

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

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

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Prof. Dr. H.C. Kuiler (voorzitter) - Drs. J.A. Bourdrez - Dr. F. van Dam - Drs. G. Gort - Mr. G.W. van Hasselt - Drs. H.H. Horsting - Dr. J.B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman - Dr. H.J. Molenaar - Drs. H.J. Noortman - Drs. H. Plasse - Prof. Drs. E.H. van de Poll - Prof. Dr. J.P.B. Tissot van Patot - Prof. Mr. K. Vonk

België: Prof. R. Jacobs, Antwerpen - Prof. Dr. R. d'Hoine, Antwerpen.
Wvd. redactie-secretaris: Drs. H.J. Noortman

Vaste medewerkers:
Mr. Olga D. Gerbers
B. Wiebenga

ACHTSTE JAARGANG
1972 - Nr. 2

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

INHOUD

ARTIKELEN

Prof. S.G. Sturmeijer

The shipping needs of developing countries 77

M.J.H. de Galan

De technisch-organisatorische vernieuwing van PTT als vervoersbedrijf 84

Drs. B. van Dorp

Marketing in het wegvervoer 96

AANTEKENINGEN

Mr. J.G.W. Simons

Een gemeenschappelijke zeehavenpolitiek; driemaal is scheepsrecht 107

EUROPARUBRIEK 118

KRONIEK 123

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN 127

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT 128

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK 130

JAARBANDEN

VOOR HET INBINDEN VAN DE JAARGANG 1971 VAN HET TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP KAN EEN LINNEN BAND MET OPSCHRIFT GELEVERD WORDEN.

TOEZENDING GESCHIEDT NA ONTVANGST VAN f 6,- OP POSTREKENING 2055 T.N.V. STICHTING NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT TE ROTTERDAM.

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

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

Voor advertenties wende men zich tot het:

Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut
Koningin Emmamplein 6
ROTTERDAM-2

Druk: Smiet - Offset - Den Haag

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

Abonnementsprijs f 40,- per jaar (buitenland f 45,-)

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

THE SHIPPING NEEDS OF DEVELOPING COUNTRIES*

There are two ways in which the shipping needs of developing countries may be regarded. One may look at the question from the point of view of the developing countries as users of shipping services, whether these shipping services are provided by themselves or by other countries, and think of their needs in this fashion. Alternatively, one may regard the question in terms of how much tonnage or how many ships do the countries need to own, taking into account their needs for economic development. In practice these two approaches to the question are not mutually exclusive.

The first thing which becomes apparent when the shipping needs of developing countries are looked at in terms of service to shippers rather than in terms of ships owned, is that fundamentally there is a concordance between the needs of developing countries and all other countries. In detail there are differences arising from the economic structures, the stage of economic development, the pattern of international trade and the institutional arrangements between the needs of shippers in different types of countries. These differences in detail must not, however, obscure the fact of similarity in fundamentals.

One other point which needs to be stressed at the outset is that most of the problems which arise in considering need in terms of service to trade, arise in connexion with liner shipping. Because of its different institutional structure, the shipping carrying oil and dry bulk cargoes serves equally well, or badly, the trade of all countries, without necessarily posing any special problems for developing countries.

All shippers have a need for cheap and reliable shipping services for the carriage of their international sea-borne trade. These services need to be adequate for the needs of the trade and be provided by ships which can carry the cargoes which need to be carried in a safe and economical fashion. Safety in this respect does not, of course, refer merely to the question of seaworthiness of ships, but of the suitability of their structure for stowing the kinds of cargo being carried.

Immediately one considers the question of adequacy of shipping services for the needs of the trade, one is brought face to face with the uncomfortable fact that since most ships are owned in developed countries and are handling the trade of those countries, the question of adequacy of service is resolved in terms of the needs of shippers in those countries, rather than in terms of the needs of shippers in developing countries. Thus, for example, the schedules of liners carrying raw materials for the market of Western Europe have traditionally been established to meet the needs of the particular market structure of developed countries which exists and which itself is traditional, rather than the needs of the producers of the commodities. So long as, for a particular commodity, the market bought in small parcels, the shipping services provided

* The author is Deputy Director, Division for Invisibles, and chief of the Shipping Branch of UNCTAD.

were those required to handle small parcels. Where the market changed to buying in large quantities, shipping responded rapidly to the change. Whichever way the market is buying, however, the producers are producing in the same way. They have to conform in their production and presentation of cargo to the structure of the market and is to the structure of the market that the shipping conforms.

Thus when we consider the shipping needs of developing countries in terms of adequacy we find that within the fundamental similarity of the shipping needs of developing and of developed countries, there is a highly important difference in what we have termed detail, and this difference arises from the trading needs which the shipping has been designed to serve. Trading needs exist at both ends of a route whereas shipping has tended very much to concentrate on the needs at that end of the route where the shipping is owned. This is a point to which we will need to return when we discuss the shipping needs of developing countries in terms of numbers of ships.

The same conflict can be seen in the choice of the types of ships which are used in liner trades, and this conflict has at no time been more apparent than it is at present in the era of cargo unitization. The labour/capital cost relationship in most developed market economy countries is such that the most capital intensive forms of shipping appear to be the most economical. We see, therefore, shipowners in these countries adopting the cellular container ship because that has appeared to them to be the most suitable for their own needs as shipowners, and also as most suitable for their countries as exporters of manufactured products. However, for exporters of raw materials such ships appear to be quite unsuitable. Nevertheless, many developing countries are faced with the extraordinarily difficult problem of coming to terms with the operation of container ships by the shipowners traditionally serving their trades. They can only come to terms with this through the provision of expensive terminal facilities and eventually through a wholesale re-organization of internal transport networks. No-one doubts that internal transport in most developing countries is urgently in need of improvement. However, there is a large difference between the type of internal transport network which is required to enable the normal economic life of the country to operate smoothly, and for economic development to be fostered, and the type of network which is needed to enable 20ft. or 40ft. containers to be carried around the country

The situation for developing countries in this respect would be less serious if it was clear that that container ships were the one and only ultimate answer to the problems of the sea transport of dry cargo which is not carried in bulk. Yet this is clearly not the case. There are alternative forms of unitization to the use of container ships. There are, for example, the less capital intensive types such as the use of pallets, but with the notable exception of the Scandinavian countries, few shipowners in Western Europe or North America appear to be making provision in their future planning for the use of pallets. Then there are the combined systems, or more accurately, the composite ships which can handle various types of unitized cargo. The Scandia ship which has roll-on/roll-off capacity and is enabled to handle containers and pallets, is an excellent

*Medvedskov
122*

example of the type of versatile vessel which appears more compatible with the heterogeneity of the trade of developing countries than the highly specialised cellular container ship. And on the question of container ships, it is not at all clear that the pure container carrier of the types now being built is the best type to build. The recent construction of a type of container ship on to which containers are taken on low loaders and thereafter handled by the ships' gear, eliminates the need for expensive shore-based handling equipment and so would make it much more economical for developing countries to come to terms with the use of containers. Then, of course, there are the other types of unitized cargo carriers such as the roll-on/roll-off ship and the barge-carrying vessels.

The use of barge carrying vessels would enable existing port facilities in developing countries to continue to be used since it is only the barges which are brought alongside the quay and it is not necessary to ensure a quick turn around of these.

One may doubt whether, in fact, the shipowners who have played the game of follow-my-leader into investments in cellular container ships have acted either wisely in their own long term economic interest or in conformity of the real needs of shippers in developed countries. Frankly, that is their own affair and if they have made mistakes, their own funeral. But it must be a matter of very great concern that the distinct possibility exists that so much capital will have been tied up in this particular type of ship that none will be available for building other types of ships which it may be found in the very near future are much more suitable for the trades which those shipowners are serving. It would be even more tragic if developing countries used their scarce capital to build container facilities to serve the ships which the shipowners had placed in their services, and then found that because those shipowners had made a wrong technological choice they were driven from the trade by competition from other shipowners using types of ships which were more economical than the the container ship and which made no use of the expensive equipment which the ports had installed. It would be sad if the developing world came to have large gantry cranes as long term memorials to the fact that decisions in the countries providing shipping services had not taken account of their needs in deciding which shipping services to provide.

When one talks of cheapness of service one has in mind two separate aspects. The one is the suitability of the ships since an unsuitable ship can never provide the most economical service. Here one notes that the trades of most developing countries are still served almost as by-products of services between developed countries. The types of ships provided are those needed for the main service and for better or worse these are handling the trades of the developing countries. Yet for many developing countries their trade volumes over the major routes are large enough to justify the existence of services and ship designed specifically to handle those trade volumes. With services and ships designed for the needs of those countries, one would find most likely two differences from the existing pattern. The first would be that instead of large general cargo carriers calling at a lot of ports in order to fill their vast holds, and thus increasing delays and providing long voyage times, there would be

much smaller ships filling up at one or two ports only, much easier to schedule since they would be less subject to delay, and providing ultimately a better, faster and cheaper service to shippers. One would find also that there would be no continuation of the present situation under which at many ports literally dozens of ships are calling, each handling quantities of cargo which can only be described as paltry, but each cluttering up the port and making that port to be inadequate. Thus too many ships leads to overcrowding, leads to delay, leads to increased freight rates, leads to each ship having an even smaller volume of cargo, and so on.

At this point it is pertinent to call attention to the effects of increasing costs, particularly in liner shipping, on the export prospects of developing countries. Already in the decade major cost increases have occurred in many items in shipping, but perhaps none have been so marked as the increases in cargo handling costs in many ports in developed countries. For developing countries, already struggling to find profitable markets for their produce in a world in which raw material prices have lagged significantly behind the prices of manufactured goods, the increases in port costs in developed countries have been little short of a disaster. The impact on the trade of developed countries has been much less marked and so shippers in those countries have a less immediate concern with the problem.

The other question which arises in considering shipping needs in terms of cheapness is the possibility for shippers to talk to the shipowners who are carrying their goods regarding the prices and the conditions under which these goods are carried. In Western Europe there is a well developed system of consultation between shipowners and shippers. It is an open secret that this system which has been so much written about and praised, nevertheless fails to meet the full needs of Western European shippers. It is also an open secret that powerful shippers in Western Europe do not bother with the consultation machinery but negotiate directly with shipping lines and so secure lower freight rates for their cargoes than smaller shippers exporting or importing the same classes of goods.

If the situation in Western Europe falls short of the ideal, how much worse is that in developing countries? In most cases, the actual shippers with contractual relationship with the shipping lines are not in the countries. Thus while consultation may be provided it becomes little more than shadow boxing when the party is actually paying the shipping lines is not part of the consultation. Where consultation exists in developing countries the producers or importer who is engaging in discussion with the representatives of the conferences is frequently paying the shipping cost through the price he receives for his exports or pays for his imports and not directly to the shipowner. Furthermore, in developing countries there are usually a very large number of traders handling both import and export cargoes. Each of those is in an extremely weak bargaining position vis-à-vis the conference. Further, they rarely have the sophistication in their own accounting systems or in their understanding of the accounting systems of shipowners to be able to effectively present their case with regard to the effect of freight rates on their trade, or to discuss in an informed manner the data about operating costs which are held to justify

freight increases.

Shippers in Western Europe continue to act as though they believe that they can settle questions of dispute between themselves and the shipowners through their own collective action and without recourse to government intervention. This, despite the fact at the time when this is being written the European Shipowners do not appear to have succeeded in getting very far with the shipping lines on the question of a Code of Conduct for conference which meets fully their needs. In developing countries nobody believes that shippers, whether acting alone or in co-operation, can secure the satisfaction of their needs in consultation with the conferences unless the government has some role. The recognition of this is, for example, a major influence behind the report prepared by the UNCTAD Secretariat on the Code of Conduct¹). This is on other area where, while there is absolute compatibility on the fundamental needs of all shippers, there is a great difference in detail between shippers who can establish a negotiating or bargaining strength and those who cannot.

The above is not by any means an exhaustive treatment of the subject of the needs of shipping in developing countries as looked at from the point of view of the service provided. There are many other aspects which could be taken up but these serve as sufficient examples without a full catalogue being attempted. If the catalogue has appeared to be a series of criticisms of Western European shipowners, this is not the intention. It is not the overall structure of shipping in relation to the trading needs which that shipping finds the justification for its continuing profitable existence, about which questions are asked and to which criticism is directed.

It is time now to look at the question of the shipping needs of developing countries from the point of view of number of ships. There are three aspects to this question. The first is the role of shipping as part of the process of industrialization, the second is shipping as an item in the balance of payments and the third is shipping as an instrument for the carriage of trade.

The essential for economic development is that countries move increasingly towards activities which are more productive than the exploitation of minerals and the provision of agricultural raw materials at the same time as they increase the level of gainful economic activity in order to relieve the growing unemployment of labour which is a feature in practically every developing country. The establishment and expansion of a merchant fleet is one aspect of this and just as in the last century some European countries, without a strong raw material base for industrialization, found shipping as one means for increasing employment and securing economic development, so for some developing countries today. Nobody would suggest that every developing country will find the possession of a shipping fleet a positive factor in economic development. At the same time there is no a priori basis for suggesting that there are particular types of countries which have a particular claim through tradition or any other reason to be providers of shipping services. Just

1) See "The regulation of liner conferences (Code of Conduct for the liner conference system)", report by the UNCTAD Secretariat, TD/104.

as the International division of labour must change in, for example, the field of raw materials processing so that more of the stages between the production of the raw material and that of the finished product are taken over by the developing country, so a changed international division of labour in shipping is also essential. It would be rash, indeed fool-hardy, to attempt to put a figure on the share of world shipping which should be owned in developing countries. All can say with certainty is that the present share which is between 7 and 8 percent, depending on how is calculated, is very much smaller than a rational distribution of economic activity throughout world would suggest.

Unless a country is pursuing autarky it imports and exports both goods and services. This is healthy and the economic development entails a continuing increase in the volume of international trade on both visible and invisible account. But, and here one is stating the obvious, for every country there must be a balance between the inward currency flows represented by their exports, their overseas borrowing and in grants or aid they may receive, and their outward flows represented by their visible and invisible exports, in interest payments on past borrowings or repatriation on profits, their lending and any grants or aid they give. For most developing countries the balance between these two flows is maintained only by the receipt of extensive loans and aid. Aid, of course, is very nice, but loans have to be repaid and interest has to be paid on them. For this reason even for a developing country which is not currently experiencing balance of payments difficulties, the prospect of such difficulties is always present in a world where raw material prices are generally not keeping pace with prices of manufactured goods, and where the burden of interest payments on past loans is both high and rising. For these countries any activity which will earn and save foreign exchange thus needs to be given the most careful consideration. We all are aware of the difficulties which developing countries face in expanding their exports in competition in the case of raw materials with synthetics and, in the case of manufactured goods with domestic production in other countries which for social and employment reasons is very frequently protected against such competition. Shipping is one clear and identifiable item in the balance of payments of these countries. It is an outflow the size of which can apparently be reduced by expansion of the nationally owned merchant fleet.

In the future much more attention needs to be paid also to the possibilities of shipping providing an inflow of foreign exchange. This may be secured by entry into the rapidly growing tanker and dry bulk cargo trades which developing countries have tended to ignore in the past. One particular point which is worth making here is that much of the world's tanker and dry bulk cargo tonnage is, in fact, registered under the flags of two developing countries, but is owned by shipowners in developed countries. If these shipowners were willing to take on long term time charter tonnage genuinely owned in developing countries and would agree to cease the present practice of using flags of convenience, this one action would revolutionise the prospects in shipping of developing countries. Since the shipowners who use flags of convenience, many of them being industrial companies, do so because it is too expensive to operate ships under their own national flags, there cannot be a

national interest of the countries of those companies in preserving the present situation whereby a significant proportion of the world's deadweight tonnage is owned under what have been described rather pictorially as funk flags.

Finally, we come to the needs of carriage of trade. It might appear that because shipowners in developing countries have put into service ships of exactly the same type as these operated by the other countries serving their trade, that these ships are clearly the right ones to serve the needs of their trades. To assume this, however, would be implying that new shipowners, inexperienced in the shipping business, were able to instantly to know better than traditional shipowners what needed to be done. No, the situation is simply that on entering trades they followed the lead of the shipowners who were in the trade already. As was stated above, there must be very serious doubts as to whether the existing pattern of shipping services or types of ships are at all well adapted to the needs of developing countries. Since the initiative for change is unlikely to come from the developed countries because, as also argued above, their major concern is with the needs of their own shippers, the improvement must come through the fleets of the developing countries themselves.

A particular twist of this need may be given in the future by the fact that when contained ships replace break bulk ships it will be found uneconomic for these ships to handle the trade of the developing countries. Thus the fact that these trades have traditionally been served as by-products of a service between developed countries, may well lead to the service being terminated because the container ship is not a suitable vehicle for providing that by-product. If this happens developing countries will have a very particular and urgent need to establish either feeder services to link with the container ships, or to establish on a much wider scale than at present nationally owned services catering for the needs of their trade.

Again, I am conscious that I have done no more than hint at the problems which are involved. These problems are discussed much more extensively in various UNCTAD publications, in particular in two short reports ¹⁾ which have been prepared by the Secretariat for consideration at the Third Conference in Santiago.

Finally, I would like to say a few words regarding the International Development Strategy for the Second Development Decade. This Strategy was unanimously agreed and set out the targets for attainment in the 1970s. The achievement of these targets with respect to shipping would go far to satisfy the needs of developing countries, particularly these needs expressed in relation to the size of their merchant fleets. Their needs as shippers are also part of the Strategy but here the meeting of the needs is only partly to be secured by actions by or for developing countries. For the rest, the convergence of the real needs of shippers in all countries, which I tried to express in the opening section of this paper, indicates the need for shippers all over the world collectively to seek the satisfaction of their needs.

Prof. S.G. Sturmev.

1) "Perspectives and problems in world shipping", TD/102; "Implementation of international development strategy in shipping and ports, TD/103.

DE TECHNISCH-ORGANISATORISCHE VERNIEUWING VAN PTT ALS VERVOERSBEDRIJF

INLEIDING

Het Staatsbedrijf der PTT kan worden beschouwd als een samenstel van bedrijven die diensten (produkten) verkopen in de communicatiesector.

De eigenlijke communicatie - contact tussen mensen - is geen onderwerp van de bedrijfsvoering. De diensten welke het bedrijf op de markt brengt, zijn uitsluitend van intermediaire aard.

In het algemeen kan worden gesteld dat het bedrijf in de communicatie-behoefte uitsluitend de technische component voor haar rekening neemt. Zij tracht door het creëren en aanbieden van technische systemen de communicatie op afstand tussen mensen of groepen van mensen mogelijk te maken of te vereenvoudigen.

Naast de diensten die aangeboden worden in de sectoren telefonie, telex, datatransmissie, radio/tv-verbindingen en die in het geldverkeer neemt het postbedrijf in de sector van de communicatie niet alleen historisch maar ook naar aard van de dienstverlening en het daarbij toegepaste systeem een geheel eigen positie in. Het kan dus algemeen bekend worden verondersteld dat het postbedrijf een functie vervult in het brief-, tijdschriften-, kranten-, drukwerk- en kleingoederenverkeer.

Minder bewust is men zich echter over het algemeen van het feit dat een betrekkelijke unieke service ten behoeve van dit verkeer wordt geboden.

De essentiële service-elementen zijn:

- dagelijkse aflevering;
- in het gehele land huis aan huis;
- bezorging op de eerstvolgende dag na aanbieding, tenzij anders overeengekomen;
- wijd vertakte ophaaldienst tot dicht bij de afzender;
- zeer eenvoudige "vrachtkosten"-regeling.

Hierdoor is een produkt van dienstverlening ontstaan dat met name voor het naar omvang zeer belangrijke en groeiende zg. niet-monopolieverkeer een zeer sterk argument in de concurrentieverhoudingen is.

Vooraf de elementen die samenhangen met snelheid en het dagelijkse gebruik van een landelijk netwerk stellen hoge eisen aan de interne verwerkings- en vervoersorganisatie.

Op dit organisatorisch aspect van de bedrijfsvoering gaan wij in het hierna volgende nader in.

Hierbij zal de aandacht in het bijzonder gevestigd worden op het technisch-organisatorisch innovatieproces dat zich thans in dit vervoersbedrijf bezig is te voltrekken.

NOODZAAK VAN VERNIEUWING

Naast de aard van de geboden service als sterk bepalend element voor het bedrijfsproces is er een reeks van andere factoren die de organisatie van het proces beïnvloedt. De belangrijkste daarvan zijn de omvang van de productie, de stand van de techniek o.a. op het gebied van de vervoers- en verwerkingsmiddelen, de infrastructurele verkeerssituatie alsmede de gewenste interne sociale- en arbeidsconfiguratie. Indien de genoemde invloedsfactoren zich in enigszins betekende mate wijzigen, zal op den duur niet meer volstaan kunnen worden met absorptie daarvan in de vigerende structuur in wat we zouden kunnen noemen evoluerende zin. Een bezinning op de organisatie van het technische proces in haar totaliteit wordt dan onvermijdelijk.

Het is evident dat juist de laatste jaren een reeks van factoren welke invloed kan uitoefenen op de technisch-organisatorische vormgeving van het vervoersbedrijf, sterk in ontwikkeling is.

Zo hebben de wijzigende kostenverhoudingen tussen arbeid en kapitaal een sterke invloed op het streven naar concentratie teneinde massaverwerking en daardoor mechanisatie en automatisering bij een postverwerking mogelijk te maken. Ook de containerisatie krijgt hierdoor ruimere toepassingskansen.

De steeds voortgaande verbetering aan het wegensysteem kan invloed hebben op de motorisingsgraad en daardoor op de werkomstandigheden van het personeel, ondanks de toenemende congestie van het wegverkeer. Veel postvervoer vindt nl. plaats buiten de verkeerspiekuren.

De ontwikkeling van een numeriek codestelsel voor woonplaatsen leidt tot vereenvoudiging van sorteersystemen en kan richting geven aan de ontwikkeling in de automatische postbehandeling.

Door wijzigende sociale inzichten worden andere eisen gesteld aan de organisatie van de arbeid.

Al deze veranderings- en toepassingsimpulsen kunnen echter pas tot realisatie leiden, indien in de structuur van het verwerkingsstelsel fundamentele wijzigingen worden doorgevoerd.

Dit inzicht is dan ook aanleiding geworden tot het vernieuwingsproces bij het postale vervoersbedrijf.

Direct moest daarbij het feit onder ogen worden gezien dat verandering van een of meer van de invloedsfactoren niet noodzakelijkerwijs leidt tot een *bepaalde* technisch-organisatorische structuur. Daarvoor is het aantal subjectieve (beleids)variabelen te groot.

Ook bleek dat het aantal technische varianten in de totale verwerkingscyclus van verzamelen, groeperen, doorvoeren, nader groeperen en afleveren op zich en in samenhang onvoorstelbaar groot is.

Van het begin af aan was het dan ook duidelijk, dat een integrale aanpak voor het bepalen van de optimale verwerkingsstructuur zelfs met behulp van operationeel research technieken en computerfaciliteiten niet mogelijk is. Dit wordt het beste geïllustreerd met een eenvoudige probleemdefinitie welke luidt: construeer een zodanig netwerk van vaste punten en vervoerslijnen, dat een dagelijks verkeersaanbod van gemiddeld 11 miljoen stuks op optimale wijze wordt uitgewisseld tussen ca. 4 miljoen adressen. Voor het ontwerpen van deze

constructie moet een keus worden gemaakt van de verzamelpunten, groeepunten, doorvoerroutes en bestelkantoren, waarbij de tijdcondities waaronder het proces moet worden uitgevoerd, van eminent belang zijn.

Daarna moet worden gezien, welke sorteersystemen, transport- en verwerkingsmiddelen kunnen worden toegepast.

Gezien de onderlinge afhankelijkheid van de componenten is het duidelijk dat de keuze van een of meer componenten, de overige componenten en met name de kostenfactoren hiervan, beïnvloedt.

De gecompliceerdheid van de problematiek is met het bovenstaande gesteld*. Als illustratie kan gewezen worden op het feit, dat vooral bij de keuze van sorteersystemen de vraag of, wanneer en in welke mate machinale sortering zal worden toegepast, grote invloed uitoefent op het organisatorische patroon. Maar anderzijds kunnen vanuit een om bepaalde redenen gewenst organisatorisch patroon, randvoorwaarden voor de automatische postbehandeling worden afgeleid.

Ook het tijdstip, waarop ingrijpende reorganisaties van de structuur moeten worden doorgevoerd, is een bedrijfseconomisch probleem. Immers bij de postbehandeling zullen zich vooral de technische mogelijkheden, maar ook die op het punt van vervoer en verkeer constant wijzigen. Het tijdstip waarop reorganisaties worden doorgevoerd, moet optimaal zijn in het uitgebreide veld van reële en potentiële ontwikkelingen.

Vooral de potentiële ontwikkelingen met name in de verwerkings- en vervoerstechniek stellen hoge eisen aan de soepelheid en flexibiliteit van de te kiezen actuele organisatie.

Zo is te verwachten dat in de toekomst, vooral in de sorteersystemen zich sterke ontwikkelingen zullen voordoen die de economie en de organisatie van de arbeid zullen beïnvloeden. Maar hoewel de techniek momenteel zover gevorderd is dat automatische verwerking mogelijk wordt, is voor wat betreft de automatische sortering het rendementsvraagstuk daarbij nog niet opgelost, zodat deze in de actuele organisatie nog niet kan worden toegepast.

DE BELEIDSUITGANGSPUNTEN

Bij de bepaling van het beleid ten aanzien van een mogelijke nieuwe technisch-organisatorische structuur is uitgegaan van de volgende eisen:

- voor de nieuwe structuur zal gezocht moeten worden naar een zodanige concentratie van de verwerking, dat bedrijfseconomische voordelen van schaalvergroting kunnen worden gerealiseerd;
- de nieuwe structuur moet een zodanige flexibiliteit hebben, dat automatisering van sortering daarin kan worden geïntegreerd; ondertussen moeten ook bij de manuele sortering reeds bedrijfseconomische voordelen t.o.v. de huidige situatie worden behaald;

* Voor de toepassing van kwantitatieve methoden bij vervoersbedrijven zij verwezen naar het artikel van Drs. H.J. Scholtmeijer, opgenomen in het eerste nummer van de derde jaargang van dit tijdschrift (blz. 42 t/m 65).

- de nieuwe conceptie moet - bij handhaving van het huidige service-patroon - een betere beheersbaarheid van het proces inhouden, waardoor de kwaliteit van de postale service verbetert;
- de organisatie van het technische proces moet betere mogelijkheden bieden voor de realisering van gewenste sociale structuren.

HET STARTPUNT

Bij de eerste bestudering van de problematiek werd reeds duidelijk dat een integrale vernieuwing van het verwerkingsproces, waarmede wordt bedoeld een vernieuwing, welke alle fasen van het proces omvat, niet kan worden verwezenlijkt door een volledig geïntegreerde aanpak. Daarom moest bij het ontwerpen van een nieuwe verwerkingsorganisatie één van de fasen van het proces als uitgangspunt worden gekozen. De keuze is hierbij gevallen op de organisatie aan de ontvangtzijde m.a.w. de bestelorganisatie. Het zeer arbeidsintensieve karakter van de postale dienstverlening heeft hoge kosten tot gevolg, welke voor een zeer belangrijk deel aan de ontvangtzijde worden veroorzaakt.

Door bij de vernieuwing van het proces een optimale bestelorganisatie als uitgangspunt te nemen, werden naar ons inzicht de beste voorwaarden geschapen voor een zo goed mogelijk realiseren van het hoofddoel, t.w. een economisch, kwalitatief en sociaal verantwoorde organisatie van het gehele verwerkingsproces.

DE HUIDIGE ORGANISATIE

Als we de huidige organisatie voor het verwerkingsproces bezien, dan constateren we de volgende feiten:

1. de expeditiefunctie wordt overwegend uitgevoerd op een 45-tal expeditiekantoren en richt zich in principe op ca. 1300 ontvangstkantoren;
2. de organisatie van de expeditie (verzendsortering) is zodanig, dat na behandeling op een expeditiekantoor voor een deel van de post nog een nadere sortering moet plaatsvinden, hetzij tijdens het vervoer, hetzij op een 50-tal speciaal daarvoor aangewezen ontvangstknooppunten. Eerst dan kan worden gesteld, dat de 1300 "expeditie eindprodukten" zijn geformeerd;
3. de verzamel- en de bestelfunctie worden uitgevoerd vanuit ca. 1300 kantoren.

Bij een nadere beschouwing van de huidige organisatie moet in de eerste plaats worden vastgesteld, dat het aantal punten waar de verzamel- en bestelfunctie wordt uitgevoerd, opvallend groot is voor een betrekkelijk klein land met een totaaloppervlakte van 33.500 km².

Een bestelkring heeft slechts een gemiddelde oppervlakte van ca. 26 km². Aangezien in de 250 grootste bestelkringen ongeveer 75% van het totaal aantal afgiftepunten is gelegen, worden de overige afgiftepunten, slechts 25% van het totaal uitmakend, bediend vanuit ruim 1000 bestelkantoren. Dit laatste betekent, dat per kantoor gemiddeld slechts 900 afgiftepunten, overeenkomend

met 3000 inwoners, worden bediend. Het is duidelijk, dat we dan te maken hebben met een groot aantal zeer kleine eenheden. Op veel van deze eenheden is daardoor niet voldoende werk om volledige dagtaken samen te stellen (part-timers).

Het is in deze situatie niet economisch verantwoord om op wat grotere schaal transport- en hulpmiddelen in te zetten. Ook de toepassing van moderne sociale inzichten t.a.v. taakstructurering en werktijdindeling is in deze situatie niet realiseerbaar.

Zelfs in de gevallen waar de verhoudingen gunstiger liggen, komen meestal de economische en sociale aspecten niet volledig tot hun recht.

In de tweede plaats moet worden opgemerkt, dat er sprake is van een onevenwichtig verwerkingspatroon in de huidige expeditiestructuur. Dagelijks moeten gemiddeld 5,5 miljoen stuks post worden gesorteerd op 45 expeditiekantoren (de overige 5,5 miljoen stuks bestaan voornamelijk uit door grootgebruikers gesorteerde en afgebundelde post).

De hoeveelheid post is echter niet gelijk verdeeld over deze 45 kantoren. Het te verwerken aantal stuks varieert van 600.000 op het grootste en 20.000 op het kleinste expeditiekantoor. Naarmate de verwerkingseenheid kleiner is, wordt de kans dat een eindprodukt, in dit verband een hanteerbare bundel correspondentie voor een der 1300 kantoren van bestemming, kan worden gemaakt geringer.

Zelfs op de grootste eenheden kan als gevolg van het grote aantal kantoren van bestemming niet voor alle bestemmingen een z.g. eindprodukt worden gemaakt. De sortering op de verzendkantoren is derhalve noodgedwongen onvolledig, waardoor een hergroepering noodzakelijk is. Deze hersortering vindt plaats op een 50-tal centrale ontvangstkantoren, maar ook - in verband met de tijd waarbinnen de verwerking moet hebben plaatsgevonden - tijdens het transport in de zg. werkende treinen. De hergroepering is op zich zelf een kostbare zaak. De kosten worden echter extra hoog wanneer hergroepering plaatsvindt tijdens het transport, omdat een rijdende werkplaats door zijn karakteristiek een grote disproportie vertoont tussen de in te zetten arbeidscapaciteit en de te verwerken hoeveelheid stukken.

In het huidige verwerkingsproces is de sortering op de verzendkantoren dus voor een deel van de stukken noodgedwongen onvolledig. Dit feit maakt het echter mogelijk het systeem te gebruiken door ook voor stukken, die wel volledig op eindbestemming gesorteerd zouden kunnen worden, een onvolledige sortering toe te passen. Van deze mogelijkheid wordt om welke reden dan ook meermalen gebruik gemaakt. Hierdoor ontstaat het gevaar van een ondoorzichtige procesgang, welke met name de kwaliteit nadelig kan beïnvloeden.

TECHNISCHE EISEN VOOR DE NIEUWE CONCEPTIE

A. EISEN EN UITGANGSPUNTEN

Uitgaande van de eerder geformuleerde beleidsuitgangspunten konden met

inachtneming van de gebleken nadelen van de huidige organisatie, de eisen en uitgangspunten in meer technische zin worden vastgesteld.

1. Het verzorgingsgebied van de besteleenheden moet zo groot zijn, dat een optimale motoriseringsgraad mogelijk wordt. De bestel- en verzamel-functie moet waar mogelijk gecombineerd worden, zodat door meervoudig gebruik van de transportmiddelen tegelijkertijd voor beide functies een verhoging van de efficiency wordt bereikt. De verkeersomvang op de besteleenheden moet zodanig zijn, dat een goede werkstructurering, die aan de sociale en medische eisen voldoet, is verzekerd.
2. De transportfunctie dient alleen tot het vervoer te worden beperkt. Tijdens het vervoer dient derhalve geen sortering meer plaats te vinden.
3. Aan de verzendzijde dient een zodanige concentratie van te sorteren post plaats te vinden, dat een eindprodukt kan worden gemaakt in de vorm van minimaal 1 bundel voor elke besteleenheid.

Bij deze voorwaarde moet worden uitgegaan van een concentratie aan de ontvangtzijde, welke voortvloeit uit de onder 1. gestelde eisen, terwijl tevens rekening moet worden gehouden met het onder 2. aangaande het vervoer vermelde.

De hoeveelheid te sorteren stukken moet zo groot zijn, dat de in ontwikkeling zijnde automatische sorteermachines t.z.t. optimaal kunnen worden ingezet.

4. Bij de bepaling van de mate, waarin de expeditie moet worden geconcentreerd en bij het vaststellen van de plaatsen waar expeditiecentra moeten worden gevestigd, dient het hoofddoel in het oog te worden gehouden, namelijk het minimaliseren van de som van verwerkings- en transportkosten binnen het gegeven service-patroon.

De voornaamste service-eisen betreffen:

- de snelheid, waarmee bedoeld wordt, dat correspondentie welke vóór 19 uur op de centrale ontvangstkantoren worden aangebracht, de volgende dag in het hele land wordt besteld;
- de kwaliteit, welke in hoofdzaak bestaat uit de zekerheid, waarmee aan de geformuleerde snelheidseis wordt voldaan.

B. DE UITWERKING

In het voorgaande is reeds gesteld, dat bij de uitwerking van de nieuwe organisatie de bestelfase als startpunt is genomen. Uitgaande van de eisen welke aan de besteleenheden moeten worden gesteld, is in een proefgebied nagegaan of ook in de praktijk aan deze eisen kon worden voldaan. Tegelijkertijd is gezien of de nieuwe organisatie in het proefgebied vermindering van de totale kosten tot gevolg had.

Toen de ervaringen gunstig bleken, is samen met de regionale directies een gedetailleerd concentratieplan voor de bestel- en verzamel-functie ontworpen.

Dit concentratieplan geeft een geheel nieuwe postale indeling van ons land te zien.

In de plaats van de vroegere 1300 ontvangtpunten voor de bestelling, komen een 200-tal bestelgebieden met een oppervlakte van 150 à 200 km².

In principe ligt binnen ieder bestelgebied (zie fig. 1) een centrumplaats met de volgende functies.

- de bestelling binnen het eigen lokale gebied;
- de gemotoriseerde bestellingen in het gehele bestelgebied;
- de gemotoriseerde buslichting binnen het gehele bestelgebied;
- de sortering op route t.b.v. het gehele bestelgebied, althans zolang de postsortering voor de bestelling niet geautomatiseerd is.

In de meer uitgestrekte bestelgebieden zijn nog een of meer subcentra aangegeven, die voor de gemotoriseerde bestelling en buslichting een beperkte functie hebben binnen een daartoe vastgesteld gebied. De voorbereiding van de bestelling (sorteren op route) zal echter in geen geval op deze subcentra plaatsvinden.

Vanuit de centrumplaats wordt de op route gesorteerde post aangevoerd op de nog overgebleven bestelkantoren binnen het bestelgebied. Van de 700 overgebleven bestelkantoren (vroeger 1300) heeft een 500-tal voortaan nog slechts een functie voor de bestelling binnen de bebouwde kom.

Een 600-tal van de kleinere bestelkantoren zal geheel worden opgeheven (de loketfunctie wordt dan meestal op agentschappen uitgevoerd). In deze nieuwe conceptie van de ontvangtzijde van het systeem blijken de technische mogelijkheden en de wenselijkheden t.a.v. de arbeidsorganisatie aanzienlijk beter te realiseren. De drastische beperking van het aantal besteleenheden betekent tevens een belangrijke stap voor de herstructurering van de verzend- (expeditie) en de vervoerssector.

Nadat nl. de mate waarin concentratie aan de ontvangtzijde gewenst zou zijn bekend was, werd het mogelijk de expeditiestructuur daarop af te stemmen.

Naast de reeds gekozen uitgangspunten werd hierbij als voornaamste basisgegeven een analyse van de postale verkeersstromen naar omvang en richting betrokken.

Uitgaande van de in de nieuwe ontvangststructuur gekozen bestelgebieden, die - zoals reeds eerder vermeld - tevens de verzamel functie vervullen, konden de voor de oplossing van het expeditieprobleem relevante verkeersrelaties worden vastgesteld.

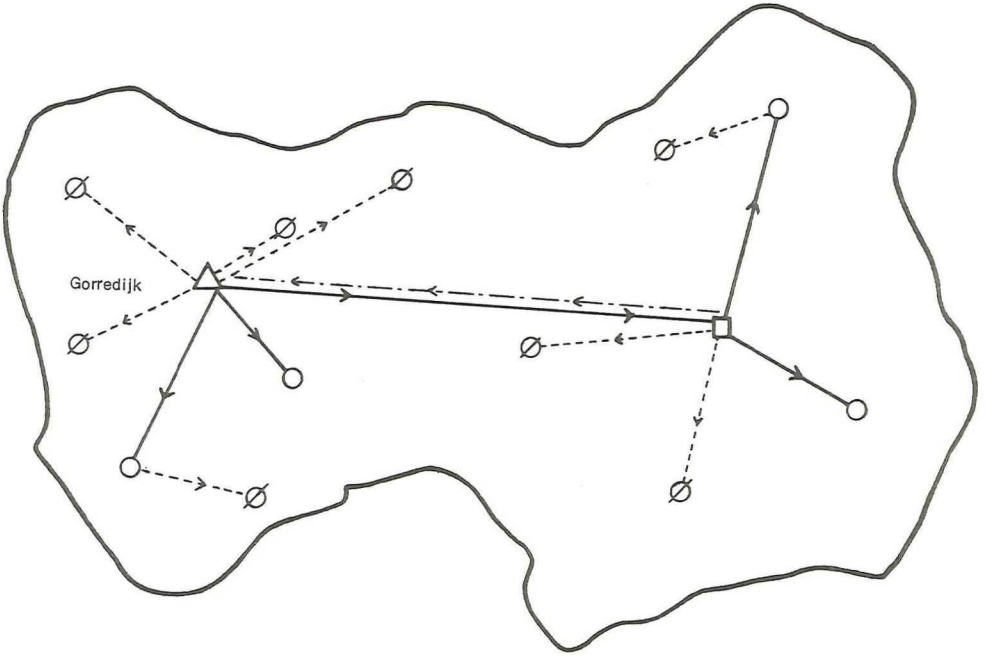
Bij de analyse van de verkeersstromen werd bevestigd, dat de verkeersrelatie tussen twee punten afneemt naarmate de afstand groter wordt.




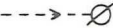

Gebleken is bv. dat tussen twee perifere verzamelgebieden, die op een maximale afstand van elkaar liggen, slechts 0,025 à 0,035% van het totale pakket wordt uitgewisseld. (zie figuur 2).

Uitgaande van de eis, dat op een verzendknooppunt een zodanige concentratie van post moet zijn, dat een "eindprodukt" (bundel) voor elk van de 200 gekozen ontvangstgebieden kan worden samengesteld, kon vanuit de geconstateerde relatie tussen perifere gebieden de minimum omvang van een expeditieknooppunt worden bepaald op 100.000 stuks te sorteren correspondentie in het avondverkeer, hetgeen tevens de minimale omvang bleek voor

BESTEL/VERZAMELGEBIED
GORREDIJK

FIGUUR 1

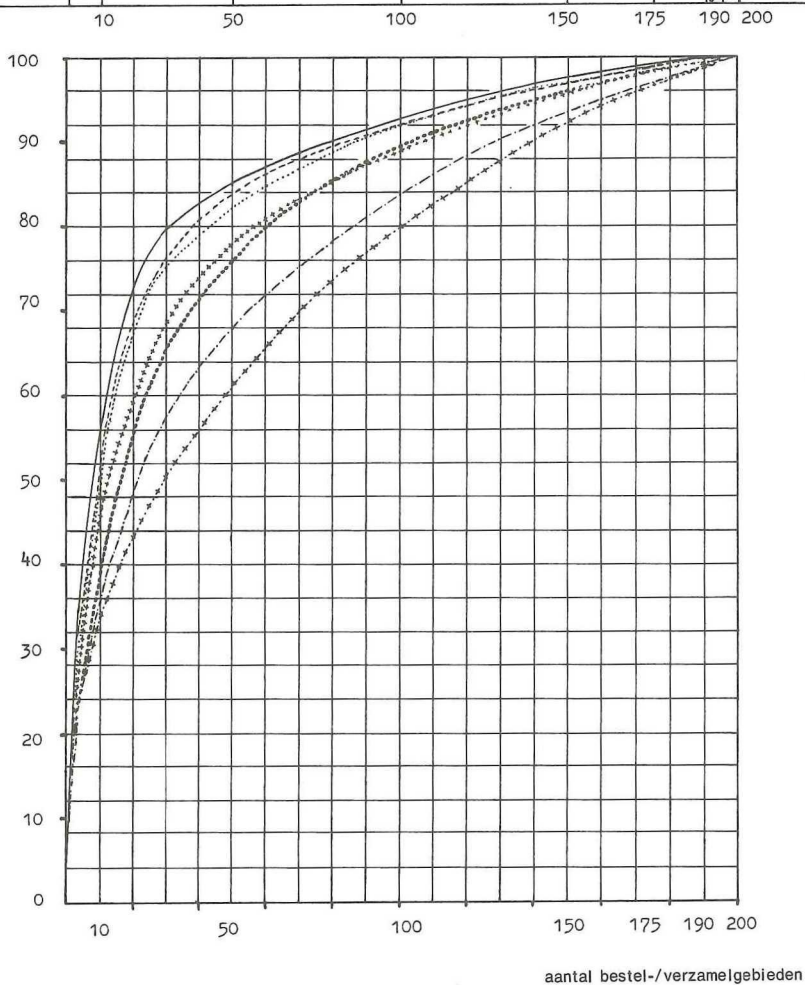


-  CENTRUMPLAATS
-  SUBCENTRUM
-  BESTELKANTOOR
-  OPGEHEVEN BESTEL-KANTOOR, (KOM) BESTELLING VANUIT
-  AANVOERLIJN OP ROUTE GESORTEERDE POST
-  WOONKERN KOMBESTELLING VANUIT
-  AFVOERLIJN BUSLICHTING-CORRESPONDENTIE

FIGUUR 2

CUMULATIEF PROCENTUEEL VERLOOP VAN DE SORTERING BIJ TOENEMING VAN HET AANTAL BESTEL-/VERZAMELGEBIEDEN VAN BESTEMMING (EXCLUSIEF LOKALE, BUITENLANDSE EN GIRO-CORRESPONDENTIE).

SITTARD	56.5	84.90	92.40	97.20	98.90	99.65	99.85	99.95	100.00	—
LEEWARDEN	50.0	81.25	91.88	97.45	99.15	99.75	99.90	99.95	100.00
ROOSENDAAL	48.5	83.50	91.65	97.30	98.95	99.66	99.85	99.95	100.00	-----
MENGELD.OV.	46.0	78.00	89.00	96.00	98.50	99.59	99.85	99.95	100.00	+++++
TILBURG	38.0	75.50	89.12	95.90	98.40	99.45	99.85	99.95	100.00	ooooo
UTRECHT	36.0	68.00	83.00	93.00	97.25	99.50	99.85	99.95	100.00	-.-.-.-
AMSTERDAM	33.0	60.50	79.50	92.00	96.75	99.00	99.85	99.95	100.00	+ + + + +



de toepassing van gewenste sorteersystemen en aanwending van technische hulpmiddelen.

Vervolgens werd met gebruikmaking van alle bestaande inzichten betreffende rail- en wegvervoermogelijkheden, verkeersstromen en verwerkingstijden een opzet gemaakt van de mogelijk te kiezen verwerkingspunten voor de expeditie. Zij vervullen in een sector, welke een aantal bestel/verzamelgebieden omvat, de centrale verwerkingsfunctie voor wat betreft de verzending.

Aldus werd gekomen tot een opzet, waarbij 17 (thans 45) plaatsen in het land als mogelijke verzendknooppunten werden aangeduid. (zie figuur 3)

Teneinde vooral de bedrijfseconomische voordelen en de doorstroommogelijkheden in het vervoersnet te testen, werd voor wat betreft het onderdeel expeditiestructuur ook een econometrische werkgroep ingeschakeld.

Deze werkgroep ging bij haar studie uit van dezelfde gegevens als die welke bij de praktische benadering waren gehanteerd, o.a. van 200 ontvangstgebieden en verder van alle reeds eerder genoemde eisen en voorwaarden.

De studie leverde een zeer belangrijke bijdrage voor de toetsing van de eerder ontwikkelde opzet. Van groot belang was ook, dat een duidelijker inzicht werd verkregen in de consequenties van eventuele alternatieve vestigingen naar geografische situering en verkeersomvang.

Beide studies bleken tot nagenoeg dezelfde configuratie van concentratiepunten te leiden, zodat de bedrijfsleiding kon besluiten het als werkplan te aanvaarden.

De nieuwe conceptie eist een vrij sterke verhoging van het investeringsniveau gedurende de realisatie-jaren.

De exploitatielasten (index 1971) zullen afnemen naarmate de realisatie vordert.

Discounted cashflow-berekeningen tonen aan dat gerekend mag worden op ca. 12% rendement op verhoogde investeringen. Als basis is hierbij genomen dat de afschrijving zich - afhankelijk van de soort produktiemiddelen - uitstrekt over een periode van 15 - 40 jaar.

Door het systeem van 17 verzendknooppunten, die de post volledig sorteren naar 200 ontvangstgebieden, kan de vervoerssector inderdaad van de sorteerfunctie worden ontlast, waardoor de beheersbaarheid van het systeem wordt vergroot.

Het opheffen van 600 zeer kleine bestelkantoren en de daaruit voortvloeiende structurele wijzigingen bieden aanzienlijk betere mogelijkheden om de sociale aspecten in de werkorganisatie tot gelding te brengen.

Het vervoer tussen de 17 verzendknooppunten zal met een ver doorgevoerde graad van containerisatie per rail plaatsvinden. Hiervoor zullen eigen posttreinen worden ingezet, die de knooppunten met een hoge frequentie met elkaar verbinden en die aan zg. postperrons kunnen worden bediend.

Het overige vervoer zal in de regel in eigen beheer per auto worden uitgevoerd.

FIGUUR 3

Verzendknooppunten met de daarop
geconcentreerde bestel-/
verzamelgebieden.



REALISERING

Alhoewel reeds een groot aantal bestelgebieden bij het herstructureringsproces is betrokken, moet i.v.m. de gecompliceerdheid en uitgebreidheid van deze herstructurering met een realiseringstermijn van ca. 10 jaar rekening worden gehouden.

Facetten die hierbij o.a. aan de orde komen, zijn:

- een investerings- en uitvoeringsplan voor gebouwen, transport- en overige hulpmiddelen;
- overleg met vakorganisaties over de consequenties voor het personeel (verplaatsingen, werkstructurering, werkinhoud e.d.);
- overleg met de regionale directies over de details voor de uitvoering.

Daarnaast is het noodzakelijk een nieuwe managementstructuur op uitvoeringsniveau te ontwerpen, welke de nieuwe technisch-organisatorische structuur optimaal kan laten functioneren.

M.J.H. de Galan.

MARKETING IN HET WEGVERVOER

Inleiding:

Dit artikel is een vrijwel letterlijke weergave van een lezing gehouden op een studiedag van de N.O.B. wegtransport op 16 maart 1972. Het gestelde moet beschouwd worden als een inleiding op de problematiek, waarin de noodzakelijke mentaliteitswijziging en de benodigde systematiek centraal staan en minder nadruk gelegd wordt op de concrete uitwerking van de marketing in het vervoer. Hoewel oorspronkelijk geschreven voor het wegvervoer lijkt het eenvoudig het gestelde op het gehele vervoer te projecteren. Dit alles bezien door de denkbeeldige bril van een belangstellend buitenstaander die zichzelf geenszins als deskundig op het gebied van het wegvervoer wil kwalificeren.

I. VERANDERINGEN IN NIET-BEHEERSBARE INVLOEDSFAKTOREN

Indien we de markt analyseren waarin de wegvervoersbedrijven opereren, dan kunnen we constateren dat er nogal wat veranderd is gedurende de laatste decennia. De veranderingen zijn als volgt te rubriceren:

1. *Bewustere aanpak van de vervoersproblemen door de verlader*

Een belangrijke verandering heeft plaatsgevonden in het denken van de verladers over vervoersproblemen. De vervoersproblematiek wordt door hen bewuster aangepakt dan voorheen. Dit is enerzijds het gevolg van het feit dat voorheen de nadruk gelegen heeft op efficiency-maatregelen in de produktie-sfeer en vervolgens in het administratievlak (automatisering), waarna veel aandacht besteed is aan de markt en de daarop gerichte afzetinspanning. Hoewel de meeste ondernemingen hun afzetinspanning nog niet ge-optimaliseerd hebben, is men wel tot de overtuiging gekomen dat een van de laatste gebieden waarop efficiency maatregelen tot aanzienlijke kostenbesparingen kunnen leiden, het terrein is van de fysieke distributie. Drucker spreekt in dit verband dan ook van de "last frontier of cost reduction". Dit heeft geleid of zal nog leiden tot de introductie van het physical distribution management in de organisatie van de onderneming.

Anderzijds heeft door de introductie van de marketing gedachte de distributie als zodanig meer aandacht gekregen en het transport – als onderdeel daarvan en als middel om de goederen in goede staat, op tijd en in de juiste hoeveelheden op de juiste plaats te krijgen – neemt een belangrijke plaats in binnen het marketingbeleid van de ondernemer. Bovendien kan de ondernemer, indien hij beschikt over een goedwerkend transportsysteem, dit benadrukken in zijn promotionele activiteiten t.o.v. de tussenhandel en soms zelfs t.o.v. de eindverbruiker. Als zodanig vormt het systeem dan een belangrijk aktivum voor zijn

promotiebeleid en dientengevolge voor het marketingbeleid. Door de hoge eisen die aan het transport, als onderdeel van het distributiebeleid van de ondernemer, gesteld worden, zijn de eisen gesteld aan de vervoersondernemingen steeds hoger geworden, hetgeen zich uit in problemen t.a.v. de omvang van het wagenpark, specialisatie, organisatie etc. Indien de vervoersondernemingen niet aan deze eisen kunnen voldoen, zullen de industriële ondernemingen of de grootwinkelbedrijven, gezien de importantie, zelf het vervoer ter hand gaan nemen.

2. *Concurrentie*

Als tweede belangrijke factor zien we een toenemende concurrentie in het wegvervoer, vooral van buitenlandse zijde, die m.n. op het gebied van de prijzen ver onder de markt blijven. Tevens zien we een toenemende achterwaartse (of voorwaartse) integratie in de transportketen vooral vanuit de rederijen, scheepvaartondernemingen die zich zo langzamerhand ontwikkelen tot geïntegreerde vervoersondernemingen, met belangen in zeevervoer, binnenvaart, luchtvaart en wegtransport en op deze wijze een aantrekkelijke en gelijkwaardige partner zijn geworden voor de industriële-ondernemingen.

3. *Overheidsbeleid*

Een derde factor is het overheidsbeleid, zowel op nationaal als op E.E.G.-niveau. Voor alle problematiek hiermee verbonden behoeft slechts verwezen te worden naar het jaarverslag van het N.O.B.-wegtransport.

4. *Technische ontwikkeling*

In de laatste plaats zien we een enorme technische ontwikkeling in de vervoerssector zowel op het gebied van de goederenbehandeling als op het terrein van de vervoerstechnieken.

Dit waren een aantal niet-beheersbare en slechts beperkt beïnvloedbare factoren, doch daarnaast zien we dat het wegvervoer intern nog geconfronteerd wordt met stijgende loonkosten en hoge investeringslasten.

II. MARKTGERICHT DENKEN NOODZAKELIJK DOOR DYNAMISCHE MARKTVERHOUDINGEN

Op welke wijze kan nu de wegvervoerder in deze dynamiek van de markten zijn handen stevig aan het stuur houden? M.i. door een doelbewuste planning waarvan de marketing-planning een essentieel onderdeel uitmaakt.

De wegvervoerder staat op een tweesprong: enerzijds hebben de geschetste ontwikkelingen in de markt een grote diversiteit in de vraag naar vervoersdiensten ten gevolge, anderzijds is de vervoerder, gezien de technische ontwikkeling, in staat een breed pakket van diensten aan te bieden, waarbij hij echter geremd wordt door zijn beperkte investeringsbudget.

Dit betekent dat de vervoerder een bewuste keuze zal moeten maken uit de mogelijke diensten die hij kan verlenen. Hierbij moet de markt de leidraad zijn want het ligt voor de hand dat die vervoersdiensten de hoogste winst opleveren die het beste aansluiten bij de wensen van de verlader.

Daarbij komt dat de grote investeringen gedaan in materieel en organisatie de vervoersonderneming dwingen in de richting van een constant hoge bezettingsgraad, omdat fluctuaties in de bezetting grotere verliezen gaan opleveren. Hierdoor is de vervoerder gedwongen een nauwe band te schep-
pen met tevoren geselecteerde marktsegmenten.

De vervoerder moet ervan overtuigd zijn dat:

- a. de vervoersondernemer bestaat bij de gratie van de verlader. De verlader is vrijwel altijd in staat een vervoerder te vinden die aan zijn wensen kan voldoen en zo niet dan zal hij zelf het vervoer ter hand nemen. Dit lijkt een open deur in de dienstverlenende sector, doch de praktijk heeft anders bewezen.
Bezien we bijv. de Nederlandse Koopvaardij, dan moeten we toch wel constateren dat deze meer door een te produkt-gericht denken dan door zware fiscale lasten achterop is geraakt. Indien het management meer oog had gehad voor nieuwe ontwikkelingen en markten zou de koopvaardij er op dit moment wellicht heel wat beter voorstaan. Men zou kunnen stellen dat men te lang heeft vastgehouden aan de bestaande lijnvaartstructuur, dat noodzakelijke concentraties en integraties te lang zijn uitgebleven en dat veelal te lang gewacht is met het introduceren van innovaties. Daarbij is het typerend dat er zowel in de scheepsbouw als in de scheepvaart structuuronderzoeken noodzakelijk waren alvorens men tot adequate samenwerking besloot.
- b. het doel van het management moet niet zijn het verkopen van een in haar ogen technisch perfect produkt, doch het aanbieden van een produkt dat de verlader wenst of vraagt.
- c. de markt niet homogeen is, doch opgebouwd uit vele segmenten die elk hun eigen wensen hebben en elk een eigen marketingbeleid vereisen.
- d. de concurrentie heviger zal worden doch zich meer en meer op het terrein van de kwaliteit en promotie (w.o. acquisitie) zal gaan afspelen en steeds minder op het prijsvlak.

Als we de markt tegemoet willen treden met een consistent marketingbeleid, dan moeten we niet denken dat we de zaak redden met het bordje op de afd. acquisitie te vervangen door marketing. We moeten de marketing zien als een beleidsfilosofie, niet alleen voor degenen die er direct mee te maken hebben doch als een filosofie, een visie die de gehele onderneming van hoog tot laag moet doordringen, d.w.z. iedereen in de onderneming dient marktgericht te denken.

Dit wil niet zeggen dat de marketing conceptie inhoudt dat de belangrjkheid van de marketingafdeling of de marketingfunctionaris onderstreept moet worden, doch veeleer dat de importantie van de markt benadrukt moet worden. Met een variant op een bekend "marketing-spreekwoord" kunnen we stellen dat het hebben van een markt belangrijker is dan het bezitten van vrachtwagens.

Als we de marketingconceptie zien als een management-filosofie dan kunnen we marketing definiëren als het vanuit de markt benaderde en beheerste denken over produktie en afzet hetgeen voor de vervoerder in concreto betekent: het analyseren, organiseren, plannen en controleren van op de verlader afgestemde middelen en activiteiten, die erop gericht zijn aan wensen van de verlader te voldoen, binnen het kader van het streven van de vervoerder naar continuïteit en winst.

III. VOORDELEN VAN HET MARKTGERICHT-DENKEN

Welke voordelen biedt nu dit marktgericht-denken boven het denken vanuit de eigen capaciteit (produkt-gericht):

1. Het management realiseert zich dat zij in feite meer (moet) doen dan zij denkt. Een vervoerder biedt geen transportdiensten aan, doch moet zich meer opstellen als een oplosser van transportproblemen van de verlader.
2. Door een oriëntatie op een bepaalde afnemersgroep is de vervoerder eerder in staat nieuwe diensten te ontwikkelen omdat hij beter op de hoogte is van de daarin levende wensen.
Punt 1 en 2 resulteren veelal in een breder arbeidsterrein dan uitsluitend het wegvervoer.
3. Door een marktoriëntatie komt de vervoerder minder snel voor verrassingen te staan, indien hij de signalen en informatie vanuit de markt op een adequate wijze verwerkt en het zich eigen weet te maken op veranderingen te anticiperen.

IV. KARAKTERISTIEK VAN DE MARKT

Indien we de markt verdelen in de consumenten- en de industriëlemarkt kunnen we stellen dat de vervoerder in het algemeen opereert op een markt die veel overeenkomst vertoont met de industriële markt. Deze industriële markt is in het algemeen eenvoudiger te bewerken dan de consumentenmarkt en wel om de volgende redenen:

1. een beperkt aantal afnemers (verladers) in vergelijking met de consumentenmarkt, die vrij eenvoudig te localiseren zijn en vrij specifieke c.q. concrete behoefte hebben. Tevens zijn ze veelal geografisch geconcentreerd (agglomeratie-effect in de industrie);
2. verladers zijn veelal technisch goed op de hoogte van de mogelijkheden van het vervoer (vooral na invoering van physical distribution management in de industriële-ondernemingen);
3. ze handelen redelijk rationeel, d.w.z. beslissen op grond van een value-analysis gebaseerd op het eigen eisenpakket.

V. MARKTSEGMENTATIE

Indien het de doelstelling van de vervoerder is of wordt, tegen winst, te voorzien in de behoeften van de verladers dan zal het, gezien het voorgaande duidelijk zijn, dat hij niet aan elke wens van elke verlader kan voldoen doch dat hij moet zoeken naar groepen verladers die volgens bepaalde criteria (soort vervoer, regelmatigheid, geografische spreiding, kwaliteit etc.) als homogeen zijn te beschouwen. Dit is nu marktsegmentatie en dit is te realiseren onder voorwaarde dat de segmenten voldoende groot zijn om een afzonderlijke bewerking winstgevend te doen zijn.

Uit de door hem gesignaleerde segmenten zal de vervoerder, op grond van verwachte winstgevendheid, een keuze moeten maken. Het voordeel van deze segmentatie is:

1. dat segmenten waar relatief weinig aandacht aan is besteed, goede winstkansen bieden indien er met een juist beleid op ingespeeld wordt;
2. dat het denken in segmenten een betere gelegenheid biedt de resultaten van de afzetinspanning te vergelijken zodat op deze wijze betere richtlijnen verkregen worden voor de verdeling van het afzetbudget;
3. dat de diensten beter aangepast kunnen worden aan de wensen van de verlader.

VI. INFORMATIE TEN BEHOEVE VAN DE MARKETINGPLANNING

Alvorens tot planning overgegaan kan worden moet men over informatie beschikken en het verdient aanbeveling de informatie te verzamelen per segment.

Over welke informatie dient men per segment minimaal te beschikken om op basis daarvan een marketingbeleid op te stellen:

1. Welke goederen worden er vervoerd en hoeveel – welke trends zijn er waar te nemen?
2. Tussen welke plaatsen?
3. Wie zijn de verladers? – grootte en ontwikkeling daarin – wat is hun afnemersgedrag.
De vervoerder moet op de hoogte zijn van het afnemersprofiel of het rollenspel dat, in de onderneming die goederen ter vervoer aanbiedt, gespeeld wordt m.a.w.:
wie is de beslisser – b.v. de physical distribution manager
wie is de beïnvloeder – b.v. de marketing manager.
Dit rollenspel kent een verschillende bezetting, per onderneming en soms per contract (b.v. afhankelijk van het feit of het een routinezaak is of dat de onderneming een zeer groot belang hecht aan een juiste uitvoering). De kennis van de rolverdeling is van groot belang voor het promotie- en acquisitiebeleid.
4. Wie zijn de concurrenten? – naar grootte c.q. marktaandeel–gedrag in het verleden en de mogelijkheid op basis daarvan hun gedrag te voorspellen – ontwikkelingen m.b.t. aard van de integratie in de transportketen (concurrentie komt veelal uit de hoek waaruit men het niet verwacht).
5. Wat is de technische ontwikkeling op vervoersgebied?
6. Wat is het gedrag van de overheid t.a.v. de vervoerder:
– welke begrenzingen, zowel nationaal als internationaal;
– welke mogelijkheid tot het voorspellen van toekomstig gedrag.

Indien per segment op systematische wijze de mogelijkheden en begrenzingen zijn gezien, waarbij onderstreept moet worden dat het hier niet gaat om het domweg verzamelen van de informatie, doch veeleer om het interpreteren van bepaalde tendensen, dan dienen daar tegenover de eigen mogelijkheden en onmogelijkheden gesteld te worden om tot een eerste selectie uit de segmenten te kunnen komen.

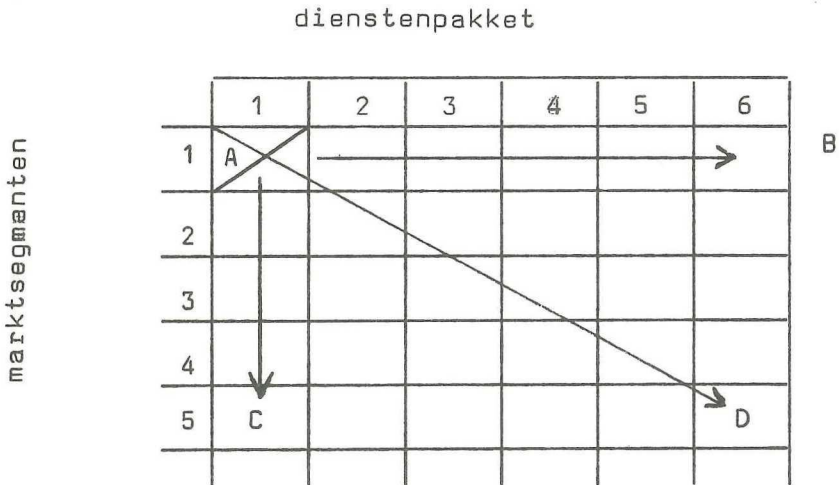
De bedrijfsinterne mogelijkheden worden bepaald door:

- a. de huidige capaciteit van de organisatie en het materieel
- b. de aard van het management (scholing, conservatief vs progressief);
- c. de financiële capaciteit.

Daarbij dient men aan te geven welke factoren flexibel zijn d.w.z. op korte termijn zijn aan te passen aan de eisen die het segment stelt.

VII. PLAATSBEPALING EN PLANNING

De mogelijkheden van de vervoersonderneming dienen niet te beperkt opgevat te worden. Ansoff heeft een schema opgesteld waarin hij laat zien, welke doelstellingen, of iets uitgebreider, welke strategieën een onderneming kan formuleren, een schema dat op elke onderneming van toepassing is:



Hoewel oorspronkelijk bedoeld op een model dat de groeistrategieën van een onderneming aangeeft vormt het m.i. een goede basis voor het bepalen van de functionele plaats van de onderneming.

Ansoff onderscheidt de volgende strategieën:

- | | |
|--------------------------|---|
| A = penetratie: | op een bepaald segment de afzet vergroten door —1— nieuwe afnemers te zoeken —2— het gebruik van de diensten te intensiveren. |
| B = produktontwikkeling: | voor het bestaande segment de dienstverlening met nieuwe diensten uitbreiden en op deze wijze de afzet vergroten. |
| C = marktontwikkeling: | met het bestaande dienstenpakket trachten afnemers op andere marktsegmenten te interesseren. |
| D = diversificatie: | met nieuwe diensten nieuwe marktsegmenten betreden. |

Een combinatie van deze strategieën is mogelijk en soms zelfs noodzakelijk indien de ondernemer zich met meerdere produkten op meerdere segmenten wenst te richten.

Indien de vervoerder op deze wijze zijn toekomstige plaats tracht te bepalen en de daarvoor geëigende informatie op systematische wijze weet te verzamelen en te interpreteren, heeft hij de basis gelegd voor de marketingstrategie, die eveneens marketingstrategie, die eveneens per segment moet worden uitgewerkt.

VIII.DE MARKETINGSTRATEGIE

Voor het gekozen segment resp. segmenten dient een doelstelling geformuleerd te worden (binnen het kader van de op basis van het model van Ansoff gekozen ondernemingsstrategie), een doelstelling die geformuleerd moet worden in termen van de markt en niet in termen van capaciteit. D.w.z. in termen van omzet c.q. marktaandeel en niet primair in termen van bezettingsgraad van het materieel.

Deze doelstelling kan men realiseren met een aantal variabelen die *in samenhang* de marketing-mix vormen. Dit is een van de meest essentiële zaken in de marketing. Voorheen hanteerde men ook deze deelbeleiden, hoewel van beleid niet altijd sprake was, doch men hanteerde ze vaak afzonderlijk en ze lagen vaak onder de verantwoordelijkheid van verschillende mensen. Het feit dat de deelbeleiden in samenhang en onder de verantwoordelijkheid van één man gehanteerd moeten worden, die ze moet afstemmen op de geformuleerde doelstelling, vormt de basis van de mar-

ketinggedachte. De deelbeelden zullen slechts summier behandeld worden omdat in dit verband meer de nadruk gelegd wordt op de noodzakelijke mentaliteitswijzigingen en de benodigde systematiek voor de introductie van de marketinggedachte in de vervoersonderneming en minder op de concrete uitwerking. M.i. is het echter zo, dat als de mentaliteit en de systematiek eenmaal ingang hebben gevonden, de concrete uitwerking als vanzelf hieruit voortvloeit. Daarbij komt dat elke onderneming uniek is en; het is daarom moeilijk omtrent de concrete inhoud van het marketingbeleid te generaliseren.

De volgende deelbeelden van de marketing-mix zijn te onderscheiden:

- a. *Produktbeleid*: het assortiment dat aan de gekozen verladersgroep wordt aangeboden, moet gezien worden als een bouwdoos van vervoersfaciliteiten waaruit geput moet worden om het juiste vervoerssysteem voor de verlader op te bouwen, een bouwdoos die o.m. bevat: wagens, opslag en overslagfaciliteiten, technieken, service, eenvoud, kwaliteit, snelheid, niveau van personeel, bereik etc. Elementen die in samenhang gehanteerd moeten worden om de vervoersproblemen van de verlader op te lossen en die op die problemen moeten zijn afgestemd.

Het produktbeleid van de individuele vervoerder is weer onderdeel van het gesloten transportsysteem, waarvan men elk onderdeel (wegvervoer, zeevervoer, luchtvervoer etc.) in feite niet meer geïsoleerd kan beschouwen. Dientengevolge moet het produktbeleid afgestemd zijn op de wensen van de verlader en op de plaats in de vervoersketen die de vervoerder inneemt.

Gezien de positie van het vervoersbedrijf en de flexibiliteit die zij gezien het voorgaande moet bezitten, zal het wegvervoer in vele gevallen meer maatwerk dan confectie blijven.

- b. *vestigingsplaatsbeleid*: de keuze van de vestigingsplaats van de vervoersonderneming zal een steeds belangrijker onderdeel worden van het marketingbeleid. Afhankelijk van de gekozen marktsegmenten kan het noodzakelijk zijn tot filiaalvorming over te gaan, of andere maatregelen te nemen om in het gewenste marktgebied te kunnen voorzien.
- c. *Prijsbeleid*: dit is de materie die zo ingewikkeld is, dat zij een aparte studie vergt. Ik wil volstaan met de opmerking dat de prijs in relatie moet staan met de geboden kwaliteit en dat de prijsconcurrentie, mede door de introductie van het physical distribution management in de productieondernemingen, steeds meer verdrongen zal worden door kwaliteits- en promotie-concurrentie. Niettemin wordt op dit moment de vervoerder geconfronteerd met een scherpe prijsconcurrentie in vele marktsegmenten, die het hier gestelde min of meer idealistisch doen voorkomen. Toch heb ik goede hoop dat door een

consequent beleid van alle partners uit deze impasse gekomen kan worden. Daarbij moeten de kansen op resultaten van overleg met de verladers niet gering geacht worden.

d. *Promotiebeleid*: het promotiebeleid valt uiteen in twee componenten:

- a. acquisitie, de persoonlijke verkoop van de vervoersdiensten. Dege-
ne die de verkoop van deze diensten op zich neemt, moet zich
primair opstellen als "problemsolver", zich inleven in de proble-
men van de verlader en meegroeien met het niveau van zijn ge-
sprekspartner (en dit niveau komt in de produktieondernemingen
steeds hoger te liggen door de introductie van het physical distri-
bution management).
- b. sales promotion: de taak van de acquireur kan ondersteund resp.
vergemakkelijkt worden door direct mail, brochures, prijs-
couranten etc., waarbij het gaat om algemene c.q. specifieke in-
formatie te verschaffen aan de verlader of de potentiële verlader
over het vervoersbedrijf en haar assortiment. Door deze informa-
tie -gericht op zowel de beïnvloeder als de beslisser (beiden heb-
ben verschillende soorten informatie nodig!)- raakt de vervoers-
onderneming bekend en gaat een plaats innemen in het informa-
tiesysteem van de verlader.

De acquisitie en sales promotion dienen niet uitsluitend gericht te zijn
op de primaire verlader, doch tevens op opvolgende of voorliggende
schakels in de transportketen. In het algemeen moet het promotiebe-
leid communiceren met de afnemers over de rest van het marketingbe-
leid, een communicatie waarin de voordelen en de mogelijkheden
t.o.v. de concurrentie benadrukt moeten worden. Men moet een image
bij de afnemer opbouwen en dat image bereikt men niet uitsluitend
door de keuze van een vignet of beeldmerk.

Hoewel een merkenbeleid bij het opbouwen van een image bij de
verlader gewenst kan zijn.

IX. EPILOOG

De unieke positie van de (vervoers)onderneming kan gedefinieerd worden
op basis van differentiële voordelen t.o.v. de concurrentie; differentiële
voordelen die bereikt c.q. behouden moeten worden wil de onderneming
zich handhaven resp. groeien. De marketing-mix moet een uitdrukking zijn
van de voordelen die de onderneming kan bieden aan de verlader. Deze
marketing-mix moet innerlijk consistent zijn en gericht zijn op het geko-
zen marktsegment en voortdurend aangepast worden aan veranderingen in
de markt. Hiertoe zullen regelmatig de werkelijke resultaten vergeleken
moeten worden met de geplande.

Drs. B. van Dorp.

Geraadpleegde c.q. aanbevolen literatuur:

1. Prof. Dr. H.J. Kuhlmeijer: Strategie der Marktvoorziening, 1968.
2. Prof. Ph. Kotler: Marketing management, 1972.
3. Drs. B. van Dorp: Marketing van diensten. Tijdschrift voor Marketing, november 1970.
4. Syllabi Nedex-congress 1969. Marketing in het vervoer.
5. Syllabi Europäische Transport-Marketing-Symposium. Amsterdam, september 1971, Hanomag-Henschel.
6. Syllabi Physical Distribution Management Conference, Rotterdam, november 1971, Misset.
7. Syllabi Physical Distribution Management Congress. Federatie van de Nederlandse export, november 1970.
8. Ir. J. Bolhuis: Wensen van de verlader, Beroepsvervoer, 20 oktober 1971.
9. D. Hooykaas: Welke eisen stelt de groei, Beroepsvervoer, 20 oktober 1971.
10. D. Hooykaas: Transport management, vaak nog braakliggend terrein. Het Financiële Dagblad, 26 november 1970.
11. B. Wiebenga: Logistiek in het bedrijfsleven. Handels- en transportcourant, 23 juni 1971.
12. Dr. H. den Harder: De structuur van het beroepsgoederenvervoer over de weg in Nederland, 1970.
13. T. van Gerk: Ontwikkelingen in de rentabiliteit van het beroepsgoederenvervoer over de weg in Nederland. Scriptie: N.E.H.: oktober 1971.
14. F.C. van Dorser: Physical distribution vraagt Uw aandacht. Tijdschrift voor Marketing, september 1971.
15. Prof. Dr. J. Kreiken: Marketing van transport, een uitdaging. Handels- en Transportcourant, Nedex, maart 1971.
16. Canadian Pacific: Vervoerder moet volledige en meervoudige diensten leveren. Het Financiële Dagblad, 12 september 1970.

AANTEKENINGEN

EEN GEMEENSCHAPPELIJKE ZEEHAVENPOLITIEK DRIEMAAL IS SCHEEPSRECHT¹⁾

INLEIDING

Op 17 april 1972 schaarde het Europese Parlement zich achter "het verslag namens de Commissie voor het Vervoer nopens het zeehavenbeleid in het kader van de Europese Gemeenschap", hierna aan te duiden met het rapport Seefeld ²⁾ door het aannemen van de in het rapport opgenomen ontwerp-resolutie. (Deze ontwerp-resolutie vindt men aan het eind van dit betoog op blz. 114 afgedrukt).

Het is niet de eerste maal dat deze Europese instelling uitspraak doet over dit onderwerp. Reeds in 1961 kwam het zeehavenvraagstuk ter sprake in een apart hoofdstuk van het verslag over vraagstukken van de gemeenschappelijke verkeerspolitiek ³⁾, het z.g. rapport Kapteyn. In aansluiting daarop heeft de Parlementaire Commissie in een aantal Europese havens studie- en informatie-opdrachten uitgevoerd. De overvloed van gegevens, verschaft door de havenbeheerders, Kamers van Koophandel en andere instanties, en de resultaten van gedachtenwisselingen en uiteenzettingen werden tot werkdocumenten gebundeld ⁴⁾. De gepubliceerde en niet gepubliceerde werkdocumenten vormden de basis voor het eerste - zij het als interim-verslag aangeduide - politieke verslag over de gemeenschappelijke zeehavenpolitiek, het zogenaamde rapport Seifriz ⁵⁾, van 1967.

Door het aannemen van de in het rapport opgenomen resolutie sprak het Europese Parlement met name de wens uit, dat de Europese Commissie het Bureau voor de Statistiek zou opdragen voor vergelijkbare zeehavenstatistieken zorg te dragen en dat de Europese Commissie zelf statistische enquêtes zou instellen of door onafhankelijke wetenschappelijke instituten zou laten instellen, teneinde volledige gegevens over de Europese zeehavens, met name ook over de financiering van de haveninvesteringen te verkrijgen. Tevens verzocht het Europese Parlement de Parlementaire Commissie deze aangelegenheid in het oog te houden en hierover eventueel nogmaals verslag uit brengen.

Het bureau voor de Statistiek deed in 1970 een studie het licht te zien waarin de goederenoverslag in de zeehavens was vervat ⁶⁾.

- 1) Het artikel komt uitsluitend voor rekening van de schrijver.
- 2) Zittingsdocumenten 1972-1973 Doc. 10
- 3) Zittingsdocumenten 1961-1962 Doc. 106
- 4) Alleen het werkdocument van de eerste studiereis is gepubliceerd: Verslag namens de Commissie voor het Vervoer nopens de studie- en informatiereis op de Rijn en aan de havens Rotterdam en Amsterdam van Giuseppe Garlato, Zittingsdocumenten 1961-1962, Doc. 108.
- 5) Zittingsdocumenten 1967-1968 Doc. 140.
- 6) "Der Seeverkehr der Länder der Gemeinschaft 1955, 1960 und 1967. Eine statistische Studie", Brussel-Luxemburg Mai 1970.

Eveneens heeft, niet dan na herhaalde aandrang van de zijde van de Commissie voor het Vervoer onder voorzitterschap van de Heer S.A. Posthumus, het Europees Commissielid Coppé ten behoeve van de meningsvorming van het Parlement in 1971 een nota inzake de mogelijkheden voor het gemeenschappelijk havenbeleid overhandigd 7) 8).

Intussen was echter de heer Seefeld al tot rapporteur benoemd 9) voor een nader verslag, de derde in de reeks politieke verslagen waarin het zeehavenvraagstuk behandeld wordt. In het hierop volgende hoofdstuk zullen enige vraagstukken uit het rapport Seefeld worden gelicht en behandeld ter ondersteuning van de in de conclusie opgenomen opvatting.

HET RAPPORT SEEFELD.

Dit rapport, zoals neergelegd in het boven weergegeven Zittingsdocument, bevat naast een resolutie en de toelichting daarop, de adviezen van de Economische Commissie, de Commissie voor financiën en begrotingen en de Commissie voor sociale zaken en volksgezondheid van het Europese Parlement. De Voorzitter van de Commissie voor het Vervoer kondigde echter op 12 april jl. tijdens de presentatie van het rapport op een persconferentie te Rotterdam aan, dat met spoed nog gewerkt wordt aan een statistische bijlage 10).

1. De "vaststellingen".

De resolutie vangt aan met een aantal "vaststellingen". Als eerste dat na 14 jaar nog geen werkelijk samenhangend gemeenschappelijk vervoerbeleid is ingevoerd, hetgeen "als een ernstige nederlaag voor de Gemeenschap" dient te worden beschouwd. Met deze uitspraak gaat men echter voorbij aan het feit dat bij de inwerkingtreding van het E.E.G.-verdrag in de meeste lidstaten een nationale vervoerspolitiek aanwezig was die veraf stond van een, zover als met inachtneming van de bijzondere aspecten van het vervoer mogelijk is, doorgevoerde liberalisatie; een doel dat expliciet voor andere diensten van industriële, commerciële en ambachtelijke aard in het verdrag is vastgelegd. De kentering in deze richting die zich heden ten dage in deze lidstaten aftekent moet wel degelijk op de rekening van de Europese Gemeenschap worden bijgeschreven. Het zou weleens "het halve werk" kunnen blijken te zijn, zodat mijns inziens niet van een ernstige nederlaag kan worden gesproken.

Van meer wezenlijk belang is de tweede "vaststelling", overigens een herhaling van hetgeen reeds in het rapport Seifriz was opgenomen: "vrijwel ieder onderdeel van het gemeenschappelijk beleid inzake het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren heeft al dan niet rechtstreeks gevolgen voor

7) Doc. 16/VII/71.

8) Schrijver dezes heeft geen bevestiging kunnen bekomen dat de overhandiging berustte op een formeel Europees Commissie-besluit. Vooralsnog moet dan ook worden aangenomen, dat overhandiging onder eigen verantwoordelijkheid van Commissaris Coppé is geschied.

9) 19 oktober 1970.

10) Ten tijde van het schrijven van dit artikel is deze bijlage nog niet verschenen.

de mededinging tussen de Europese zeehavens", hetgeen niet te ontkennen valt. Het hangt echter van het gewicht van de zeehavens in het totale vervoer door de drie klassieke inland vervoerstechnieken af, in hoeverre de gevolgen op het vlak van de mededinging tussen de Europese zeehavens moeten meespelen bij beslissingen inzake het gemeenschappelijke vervoersbeleid. Het rapport Seifriz gaf hierover reeds een indicatie. In 1964 werd de goederenbeweging in de zeehavens op 591 miljoen ton becijferd. Voor 1969 ¹¹⁾ ligt dit cijfer juist onder de duizend miljoen ton.. De spoorwegen van de zes E.E.G.-landen vervoerden in 1964 in totaal 623 miljoen ton en de gezamenlijke binnenvaart 488 miljoen ton. De verhoudingen met betrekking tot de hoeveelheid overgeslagen goederen - die heden ten dage in essentie niet veel gewijzigd zijn - laten zien, dat het zeehavenbeleid in belangrijkheid gelijk is te schakelen met het spoorweg- en binnenvaartbeleid. Het gaat dan ook niet aan het havenbeleid als een nevenprodukt van de gemeenschappelijke vervoerspolitiek te zien. In ieder geval zou al hetgeen dat met de transportfunctie van de havens samenhangt dan ook als een onderdeel van genoemde politiek moeten worden beschouwd. Het eerste gedeelte van "Vaststelling no. 6" van het rapport Seefeld: "in het kader van de Gemeenschap had dan ook van meet af aan een gemeenschappelijk zeehavenvervoerbeleid ontworpen moeten worden", schijnt dit te ondersteunen. Een technische en politieke ontwikkeling maken het daarbij steeds dringender dat hiertoe wordt overgegaan ¹²⁾. Door de invoering van ketens van huis-tot-huis-vervoer wordt het gebruikelijk de tarieven eveneens van huis tot huis te berekenen. Bij het tariefbeleid voor de inland vervoeren - dat overigens hierdoor ¹³⁾ op praktische gronden tot een vrije vrachtprijsvorming moet leiden - dient hiermede rekening te worden gehouden. Tevens zal de uitbreiding van de Europese Gemeenschappen, ondanks de aanleg van de Kanaaltunnel, veel meer intern communautair zeevervoer teweegbrengen dan tot nu toe.

Nog een enkele opmerking over "vaststelling" 4 en 5, die, hoe paradoxaal het met betrekking tot vaststellingen ook moge klinken, pleiten voor een algemeen programma in de vervoerspolitiek in plaats van een "politiek van kleine stapjes". Hoewel deze stelling, al is het alleen al om de duidelijkheid en het inzicht in de gevolgen, toe te juichen valt, komt de argumentatie van het Europese Parlement mij enigszins verwrongen voor. Zij baseert haar uitspraak op het bestaan van een concurrentie-evenwicht dat door de vervoerswetgevingen van de lidstaten is ontstaan. De vraag die echter gesteld moet worden is of dit evenwicht bestaat. Voorzover schrijver bekend, is een het geheel omvattende synopsis van vervoersregelingen die de concurrentie tussen de havens beïnvloeden niet gepubliceerd. Van aanvaarding van de vergelijking en eventuele kwantitatieve benaderingen van voor- en nadelen zal dan ook nog geen sprake zijn.

11) Statistische Bijlage blz. 1 van de nota Europese Commissie "Mogelijkheden voor het Gemeenschappelijk Havenbeleid, doc. 16/VII/71.

12) Zie eveneens "Vaststelling" 7 van het rapport Seefeld.

13) Daar de zeevaarttarieven op mondiaal vlak vrij gevormd kunnen worden, is een opsplitsing van het huis-tot-huis-tarief in een vrij en een gereguleerd gedeelte uit het oogpunt van een gezonde mededinging in het inland vervoer en de zeevaart niet gewenst.

Wel kan men in deze spreken van een status quo-situatie die al dan niet berustend door de lidstaten wordt gehandhaafd. In het rapport Seefeld wordt deze interpretatie trouwens ook al vermeld bij de toelichting over het punt het verkeer in het achterland ¹⁴). Doch daarbij wordt verondersteld, dat het aantal discriminaties en compensatiemaatregelen zo ze al niet gelijk zijn, dan toch wel tegen elkaar opwegen, zodat een nieuw evenwicht door een samenhangende gemeenschappelijke vervoerspolitiek de verhoudingen tussen de zeehavens in wezen onberoerd laat. De kans hierop is echter wel bijzonder klein. Immers in "vaststelling" 5 constateert het Parlement zelf "dat het evenwicht in vele details tegen doeleinden en bijzondere bepalingen van de Europese Verdragen indruist en anomalieën en onbillijkheden heeft bestendigd".

Wanneer een gemeenschappelijke vervoerspolitiek, nu ook gecombineerd met een gemeenschappelijk zeehavenbeleid, volgens de geest van het E.E.G.-verdrag gevormd wil zijn, zal daarbij afstand genomen moeten worden van nationale zeehavenbelangen. Het doel dat hierbij voor ogen staat is een door middel van de neutraliteit van het vervoers- en havenwezen zo economisch mogelijke goederenbeweging voor de gehele Gemeenschap te bewerkstelligen, m.a.w. het mogelijk maken van de volle ontplooiing van de natuurlijke voordelen van bepaalde gebieden.

2. De grondbeginselen van het gemeenschappelijk zeehavenbeleid.

In het bovenstaande is veelal gesproken over het zeehavenvervoersbeleid en wordt daarbij in eerste instantie aangehaakt aan het gemeenschappelijk inland vervoersbeleid. De aandacht moet er echter op gevestigd worden dat, afgezien van het zeevaartaspect, het zeehavenvervoersbeleid een - zij het belangrijk - deel is van een zeehavenbeleid. Immers, in zeehavens is een aantal andere vraagstukken aan de orde, zoals de industrialisatie-, energie- en sociale politiek. Ook een aantal algemene bepalingen van het E.E.G.-verdrag, zoals die met betrekking tot de concurrentieregels, de steunmaatregelen, het beëindigen van distorsies, de conjunctuurpolitiek, het betalings- en handelsbalansevenwicht, de handel met derde landen en de Europese Investeringsbank kunnen bepaald niet worden vergeten.

In het rapport Seefeld konden, in tegenstelling tot het rapport Seifriz, de zeehavens in het algemeen aan de orde komen, nu ook andere Parlementaire Commissies ¹⁵) vanuit hun optiek advies inzake het zeehavenbeleid uitbrachten. Er wordt derhalve dieper ingegaan op de industrialisatie van de havengebieden, de betekenis van de havens voor het regionaal beleid en op de proble-

14) Zie blz. 28 en 29 Rapport Seefeld

15) Zie blz. 108

matiek rond de havenarbeiders. Deze onderwerpen, voorzover ze niet van invloed zijn op het zuivere vervoersaspect, zouden in dit kader wellicht te ver gaan, zodat ze hier onbesproken zullen blijven.

Het rapport Seefeld begint de opsomming van de grondbeginselen van het zeehavenbeleid met het non-discriminatiebeginsel. Het noemt het overigens ook het belangrijkste beginsel van een Europees zeehavenbeleid. Dit houdt in dat noch vanuit het gemeenschappelijk inland vervoerbeleid voor sommige, noch door een gemeenschappelijke zeehavenpolitiek voor één inland vervoers-techniek, voordelen worden geschapen. Mutatis mutandis zal dit ook moeten gaan gelden voor de verhouding zeevaart- zeehavenpolitiek. Het beginsel blijft echter onderworpen aan de regels vastgelegd in de Verdragen betreffende de Europese Gemeenschappen. Met name zijn de artikelen in het E.E.G.-verdrag inzake de steunmaatregelen van de Staten ¹⁶⁾ van belang, vooral in zoverre zij betrekking hebben op de regionale ontwikkeling ¹⁷⁾. Een conditio sine qua non hierbij dient te zijn, dat dit volgens algemene, gemeenschappelijke vastgestelde criteria dient te geschieden en met een volledige kennis, ook voor de concurrentie, van de kosten die ermede gepaard gaan. Eén van de criteria dient mijns inziens daarbij te zijn, dat voor de steun in de zeehaven er geen ander alternatief voor de ontwikkeling van de regio aanwezig is. Immers, steun in de infrastructuur, of het nu de zeehaven of het inland vervoer betreft, schept slechts de mogelijkheid tot ontwikkeling en is daarmee indirect. Anderzijds moet het non-discriminatie beginsel niet zo ver gaan, dat hiermede de natuurlijke voor- en nadelen van de havens in de concurrentiestrijd worden geëlimineerd. Integendeel, juist door de gelijke behandeling, die tot de beste verdeling van de verkeersstromen in algemeen economisch opzicht leidt -hetgeen in het belang van de gehele Gemeenschap is- worden de natuurlijke voor- en nadelen tot basis van de mededinging gemaakt.

Wil men echter het beginsel van non-discriminatie goed toegepast zien, dan zal een bijzonder aspect van de mededinging tussen de havens grote aandacht moeten hebben. In tegenstelling tot de situatie in de meeste industriële ondernemingen is de onvloed van de hoge en lagere overheid in de havenconomie zeer groot.

Op zichzelf behoeft dit geen bezwaar te zijn, wanneer maar vermeden wordt dat de mededinging tussen de havens een subsidiewedloop wordt en dezelfde beginselen als voor industriële ondernemingen worden aangehouden. Stelregel dient dan ook te zijn, dat de havens al hun uitgaven door eigen inkomsten moeten dekken.

Het komt nuttig voor in deze een ogenblik stil te staan bij het begrip zeehaven, waarbij te onderscheiden valt infra- en suprastructuur. Het doel van de kostendekking zal toepassing moeten vinden op beide elementen.

16) De artikelen 92-94.

17) Mijns inziens dient dit echter weer niet zover doorgetrokken te worden, dat de mogelijkheid geopend wordt om havens als Hamburg en Triest -zoals het advies van de Economische Commissie stelt- met staatssteun met de andere havens te laten concurreren. In het ene geval omdat het hier de rijkste regio van de Gemeenschap betreft, in het andere geval, wanneer na 15 jaar zo handelen de noodzaak daartoe nog aanwezig zou zijn, dit een verkeerde weg is gebleken.

Deze elementen kunnen geplaatst worden in

- 1) de haven in engere zin (haventerreinen en bekkens)
- 2) de verbinding van de haven met de zee
- 3) de verbinding van de haven met het achterland.

In bedrijfseconomische zin zal iedere haven naar kostendekking op het gebied onder 1) genoemd moeten streven. Voor wat de suprastructuur betreft ook voorzover beheer en exploitatie van b.v. kranen, losbruggen, havenloodsen bij openbaar of semi-overheidsbestuur liggen. Overigens zou een uniformering van de exploitatievorm van de havens -hierbij valt te denken aan het overlaten van de gehele suprastructuur en de goederenbehandeling aan de private sector- de mogelijkheden voor concurrentievervalsing in de toekomst zeer beperken.

Bij de verbindingen van de haven met de zee is de meest gangbare praktijk, dat de hieruit voortvloeiende lasten in de bedrijfseconomische zin niet door baten worden gedekt 18).

Er zijn geen termen aanwezig om hier een uitzondering in het kostendekningsbeginsel te maken.

De lasten en de eventuele baten voortvloeiende uit de verbindingen met het achterland dienen eerder in het ruimere kader van de gemeenschappelijke inland vervoerspolitiek in beschouwing te worden genomen. Vooropgesteld moet echter worden dat het "havenneutraal" zijn van welke regeling van de kosten van de weg ook, een dwingende eis is, opdat niet bepaalde havens of gebruikers daarvan worden bevoordeeld.

Door het kostendekkingsprincipe wordt vermeden, dat het havenaspect ten koste van de algemene gemeentelijke taken van de betrokken havensteden gaat door beroep te doen op de algemene financiële middelen. Het is een noodzakelijkelement over de bereikbaarheid waarvan niet al te lichtvaardig gedacht moet worden. In deze vormt de Gemeente Rotterdam, waar de Gemeenteraad een volledige splitsing tussen havenexploitatie en gemeentemiddelen tot stand heeft gebracht, een unicum.

Afwijkingen van het principe zijn in wezen uit den boze, doch kunnen, wanneer ze door buiten de havenexploitatie liggende factoren geeist worden, toegestaan worden. De door de afwijkingen ontstane en op gemeenschappelijke criteria te baseren subsidies dienen mijns inziens op voor alle partijen duidelijke wijze in de havenrekening te worden opgenomen en van den beginne af aan een tijdslijm gebonden zijn. Op deze wijze blijft de zo noodzakelijke doorzichtigheid gewaarborgd en kan de neutraliteit worden gehandhaafd.

Bovengemelde gedachtengang is voor het merendeel door het Europese Parlement in zijn resolutie gevolgd, waarbij een taakverdeling tussen de havens dan ook terecht wordt afgewezen. Mijns inziens zou dit ook kunnen blijven gelden voor de "mammoet"-investeringen, ofschoon hier een gezamenlijke raadpleging en een onderling afgestemd optreden van de havens gewenst is om overcapaciteit in haveninstallaties voor schepen in de orde van grootte van 250.000 tdw en meer te vermijden. Een Europese coördinatie zou daar wel desgewenst uit kunnen voortvloeien, maar zal, indien nu van bovenaf opgelegd, in dit stadium slechts een averechtse werking hebben.

18) De Nederlandse havens Rotterdam en Amsterdam benaderen door de befaamde 1/3 - 2/3-regeling het idee van een dekking door baten.

Ook op deze manier kan voldaan worden aan de verdere wensen van het Parlement met name dat het havenbeleid geen belemmering voor de vooruitgang is, maar open zal staan voor de expansieve wereldhandel. Daarbij komt dat de voorgestelde nadere afspraken inzake de door Europese coördinatie geschapen monopolieposities niet meer noodzakelijk zijn.

De boven bepleite doorzichtigheid van de havenexploitatie vereist niet alleen kennis van de procedures van de sterk uiteenlopende havenorganisaties, doch ook een vergelijkbaarheid die een oordeel mogelijk moet maken. Niet in het minst op het punt van havengelden, tarieven en financiering van de havenuitgaven. Het Europese Parlement stelt dan ook terecht, teneinde de samenwerking van de havens op Europees vlak op gang te brengen, de vorming van een zogenaamd permanent Comité voor waarvan verantwoordelijke vertegenwoordigers van de havens deel uitmaken. Tijdens de behandeling in het Parlement van de resolutie heeft het Europees Commissielid Coppé reeds de mijns inziens juiste wijze aangeduid hoe dit Comité samengesteld zou kunnen worden 19): Een beperkt aantal personen die de hoogste verantwoordelijkheden dragen of de belangrijkste vertegenwoordigers van de zeehavens zelf zijn, al naar gelang het de politieke of zakelijke inbreng betreft, zoals b.v. de havenwethouders van de gemeentelijke havens, Kamers van Koophandel, en werkgevers- en werknemersorganisaties. Teneinde de werkbaarheid van het Comité te verzekeren zal ook het aantal havens beperkt dienen te zijn. Een voorbeeld waarop dit kan geschieden biedt reeds de Nederlandse Commissie Zeehavenoverleg waarin een aantal kleinere havens gegroepeerd zijn rond één vertegenwoordiger.

CONCLUSIE

Schrijver dezes heeft niet alle onderdelen van het verslag van de Commissie voor het Vervoer in bovenstaand commentaar ter sprake gebracht. Voorzover dit niet het geval is, wordt verwezen naar de in bijlagen opgenomen ontwerp-resolutie. Het geheel rechtvaardigt echter de conclusie, dat het Europese Parlement een degelijk werkstuk heeft afgeleverd dat navolging met concrete stappen verdient. Op een enkel detailpunt na zouden de uiteenzettingen van het Parlement, tezamen met de informatie verkregen door de werkzaamheden van het permanent Comité, omgewerkt kunnen worden tot voorstellen van de Europese Commissie aan de Raad van Ministers teneinde een werkelijke gemeenschappelijke vervoerspolitiek met alle toch sterk op elkaar inwerkende onderdelen te doen vormen.

Het "Driemaal is scheepsrecht" moge hier voor het Europese Parlement bewaarheid worden!

Mr. J.G.W. Simons.

19) blz. 24 en 28, Voorlopige uitgave van de Handelingen van het Europese Parlement van 17-4-1972.

ONTWERP-RESOLUTIE

NOPENS

HET ZEEHAVENBELEID IN HET KADER VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

Het Europese Parlement

-gezien het verslag van de Commissie voor het vervoer (doc. 10/72),

I - stelt het volgende vast;

1. Tot dusver is het niet gelukt een werkelijk samenhangend gemeenschappelijk vervoerbeleid in te voeren, zoals bij artikel 74 van het E.E.G.-Verdrag was overeengekomen. Deze omstandigheid dient in het vijftiende jaar sedert de inwerkingtreding van de Verdragen van Rome als een ernstige nederlaag voor de Gemeenschap te worden beschouwd.
2. Een van de voornaamste oorzaken van de moeilijkheden op dit gebied is het feit dat vrijwel ieder onderdeel van het gemeenschappelijk beleid inzake het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren al dan niet rechtstreeks gevolgen heeft voor de mededinging tussen de Europese zeehavens.
3. Het mededingingsvermogen van de zeehavens wordt in alle lid-staten terecht als een vitale factor van de economie beschouwd. In de Raad van de Gemeenschap hebben derhalve de regeringen van de lid-staten kennelijk in vele gevallen voorstellen van de Commissie verworpen, omdat zij een aantasting van de concurrentiepositie van hun zeehavens vreesden.
4. De huidige vervoerswetgeving van de lid-staten bevat bepaalde punten die sommige havens benadelen en andere punten die bedoeld zijn om deze nadelen te compenseren. Indien de Gemeenschap door detailvoorstellen in het kader van een politiek van kleine stapjes dit evenwicht verstoort, zal zij op onoverkomelijke tegenstand van de betrokkenen stuiten.
5. Het bestaande evenwicht, dat in vele details tegen doeleinden en bijzondere bepalingen van de Europese Verdragen indruist en ongetwijfeld anomalieën en onbillijkheden heeft bestendigd, kan alleen worden vervangen door een nieuwe evenwichtstoestand die beter aan de Europese Verdragen beantwoordt, indien in het kader van een algemeen programma de tot benadeling leidende punten en de dienovereenkomstige compensatiemaatregelen tegelijkertijd worden afgeschaft of in een andere vorm gegoten.
6. In het kader van de Gemeenschap had dan ook van meet af aan een gemeenschappelijk zeehavenvervoerbeleid ontworpen moeten worden, en alle detailvoorstellen hadden naar deze maatstaf op hun consequenties voor de zeehavens moeten worden getoetst.
7. Op het huidige tijdstip wordt het steeds dringender dit verzuim van de Gemeenschap goed te maken, en wel mede om de volgende redenen:
 - a) Door de invoering van nieuwe vervoertechnieken, zoals containervervoer, roll-on-roll-off-vervoer, lash-vervoer en andere van verlader tot ontvanger reikende ketens van huis-tot-huis-vervoer, wordt het steeds gebruikelijker ook de tarieven van huis tot huis te berekenen; daarmee moet bij het tariefbeleid voor de interne vervoerders rekening worden gehouden.
 - b) Na de toetreding van Engeland, Ierland, Denemarken en Noorwegen zal veel meer intern communautair vervoer over zee plaatsvinden dan tot nu toe.
 - c) In enkele havengebieden heeft zich een dusdanige concentratie van industrie- en overslagfuncties voorgedaan, dat grote problemen voor de milieubescherming zowel te land als door watervervuiling ontstaan.

8. Evenzo wordt het steeds urgenter dat de Gemeenschap ingevolge artikel 84, lid 2, van het E.E.G.-Verdrag een gemeenschappelijk zeevaartbeleid ontwerpt en toepast. De redenen daarvoor zijn met name de volgende:
- a) De in par. 7 genoemde nieuwe vervoertechnieken en tarifieringen leggen onverbreekelijke schakels tussen het vervoer over zee en het vervoer over land.
 - b) Het in het bovenstaande verlangde gemeenschappelijk zeehavenbeleid kan pas een afgerond geheel vormen, indien ook de zeevaartse vervoerbewegingen erbij worden betrokken.
 - c) Na de toetreding van eerdergenoemde landen tot de Gemeenschap zal een aanzienlijk percentage van het zeevervoer van de Europese havens en handelsvloten intern vervoer van de Gemeenschap zijn.
- Het gemeenschappelijk zeehavenbeleid moet en kan echter op stapel worden gezet op een besluit ex artikel 84, lid 2, te wachten.

II - is van mening dat het gemeenschappelijk Europees havenbeleid van de volgende beginselen dient uit te gaan:

1. Het eerste beginsel van het Europese zeehavenbeleid dient het beginsel van *non-discriminatie* te zijn. Het gemeenschappelijk vervoerbeleid mag intern geen blijvende, eenzijdige voordelen voor afzonderlijke zeehavens met zich mee brengen. Evenmin mag het gemeenschappelijk zeehavenbeleid zijnerzijds eenzijdige blijvende voordelen voor bepaalde gebieden van de Gemeenschap met zich mede brengen.
2. De *mededinging* tussen de Europese havens dient ook in de toekomst de grondslag van het havenbeleid te zijn. De grootst mogelijke produktiviteit ten voordele van verladers, vervoerondernemingen en scheepvaart dient ook in de toekomst slechts op basis van mededinging te worden bereikt. Het gemeenschappelijk zeehavenbeleid moet niet roeren aan de taakverdeling tussen de havens, die gebaseerd is op de natuurlijke kosten; het mag echter niet zijnerzijds trachten een kunstmatige taakverdeling te scheppen die de concurrentie zou uitschakelen. Het is de taak van de Gemeenschap de mededinging op een gezonde grondslag te vestigen. Dit betekent met name dat moet worden voorkomen dat de mededinging ontaardt in een subsidiewedstrijd. De mededinging mag in het bijzonder niet met behulp van overheids subsidies tot overcapaciteiten leiden. Zij mag ook niet ten koste van de algemene gemeentelijke taken van de betrokken havensteden gaan. Met artikel 92 van het E.E.G.-verdrag moet in dit verband rekening worden gehouden.
3. Het *grondbeginsel* van het gemeenschappelijk havenbeleid behoort te zijn dat de havens hun totale uitgaven uit de inkomsten dekken. Daarbij moeten ook de kosten van nieuwe investeringen als regel op langere termijn worden gedekt.
4. Door de algemene *groei* van de wereldhandel komen de havens in de komende decennien te staan voor de noodzaak hun capaciteit voortdurend uit te breiden. Het havenbeleid van de Gemeenschap moet ertoe bijdragen dat de overslagcapaciteit van de havens steeds voldoende blijft en er geen knelpunten ontstaan. Dit beginsel moet als een gewichtig onderdeel van een actieve, tegenover de gehele wereld openstaande buitenlandse handelspolitiek van de Gemeenschap worden beschouwd.
5. Vooral ten aanzien van de *financiering van de lopende en de investeringsuitgaven* van de havens is een dergelijk onderzoek op zijn plaats, ten einde eventuele subsidiemaatregelen althans doorzichtig te maken, zodat hun afschaffing kan worden voorbereid. Dit is noodzakelijk in het belang van het begrotingsbeleid en de belastingbetaler, doch vooral om een einde te maken aan de financiële overbelasting van het gemeentebestuur van menige havenstad.
6. Afgezien van deze voortdurende verruiming van de havencapaciteit, hebben enige van de nieuwe vervoertechnieken, met name het transport van ruwe olie en erts in zeer grote schepen de havens gedwongen tot de aanleg van geheel

nieuwe overslaginstallaties, die ten dele uitzonderlijk hoge kapitaaluitgaven vergen. Vooral in verband met deze enorme investeringen dient een nauwere *samenwerking tussen de havens* in de gemeenschap te worden ontwikkeld. Deze behoeft de vrijheid van handelen van de verschillende havens niet te beperken, maar kan door vergelijking van de kosten van projecten onjuiste investeringen en overcapaciteiten voorkomen. Bovendien kan door bepaalde afspraken worden bereikt dat misbruik van monopolieposities uitblijft, zodat niet louter uit vrees voor monopolisering kostbare overcapaciteit wordt geschapen.

Uiteindelijk bestaat alleen bij een communautaire aanpak uitzicht op een oplossing van de vraag of de havens zich steeds maar weer aan de schepen moeten aanpassen dan wel of het formaat van de schepen zich niet naar de havens zou moeten richten.

7. De verschillende regelingen van de lid-staten terzake van het *statuut van de havenbesturen* behoeven in het huidige stadium van de Gemeenschap nog geen harmonisatie. Een zekere onderlinge aanpassing zou later nodig kunnen blijken. Voorlopig is het voldoende indien de Commissie deze regelingen onderzoekt op de vraag of zij oorzaak zijn van concrete distorsies van de mededinging.
8. De *havengelden* en andere specifieke inkomsten van de zeehavens dienen op kostenbasis te worden berekend; overeenkomstig het tariefbeleid voor de vervoersector dient echter een onderlinge aanpassing van de grondslagen der kostenberekening plaats te vinden, alhoewel met het oog op de mededinging een gemeenschappelijk vast te stellen beperkte afwijking van de kostenbasis mogelijk moet zijn. In het algemeen moet ook het havengeldenbeleid ten doel hebben dat de eigen inkomsten van de havens al hun kosten dekken.
9. Aldus zal een langzame *onderlinge aanpassing van de havengelden* plaatsvinden. De samenwerkende havens moeten dan zelf onderzoeken of een zekere harmonisatie van usances en van de structuur van de havengeldtarieven zou kunnen leiden tot een zekere codificatie en daarmee tot vereenvoudiging op administratief gebied. De Gemeenschap moet de beginselen nastreven van kostenechtheid en van neutraliteit uit mededingingsoogpunt.
10. De *arbeidsverhoudingen* in de havens zijn een essentiële factor van de mededinging. Tempo en betrouwbaarheid van een haven worden in hoge mate bepaald door het arbeidsklimaat en door de vakbekwaamheid van de havenwerkers. In het verleden ging de mededinging tussen de havens vaak ten koste van de havenarbeiders. Door samenwerking in Europees verband kan dit voortaan worden voorkomen. De havenarbeid dient van ongeschoolde arbeid te worden verheven tot een beroep dat scholing vereist. Ook bij deze kwestie kan door Europese samenwerking een aantal weerstanden worden overwonnen.
11. Om in aller voordeel grotere doorzichtigheid te verkrijgen, met name om de Commissie voortdurend op de hoogte te houden en een forum voor de behandeling van alle in deze resolutie opgeworpen vraagstukken te scheppen, zou men een *permanent comité* in het leven kunnen roepen, samengesteld uit verantwoordelijke vertegenwoordigers van alle zeehavens en onder voorzitterschap van de Commissie, dat gegevens zou kunnen verzamelen en beoordelen en aan belanghebbenden een publieke opinie doorgeven, en waaraan de Commissie vooral vraagstukken voor advies zou kunnen voorleggen.
Dit permanent comité zou ertoe kunnen bijdragen dat de Gemeenschap na het eerste stadium van de samenwerking, de informatie, overgaat naar een tweede stadium, waarin het komt tot overleg en tenslotte tot coördinatie en een gemeenschappelijk havenbeleid.
12. Subsidies aan *havenindustrieën* behoren -zoals in het E.E.G.-Verdrag is bepaald- te worden beschouwd als niet met de gemeenschappelijke markt verenigbaar, wanneer zij uitsluitend ten doel hebben de overslag van de betrokken industrieën naar een bepaalde haven te trekken. Gesubsidieerde industrievestiging mag alleen worden toegelaten waar ter plaatse of in de naaste omgeving werkloosheid moet worden bestreden of waar grote regionale structuurveranderingen moeten worden opgevangen.

13. In het kader van het *regionaal beleid* van de Gemeenschap kunnen in havens in achtergebleven gebieden zowel uitbreidingswerken als industrievestiging volgens gemeenschappelijke criteria selectief van overheidswege worden gestimuleerd, wanneer een haven als ontwikkelingskern voor het omliggende gebied moet fungeren.

Daarentegen moet alles achterwege blijven waardoor de overmatige concentratie in reeds sterk geïndustrialiseerde havensteden dusdanig kan worden aangemoedigd, dat de milieubescherming onoplosbare problemen gaat stellen.

14. Ten aanzien van het *verkeer in het achterland* dient het voor het gemeenschappelijk havenbeleid het hoofddoel te zijn de bestaande wirwar van bevoor- en benadelingen door wetgevende en overeengekomen maatregelen, die dan weer door andere voor- en nadelen worden gecompenseerd, af te schaffen en te vervangen door een duidelijke, met het Verdrag verenigbare regeling, die ertoe leidt dat de mededinging zich kan afspelen op basis van de werkelijke algemeen economische kosten. Dit vereist met name dat alle interne vervoerders op alle vervoerswegen hun kosten van de weg ten volle dragen, dat de tariefbepalingen voor alle vervoerswegen uniform worden en dat fiscale, sociale en technische voorschriften worden geharmoniseerd. De toekomstige invoering van een gemeenschappelijk vervoerbeleid voor spoorwegen, wegvervoer en binnenvaart, zal deze sanering van de kostensituatie in het achterlandverkeer bevorderen, doch er dient door een zorgvuldige gespreide aanpassing voor te worden gezorgd dat de huidige beschermingsmaatregelen niet vóór, maar gelijktijdig verdwijnen met de discriminaties die eraan ten grondslag liggen.
15. Ten aanzien van de *verbindingswegen* van en naar de havens dient eenzelfde op expansie gericht beleid te worden gevoerd als bij de uitbreiding van de havens. Een dynamische buitenlandse handelspolitiek van de Gemeenschap vereist ook snelle en goede verbindingen tussen de havens en het achterland met geëlektrificeerde spoorwegen, autowegen en waterwegen op Europese schaal. Hoewel in de afgelopen jaren in dit opzicht flinke vorderingen zijn gemaakt, moet de Gemeenschap erop aansturen dat nog enkele belangrijke leemten in het wegennet (vooral aan de binnengrenzen van de Gemeenschap), die het verkeer van en naar de havens belemmeren, worden gesloten.
De kosten van de weg dienen de gebruikers te worden toegerekend.
16. De Raad dient ten spoedigste overeenkomstig artikel 84, lid 2, van het E.E.G.-Verdrag de nodige bepalingen voor de *zeescheepvaart* uit te vaardigen.
In een eerste stadium behoeven deze bepalingen nog niet naar een volledig en samenhangend zeevaartbeleid van de Gemeenschap te leiden, maar zij moeten wel de Commissie de mogelijkheid bieden de voor de gemeenschappelijke markt belangrijkste vraagstukken te onderzoeken en hetzij bepaalde misstanden onmiddellijk uit de weg te ruimen, hetzij de Raad voorstellen voor concrete maatregelen te doen. Met name dient de Raad evenwel die aspecten van het zeevaartbeleid onder de bevoegdheid van de Gemeenschap te brengen waarvan een gemeenschappelijke behandeling voor een afgerond zeehavenvervoerbeleid onontbeerlijk is.

III - *verzoekt de Commissie een afgerond voorstel voor een gemeenschappelijk zeehavenbeleid in te dienen;*

IV - *verzoekt de Commissie voor het vervoer deze kwestie te blijven volgen en eventueel opnieuw verslag uit te brengen;*

V - *verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie en het desbetreffende verslag te doen toekomen aan de Raad en de Commissie van de Europese Gemeenschappen.*

EUROPARUBRIEK

1. Een onderwerp met vele aspecten, dat de laatste tijd regelmatig aan de orde is geweest en ook zeker in de toekomst in de belangstelling zal blijven is dat wat gemeenlijk wordt aangeduid als het vraagstuk van het vervoer met hoge snelheden. Het spreekt zonder meer tot de verbeelding, dat men misschien over twintig jaar met een snelheid van 400 à 500 km per uur door Europa schiet of dat men over tien jaar door aanleg van de Kanaaltunnel naar Engeland kan reizen zonder van boot of vliegtuig gebruik te hoeven maken. Ook is het zonder meer duidelijk, dat de investeringen, die gemoeid zullen zijn met de research, de ontwikkeling, de concretisering van hoge snelheidsprojecten zeer aanzienlijk zijn, onverschillig of het gaat om onconventionele technieken, zoals de luchtkussentrein of de magneetveldtrein, dan wel om de vervolmaking van de klassieke wiel/railtechniek. De vraag, die hierbij rijst is of het "vervoer met hoge snelheden" een strikt nationale aangelegenheid moet zijn dan wel een onderwerp, dat op Europees niveau behandeld moet worden.

Voor een *Europese aanpak* pleit het niet ondenkbeeldige gevaar, dat een nationale aanpak leidt tot het totstandkomen van verschillende, niet verenigbare systemen; een Europees hoge-snelheidsnet wordt in dat geval een illusie ¹⁾. Dit zou een ontwikkeling zijn die ingaat tegen de mede door het EEG-verdrag gestimuleerde groei naar een grotere, in eerste instantie economische, eenheid in West-Europa. Verder brengt een nationale aanpak onherroepelijk versnippering van talent en geld met zich. Het is volgens schrijfster dezes dan ook verheugend, dat ook Minister Drees zich heeft uitgesproken tegen een "nationale aanpak" ²⁾. De Minister stelde, dat internationale coördinatie een voorwaarde is voor de verwezenlijking van een snel en efficiënt spoorwegvervoer in Europa. De Benelux zal overleg moeten plegen "over de wijze waarop binnen de samenwerkende landen in Europa aan de verwezenlijking van een spoorwegnet voor hoge snelheden gewerkt zal moeten worden".

2. Ook de Europese Commissie heeft reeds herhaalde malen blijk gegeven zich ervan bewust te zijn, dat een op de toekomst gericht gemeenschappelijk vervoerbeleid niet compleet is, als het geen aandacht besteedt aan onderwerpen zoals het onderzoek op het gebied van nieuwe vervoerstechnieken, de ontwikkeling van de infrastructuur, de coördinatie van investeringen.

In haar vierde Algemeen Verslag ³⁾ stelt de Commissie, dat "voor een doeltreffend vervoersysteem en met het oog op de functie van het vervoer

1) Mr. M.G. de Bruin spreekt in het artikel "Hoge snelheid op de Eurorails" in *Intermediair* van 26-11-'71 van een "schipbreuk op de klippen van het nationale prestige".
2) Rede Dr. W. Drees Jr. op 27-3-'72 te Antwerpen, voor Nederlandsche Kamer van Koophandel voor België en Luxemburg.
3) Vierde Algemeen Verslag over de werkzaamheden van de Gemeenschappen 1970 blz. 267.

in het bedrijfsleven bevordering van het onderzoek naar modernisering van het vervoer en nieuwe vervoertechnieken noodzakelijk is. Met de perspectieven van een dergelijk proces moet ook rekening gehouden worden bij de andere werkzaamheden die in het kader van de totstandbrenging van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten worden verricht en met name bij de coördinatie van de investeringen, gezien de ingrijpende wijzigingen die de ontwikkeling van nieuwe technieken voor de structuur en de ordening van de vervoermarkt kan meebrengen". In het vijfde Algemeen Verslag 4) brengt de Commissie bovendien naar voren "dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid een plaats dient te krijgen in een algemene actie tot de milieubescherming". De ontwikkeling van de infrastructuur en van nieuwe vervoertechnieken spelen volgens de Commissie in dit verband een uitermate belangrijke rol. Het voor vervoervraagstukken verantwoordelijke Commissielid Dr. Coppé heeft het bovenstaande nog eens onderstreept 5). Volgens hem zullen de conceptie en financiering van nieuwe verkeerswegen de mogelijkheden van de individuele lid-Staten te boven gaan, zodat initiatieven op gemeenschapsniveau op hun plaats zijn. Ook de Heer Dousset van het Directoraat-Generaal Vervoer van de Commissie van de Europese gemeenschappen wees erop dat de ontwikkeling van de infrastructuur één van de belangrijkste vraagstukken is waarmee het gemeenschappelijk vervoerbeleid zich geconfronteerd ziet evenals op de noodzaak het gemeenschappelijk onderzoek op het gebied van nieuwe vervoertechnieken één van de bestandde van het EEG-vervoerbeleid te laten zijn 6).

De intentieverklaringen spreken dus duidelijke taal. Dat doen ze trouwens al heel lang. In de resolutie van Messina van 1 en 2 juni 1955 is wat het vervoer betreft al sprake van een op de investeringen betrekking hebbende interventie, die moet verzekeren "le développement en commun de grandes voies de communication...., l'établissement d'un réseau européen de canaux, d'autoroutes, de lignes électrifiées.... et la standardisation des équipements". Deze ideeën leefden ook in de "Gemeenschappelijke Vergadering van de EGKS" resp. het Europees Parlement. Verder rangschikte de Europese Commissie in het memorandum van 10-4-1961 inzake "de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting" de coördinatie van investeringen onder de fundamentele beginselen van dat vervoerbeleid.

3. Men ontkomt er dus niet aan zich af te vragen wat ten deze al is gerealiseerd c.q. welke stappen, die tot concrete resultaten moeten leiden, reeds gezet zijn. Helaas is er nog weinig positiefs te melden. Om met Dousset te spreken, er is sprake van de paradoxale situatie, dat men, m.n. de overhe-

4) Vijfde Algemeen Verslag over de werkzaamheden van de Gemeenschappen 1971 blz. 331.

5) Rede gehouden voor de Duisburger Schifferbörse - maart 1972.

6) Rede gehouden in het kader van een door de Universiteit van Parijs georganiseerd colloquium over de produktiviteit van het goederenvervoer over de weg - februari 1972.

den, weliswaar het grote belang van de coördinatie van investeringen erkent, maar dat men desalniettemin de neiging heeft dit vraagstuk te isoleren van de overige bestanddelen van het vervoerbeleid. 7)

4. De EEG-Raad heeft het echter "gewaagd" een eerste stap te zetten op het pad naar de *coördinatie van de investeringen* door in 1966 een overlegprocedure inzake investeringen op het gebied van de infrastructuur van het vervoer te aanvaarden. 8) Deze houdt in, dat de lid-Staten die investeringsprojecten, die zij van communautair belang achten, aan de Commissie meedelen. De Commissie stelt de andere lid-Staten op de hoogte van de haar meegeedeelde projecten. Als zij het opportuun acht of op verzoek van een lid-Staat kan de Commissie een "consultatie" arrangeren. Sedertdien zijn er een aantal consultaties gehouden over waterwegen, aansluitende gedeelten van autowegen aan weerszijde van de grenzen en verleden jaar schijnt de Belgische Permanente Vertegenwoordiger bij de Europese Gemeenschappen een aantal projecten gemeld te hebben, die vallen onder het Belgische tienjaren programma 1970-1979 voor spoorweginvesteringen. Het belang hiervan is evident, daar mag worden aangenomen, dat hieronder ook de projecten inzake de verbindingen Brussel-Rijssel, Rijssel-Franse grens, Rijssel-Kanaaltunnel vallen.

Al kan dus niet beweerd worden, dat de overlegprocedure een dode letter is gebleven, het zou overdreven zijn te beweren, dat zij afdoende is. Het vraagstuk van de coördinatie van investeringen omvat meer dan het elkaar informeren over beoogde projecten. Het raakt o.m. de vraag welk deel van de beschikbare middelen een overheid moet besteden aan investeringen in vervoersinfrastructuur in het algemeen (een met het algemene beleid samenhangend vraagstuk); hoe de aan de vervoersinfrastructuur toegedachte middelen over de diverse vervoertechnieken moeten worden verdeeld (de coördinatie in de eigenlijke zin des woords); hoe men vervoersnetten concipieert op basis van de aan elk der vervoertechnieken toegedachte rol (harmonisatie van technische kenmerken); hoe men van zes nationale vervoersnetten één communautair net maakt.

De Commissie constateert dan ook terecht o.m. in haar Vierde algemeen Verslag dat de huidige overlegprocedure geen bevredigend instrument vormt voor de coördinatie van investeringen in de vervoersinfrastructuur".

9) Hoe stelt zij zich voor hierin verandering te brengen? Hoe denkt zij de barrière voor een communautair investeringsbeleid te kunnen doorbreken t.w. de noodzaak dat de lid-Staten hiertoe afstand doen om een deel van hun bevoegdheden en middelen? Hoe denkt zij een houding, door Dousset als "prudent pour ne pas dire timide" gekenschetst, om te zetten in een stoutmoedige houding? Volgens Dousset 10) zal de Commissie binnenkort voorstellen indienen, die in de eerste plaats zullen moeten leiden

7) J. Dousset - "La coördination des investissements d'infrastructure dans les transports" in Europees Vervoerrecht Vol. IV nos 2 et 3-1969 blz. 381 e.v.

8) Beschikking van de Raad 61/161/EEG van 28-2-'66 (PB. no. 42 van 8-3-1966).

9) t.a.p. blz. 266

10) zie in noot 6 vermelde rede.

tot een gemeenschappelijk systeem ter voorbereiding van beslissingen. In het tijdsschema bij haar mededeling aan de raad van 5-11-1971 ¹¹⁾ inzake de ontwikkeling van het vervoerbeleid zijn beraadslagingen over de investeringscoördinatie voorzien in 1973. Inhoudelijk gezien stelt de Commissie dat de overlegprocedure moet worden uitgebreid door een betere integratie van de investeringen (les opérations d'investissement) op verschillende niveaus (het gemeenschapsniveau, het nationale, regionale, lokale niveau); dat de keuze van de investeringen moeten berusten op nog te definiëren gemeenschappelijke criteria. "Les méthodes communes de choix des investissements doivent notamment permettre de satisfaire des exigences de bien-être collectif suivant des critères de rentabilité socio-économique, compte tenu de la limitation des disponibilités financières effectives". De individuele projecten, programma's en plannen zouden vervolgens vergelijkenderwijs aan de gemeenschappelijke criteria getoetst en met behulp van de gemeenschappelijke methoden geëvalueerd moeten worden. De Commissie wil zich dus in eerste instantie concentreren op de coördinatie van investeringen in de eigelijke zin des woords. Volgens bovengenoemd tijdsschema zou de Raad in 1975 gemeenschappelijke criteria moeten vaststellen en die vervoersrelaties die van communautair belang zijn. De Raad heeft het door de Commissie voorgestelde werkprogramma inclusief het tijdsschema echter nog niet aanvaard behoudens in principe het gedeelte dat op 1972 betrekking heeft.

5. Ook wat het onderzoek op het gebied van *nieuwe vervoertechnieken* betreft is de Commissie van plan voorstellen in te dienen. Deze zullen nog wel even op zich laten wachten, want voorzover bekend is dit voor de Commissie een betrekkelijk nieuw terrein. Volgens het voorgestelde werkprogramma zou in 1973 een onderzoekprogramma moeten worden aangenomen. In haar voorstel inzake de sanering van de toestand bij de spoorwegondernemingen (uitvoering van art. 8 van de harmonisatiebeschikking) ¹²⁾ heeft de Commissie een bepaling ingelast luidende: "Op voorstel van de Commissie, zal de Raad vier jaar na de datum van de bekendmaking van deze beschikking een onderzoekprogramma vaststellen over de modernisering en de technologie van de spoorwegen. De Raad zal beslissen in welke mate dit programma gefinancierd zal worden uit respectievelijk communautaire middelen en door bijdragen van de betrokken ondernemingen". Men kan zich afvragen hoe dit zich verhoudt tot het hierboven genoemde in 1973 vast te stellen onderzoekprogramma. Volgens de toelichting zou dit zich moeten richten op toekomsttechnieken zich hierbij niet tot één vervoertak beperkend. Heeft de Commissie bewust willen onderscheiden tussen de ontwikkeling van niet-conventionele technieken en de vervolmaking van de twee rail/twee wiel techniek? Waarom wordt in dat geval timing gehanteerd als aangegeven? Zou een vervolmaking van

11) Communications de la Commission au Conseil-SEC (71) 3923 final van 5-11-1971 - sur le développement de la politique commune des transports

12) Zie Europarubriek Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1971/4.

de klassieke spoorwegtechniek (snelheden 200-300 km) niet voorafgaan aan het operationeel worden van niet-conventionele technieken?

6. Noch op het gebied van de coördinatie van investeringen, noch op dat van het onderzoek op het gebied van nieuwe vervoertechnieken is dus sprake van concrete realisaties op communautair niveau, afgezien van de overleg-procedure. Wel is er studiewerk verricht dienend om stappen op de weg naar realisaties te kunnen zetten. Hopelijk zal hiermee goede voortgang gemaakt worden, zodat men het stadium van bereidverklaringen en van aankondigingen dat er voorstellen gedaan zullen worden snel te boven zal kunnen komen. Alleen de enorme sommen gelds die gemoeid zijn met de investeringen in nieuwe infrastructuur en nieuwe vervoertechnieken maken het kiezen van één Europese oplossing absoluut noodzakelijk.

Mr. Olga D. Gerbers.

KRONIEK

ZEEHAVENBELEID

Ir. S.A. Posthumus, voorzitter van de Commissie Zeehavenoverleg, is van oordeel dat op den langen duur in Europees verband naar eenzelfde opbouw van samenwerking en coördinatie tussen zeehavens dient te worden gestreefd als die welke thans van de grond komt in Beneluxverband. De procedure die daarbij wordt gevolgd is geleidelijk van aard. De eerste fase bestaat uit de informatie-procedure, waarbij de havens onderling rapporten met alle mogelijke gegevens uitwisselen en deze gegevens van elkaar als juist ervaren. De tweede fase bestaat uit de z.g. consultatieve procedure, waarbij men elkaar volledig op de hoogte houdt van plannen voor nieuwe haveninvesteringen. In Beneluxverband is men thans bezig een dergelijke procedure, die de havens verplichtingen geeft tegenover elkaar, te ontwikkelen. De derde fase zou kunnen bestaan uit de coördinatie-procedure, waarmee men dan op het terrein van een gezamenlijk zeehavenbeleid zal zijn aangeland.

De heer Posthumus maakte deze opmerkingen tijdens een rede over "De Nederlandse zeehavens in Europees verband" welke hij uitsprak tijdens een bijeenkomst in Den Haag van het Nederlands Vervoerwetenschappelijk Instituut. Overleg tussen de zeehavens noemde de heer Posthumus geen idealisme doch zuiver een kwestie van lijfsbehoud. Dit overleg is namelijk het enige afweermiddel tegen de thans betreden heilloze weg van steeds meer in aantal toenemende concurrentievervalsende methodieken. Het is volgens de heer Posthumus zeer de vraag of de Nederlandse havens, die thans nog voornamelijk steunen op de voordelen van hun geografische ligging, alleen met deze voordelen de strijd zullen kunnen volhouden. Er is op het ogenblik tussen de havens een hele brij van methodieken en regelingen waarmee concurrentie op de een of andere manier kan worden vervalst. De ene maatregel of methodiek lokt weer andere uit. Als niet tijdig tot overleg en coördinatie tussen de zeehavens wordt gekomen dan moet de ontwikkeling uitmonden in een soort Balkan-situatie, aldus de heer Posthumus.

Over de toekomst van de zeehavens merkte de heer Posthumus op, dat ofschoon de vooruitzichten voor de komende jaren wijzen in de richting van een aanzwellende goederenstroom er factoren zijn welke indiceren, dat de groei na verloop van tijd zou kunnen vertragen of afvlakken. Daarnaast zal het goed zijn er rekening mee te houden, dat de grondstofleverende landen de tendens gaan vertonen zelf hun grondstoffen tot halfprodukten of eindprodukten te verwerken. Gemeenschappelijke problemen voor de havens worden ook gevormd door factoren als milieubescherming, ruimtelijke ordening enz. Met betrekking tot haveninvesteringen zal in toenemende mate multi-disciplinair moeten worden gedacht. Voorts zijn er de technologische ontwikkelingen in de scheepvaart waarmee de havens worden geconfronteerd en die nopen tot kostbare infrastructurele voorzieningen. Bij dit alles komen volgens ir. Posthumus belangrijke vraagstukken, zoals bijvoorbeeld de financiële medewerking van de overheid bij de uitvoering van havenprojecten of de delging van exploitatie-

verliezen in de havensector door de overheid, aan de orde. In Nederland heeft altijd weinig belangstelling bestaan voor medeverantwoordelijkheid en steun van de centrale overheid bij havenprojecten. In Frankrijk en Italië is het juist andersom. Nederland heeft altijd de pretentie gehad in de havensector commercieel sluitende exploitaties te behalen. Maar, aldus de heer Posthumus, er is thans ook wat dit betreft sprake van beweging in ons land, resulterende in een vraag -zij het nog op bescheiden schaal- naar medeverantwoordelijkheid van de staat bij haveninvesteringen.

EUROPEES PARLEMENT

Ir. Posthumus weet zich in zijn standpunt terzake van de noodzaak van overleg tussen de Europese zeehavens sinds april 1972 gesteund door het Europees Parlement. Dit parlement aanvaardde namelijk in die maand een resolutie die was ingediend door de vervoerscommissie (voorzitter dr. ir. A.P. Oele) en waarin de suggestie is vervat tot instelling van een permanent comité op Europees niveau die het overleg en de samenwerking tussen de zeehavens op gang zou moeten brengen.

De belangrijkste beginselen van een Europees zeehavenbeleid zouden volgens de vervoerscommissie moeten zijn: non-discriminatie en volledige kostendekking. Zo zou er geen ondoorzichtige vermenging mogen plaats vinden tussen de overslagfuncties van de haven en andere economische doeleinden. Wil men van dit beginsel afwijken, bijvoorbeeld ten behoeve van een gemeenschappelijk regionaal beleid, dan moet dit volgens de algemene criteria en "met een zo groot mogelijke kennis van kosten" geschieden.

Voorwaarde voor een gemeenschappelijk zeehavenbeleid is volgens de resolutie van het Europees Parlement dat het vervoerbeleid in de EEG ten aanzien van de diverse takken van vervoer géén blijvende eenzijdige voordelen voor een bepaalde zeehaven met zich brengt. Omgekeerd mag in beginsel het algemene zeehavenbeleid niet kunstmatig eenzijdig blijvende voordelen bieden aan bepaalde vestigingsplaatsen in het binnenland of aan de kust. Een en ander betekent het vasthouden aan het concurrentiebeginsel, zij het dat deze concurrentie aan bepaalde regels wordt onderworpen en dat wellicht bepaalde details uit de concurrentie worden gelicht en aan Europese coördinatie worden onderworpen. Voorgesteld wordt, dat deze coördinatie zich in de eerste plaats met de vraag dient bezig te houden welke havens van de EEG voor tankschepen van meer dan 200.000 ton dw. en 500.000 ton dw. toegankelijk moeten worden gemaakt. Alle andere aspecten van haveninvesteringen moeten voorlopig worden overgelaten aan de concurrentie tussen regeringen, gemeenten, havenbesturen en particuliere ondernemingen. In principe zou een eventuele taakverdeling tussen de havens het resultaat moeten zijn van de concurrentiestrijd en niet als doel van het gemeenschappelijk zeehavenbeleid moeten worden nagestreefd.

In beginsel moeten de havens al hun uitgaven door eigen inkomsten dekken. Ook de kosten van investeringen dienen op langere termijn gedekt te zijn. Afwijkingen van dit beginsel moeten mogelijk zijn, bijvoorbeeld om acute

werkloosheid in een haven en zijn omgeving te bestrijden en om kleinere havens in het kader van een regionaal programma tot ontwikkelingskernen te laten uitgroeien. Afwijkingen moeten echter ook mogelijk zijn om knelpunten in de havens te vermijden. Een op expansie gerichte politiek teneinde het sterk toenemende vervoer te kunnen opvangen zou tot grote investeringen kunnen nopen die niet vanuit de haven zelf zouden kunnen worden bekostigd. In een dergelijk geval zou de overheid moeten kunnen bijspringen. Dergelijke subsidies zouden echter in alle havens van de gemeenschap op dezelfde wijze en in dezelfde omvang moeten worden toegerekend of op communautair niveau moeten worden gecoördineerd.

MINISTER DREES

Over coördinatie en Europese vervoerpolitiek in het algemeen sprak Minister W. Drees Jr. van Verkeer en Waterstaat tijdens een bijeenkomst van de Nederlandsche Kamer van Koophandel voor België en Luxemburg te Antwerpen. Met betrekking tot de binnenvaart zei de minister dat hij de gewraakte evenredige vrachtverdeling waardoor het ondernemerschap tot een minimum is gereduceerd, graag zou zien vervangen door een capaciteitsbeheersing, die voorziet in het nemen van tijdelijk min of meer conjuncturele maatregelen. Hij doelde daarbij op een oplegging, waardoor het mogelijk is zodanig tijdelijk scheepsruimte uit de markt te nemen indien een te groot aanbod van capaciteit het goed functioneren van de markt in gevaar zou brengen, en op sloop van verouderd materieel. Indien een dergelijke regeling op het niveau van de EEG zou worden verwezenlijkt dan zouden daarmee de belangen van de internationale binnenvaart ten zeerste zijn gediend.

Ten aanzien van het wegvervoer zei Minister Drees o.a. dat er gestreefd dient te worden naar een zo soepel mogelijke regeling met betrekking tot contingenten en tarieven. In het bijzonder denkt de bewindsman aan het tot stand komen van een definitieve verordening inzake de capaciteitsregeling voor het internationale vervoer. Voorts wierp de heer Drees de vraag op of het geen aanbeveling zou verdienen het verplichte margetarief, dat thans voor het internationale vervoer van goederen over de weg geldt, in de toekomst om te vormen tot een soepeler systeem, bijvoorbeeld referentietarieven, zoals die ook in andere vervoertakken van toepassing zullen worden.

Een effectieve communautaire spoorwegpolitiek, die voldoet aan de eisen welke door een geïntegreerde vervoerpolitiek worden gesteld - te weten het uitsluiten van concurrentievervalsing - kan volgens de minister eerst dan worden verwezenlijkt indien de verhouding tussen de overheden en de spoorwegmaatschappijen zal zijn geregeld. Daarnaast werkt de omstandigheid dat de spoorwegmaatschappijen aan het eigen nationaal territorium zijn gebonden belemmerend voor een goede internationale samenwerking. Het beleid van de overheid van de lidstaten zou op commerciële samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen gericht moeten zijn.

SPOORWEGBELEID

Kritiek op het spoorwegbeleid in Nederland leverde onlangs in een nota de Eigen Vervoerders Organisatie (EVO). Indien het beleid van de NS, zo stelt de organisatie, in alle situaties blijft uitgaan van bedrijfseconomische principes, dan wordt ten onrechte voorbij gegaan aan de functie van het goederenvervoer per spoor in het totale goederenvervoer. Met name voor bepaalde delen van het land - industrie- en havengebieden- acht de EVO het noodzakelijk dat onderzocht wordt of het goederenvervoer van de de NS gemist kan worden of niet. Hierbij dient niet slechts vanuit het enge bedrijfsstandpunt een onderzoek plaats te vinden, doch in de beschouwing dienen betrokken te worden factoren als

- de verwachte groei van het goederenvervoer in totaliteit,
- de wijze waarop de groei kan worden opgevangen door de overige vervoertakken,
- de consequenties van deze groei voor infrastructurele voorzieningen,
- de consequenties van de groei voor aspecten van de ruimtelijke ordening.

Het beleid met betrekking tot het goederenvervoer van de NS dient naar het inzicht van de EVO geënt te zijn op een geïntegreerd verkeers- en vervoerbeleid. De uitkomsten van de verkeers- en vervoerstudie van het Nederlands Economisch Instituut dienen betrokken te worden bij de verdere vorming van het beleid. Indien het huidige beleid van de NS met betrekking tot het binnenlandse goederenvervoer zou worden voortgezet zal dit vervoer (wagenlading) van de NS in snel tempo in betekenis achteruit gaan. In de toekomst zal dan slechts een relatief gering aantal ondernemingen van handel en industrie nog van het goederenvervoer per spoor gebruik kunnen maken. Het optreden als "selective carrier" betekent namelijk dat alleen de grote verladende en ontvangende ondernemingen nog voor spoorvervoer in aanmerking zullen komen. De EVO is eveneens van oordeel dat bij het spoorwegbeleid een ruimere aandacht dient te worden geschonken aan de effecten van dit beleid op de samenhang van het goederenvervoer in de ons omringende landen. In dit verband wijst de organisatie op de invloed die de overheid uitoefent op de concurrentiepositie van de Nederlandse exporterende ondernemingen. Wordt bijvoorbeeld een Duitse verlader, die concurreert met een Nederlandse onderneming, door een anders gericht beleid van de overheid ten aanzien van de spoorwegen ruimere vervoersmogelijkheden geboden dan de Nederlandse verlader, dan kan dit de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijf nadelig beïnvloeden. Met name met betrekking tot de vervoersmogelijkheden in haven -en industriegebieden dient dit aspect niet te worden verwaarloosd, aldus de EVO.

B. Wiebenga

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 1972 - Heft 1

- | | |
|-----------------------|--|
| Dipl. Ing. J. Gruber: | Tirols Strassen für den Nord-Süd-Verkehr |
| Prof. Dr. B. Arnold: | Die Verkehrswegeplanung in der Bundesrepublik Deutschland und ihre Bedeutung für die Nord-Süd-Verbindung Europas |
| Dr. Grevsmaßl | Zukunftaspekte der Brenner-Flachbahn |
| Dr. Klimke | Entwicklungstendenzen der Verkehrswissenschaft in der D.D.R. |
| Dipl. Ing. R. Neuner: | |
| Prof. Dr. H. Wagener: | |

Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 1972. Heft 1.

- | | |
|---------------------------------------|--|
| Dr. Robert Kalt: | Von der Prognose-Praxis im Güterverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen. |
| Jean-Louis Juvet et
Dennis Maillat | Les incidences du canal transhelvétique sur la région des Trois Lacs. |
| Hans-Peter Hofer: | Möglichkeiten zur Lösung des Problems des Stückgutdefizits der Schweizerischen Bundesbahnen. |
| Andreas Knecht: | Diagnose der gegenwärtigen Zustände im Stadtverkehr aus verkehrstechnischer Sicht. |
| Dr. Robert Adam: | Die Personenbeförderung in den Städten der USA in finanzieller Krise. |

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1972 - Heft 1.

- | | |
|---------------------------|--|
| Prof. Dr. Gerd Aberle: | Die Investitionsplanung im Strassenbau: Steigerung der gesamtwirtschaftlichen Produktivität und interregionale Umverteilung als konkurrierende Ziele |
| Dr. Ekkehart Helms: | Die Systematik der Verkehrsunfallfolgen - Ein ökonomisches Problem. |
| Dipl. Ing. Viktor Porger: | Das Angebot an Beförderungsleistungen im innerdeutschen Linienluftverkehr vor und nach der Umstellung auf den Strahltriebwerk-antrieb. |

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

Het Instituut heeft in opdracht van het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer ten behoeve van het structuuronderzoek Nederlandse Binnenvaart een onderzoek ingesteld naar de ontwikkeling van de vraag naar vervoer per binnenschip tot het jaar 2000 en de daarvoor benodigde capaciteit onder Nederlandse vlag.

Daarbij heeft het N.V.I. in belangrijke mate gebruik gemaakt van de resultaten van de vervoerprognoses, die zij in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van de Integrale Verkeers- en Vervoerstudie heeft verricht.

De ontwikkeling van de omvang van de vraag naar vervoer per binnenschip tot het jaar 2000 is gedifferentieerd naar goederengroepen, vervoersrelaties en partijgroottes.

De hiervoor noodzakelijke omvang van de binnenvloot onder Nederlandse vlag is naar laadvermogenklassen onderverdeeld.

Op basis van de gevonden resultaten kon worden vastgesteld in welke mate de thans beschikbare vloot, zowel kwalitatief als kwalitatief moet worden aangepast om aan de toekomstige vraag naar vervoer per binnenschip te kunnen beantwoorden.

Het Instituut heeft voorts in opdracht van de gemeente Roosendaal en Nispen een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheden tot vestiging van een vervoerscentrum in Roosendaal.

Het onderzoek is in twee delen gesplitst:

1. Een analyse van de positie van het gebied Roosendaal in de totale vervoersafwikkeling van Nederland aan de hand van de huidige vervoersstromen.
2. Een analyse van de potentiële functies van een vervoerscentrum te weten:
 - a) Knooppunt voor het geregeld goederenvervoer over de weg
 - b) "Physical distribution centre" m.b.t.
 - de inkomende vervoersstromen
 - de uitgaande vervoersstromen
 - c) de functie m.b.t. de transportafwikkeling met grote transporteenheden zoals containers.

Door middel van een confrontatie van de potentiële functies en de structuur van de vervoersstromen kan worden vastgesteld of er voldoende reële mogelijkheden zijn om de vestiging van een vervoerscentrum in Roosendaal te rechtvaardigen.

STUDENTENEXCURSIE

Op 26 april 1972 organiseerde het Instituut een interuniversitaire excursie naar Amsterdam, gewijd aan de stedelijke ontwikkeling en vervoersstelsels.

Aan de excursie werd deelgenomen door studenten in de vervoerseconomie uit Rotterdam, Amsterdam en Groningen.

De volgende inleidingen werden gehouden:

- Stedelijke ontwikkeling en vervoersstelsels door Drs. A. de Groot, afd. Stadsontwikkeling Amsterdam
- Het lijnennet van de metro en de exploitatie ervan door Drs. B.R. Smidt, Gemeente Vervoersbedrijf Amsterdam
- Circuleren en parkeren door F.J. van Haaren, R.A.I. Amsterdam
- De aanleg van de metro in Amsterdam door S. Hespe, Voorlichting Metro. Na de lunch volgde een rondleiding naar de metrowerken en de zuid-oostelijke stadsuitbreiding.

Er werd door 88 studenten aan deze excursie deelgenomen.

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK

ALGEMEEN

- NOWOTNY, E. Regionalökonomie; eine Übersicht über Entwicklung, Probleme und Methoden. Wien, Österreichische Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung, 1971. 92 blz., tabn. 25 - 394
- HILHORST, J.G.M. Regional planning; a systems approach. Rotterdam, University press, 1971. XIV, 151 blz., krtn, tabn, tekn. 25 - 381
- Provinciale planologische dienst van Noord-Holland. Een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst; nota over de ontwikkeling van het STOK-gebied ter voorbereiding van het streekplan Kop van Noord-Holland en Texel. Haarlem, 1971. 77 blz., afbn, grafn, krtn, tabn. Met 1 afz.krt. 26 - 80
- Ontwikkelingsschets 1971 van de provincie Zeeland. Middelburg, Provinciaal bestuur van Zeeland, 1971. III, 31, XXXV blz., grafn. tabn, tekn. 25 - 603
- Friesland; bedrijfsvestiging in Friesland; arbeid, ruimte, voorzieningen; uitg. van de Industrieraad der Friese kernen. Leeuwarden, 1971. 59 blz., afbn, krtn, tabn. 25 - 694
- The growth of output; 1960-1980; retrospect, prospect and problems of policy; publ. by the Organisation for economic cooperation and development. Paris, 1970. 280 blz., grafn, tabn. 25 - 436
- PAUWELS, F.L. Beschouwingen over het financiële beheer van banken. Rotterdam, Universitaire pers, 1970. XIV, 175 blz., graf., tabn. Proefschrift Tilburg. 24 - 513
- Die Inflationsbekämpfung in den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland; von F. Hartog und H. Besters; anlässlich der Mitgliederversammlung der Deutsch-Niederländischen Handelskammer; Eindhoven, Juni 1971. 's-Gravenhage, 1971. 76 blz., tabn. 25 - 256
- KAHN, H., and A.J. WIENER. The year 2000; a framework for speculation on the next thirty-three years; with contrib. from other staff members of the Hudson institute; intr. by D. Bell; 1st ed., 9th pr. New York, Macmillan; London, Collier-Macmillan, 1970. XXIX, 431 blz., grafn, tabn. Oorspr. uitg. 1967. 26 - 86
- SCHMACKE, E. Bayern auf dem Weg in das Jahr 2000; Prognosen. Düsseldorf, Droste Verlag, 1971. 381 blz., grafn, tabn, takn. 26 - 24
- SCHMACKE, E. Baden-Württemberg auf dem Weg in das Jahr 2000; Prognosen. Düsseldorf, Droste Verlag, 1971. 421 blz., grafn, tabn. 26 - 23
- SCHMACKE, E. Niedersachsen auf dem Weg in das Jahr 2000; Prognosen. Düsseldorf, Droste Verlag, 1971. 407 blz., grafn, krtn, tabn. 26 - 22
- SCHMACKE, E. Nordrhein-Westfalen auf dem Weg in das Jahr 2000; sechzehn Prognosen. Düsseldorf, Droste Verlag, 1970. VIII, 346 blz., grafn. tabn. 26 - 21

VERKEER ALGEMEEN

- BODSON, V. De verdere ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid; exposé voorgelegd aan de Raad van de Europese gemeenschappen; Luxemburg, juni 1970. Z.pl., 1970. VI, 26 blz. 25 - 701
- JOHN, G. Ermittlung und Analyse der Investitionen und des Anlagevermögens im Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland. Berlin, Duncker und Humblot, 1971. 86 blz., tabn. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung. Beiträge zur Strukturforchung; Heft 17. 25 - 677
- National economic development office; Economic development committees for the movement of exports; Working party on forwarders. The freight forwarder. London, Stationery office, 1970. VII, 44 blz., tabn. 25 - 654
- EFFMERT, W. Kosten-, Investitions- und Wirtschaftlichkeitsrechnungen im Verkehr. Frankfurt am Main, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, 1970. 194 blz., grafn, tabn. 25 - 203
- Application of modern methods (with special reference to planning, programming, budgeting techniques) to the choice of investment projects; report of the tenth round table on transport economics; Paris, March-April 1971. Paris, European conference of ministers of transport; Economic research centre, 1971. I, VI, 79 blz., tabn. Met een samenvatting van de besprekingen. 26 - 42 - 26 - 43
- VENTKER, R. Die ökonomischen Grundlagen der Verkehrsnetzplanung. Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht, 1970. 174 blz., grafn, tabn. 25 - 409
- HAMERSLAG, R. Analyse- en prognose van vervoersstromen voor een nationale studie; lezing voor de Stichting Operation research; maart 1971. Z.pl., 1971. 24 blz., grafn, krt, tabn. 25 - 591
- DANFORTH, P.M. Transportation; managing man on the move. Garden city, New York, Doubleday and Company, 1970. 192 blz., afbn, grafn, krtn, tabn. 25 - 280
- FREEMAN, FOX, WILBUR SMITH AND ASSOC. Rotterdam-Rijnmond; land use and transportation study; technical report; in assoc. with Management Science Ltd. Rotterdam, Municipality of Rotterdam; Schiedam, Public Authority Rijnmond, 1969/1970. 3 vols, grafn, krtn, tabn, tekn.
 - Vol. 1. Base year land use and travel characteristics 1970. XIII, 131, LXIII blz. 26 - 35
 - Vol. 2. Economic analysis and forecasts 1969. IX, 63 blz. 26 - 36
 - Vol. 3. Forecasts of urban development and travel 1970. XVI, 64, XXIV blz. 26 - 37
- FREEMAN, FOX, WILBUR SMITH AND ASSOC. Rotterdam-Rijnmond; verkeers- en economisch onderzoek; beknopt rapport; in samenw. met Management sciences Ltd. Rotterdam, Gemeentebestuur; Schiedam, Openbaar lichaam Rijnmond, 1970. XV, 37, XVI blz., graf., krtn, tabn. Tekst in het Nederlands en Engels. Bandtitel: Rotterdam-Rijnmond; land use and transportation study.
- FREEMAN, FOX, WILBUR SMITH AND ASSOC. Rotterdam-Rijnmond; aanvullende evaluatie van het verkeers- en vervoersplan. Rotterdam, Gemeentebestuur; Schiedam, Openbaar lichaam Rijnmond, 1970. IV, 32 IV blz., krtn, tabn. Bandtitel: Rotterdam-Rijnmond; land use and transportation study. 26 - 39.

- Studiecommissie Samenwerkingsverband openbaar vervoer Rotterdam en omstreken. Interimrapport; uitgebracht aan burgemeester en wethouders van Rotterdam. Rotterdam, 1971. 75 blz., krtn, tabn. 25 - 638 – 25 - 640
- METRORAPPORT 7. Rotterdam, 1971. II, 23 blz., graf., krtn, tekn. Ver-
vanging van de metroringlijn in Rotterdam-Oost Capelle aan den IJssel door een
autobusnet. 25 - 684
- JOHNSON, K.M., and H.C. GARNETT. The economics of containerisation.
London, Allen and Unwin, 1971. 216 blz., grafn, krtn, tabn. 25 - 169
- United Nations; Department of economic and social affairs. Containers,
pallets and other unitised methods for the intermodal movement of freight;
application to developing countries; in collab. with C.E. McDowell. New York,
1970. VI, 65 blz., afbn, takn. 26 - 83
- LAMAIN, J.I. De vervoerseenhed. Rotterdam, D. Burger en Zoon, 1971. 50
blz., afbn, graf., tekn. 25 - 252
- KIEBOOM, A.H.P. De Rotterdamse groupage-expediteur en zijn plaats in
het internationale goederenvervoer. Rotterdam, Hogere haven- en vervoer-
school, 1971. I, 68 blz., afbn, grafn, tabn. 25 - 493
- Stichting Vervoersadres. Van beurtvaartadres tot vervoeradres; 1946 - 1971.
's-Gravenhage, 1971. 20 blz., afbn. 26 - 6
- TOUGH, J.M., and C.A. O'FLAHERTY. Passenger conveyors; an innovatory
form of communal transport. London, Ian Allan, 1971. 176 blz., afbn, grafn,
tabn, tekn. 25 - 346

WEGVERKEER

- MALCOR, R. Problemen betreffende de praktische toepassing van prijzen
voor het gebruik van wegen; rapport opgesteld op verzoek van de Commissie
van de Europese gemeenschappen. Luxemburg, Bureau voor officiële publika-
ties der Europese gemeenschappen, 1970. 176 blz., grafn, tabn. Studies; serie
vervoer; nr. 2. 25 - 594
- BLONK, W.A.G. De betekenis van de cost-benefitanalyse voor de Belgische
wegeninfrastructuur, inaugurele les bij het aanvaarden van zijn hoogleraarsambt
in de economie van het verkeerswezen aan de Vrije Universiteit Brussel, Facul-
teit van de economische, sociale en politieke wetenschappen; november 1971.
Brussel, 1971. I, 30 blz. 25 - 634
- Europese gemeenschappen, Commissie. Verslag aan de Raad in ver-
band met het voorstel betreffende de aanpassing van de nationale belas-
tingstelsels voor bedrijfsautomobielen. Brussel, 1971. IV, 322, 3 blz., grafn,
tabn. 25 - 570
- VERHOEFF, J.M. Enkele veranderingen in de wijze waarop het aanbod van
interlokale autobusdiensten is georganiseerd. Rotterdam, Nederlandse economi-
sche hogeschool; Faculteit der economische wetenschappen, 1971. 2 dln, tabn.
Doctoraal scriptie.
Dl. 1 Hoofdstuk 1 t/m 5 en 7. 25 - 589
Dl. 2 Hoofdstuk 6. 25 - 602

- Stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid. Snelheidslimieten buiten de bebouwde kom. Voorburg, 1971. 52 blz., afb., grafn, krt, tabn. 26 - 51
- Stichting Wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid. Auto's te water. Voorburg, 1971. 66 blz., afbn, grafn, krt, tabn, tekn. 26 - 74
- POLAK, R.J. Inleiding tot het wegenverkeersrecht; dl. 1. Zwolle, Tjeenk Willink, 1971. X, 178 blz., afbn. 25 - 258

RAILVERKEER

- BERGMANN, D.R. Sensitivity of passenger railwaysystem performance to technical and operational innovation. Stanford, California, Stanford University; Department of civil engineering, 1970. XVIII, 317 blz., afb., grafn, krt, tabn. 26 - 155
- Werkgroep vervoer in en om Rotterdam. Eindrapport; betreffende tracé's van spoorwegen naar/van en in het zuidoostelijke, noordoostelijke en noordwestelijke deel van het studiegebied, omvattende Oost-IJsselmonde, Alblasserwaard-west, Krimpenerwaard-west, de Alexanderpolder, Rotterdam rechter Maasoever en de oeverstrook ten noorden van de nieuwe Waterweg. 1971. III, 37 blz., tabn. Met 7 krtn in de tekst en 2 afz. krtn. 25 - 386

SCHEEPVAART

- International cargo handling co-ordination association; Netherlands section. Report of the conference on the Lash system; Rotterdam, february 1970. Amsterdam, 1970. I, 48 blz. 25 - 453
- Organisation for economic co-operation and development; Maritime transportcommittee. Developments and problems of seaborne container transport 1970; report by the Working group on container transport. Paris, 1971, 73 blz., krtn, tabn. 25 - 368
- De inventarisatie van de bestaande zeehavengebieden in Nederland (exclusief plannen); samengest. door de Commissie Zeehavenoverleg; Subcommissie Inventarisatie; 1e rapport 1970. 2 dln, tabn. 24 - 593 – 24 - 594
- HOYLE, B.S., and D. HILLING. Seaports and development in tropical Africa. London enz., Macmillan, 1970. XVI, 272 blz., afbn, grafn, tabn. 26 - 18

LUCHTVAART

- De Lucht- en ruimtevaartindustrieën van de Gemeenschap in vergelijking met die van Groot-Brittannië en de Verenigde Staten; samengest. door Soris, Turijn, in opdracht van de Commissie van de Europese gemeenschappen. Brussel, 1971. 5 dln, grafn, tabn. Europese gemeenschappen; Commissie studies; series industrie; nr. 4. 25 - 555 – 25 - 556 – 25 - 557 – 25 - 558 – 25 - 559

- HAMMARSKJOLD, K. The state of the air transport industry 1971; report for the 27th annual general meeting of the International air transport association; Honolulu, november 1971. Montreal, 1971. 21 blz., grafn. tabn. 25 - 604
- Commissie Planologie luchtvaartterreinen. Rapport omtrent mogelijke vestigingsplaatsen voor een tweede nationale luchthaven in Nederland. 's-Gravenhage, Ministerie van verkeer en waterstaat; Rijksluchtvaartdienst, 1971. 67 blz., krtn, tabn, tekn. Met 1 afz. krt. 25 - 444
- KUIJLER, H.C. Is een Benelux-luchthaven mede uit toeristisch oogpunt zinvol? Pre-advies t.g.v. het 25-jarig Nederlands-Belgisch cultureel akkoord. Breda, Nederlands research instituut voor toerisme en recreatie, 1971. I, 28 blz., tabn. 25 - 587

TOERISME EN RECREATIE

- Organisation for economic co-operation and development; Toerism committee. International toerism and tourism policy in OECD member countries; evolution of toerism in 1970 and the early months of 1971. Paris, OECD publications, 1971. 161 blz., grafn, tabn. 26 - 4
- RISCH, P. Aktive Fremdenverkehrspolitik auf Ortsebene ----- Aktive Ortspolitik in der Praxis; von P. Kasper. Innsbruck, 1971. II, 20, 25 blz., tabn. Veröffentlichungen des Instituts für Verkehr und Tourismus, Innsbruck, Reihe B: Vorträge; nr. 1. 26 - 16
- LECHNER, K. Gegenstand und Aufgaben der "Verkehrswissenschaften" von heute. ---- Fremdenverkehrsforschung und Fremdenverkehrslehre in Ihrer Bedeutung für die Praxis; von P. Bernecker. Innsbruck, 1971. II, 14, 11 blz. Veröffentlichungen des Instituts für Verkehr und Tourismus, Innsbruck; Reihe B: Vorträge, nr. 2. 26 - 17
- VANHOVE, N. Vergelijkend onderzoek naar de vakantiebesteding van de Belgen en de Nederlanders; pre-advies t.g.v. het 25-jarig Nederlands-Belgisch akkoord. Breda, Nederlands research instituut voor toerisme en recreatie, 1971. I, 29 blz., tabn. 25 - 588
- Werkgroep Inrichting recreatieobjecten in de open lucht; Studiegroep Behoefteprognoses. Prognosemethoden in de openluchtcreatie. Zwolle 1971. 60 blz., grafn, tabn. 26 - 126

NASLAGWERKEN

- ABC der Abkürzungen aus Verkehr, Industrie und Aussenhandel. Hamburg, Deutscher Verkehrs-Verlag, 1970. 220 blz. 25 - 228
- Verenigde Naties; Economische Commissie voor Europa; Inland transport committee. Lijst van termen voor inlandtransport. 's-Gravenhage, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1968. I, XX, 157, V blz. 26 - 98
- International road federation. A report covering an international survey of current research and development on roads and road transport; prep. for the Federal highway administration. Washington, 1971. VI, 451 blz., afbn, tabn,

takn. 26 - 53

– Scheepvaart vereniging Zuid; Technisch centrum, Barge-carriers; bibliografie tot en met 1971. Rotterdam, 1972. I, 10 blz. 26 - 28

– Binnenschiffahrtstrassen - Ordnung vom 3. März 1971. Bonn, Bundesdruckerei, 1971. 119 blz., afbn., tabn. 25 - 447

STATISTIEKEN

– Inventarisatie van regionaal-statistische gegevens 1946-1970; samengesteld door het Centraal bureau voor de statistiek. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1971. 177 blz., tabn. 25-641.