer en de opkomende lijndiensten tussen de Europese regio's (zie Europese Richtlijn van 25 juli 1983, 83/416/EEG in PB EG 26 augustus 1983, nr. L 237/19 en de incorporatie daarvan in de Nederlandse wetgeving bij KB 18 december 1985, Stb. 761) volstrekt onaanvaardbaar.

Binnen het kader van dit harde en langdurige gevecht in Europa kan gewezen worden op de arresten van het ECJ te Luxemburg van 22 mei 1985, zaak 13/83 en dat van 30 april 1986, zaken 209/213 1984 in de zaak *Nouvelles Frontières* (zie mijn publikatie '*Nouvelles Frontières*', *Itching for IATA's scalp or a leap-frog backwards?*, uitgave vakgroep handelsrecht RUG, 1986). Voorts is een nieuwe prejudiciële zaak in Luxemburg aangebracht (art. 177 EG-Verdrag) en wel naar aanleiding van een beschikking van het Bundesgerichtshof I ZR 170/83 onder het Rolno. 66/86 in de zaak Ahmed Saeed Flugreisen/Silver Line Reiseburo tegen de Zentrale zur bekämpfung Wettbewerbs. Het geduld van de Europese Commissie lijkt ten einde. De Europese Commissaris voor de mededinging, Sutherland, heeft aangekondigd een art. 89 proces van het EG-Verdrag te starten tegen de luchtvaartmaatschappijen die maar geen haast willen maken met een herziening van hun onderlinge afspraken omtrent tarieven en aantallen te vervoeren passagiers. Zo hebben nu KLM, Lufthansa, BA, Air France, Alitalia, SAS, Sabena, Aer Lingus, Olympic Airways en BCal. twee maanden de tijd gekregen een eind te maken aan de inbreuk op de bepalingen van het Verdrag van Rome van 25 maart 1957. Daarna zal de EG Commissie de regeringen van de betrokken lidstaten vragen passende maatregelen te nemen.

4 Dit Europese intermezzo moge dienen als bewijs voor de stelling dat er ook in Afrika nog heel wat tijd verloren zal gaan alvorens er sprake zal zijn van een werkelijk regionaal liberalisme.

Kaunda pleit voor een gereguleerd, multilateraal systeem, desnoods regionaal Afrikaans, want dat is de enige overlevingskans van de zwakke Afrikaanse carriers ten opzichte van de machtige luchtvaartmaatschappijen van de ontwikkelde landen.

5 De zwakte van de Afrikaanse landen manifesteert zich ook op het gebied van financieringsmechanismen: de aanschaf van nieuwe (typen) luchtvaartuigen, zoals blijkt uit de bijdrage *Aircraft Financing* van de expert Jean Peyrelevade. Op treffende wijze schetst hij de enorme staatsschulden in Afrika aan de hand van een viertal tabellen op p. 185 e.v.

Aangezien de luchtvaartmaatschappijen aldaar zonder uitzondering 'government controlled' zijn, is er praktisch geen enkele ruimte om nieuwe vliegtuigen te financieren met export kredieten of aanvullende financiële kredieten. De enig overgebleven mogelijkheid lijkt te zijn de *leasing* van luchtvaartuigen. Dat mede omdat in IMF-verband de verschillende vormen van aircraft leasing tot nu toe zijn uitgesloten van de omvang van de consolidatie van de staatsschulden, zodat het terugbetalen van de lease-termijnen niet als een buitenlandse schuld is beschouwd, maar als een kortlopende, economische verplichting, hoewel er soms contractueel sprake is van een duur van 5, 7 of 10 jaar!

Voordat een westerse bank (lessor) bereid is over te gaan tot het sluiten van

een contract met een lessee, de staatsmaatschappij, zullen er eerst een aantal voorwaarden vervuld dienen te zijn, zoals a) het zeker stellen van de zakelijke rechten (title) van de lessor, in welk luchtvaartuigregister de kist ook geregistreerd moge zijn, b) 'beneficial use' van het luchtvaartuig dient niet te zijn onderworpen aan douanerechten en de lease-termijnen moeten worden vrijgesteld van withholding tax, terwijl c) gedurende de gehele contractsduur de overeenkomst niet onderworpen is aan tussenkomst van de exchange control authorities. Wanneer al die (mogelijke) obstakels zijn opgeruimd dreigt tegenwoordig een ander probleem.

Immers, fiscaal gezien aantrekkelijk was de zgn. financial lease with tax incidence, waarbij de belastingdruk werd verdeeld over twee verschillende landen. Door deze constructie kon de hoogte van de lease-verplichting soms met 5 of 6 punten worden gereduceerd door de fiscale voordelen van de lessee over te hevelen naar de lessor. Echter, na Australië in 1981 en vervolgens New Zeeland, Singapore, Engeland, Noorwegen en sinds juli 1984 de USA is deze doorn in het oog van de verschillende belastingautoriteiten afgeschaft.

Desalniettemin is de verwachting gerechtvaardigd dat in Afrika de leaseconstructie van aircraft de komende tijd fors zal toenemen.

6 De onderhavige publikatie *Future challenges in African Air Transport* geeft een goed inzicht in de problematiek van de jonge, zich na het koloniale tijdperk in Afrika ontwikkelende luchtvaartmaatschappijen. Florissant zijn de vooruitzichten niet, zoals ook blijkt uit sommige andere bijdragen in het boek.

Daarom is het begrijpelijk dat IATA zijn know-how van tijd tot tijd exporteert naar de nieuwe continenten om een dringend nodige helpende hand uit te steken voor chief executives van het Afrikaanse werelddeel. In dat kader is ook interessant de bijdrage van J. Groenewoud, tweede man van KLM's afdeling Buitenlandse betrekkingen en samenwerking, *Transfer of management skills - A challenge*, p. 231 e.v.

Mr. Drs. F.A. VAN BAKELLEN

*Air worthy,*

*Liber Amicorum honouring professor dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor*

Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer, 1985, 301 p. Prijs f 150,-.

1 Op 20 september 1985 werd aan mevr. Diederiks-Verschoor, die reeds 18 oktober 1984 voor haar activiteiten op het gebied van het lucht- en ruimte-recht werd geridderd, in het Vredespaleis door de Minister van Buitenlandse



Zaken (een van haar oud-leerlingen), Mr. H. van den Broek, het eerste exemplaar van haar feestbundel overhandigd.

Aan het Liber werkten mee: Priyatna Abdurrasyid met zijn bijdrage *Towards the new Indonesian Aviation Law*, F.A. van Bakelen met *Aviation sports bound to legal hushkittings – Some administrative regulations on aircraft models in the Netherlands*, Karl-Heinz Böckstiegel met *Competences for civil and military aviation in German Law*, E.R.C. van Bogaert met *The political impact of remote sensing*, Bin Cheng met *The destruction of KAL flight KE 007, and Article 3 bis of the Chicago Convention*, R.D. van Dam met *Licensing as an instrument of deregulation*, P.P.C. Haanappel met *Deregulation of air transport in North America and Western Europe*, N.M. Matte met *Military uses of Outer space and the 1967 Outer space Treaty*, A.E. du Perron met *Eurocontrol; liability and jurisdiction*, J.W.E. Storm van 's-Gravesande met *Some observations on fifty years of aircraft accident investigation in the Netherlands*, J.W. Sundberg met *The aircraft commander in legal turbulence*, Federico Videla Escalada met *The international regulation of liability in the field of air traffic control services*, H.A. Wassenbergh met *The 'right to fly' and the 'right to carry traffic by air', in international air transportation after 40 years* en A.A. van Wijk met *Visual and oral signals between aircraft in flight as a means to convey instructions issued by a State*.

De publikatie wordt besloten met een chronologisch overzicht van het werk van de jubilaris, keurig verzorgd door A. van der Veen Vonk.

2 Zonder de overige contribuanten aan de feestbundel ook maar iets te kort te doen is mijn keuze bij de recensie gevallen op de bijdrage van Prof. J.W.F. Sundberg van het aan de Universiteit van Stockholm verbonden Institutet för Offentlig och Internationell Rätt: *The aircraft commander in legal turbulence*. Sundberg legt de nadruk op het Verdrag van Tokio van 14 september 1963 (zie ook het hagenieuwe boek van Enrique Mapelli, *Comentarios al Convenio de Tokio de 14 Septiembre de 1963 – Facultades del comandante de aeronave*, Madrid, 1986) en dus op het strafrechtelijk aspect in het luchtrecht. Dit Verdrag van Tokio kan niet los worden gezien van de Verdragen van Den Haag (zgn sabotageverdrag) van 16 december 1970 en van Montreal 23 september 1971.

Een van de rechtsbeginselen van het luchtrecht is de staatssoevereiniteit over (de luchtkolom van) het grondgebied, zoals o.a. neergelegd in het Verdrag van Chicago, art. 1. Dat leidt bij de berechting van strafbare feiten begaan aan boord van een luchtvaartuig tot de problematiek van de jurisdictie. Door art. 3, lid 3 van het Verdrag van Tokio is het vraagstuk van 'forum-shopping' geaccentueerd. In dit verband leze men de voorbeelden van I.H.Ph. Diederiks-Verschoor in haar *An Introduction to Air Law*, 2e Ed., Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer, 1985, p. 153 e.v. en wel de beroemde zaak

van de uit zijn vliegtuig gevallen Belgische bankier Löwenstein, alsmede de zaken *United States v. Cordova and Santano plus R. v. Martin*.

Aan de hand van een aantal casusposities en parallellen tussen de Zweedse wetgeving en het Verdrag van Tokio schetst Sundberg op heldere wijze de implicaties van de juridische status van de gezagvoerder (zie voorts Nicolas Mateesco Matte's *The international legal status of the Aircraft Commander*, Toronto/Parijs, 1975).

3 In hoofdstuk II van zijn bijdrage *About the commander generally* citeert Sundberg de cause célèbre van de 24 Chilenen die uit Zweden werden uitgezonden en per SAS op 20 maart 1982 naar Chili werden vervoerd. Nadat er de avond tevoren, toen de Chilenen alvast aan boord waren gebracht, gevechten waren uitgebroken, werden sommige Chilenen tot bedaren gebracht door middel van een spuit met tranquillizers.

Ook in hoofdstuk III *Duty of obedience to the commander* (p. 179) siert de auteur zijn artikel op met enkele lezenswaardige voorbeelden, w.o. dat van de operatie Abu Thalaat, de mislukte kaping van El Al vlucht 219 op 6 september 1970. Voor de verplichting van *obedience by the commander* zij verwezen naar de Rechtsvraag van H.A. Wassenbergh in *Ars Aequi*, AA 30(1981) 11, p. 728 *Vervoer van van misdrijven verdachte personen. Eis tot onmiddellijke onderbreking van de vlucht en uitlevering van verdachten* en het Antwoord in AA 31(1982) 5, p. 251.

Twee aardige cases illustreren op p. 183 van de feestbundel Sundberg's gevoel voor het belang van de casuïstiek: het geval van de dronken scheepsbemanning van de *Stella Polaris* aan boord van de Falconair tijdens de vlucht Lissabon-Malmö op 24 oktober 1969 hetgeen leidde tot een tussenlanding in Parijs om een van de zeelieden onder dwang te verwijderen en de zaak van de Amerikaanse advocaat Lent die de ruzie over een 'non smoking seat' op de route Washington-New York zo hoog liet oplopen, dat captain Kinsey besloot tot een tussenlanding in Baltimore.

Op 30 juni 1967 werd boven de Middellandse Zee – in die jaren een beruchte luchtrechtelijke 'oasis of lawlessness' – het Britse toestel gekaapt met Moïse Tschombe, die in Katanga als minister-president ter dood was veroordeeld, aan boord. Uiteindelijk leidde dat tot een arrest van het Algerijnse Supreme Court – onder pistooldwang had de piloot koers gezet naar Algerije- en de gevangenzetting van Tschombe in een Algerijns bastion waar hij later stierf. Dat de kaping van luchtvaartuigen soms heeft geleid tot spectaculaire reddingsoperaties mogen de operaties in Uganda (*The Entebbe Hostage Crisis*, (1982) XXIX *Netherlands International Law Review*, p. 32-71) en in Yemen aantonen: de Duitse attack op Mogadishu ter bevrijding van de passagiers van de gekaapte Lufthansa 'Landhut', nadat de piloot Schumann was vermoord (Sundberg's artikel in het Liber p. 188 e.v.).

4 Het Liber van mevr. Diederiks-Verschoor biedt veel lezenswaardigs voor

diegenen die al enigszins in het lucht- en ruimterecht zijn ingevoerd. De co-auteurs hebben doorgaans een lange staat van dienst op het vakgebied en behoren allen tot de ruime kring van kennissen van de jubilaris. Met de publikatie van de feestbundel is tevens een tijdperk van activiteit van mevr. Diederiks-Verschoor op haar vakterrein afgesloten, hoewel het predicaat 'emeritus' nog steeds niet op haar van toepassing is.

Mr. Drs. F.A. VAN BAKELLEN

J.G. de Wit en H.A. van Gent, *Vervoers- en verkeerseconomie, Theorie, praktijk en beleid.*

Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen, 1986.

XII + 390 blz. f 59,50.

### ***Inleiding***

Het verschijnen van een Nederlandse inleiding tot de vervoer- en verkeers-economie vormt een bijzondere gebeurtenis. Er is sprake van een culminatiepunt in het universitaire onderwijs in de vervoer- en verkeerseconomie in ons land. Om het nieuwe boek zijn juiste plaats toe te kennen is het dan ook van belang – alvorens in te gaan op de inhoud ervan – in het kort de kaart te schetsen van wat eerder aan inleidende werken voorhanden was.

Wie in Nederland, of Nederlandstalig België, zocht naar een inleiding tot de vervoereconomie was lange tijd genoodzaakt zijn toevlucht te zoeken bij buitenlandse auteurs. In de jaren vijftig en zestig waren dit voornamelijk Amerikaanse auteurs [1]. Hun inleidingen vielen allereerst op door de uitgebreidheid ervan. Deze uitgebreidheid hing nauw samen met de sterk beschrijvende aanpak. Voor de Nederlandse – c.q. Europese – gebruiker viel daarbij de vrijwel exclusieve aandacht voor de verhoudingen in de VS moeilijk te verteren [2]. Een pluspunt in deze literatuur vormde de – relatief vroege – aandacht voor logistieke vraagstukken, naast die voor het vervoer in engere zin.

Engeland heeft in de afgelopen twintig jaar gezorgd voor een groeiende stroom van inleidingen [3]. Kenmerkend voor deze is hun beknoptheid, hun analytische benadering en de systematische aandacht voor de resultaten van empirisch onderzoek. Bezwaar is ook hier weer het sterk op het eigen land gericht zijn van de meer praktische gegevens (statistisch materiaal, institutioneel kader).

Met de afnemende oriëntatie van Nederland op andere taalgebieden dan het Engelse, zijn de Duitse en, in sterkere mate nog de Franse, ontwikkeling min of meer achter de horizon verscholen gebleven.

Een opvallend kenmerk van de Duitstalige literatuur is, dat deze een grote plaats toekent aan bedrijfseconomische aspecten van het vervoer [4]. Franse inleidingen kenmerken zich doordat zij strikt in de welvaartstheoretische leer zijn. Zo nemen vraagstukken van prijszetting, op marginalistische grondslag, steeds een centrale plaats in [5].

Het is beslist niet de bedoeling met dit overzicht de suggestie te wekken, dat de ontwikkeling in Nederland heeft stil gestaan. Sinds het begin van de jaren zeventig zijn verscheidene publikaties verschenen die een overzicht bieden over de vervoereconomie [6].

De ontwikkeling overziende kan echter het oordeel van De Wit en Van Gent, dat hun 'Vervoers- en verkeerseconomie' in een leemte voorziet waar het betreft 'een Nederlandstalig boek, dat de recente ontwikkelingen binnen de vervoer- en verkeerseconomie zo volledig mogelijk in beeld brengt' zonder aarzeling worden onderschreven.

#### *Opzet van het boek*

Onderstaand zal eerst in hoofdlijn de inhoud van het boek worden weergegeven. Daarna zal de vraag worden gesteld, in hoeverre het boek een evenwichtige afspiegeling vormt van het vakgebied in zijn huidige stand.

De ondertitel – 'theorie, praktijk en beleid' – laat al blijken, dat in het boek een brede behandeling wordt nagestreefd. Na een korte 'terreinverkenning' wordt de materie verdeeld over een zestal delen. De delen 1 t/m 3 zijn voornamelijk micro-economisch van aard. Deel 1 geeft in kort bestek de theorie over de traditionele kern van het vakgebied (vraag, aanbod, markten, prijsvorming).

In de delen 2 en 3 wordt de behandeling geconcretiseerd. Hier worden de verschillende onderdelen van het vervoersysteem ter sprake gebracht. Zo komen in deel 2 de vervoerssubsystemen ('vervoertechnieken') aan de orde, achtereenvolgens voor het personen- en voor het goederenvervoer. De behandeling van de subsystemen is grotendeels opgezet volgens een vast patroon (alleen een afwijking bij het onderdeel spoorwegen, waarom?).

Deel 3 gaat in op het probleem van aansluiting tussen de vervoertechnieken en behandelt als zodanig 'knooppunten en koppelingen'.

Bij 'knooppunten' gaat het over de zee- en luchthavens. Besproken worden onder meer de functies van een vervoerknooppunt en factoren die de concurrentie tussen zee- resp. luchthavens bepalen.

Bij 'koppelingen' komt de integratie tussen verschillende schakels uit de transportketen, resp. binnen de totale produktieketen aan de orde.

Deel 4 completeert het beeld van de werking van het vervoerstelsel door de bemoeienis van de overheid met het vervoer in de beschouwing te betrekken. Na een inleidend-theoretisch hoofdstuk worden in dit deel achtereenvolgens het Nederlandse overheidsbeleid in het binnenlandse vervoer, het beleid

inzake de verkeersinfrastructuur en dat m.b.t. het internationale vervoer besproken.

De beide laatste delen van het boek – 5 en 6 – nemen, ieder op eigen wijze, afstand van het 'interne' functioneren van het vervoersysteem.

Zo beziet deel 5 de ruimtelijke relaties tussen het vervoersysteem en het overige economische systeem. De opbouw van dit deel weerspiegelt de geleidelijke ontwikkeling in de 'ruimtelijke' bestudering van het vervoer. Na het klassieke thema van het vervoer als factor in de locatiekeuze volgt een hoofdstuk over de rol van het vervoer in de regionale ontwikkeling. Daarna wordt nog een apart hoofdstuk gewijd aan vervoer en stedelijke ontwikkeling.

Deel 6 – 'Hulpmiddelen van de vervoerseconomie' – handelt resp. over de kosten-batenanalyse, over verkeers- en vervoermodellen en, tenslotte, over de verwevenheid van het vervoer met de overige economie ('input-output-analyse van het vervoer').

Dit 'methodische' deel is naar verhouding het meest wiskundig. De – wat de auteurs noemen – 'mathematische exercities' blijven echter ook hier van bescheiden omvang.

Wat de algemene opzet van het boek betreft – de zes hoofddelen, zoals zojuist weergegeven – kan worden geconcludeerd, dat deze logisch en overzichtelijk is.

### *Enige discussie over de onderwerpskeuze*

Hoewel iedere keuze per definitie subjectief is, is het toch van belang zich af te vragen, of er wellicht belangrijke onderwerpen zijn die buiten de behandeling zijn gebleven.

Het is plezierig te kunnen vaststellen, dat er nauwelijks enig relevant te achten onderwerp is dat in het boek niet op zijn minst kort ter sprake komt. Iets anders is, dat men met de auteurs van mening kan verschillen over de *mate* van aandacht die een bepaald onderwerp waard is. Hierbij valt in het bijzonder te denken aan een drietal thema's.

In de eerste plaats de relatie tussen telecommunicatie ('telematica') en vervoer. De bespreking hiervan beperkt zich tot een kort paragraafje in de inleiding van het boek. De auteurs motiveren deze beperking met de uitspraak, dat de omvang van substitutie van fysieke (personen-)verplaatsingen door telecommunicatie 'zeker voor de meer nabije toekomst niet heel groot (moet) worden geacht'. Hierbij rijzen twee vragen. Ten eerste, of het, zeker in een boek dat overwegend gelezen zal worden door jonge mensen, niet van belang is ook naar de verdere toekomst te kijken. Ten tweede, waarom niet de lezer meer geconfronteerd met de toch al redelijk uitvoerige literatuur over dit onderwerp [7] – waardoor hij dan ook in sterkere mate kan worden geleid in de richting van een eigen oordeel over de te verwachten effecten van telecommunicatieve ontwikkelingen.

Een onderwerp van geheel andere aard dat in het boek relatief onderbelicht blijft zijn de externe effecten van verkeer en vervoer. Dit onderwerp komt eerst ter sprake tegen het eind van het boek, bij de behandeling van de kosten-batenanalyse. Er worden dan maar enkele bladzijden aan gewijd.

Waarom niet een beschouwing over de externe – negatieve – effecten van het vervoer onmiddellijk laten aansluiten op de behandeling van de 'interne' kosten? Dit zou stellig bij de lezer het begrip van de fundamentele eenheid van alle offers die gemoeid zijn met de verplaatsing – ongeacht de huishouding die die offers draagt – vergroten.

Wanneer dan nadien de 'kosten-batenanalyse' aan de orde komt kan gemakkelijk op de eerdere behandeling van de externe effecten worden teruggegrepen.

Van externe effecten naar multicriteria-analyse is maar een kleine stap. In deel 6 van het boek ('Hulpmiddelen') beperken de auteurs zich uitdrukkelijk tot de (monetaire) methodiek van de kosten-batenanalyse. Zeker geven zij blijk zich ervan bewust te zijn, dat ook andere, niet-monetaire evaluatiemethoden bestaan. Hoofdmotief voor de beperking tot de kosten-batenanalyse is, dat 'daarmee de meest economisch georiënteerde evaluatie- en selectiemethode . . . aan de orde komt' (blz. 327). De crux is hier uiteraard, hoe men het begrip 'economisch' interpreteert. Men kan zich moeilijk aan het gevoel onttrekken, dat het gehanteerde motief een zekere bias inhoudt, nl. in de zin dat economie alleen dat is wat over geld gaat – en dat niet het verschijnsel van de schaarsteverhoudingen als het meest fundamenteel wordt gezien.

Bovenstaand werd gesteld, dat in principe alle relevant te achten onderwerpen in het boek aan de orde komen. Niettemin kan men zich de vraag stellen, of in een volgende versie niet ook een behandeling van het vervoer in ontwikkelingslanden op zijn plaats is. Nu wordt in het inleidende hoofdstuk gezegd, dat in het boek 'het terrein van de vervoers- en verkeerseconomie *binnen de Nederlandse context* (cursivering in de oorspronkelijke tekst) zo volledig mogelijk in beeld (komt)'.

Hier tonen zich de bekende twee kanten van de medaille. Het is een van de grote pluspunten van het boek, dat wordt aangesloten bij de eigen – Nederlandse – omgeving. Is echter de slinger niet net iets te veel doorgeslagen? Is het reëel zo exclusief 'Nederland-centrisch' te denken? Niet alleen is er in de wereld heel wat meer dat 'meets the eye' dan Nederland – of, ruimer: de westerse industrienaties – ook onderhoudt Nederland in toenemende mate handels- en transportrelaties met de minder ontwikkelde wereld.

Het bovenstaande pleidooi bepaalde onderwerpen sterker te accentueren zou een waarschijnlijk niet onbelangrijke uitbreiding kunnen betekenen van het toch al redelijk omvangrijke boek.

Waarop kan – om aan dit bezwaar te ontkomen – het beste worden bezuinigd? Wellicht toch op de behandeling van het vervoersysteem en het ver-

voerbeleid van resp. in Nederland. Bij elkaar vormt deze net iets minder dan de helft van het boek. Een uitgebreidheid, die binnen het totale pakket van wat het vak vormt toch wel erg groot moet worden geacht.

### *Een slotoordeel*

Ieder inleidend werk behandelt per definitie een veelheid van onderwerpen. D.w.z. dat er allerlei aanknopingspunten zijn voor commentaar. Dit geldt in ruime mate ook in het geval van 'Vervoers- en verkeerseconomie'. De verleiding om in detail te treden moet echter worden weerstaan en een beperking tot hoofdpunten is van belang.

Een eerste opmerking van algemene aard is, dat het boek wat teveel doortrokken lijkt door de objectivistische opvatting van de economische wetenschap (zie de bovenstaand gemaakte kanttekeningen bij de behandeling van de externe effecten resp. bij de multi-criteria-analyse; zie ook het hanteren van de tegenstelling 'welzijn – welvaart', blz. 216). Met de hantering van het formele welvaartsbegrip – nauw verbonden met de subjectivistische opvatting van de economie – kan een grotere eenheid worden verkregen in de behandeling van problemen waartussen anders vaak de samenhang niet duidelijk wordt.

Een tweede kanttekening moet worden gemaakt m.b.t. het aloude vraagstuk van de z.g. 'bijzondere aspecten van het vervoer'.

Enerzijds betogen de auteurs meermalen, dat bepaalde kenmerken niet specifiek zijn voor het vervoer, anderzijds kennen zij in hun behandeling toch ook veel gewicht toe aan het 'eigene' van het vervoer (zo b.v. al onmiddellijk in het eerste inhoudelijke hoofdstuk, over de vraag naar verplaatsingen).

Het belangrijkste bezwaar is eigenlijk dat, zeker voor degene die voor het eerst met het vak kennis maakt, geen werkelijke duidelijkheid ontstaat omtrent het begrip vervoer. Een fundamentele analyse van de relatie tussen de beoefening van de economie op een volstrekt algemeen plan en die op een vlak dat wordt gekenmerkt door een bepaalde specialisatie – in casu de beperking tot het verschijnsel van de afstandsoverbrugging – zou dit bezwaar kunnen ondervangen.

Een kenmerk van het boek is, dat een uitvoerige raadpleging van literatuur heeft plaats gevonden. Hiervan wordt telkens per hoofdstuk een overzicht gegeven. Als men zich hierbij niettemin – en dit als derde algemeen punt – een enkele kanttekening wil veroorloven, dan is dit, dat de gehanteerde literatuur niet altijd even recent is [8]. Verder, dat op diverse plaatsen nogal zwaar op het patroon en op de voorbeelden van de inderdaad zeer bruikbare inleiding van Button (zie referentie 5) wordt geleund.

Tenslotte: de stijl van het boek is over het algemeen helder. Er is een prettige lay-out. De kennisneming van de tekst wordt vergemakkelijkt doordat een

relatief groot aantal figuren is opgenomen. Ook de aanwezigheid van een personen- en een zakenregister verhogen de bruikbaarheid.

Stellig valt er aan het boek nog het een en ander bij te schaven. Een onmiskenbaar sterke kant blijft echter de uitdrukkelijke aandacht voor de Nederlandse verhoudingen.

Mede daardoor kan men verwachten, dat deze eerste echte inleiding tot de vervoer- en verkeerseconomie van Nederlandse bodem de belangstelling voor het vak, zowel in universitaire kring als daarbuiten, duidelijk zal stimuleren.

Prof. Drs. J.B. POLAK

#### Referenties

1. M.L. FAIR en E.W. WILLIAMS, *Economics of transportation and logistics*, 1975; J.B. LANSING, *Transportation and economic policy*, 1966; D.Ph. LOCKLIN, *Economics of transportation*, 1935 (7e dr. 1972); H.S. NORTON, *Modern transportation economics*, 1963; A.F. PEGRUM, *Transportation economics and public policy*, 1964 (en latere drukken). Meer theoretisch gerichte inleidingen zijn die door J.T. KNEAFSY, *Transportation economic analysis*, 1975, en H. MOHRING, *Transportation economics*, 1976.
2. Onwillekeurig moet men bij deze werken denken aan J. Schumpeter's karakteristiek van de beoefening van de spoorwegeconomie aan het eind van de vorige en het begin van deze eeuw: 'The historian of economic analysis has little to report beyond a rich crop of historical and 'descriptive' work. . .' (*History of economic analysis*, 8e dr., 1972, blz. 948-9).
3. K. LECHNER, *Betriebswirtschaftslehre und Verkehrswissenschaft*, 1960; L.L. ILLETSCHKO, *Transport-Betriebswirtschaftslehre*, 2e dr., 1966; H. DIEDERICH, *Verkehrsbetriebslehre*, 1977.  
De belangstelling voor de bedrijfseconomische problematiek van het vervoer in de Duitstalige literatuur is niet met uitsluiting van aandacht voor algemeen-economische vraagstukken. In dit kader valt A. PREDÖHLS *Verkehrspolitik* (1958, 2e dr. 1964) – waarvan de inhoud aanmerkelijk breder is dan de titel aangeeft – te beschouwen als een standaardwerk.
4. N. TIEN PHUC, *Les transports*, 1969; S. WICKHAM, *Economie des transports*, 1969; M. FRYBOURG, *Les systèmes de transports*, 1974; E. QUINET, L. TOUZERY, H. TRIEBEL, *Economie des transports*, 1982.
5. Als eerste werkelijk moderne inleiding kan worden beschouwd K.M. GWILLIAM, *Transport and public policy*, 1964 (herziene druk K.M. GWILLIAM en P.J. MACKIE, *Economics and transport policy*, 1975). Vermeldenswaard zijn verder: J.M. THOMPSON, *Modern transport economics*, 1974; P.C. STUBBS, W.J. TYSON en M.Q. DALVI, *Transport economics*, 1980; S. GLAISTER, *Fundamentals of transport economics*, 1981 (wiskundig); K.J. BUTTON, *Transport economics*, 1982; G. BELL, D.A. BLACKLEDGE, P. BOWEN, *The economics and planning of transport*, 1983.
6. Een eerstelling vormde H.C. KUIJER, *Inleiding tot de vervoers- en haveneconomie*, 1973. Dit boek vormde een door Verhoeff verzorgde bundeling van geschriften van Kuijer. Hoewel geen monografie in de eigenlijke zin kon dit boek toch zeer goed de functie van inleiding vervullen.  
Na een zeker interval verschenen kort na elkaar, naar aanleiding van het emeritaat van een drietal grondleggers van de vervoereconomie in Nederland en België (Tissot van Patot, Kuijer, Baudez) enkele opstellenbundels. Het betreft: J.B. POLAK en J.B. VAN DER KAMP, red., *Changes in the field of transport studies*, 1980; J.M. VERHOEFF, red., *Vervoers- en haveneconomie: tussen actie en abstractie*, 1981; E. VAN DE VOORDE, red., *Haven en vervoer in de hedendaagse economie*.  
Deze bundels vormden weliswaar geen 'inleidingen' in de strikte zin, maar boden toch een overzicht van de beoefening van het vakgebied in Nederland en België.  
Recent verscheen G. BLAUWENS en E. VAN DE VOORDE, *Algemene transporteconomie*, 1985. Dit overzichtelijke werkje kreeg tot dusver in Nederland nog geen aandacht. Het boek is, zoals de auteurs zelf aangeven, geen volledige inleiding tot het vakgebied. Het beperkt zich tot een tweetal thema's, t.w. 'Analyse der vervoerstromen' en 'Vervoerpolitiek'.
7. Om een recent en zeer bruikbaar voorbeeld te noemen: het 'prijzwinning essay' door I. SALOMON, *Telecommunications and Travel*, Journal of Transport Economics and Policy, 1985, blz. 219-235.
8. Een voorbeeld: in een essentieel hoofdstuk als dat over de prijsvorming van vervoerdiensten dateren de in totaal ruim twintig publikaties waarnaar wordt verwezen gemiddeld uit 1971.



## INSTITUUTSMEDEDELINGEN

### ONDERWIJSACTIVITEITEN

In het derde kwartaal van dit jaar werden de examens afgenomen van de Cursus Vervoerwezen van het NVI. Van de eerstejaars cursisten slaagden er 36 voor het overgangsexamen. Aan 43 cursisten kon het diploma worden uitgereikt, nadat zij met goed gevolg het eindexamen na het tweede jaar hadden afgelegd.

Het diploma werd uitgereikt door Mr. H.A. Dupuis, voorzitter van de examencommissie, in restaurant Hoog-Brabant te Utrecht.

Op 29 augustus jl. vond de diploma-uitreiking plaats van de Vakopleiding Openbaar Vervoer te Rijswijk. 43 Cursisten hadden het examen met succes afgelegd en kregen het diploma uit handen van de voorzitter van de examencommissie de heer J. Lambers.

In juni 1986 vond wederom een cursus plaats bij het Eastern and Southern African Management Institute (ESAMI) te Tanzania in het kader van het project: 'Management, Maintenance and Operations of Road Transport Fleets', 25 Cursisten uit 10 landen namen deel aan deze cursus.

### WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

#### *Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut*

##### *Contram Dordrecht*

In opdracht van de Stichting Projectbeheerbureau Energie Onderzoek (PEO) en de gemeente Dordrecht is het NVI doende om het programmapakket Contram te installeren en te operationaliseren op een microcomputer bij de Dienst Openbare Werken van de gemeente Dordrecht. Met het Contrapakket worden verkeerscirculatieplan-alternatieven doorgerekend en beoordeeld op criteria als: brandstofverbruik, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid.

##### *Regionale velden*

In opdracht van de Rijksluchtvaartdienst wordt sedert medio 1985 gewerkt aan het verbeteren van het zogenaamde Regionale Veldenmodel. Met dit model worden, gegeven de nationale prognoses van het aantal luchtreizigers in 2000 en latere jaren, prognoses gemaakt van het gebruik van de regionale velden. In dit kader werden in juli enquêtes gehouden onder charterpassa-

giers en zullen in september enquêtes worden gehouden onder lijnpassagiers. De werkzaamheden zullen eind van dit jaar zijn afgerond.

#### *Cost 307*

Uitbreiding van het 'TASC-systeem' met Spanje.

Het 'TASC-systeem' is een simulatie- en evaluatiesysteem voor het verkeer en vervoer in de landen van de EG. De toetreding van Spanje tot de EG op 1 januari 1986 maakte uitbreiding van het systeem noodzakelijk.

Deze uitbreiding omvat een aantal fasen:

- het opstellen van een netwerk voor Spanje;
- het verzamelen en verwerken van Spaanse gegevens, zowel voor het binnenlandse als voor het internationale vervoer, zowel voor het personen- als het goederenvervoer;
- het bepalen van twee scenario's voor de economische ontwikkeling en het vaststellen van twee strategieën voor de infrastructuur in Spanje;
- het berekenen van vervoerprognoses voor alle EG-landen, en het evalueren van de infrastructuur-projecten in Spanje.

De studie is in januari 1986 gestart en zal in oktober 1986 zijn afgerond.

Bij het *Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer (EBW)* werden in het 1e halfjaar de volgende rapporten uitgebracht:

- Cost indices on Road Haulage between EC Member States 1-1-'78/1-7-'85 (6003)
- Productivity in inland shipping (6004)
- Beleidsinformatiesysteem binnenvaart; Deelrapport II: Capaciteitssituatie Nederlandse binnenvloot 1983-1987 (6007)
- Bedrijfsuitkomsten binnenlands geregeld en ongeregeld vervoer 1984 (6019)
- Rentabiliteit grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer over de weg 1983-1984 (6020)
- Verwachtingen voor het goederenvervoer 1986-1987 (6025)
- Cost indices inland navigation between EC Member States, January 1986/Kostenindices binnenscheepvaart tussen EG-lidstaten, januari 1986 (6051) – De kostenontwikkeling in het toerwagen- en ongeregeld vervoer t/m het 1e kwartaal 1986 (6070)
- Cost indices on Road Haulage between the EC Member States (1-1-'86) (6075)
- Uniform Rekeningschema voor de openbaar stads- en streekvervoerbedrijven (6082)

- Resultaten van de conjunctuurenquête in de sector internationaal goederenvervoer over de weg voor het 2e kwartaal 1986 (6103)
- Resultaten van de conjunctuurenquête in de sector binnenlands goederenvervoer over de weg voor het 2e kwartaal 1986 (6104)
- Korte-termijnontwikkelingen in het binnenlands beroepsgoederenvervoer 1e kwartaal 1986 (6106)
- Korte-termijnontwikkelingen in het grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer 1e kwartaal 1986 (6108)
- Resultaten conjunctuurenquête binnenvaart (Noord-Zuid-vervoer) 2e kwartaal 1986 (6109)

### **POSTACADEMISCH ONDERWIJS (PAO)**

Voor het najaar van 1986 staan de volgende cursussen op het programma:

- 1 'Microcomputertoepassingen in het wegvervoer; verkeersregeling en verkeersbegeleiding' op 2 en 3 september o.l.v. Prof. Ir. A. Heetman.
- 2 'Vervoerbeleid; van regulering naar stimulering' op 10 en 11 december o.l.v. Prof. Drs. J.B. Polak
- 3 'Ontwerpen van Wegen en Kruispunten' op 21, 22, 28 en 29 oktober o.l.v. Prof. Ir. B. Beukers
- 4 'Zeehavenconcurrentie' op 19, 26 november en 3, 10 december o.l.v. Drs. J.M. Verhoeff
- 5 'Verkeersveiligheid' op 4, 5, 6, 11, 12 en 13 november o.l.v. Prof. Ir. E. Asmussen
- 6 'Satellietcommunicatie in het Vervoer' op 25 en 26 november o.l.v. Prof. Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor
- 7 'Maatschappelijke evaluatie van verkeersplannen en projecten' op 17, 18 en 19 december o.l.v. Prof. Dr. P. Nijkamp

Inlichtingen over deze cursussen worden gegeven door:  
 Secretariaat PAO Vervoerswetenschappen en Verkeerskunde  
 Postbus 1871  
 2280 DW Rijswijk  
 Tel.: 070-99.33.41/015-78.46.18



