

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

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

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

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

Vaste medewerkers:

J. Damen
Mr. Olga D. Gerbers
G.J.M. Verhaar
B. Wiebenga

ACHTSTE JAARGANG
1972 - Nr. 4

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

INHOUD

ARTIKELEN

Drs. N. Streefland

De Rotterdamse structuurnota en het leefklimaat 213

Drs. P.A.Th. van Agtmaal

De zeevaart en de Nederlandse fiscus 221

AANTEKENINGEN

Mr. J.G.W. Simons en Drs. J.M. Verhoeff

Enige aantekeningen bij de postacademiale cursus vervoerswezen te Triëst . . . 232

Ir. J.J.A. van Bennekom

Enkele kanttekeningen bij het onderzoek van de Commissie Bevordering
Openbaar Vervoer Westen des Lands 242

EUROPARUBRIEK 248

KRONIEK 253

ZEESCHEEPVAART I 260

ZEESCHEEPVAART II 265

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN 267

BOEKAANKONDIGING 271

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN 273

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT 274

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

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

Voor advertenties wende men zich tot het:

Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut
Treubstraat 35
RIJSWIJK Z.H.

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

Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut,
Treubstraat 35, Rijswijk Z.H. Postrekening Nr. 2055

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

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

DE ROTTERDAMSE STRUCTUURNOTA EN HET LEEFKLIAMAAT

Aan het eind van zijn artikel over "Het leefklimaat in Rotterdam" dat in het vorige nummer van dit tijdschrift verscheen, heeft prof. dr. L. H. Klaassen de dit jaar uitgebrachte structuurnota van de gemeente Rotterdam aan een kritische beschouwing onderworpen.

Hij heeft dit gedaan bij wijze van concretisering van een daaraan voorafgegane theoretische analyse van de factoren die het leefklimaat in een gebied bepalen. Mijn reactie op dit artikel sluit bij deze opzet aan, zij het in omgekeerde volgorde: eerst wil ik de genoemde structuurnota toelichten en vervolgens, gebruik makend van enkele begrippen die in deze nota een rol gespeeld hebben, proberen een standpunt te bepalen ten opzichte van het theoretische deel van het artikel van prof. Klaassen.

DE STRUCTUURNOTA

In 1969 had het gemeentebestuur van Rotterdam reeds een andere nota laten verschijnen, te weten een saneringsnota. Daarin werd een overzicht gegeven van de aantallen zeer slechte woningen in de gemeente, en de plaatsen waar deze zich bevonden. Er werd een berekening aan toegevoegd over het tempo waarin er zeer slechte woningen zouden moeten verdwijnen, wilde men in het jaar 1990 over een woningvoorraad kunnen beschikken zonder aperte krotten.

De bedoelde woningen bleken vooral te liggen in wijken die grensden aan of althans niet ver verwijderd lagen van het gebied dat na de tweede wereldoorlog als stadscentrum herbouwd was. Dat zij moesten verdwijnen was op zichzelf voor bijna niemand een probleem, wel of zij pandsgewijs, en dus met behoud van de structuur van de wijk waartoe zij behoorden gesloopt en door nieuwbouw vervangen moesten worden, dan wel massaal moesten worden opgeruimd. In dit laatste geval zou krotopruijing gelijk staan met wijkopruijing, en dit zou zeker nodig zijn als men van het slecht zijn van vrij veel woningen in de genoemde wijken, gebruik zou willen maken om de Rotterdamse „city" uit te breiden. De kritiek op de saneringsnota richtte zich destijds vooral op het feit dat zij zich over dit soort problemen niet uitsprak. De nota constateerde een noodzaak om slechte woningen op te ruimen, ongeacht de vraag wat er daarna met de grond onder die woningen moest gebeuren. Zij kon zich daar trouwens niet over uitspreken omdat er op dat moment over de meest gewenste structuur van het grondgebruik in de gemeente nog geen gefundeerd oordeel bestond. Deze onduidelijke situatie gaf aanleiding tot felle polemieken waarin niet zelden de verdachtmaking doorklonk, dat het gemeentebestuur alleen maar slechte woningen wilde opruimen om daardoor grond voor kantorenbouw beschikbaar te krijgen. Methodisch gezien bleef de meningsvorming over de wijze van vernieuwen van de

oude wijken hangen op het probleem van het stadscentrum. Moest dit groeien of niet? Temidden der meningen hierover was er één die inhield dat er in het geheel geen centrum behoorde te bestaan. Volgens deze opvatting moest elk onderdeel van het gemeentelijk grondgebied zo ongeveer een doorsnee van alle soorten ruimtelijke accommodatie dragen; dus overal woningen gemengd met alle mogelijke gebouwde of onbebouwde accommodaties. Het stukje grond dat om historische redenen de naam centrum of binnenstad droeg zou daar geen uitzondering op mogen vormen. De naam "centrum" zou even weinig verband met een functionele werkelijkheid behoeven te vertonen als de naam "provenierswijk". Deze naam heeft zoals bekend betrekking op een gebied ten noorden van het Rotterdamse centraal station, waar echter al sinds jaren geen provenier meer is waargenomen.

Al spoedig bleek dat het centrum-probleem ook om andere redenen actueel werd. Bedrijven in de sfeer van vervoer en opslag die tot dusverre gevestigd waren in de vooroorlogse bebouwde kom en zich kenmerkten door een betrekkelijk weinig intensief grondgebruik, begonnen om te zien naar nieuwe vestigingsplaatsen en vonden deze zonder veel moeite aan de periferie van het stadsgewest of in het groene hart van de randstad. De eigenaren van de verlaten terreinen probeerden voor hun bezit de meest voordelige nieuwe gebruiksvorm te vinden en het lag voor de hand dat zij in dat verband vaak een voorkeur voor kantorenbouw toonden. Hier kondigde zich een ontwikkeling aan die inhield dat er verspreid over het gemeentelijk grondgebied grote kantoorgebouwen gesticht zouden worden, op plaatsen die grotendeels bepaald zouden zijn door de mobiliteit van de eerder genoemde bedrijven en dus uit een oogpunt van stedelijke structuur toevallig waren. Was deze ontwikkeling, die een relatieve verzwakking van de positie van het centrum kon betekenen verantwoord? Zo nee waarom niet?

De zo juist geschetste problematiek rond de stadsvernieuwing en de meest gewenste mate van spreiding of concentratie van kantoor-accommodatie, leverde de concrete aanleiding tot het schrijven van de structuurnota 1972. Als aanloop tot de vraag wat er met het Rotterdamse gebied dat om historische redenen aangeduid wordt met de naam "centrum" en de omgeving daarvan diende te gebeuren, werd eerst een algemener probleem aan de orde gesteld, namelijk:

- wat is een centrum in de functionele zin van het woord en
- is het wenselijk dat er centra zijn?

Natuurlijk kan ik hier niet het hele betoog herhalen dat hierover in de structuurnota ten beste is gegeven. Samengevat komt het hier op neer dat een gebied pas de naam centrum verdient als er een bundeling van voorzieningen gevestigd is die grotendeels gebruikt worden door mensen die buiten het grondoppervlak van de bundel wonen. Is een gebied op deze wijze eenmaal centrum geworden dan kan er natuurlijk ook gewoond worden, zij het dat deze bewoners slechts een fractie vormen van het totaal der centrum-gebruikers. Het begrip "voorziening" is in dit verband zeer ruim opgevat als elke voor menselijk gebruik bestemde accommodatie buiten de woonruimte.

De vraag of bundeling van voorzieningen wenselijk is of niet, is geheel benaderd van

de positie uit van de bewoners in hun woonruimte. Er is onderscheid gemaakt tussen voorzieningen die binnen loopafstand van elke woning aanwezig behoren te zijn en andere die niet aan deze eis kunnen of behoeven te voldoen, maar die wel binnen een dagelijks berijdbare afstand beschikbaar dienen te zijn. Een voorkeur wordt tenslotte uitgesproken voor een situatie waarin de bewoners ten minste één, maar ook niet meer dan één bundel van deze laatstgenoemde voorzieningen binnen een dagelijks berijdbare afstand van hun woning tot hun beschikking hebben. Deze voorkeur lijkt radicaler dan ze werkelijk is, want zij wordt onderworpen aan een ingrijpende beperking. Deze vloeit rechtsreeks voort uit de voornaamste argumenten waarom aan bundeling tegenover willekeurige spreiding de voorkeur gegeven werd.

Argument I

Bundeling leidt - *ceteris paribus* - tot een beperking van de verkeersomvang, doordat zij de mogelijkheid opent om met één reis op wielen een aantal verschillende reisdoelen tegelijk te bereiken die bij een gespreide situering elk een reis op wielen zouden opwekken.

Spreiding zou natuurlijk tot gevolg kunnen hebben dat bepaalde voorzieningen dicht bij bepaalde woningen komen te liggen, maar ik heb het hier over voorzieningen die niet binnen loopafstand van elke woning aanwezig kunnen zijn. Dicht bij sommige woningen betekent dus ook ver van de meeste andere.

De term "*ceteris paribus*" slaat onder andere op een gelijk veronderstelde intensiteit van het gebruik der voorzieningen.

De stelling dat bundeling van voorzieningen de verkeersomvang beperkt is van zuiver theoretische oorsprong, maar laat zich in principe empirisch verifiëren. Als zij waar is, moet er per eenheid "activiteit" in een bundel voorzieningen, door de gebruikers van deze voorzieningen minder kilometers gereisd zijn dan in het geval van soortgelijke voorzieningen die gespreid gesitueerd zijn.

Nu is het duidelijk dat dit argument niet alleen pleit voor, maar ook een beperking oplegt aan het bundelen. Het komt namelijk te vervallen naarmate de bundel in horizontale richting zo uitgestrekt wordt dat men, om zich binnen de bundel van de ene voorziening naar de andere te verplaatsen opnieuw een voertuig nodig heeft. Het grondoppervlak van de bundel dient dus afgestemd te worden op de actieradius van de voetganger. Ook afgezien hiervan speelt deze actieradius in de structuurnota een belangrijke rol omdat de onderste ledematen van de mens het vervoermiddel zijn met de geringste gebruiks-barrières. Elk ander vervoermiddel sluit een groter deel van de bevolking als gebruiker uit, behalve wanneer zij als middel van openbaar vervoer worden toegepast.

Een en ander leidt er toe dat het toegestane grondoppervlak van een centrum beperkt gezien wordt tot in het uiterste geval 200 hectares. Hoewel de opnamecapaciteit van een dergelijk gebied door intensivering van het grondgebruik vrij aanzienlijk kan zijn, kent zij toch grenzen. Naarmate de bevolking in het rayon om het centrum groeit zal de behoefte aan alternatieve vestigingsplaatsen voor voorzieningen dan ook

toenemen. Als alternatieven komen in aanmerking alle plaatsen die binnen loopafstand gelegen zijn van een halte van het op het centrum gerichte lijnenstelsel van het autonome openbare vervoer. Dit laatste wordt door zijn, in vergelijking met de auto, gering grondbeslag gezien als het middel om de bereikbaarheid van het centrum veilig te stellen.

In die hoedanigheid moet het kunnen concurreren met de particuliere auto, niet zo zeer door een hoge kwaliteit, zoals prof. Klaassen veronderstelt; wij zouden liever zeggen: door een hoge doelmatigheid van het openbaar vervoer voor de potentiële gebruiker. De belangrijkste middelen om de doelmatigheid van het openbaar vervoer te verhogen zijn: de omwegfactor der lijnen naar het centrum lager te houden dan die van de auto, en geen woningen of voorzieningen-met-een-intensief-ruimtegebruik te bouwen buiten loopafstand van de haltes aan deze lijnen. De doelmatigheid van het openbaar vervoer wordt waarschijnlijk minder bepaald door het openbaar vervoer zelf, dan door de stad waarin het moet functioneren. (Ook deze stelling laat zich empirisch verifiëren en wel door het reisgedrag te vergelijken van gelijk samengestelde steekproeven van autobezitters, die echter verschillen ten aanzien van de vraag of hun woon- en werkadressen binnen dan wel buiten loopafstand liggen van het openbare vervoer.)

Voor Rotterdam betekent een en ander dat er geen redenen zijn om grote stukken van de oude wijken binnen het gebied te betrekken waar een centrum-ontwikkeling toegestaan of bevorderd wordt.

Een in oppervlakte beperkt centrumgebied betekent wel dat de daar aanwezige vestigingsmogelijkheden selectief benut moeten worden.

Het selectie-criterium dat in de structuurnota aanbevolen wordt ligt besloten in een ander argument vóór bundeling van voorzieningen.

Argument II

Het hoofdargument voor bundeling van voorzieningen met een niet beloofbaar rayon is, dat er een extra gebruiks-kwaliteit door kan ontstaan die door volkomen spreiding der voorzieningen ook volkomen verloren zou gaan. Het gaat hier om zaken die gewoonlijk benaderd worden met termen als gezelligheid, levendigheid, sfeer e.d. Bundeling van voorzieningen biedt de mogelijkheid om naar één voorziening te gaan en onverwacht ook gebruik te maken van de andere. Het daagt uit tot spontaan, impulsief gedrag: het biedt recreatie.

De structuurnota zegt hierover:

"Het kenmerk van een goed functionerend stadscentrum lijkt ons, dat er altijd zoveel dingen te doen zijn, dat het voor een besluit om er heen te gaan niet meer nodig is om precies te weten wat men er wil gaan doen. De binnenstad is dan zelf een eigensoortige voorziening geworden die in zijn beste verschijningsvorm altijd, d.w.z. alle dagen van het jaar en alle uren van de dag functioneert. Dit laatste kan bereikt worden door te bevorderen dat de bundel voorzieningen er zo is samengesteld, dat als de ene instelling zijn deuren sluit de ander zijn deuren opent. Het gaan naar de stad in de zin van het op de proef stellen van de eigen impulsiviteit en het zich be-

geven onder grote aantallen andere mensen wordt dan altijd op een of andere manier beloond.” (blz 67)

Het is duidelijk dat de Rotterdamse binnenstad zoals die nu is, niet volledig aan het geschetste wensbeeld voldoet. Er is sprake van eenzijdigheid die tot uiting komt in het feit dat de binnenstad nu maar bepaalde delen van de dag functioneert. Als de kantoren en de winkels aan het eind van de middag hun deuren sluiten zijn er onvoldoende andere instellingen die hun deuren openen. De voorkeur van de structuurnota geprojecteerd op de huidige Rotterdamse situatie leidt dan ook niet zonder meer tot de conclusie dat er meer kantoorruimte in de binnenstad gebouwd moet worden. Dit zou trouwens mede afhangen van de vraag of er in de regio als totaliteit meer kantoren dienen te komen en dat is een zaak waar de structuurnota zich nog niet over uitgesproken heeft. Wel kan geconstateerd worden, dat aan de gebruikswaarde van het huidige centrum als "veralgemeende voorziening" afbreuk gedaan wordt door het feit dat de voorzieningen die 's avonds en in de weekeinden functioneren momenteel zwak vertegenwoordigd zijn. Versterking van deze sektor zou met des te minder bezwaar plaats kunnen vinden, omdat dit niet zou leiden tot een grotere piekbelasting van de op het centrum gerichte verkeersinfrastructuur.

Over de stelling dat afsluiting van de binnenstad voor het privé-vervoer strijdig is met de woonfunctie van de binnenstad wil ik het volgende opmerken: wonen is geen centrum-constituerende activiteit. Een gebied dat altijd centrum geweest is, kan natuurlijk wel zo blijven heten ook als het wonen er de dominerende functie is geworden, maar in functionele zin wordt het dan een woonwijk. Een gebied wordt pas een centrum door bundeling van voorzieningen die vooral functioneren ten behoeve van mensen die buiten het grondgebied van de bundel wonen. Dit betekent natuurlijk niet dat er in de bundel niet gewoond zou kunnen of mogen worden. Er zijn nu eenmaal mensen die plezier en gemak beleven van de onmiddellijke nabijheid van een aantal op een zeer groot rayon georiënteerde voorzieningen. Hiertegenover staat echter dat zij ter plaatse niet de zelfde mate van ontsluiting voor privévervoer kunnen krijgen als in een woonwijk aan de rand van de stad.

In de conceptie van de structuurnota valt het offer dat op dit punt van de centrumbewoners verlangd wordt overigens nogal mee. Het gaat hier immers om een centrum met een grondoppervlak dat afgestemd is op de mogelijkheden van de voetganger. Afsluiting van een dergelijke binnenstad voor het privévervoer betekent, dat men toch altijd nog met de auto tot op loopafstand van elk punt in de binnenstad kan komen, en omgekeerd, dat de bewoner van de binnenstad zijn auto, als hij die als centrumbewoner wil blijven bezitten, toch altijd binnen loopafstand van zijn woning tot zijn beschikking kan hebben.

SITUERING EN DOSERING

Na deze toelichting op de Rotterdamse structuurnota wil ik aandacht besteden aan het eigenlijke thema van het artikel van prof. Klaassen namelijk het leefklimaat te

Rotterdam en in algemenere zin het leefklimaat in een gebied. Het begrip "leefklimaat" heeft hij omschreven als "de kwaliteit van de omgeving waardoor wij omringd zijn bij ons werken, wonen, en andere activiteiten". Voorts heeft prof. Klaassen de stelling geponeerd, dat het leefklimaat in een bepaald gebied een functie is van een drietal kapitaalsoorten (blz 150) en uit het vervolg van zijn betoog blijkt dat hij hiermee bedoelt een functie van de *dosering* van deze kapitaalsoorten in het beschouwde gebied. *) Elk der drie kapitaalsoorten draagt in positieve zin bij tot het leefklimaat, zo wordt gesteld. Blijven er twee constant en wordt de derde verhoogd respectievelijk verlaagd dan verandert zich het leefklimaat in dezelfde richting als dit laatste.

Deze stellingen mogen in algemene zin waar zijn. Toch meen ik dat zij een onvoldoende theoretische grondslag vormen voor het ontwikkelen van een beleidsconceptie inzake het leefklimaat in een regio.

Stel: er is een gebied met een straal van veertig kilometer. Ik woon er, en ook de meeste andere van mijn activiteiten spelen zich in dit gebied af. De kwaliteit van de omgeving waarin ik werk, woon en andere dingen doe, zal wellicht beïnvloed worden door wijzigingen in de dosering der kapitaalsoorten die door prof. Klaassen zijn onderscheiden. Maar zeker is dit niet. Als ik woon in Rotterdam-Oost en werk in Rotterdam-Centrum en tennis of voetbal in Kralingen is de kans groot dat er noch aan de kwaliteit van de omgeving waarin ik werk, noch aan die waarin ik woon of voetbal, iets zou veranderen door de vestiging van een hoogovenbedrijf op de Maasvlakte, dus door een uitbreiding van het technisch-economisch kapitaal in het beschouwde gebied.

Daarentegen zou dit wel het geval zijn als ik in Oostvoorne zou wonen. Met andere woorden: de invloed van de vestiging van een hoogovenbedrijf op de Maasvlakte op het leefklimaat van de bevolking in laten we zeggen de Rotterdamse regio wordt mede bepaald door de mate waarin er respectievelijk in Rotterdam-Oost en Oostvoorne gewoond wordt.

Bij een gegeven dosering der verschillende kapitaalsoorten in een gebied met een straal van circa 40 km is het leefklimaat dus nog sterk afhankelijk van de situering van deze kapitaalsoorten binnen dit gebied ten opzichte van elkaar.

Het betoog van de structuurnota is gebaseerd op dit inzicht, dat er bij een gegeven dosering van kapitaalsoorten of van soorten ruimtelijke accommodatie in een regio, een situeringsvraagstuk overblijft waarvan de oplossing van grote invloed is op het leefklimaat van de bevolking in de regio. Zo is de vraag of er een stadscentrum moet zijn bijna geheel een situeringsvraag. Men kan immers de voorzieningen die samen een centrum zouden kunnen vormen ook willekeurig over de regio spreiden, zodat er nergens een centrum te onderscheiden zou zijn.

*) In de Rotterdamse structuurnota is gewerkt met de begrippen grond, grondgebruik, ruimtelijke outillage of accommodatie en ruimtegebruik; dit laatste opgevat alle menselijk gebruik van accommodatie.

Ik meen het door prof. Klaassen gehanteerde kapitaalebegrip ongeveer gelijk te mogen stellen met het begrip "ruimtelijke accommodatie", eventueel gewaardeerd in geld.

De dosering van deze voorzieningen in de regio doet hier niet zo veel toe of af. Ik moet dan ook bekennen dat het mij ontgaat hoe de opmerkingen van prof. Klaassen over het Rotterdamse centrum in verband staan met zijn beschouwingen over de dosering der drie kapitaal-soorten waarmee hij zijn artikel begon.

Nu heb ik niet het recht prof. Klaassen te verwijten dat hij in het geheel geen oog gehad heeft voor de zo juist genoemde situeringsproblematiek. Hij signaleert namelijk terecht (blz 150) dat aan het begrip omgeving de dimensie afstand verbonden is en dat tenminste onderscheiden moet worden naar micro, stedelijk en macro leefklimaat. Hij zegt daarover: "Het eerste heeft betrekking op de directe omgeving met een bepaalde activiteit verbonden, het laatste op de veel ruimere context waarin zich onze activiteiten met afnemende intensiteit naarmate de straal groter wordt, afspelen." Ik vind dit een waardevolle formulering omdat zij eigenlijk zegt dat er alleen maar micro klimaten zijn. Elke activiteit speelt zich immers af in een directe omgeving, heeft dus een micro klimaat. Elke persoon heeft verschillende activiteiten die dus elk voorzien zijn van een eigen micro klimaat en die ruimtelijk niet samen behoeven te vallen. Zij behoeven ook niet altijd samen te vallen met de verschillende micro klimaten rond de activiteiten van andere personen. Dit is het basismateriaal voor het situeringsvraagstuk. Het leidt vanzelf tot vragen als: is het wenselijk de verschillende microklimaten van een en dezelfde persoon ruimtelijk samen te laten vallen? Is het wenselijk de verschillende micro klimaten van één persoon samen te laten vallen met de overeenkomstige micro klimaten van andere personen of is het juist gewenst hen ruimtelijk samen te laten vallen met andere microklimaten van andere personen. Het makro klimaat blijkt dan niets anders te zijn dan de onderlinge bereikbaarheid der verschillende mikro-klimaten der mensen. De structuurnota handelt, zij het met een andere terminologie, over dit vraagstuk. Prof. Klaassen maakt er zich echter een beetje van af door op te merken, dat hij als het micro klimaat beschouwt dat in de wijk, als het stedelijk leefklimaat dat van de stad als geheel en als het macro leefklimaat dat van de nog ruimere omgeving. Fundamenteel gezien is dit een stap terug. Zijn er wijken? Het spreekt niet vanzelf en als ze er zijn is dat het resultaat van een aantal situeringsbeslissingen. Voor het begrip stad geldt hetzelfde. Als we zouden beslissen dat agrarische en niet-agrarische accommodaties voortaan gelijkmatig met elkaar gemengd dienen te zijn, houden stad en platteland beide op te bestaan als afzonderlijke verschijnselen. Begrippen als wijk en stad hebben geen analytische waarde. Ze hebben het fundamentele denken over zaken als ruimtelijke ordening al te vaak op een dwaalspoor gebracht.

MEER ANALYTISCH ONDERZOEK

Ik zou dit artikel willen besluiten met een pleidooi voor meer analytisch onderzoek naar de vraag hoe het menselijk gedrag en in het bijzonder het verkeersgedrag (d.i. de verplaatsing van het ene micro-klimaat naar het andere), reageert op verschillende situeringen van gegeven hoeveelheden ruimtelijke accommodaties ten opzichte van

elkaar. Als wij zouden kunnen vaststellen wat de invloed is op de voertuigkeuze der individuen, van verschillende situeringen van woonruimte en reisdoelen ten opzichte van het openbaar vervoer, zou dat van grote praktische betekenis zijn. De situering van ruimtelijke accommodatie is immers een variabele die op lange termijn door de overheid zo goed als geheel beheerst kan worden. Het verkeersgedrag is dat niet, maar via een omweg zou er toch beïnvloeding mogelijk kunnen zijn.

Drs. N. Streefland

DE ZEEVAART EN DE NEDERLANDSE FISCUS

1. INLEIDING

Op het nationale plan heeft de laatste weken het door de regering bij de Tweede Kamer ingediende wetsontwerp *) dat dient tot goedkeuring van de beschikking van de Minister en de Staatssecretaris van Financiën van 10 juli 1972 en de herziening van art. 11 van de wet op de inkomstenbelasting 1964 sterk in de belangstelling gestaan.

De beschikking en de voorgestelde wijziging zullen - wanneer het wetsontwerp wordt aangenomen - tezamen een nieuw regime voor de vervroegde afschrijving en de investeringsaftrek voor zeeschepen bewerkstelligen.

Door deze regeringsmaatregel wordt uitvoering gegeven aan een der aanbevelingen van de Commissie Oyevaar. Deze Commissie drong in haar rapport in 1968 niet slechts aan op herstructurerings- en samenwerkingsinitiatieven van de Nederlandse Kooptaardij, maar ook op samenwerking met en maatregelen van de Nederlandse overheid (in het fiscale vlak) om de herstructurering mogelijk te maken. De initiatieven van de zeescheepvaart zijn sinds 1968 veelvuldig geweest. Nationaal kan ge- wezen worden op het samengaan van de K.J.C.P.L., de K.R.L., de S.M.N. en de V.N.S. in de Nederlandse Scheepvaart Unie (N.S.U.) op de bundeling van de K.H.L. **) en de K.N.S.M. ***) Ook op internationaal gebied zijn vele samenwer- kingsovereenkomsten gesloten met buitenlandse scheepvaartondernemingen. Voor- beelden daarvan zijn o.m. de joint-venture tussen de K.N.S.M. met Venezolaanse en Columbiaanse rederijen, de toetreding van de H.A.L. tot de Atlantic Container Line, Euro-Pacific en de Combi Line, de concentratie van de diensten van de H.A.L., de K.N.S.M. en de Royal Mail Lines op de Amerikaanse westkust onder de naam Central America Services en de inbreng van N.S.U.-schepen in de Scan-Dutch Combinatie en de Australia-Europe Container Service.

Ook de herstructurering van de vloot is in volle gang. In de traditionele lijnvaart wordt het accent verlegd naar het geïntegreerde vervoer met geavanceerde (con- tainer-, lash-, roll on/roll off-) schepen. Verder wordt aansluiting gezocht bij de in- ternationale tendens tot grotere schepen m.n. in de bulkvaart en het meer gespecia- liseerde vervoer (m.n. gastankers).

De ook in het rapport-Oyevaar bepleitte mentaliteitsverandering van de Nederlandse reder wordt het best weerspiegeld in de toegenomen registratie onder vreemde vlag. Door de overheid is berekend dat sinds 1966 75 percent van de voor Nederlandse rekening gebouwde scheepsruimte rechtstreeks onder andere vlag wordt geregi- streerd.

*) van dit jaar

**) Wm. H. Müller en Co (Batavier)

***) en op de overname van de Van Laangroep door de H.A.L.

Van de totale door Nederlandse opdrachtgevers gebouwde vloot was op 1 oktober 1972 42 percent in het buitenland geregistreerd.

Het is vooral dit verschijnsel dat bij de overheid de uiteindelijke doorslag gegeven heeft om te komen met maatregelen die het klimaat voor de zeescheepvaart aanpassen aan de internationaal gegroeide situatie en die exploitatie onder Nederlandse vlag weer rendabel moet maken.

2. FLAGS OF CONVENIENCE

Sedert in de zestiger jaren de regeringen van een aantal traditioneel maritieme landen ertoe overgingen fiscale en financiële maatregelen te treffen om hun nationale rederijen in staat te stellen zich aan de veranderde omstandigheden aan te passen wordt de situatie in de internationale zeescheepvaart gekenmerkt door ongelijke concurrentie voorwaarden.

Tot de concurrentievervalsing heeft niet in de laatste plaats het verschijnsel van de "flag of convenience" bijgedragen. De voornaamste kenmerken van het land met de zgn. goedkope vlag zijn:

- belastingvrijdom of een zeer laag belastingtarief voor de inkomsten uit de scheepvaart;
- de eigendom van of de contrôle over het schip mag in handen zijn van buitenlanders;
- registratie van het schip is een eenvoudige zaak waaraan betrekkelijk weinig kosten zijn verbonden.
- bij de keuze van de bemanning is men, wat betreft de nationaliteit, vrij.

De invloed van de vloot van de "goedkope vlag"-landen op de vrachtenmarkt is bijzonder groot geworden. Gesteld kan worden dat door het internationale mobiele karakter van de zeescheepvaart de vloeten van de goedkope vlaglanden, met hun betere exploitatie mogelijkheden, prijsbepalend optreden. Het gevolg hiervan is dat door scheepvaartondernemingen in landen waar geen financiële of andere voordelen worden genoten, geen of onvoldoende gebruik kan worden gemaakt van hun productiecapaciteit. Dit veroorzaakt weer een onvoldoende rendement waardoor te weinig aandacht kan worden besteed aan vernieuwing en uitbreiding van de bestaande vloot. Het belang van de registratie onder goedkope vlag wordt het best weerspiegeld door het verschil in groei tussen de voornaamste West-Europese maritieme landen en Liberia, de voornaamste representant van de goedkope vlaglanden. Tussen 1963 en 1971 nam de vloot van de voornaamste West-Europese landen toe met 45 procent. Voor Liberia bedroeg dit percentage 238 procent. De Nederlandse overheid heeft in het verleden op zeer beperkte schaal - via een 10 procent investeringsaftrek en een versoepeling van het afschrijvingsstelsel - maatregelen getroffen voor de scheepvaart. Dat men daarmee niet heeft kunnen voorkomen dat het Nederlandse fiscale klimaat sterk achter bleef bij de internationaal sterk in beweging zijnde situatie blijkt uit de sterke toename van de reeds gesignaleerde registratie onder

niet-Nederlandse vlag. De overheid heeft beseft dat voortzetting van deze ontwikkeling zou betekenen dat gezien de leeftijdsopbouw van de Nederlandse koopvaardijvloot, deze over een periode van 5 à 10 jaar nog slechts van een te verwaarlozen omvang zou zijn. Het nationaal-economisch nadeel dat door het verdwijnen van de koopvaardijvloot zou worden veroorzaakt is door de overheid berekend op ca. f. 870 mln. verlies aan netto-toegevoegde waarde en op f. 1300 mln. verlies aan netto-deviezenopbrengst (in cijfers van 1969). Door deze deviezenopbrengst wordt ieder jaar ongeveer een derde deel van het tekort op onze handelsbalans gedekt.

Ook voor de werkgelegenheid in de koopvaardij zou bovenstaande ontwikkeling een reële bedreiging inhouden. Het vertrek van de vloot zou bovendien repercussies hebben voor andere bedrijfstakken. (havens, scheepsbouw, scheepsreparatie, toelieferingen).

3. DE FISCALE MAATREGELEN

Omdat bij het vertrek naar de goedkope vlag-landen vooral fiscale motieven een rol spelen is de overheid niet gekomen met rechtstreekse financiële steun, maar wil ze trachten te komen tot verbetering van het fiscale klimaat binnen de in het Nederlandse systeem bestaande mogelijkheden. Derhalve wordt in het voornoemde wetsontwerp de goedkeuring gevraagd van de beschikking waarbij voor zeeschepen de schorsing van de vervroegde afschrijving ongedaan wordt gemaakt en wordt voorgesteld voor zeeschepen de investeringsaftrek te verhogen van 10 tot 25 procent. De herinvoering van het regime van de vervroegde afschrijving en de verhoogde investeringsaftrek gaat gelden ten behoeve van onder Nederlandse vlag varende zeeschepen. Onder het begrip Nederlandse zeeschepen wordt verstaan, zeeschepen waarvoor een Nederlandse zeebrief is of zal worden afgegeven of die zijn of zullen worden geregistreerd in het Nederlands Centraal Visserij-register.

De vervroegde afschrijving - zonder enige beperking van het per jaar ten hoogste vervroegd af te schrijven bedrag - gaat gelden voor zeeschepen die ná 15 juli 1972 zijn besteld en die dus in het algemeen niet voor 1974 of 1975, afhankelijk van de leveringstermijn, in gebruik worden genomen.

De wijziging van de investeringsaftrek heeft zoals gesteld slechts betekenis voor Nederlandse zeeschepen. Voor binnenschepen en vaartuigen voor de binnen- en kustvisserij blijft derhalve de investeringsaftrek gehandhaafd op tweemaal vijf procent. De nieuwe regeling voor de investeringsaftrek heeft ook geleid tot een bijzondere regeling ten aanzien van de desinvesteringbijtelling.

De geldende termijn voor de desinvesteringbijtelling wordt van 6 jaar voor Nederlandse zeeschepen verlengd tot 12 jaar. Daarnaast wordt voorgesteld bij desinvestering in de periode waarin de investeringsaftrek nog loopt, de desinvesteringbijtelling te berekenen over het investeringsbedrag en niet zoals gebruikelijk over de overdrachtsprijs.

Een noviteit wordt ook gevormd door de voorgestelde regeling ter afscherming van

de zeescheepvaartwinst. In nieuwe dertiende lid van art. II van de Wet op de inkom-
stenbelasting 1964 wil men opnemen dat voorzover een negatief saldo van investe-
ringsaftrekken en desinvesteringbijtellingen in een jaar de winst uit de zeescheep-
vaart overtreft, het daaruit resulterende verlies uitgesloten is van horizontale en ver-
ticale compensatie met winsten behaald met andere activiteiten dan zeescheepvaart.
Een zodanig verlies is alleen verticaal compensabel met winst uit de zeescheepvaart.
De verticale compensatie wordt met behoud van de bestaande techniek mogelijk
gedurende 12 jaar (waarvan 1 jaar carry back en 11 jaar carry forward).

4. COMMENTAAR OP DE VOORGESTELDE MAATREGELEN

In rederskringen is men over het algemeen verheugd over het initiatief van de
overheid, omdat hiermede duidelijk gekozen is voor het voortbestaan van een eigen
Nederlandse vloot. Men is echter van mening dat het gestelde doel, zoals dit in de
Memorie van toelichting bij het wetsontwerp wordt geformuleerd, n.l. "zodanige
maatregelen te treffen dat exploitatie van schepen onder Nederlandse vlag opnieuw
aantrekkelijk wordt", niet wordt bereikt.

De bedenkingen van de reders richten zich vooral tegen de voorstellen voor de
investeringsaftrek.

a. De hoogte van de investeringsaftrek.

Het voornaamste bezwaar betreft de hoogte hiervan. Door de reders is de overheid
gewezen op de noodzaak om de investeringsaftrek te brengen op 40 procent (8 x 5
procent). Alleen door een dergelijke investeringsaftrek zouden de exploitatiemoge-
lijkheden voor de in de komende jaren te verrichten investeringen, onder het Neder-
landse belastingregime, op enigszins gelijke voet gebracht kunnen worden met de
mogelijkheden die bestaan in landen met een voor de scheepvaart fiscaal aantrekke-
lijk klimaat.

Met andere woorden registratie van nieuwe schepen in Nederland zal slechts plaats-
vinden wanneer het Nederlandse fiscale klimaat kan worden gezien als een alternatief
voor het klimaat in bovengenoemde landen.

Wanneer we ons beperken tot de momenteel door de Nederlandse reders meest ge-
kozen landen van registratie, Liberia en de Nederlandse Antillen, dan blijkt dat het
verschil in klimaat vooral wordt veroorzaakt door de onderscheiden vennootschaps-
belastingtarieven. Tegenover een tarief van 47,8 percent (incl. wiebeltax) van Neder-
land staat voor de zeescheepvaart een tarief van 0 percent in Liberia en een van 7,7,
tot 9,6 percent variërend tarief in de Nederlandse Antillen.

Het investerings- en registratieproces is uiteraard een individuele ondernemings-
beslissing die van geval tot geval wordt genomen en waarbij alle in dat speciale geval
geldende factoren in overweging worden genomen. De vrees bestaat echter dat gezien
de internationale marktsituatie en de grote verschillen in belastingklimaat in de
meerderheid van gevallen de 25 percent investeringsaftrek niet in staat zal zijn de

rederijen over de drempel te halen en het beoogde doel - registratie in Nederland - te bewerkstelligen. De maatregel blijft dan een theoretische faciliteit zonder praktische effecten.

Deze uitspraak wordt geadstrueerd door de bijgevoegde grafiek, waarin de fiscale consequenties worden weergegeven van registratie buiten Nederland tegen de achtergrond van het in ons land geldende fiscale regime, waarbij voor de investeringsaftrek, drie alternatieven worden gepresenteerd n.l. de bestaande 2 x 5 procent regeling, de in het wetsontwerp genoemde regeling van 5 x 5 procent en de door de reders gevraagde regeling van 8 x 5 procent.

Als vergelijkingsbasis hebben wij, voor de registratie buiten Nederland het belastingklimaat in Liberia en de Nederlandse Antillen gekozen, de momenteel meest voorkomende alternatieven.

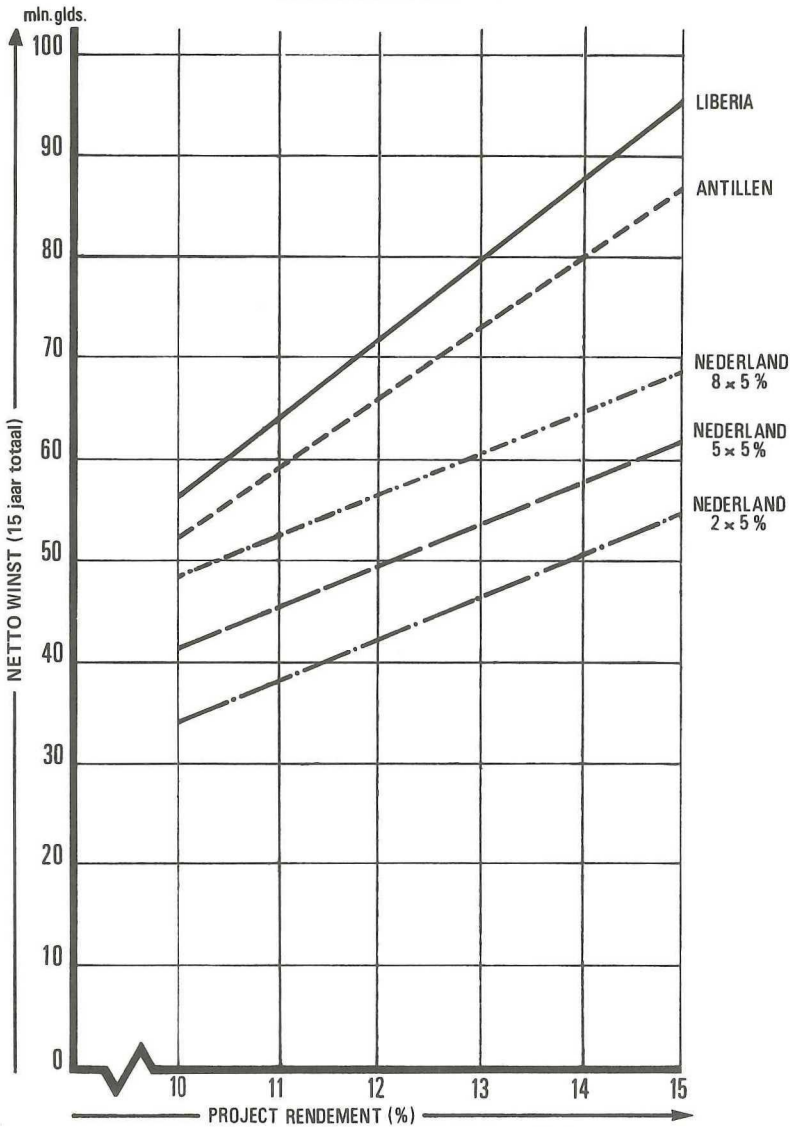
Bij de berekingen voor de grafiek zijn wij uitgegaan van de volgende aan de praktijk ontleende gegevens:

Totale investering	: 100 mln. gulden
levensduur van de investering	: 15 jaar, restwaarde 4 procent
financiering	: lening 70 procent, looptijd 7 jaar, rente 7 3/4 procent
Vennootschapsbelasting tarief	: Nederland pl.m. 48 procent (incl. Wiebeltax), Antillen pl.m. 10 procent, Liberia 0 procent
investeringsaftrek	: Liberia 0 procent, Antillen 2 x 8 procent, Nederland resp. 2 x 5 procent, 5 x 5 procent, 8 x 5 procent.

Gezien de snelle economische en technologische ontwikkeling in de scheepvaartsector is de huidige afschrijvingstermijn gesteld op 15 jaar. Voor de financiering is de huidige mogelijkheid van het werfkrediet voor nieuwe investeringen als uitgangspunt genomen.

EFFECT VAN HET BELASTING-REGIEM OP NETTO-WINST VOOR EEN RANGE VAN PROJECT-RENDEMENTEN

INVESTERING 100 MLN. --- PROJECTDUUR 15 JAAR



$$\text{PROJECT RENDEMENT} = \frac{\text{gem. jaarlijks exploitatie resultaat}}{\text{gem. geïnvesteerd vermogen}}$$

(voor rente, voor belasting)

NETTO WINST BEREKENING BIJ 10% PROJECT RENDEMENT

x mln. glds.

Omschrijving	Liberia	Antillen	Nederland 2 x 5%	Nederland 5 x 5%	Nederland 8 x 5%
Investering	100	100	100	100	100
Restwaarde	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Afschrijving	96	96	96	96	96
Kasresultaat (15x11.6 mln.)	174	174	174	174	174
Afschrijving	- 96	- 96	- 96	- 96	- 96
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Exploitatieresultaat	78	78	78	78	78
Rente 7 jr. - 7 3/4%	- 21.7	- 21.7	- 21.7	- 21.7	- 21.7
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Belastbare winst	56.3	56.3	56.3	56.3	56.3
Vennootschapsbelasting	-	- 5.6	- 27.0	- 27.0	- 27.0
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	56.3	50.7	29.3	29.3	29.3
Netto effect invest.aftr.	-	1.6	4.8	12.0	19.2
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
NETTO WINST (15 jr.tot.)	56.3	52.3	34.1	41.3	48.5
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

NETTO WINST BEREKENING BIJ 15% PROJECT RENDEMENT

Investering	100	100	100	100	100
Restwaarde 4%	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Afschrijving	96	96	96	96	96
Kasresultaat (15x14.2 mln.)	213	213	213	213	213
Afschrijving	- 96	- 96	- 96	- 96	- 96
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Exploitatieresultaat	117	117	117	117	117
Rente 7 jr. - 7 3/4%	- 21.7	- 21.7	- 21.7	- 21.7	- 21.7
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Belastbare winst	95.3	95.3	95.3	95.3	95.3
Vennootschapsbelasting	-	- 9.5	- 45.7	- 45.7	- 45.7
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	95.3	85.8	49.6	49.6	49.6
Netto effect inv.aftr.	-	1.6	4.8	12.0	19.2
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
NETTO WINST (15 jr.tot.)	95.3	87.4	54.4	61.6	68.8
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

In de voorgaande grafiek is het effect van de onderscheiden belasting-regimes op de netto-winst bij een van 10 tot 15 procent variërend projektrendement (vóór belasting) weergegeven.

Een dergelijk rendement zal momenteel met de actuele investeringen op de internationale markt moeten en kunnen worden behaald.

Voor Nederland zijn 3 lijnen geconstrueerd op basis van de drie gegeven posities van de investeringsaftrek, die leiden tot een andere fiscale belasting. In de bijgaande tabellen is een berekening gemaakt voor 2 punten op deze lijnen nl. het projektrendement van resp. 10 en 15 procent op het gemiddeld geïnvesteerd vermogen vóór belasting.

Voor de vijf alternatieven is de netto-winst over de totale levensduur van de investering berekend op basis van het - ook door de belastingdienst gehanteerde - "gulden is gulden" principe.

Uit de grafiek blijkt zeer duidelijk dat de keuze wat betreft de registratie voor nieuwe schepen voor de Nederlandse reders uit fiscaal oogpunt bezien niet erg moeilijk is. Slechts wanneer de investeringsaftrek wordt gebracht op 8 x 5 procent benadert men bij een bescheiden exploitatie niveau de netto-winst onder het Antilliaanse regime. Registratie onder Liberiaanse vlag blijft voor reële projektrendementsverwachtingen steeds het voordeligst.

b. De desinvesteringsbijtelling.

Bezwaren bestaan ook tegen de bepaling in het wetsontwerp om de termijn waarbinnen desinvestering leidt tot een bijtelling te verlengen van 6 jaar tot 12 jaar zulks op grond van de naar verhouding lange levensduur van zeeschepen.

Op zichzelf bezien is dit weinig begrijpelijk in vergelijking met b.v. bedrijfspanden, nog vreemder wordt dit voorstel bezien in het licht van de bij de Wet op de inkomstenbelasting 1964 ingevoerde termijnverkortung voor de desinvesteringsbijtelling van 10 tot 6 jaar.

Daarnaast wordt als novum voorgesteld bij desinvestering gedurende de eerste zes jaren de desinvesteringsbijtelling niet te berekenen over de overdrachtprijs maar over het investeringsbedrag.

In rederskringen wordt gewezen op de bezwarende invloed van een te ruim desinvesteringsbijtelling-regime op het gewenste vervangingsbeleid met name in deze tijd van snelle economische verouderingen. Bovendien gaat men er van uit dat over de exploitatie-periode het genot van de investeringsaftrek proportioneel de beoogde aantrekkelijkheid van die exploitatie heeft bewerkstelligd. Dat wil zeggen dat bij afstoting binnen die periode ook proportioneel desinvesteringsbijtelling zou moeten plaatsvinden. Uit het oogpunt van het voorkomen van eventuele misbruiken zou men echter wel begrip kunnen hebben voor het feit dat zolang de investeringsaftrek nog wordt genoten, de desinvesteringsbijtelling wordt bepaald aan de hand van het bedrag waarvoor de investeringsaftrek is verleend.

Wanneer de regering het voorstel van de redersgemeenschap (investeringsaftrek van 8 x 5 procent) overneemt dan zou de periode gedurende welke deze desinveste-

teringsbijtelling gaat werken volgens deze gedachtegang moeten worden verlengd tot 8 jaar. Dit wordt door de reders ook geaccepteerd, maar men is van mening dat van het 9e tot het 12e jaar een afbouw van de desinvesteringsbijtelling zou moeten plaatsvinden op basis van een proportioneel afnemende overdrachtprijs. Dit om te voorkomen dat de investering wordt uitgesteld tot na het twaalfde jaar.

c. Afscherming van de zeescheepvaartwinst.

Een novum vormt de in het wetsontwerp voorgestelde afscherming van het effect van de investeringsaftrek ten opzichte van andere winst dan scheepvaartwinst. In de technische toelichting wordt deze afscherming gepresenteerd als een noodzakelijke afwijking van het normale regime om concurrentievervalsing (en/of fiscale bevoordeling) te voorkomen ten aanzien van ondernemingen die activiteiten beoefenen, die gelijksoortig zijn aan nevenactiviteiten die ook door scheepvaartondernemingen worden bedreven. De gedachtegang is dat deze laatste hun winsten uit niet-scheepvaartactiviteiten zouden kunnen compenseren met verliezen ontstaan door de investeringsaftrek voor zeescheepvaartactiviteit. Zelfs bestaat de vrees dat ondernemingen buiten de zeescheepvaartsector, zeescheepvaart zouden gaan bedrijven allèen om door middel van de verliescompensatiemogelijkheden die daardoor zouden kunnen ontstaan, belasting van hun winst te ontgaan.

Ten aanzien hiervan kan worden opgemerkt dat de overheid zelf in haar Memoire van toelichting stelt dat de bedoeling van de genoemde maatregelen is het fiscale klimaat voor de zeescheepvaart te verbeteren en daardoor te bevorderen dat de exploitatie van schepen onder Nederlandse vlag weer aantrekkelijk wordt. Verondersteld mag worden dat de maatregelen zodanig gekozen zijn dat de zeescheepvaart, vergeleken met andere ondernemingsactiviteiten waarvoor geen maatregelen zijn getroffen, niet uitzonderlijk aantrekkelijk wordt. Wanneer dit nu het geval is, bestaat er geen logische grond om de zeescheepvaart in een uitzonderingspositie te brengen met betrekking tot de horizontale compensatie. Immers de aangevoerde argumenten kunnen met evenveel recht worden toegepast op elke willekeurige ondernemingsactiviteit waarvoor een gediversificeerde onderneming als fiscale eenheid nu eenmaal onder het Nederlandse fiscale regime het voordeel van een horizontale compensatiemogelijkheid geniet in vergelijking tot enkelvoudige ondernemingen.

De investeringsaftrek als middel tot verlaging van de effectieve druk van de vennootschapsbelasting is uit pragmatische overwegingen gekozen, om zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij het bestaande fiscale regime.

Met het voorstel tot beperking van de compensatiemogelijkheid is men van dit principe afgeweken en introduceert de overheid een zeer principiële afwijking van de opvatting van de fiscale eenheid in het nationale fiscale stelsel.

5. SLOTOPMERKINGEN

De faciliteit van de vervroegde afschrijving zal gaan werken bij ingebruikstelling van na 15 juli 1972 bestelde schepen dus in het algemeen niet voor 1974 of 1975, afhankelijk van de leveringstermijn. De investeringsaftrek heeft slechts reële inhoud voor zover investeringen in schepen worden verricht (onder Nederlandse registratie) vanaf 15 juli 1972 en voor zover de betrokken rederij winst maakt. Door uit te gaan van een vaste datum voor de inwerkingtreding van de wijziging van de investeringsaftrek - ene datum, die indien het wetsvoorstel door de Staten-Generaal wordt aanvaard, ligt vóór die van de publikatie in de Staatscourant - wordt aan de wijziging terugwerkende kracht verleend. Dit is gebeurd met het oog op het grote belang van de zeescheepvaart bij de thans aan de orde zijnde maatregelen en het gevaar voor een „kopersstaking” wanneer omtrent het tijdstip van ingang langer onzekerheid bestaat, terwijl daarnaast de maatregelen uitsluitend gevolgen hebben voor de in de toekomst vast te stellen belastingaanslagen. Het budgetaire effect van de maatregelen zal betrekkelijk gering zijn.

Op basis van het investeringsniveau sinds 1964 en uitgaande van een jaarlijkse investering van 200 miljoen gulden heeft de overheid het budgetaire verlies van de door haar voorgestelde investeringsaftrek berekend. Zij komt daarbij tot een bedrag van enige miljoenen in 1973, dat zal oplopen tot ongeveer 35 miljoen in 1976 en 1977 en vervolgens zal dalen tot 15 miljoen in 1985. Ook in het jaarverslag van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging is een prognose gemaakt van het budgetaire effect van de gevraagde maatregelen. Door het verschil in uitgangspunten (m.n. met betrekking tot de tijdsduur van de maatregelen en de omvang van de investeringen) zijn beide prognoses echter niet goed met elkaar te vergelijken.

Uitgaande echter van de ook door de overheid geaccepteerde stelling dat zonder maatregelen de Nederlandse koopvaardijvloot over 5 à 10 jaar nog slechts van een te verwaarlozen omvang zal zijn, kan men de volgende globale berekening maken. De huidige vennootschapsbelastingafdracht door de zeescheepvaart is gedaald tot ongeveer 40 miljoen gulden. Door de vermindering van de in Nederland geregistreerde koopvaardijvloot zal dit bedrag binnen 5 à 10 jaar zijn verdwenen en hiermede verdwijnt het belastingpotentieel van de koopvaardij voor de overheid. Wanneer nu echter maatregelen worden genomen, vermindert weliswaar gedurende bepaalde tijd de (reeds afnemende) belastingbetaling over de bestaande vloot, maar voor de toekomst wordt door de te verrichten investeringen een belastingpotentieel ontwikkeld dat zonder deze maatregelen nooit voor de Nederlandse fiscus zou zijn ontstaan. Hieruit volgt dat het budgetaire verlies voor de overheid nooit groter kan zijn dan het verlies van de toch al sterk teruglopende belastinginkomsten uit de bestaande vloot. In hoeverre dit budgetaire nadeel nog gecompenseerd gaat worden door het positieve effect dat uitgaat van de nieuwe investeringen hangt af van het tempo en de omvang van deze investeringen. Budgetair bezien is het verschil tussen 5 x 5 procent en 8 x 5 procent investeringsaftrek dan ook van weinig betekenis.

Wanneer de overheid in deze geen risico wil lopen zou zij het 40 percent (8 x 5 procent) voorstel van de reders kunnen overnemen en daaraan de voorwaarde verbinden dat zij zich het recht voorbehoudt op een later tijdstip het percentage voor de toekomst te verlagen, wanneer uit de praktijk zou blijken dat dit mogelijk zou zijn.

Gezien de recente ontwikkelingen die wijzen in de richting van een toenemende registratie onder buitenlandse vlag zal het duidelijk zijn dat om het beoogde effect met de ontworpen fiscale maatregelen te bereiken op korte termijn hierover een beslissing zal moeten worden genomen.

Drs. P.A.Th. van Agtmaal.

AANTEKENINGEN

ENIGE AANTEKENINGEN BIJ DE POSTACADEMIALE CURSUS VERVOERSWEZEN TE TRIËST

ALGEMENE AANTEKENINGEN

Van 21 augustus t/m 5 september 1972 werd te Triëst voor de 13e maal de "Corso internazionale di studi superiori riguardante l'organizzazione dei trasporti nell'integrazione europea" gehouden. Deze jaarlijks door de Universiteit van Triëst georganiseerde cursus beziet het vervoerswezen in een zich integrerend Europa en haakt daarbij in op de problemen die zich op dat moment in het vervoer voordoen. Het centrale thema van dit jaar was - uiteraard - de mogelijke toetreding van vier nieuwe Leden tot de E.G. en de gevolgen daarvan voor de Europese vervoerspolitiek.

Het kwam de ondergetekenden gepast voor in een artikel in dit tijdschrift enige aandacht te schenken aan de inhoud van de cursus en aan de gesprekken die gevoerd zijn met de inleiders en de andere deelnemers. De problematiek van de Europese vervoersintegratie is zo omvangrijk, dat elke belichting daarvan naar onze mening dient te worden aangegrepen. De opzet van het artikel is, dat eerst enige aantekeningen geplaatst worden die de cursus als geheel betreffen, en dat daarna afzonderlijk zal worden ingegaan op de verschillende inleidingen.

De *eerste* en belangrijkste aantekening die wij willen maken betreft de opzet van de cursus. Naast enkele algemene inleidingen kwamen achtereenvolgens aan de orde de spoorwegen, het wegvervoer, de zeevaart, de binnenvaart, de pijpleidingen en de luchtvaart. Deze gescheiden behandeling van de zes vervoerstechnieken past naar onze mening echter niet meer in deze tijd. De vervoerstechnieken dienen niet meer afzonderlijk benaderd te worden, doch als één geheel. Hun problemen staan niet meer los van elkaar. "Het" vervoer is een dienst en op welke wijze deze dienst wordt verricht, is zowel voor de verlader als voor de reiziger van secundair belang. Bij een bepaald vervoer maakt de reiziger of de verlader als regel van meerdere vervoerstechnieken gebruik. De vervoerstechnieken zijn slechts een schakel in een keten. In deze tijd, waarin de ondernemer tot de ontdekking komt, dat de physical distribution "the last frontier for cost economies" is, is een geïntegreerde benadering van de vervoersproblemen in de E.G. noodzakelijk.

Het bevreedt ons, dat deze cursus met haar hoog gekwalificeerde inleiders aan deze ontwikkeling voorbijgaat, of in ieder geval deze ontwikkeling niet op de voet volgt. Duidelijk hadden enkele inleiders er behoefte aan buiten het hun toegemeten onderwerp te treden en uit te gaan van een multi-modale approach. In de hierna te bespreken inleidingen van Hjelt, Hughes en Van Huffel komt dit naar

voren. Anderzijds beperkten Wölker en Von Krakewitz, wier onderwerpen zich juist richtten op enkele aspecten van de vervoersketen (n.l. het containervervoer en het kangoeroevervoer) zich sterk tot de technische aspecten en de rol der overheden. Wel definieerde Von Krakewitz bij zijn beschouwing zeer treffend wat een vervoersketen zou moeten zijn, n.l. een "zwischenbetriebliche Fließband". Met het bovenstaande zijn wij reeds min of meer aangekomen bij onze *tweede* aantekening. Deze betreft de overheersend technische en juridische beschouwingswijze van de inleiders die afkomstig zijn uit de praktijk van het vervoerswezen. Vooral de Italiaanse inleiders over de spoorwegen, de wegverbindingen en de pijpleidingen, benaderden de problemen louter vanuit de technische gezichtshoek. In scherp contrast daarmee stond de moderne, hedendaagse benadering van de Deense inleider Hjelt. In zijn inleiding stond de op de markt gerichte management approach centraal. Ook Hughes schonk bij zijn algemene onderwerp "De vervoerspolitiek in de vergrote Gemeenschap" aandacht aan vele aspecten, naast juridische en technische. Een interdisciplinaire benadering van de vervoersproblemen is thans bijna onontkoombaar. Psychologie bij de waardering van de reistijden, ecologie bij het bepalen van de optimale modal split en geografie bij de vervoersketen, zijn nu wel geen disciplines die wij direkt bij deze cursus verwachtten, doch het zijn wel enkele voorbeelden van monodisciplines die in de toekomst bij de interdisciplinaire benadering een rol zouden kunnen gaan spelen. In ieder geval hadden wij een wat grotere interdisciplinaire benadering in deze cursus verwacht dan nu geboden is.

De *derde* aantekening betreft de gemeenschappelijke vervoerspolitiek. Hoe ver deze nog van de praktijk verwijderd is, bleek niet alleen uit een vergelijking van de verschillende inleidingen, maar ook uit de gesprekken met de andere deelnemers aan de cursus. Bij een gesprek bleek al spoedig, dat men totaal verschillende uitgangspunten had. Een Belgische deelnemer begreep niet, dat men in Nederland de wegvervoerders niet zomaar zondermeer tarieven kan voorschrijven, daar gezien de slechte rentabiliteit in het wegvervoer toch gebleken is, dat de wegvervoerders niet goed kunnen calculeren. Van Franse zijde kwam het geluid, dat de Franse staat aan de havens niet meer steun geeft dan de Nederlandse staat doet. De Italianen weten niet wat zij met hun vele havens moeten doen: de goederenstroom centraliseren of alle havens subsidiëren. De Duitse "gemeinwirtschaftliche Politik" bleek vooral uit de inleiding van Wölker.

Diametraal tegenover elkaar stonden de meningen of de zeevaart en de -havens nu wel of niet in de vervoerspolitiek van de Gemeenschap dienen te worden opgenomen. Gezien het belang van deze vraag en de discussie daarover besteden wij hier apart aandacht aan.

INLEIDINGEN EN DISCUSSIES

Gaan wij thans wat dieper in op de afzonderlijke inleidingen, dan zullen wij ons

beperken tot de naar onze mening meest interessante opmerkingen, Achtereenvolgens komen aan de orde de inleidingen van Schaus, Rho, Van Huffel, Hjelt, Von Krakewitz, Wölker, Bordoni, Penissard, Blonk, Fritzgerald en Stabenow. Daarna besteden wij aandacht aan de inleidingen van Robert, Hughes en Jolmes, in het kader van de uitbreiding van de vervoerspolitiek tot de zeevaart en -havens. Wat dit laatste betreft nam ook Blonk aan de discussies deel.

De opening van de cursus geschiedde door SCHAUSS (oud-lid van de Commissie van de E.G.). Deze schetste in het kort de ontstaansgeschiedenis van de E.E.G. Thans stoten wij, aldus Schaus, naast de vergroting van de Gemeenschap op de problemen van de "Aussenwelt" en "Umwelt". De betrekkingen met de USA en Japan, de problemen van de Derde Wereld en de verhouding tot de Oostbloklanden vragen om een visie. Het gaat er om te weten waarheen de trend van de maatschappij waartoe de landen van de Gemeenschap behoren, voert, of liever waarheen hij voeren zal. We raken er steeds meer van overtuigd, dat de milieuproblemen een beslissende rol spelen. De mens mag niet in een op de consumptie gerichte maatschappij verstikken, waar hij een gevangene van staal, beton, lawaai en vervuiling is. Met deze inleiding gaf Schaus een filosofisch kader waarbinnen men het vervoer en de vervoerspolitiek kan bezien.

De tweede inleider RHO (Directeur-Generaal van het Verkeer bij de E.E.G.) gaf een overzicht van de vervoersproblemen in de Gemeenschap van de Tien en de ontwikkeling van de gemeenschappelijke vervoerspolitiek. Hij wees o.m. op het belang van het zeevervoer in de adspirantlidstaten en op de noodzaak dit vervoer wellicht in de gemeenschappelijke vervoerspolitiek op te nemen. Verder wees hij op het onderscheid tussen de vervoerspolitiek van het belangrijkste nieuwe lid, het Verenigd Koninkrijk, en de richtlijnen van de Commissie. Sinds 1970 is het wegvervoer in Groot-Brittannië geliberaliseerd. Er bestaat geen kwantitatieve controle meer, maar nog slechts een kwalitatieve controle op de veiligheid van het materieel, milieuhygiëne, e.d.

De kwestie van de maten en gewichten ten aanzien waarvan tussen de Zes zojuist een zekere oriëntatie was bereikt, zal wellicht opnieuw moeten worden bezien bij de toetreding van de nieuwe leden. Groot-Brittannië heeft er althans bezwaar tegen gemaakt. Ten tijde van het samenstellen van dit artikel zijn de onderhandelingen in de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschap in volle gang. VAN HUFFEL (Directeur du Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et auxiliaires de transport du Marché Commun) ging, zoals gezegd, als een van de weinigen duidelijk van een geïntegreerde benadering uit. Dit is begrijpelijk. De tussenpersonen voelen in de praktijk aan den lijve wat de huidige integratie in de vervoersketens betekent. De expediteurs b.v. moeten de aan het begin van deze eeuw gebruikelijke kleine bedrijfsvorm verlaten en zich op industrieel niveau gaan bewegen. De huidige expediteurs moeten een complete door-to-door service aan hun cliënt bieden wat het vervoer betreft. Een voorwaarde hiertoe, vooral bij de nieuwe vormen van gecombineerde vervoerstechnieken, is dat de tussenpersonen nauw samenwerken, aldus Van Huffel. In Scandinavië is dit bereikt, in Antwerpen

echter niet. De betrokkenen zijn hier te individualistisch ingesteld.

Ook HJELT (Directeur van de Deense staatsspoorwegen) bracht de samenhang tussen de vervoerstechnieken naar voren.

Wellicht is deze ruime visie aanwezig, omdat de Deense spoorwegmaatschappij tevens de grootste rederij van Denemarken is en zich bovendien bezighoudt met het exploiteren van een stadsspoorwegnet in Kopenhagen. Volgens Hjelt moeten de spoorwegen zich terugtrekken daar waar andere vervoerstechnieken het beter doen. Bovendien moeten de spoorwegmaatschappijen hun vleugels uitslaan naar andere bedrijfstakken, zoals letterlijk naar de luchtvaart. De doelstelling van de spoorwegen is de transportbusiness in de ruimste zin des woords. Hij gaf een nieuwe inhoud aan de doelstelling van de spoorwegen: de spoorwegen moeten naar diversificatie streven, nieuwe markten openleggen (ook internationaal) en nieuwe produkten aanbieden. Deze visie komt sterk overeen met de huidige visie van de Nederlandse spoorwegen. Zo deelde Hjelt mede, dat de restauraties van de Deense spoorwegmaatschappij voor 50 procent aan de omzet bijdroegen (vooral uiteraard de restauraties op de ferries). De spoorwegen zijn vaak de grootste landeigenaren van het land; maak daar gebruik van, aldus Hjelt. De spoorwegen kunnen hun dure stukken grond in de steden in de hoogte bebouwen en gunstig exploiteren.

VON KRAKEWITZ (Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn) bracht naast de technische aspecten nog enige commerciële aspecten naar voren. Zo bestaan er bij het kangoeroevervoer tussen Keulen en Verona, door de inleider gedefinieerd als "rollende Landstrasse", prijs- en kostenproblemen in verband met het "dode" materieel dat meegevoerd wordt. Dit geeft aanleiding tot harde onderhandelingen tussen de DB en de wegvervoerders.

Hoewel de conceptie van het kangoeroevervoer een bloeiende toekomst in zich hield, is het slechts met behulp van vervoerspolitieke initiatieven, zoals het 250 mln DM-programma van Leber en een niet toepasbaarverklaring van de zg. Sonderstrassengüterverkehrssteuer, van de grond kunnen komen. Gezien het feit, dat het kangoeroevervoer qua conceptie alleen opgeld doet, wanneer er transportafstanden van meer dan 300 km mee gemoeid zijn, is een nog intensievere internationale samenwerking nodig, dan tot op heden het geval is. Vermeldenswaard is, dat de DB naast de ISO-containers nog eigen containers ontwikkeld heeft, de zg. „Binnencontainer". Deze zijn geconstrueerd uit de overweging, dat er in Europa en Duitsland in het bijzonder, een (potentiële) specifieke vraag is naar de diensten van de spoorwegen, waarbij de rederijen en hun containernormen niet van belang zijn. De technische redenen om containers met afwijkende afmetingen te construeren, zijn:

- minder slijtage van containers bij railtransport dan bij zeetransport;
- de klanten het equivalent bieden van speciale spoorwagons;
- de mogelijkheid scheppen de containers te vullen met pallets.

Hoewel de laatste mogelijkheid uiteraard aantrekkelijk is, is de ontwikkeling van containers met afwijkende afmetingen naar onze mening niet toe te juichen.

Bovendien is het nog de vraag, of deze "Binnencontainer" voor de spoorwegen een aantrekkelijke conceptie is, gezien de concurrentie van het wegvervoer. Verder schonk Von Krakewitz nog enige aandacht aan de opkomende concurrentie tussen de Siberische Landbrug en de Trio-dienst tussen Japan en Europa. Zoals gezegd bleek de Duitse „gemeinwirtschaftliche Politik" vooral uit de inleiding van WÖLKER (Ministerialdirigent im Bundesverkehrsministerium). Hij dacht de staat vele rollen toe wat betreft het vervoer van containers: corrigeren van misstanden; opheffen van belemmeringen (ook internationaal); bijspringen wanneer de ondernemers een taak niet aan kunnen (b.v. maken van prognoses ten aanzien van het vervoer); instellen van een databank; intensiveren van samenwerking tussen de vervoerders en tussen deze en de verladers. Wölker bracht in het bijzonder naar voren, dat aan de combinatie van vervoerstechnieken (Ro-ro, enz.) niet alleen economische en technische aspecten te onderscheiden zijn, doch ook politieke. Het wereldomvattende containervervoer behoeft zelfs een multinationale samenwerking op regeringsniveau (b.v. Intergovernmental Maritime Consultative Organisation; Economische Commissie voor Europa) om succes te hebben. Deze samenwerking richt zich op vragen zoals de techniek, veiligheid, normalisatie, schadeplicht, grenscontrole, documenten, e.d. Eind 1972 organiseren de beide hierboven genoemde organisaties een wereldomvattende containerconferentie te Genève. Enige van de onderwerpen die daar besproken zullen worden zijn:

- een overeenkomst inzake de veiligheid van containers,
- een gereviseerde douane-overeenkomst betreffende containers,
- rechtsproblemen die ten aanzien van het gecombineerde vervoer zijn ontstaan.

Daarnaast zal het mogelijk zijn een aanbeveling te doen om de veterinaire en kwaliteitscontrole aan de grenzen te vereenvoudigen, een aanbeveling inzake een uniform merkteken van containers, alsmede een vereenvoudiging en harmonisatie van de benodigde documenten in het vervoer.

Over de samenwerking tussen de spoorwegen in de uitgebreide E.G. gaf BORDONI (Directeur-Generaal van de Italiaanse spoorwegen) enige aantekeningen. De samenwerking tussen de spoorwegen die in de internationale spoorwegunie (UIC) een professioneel karakter draagt, wordt door het besluit van de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen van december 1970 gericht tot de lid-staten, waarin de samenwerking tussen de spoorwegadministraties wordt aanbevolen, op het politieke vlak doorgetrokken, en kan zich zodoende inpassen in het raam van een gemeenschappelijke vervoerspolitiek. Een geïnternationaliseerd net kan in de toekomst met de instelling van een gemeenschappelijke onderneming, het laatste hoofdstuk van de samenwerking onder de spoorwegadministraties openen, tot het uiteindelijke doel maar één onderneming die op operationeel, economisch en financieel niveau het spoorwegsysteem van een verenigd Europa dient te worden.

PENISSARD (I.R.U.) bracht het vraagstuk van de contingentering bij het internationale goederenvervoer over de weg naar voren. Hij constateerde, dat het tegenwoordige systeem van de bilaterale overeenkomsten strijdig is met de principes

van de GATT. Daarenboven genieten de andere inland transport-technieken een regime, dat veel meer op vrijheid stoelt. Het is aardig deze uitspraak in verband te brengen met de stelling van Von Krakewitz, dat het kangoeroevervoer de mogelijkheid opent om de steeds weerkerende vraag van de nabuurlanden van Duitsland naar meer contingenten, af te wijzen.

De kritiek van de inleider op het systeem van de contingentering richtte zich ook op de daarbij gevolgde praktijk. Bepaalde regeringen bevorderen, wanneer zij zich tegen een vergroting van het aantal contingenten verzetten, een verschuiving van de goederenstromen naar andere, 'minder' directe, wegen. Het Europese communautaire contingent, dat tegemoet komt aan een multinationale aanpak van het goederenvervoer over de weg, had volgens Penissard nog een te korte geschiedenis om reeds conclusies te kunnen trekken.

De *derde* vervoerstechniek die in de rij aan bod kwam, was de binnenvaart. BLONK (Administrateur bij de Europese Commissie) stelde, dat waterwegprojecten aan de hand van een kosten-baten analyse moeten worden beoordeeld. Deze kan eventueel worden opgesteld door een onafhankelijke en neutrale instantie. Fehlinvestitionen, zoals b.v. het plan *incliné* bij Ronquières, moeten daarmee in de toekomst worden voorkomen.

Van belang voor het samenstellen van zulk een kosten-baten analyse is het vraagstuk van de kosten van de waterweg. Op het ogenblik betaalt de binnenvaart volgens de Europese Commissie slechts een zeer klein deel van deze kosten. Dit aandeel zou dan liggen tussen de 2,7 procent (Nederland) en de 10,8 procent (Duitsland). Welk systeem voor de doorberekening van de kosten ook eventueel gekozen zal worden in de toekomst, het gevolg zal te allen tijde een niet geringe tariefstijging van de vervoersprestatie in de binnenvaart zijn. *)

Een ander probleem dat Blonk aansneet, is de verhouding tussen de E.G. en de Acte van Mannheim. Hij stelde, dat het economisch onrealistisch, technisch irrationeel en politiek unfair is om de scheepvaart op de Rijn van de marktregulerende maatregelen van de Europese Commissie voor de binnenscheepvaart uit te sluiten. Het Verdrag van Rome, in het bijzonder artikel 234, verplicht de lid-staten van reeds verworven rechten uit het herziene Rijnvaartverdrag af te zien, voor zover dit voor de verwezen-

*) Ten aanzien van dit onderwerp leverde de inleider interessant cijfermateriaal. Hij heeft berekend wat de gevolgen kunnen zijn van een evenwichtsheffing voor de infrastructuur van de binnenscheepvaart op basis van het jaar 1966.

Wanneer de evenwichtsheffing zou worden ingesteld voor het gehele Duitse waterwegnet, zou de heffing 1,3 Pf. per tonkilometer bedragen. Zou dezelfde berekening beperkt blijven tot de Rijn, dan zou zij slechts bedragen 0,18 Pf. per tkm. De rest van het waterwegnet zou dan echter niet minder dan 3,7 Pf. per tkm moeten opbrengen.

Wat het vrachtverhogende effect van de bovenstaande integrale berekening zou zijn, laat de volgende tabel zien:

van Rotterdam 1.000 t graan naar Duisburg	plus 24 procent
idem naar Keulen	plus 31 procent
idem naar Triër.	plus 33 procent
idem naar Frankfurt	plus 25 procent
idem naar Bamberg	plus 25 procent
idem naar Mannheim	plus 45 procent

Bij de berekening is uitgegaan van de these, dat de totale omvang van het goederenpakket door de verhoging van de tarieven niet wordt beïnvloed.

lijking van de gemeenschappelijke doelstellingen onvermijdelijk is. *)

Ook het Rijn-Main-Donau kanaal baart vervoerspolitieke zorgen. Nog afgezien van het feit of dit kanaal onder het vrije regime van de Rijn zou moeten vallen, of dat het valt onder de algemene maatregelen van de E.G. inzake de binnenscheepvaart, zag Blonk een bedreiging van de Westeuropese binnenvloot door de Oosteuropese. De bedreiging zag hij vooral in marktbederf door prijsonderbieding, doordat de Oosteuropese vloot immers geneigd is reeds een retourvracht te accepteren tegen minimaal de marginale kosten. Daar kan de Westeuropese vloot, die het juist van de vrachten stroomopwaarts moet hebben, niet tegenop concurreren.

Als laatste punt van de interessante inleiding van Blonk vermelden wij, dat de verhoging van de E.G. met vier nieuwe lid-staten voor de tot dusver gevolgde politiek ten aanzien van de binnenscheepvaart nauwelijks gevolgen zal hebben. In de nieuwe lid-staten speelt de binnenvaart immers nauwelijks een rol. In Groot-Brittannië verzorgt de binnenvaart slechts 0,2 procent van het totale inland transport. In Denemarken en Noorwegen vervult de kustvaart de rol van de binnenvaart. Wel ziet Blonk de binnenscheepvaart in de relatie met de Benelux zeehavens een krachtige stimulans krijgen door de intensivering van de handel met de nieuwe lid-staten.

De luchtvaart als snelst groeiende vervoerstak werd door slechts één inleider behandeld, n.l. FRITZGERALD (oud-directeur van Aer Lingus, Ierland). Hij stelde, dat de luchtvaart in West-Europa als geheel qua samenwerking verder is dan de Gemeenschap Samenwerking is b.v. op de volgende punten bereikt:

- limitation on cabin services,
- standardization
- interchange cabin personnel,
- joint ground handling
- joint overhauled maintenance services (b.v. K.U.S.S., Atlas),
- pools

Het inpassen van deze reeds bestaande samenwerkingsvormen in de Gemeenschap kan op moeilijkheden stuiten. Het gevaar bestaat b.v., dat de regel van de vrije mededinging in het gedrang komt. Volgens Fritzgerald weegt dit echter niet op tegen de kostenbesparingen die door de samenwerking verkregen kunnen worden. Een andere moeilijkheid is, dat sommige luchtvaartmaatschappijen die thans aan de samenwerkingsvormen deelnemen, deels in de E.G. vallen, deels er buiten (b.v. S.A.S.).

Wèl valt geheel binnen de vergrote E.G. de vliegtuigbouwindustrie (Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland, Nederland**). Dit kan van belang zijn voor het ontwerpen en

*) Wij kunnen niet nalaten de gedachtengang van Coppé (lid van de Europese Commissie) hiernaast te stellen. Nadat deze heeft gewezen op de gezamenlijke inspanning die de Commissie met de Raad heeft ondernomen om een leefbare stillegging op de Rijn tot stand te brengen, stelt hij: " dat hij deze regeling beschouwt als een testcase voor de vraag of de landen van Europa überhaupt iets gezamenlijk willen doen op vervoersgebied. Zij vergt van allen een inspanning: voor de één betekent zij het prijsgeven van een voordeel voor een of andere industrietak ten behoeve van het leefbaar maken van een essentiële dienstverlenende sector, van de ander vergt zij de erkenning, dat het mogelijk moet zijn voor Europa om met het Rijnstatuut te leven".

***) Fritzgerald ziet hier de Saab-fabrieken in Zweden over het hoofd. Daar deze echter geen passagiersvliegtuigen bouwen, doch militaire, zijn zij voor een samenwerking in de burgerluchtvaartindustrie niet van belang.

ontwikkelen van Europese vliegtuigen, alsmede voor de ontwikkeling van een eigen Europese vliegtuigindustrie als tegenhanger van die van de USA en USSR.

Als laatste inleider van de cursus trad op STABENOW (Europese Commissie). Het belangrijkste punt uit zijn inleiding was naar onze mening de samenhang tussen het vervoerswezen en de regionale politiek. De regionale politiek penetreert steeds meer in de verkeersinfrastructuur. De voorgestelde investeringsheffing voor het westen van Nederland behoefde naar zijn mening nog een diepgaande studie over de mogelijke gevolgen ervan, voordat zij wordt ingevoerd. Het risico bestaat volgens hem o.a. daarin, dat de bedrijven zich juist over de grens van het investeringsheffingsgebied gaan vestigen, waardoor de problemen alleen maar vergroot worden.

INLEIDINGEN EN DISCUSSIES: ZEEVAART- EN ZEEHAVENPOLITIEK.

ROBERT (Directeur de la Flotte de commerce et de l'équipement naval, Parijs) gaf een entrée tot de discussies tussen Hughes, Jolmes en Blonk. Hij stelde allereerst de "klassieke" vraag, of artikel 84-2 van het Verdrag van Rome de lucht- en scheepvaart in een uitzonderingspositie plaatst, of dat de algemene maatregelen van het verdrag ook op de lucht- en scheepvaart van toepassing zijn, en artikel 84-2 slechts betrekking heeft op de gemeenschappelijke vervoerspolitiek. De meningen lopen hier nog steeds sterk over uiteen.

Vervolgens stelde hij de vraag, of de gemeenschappelijke scheepvaartmarkt na de verzeenlijking slechts een vrijhandelszone zal voorstellen, die er zorg voor gaat dragen, dat een "libéralisme maritime" wordt gerespecteerd, of zal er, zoals op andere terreinen, een echte gemeenschappelijke politiek tot stand komen niet alleen ten opzichte van de buitenwereld, doch ook voor de vergrote Gemeenschap zelf. Hij vroeg zich af, of er in het eerste geval iets anders geschiedt dan het handhaven van de status quo en de verkregen rechten. In het tweede geval stelde hij, dat zulk een politiek niet alleen in het belang van de „armateurs dominants" gevoerd dient te worden, maar ook ten gunste van de zeeverladers.

Ook HUGHES (Director and legal advisor Port of London Authority) stelde vast, dat de nieuwe belangrijke rol van de zeevaart in de vergrote Gemeenschap onvermijdelijk problemen oproept wat betreft de Europese en internationale scheepvaart. Ook in het intergemeenschappelijke vervoer, dat zich tot dusver voor het grootste deel via de land- en binnenvaartwegen heeft afgewikkeld, zal het vervoer ter zee na de vergroting van de Gemeenschap een veel grotere betekenis krijgen.

Verder poneerde hij de stelling, dat een zich parallel aan de gemeenschappelijke politiek voor het inland transport en de zeevaart ontwikkelende zeehavenpolitiek ten gevolge van de introductie van moderne vervoerssystemen die zich op een laadeenheid (pallets, containers) richten, noodzakelijk is. Deze zeehavenpolitiek moet o.a. het landvervoer in het zeevervoer integreren. De handel heeft behoefte aan een systeem van goederenvervoer dat loopt van de verzendplaats in een bepaald land naar de bestemmingsplaats in een ander land, over alle zeeën en staatsgrenzen heen, en waarbij volstaan kan worden met één gestandaardiseerd connossement.

De vervoersketengedachte, die duidelijk uit het bovenstaande spreekt, lijkt ons inderdaad een argument om de vervoerspolitiek van de Gemeenschap uit te strekken tot de zeehavens.

JOLMES (Geschäftsführer des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.) opponeerde echter heftig tegen deze stelling. Hij voelde niets voor een gemeenschappelijke zeehavenpolitiek. Vrije concurrentie met de andere havens stelde hij centraal, daarbij de Seehafenausnahmetarife der DB als een kwestie van de DB kwalificerend. Een dirigistisch beleid vanuit Brussel is volgens hem funest voor de gezonde ontwikkeling van een zeehaven.

In een drietal punten vallen de bedenkingen van Jolmes aan te geven:

- wanneer er over een E.E.G.-zeehavenpolitiek wordt gesproken, dan moet men weten waarover gesproken wordt en niet, zoals tot nu toe, de begrippen zeehavens, zeehavenpolitiek, zeehavenconomie en zeehavenverkeerspolitiek door elkaar gebruiken;
- men moet zich afvragen of een gemeenschappelijke havenpolitiek daadwerkelijk ook nodig is, zeker wanneer de ondernemingen en de publieke hand in staat zijn te presteren wat op het ogenblik de zeehavens onder handhaving van alle economische principes verzetten;
- in de huidige situatie kan men niet zeggen, dat de zeehavenconomie ingrijpende gevolgen heeft voor de Europese economie, alsof hier een knelpunt zou zijn voor de handel tussen de lid-staten of voor de goederenuitwisseling met derde landen *).

Het is duidelijk, dat de uitgangspunten van Jolmes totaal anders zijn dan die van Hughes en ook van die van Blonk. Deze stelde in de discussie, dat toch een gemeenschappelijke vervoerspolitiek die de zeevaart en de -havens buiten beschouwing laat, verstorend werkt op de concurrentieverhoudingen. Men denke b.v. aan de relatie Denemarken-Italië, waarbij de spoorwegen dan wel onder een gemeenschappelijke vervoerspolitiek zouden vallen, maar de scheepvaart niet.

De Fransen namen in deze discussie een middenpositie in, die meer neigde naar het Duitse standpunt, dan naar het Engelse. Frankrijk bedrijft immers zelf een actieve havenpolitiek, die wel eens in strijd zou kunnen komen met een gemeenschappelijke politiek.

NAWOORD

Vatten wij onze indrukken van deze cursus in Triëst samen, dan zijn wij van mening dat zij zeer zeker gecontinueerd dient te worden. Wellicht kan er in de komende jaren tegemoet gekomen worden aan onze kritiek ten aanzien van de opzet, maar desondanks zijn de contacten die men legt met deelnemers vanuit verschillende vervoers-technieken en vanuit verschillende landen reeds de moeite waard de cursus te be-

*) Zie voor een verdere uiteenzetting van de gedachten van Jolmes het artikel „EWG-Hafenwettbewerb muss frei sein” in de Deutsche Verkehrs Zeitung van 2 sept. 1972, blz. 8.

zoeken. De drie grote E.G.-landen leveren jaarlijks de meeste deelnemers, afkomstig zowel uit de universitaire wereld, als van de nationale spoorwegondernemingen, wegvervoerondernemingen, Kamers van Koophandel in de havensteden, e.d. De Benelux-landen zijn over het algemeen ondervertegenwoordigd. De Nederlandse sectie bestond dit jaar uit drie deelnemers. Wellicht stimuleert dit artikel voor het komend jaar het bezoek aan deze cursus. Een uitdragen van de Nederlandse opvattingen inzake de vervoerspolitiek is ook in dit kader zéér wenselijk. *)

Mr J.G.W. Simons

Drs J.M. Verhoeff

*) Voor nadere inlichtingen kan men zich, behalve tot de ondergetekenden, wenden tot de vertegenwoordiger voor de Benelux:
Dr. L. van Huffel, Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et auxiliaires de Transports du Marché Commun, Centre International Rogier, Hall Hermes, Bureau 1212, 1000 Brussel.

ENKELE KANTTEKENINGEN BIJ HET ONDERZOEK VAN DE COMMISSIE BEVORDERING OPENBAAR VERVOER WESTEN DES LANDS

1. INLEIDING

Het is alweer enige tijd geleden dat de Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands (C.O.V.W.) haar opdrachtgever - de Minister van Verkeer en Waterstaat - de resultaten van de door of namens haar gehouden verkeers- en vervoeronderzoeken en de daaruit gedistilleerde beleidsadviezen aanbood. Het heeft weinig zin nogmaals een samenvatting van resultaten en adviezen te geven of op de waarde ervan in te gaan, omdat vele scribenten - politici en deskundigen. - hierin reeds in dagbladen en vaktijdschriften zijn voorgegaan.

Van meer belang in deze beschouwing zal zijn de plaats welke de onderzoeken hebben ingenomen in het geheel van de studie van de C.O.V.W., waarbij de inhoud van het rapport bekend wordt verondersteld.

2. HET DOEL VAN HET ONDERZOEK

Ten tijde van het verstrekken van de opdracht (1964) heerste vrijwel algemeen de opvatting dat door betrekkelijk eenvoudige maatregelen en voorzieningen het gebruik van het openbaar vervoer zou kunnen worden bevorderd. De meest voor de hand liggende maatregelen van verkeerstechnische, planologische, en organisatorische aard ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer (zoals het vrijmaken van congesties en voorrang geven aan openbare middelen van vervoer) werden al spoedig - begin 1966, dus ruim voor het onderzoek - aan de Minister in een interim-advies bekend gemaakt. Niet de C.O.V.W. zelf, doch de bij de verkeersafwikkeling betrokken instanties hebben de strekking van het advies in de openbaarheid gebracht. Met name de KNVTO heeft, via een speciaal daartoe in het leven geroepen brochure *), getracht de kwaliteitsverbeterende maatregelen gemeengoed te doen worden. Voor de volledigheid heeft de C.O.V.W. het bedoelde interim-advies herhaald in hoofdstuk III van haar eindrapport - het te verwachten verwijt oude koek te presenteren daarmee trotserend.

In het besef niet met een eenvoudige opsomming van maatregelen te kunnen volstaan, heeft de C.O.V.W. in het najaar van 1966 een onderzoek gehouden met het doel om via waarnemingen:

- te komen tot een kwantificering van het effect van de aanbevolen maatregelen en derhalve te komen tot een advies aan welke maatregel prioriteit gegeven zou

*) Bevordering Openbaar Vervoer.

moeten worden, en
– bekend te geraken met de (eventueel andere) factoren welke van belang zijn bij de keuze van de te gebruiken vervoerwijze door de individuele verkeersdeelnemer; beïnvloeding van de keuzebepalende factoren zou het gebruik van het openbaar vervoer kunnen stimuleren.

Het onderzoek is, op 30.000 adressen in de Randstad, gehouden in de vorm van een huisenquête in de traditionele vorm; 90.000 personen leverden informatie over ongeveer 240.000 verplaatsingen, met behulp van een vragenlijst welke is opgenomen in het tweede interimrapport van de C.O.V.W.

3. DE RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK

De enquête leverde een onnoemelijke hoeveelheid informatie op omtrent het verkeersgebeuren in de Randstad. De voor het doel van belang zijnde gegevens zijn door de C.O.V.W. gepubliceerd in 21 deelrapporten, 5 interimrapporten (2 t/m 6) en het eindrapport. De resultaten werden doorgaans zonder commentaar in de openbaarheid gebracht hetgeen bij derden nogal eens leidde tot voorbarige en onjuiste conclusies en verwachtingen omtrent het eindresultaat.

De onderzoekuitkomsten moeten van de C.O.V.W., uit hoofde van een kwalitatief onderzoek dat haar voor ogen stond, enigszins teleurstellend zijn geweest. Het relatieve aandeel van het openbaar vervoer in het totale verkeersgebeuren bleek namelijk veel kleiner te zijn dan algemeen werd verwacht (ongeveer 10 procent). Dit relatief kleine aandeel werd voornamelijk veroorzaakt door het bijzonder grote aantal verplaatsingen over korte afstanden - afstanden waarvoor het openbaar vervoer niet of nauwelijks in de keuzemogelijkheden wordt betrokken - , alsmede door de waargenomen sterke voorkeur van de verkeersdeelnemers voor het gebruik van eigen vervoermiddelen. Dit laatste is niet verwonderlijk omdat, ten tijde van het onderzoek, de nadelen van het gebruik van particuliere vervoermiddelen - congestieverschijnselen en parkeermoeilijkheden - nagenoeg niet aanwezig waren. Slechts op de enkele verkeersrelaties waar dergelijke moeilijkheden zich toentertijd wel voordeden, werd een positieve invloed geconstateerd van de kwaliteit van het openbaar vervoer op het gebruik ervan. (Zie het 6de interimrapport van de C.O.V.W.). De aantallen waar het hier om ging waren echter te klein om duidelijke gekwantificeerde voorspellingen te doen omtrent kwaliteitsverbeteringen van het openbaar vervoer.

Als kwalitatieve analyse is het onderzoek dus eigenlijk in een te vroeg stadium gehouden, omdat bij het motivatie- en het metro-onderzoek*), welke beide in 1971 werden gehouden, het effect van verkeersmoeilijkheden op het gebruik van het openbaar vervoer veel duidelijker naar voren kwam.

*) Metro-Onderzoek, november 1971, gedaan door de Verkeersdienst Rotterdam.

4. DE BETEKENIS VAN HET ONDERZOEK

De belangrijkste conclusie uit het onderzoek is wel, dat bevordering van het openbaar vervoer weinig of geen effect zal hebben op verkeersrelaties waar het particuliere vervoer geen belemmeringen in zijn vrije verkeersafwikkeling ondervindt. (Hierbij wordt even afgezien van bepaalde hooggestelde minimumeisen waaraan iedere vorm van openbaar vervoer qua comfort, service- en dienstverlening moet voldoen). Als zodanig is het onderzoek van grote betekenis geweest, omdat eruit volgt dat, als er een beleid gevoerd wordt dat prioriteit verleent aan een onbelemmerde verkeersafwikkeling voor het particuliere vervoer, een kostbare investeringen vereisende kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer zinloos is. De C.O.V.W. haalt hiermee het openbaar vervoer definitief uit de concurrentiesfeer met het particuliere vervoer. In het vierde hoofdstuk van haar eindrapport omschrijft de Commissie dan ook een duidelijke functie voor het openbaar vervoer op die verkeersrelaties waar het particuliere vervoer niet mogelijk (ruimtegebrek) of niet wenselijk (leefbaarheid en milieu) is. De plaatsbepaling van de gebieden waar het openbaar vervoer prioriteit gegeven moet worden, wordt afhankelijk gesteld om het te voeren ruimtelijk beleid.

De eisen waaraan het openbaar vervoer zal moeten voldoen zijn zodanig dat de voordelen van particuliere vervoerwijzen wel en de nadelen ervan zo min mogelijk worden ondervonden. D.w.z. een minimaal voor- en natransport, zo weinig mogelijk overstappen, maximaal comfort, en een ongevoeligheid voor verkeersopstoppingen.

De C.O.V.W. presenteert dan een congestievrij openbaar vervoersysteem, fijnmazig in congestiegebieden, grofmazig tussen de verschillende concentratiepunten. In wezen wordt bij de omschrijving van dit systeem voortgebouwd op de eerder gegeven beleidsadviezen, welke de eerste aanzet vormen het openbaar vervoer te scheiden van de overige vervoersoorten. Het is nu de vraag of de uiteindelijke beleidsadviezen ook zonder onderzoek geformuleerd hadden kunnen worden. Waarschijnlijk niet; de geconstateerde gehechtheid - op vaak emotionele gronden - aan eigen vervoermiddelen zou zonder onderzoek waarschijnlijk blijvend zijn onderschat. Het bezitten van een voertuig leidt zonder meer tot een in praktisch alle omstandigheden gebruiken ervan. Deze gedachte lijkt nu simpel, maar zoals Minister Drees tijdens de wel zeer sobere aanbiedingsbijeenkomst opmerkte - is ooit nieuw geweest. Het erkennen van de sterke gebondenheid aan het eigen vervoermiddel, ofwel van de grote waardering voor privacy, comfort en betrouwbaarheid, leidt tot de conclusie dat het beperken van het particuliere vervoer zonder dat een alternatief van ongeveer gelijke kwaliteit geboden wordt, weinig effect op het particuliere vervoer zal hebben. Verkeersbeperkende maatregelen alleen hoeven niet een bevordering van het openbaar vervoer te betekenen, maar kunnen verschuivingen van verkeersstromen en van concentraties van bestemmingen ten gevolge hebben, zoals met name het motivatieonderzoek heeft aangetoond. Het is dan ook een miskennis van de waarde van het onderzoek om het als overbodig te bestempelen, of te spreken van weggegooid geld zoals gedaan door het tweede kamerlid van de P.v.d.A., Van Tijn. (De Tijd, 13 juli 1972). Behalve dat het onderzoek de basisgegevens opleverde voor vele belangrijke en kostbare verkeers-

en vervoeronderzoeken (o.m. van het NEI, de provincie Zuid-Holland en van Rotterdam/Rijnmond), heeft het onderzoekresultaat een belangrijke bijdrage geleverd om te komen tot het beleidsprincipe van eenheid in het gehele pakket van vervoervoorzieningen, met alleen daar waar nodig en gewenst, prioriteit voor het openbaar vervoer.

5. DE OPZET VAN HET ONDERZOEK

Naast de relatief kleine aantallen openbare vervoerverplaatsingen, welke het onderzoek heeft opgeleverd, en naast de beperkte financiële armslag en beperkte tijd, welke aan de zeer kleine wetenschappelijke staf die zich met de mathematische analyses bezighield, waren vergund, heeft waarschijnlijk en gedeeltelijk ook de opzet van de enquête een diepgaander kwalitatieve analyse in de weg gestaan.

De opzet van de huisenquête is zoals gebruikelijk is en was in binnen- en buitenland. Voor een kwantitatieve inventarisering is de gebruikelijke opzet juist, voor een kwalitatieve analyse om het verplaatsingsgedrag schiet zij achteraf bezien op enkele punten tekort.

a. Het huishouden als onderzoekenheid.

Hoewel bij een huisenquête vele individuele gegevens worden verzameld, worden twee essentiële grootheden doorgaans als huishoudeenheden genoteerd, n.l. het inkomen en het voertuigbezit.

— het inkomen:

hieronder wordt verstaan het gehele bruto jaarinkomen van alle leden van de huishouding tesamen. De C.O.V.W. heeft bij haar analyses nagenoeg geen verband gevonden tussen dit jaarinkomen en het verplaatsingsgedrag - gegeven het autobezit. Hieruit mag niet geconcludeerd worden dat het individuele inkomen (of het besteedbaar inkomen per persoon) niet van invloed zou zijn. Vooral als het huishoudinkomen is opgebouwd uit meer individuele inkomens - zelfs het inkomen van kostgangers wordt vaak tot het huishoudinkomen gerekend - rijst de vraag in hoeverre het verplaatsingsgedrag van alle leden van de huishouding beïnvloed zou kunnen worden door het waargenomen bruto bedrag. Een classificatie naar besteedbaar inkomen per persoon ware in een volgende huisenquête op zijn mogelijke invloed op het verplaatsingspatroon te onderzoeken.

— het voertuigbezit:

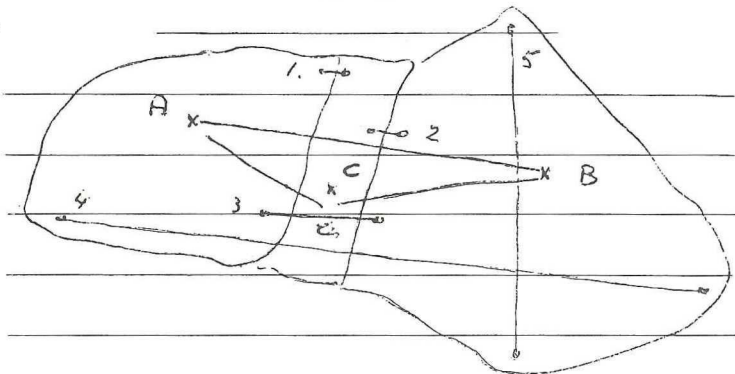
niet ontkend mag worden dat het totale voertuigbezit in een huishouden van invloed is op de verplaatsingsgewoonten. Een analyse van verplaatsing van personen uit huishoudens met een of meer voertuigen kan echter tot misleidende conclusies leiden omdat bij de gehanteerde vraagstelling geen inzage wordt verkregen in de voor een bepaalde verplaatsing aanwezige beschikbaarheid van een vervoermiddel. Een analyse in deze zin ware eveneens te overwegen, mogelijk dat dan een duidelijker inzicht in het keuzegedrag kan worden verkregen.

b. Alternatieve verplaatsingsmogelijkheden

Bij het onderzoek is uitsluitend geïnformeerd naar alternatieve particuliere vervoermogelijkheden bij reizigers in het openbaar vervoer. Het ontbreken van een vraag naar alternatieve openbaar vervoermogelijkheden voor gebruikers van eigen vervoermiddelen is als een gemis ervaren. Niet alleen had inzicht kunnen worden verkregen met de bekendheid van de verkeersdeelnemers met het beschikbare openbaar vervoer, maar bovendien zou via een motivering van de gedane keuze een duidelijker beeld kunnen ontstaan van de factoren welke een rol spelen bij het niet-gebruiken van het openbaar vervoer.

c. De gebiedsindeling.

De door de C.O.V.W. gehanteerde gebiedsindeling is die van de censusindeling zoals door het C.B.S. t.b.v. de volkstelling 1960 is vastgesteld. Deze indeling is nooit bedoeld voor verkeersonderzoeken; de grenzen lopen zodanig dat lang niet altijd homogene gebieden ontstaan, met name geldt dit voor buiten de bebouwde kernen. Ook de ongelijkvormigheid van de censusgebieden heeft consequenties voor een juiste analyse van het afstandsgedrag. De afstand is nl. niet per verplaatsing opgemeten, doch berekend als de afstand van de zwaartepunten van de censusgebieden waarin herkomst of bestemming gelegen was.



Het gevolg is b.v. dat (zie schets) verplaatsing 1. de afstand AC krijgt toegemeten, no.2 heeft de afstand BC. Verplaatsingen 3 en 4 hebben dezelfde afstand en verplaatsing 5 heeft geen afstand. Het effect van dergelijke storingen is uiteraard afhankelijk van de gehanteerde afstandsklasseindeling.

Ook het feit dat in de mathematische analyses, geen of weinig invloed gevonden werd van de haltevoorzieningen van het openbaar vervoer per gebiedseenheid kan mogelijkwijze worden verklaard uit de gebiedsindeling, omdat censusgebieden veelal niet samenvallen met de invloedsgebieden van het openbaar vervoer.

Het is jammer dat het in 1971 door de Rijkswaterstaat uitgegeven VODAR rapport omtrent opzet en uitvoering van een huizenquête t.a.v. de punten a. en b. geen gebruik is gemaakt van de ervaringen van de C.O.V.W.

6. SLOTOPMERKING

Het onderzoek van de C.O.V.W. heeft vele waardevolle informatie verstrekt over het totale verkeersgebeuren in de Randstad. Veel van de gegevens zijn door de Commissie zelf aan kwalitatieve analyses onderworpen; nog meer bewerkingen van het enquêtemateriaal zijn nog altijd mogelijk, ook voor andere doeleinden. Gezien de vele ontwikkelingen die zich op het gebied van het verkeer en het (openbaar) vervoer hebben voorgedaan, zou een herhaling van het onderzoek - op kleinere schaal en meer gericht op de voor het doel van het onderzoek van belang zijnde verplaatsingen, daarbij rekening houdend met de enkele uiteraard niet voorziene zwakke punten van het onderzoek - het inzicht in verplaatsings- en keuzegedrag van de inwoners van de Randstad nog meer verdiepen. Bovendien kan een nieuw onderzoek bijdragen tot een kwantitatieve meting van het effect van de inmiddels getroffen openbaar vervoerbeporderende maatregelen, zodat met meer zekerheid dan thans het geval is tot bepaalde kostbare investeringen inzake het openbaar vervoer kan worden overgegaan.

Ir. J.J.A. van Bennekom.

Geraadpleegde literatuur:

1. Rapport van de Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands, 's-Gravenhage, februari 1972.
21 deelrapporten, 6 interimrapporten.
2. Motivatie-onderzoek Vervoersgewoonten
A.A.J. van den Broecke, Amsterdam, 1971.
3. Prognosemodel voor het personenvervoer in Nederland.
R. Hamerslag, 's-Gravenhage, oktober 1972.
4. The determinants of transport mode choice in Dutch cities.
F.X. de Donnea, Rotterdam, 1971.
5. Eindelijk!
Van Raalte, Handels en Transportcourant, 23 juni 1972.
6. Rapport Volmuller komt als mosterd na de maaltijd.
M. van Hulst, De Tijd, 13 juli 1972.
7. Wordt de auto teruggedrongen?
E. de Boer, L.F. Jintes, H. Luikens, Openbaar Vervoer, september 1972.
8. R.O.V. moet uitkomst brengen.
Verkeerstechniek, juli 1972.
9. Bevordering van het Openbaar Vervoer; waar doen we dat eigenlijk voor?
K. Mulder, Intermediair 29, 21 juli 1972.
10. Onderzoek en resultaten van de C.O.V.W.
J. Volmuller, J.J.A. van Bennekom, Verkeerstechniek, september 1970.

EUOPARUBRIEK

Als variant op de door Van Alphen bezongen pruimenboom van Jantje zou men kunnen zeggen: "Op een bureau zo vol geladen, mist men een, twee stukken niet". Met dit in gedachten zette ondergetekende zich tot ordenen. Zij meent van enkele door haar ordeningsdrift weer in het zicht gekomen documenten hier melding te mogen maken.

Ten eerste betreft dit het voorstel inzake de capaciteitsregeling van het internationale goederenvervoer over de weg, dat de Europese Commissie in mei van dit jaar bij de Raad op tafel heeft gelegd *). Wat zal het lot van dit voorstel zijn? Zoals inmiddels bekend is, heeft de Raad op 6 en 7 november hierover in wezen niet van gedachten gewisseld. Het definitieve verstrijken van de geldigheidsduur (op 31-12-1972) van de verordening, waarbij een communautair contingent **) werd ingesteld, maakte het echter noodzakelijk enigerlei maatregel te treffen. Zou de Raad zich beperken tot het aannemen van een regeling, die een verlenging c.q. aanpassing van de verordening van 1968 betekent of zou zij verdergaande stappen zetten, vroeg de schrijfster zich vóór 6 november af. Zij hield het op de eerste mogelijkheid, vooral gezien het feit dat men geen verdergaande capaciteitsregeling zou willen vaststellen vlak vóór de datum waarop Engeland, Ierland en Denemarken volwaardig lid worden van de EEG. Het is bovendien bekend dat Engeland tegenstander is van welke capaciteitsregeling dan ook. De Raad besloot uiteindelijk de verordening van 1968 tot 1-4-1973 te verlengen en op 18 en 19 december 1972 de capaciteitsregeling nogmaals op de agenda te zetten.

(Gezien de ophandenzijnde toetreding der "drie" verwachtte ondergetekende evenmin een definitief doorhakken van knopen in de "maten en gewichten zaak", eveneens op de rol van de Raad. De stillegging voor de vaart op Rijn en Moezel zou in dit licht bezien nog de beste kansen op afronding hebben. Ook deze beide punten zullen door de Raad in december nogmaals besproken worden).

Inhoudelijk gezien treft het dat de ontwerp-verordening zich beperkt tot het grensoverschrijdend vervoer. Een verstandige daad. De integratie is nog niet zo ver voortgeschreden, dat voorstellen inzake het nationale vervoer een goede kans maken aanvaard te worden. Het voorstel is van toepassing op het beroepsgoederenvervoer, inclusief het gecombineerd vervoer en bevat ook bepalingen voor het eigen vervoer. Het beoogt in twee etappes de uiteenlopende stelsels van bilaterale en transitvergunningen te vervangen door één stelsel van communautaire vergunningen. Het eigen vervoer zou moeten vallen onder het stelsel van de communautaire verklaring, dat geen

*) Voorstel voor een verordening van de Raad m.b.t. de regeling van de capaciteit van het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten van 17-5-1972 (Com/72/508 def.) - Zittingsdocumenten Europees Parlement 62/72.

**) Verordening (EEG/nr. 1018/68 - Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 14e jaargang nr. L 175.

kwantitatieve beperkingen kent. Ook het gecombineerd vervoer zou vanaf een bepaalde datum verricht moeten kunnen worden op grond van een bijzondere vergunning die zonder kwantitatieve beperking wordt verstrekt.

De desbetreffende bepaling is duidelijk gericht op het stimuleren van deze wijze van vervoeren en is, gezien in het licht van de op het stuk van het gecombineerd vervoer bestaande toekomstverwachtingen, zinvol te achten.

Het communautair contingent zal aan de hand van objectieve criteria moeten worden vastgesteld en verdeeld tussen de Lid-Staten. Eén hiervan is de ontwikkeling van de behoeften aan vervoer tussen de Lid-Staten, met name in het wegvervoer. Men kan zich afvragen of het de bedoeling is alleen rekening te houden met de vraag naar wegvervoer of dat ook gelet zal worden op de ontwikkeling van de behoeften aan vervoer met andere vervoertakken m.a.w. of het voorstel al dan niet een coördinatief element bevat.

Tenslotte wordt gewezen op het feit, dat een communautaire vergunning volgens het voorstel zowel over multilaterale als over bilaterale trajecten gebruikt zal kunnen worden. Dit is een op de praktijk afgestemde verruiming ten opzichte van de geldende verordening.

Een tweede document, dat de gemoederen nog wel geruime tijd zal bezig houden, is het nieuwe voorstel inzake de sociale harmonisatie in het wegvervoer *). De eerste verordening, die op dit gebied werd vastgesteld, behandelt uitsluitend de samenstelling van de bemanningen en de dagelijkse rij- en rusttijden. Het nieuwe voorstel geeft bepalingen inzake de diensttijd, de "amplitude", gedefinieerd als het tijdvak tussen het begin en het einde van de werkzaamheden, omvattend een elftal elementen waaronder een periode van beschikbaar zijn; verder staan er regels in betreffende pauzes, vakanties en vrije dagen, alsmede het verbod van premies voor de afgelegde afstand en de vervoerde hoeveelheid. Verdere voorstellen voor het wegvervoer om de sociale harmonisatie op de weg van de vooruitgang te bevorderen blijven mogelijk. Hierbij moet m.n. gedacht worden aan een harmonisatie van de arbeidsduur en van de overurenregelingen.

Ten derde werd in deze rubriek nog geen melding gemaakt van een twee artikelen tellende ontwerp-beschikking op het gebied van het luchtvervoer **). De commissie stelt in haar - in het bijzonder op art. 84 lid 2 van het EEG-Verdrag - gebaseerde voorstel aan de Raad voor haar de bevoegdheid te geven samen met door de Lid-Staten aangewezen deskundigen na te gaan welke maatregelen op communautair niveau moeten worden genomen om de eerste grondslagen te leggen voor een gemeenschappelijk beleid op het gebied van luchtvervoer.

In het kader van dit onderzoek moet voorrang worden verleend aan:

*) Voorstel voor een verordening van de Raad tot aanvulling van verordening (EEG) no. 543/69 van de Raad van 25-3-1969 met enkele voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer van 24-7-1972 - COM (72) 846 def.

***) Ontwerp-beschikking betreffende de eerste elementen van een gemeenschappelijke actie op het gebied van het luchtvervoer van 28-6-'72.

- verbetering van de structuur van het luchtnet binnen de gemeenschap
- overleg over de luchtvaarttarieven
- overleg over de uitbreiding van het luchtnet met derde landen.

Hoe honorabel het pogen van de Commissie moge zijn voet aan de grond te krijgen op het gebied van het luchtvervoer, het ziet er niet naar uit, dat zij spoedig resultaten zal boeken. Het is overigens spijtig, dat uit de toelichting op het ontwerp niet blijkt hoe de Commissie denkt over de toekomstige verhouding tussen de ontwikkeling van het luchtvervoer en die van het vervoer over land m.n. dat per rail noch over het vraagstuk van de verbinding van de luchthavens met grote agglomeraties.

Tenslotte een zittingsdocument van het Europees Parlement *). Het betreft een bijlage bij het eerder dit jaar uitgebrachte rapport Seefeld over het EEG-Zeehavenbeleid. Dit werd in het tweede nummer van de huidige jaargang van dit tijdschrift reeds besproken. Bevat laatstgenoemd rapport, waarop het Parlement een resolutie baseerde, een vervoerpolitieke standpuntbepaling, het hier gesignaleerde document is eerder een compilatie van door de vervoerscommissie van het Europees Parlement in de afgelopen jaren bijeengebracht materiaal.

Onder groot voorbehoud ten aanzien van o.m. de vergelijkbaarheid der tabellen, wordt voor de havens te beginnen met Lübeck en vervolgens, tegen de richting van de wijzers van de klok in, alle havens langs de kusten van Europa een overzicht gegeven van:

- a. de aan- en afvoer in de zeehavens van de EEG
- b. de goederenbeweging in de zeehavens van de EEG
- c. het zeevervoer van de zeehavens van de EEG

Waar het de bedoeling is de aandacht van de lezer te richten op het rapport zelf, zal hieronder geen "volledige" beknopte samenvatting ervan worden gegeven. Daarentegen zullen enkele belangrijke moten eruit worden gelicht.

In het aan de aan- en afvoergewijde gedeelte wordt uitgebreid aandacht besteed aan de verbondenheid van de zeehavens met hun achterland.

Het zeehavenbeleid betreffende het verkeer met het achterland zou, volgens het document, "niet worden gevormd door een bepaalde groep maatregelen, doch bestaat erin, dat bij alle maatregelen van de EEG op het gebied van het vervoer moet worden nagegaan in hoeverre zij de concurrentie tussen de zeehavens kunnen raken en eventueel vervalsen. Slechts bij hoge uitzondering zal het gemeenschappelijk vervoerbeleid in dit verband rechtstreekse maatregelen vergen". De interdependentie en noodzaak tot consistentie van vervoerbeleid en zeehavenbeleid wordt hier duidelijk gesteld.

Een haven staat in de concurrentiestrijd sterker, naarmate zij over meer verkeersmogelijkheden beschikt aldus het document. Vooral aansluiting op het waterwegen-net is in sterke mate bepalend voor de concurrentiepositie van de havens. Voor de

*) Zittingsdocumenten Europees Parlement 15-9-1972/doc. 10/72 bijlage een overzicht bevattend van de problemen in verband met de zeehavens in de Gemeenschap en de huidige situatie van de zeehavens.

komende vijftien à twintig jaar bestaan vele belangwekkende plannen resp. projecten met verschillende graden van rijpheid. Men denke b.v. aan die t.a.v. het Elbezijskanaal en het Mittellandkanaal, beide van belang voor de verbetering van de positie van Lübeck en Hamburg. Bremen heeft nu reeds een goede verbinding over het water met zijn achterland. Men denke aan de Rijn/Maasverbinding resp. de Rijn/Scheldeverbinding, die van invloed zullen zijn op de positie van de Belgische zeehavens. Duinkerken zal een haven met een goede verbinding te water worden (kanaal Valenciennes-Duinkerken), hetgeen van belang is voor de positie van het Noord-Franse industriebekken. Verder gaat het rapport vrij uitgebreid in op de nog bestaande bottlenecks tussen de Belgisch/Franse grens en wordt gewezen op de rol, die Marseille kan gaan spelen. Overigens worden niet alleen de verbindingen te water belangrijk geacht. Aansluiting op een geëlektrificeerd spoorwegnet van grote capaciteit en op autowegen is evenzeer onmisbaar.

Het rapport constateert, dat de spoorwegverbindingen van de belangrijke Europese zeehavens thans goed lijken.

Men krijgt de indruk, dat het onderzoek zich i.c. heeft geconcentreerd op het al dan niet geëlektrificeerd zijn van het net, niet op eventuele capaciteits- en andere vraagstukken.

Wat de autowegen aangaat zullen de Belgische, Duitse, Italiaanse en Nederlandse havens bevredigende verbindingen met het achterland hebben, nadat de thans in aanbouw zijnde of ontworpen autowegen gereed zijn gekomen.

Tenslotte geeft het rapport in het aan de infrastructuur gewijde gedeelte nuttige informatie over de pijpleidingen.

Het rapport besteedt niet alleen aandacht aan de verbindingen met het achterland. Logischerwijs is er ook een hoofdstuk gewijd aan de investeringen voor de infrastructuur van havens en overslag. De vervoerscommissie heeft zich beperkt tot het bundelen van gegevens inzake uitbreiding in hectaren van het havengebied; inzake de toegankelijkheid voor grote schepen door uitdieping van vaargeulen c.q. het aanleggen van voorhavens, kunstmatige eilanden, onderzeese oliepijpleidingen; over het containervervoer. Gezien de enorme investeringen, die vereist zijn om de supertankers te kunnen ontvangen, wordt de vraag gesteld of het principe „mededinging is de motor van de vooruitgang” deze niet zal moeten wijken voor een coördinatie van de investeringen. Ook wat de voor het containervervoer benodigde investeringen aangaat komt de gedachte aan een concentratie, mogelijk zelfs „van boven af” op tafel. Verder valt het op, dat het rapport met zoveel woorden stelt, dat het om vervoerpolitieke en economische redenen wellicht dringend gewenst is, dat de wegen worden ontlast van het zware vervoer, dat containervervoer is.

Over de vraag wie de kosten van de diverse investeringen voor zijn rekening neemt, vindt men enige gegevens in het aan de organisatie van de havens gewijde hoofdstuk. Een aansluitend hoofdstuk stipt de zeer uiteenlopende stelsels van prijsvorming van de havens aan.

Hieraan wordt als afsluiting de volgende passage ontleend: „Het zou derhalve toe te

juichen zijn indien de Europese Commissie allereerst de subsidieverlening aan havens in studie nam. Uitgangspunt behoeft geenszins te zijn, dat alle subsidies dienen te worden opgeheven. Het is heel goed mogelijk dat men tot de conclusie komt dat het voor de Europese economie in haar geheel voordelen heeft, wanneer de staat middelen beschikbaar stelt voor het vergroten van de vaardiepte, de aanleg en het onderhoud van havenbassins en dergelijke. Daarbij moeten echter wel uniforme beginselen worden toegepast en moeten alle havens een even grote steun genieten. Zoals de Europese executieve de betrekkingen tussen de staat en de spoorwegen bestudeert, moet zij ook die tussen de staat en de havens onderzoeken". Moge Commissaris Coppé dit in zijn overwegingen betrekken.

Mr. Olga D. Gerbers.

KRONIEK

DE EEG EN DE ZEESCHEEPVAART

”De raad van ministers van de Europese Economische Gemeenschap heeft er tot heden nog niet toe kunnen besluiten om de Europese Commissie de mogelijkheid te geven om een gemeenschappelijke zeevaartpolitiek te ontwerpen. Het zal echter op den duur niet voldoende blijken te zijn om via incidentele acties, zoals bijvoorbeeld in het kader van handelsakkoorden, de belangen van de reders op gepaste wijze te verdedigen. Zonder een duidelijk omschreven zeevaartbeleid zal een dergelijke passieve houding op den duur onherroepelijk leiden tot een schipbreuk van de Europese zeevaartbelangen”.

Aldus sprak de heer A. Coppé, lid van de Europese Commissie, tijdens een rede die hij hield op een bijeenkomst van de Rotterdamse Kamer van Koophandel over het vervoerbeleid in een vergrote EEG. De heer Coppé besteedde in deze rede opmerkelijk veel aandacht aan de zeevaart. Dit werd naar zijn mening gerechtvaardigd door het feit dat de zeevaart, die in het Europa van de Zes wat betreft het onderlinge handelsverkeer slechts een bescheiden rol vervulde, haar aandeel in het totale grensoverschrijdende vervoer in de vergrote gemeenschap (inclusief Engeland, Ierland en Denemarken) aanzienlijk ziet stijgen. Dit plaatst ons voor de noodzaak de vraag onder ogen te zien of een gemeenschappelijke zeevaartpolitiek noodzakelijk of wenselijk is. Hierover zal met de nieuwe lidstaten overleg moeten worden gevoerd.

Bij de gedachte aan een gemeenschappelijk zeevaartbeleid door de EEG rijzen tal van vragen. Niet voor niets heeft de ministerraad tot nu toe geweigerd de Europese Commissie opdracht te geven een gemeenschappelijk zeevaartbeleid te ontwerpen. Bij de wereldomvattende scheepvaart gaat het om grote vraagstukken als vlagdiscriminatie, conferences, arbeidsvoorwaarden, belastingfaciliteiten enz., alle problemen die een mondiale aanpak vereisen. Is het daarom zinvol te mikken op een integratie van de zeevaart in de EEG-vervoerpolitiek, een politiek waaraan in de gemeenschap al jaren wordt gedokterd en die maar moeizaam van de grond komt? Bedacht dient ook te worden dat er reeds een goede vorm van samenwerking en overleg bestaat tussen de traditionele scheepvaartlanden. Verdient het geen voorkeur de interne zeevaart in de EEG te scheiden van de scheepvaart tussen de EEG en de rest van de wereld? Aan de andere kant kan men zich echter toch wel voorstellen, dat het van grote praktische betekenis zou zijn indien de EEG ten aanzien van de mondiale scheepvaartproblemen een gezamenlijke beleidslijn zou volgen en een gemeenschappelijk standpunt zou innemen. Men zou tevens kunnen trachten binnen de gemeenschap ten aanzien van de rederijen tot een geharmoniseerd beleid te komen. De Europese Commissie denkt blijkens de woorden van de heer Coppé sterk in deze richting.

Volgens de heer Coppé staat het nog niet vast of uit zuiver pragmatische overwegin-

gen een scheiding tussen de z.g. interne zeevaart en de wereldscheepvaart van de gemeenschap mogelijk en zelfs ook gewenst is. Vast staat volgens hem wel, dat bij de bepaling van een eventueel gemeenschappelijk zeevaartbeleid dient te worden uitgegaan van het principe van de vrije mededinging. Hij betwijfelt evenwel of dit beginsel op den duur voor de Europese zeevaart wel integraal gehandhaafd zal kunnen blijven gezien o.a. de steeds grotere omvang van de vlagdiscriminaties. De Europese Commissie is van oordeel dat een eventuele beknotting van het principe van de vrije vaart slechts verantwoord is in de mate waarin een gerechtvaardigde verdediging van de de scheepvaartbelangen van de landen van de gemeenschap dit zou vereisen. Het zal dan ook volgens de heer Coppé noodzakelijk blijken om in eerste instantie duidelijke beleidslijnen op het gebied van de vlagdiscriminatie op te stellen. Gemeenschappelijk overleg is tevens gewenst om na te kunnen gaan op welke wijze het afvloeien van een deel van onze handelsvloot naar de z.g. goedkope vlaggen vermeden zal kunnen worden. In dit kader zou allereerst gedacht kunnen worden aan een gemeenschappelijke houding van de lidstaten op het gebied van de steunverlening aan de zeevaart. Een gerichte en doelmatige ondersteuning van de Europese zeevaart is een aangelegenheid waaraan in de huidige wereldzeevaart in feite niet meer is te ontkomen. Zonder een financiële tegemoetkoming bij de bouw van zeeschepen, eventueel aangevuld met belastingtechnische faciliteiten bij de exploitatie, zouden onze reders een niet verantwoorde achterstand op hun concurrenten krijgen. Het zou de heer Coppé verbazen indien een dergelijk gemeenschappelijk overleg in de vergrote gemeenschap niet tot voor iedereen binnen de EEG aanvaardbare initiatieven zou kunnen leiden.

LIBERALISERING VERVOER IN EUROPA

Wat betreft de vrijmaking van het vervoer in Europa merkte de heer Coppé in zijn rede o.a. op, dat de sterke interpenetratie tussen de verschillende vervoersmarkten gevolgd moet worden door een capaciteitsregeling. Van Britse zijde bestaat hiertegen sterke weerstand, gegroeid uit een jarenlange ervaring opgedaan met de werking van het Britse vervoerstelsel. Aangenomen mag echter worden, dat door de handels-expansie en de openstelling van de Kanaaltunnel de interpenetratie van het wegvervoer sterk zal toenemen, en dat, mede gelet op de groeiende bezorgdheid van Britse zijde voor het milieu-aspect van het wegvervoer, een meer genuanceerde benadering zich zal opdringen. Men dient volgens de heer Coppé te begrijpen dat het zoeken naar aangepaste capaciteitsregels niet voortkomt uit een verlangen het vervoersapparaat centraal te beheersen, maar gewoon uit de noodzaak de werking van een vrije Europese vervoersmarkt verenigbaar te maken met de specifieke eisen van de vervoerstaking.

Dit laatste moge blijken uit de gezamenlijke inspanning welke de Europese Commissie en de raad van ministers van de EEG hebben verricht om een stillegging op de Rijn tot stand te brengen. De heer Coppé beschouwt deze regeling als een "test-case"

voor de vraag of Europa werkelijk iets gezamenlijks wil doen op vervoersgebied. De regeling vergt van allen een inspanning. Voor de één betekent zij het prijsgeven van een ogenblikkelijk voordeel voor een of andere industrietak ten bate van de gezondmaking van een essentiële dienstverlenende sector. Voor de ander vergt zij de erkenning dat het mogelijk moet zijn voor Europa "met het Rijnstatuut te leven". En van de Europese Commissie vergt zij soepelheid in het "internationale verkeer". Vrijmaking van het vervoer in Europa kan ook alleen bereikt worden bij een harmonisatie van de mededingingsregels. Daartoe behoort de toerekening van de kosten van het gebruik van de infrastructuur, en dit beginsel, door de Europese Commissie aanvaard, zal vooral gevolgen hebben voor de binnenvaart. De voortschrijdende expansie van het wegvervoer zal een steeds toenemende druk betekenen om de overheidsinvesteringen te concentreren op de wegeninfrastructuur. Het is slechts in de mate waarin het vervoer te water daadwerkelijk zijn bijdrage kan aantonen in de financiering van zijn infrastructuur, dat de overheid over argumenten en middelen zal beschikken om een tegenwicht te stellen tegen deze eisen van de weg. Het beginsel is namelijk, dat de opbrengsten van het gebruik door een bepaalde vervoerstak ook moeten worden aangewend voor investeringen in de betrokken sector. Het toepassen van dit beginsel op het vervoer te water is daarom een belangrijke waarborg voor deze vervoerssector om niet op een bepaald ogenblik in de hoek te worden gedrongen. Aldus de heer Coppé.

SCHEEPVAARTPOLITIEK EN CONFERENCES

Naar het oordeel van drs. H.J.H. Janssen, directeur-generaal van Scheepvaart, zal het in de nabije toekomst onvermijdelijk zijn dat ook in de traditionele scheepvaartlanden een zekere mate van overheidsbemoeienis met de conferences ontstaat. De heer Janssen zei dit tijdens een door de Algemene Verladere en Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) georganiseerde "Oriënteringsdag structuurwijzigingen in de zeescheepvaart". Ook in de Verenigde Staten worden de conferences reeds lang met een kritisch oog bekeken. Vooral na 1961 heeft dit geleid tot een uitgebreide unilaterale Amerikaanse conference-regeling. Eind vorig jaar is getracht om op basis van de CENSA-code met de Amerikaanse autoriteiten tot een zekere *modus vivendi* te geraken. Gebleken is dat ook Amerikanen geen vertrouwen in zelfregulering zonder meer hebben. Dit is nog sterker het geval met de ontwikkelingslanden. Een wereldcode voor conferences die gebaseerd is op zelfregulering is voor de ontwikkelingslanden volstrekt onaanvaardbaar.

Daarom is het naar de mening van drs. Janssen een *conditio sine qua non* dat door de regeringen van de traditionele scheepvaartlanden een op wettelijke bevoegdheden gebaseerde garantie kan worden gegeven dat met hen gemaakte afspraken ook werkelijk zullen worden nagekomen. Dit is nodig om onze politiek tegenover de rest van de wereld geloofwaardiger te maken en zodoende enigerlei compromis zowel met de ontwikkelingslanden alsook met de Verenigde Staten te bereiken. Een zekere be-

moeienis van de overheden met de conferences zal ook nodig zijn om de belangen van de westerse scheepvaart en handel te beschermen tegen de eenzijdige bevoordeling van de nationale scheepvaart en handel door de staatshandelslanden en tot op zekere hoogte ook door de Verenigde Staten. Een verantwoorde andere weg is er niet. Zou het compromis mislukken dan is het gevolg ongetwijfeld dat de staatshandelslanden en de Verenigde Staten rustig op de eenmaal ingeslagen weg voortgaan, en dat de ontwikkelingslanden ons via hun nationale wetgevingen een gedragscode voor conferences opleggen zoals zij die wensen.

ZEEHAVENONTWIKKELING WORDT GEKENMERKT DOOR DESINTEGRERENDE KRACHTEN.

In de Europese zeehavenontwikkeling zijn op het ogenblik desintegrerende krachten werkzaam waardoor het gevaar van overcapaciteit ontstaat en daarmee ook de neiging deze overcapaciteit te gebruiken. Uitgangspunt voor het beleid in Europa dient dan ook te zijn dat de integrerende krachten, die er zeker ook zijn, worden versterkt. Dit is vooral van belang voor de kleine landen in West Europa omdat zij nu eenmaal over minder nationale investeringsmiddelen beschikken dan de grote landen. Aldus sprak ir. S.A. Posthumus, voorzitter van de Commissie Zeehavenoverleg, op een lunchbijeenkomst van de afdeling Rotterdam van de Maatschappij voor Nijverheid en Handel.

Tot de desintegrerende krachten rekent ir. Posthumus het streven in sommige landen, en met name Frankrijk, om met behulp van grote overheidssteun de nationale havens sterk uit te bouwen teneinde een stuk vervoer en industrie van elders in Europa weg te lokken. Daarbij ontwikkelen sommige havens in het Middellandse zeegebied nu al een enorme overcapaciteit. De Franse regering zal hierdoor voor de vraag komen te staan of zij bij eventuele moeilijkheden, die zich daardoor bij de verdere ontwikkeling van de havens kunnen voordoen, door zal moeten gaan met investeringen. Ook in de havenrange Le Have-Hamburg is reden tot zorg vanwege de ontwikkeling van overcapaciteit. Capaciteitsbeheersing is in het vervoer, en dus óók in een zeehavenbeleid, een allesoverheersend vraagstuk. Alleen bij een goed in de hand houden van de capaciteitsuitbreiding is een gezonde havenontwikkeling mogelijk. Wil men het desintegratieproces keren dan zijn harmonisatie en overleg nodig bij de verdere ontwikkeling van de Europese zeehavens. In het rapport-Seeveld en in het Benelux-zeehavenoverleg zijn hiertoe al goede aanzetten aanwezig. In dit verband merkte ir. Posthumus verder nog op, dat er geen alternatief is voor harmonisatie en samenwerking tussen de zeehavens. Hoe frustrerend het streven hiernaar soms ook moge schijnen, het is noodzakelijk op straffe van een "gebalkani-seerde ontwikkeling".

Over de toekomst van de havens sprak ook de heer A.M. Lels, lid van de raad van bestuur van de Holland Amerika Lijn tijdens de Internationale Havendag te Rotterdam. Volgens de heer Lels moeten doorvoerhavens van kleinere omvang zich voorbereiden op een tijdperk waarbij men zich toelegt op de verzorging van de regionale aanvoer van stukgoed. Dit is beter dan krampachtig via subsidies en voorkeursrechten een relatief klein aandeel in de grote doorvoerstroom van stukgoed te handhaven. De "economy of scale" gedooft in de toekomst alleen havens met een enorme overslag van goederen welke voor doorvoer zijn bestemd. De geringe prijs welke men nog voor overslag alleen betaalt, laat kleinere hoeveelheden niet meer toe. Zelfs de grote havens zullen in de toekomst uit de overslag van stukgoed te weinig inkomsten meer kunnen putten om daarin de ruggegraat van hun bestaan te vinden. Daar zal het antwoord moeten worden gevonden in depôtvorming.

De heer Lels behandelde het thema: "Wat moet men met een stukgoedhaven beginnen die zijn functie verliest". Hij wees daarbij op het feit, dat de containerontwikkeling over de afgelopen tien jaar een bedrag van twee miljard dollar aan investeringen heeft gevegd, en dat een gelijk bedrag sinds 1970 reeds in de Lash- en Seabee-systemen is geïnvesteerd. De ontwikkelingen van deze nieuwe vervoerssystemen staan bovendien nog in de kinderschoenen in verhouding tot de nog mogelijke expansie. Een derde vorm van transport die formidabele ontwikkelingen doormaakt, is het ferryschip en het roll-on/roll-off-schip. Deze ontwikkelingen hebben een zeer sterke verlaging van de overslagkosten per ton stukgoed tot gevolg.

Met de vereenvoudiging van het transport en daardoor relatieve teruggang van de kosten van vervoer ten opzichte van de waarde van het produkt zien wij een toeneming van het verplaatsen van stukgoederen, aldus de heer Lels. Dit verschijnsel alleen is echter niet voldoende om een snelle achteruitgang van de functie van stukgoedhaven tegen te gaan. Depôtvorming in de haven, waarbij opslag primair en overslag secundair is, kan dit wèl. Doordat thans kortere transporttijden mogelijk zijn neemt de behoefte aan snelle levering nog aanmerkelijk toe. Dit kan alleen ondergaan worden door een aanzienlijke toeneming van de luchtvracht dan wel door een toeneming van de depôtvorming. Amerikaanse en Japanse produkten kunnen in veel gevallen hun concurrentiepositie niet handhaven wanneer zij twintig dagen langer onderweg zijn dan de vijf dagen van het vervoer van een Europese leverancier naar zijn cliënt in Europa maximaal in beslag neemt. Voor depôtvorming kan men uitzien naar een punt in het centrum van de verbruikersgebieden. Waarschijnlijker is echter dat de keus valt op een plaats dicht bij het centrum van verkeersverbindingen. Depôtvorming in een haven is niet nieuw. Het veembedrijf is zo oud als de haven. De stukgoedactiviteiten in de haven bestonden vroeger echter voornamelijk uit overslag met een relatief korte opslagtijd. Dit patroon zal zich wijzigen in een depôt-functie, waarbij opslag primair en overslag secundair wordt. Er is daarom eerder sprake van een accentverlegging dan van een nieuw concept. Aldus de heer Lels:

De komende drie decennia kunnen nog zeer veel interessante ontwikkelingen op het gebied van het zeetransport worden verwacht. Er zijn weinig technische problemen meer die niet kunnen worden opgelost. Wel kunnen er barrières ontstaan door economische, sociale of politieke oorzaken. Deze zouden zelfs kunnen leiden tot liquidatie van plannen die òf in het eindstadium verkeren òf nog op het tekenbord zijn. Dit is de mening van prof. ir. J.H. Krietemeijer, hoogleraar in de scheepsbouw aan de Technische Hogeschool te Delft. Hij sprak haar uit in een rede tot het International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA)-congres over "Trends in het vervoer in de komende decennia" in Utrecht. Volgens de Delftse hoogleraar zullen de containerschepen toenemen in grootte, snelheid en vermogen en zullen de containerterminals slechts in enkele havens worden geconcentreerd. De ontwikkeling zal ook verder gaan wat betreft de roll-on/roll-off-schepen en ten aanzien van de Lash- en Seabee-schepen. Tankschepen van 1 megaton of zelfs groter zullen in de toekomst de zeeën bevaren. Ook de komst van zeer grote "zee-tanklichtertreinen" van 3 megaton mag niet uitgesloten worden geacht.

Drs. H.J. Noortman, directeur van de Stichting Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut en van het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer, bracht de rol van de binnenvaart in de gehele transportketen ter sprake. Hij meent, dat de structurele veranderingen aan de vraagkant van de vervoersmarkt en een overcapaciteit van verouderde kleine schepen, gedeeltelijk veroorzaakt door het systeem van de evenredige vrachtverdeling, hebben geresulteerd in een verre van optimale structuur van de binnenvaartvloot in West Europa. De negatieve invloed die dit had op de inkomsten bij de binnenvaartredereien, had ook zijn consequenties op de bereidheid om te investeren. De laatste jaren is er echter een keer ten goede. Een analyse van de ontwikkeling aan de vraagkant van de markt voor het transport per binnenschip leidt tot de conclusie dat het marktaandeel, in het verleden al reeds zeer belangrijk, in de toekomst nog zal toenemen.

Dit vooruitzicht zal volgens drs. Noortman echter afhangen van de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de vergelijkende transportkosten zoals ook van de efficiency van de transportmanagement. Wat betreft het bulktransport ziet de heer Noortman een behoorlijke toeneming van de gemiddelde laadcapaciteit van de schepen/slepers zich wel doorzetten. De infrastructuur zal echter de definitieve limieten van deze ontwikkelingen afbakenen. De toeneming van de produktiviteit van de binnenvaart zal afhankelijk zijn van de toeneming in grootte van de schepen en van een drastische verlaging van de tijd die nu nog nodig is bij het laden en afladen bij de terminals. De technische scheiding van het transshipment in zee- en binnenvaartschepen in de zeehavens heeft echter de mogelijkheden om deze lijn naar een grotere produktiviteit door te zetten. Wat de snelheid betreft verwacht drs. Noortman geen grotere mogelijkheden voor de binnenvaart in de toekomst. De binnenvaart, zo zei hij tenslotte, zal waarschijnlijk meer een ontwikkeling te zien geven in de richting van het lichter- dan van het containertransport.

Ir. F. Oudendal van de technologische research-afdeling van de Nederlandse Spoorwegen, zei op de ICHCA-bijeenkomst dat er in West Europa een grote reservecapaciteit beschikbaar is voor vrachtvervoer per spoor. De verdere ontwikkeling van dit vervoer, en eveneens het gebruik van een groter aantal van vier- en zes-assige wagons voor bulktransport en voor containervervoer, zal er voor kunnen zorgen de groeiende markt bij te houden. Zee- en landcontainers, evenals demonteerbare truckframes, zullen de gereedschappen zijn van het intermodulaire transportsysteem. Gecombineerd met de voortschrijdende ontwikkelingen van weg- en spoortechnieken, zal terzelfdertijd elke technische ontwikkeling in zo'n systeem de waarde van de andere vervoerstechnieken verhogen. De heer Oudendal ziet in de toekomst o.a. vrachttreinen zonder bestuurder en ook speciale vrachttreinen met snelheden tot 160 km. per uur. Hij verwacht niet, dat in het geleide grondtransport van de toekomst systemen als luchtkussen- of magnetische treinen, mogelijk gecombineerd met de lineaire motor voor aandrijving en afremming, de eerstkomende dertig jaar al gebruikt zullen worden voor vrachtvervoer.

B. Wiebenga

ZEESCHEEPVAART I

In the previous number of this periodical, an account was given of the developments which had led to adoption of a Code of Conference Practices, in October 1971, by CENSA (Committee of European National Shipowners' Associations) and the ESC (European Shippers' Councils). It was also mentioned that this adoption was qualified by an undertaking to try and reach early agreement regarding three unsolved problems.

CENSA and ESC established a special Joint Working Panel on Loyalty Arrangements which was to look into two of these problems, i.e. the fidelity clause with special reference to FOB/FAS shipments and the deferred rebate system. Recently, the stage has been reached where the Panel finalised two draft joint recommendations for consideration by the constituents on either side. Therefore, this is the proper moment to reveal the heart of the problems and the solutions proposed.

For those who are not conversant with the consultation machinery between shippers and shipowners/conferences in Europe, it should be explained that agreements between CENSA and the ESC take always the form of a joint recommendation. The reason being that CENSA has no authority over conferences (although CENSA has a strong influence over them and vice-versa), and the ESC have no authority over individual shippers (subject to the same remark). Legally, conferences and shippers are at liberty to disregard a joint recommendation, and sometimes they do.

FIDELITY OR FOB/FAS CLAUSE

This is the current denomination of the paramount clause in loyalty contracts between a conference and a shipper. Although there are nearly as many of these clauses as there are different contracts, they almost all have in common the obligation of the shipper to ensure that all his shipments, whether sold on CIF, C&F, FOB, FAS or any other terms, are carried by conference vessels. In return, the shipper benefits of an immediate discount or lower contract rates. The problem is that sellers under FOB, FAS and similar terms have no right to select the ocean vessel. According to the INCO-terms 1953 (which is the private codex of interpretation of these terms, mostly referred to), the buyer has the right to do so, and that is exactly the reason why buyers in developing countries place orders increasingly on these terms, especially in order to be able to designate a national flag carrier (this is often imposed by their governments) and/or to benefit of lower non-conference rates.

There is no need to explain that sellers are then before an impossible dilemma, i.e. the choice between either violating their contract with the conference

(and so incurring the contractual penalties), or breaching their commercial contract with their client (to say nothing of refusing to accept orders on FOB/FAS terms because that means an order for their competitors). The position of conferences is likewise difficult. In view of planning ahead, investment programmes, etc., conferences cannot operate satisfactorily if they have no certainty as to a steady flow of cargo.

Right from the outset of their existence, the ESC have been arguing with CENSA and a number of individual conferences to obtain freedom for shippers in regard to FOB/FAS shipments. But the dozens of discussions and attempts to reconcile the opposing interests have remained in vain. Tactically, the ESC saw their chance to persuade CENSA and to obtain what they wanted as part of the Code for Conferences, but - as said before - the problem was left unsolved when the Code was adopted.

During nearly a year, the Joint Working Panel had some ten sessions of at least four hours each. All that has become more clear at each subsequent meeting was that each side felt forced to maintain its fundamental view, i.e. the shipowners defending that conference loyalty contracts must cover all shipments originating from the signatory, and shippers arguing that this is inconsistent with reality where exporters often have no choice but to sell on terms which give the buyer the right to select the vessel.

Naturally, at certain points in time during these negotiations, either side proposed concessions, but not in respect of the principles at stake. In the end, when it had become certain that no compromise was possible, and also because the CSG (Consultative Shipping Group, the traditional maritime nations of Europe plus Japan) exercised great pressure on the parties, the Panel proposed a method to deal with these shipments as a solution to serve practical purposes. In carefully chosen phraseology which ignores the basic difference of views, a draft joint recommendation stipulates that a contractor must be released from his all-inclusive obligation if he advises the conference of an FOB/FAS shipment. Giving advice is no contractual obligation (that was rejected unconditionally by the shippers on the Panel as such obligation is contrary to the law, in certain European countries, preserving industrial and commercial secrecy). But failing such advice, the conference may pursue the case on the basis of breach of contract, which means action under the investigation clause, burden of proof on the shipper to evidence his good faith, eventually arbitration or any other suite which each contract provides. In order to dispel misunderstanding, it should be added that advising the conference cannot prevent the latter to carry out an investigation and eventually apply the contractual consequences, the investigation clause having force in its own right.

As said before, the draft joint recommendation is now before the constituents of either side. By the time this number appears, the ESC reaction will be known, but cannot be recorded here for the obvious reason that printers require time for printing, during which no changes can be made in manuscripts. It is doubtful if all conferences will have reacted by that time, so that there is every reason to revert to this matter in the next issue of this periodical.

DEFERRED REBATE SYSTEM

This system is just another means for conferences to secure shippers' exclusive support. The system operates in the following way. The discounts on all freight amounts due over a certain period (mostly three to six months) by a shipper are withheld by the lines and refunded to the shipper at the end of the next equal period, providing the shipper has offered no single shipment to an outsider during the first and the subsequent period. It is clear from the preceding that the lines have always the guarantee of all discounts of a particular shipper over at least one period, called the qualifying period. It is also clear that for shippers this system is an endless tie to the conference, and on many occasions the ESC borrowed the title of a famous film of some twenty years ago, i.e. "From here to Eternity" to explain the characteristics of the system.

The peculiar nature of the system as described above (which indeed seems to be unique in commercial relationships) was not the first and foremost concern of shippers. They were much more worried by the fact that in a number of trades, conferences offer the deferred rebate system as the only and single loyalty tie.

That is why the ESC, right from the outset of their existence, claimed the introduction of an immediate discount contract alternative to the deferred rebate system in these trades at shippers' option. This was invariably refused by the conferences in question with argument that a contract constitutes too loose a tie for their purposes. Legally speaking, this argument is peculiar, to say the least, because a contract provides rights and obligations which can be legally enforced, especially with the threat of heavy contractual penalties, whilst the deferred rebate system leaves the shipper free. In terms of money, however, these conferences are right, because the total amount of outstanding rebates which the shipper forfeits when loading on an outsider vessel, is most often very substantial.

Therefore, the ESC conceived their claim for abolishment of the qualifying period not until it had become certain that the no-alternative conferences were just not ready to introduce a contract.

The joint Working Panel on Loyalty Arrangements as mentioned before, started discussing abolishment of the qualifying period and the introduction of the contract alternative early this year. After a few meetings, the CENSA representatives were ready to recognise that the "From here to Eternity" aspect was fundamentally wrong. In stead, however, of agreeing to abolishment of the qualifying period, the shipowners proposed to recommend the introduction of the possibility to terminate the tie, namely by means of a notice which the shipper would give to the conference. Such notice would become effective by the end of the running shipment period and the shipper would be entitled to payment of his outstanding rebates without having to respect the loyalty obligation during the subsequent period. The shipowners' proposal was qualified by the restriction that the shipper who had given notice, would not be entitled to deferred rebates over the successive period, not even if he had continued to give exclusive support to the conference, unless special permission by the conference.

The Chairmen Meeting of the ESC, in April 1972, examined this proposal but found it inconsistent with the non-contractual nature of the system, and the proposal was rejected. The Chairmen, however, admitted that a number of conferences had serious reasons to retain the system without option of an immediate discount contract. The Chairmen instructed the ESC side of the Panel to make a counter compromise proposal, i.e. that all conferences should reduce the shipment and qualifying periods to three months maximum. This obviously does not change anything to the never-ending aspect, but on the average the sum total of outstanding rebates withheld by a conference would be reduced.

The Shipowners were unable to accept this counter suggestion for the simple reason that it would weaken the stronghold over shipper too much. They were ready, however, to recommend to conferences that the two periods would in no event exceed six months. The Shippers rejected this because of the fact that presently this is the maximum, except for perhaps one or two trades. The proposal, therefore, would change nothing.

At that point in time, the negotiations in the Panel were in deadlock. The Joint Standing Committee of CENSA and ESC (a permanent contact body which reviews all current matters every two months) decided in favour of the shippers' proposal, but this Committee has an advisory authority only. The shipowners on the Panel rejected the suggestion partly. They proposed that a maximum of four months would be the rule, unless the conditions of a trade make a longer period necessary, which in no case should exceed six months. The ESC reaction will be known before this issue sees daylight, but cannot be mentioned here for the reason explained at the end of the paragraph on the fidelity clause.

CANCELLATION OF CSG MINISTERS CONFERENCE

In connection with the CENSA-Code of Conference Practices, the Consultative Shipping Group or CSG was mentioned in the previous number as the semi-official contact body of Governments of the European maritime nations plus Japan. The Ministers responsible for seatransport in these Governments met lastly in February, 1971, in Tokyo where a set of decisions were adopted, among which also the decision to invite CENSA and the ESC to draft and agree between them a Code of Conference Practices. It was also agreed in Tokyo that the next Ministers Conference would be held in the Netherlands on invitation of the Dutch Secretary of State for Transport. This Conference was scheduled in the first week in October, this year, in The Hague. A great deal of preparations were performed by high ranking civil servants in the Transport Ministries of CSG countries. Joint meetings were held between them and representatives of CENSA and ESC on various occasions during the first part of this year and there was every reason to believe that the Conference in The Hague would become an important stage in the process of further developing a CSG policy to deal with flagdiscrimination, American shipping policy, the problem of flags of

convenience, and most important of all, the trend and proposals of UNCTAD III to produce a World Code for Conferences through an international convention.

The author of these pages has even arranged with the Editing Committee for late submission of this contribution so that a full account of the Ministers Conference in The Hague could be incorporated in this issue. It was staggering news to everybody concerned on shippers' and shipowners' side, and presumable also to interested government circles, when the Dutch Secretary of State as host to the Conference called the meeting off less than a week before its start.

It is still too early to speculate about the reasons behind this very unusual course of events. The official reason given by the Secretary of State in a flash message to participants was the absence of a number of ministers who were unable to attend in person. Naturally, ministers who would be prevented from attending would have sent other delegates. The message contains no proposal for an other date of venue.

JAPAN TO JOIN CARGO RESERVATION CLUB?

It is the reader's discretion if he wishes to suspect a link between the preceeding and the present part. But this chronicle would be lagging behind the facts if no mentioning was made of the press information according to which shipowners in Japan would have made proposals to the Government of their country which tend to introduction of a 50/50 rule. So far, no reaction of the Japanese Government has become known. On the assumption that this reaction will be negative, it still remains a fact that apparently Japanese shipowners have thought fit to formulate a proposal which is in clear contrast with the philosophy of CENSA of which they are full members.

PRESHIPMENT CHARGES

Since the last issue, no eye catching facts have occurred. A few conferences more did make proposals to ESC for introduction of these charges, either on an interim basis or with permanent validity. The consultation between ESC and individual conferences as well as with the Inter Conference Committee (in which these conferences are represented) suffers from a great deal of confusion and misinterpretation of standpoints. The charges of the India & Pakistan Conferences are still sub judice in Antwerp, and it seems as if everybody concerned prefers to await the findings and verdict of the Antwerp Commercial Court of Justice. Undoubtly, these will be known in early autumn and will be recorded in the next issue.

G.J.M. Verhaar.

ZEESCHEEPVAART II

Internationaal gezien heeft vooral de negatieve uitslag van het Noorse referendum betreffende de toetreding tot de vergrote E.E.G. aandacht getrokken. Hoewel de afwijzing van het Noorse lidmaatschap over het algemeen van weinig economische importantie werd bevonden betekent voor de zeescheepvaart in de Gemeenschap het "nee" van Noorwegen - met zijn vloot van 21,7 mln brutoregister-ton welke de vierde plaats op de wereldranglijst inneemt na Liberia, Japan en Great Britain - een gevoelige klap.

Met de vier toetredende landen zou het aandeel van de Gemeenschap in de wereldvloot, welk aandeel op dit moment een achtste bedraagt, oplopen tot ongeveer een derde. De betekenis van een dergelijke bundeling voor de toekomst van de Europese zeescheepvaart zou groot geweest zijn. Bovendien zou door de toetreding van Noorwegen een beter scheepvaartpolitiek-evenwicht zijn ontstaan in de E.E.G., terwijl nu het gevaar bestaat voor het opkomen van Latijns-Britse tegenstellingen.

Het heeft echter niet zo mogen zijn en men zal nu zonder Noorwegen moeten bouwen aan een gemeenschappelijke scheepvaartpolitiek, die tot op heden nog niet van de grond is gekomen. De internationale ontwikkelingen (vlagdiscriminaties, gedragscodes voor conferences, Amerikaanse en Japanse scheepsbouw en scheepvaartpolitiek) dwingen de E.E.G.-landen tot een dergelijke stap en tot herziening van de tot nu toe ingenomen positie die is geïnspireerd op de bestaande verdragsbepalingen.

Het feit dat een vergrote Gemeenschap toch nog een kwart van de totale wereldtonnage zal bezitten biedt, wanneer men tenminste intern tot overeenstemming kan geraken, mogelijkheden om zwaardere druk uit te oefenen op de afschaffing van in velerlei vormen bestaande discriminaties. De mogelijkheden tot het nemen van tegenmaatregelen (retorsiewetgeving) moeten hierbij niet worden uitgesloten. In dit verband is ook de rede van E.E.G.-commissaris Coppé van belang, die in zijn op 2 oktober j.l. gehouden rede voor de Rotterdamse Kamer van Koophandel over "Het Europese Vervoerbeleid in een verruimde Gemeenschap" stelt dat een gerichte en doelmatige ondersteuning van de Europese zeevaart een aangelegenheid is waaraan in de huidige wereldscheepvaart praktisch niet meer is te ontkomen. Zonder financiële tegemoetkoming bij de bouw van zeeschepen, eventueel aangevuld met belasting-technische faciliteiten bij de exploitatie, zouden de West-Europese reders een niet verantwoorde achterstand op hun concurrenten krijgen. Hij is van mening dat bij een gemeenschappelijk overleg in de E.E.G. men tot voor ieder aanvaardbare initiatieven zal geraken.

Door het particuliere bedrijfsleven zijn internationaal al vele initiatieven genomen, maar het is niet geheel duidelijk hoe de positie van de diverse overheden is. Het is daarom ook jammer dat de Ministers Conferentie van de Consultative Shipping Group (C.S'G.)-landen, die op 3 en 4 oktober in Den Haag zou worden gehouden en tijdens welke conferentie allerlei brandende scheepvaartpolitieke vraagstukken zouden worden besproken, geen doorgang heeft gevonden.

Drs. P.A.Th. van Agtmaal

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

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

VERSCHEENEN IN HET DERDE KWARTAAL 1972

Statistiek van het autopark (recente bouwjaren) 1 januari 1972
Bestelnr. 814-010-72, prijs f 4,50.

Deze statistiek kwam tot stand in samenwerking met de Stichting RAI-documentatie centrum. Opgenomen zijn naar de stand op 1 januari 1972 de personenauto's van de bouwjaren 1966 t/m 1971 en de bedrijfsauto's van de bouwjaren 1965 t/m 1971. De cijfers worden gegeven zowel per provincie en gemeente als per economisch-geografisch gebied. Daarnaast bevat de publikatie voor elke voertuigcategorie een verdeling per bouwjaar o.m. naar prijsklasse (personenauto's), gewichtsklasse (bedrijfsauto's) en merk.

De cijfers naar de stand op 1 januari 1972 van de betrokken bouwjaren luiden:

		<u>personen- auto's</u>	<u>bedrijfs- auto's</u>
	Totaal	2 063 160	264 677
bouwjaar	1971	405 218	41 208
	1970	439 435	45 539
	1969	363 841	40 918
	1968	348 527	39 254
	1967	273 141	32 121
	1966	232 998	34 859
	1965		30 778

De 264 677 bedrijfsauto's zijn samengesteld uit 180 929 bestelauto's, 62 105 vrachtauto's, 11 337 trekkers voor oplegger, 6 276 speciale voertuigen en 4 030 autobussen.

Statistiek van de scheepvaartbeweging 1971
Bestelnr. 814-031-71, prijs f 6,00.

Wanneer men de resultaten van de huidige intensiteitsstellingen op het Nederlandse waterwegennet vergelijkt met die uit het begin van de zestiger jaren, dan blijkt

duidelijk de schaalvergroting in de binnenvaart. Het aantal gepasseerde schepen daalt terwijl het gepasseerde laadvermogen toeneemt. Ter illustratie volgen hier de gegevens voor enkele telpunten:

		<u>aantal</u> <u>schepen</u>	<u>laadvermogen</u> <u>(1000 ton)</u>	<u>gem.scheeps-</u> <u>grootte (ton)</u>
Van Starckenborghkanaal,	1961	27 123	7 762	286
Gaarkeuken	1971	22 681	10 487	462
Meppelerdiep,	1961	15 036	2 731	182
Zwartsluis,	1971	12 771	3 486	273
Sluizen te	1961	83 919	26 501	316
Vreeswijk	1971	71 643	35 460	495
Zaan,	1961	40 147	5 445	136
Zaandam	1971	21 852	5 541	254
Parksluizen,	1961	31 518	6 225	198
Rotterdam	1971	26 770	9 837	367
Dieze,	1961	23 494	4 894	208
Engelen	1971	19 800	7 326	370

De statistiek bevat een afzonderlijke tabel over de recreatievaart. Daaruit blijkt de betekenis van nieuwe gebieden als Veluwemeer, Eemmeer en Veenmeer voor de recreatie te water. Een intensieve recreatievaart vindt voorts plaats in Friesland, rond Amsterdam en Leiden en in Noordwest Brabant.

Statistiek van de zeevaart 1971
Bestelnr. 814-036-71, prijs f 14,00.

De schaalvergroting in de zeevaart komt tot uiting in het toenemend aantal grote tot zeer grote zeeschepen dat onze havens binnenloopt. In 1962 werd voor het eerst de aankomst van een schip groter dan 50 000 B.R.T. geregistreerd, terwijl in 1968 de grens van 100 000 B.R.T. werd overschreden. In 1971 bedroeg echter het aantal binnengekomen zeeschepen boven 50 000 B.R.T. reeds 564, waarvan 209 boven 100 000 B.R.T. Uiteraard betreft het hier vooral tankers; daarnaast is evenwel ook de bulkcarrier boven 50 000 B.R.T. in opkomst.

De aan- en afvoer van goederen over zee bedroeg in 1971 277 mln ton, waarvan (in mln ton) vloeibare brandstoffen 155, vaste brandstoffen 14, ersten 40, granen 9, overige goederen 60.

*Ontvangsten en uitgaven van de Nederlandse zeereederijen
(Overzicht in Maandstatistiek verkeer en vervoer, afl. aug. '72)*

In beknopte vorm geeft het resultaat van de jaarlijkse C.B.S.-enquête zeereederijen (excl. kustvaart-ondernemingen) het volgende beeld:

	<u>1969</u>	<u>1970</u>
	mln gld	
1. Ontvangsten in Nederlandse en in buitenlandse valuta		
Vrachtontvangsten en passagegelden	2120	2557
Verhuur schepen aan het buitenland	340	403
Overige ontvangsten	<u>134</u>	<u>130</u>
Totaal	2594	3090
waaronder: bruto deviezenontvangsten		
voor Nederland	2270	2680
2. Uitgaven in buitenlandse valuta	1289	1634
3. Netto deviezenontvangsten voor Nederland	980	1050

*Statistiek van het consumptief krediet 1970
Bestelnr. 815-002-70, prijs f 4.00.*

Na een lichte daling in 1969 steeg in 1970 het totaal verstrekte consumptieve krediet met 14,8 procent tot f 1894 mln.

Van dit krediet werd in 1970 f 799 mln of 42 procent besteed aan personenauto's, waarvan f 247 mln door middel van geldleningen en f 552 mln door middel van afbetalingskrediet. Het verstrekte consumptieve krediet voor rijwielen en bromfietsen bedroeg f 24 mln en voor caravans f 68 mln, voornamelijk in de vorm van afbetalingskredieten.

Nederlandse distributiefunctie bij het vervoer van granen en andere veevoedergrondstoffen (artikel samengesteld door prof. dr. H.C. Kuiler in het Maandschrift C.B.S., afl. sept. '72).

In dit artikel wordt een analyse gegeven van de vervoersstromen via Nederland van granen die zowel direct als via de produktie van mengvoeder voor het vee indirect de menselijke consumptie dienen en van andere mengvoedergrondstoffen als veevoeder, oliezaden e.d. Het transport van deze produkten vormde met 29,5 mln ton in 1970 6,6 procent van de totale goederenverplaatsing over de Nederlandse grenzen. Een

belangrijk deel van deze internationale vervoersstromen heeft betrekking op doorvoer met overlading in de Nederlandse havens.

Door de EEG-landbouwpolitiek voorziet Frankrijk in toenemende mate in de Europese behoefte aan tarwe en mais. De graanstroom naar Europa is mede daardoor de laatste jaren nauwelijks gegroeid; de graandoorvoer via Nederland daalde zelfs van 4,6 mln ton in 1968 tot 3,4 mln ton in 1970. De aanvoer van vervangende produkten neemt daarentegen wèl toe.

De mede door de gunstige verkeersligging van Nederland ontstaane distributiefunctie waarbij graanhandel en graanoverslagbedrijven een belangrijke rol spelen berust op twee varianten van de doorvoer t.w.

1. aanvoer over zee, overlading, afvoer naar het achterland

2. aanvoer over zee, overlading, afvoer over zee.

Het distributiepatroon kan als volgt worden samengevat (1970): de inkomende doorvoer van de betrokken produkten vindt vrijwel geheel over zee plaats. De afvoer van de granen na overlading in Nederland bestaat voor de helft uit distributie over zee (voornamelijk naar Engeland en Ierland) en voor de andere helft uit distributie per binnenschip. Van de aanvoer van veevoeder en oliezaden wordt 12 procent resp. 14 procent over zee gedistribueerd en gaat 86 resp. 85 procent per binnenschip naar het continentale achterland.

De doorvoer van granen geschiedt voor 3/5 via de zeehavens van Rijnmond en voor 2/5 via IJmond. De doorvoer van de overige produkten is voor 95 procent geconcentreerd in de Rijnmond.

J. Damen

BOEKAANKONDIGING

*Prof. Dr. H.C. Kuiler: Inleiding tot de vervoers- en havenconomie
Universitaire Pers. Rotterdam. 1971, 185 blz. prijs f 27,50*

Ter gelegenheid van het feit dat Prof. Kuiler in het jaar 1972 zijn 25-jarig jubileum aan de Nederlandse Economische Hogeschool heeft gevierd, heeft Drs. J.M. Verhoeff, wetenschappelijk medewerker en zijn assistent, een selectie uit de geschriften van de jubilaris in boekvorm samengebracht.

Normaliter is het een niet eenvoudige taak om geschriften, die verspreid over een ruime periode zijn verschenen, tot een consistent geheel te herleiden. Deze taak wordt allereerst bemoeilijkt door het feit dat in geschriften doorgaans zeer specifieke problemen aan de orde worden gesteld. Daarenboven is de vervoers- en havenconomie een zo snel evoluerende wetenschap, dat een stelling of opvatting, die 25 jaar geleden juist was, in de huidige tijd reeds zeer duidelijk achterhaald kan zijn.

Tegen de achtergrond van deze problematiek moet de jubilaris grote lof worden toegezwaaid, omdat in het onderhavige boekwerk duidelijk tot uitdrukking komt dat hij met zijn tijd volledig is mee-geëvolueerd, ja zelfs op zijn tijd vooruit loopt. Dit laatste moge blijken uit het laatste hoofdstuk waar bijzondere aandacht aan de Tweede Vervoersrevolutie wordt besteed. Respect geldt ook voor Drs. Verhoeff, die er op uiterst doeltreffende wijze in is geslaagd de verschillende geschriften tot een samenhangend boekwerk te verwerken. Het boek is door zijn toedoen niet alleen een gemakkelijk leesbaar werk geworden, de duidelijke lijn die hij bij de verbindingen tussen de verschillende hoofdstukken heeft weten aan te brengen, getuigen eveneens van een grondige aanpak.

Na een kort hoofdstuk 1 over de ontwikkeling van de vervoerseconomie als wetenschap, wordt in hoofdstuk 2 aandacht besteed aan de Eerste Vervoersrevolutie, waarbij meer in het bijzonder wordt ingegaan op de ontwikkelingsfasen van het vervoer in Europa sinds het begin van de vorige eeuw.

Hoofdstuk 3 en 4 zijn gewijd aan het aanbod respectievelijk de vraag naar vervoerdiensten. In deze beide hoofdstukken zijn een aantal schematische overzichten opgenomen die door hun duidelijkheid en volledigheid opvallen. Waar anders voor de beschrijving van gecompliceerde samenhangen vele pagina's tekst vereist zouden zijn, wordt nu door een schematische weergave in een "nutshell" de gewenste informatie overgedragen. De oud-studenten van Prof. Kuiler zullen met genoegen de bekende afleiding van de vraagcurve, die destijds door ten Doesschate is ontwikkeld, terugvinden.

In hoofdstuk 5 worden de verschillende aspecten van de vervoerspolitiek, zowel op Nederlands als ook op Europees niveau toegelicht. De Nederlandse vervoerspolitiek wordt aan een historische analyse onderworpen; inzake de Europese vervoerspolitiek wordt nader ingegaan op de "Ober- und Unterziele", dit analoog aan de indeling van de Duitse vervoerseconoom Prof. Oettle.

Tezamen met de hoofdstukken 3 en 4 vormt hoofdstuk 6, gewijd aan de kosten, marktvormen en prijzen, in feite de basis van de theorie inzake de vervoerseconomie. Ook in dit hoofdstuk wordt veelvuldig en op doeltreffende wijze een beroep op verklarende grafische overzichten en tekeningen gedaan.

De volgende drie hoofdstukken zijn geheel aan de haveneconomie gewijd. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan de zeehavens in het economisch krachtenveld, de havenfuncties en de economie in de havens.

De duidelijke lijn, die door dit boek loopt, waarover hiervoor reeds melding werd gemaakt, komt wel op zeer duidelijke wijze in het laatste hoofdstuk weer tot uitdrukking. Dit hoofdstuk, dat gewijd is aan de Tweede Vervoersrevolutie, sluit nauw aan op het eerste hoofdstuk waarin aandacht aan de Eerste Vervoersrevolutie werd besteed.

Typerend is de voorlaatste zin van dit hoofdstuk die luidt: "Zowel technisch als economisch bevinden wij ons dus midden in een ontwikkelingsproces, waarvan het einde nog niet te zien is". Daarmee wordt naar mijn mening duidelijk aangegeven, dat de jubilaris er zich terdege van bewust is, dat de vervoers- en haveneconomie een zeer dynamische wetenschap is, een wetenschap die permanent in de praktijk op zijn juistheid getoetst dient te worden. Misschien vandaar de ietwat bescheiden titel van dit vele onderwerpen omvattende boek.

Samenvattend mag gesteld worden dat deze inleiding tot de vervoers- en haveneconomie een zeer welkome aanvulling op de toch wel uiterst magere Nederlandse literatuurlijst betreffende het vervoer vormt. Ongetwijfeld zal dit boek voor de studenten, die zich in de vervoers- en haveneconomie wensen te bekwamen een nuttige en gemakkelijk te lezen aanvulling op hun literatuurlijst gaan vormen.

Prof. Dr. W.A.G. Blonk

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1972 - Heft 3

- Dr. W. Kentner : Zur Theorie einer integrierten Preis- und Investitions-
politik im Verkehr
Dr. K. Konow : Unternehmensziele der staatlichen Eisenbahnen
Dr. P. Tonn : Technische und wirtschaftliche Möglichkeiten neuer Nah-
verkehrssysteme - Der Westinghouse Transit Expressway als
Beispiel

Verkehrsannalen - Mitteilungen der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, 1972 - Heft 5

- Dr. K. Kalz : Tarifpolitik der Oesterreichischen Bundesbahnen gestern -
heute - morgen
Dr. E. Markoff : Der moderne Eisenbahnbetrieb im Dienste des Verkehrs-
kunden
Prof. Dr. B. Arnold : Güterverkehrstarife und Europäische Integration
Dr. L.L'Eplattenier : Das Berufsbild und die Rolle des Tarifeurs im Beförderung-
geschehen.
Dr. K. Spera : Die internationalen Transportketten und deren Rechtsgrund-
lagen
Prof.Dr.Ing. W. Schabel
: Die Verkehrsplanung in den Städten der DDR

Journal of Transport Economics and Policy, 1972 - No. 3

- P.K. Wooley : Cost-benefit analysis of Concorde
D.G. Rhys : Economic change in road passenger transport
J.L. Simon and W. Vickrey
: Airline overbooking: - The state of the art
- Further solutions
B.N. Metaxas : Future of tramp shipping
R.H. Brown and C.A. Nash
: Savings from one-man buses
G. Blauwens : Optimal output of transport
H.W. Armstrong : Airport accessibility network
K. Richards and R.D.Evans
: Cambrian coast line: - Economics - Fare revenue

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

Het totale activiteitenpakket van het Instituut kan in een drietal sectoren worden verdeeld: Wetenschappelijk onderzoek, Onderwijs en Voorlichting. De aard van de vraagstukken waarmede zowel bedrijfsleven als overheid, met name gedurende de laatste jaren, worden geconfronteerd, stelt in toenemende mate de eis dat de activiteiten van deze sectoren niet alleen onderling zijn afgestemd, doch elkaar tevens optimaal ondersteunen.

Aangezien op vele punten van de besluitvorming het ontbreken van een goed inzicht in essentiële samenhangen tussen bepaalde maatschappelijke en economische verschijnselen wordt onderkend, heeft het Instituut ook in 1971 intensief gestreefd naar een verdere ontplooiing van het vervoerswetenschappelijk onderzoek.

De modelbouw, die de benutting van de resultaten, verkregen uit het fundamentele onderzoek, voor projecten in de sfeer van het toegepast onderzoek mogelijk maakt, kwam uit de experimentele fase. Ten behoeve van de Integrale Verkeers- en Vervoersstudie vond de eerste concrete toepassing plaats. De daarbij opgedane ervaring gaf het vertrouwen dat het ontwikkelde instrumentarium een verdere uitbouw rechtvaardigde. Deze vond in twee richtingen plaats. Allereerst werd het transportmodel zodanig aangevuld, dat daarmede niet alleen de infrastructuur-belasting van de toekomstige goederenvervoerbewegingen kan worden geraamd, maar tevens de benodigde aanpassingen van de beschikbare vervoerscapaciteit van de inlandtransporttechnieken aan de te verwachten vraag naar hun diensten. In de tweede plaats werd het transportmodel uitgebouwd met een verkeerstoedelingsmodel voor de binnenvaart.

Parallel aan deze modelbouw en de toepassing daarvan vond gedurende het verslagjaar intensief beraad plaats over de vraag op welke wijze de onderzoekactiviteiten dienen te worden aangepast aan de recente maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Het instituut heeft zich over deze vraagstukken beraden en initiatieven genomen om tot een intensieve samenwerking te komen met instituten die gericht zijn op de ruimtelijke economie en met degenen die werkzaam zijn in de technologische research. De centrale betekenis nl. van het verkeer en vervoer voor een goede functionering van een gemeenschap, maakt het noodzakelijk, de interrelatie tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening nader te analyseren, ten einde te kunnen bepalen in hoeverre het verkeer en vervoer daadwerkelijk kunnen bijdragen aan een na te streven ruimtelijk beleid, c.q. randvoorwaarden stellen aan de keuze van alternatieven voor dit beleid. Daarnaast vraagt de vervloeiing van de grens tussen vervoer en de overige elementen van de fysieke distributie een nadere bezinning op het terrein van onderzoek van de vervoerswetenschap.

Voor gegevens omtrent de in 1971 gereedgekomen studies van het Instituut te weten:

- *Integrale Verkeers- en Vervoersstudie*
- *Strukturonderzoek binnenvaart*
- *Vervoerscentrum Roosendaal*

verwijzen wij U naar het Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 1972 de nummers 1; 2; 3 en het extra nummer, hetwelk geheel gewijd is aan de Integrale Verkeers- en Vervoersstudie.

In 1971 werden een aantal nieuwe studies ter hand genomen en werden reeds lopende onderzoeken voortgezet, met name:

- *Onderzoek naar de markt vormen en marktgedrag in het inlandtransport van goederen.*

De resultaten van de analyses die werden uitgevoerd bij het ontwikkelen van het transportmodel voor het inlandtransport van goederen, gaven aanleiding om de afbakening van de voor het individuele marktgedrag relevante indeling naar deelmarkten, in sterke mate af te stemmen op de kenmerken van de individuele vragers naar vervoerdiensten.

- *Strukturonderzoek Wegvervoer*

De te verwachten ontwikkeling van de vraag naar beroepsgoederenvervoer over de weg in de komende decennia wordt geanalyseerd in opdracht van het E.B.W. ten behoeve van het strukturonderzoek beroepsgoederenvervoer over de weg. Het onderzoek is allereerst gericht op de bepaling van de relatieve positie van het wegvervoer t.o.v. de binnenvaart en het railvervoer.

- *Verkeerstoedelingsmodel Binnenvaart*

Teneinde een prognose te kunnen geven van de verkeersbelasting op het Nederlandse vaarwegennet in 1980, 1990 en 2000, wordt door het N.V.I. in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een verkeerstoedelingsmodel voor de binnenvaart ontwikkeld.

- *Marktonderzoek voor de kleine handelsvaart*

In samenwerking met de Stichting Maritieme Research en het Economisch-Technologische Instituut Groningen wordt een onderzoek uitgevoerd naar de potentiële marktmogelijkheden voor de kleine handelsvaart. Het onderzoek is vooral gericht op het verkrijgen van inzicht in de toekomstmogelijkheden van de kleine handelsvaart in het Europese vaargebied.

- *Analyse van de keuze tussen eigen vervoer en beroepsvervoer*

Op grond van de resultaten van de tijdreeks-analyse en de cross-section, waaruit een substitutieproces tussen eigen vervoer en beroepsvervoer kon worden afgeleid, worden de parameters van een op te stellen substitutierelatie geschat.

– *Analyse van het gedrag van de individuele verlader met betrekking tot de keuze van de vervoerstechniek*

Teneinde het inzicht te verdiepen in de factoren die de keuze van de vervoerstechniek door het verladende bedrijfsleven bepalen, is een modalsplit-analyse op micro-niveau aangevat.

– *Een systeem van bedrijfsvergelijking voor de vervoerssector*

In samenwerking met het E.B.W. zal worden onderzocht of voor de ondernemingen werkzaam in het goederenvervoer een systeem van bedrijfsvergelijking kan worden opgesteld.

Ten einde de middels het wetenschappelijk onderzoek verkregen inzichten mede dienstbaar te kunnen maken aan de sectoren Onderwijs en Voorlichting van het Instituut, werden een aantal „dwarsverbindingen” versterkt.

Om tot een snellere doorstroming van de inzichten uit het wetenschappelijk onderzoek en het Wetenschappelijk Onderwijs naar het leerprogramma van de cursus Vervoerswezen van het Instituut te kunnen komen, werd een werkgroep geformeerd die deze (gewijzigde) inzichten diende te vertalen in voor cursisten te bevatten termen.

Mede door het uitbrengen van preadviezen voor internationale organen en door zitting te nemen in beleidsadviserende commissies beoogt het Instituut ertoe bij te dragen dat de resultaten van het wetenschappelijk onderzoek ten goede komen aan de beleidsvorming van het bedrijfsleven en van de overheid.

De afdeling voorlichting en onderwijs kent naast de reeds vermelde activiteiten tevens het organiseren van Benelux Havenstudiedagen, studentenexcursies en het coördineren van het studenten-colloquium. De bibliotheek en de centrale literatuur documentatie „Vedoc” van het Instituut voorzien tevens in een bestaande behoefte, blijkens het gebruik dat hiervan door de Overheid, het bedrijfsleven en wetenschappelijk instellingen wordt gemaakt.

VERHUIZING

Met ingang van 1 januari 1973 zal de afdeling Voorlichting en Onderwijs worden overgeplaatst naar de vestiging van het Instituut te Rijswijk, zulks met uitzondering van de Bibliotheek, die per dezelfde datum wordt gehuisvest in het bibliotheekgebouw van de Erasmus-Universiteit te Rotterdam.

Het N.V.I. zal derhalve met ingang van 1 januari 1973 de navolgende adressen voeren:

Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut

Afd. Wetenschappelijk Onderzoek

Afd. Voorlichting en Onderwijs

Treubstraat 35

Rijswijk (Z-H)

Tel.: 070 - 999590

Bibliotheek van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut

p/a Bibliotheek Erasmus-Universiteit

Burgemeester Oudlaan 50

Rotterdam-3016

Tel.: 010 - 145511 - tst. 3166