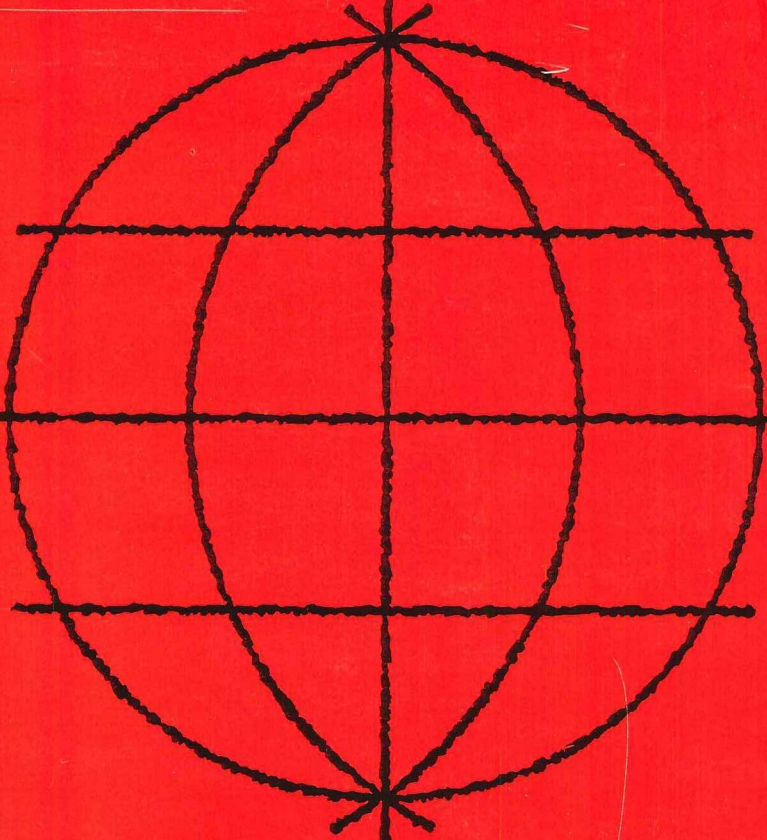


TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

GOEDERENVERVOER



4

TIENDE JAARGANG 1974

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.Dr.W.A.G. Blonk, Brussel - Dr.W. Winkelmanns, Antwerpen
Redactie-secretaris: Drs. J.W. Adrian

Vaste medewerkers:
J. Damen
Mr. Olga D. Gerbers

TIENDE JAARGANG
1974 - Nr. 4

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

INHOUD

ARTIKELEN	blz.
Ten geleide	213
<i>G.J.M. Nicolaas en Drs. N.H. van der Woude</i> Enkele cijfers omtrent het inland transport binnen Nederland en naar, van en via Nederland	215
<i>Drs. N.H. van der Woude en Drs. J.A. van den Bos</i> Enkele aspecten van het beroepsgoederenvervoer over de weg	222
<i>Drs. J.W.D. Naber</i> Enkele aspecten van de Nederlandse binnenvaart	239
<i>Mr. Olga D. Gerbers</i> Waar gaat het heen? Een vervoerpolitieke momentopname; De spoorwegen in de vervoerpolitiek	258
AANTEKENINGEN	
<i>Drs. N.H. van der Woude</i> Het produktiviteitsbegrip in het wegvervoer	271
KRONIEK	
Rapport van de Commissie Vervoersvraagstukken van de Sociaal-Economische Raad, naar aanleiding van de discussienota over het goederenvervoer over de weg, gericht aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat	277
Enkele reacties op de Nota van Hulten	288
STATISTISCHE KANTTEKENINGEN	
<i>J. Damen</i> Statistiek van het binnenlands goederenvervoer 1972	302
<i>J. Damen</i> Enige cijfers omtrent het inland transport in de Europese Gemeenschap	310

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN (vervolg)	blz.
<i>Mr. G. W. van Hasselt</i>	
World air transport statistics 1973	317
<i>Mr. G. W. van Hasselt</i>	
Traffic and operating data of AEA airlines 1969-1973	321
BOEKBESPREKING	
<i>Prof. K.M. Gwilliam; Prof.S.Petriccione, Prof.F. Voigt, Prof. J.A. Zighera</i>	
Coördinatie van de investeringen in vervoersinfrastructuur (Prof. Drs. E.H. v.d. Poll)	323
BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN	325
MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT	328
BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK.	330

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 50,— per jaar (buitenland f 57,50). m.i.v. 1 januari 1975.

Studenten-abonnement f 20,—. Losse nummers f 20,—.

TEN GELEIDE

Het onderhavige nummer van het Tijdschrift voor Vervoerswetenschap is vrijwel geheel gewijd aan het inland transport van goederen. De redactie nam het daartoe strekkende besluit, op grond van de grote aandacht die in de achterliggende maanden is en, naar verwachting, in de komende maanden nog zal worden gegeven aan deze sector van het vervoer.

In dit verband zij in herinnering gebracht dat betrekkelijk kort na elkaar een drietal publicaties is verschenen die een analyse bevatten van bepaalde aspecten van het inland transport van goederen en die elk voor zich aandacht vragen voor wellicht wenselijk te achten structuuraanpassingen.

Gedoeld wordt op de navolgende studies:

- het Structuuronderzoek Nederlandse binnenvaart, uitgevoerd door het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer, in opdracht van het Centraal Overleg Binnenscheepvaart;
- het Structuuronderzoek Beroepsgoederenvervoer over de weg, eveneens uitgevoerd door het E.B.W., in dit geval in opdracht van de Commissie van Overleg voor het Goederenvervoer, en
- de discussienota "Vervoer..... kan 't verkeren?" van Staatssecretaris Dr. M. H. M. van Hulst.

Naar te verwachten valt zullen de in de genoemde publicaties vervatte beschouwingen, na de eerste reacties op hun verschijning opnieuw in discussie komen bij de behandeling van een aantal wetsvoorstellen, alsmede bij het verschijnen van de door Staatssecretaris van Hulst toegezegde beleidsnota inzake het goederenvervoer.

Het in dit tijdschriftnummer behandelde inland transport beperkt zich tot het goederenvervoer over de weg, over het water en per rail. Het vervoer per pijpleiding is dus buiten beschouwing gelaten.

Onder leiding van Drs. N. H. van der Woude, adjunct-directeur van het E.B.W., is door een groep medewerkers van dat bureau een viertal artikelen geschreven waarin achtereenvolgens:

- een compact structuurbeeld is gegeven van het besproken gebied van analyse,
- een beschouwing wordt gewijd aan het beroepsgoederenvervoer over de weg,
- een overeenkomstige beschouwing enkele kernpunten behandelt uit het structuuronderzoek Nederlandse binnenvaart, en
- onder de rubriek Aantekeningen een samenvatting wordt gegeven van de wijze waarop in het goederenvervoer de productiviteitsontwikkeling zou kunnen worden gemeten met een quantitative adstructie voor het beroepsgoederenvervoer over de weg.

De meer specifieke railinvalshoek werd verzorgd door Mr. Olga D. Gerbers, die op verzoek van de redactie in haar bijdrage voor dit tijdschriftnummer analyseerde, welke consequenties de in de loop van de achter ons liggende jaren waar te nemen verschuivingen in het Europees vervoerbeleid (kunnen) hebben voor de plaats van de railtechniek in het inland transport van goederen.

Reeds werd door het Tijdschrift een overzicht gegeven van de aanbevelingen waartoe de structuuronderzoekingen Nederlandse binnenvaart en Beroepsgoederenvervoer over de weg hebben geleid (zie voor binnenvaart tiende jaargang 1974 nr. 1 blz. 29-43 en voor wegvervoer tiende jaargang 1974 nr. 3 blz. 178-184).

De discussienota van Staatssecretaris van Hulst werd in een tezamen met het Koninklijk Instituut van Ingenieurs georganiseerde bijeenkomst door het N.V.I. aan de orde gesteld. De tijdens deze bijeenkomst uitgesproken inleidingen werden in een afzonderlijke publicatie van het Instituut opgenomen.

Gelet op het voornemen van de bewindsman om, mede naar aanleiding van de op zijn discussienota ontvangen reacties, een beleidsnota goederenvervoer aan het Parlement aan te bieden, is in het onderhavige tijdschriftnummer een aantal reacties opgenomen. Het betreft allereerst de reactie van de Commissie Vervoersvraagstukken van de SER, wier rapport integraal is opgenomen. Daarnaast zijn enkele punten uit de individuele reacties uit de werkgevers en werknemerskringen van het beroepsgoederenvervoer over de weg, van de E.V.O. en van de Nederlandse Spoorwegen opgenomen.

Het spreekt wel haast voor zich, dat de rubriek Statistische Kanttekeningen in grote mate is afgestemd op het in de overige bijdragen behandelde hoofdthema.

De redactie spreekt de hoop uit dat dit nummer van het Tijdschrift voor Vervoerswetenschap door de compilatie van een grote hoeveelheid van kwantitatieve en kwalitatieve informatie omtrent voor het beleid relevante aspecten van het inland transport van goederen, een bijdrage moge leveren aan de opinie-vorming gedurende het jaar 1975.

De Redactie

ENKELE CIJFERS OMTRENT HET INLAND TRANSPORT BINNEN NEDERLAND EN NAAR, VAN EN VIA NEDERLAND

Teneinde de beschouwingen in de navolgende bijdragen enige algemene cijfermatige achtergrond te geven, zijn voorafgaand een aantal statistische gegevens opgenomen omtrent het vervoervolume in wegvervoer, binnenvaart en spoorwegen, alsmede het aantal ondernemingen in het wegvervoer en in de binnenvaart.

De pijpleiding is buiten beschouwing gelaten in verband met de beperkt aanwezige statistische gegevens en omdat dit een, van de andere technieken sterk afwijkende vorm van transport is.

In tabel 1 is een samenvattend overzicht gegeven van het totaal gewicht dat in 1972 door de drie technieken te zamen werd vervoerd. Tevens is de samenstelling van dit vervoer naar techniek en naar binnenlands resp. grensoverschrijdend vervoer weergegeven.

TABEL 1. Het vervoerd gewicht in 1972 door wegvervoer, binnenvaart en rail en de samenstelling ervan voor binnenlands en grensoverschrijdend vervoer *) (x mln ton) (beroeps- + eigen vervoer).

vervoer- techniek	binnenland		grensover- schrijdend		totaal	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
weg	314,7	74	28,5	22	343,2	62
binnenvaart	102,7	24	90,2	71	192,9	35
rail	8,3	2	8,9	7	17,2	3
totaal	425,7	100	127,6	100	553,3	100

Bron: CBS

In de afgelopen jaren is het vervoer van de drie technieken te zamen belangrijk gestegen. Deze stijging loopt evenwel per techniek beschouwd sterk uiteen. Voor de rail viel zelfs een daling in vervoervolume te constateren in de periode 1963-1972.

Een overzicht van de grote verschillen in vervoerontwikkeling, zowel per techniek als tussen binnenlands en grensoverschrijdend vervoer, vindt men in tabel 2. Bij een totale stijging van het vervoer in de beschouwde periode met 43%, vindt men een stijging voor het grensoverschrijdend wegvervoer met 161% en een daling bij het binnenlands railvervoer met 51%.

*) In het grensoverschrijdend vervoer is de rechtstreekse doorvoer buiten beschouwing gelaten. (doorvoer zonder overlading).

Voorts is ook het Beneluxvervoer niet opgenomen, aangezien na 1970 geen cijfers meer door het C.B.S. worden vermeld omtrent het goederenvervoer over de weg op deze relatie. Zeer globaal kan het grensoverschrijdend vervoer inclusief het Beneluxvervoer worden geraamd op 167 mln. ton, waarvan: wegvervoer 37 mln. ton; binnenvaart 117 mln. ton; rail 13 mln. ton.

Opgemerkt zij dat deze verschillen weinig te maken hebben met substitutie van de ene techniek door de andere, doch voornamelijk werden veroorzaakt door verschuivingen in het vervoerpakket.

De daling bij het railvervoer bijvoorbeeld, houdt verband met het wegvallen van kolenvervoer, terwijl de sterke stijging van de binnenlandse vaart met name optrad in zand- en grintvervoer.

De sterke stijging van het grensoverschrijdende wegvervoer ten slotte hangt samen met de groeiende internationale uitwisseling van industriële en voedingsprodukten, die in veelal beperkte partijomvang verzonden worden bij een grote geografische spreiding van de plaatsen van verzending en ontvangst.

TABEL 2. Ontwikkelingen in vervoerd gewicht in de periode 1963-1972 (1963 = 100) (beroeps- + eigen vervoer).

vervoer- techniek	binnenland		grensover- schrijdend *)		totaal	
	1968	1972	1968	1972	1968	1972
weg	120	136	170	261	122	142
binnenvaart	151	164	166	168	158	166
rail	74	49	90	85	80	62
totaal	124	137	156	170	130	143

*) Excl. het vervoer van en naar de B.L.E.U. en doorvoer zonder overlading

Bron: CBS

De verschillen in vervoerpakket per techniek komt onder meer tot uiting in de gemiddelde vervoerafstand en de gemiddelde partijgrootte per transport. Helaas zijn hieromtrent niet voor alle technieken de gegevens van binnenlands en grensoverschrijdend vervoer beschikbaar. Voor zover die cijfers beschikbaar zijn, zijn ze opgenomen in de tabellen 3a en 3b. Door de verschillen in vervoerafstand in met name het binnenlands vervoer is de verdeling van de ton-km-prestaties over de vervoertechnieken sterk verschillend van de verdeling van het vervoerd gewicht (Tabel 4).

TABEL 3a. Gemiddelden van vervoerafstand en vervoerd gewicht per transport voor de onderscheiden technieken

vervoer- techniek	binnenland		grensoverschrijdend	
	afstand	vervoerd gewicht	afstand	vervoerd gewicht
weg	49 km	9 t	446 km	16 t
binnenvaart	99 km	459 t	300 km	
rail	168 km	27 t		

Bron: CBS

TABEL 3b. Ontwikkeling in gemiddeld vervoerd gewicht en vervoerafstand in de periode 1963-1972 (1963 = 100)

vervoer- techniek	binnenland				grensoverschrijdend			
	afstand		vervoerd gewicht		afstand		vervoerd gewicht	
	1968	1972	1968	1972	1968	1972	1968	1972
	km	km	ton	ton	km	km	ton	ton
weg	112	124	128	149	119	146	103	111
binnenvaart	92	85	137	172				
rail	96	112						

Bron: CBS

TABEL 4. De verdeling van de binnenlandse vervoersproductie in ton-km in 1972 over de vervoertechnieken.

	ton-km (x 1 mln)	%
weg	13.973	59
binnenvaart	8 176	35
rail	1 390	6
	23 539	100 %

Bron: CBS

Ook naar goederensoort beschouwd blijkt het vervoerpakket van de drie technieken onderling belangrijk te verschillen. Om hiervan een indruk te verkrijgen is het vervoerd gewicht naar goederensoort ingedeeld in meer "hoogwaardige" goederen en "laagwaardige" goederen.

Daarbij zijn onder "hoogwaardige" goederen verstaan voedingsmiddelen, halfabrikaten en eindabrikaten; de overige goederen zijn als "laagwaardig" beschouwd. Deze indeling is uiteraard zeer globaal.

TABEL 5. Procentuele verdeling van het vervoerd gewicht per techniek naar 2 goederengroepen voor de jaren 1963, 1968 en 1972 (beroeps- + eigen vervoer)

vervoer- techniek	binnenland						grensoverschrijdend					
	hoogwaardige goederen			laagwaardige goederen			hoogwaardige goederen			laagwaardige goederen		
	'63	'68	'72	'63	'68	'72	'63	'68	'72	'63	'68	'72
weg	40	52	54	60	48	46	43	67	67	57	33	33
binnenvaart	8	6	6	92	94	94	9	11	14	91	89	86
rail	22	22	44	78	78	56	22	34	48	78	66	52

Bron: CBS

Het blijkt uit tabel 5 dat er naar samenstelling van het vervoerpakket grote verschillen tussen de drie technieken onderling bestaan. Ook is — zoals te verwachten viel — het aandeel van de hoogwaardige goederen in het grensoverschrijdend vervoer groter dan in het binnenlands vervoer. Opvallend is echter, dat — met uitzondering van de binnenlandse vaart — het aandeel van de hoogwaardige goederen in het vervoer zeer sterk is toegenomen in de periode 1963-1972.

Behoudens bij het goederenvervoer per rail, kent het inland transport beroepsvervoer en eigen vervoer. In tabel 6 is de samenstelling van het vervoer per techniek naar deze categorieën vermeld voor de jaren 1963, 1968 en 1972.

Ook de hier optredende verschuiving in het aandeel beroepsvervoer hangt in eerste instantie samen met verschuivingen in het vervoerpakket. In het wegvervoer gaat de stijging van het aandeel beroepsvervoer gepaard met een toeneming van partijgrootte en vervoerafstand (mede door de relatief sterke stijging van het grensoverschrijdend vervoer).

In de binnenvaart kan de daling van het aandeel beroepsvervoer in hoge mate worden verklaard uit het gestegen aandeel zand- en grintvervoer, welk vervoer van oudsher grotendeels eigen vervoer is.

TABEL 6. Het aandeel van het beroepsvervoer in het totaal vervoerd gewicht per techniek

vervoertechniek	1963	1968	1972
weg	55 %	59 %	61 %
binnenvaart	51 %	45 %	47 %
rail	100 %	100 %	100 %

Bron: CBS

De groei in vervoervolume heeft uiteraard ook invloed gehad op de vervoercapaciteit. Aangezien voor de spoorwegen daaromtrent geen gegevens van het CBS beschikbaar zijn, moet een beoordeling van de capaciteitsontwikkeling beperkt blijven tot wegvervoer en binnenvaart (zie hiervoor tabel 7 op blz. 219).

Het valt in tabel 7 op dat in het wegvervoer de capaciteit aanzienlijk meer is toegenomen dan in de binnenvaart. De achterliggende oorzaak komt reeds naar voren wanneer men de samenstellende elementen van de capaciteitsgroei in beide sectoren beziet.

In het wegvervoer trad een belangrijke stijging (42%) van het laadvermogen per eenheid op; daarnaast steeg ook het aantal eenheden vrij sterk (36%).

In de binnenvaart daarentegen daalde het aantal eenheden bij een eveneens sterke stijging van het laadvermogen per eenheid. Deze stijging in gemiddeld laadvermogen werd in hoge mate veroorzaakt door het uit de markt nemen van kleine schepen, waarvan de benutting laag is, terwijl daarnaast grote eenheden met een relatief hoge benutting werden toegevoegd. Ook de stijging van het aandeel zand- en grintvervoer,

TABEL 7. De vervoercapaciteit en de ontwikkeling daarin voor wegvervoer en binnenvaart over de periode 1963 t/m 1972

vervoer- techniek	1963			1968			1972		
	aantal eenh.	laadv. x 1000 t	laadv. per eenh.	aantal eenh.	laadv. x 1000 t	laadv. per eenh.	aantal eenh.	laadv. x 1000 t	laadv. per eenh.
weg	35.537	327,7 t	9,2 t	45.243	482,6 t	10,7 t	48.503	635,6 t	13,1 t
binnenvaart ¹	12.146	4.766,0 t	392,4 t	10.246	4.964,0 t	484,5 t	8.868	5.228,0 t	589,5 t
<u>ontwikkeling</u> (1963 = 100)									
weg	100	100	100	127	147	116	136	194	142
binnenvaart ¹	100	100	100	84	104	123	73	110	150

Bron: CBS

TABEL 8. Het aantal ondernemingen, het laadvermogen per onderneming en het aantal eenheden per onderneming in wegvervoer en binnenvaart in de periode 1963 t/m 1972

vervoer- techniek	1963			1968			1972		
	aantal ondern.	l.v. per ondern.	eenh. per ondern.	aantal ondern.	l.v. per ondern.	eenh. per ondern.	aantal ondern.	l.v. per ondern.	eenh. per ondern.
weg	11.635	28,2 t	3,1	11.993	40,2 t	3,8	11.137	57,1 t	4,4
binnenvaart ¹	8.527	558,9 t	1,4	7.285	681,4 t	1,4	6.395	817,5 t	1,4
<u>ontwikkeling</u> (1963 = 100)									
weg	100	100	100	103	143	123	96	202	142
binnenvaart ¹	100	100	100	85	122	100	75	146	100

¹ de z.g. geregistreeerde vaart waaronder zowel beroeps- als eigen vervoer

Bron: CBS

waar de vervoerprestatie per eenheid hoog ligt, heeft aan deze gunstige verhouding tussen vervoerontwikkeling en capaciteitsontwikkeling bijgedragen.

In het wegvervoer steeg de capaciteit sneller dan het vervoerd gewicht; dit is niet veroorzaakt door een lagere benutting van de capaciteit, maar door een toeneming van de vervoerafstand.

Het aantal ondernemingen in wegvervoer en binnenvaart blijkt in de beschouwde periode te zijn gedaald. In het wegvervoer was deze daling gering; in de binnenvaart daalde het aantal ondernemingen echter met rond 25%.

De ondernemingsgrootte in het wegvervoer steeg belangrijk: een toeneming van het aantal eenheden per bedrijf met 42% en een verdubbeling van het laadvermogen per bedrijf. In de binnenvaart steeg het laadvermogen per bedrijf, overeenkomstig de ontwikkeling in gemiddelde scheepsgrootte (zie tabel 8 op blz. 219).

De structuur van de bedrijfstak naar ondernemingsgrootte is vermeld in tabel 9.

TABEL 9. Procentuele verdeling van het aantal ondernemingen, het aantal eenheden en het laadvermogen in het beroepsgoederenvervoer over de weg, resp. in de binnenscheepvaart, naar bedrijfsgrootteklasse.

a. wegvervoer

bedr.grootte (aantal trac- tie-eenheden)	ondernemingen		tractie-eenheden		totaal vergund laadvermogen	
	1963	1972	1963	1972	1963	1972
1 tm 3	76	67	40	24	34	20
4 t/m 9	19	24	34	31	35	30
10 t/m 14	3	4	9	12	12	13
15 en meer	2	5	17	33	19	37
totaal	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

b. binnenscheepvaart

bedr.grootte (aant.schepen)	ondernemingen		schepen		laadvermogen	
	1963	1972	1963	1972	1963	1972
1 tm 3	97	97	77	80	63	67
4 t/m 9	2	2	8	7	7	9
10 t/m 19	1	1	5	5	8	7
20 en meer			10	8	22	17
totaal	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Bron: CBS

In beide sectoren is qua aantal bedrijven het kleinbedrijf van overheersende betekenis; 67 % resp. 97% van de bedrijven in het wegvervoer en de binnenvaart vallen in 1972 in de klasse 1 t/m 3 eenheden. Een ander beeld in met name het wegvervoer ontstaat evenwel, wanneer men de verdeling van de capaciteit over de ondernemingsgrootten in de beschouwing betreft.

Het blijkt dan dat slechts 20% van het laadvermogen toebehoort aan ondernemingen in de kleinste klasse, terwijl 37% van het laadvermogen in handen is van bedrijven met 15 en meer eenheden.

De verschuiving naar grotere ondernemingen komt ook bij vergelijking van de capaciteitsverdeling voor 1963 en 1972 duidelijk tot uiting.

Tenslotte zij opgemerkt dat meer gedetailleerde informatie omtrent met name de vervoerprestaties in het inlandtransport van goederen zijn opgenomen onder de rubriek "Statistische Kanttekeningen".*)

G.J.M. Nicolaas

Drs. N.H. van der Woude

*) Publikaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek met betrekking tot het verkeer en vervoer door J. Damen, zie blz. 302.

ENKELE ASPECTEN VAN HET BEROEPSGOEDERENVERVOER OVER DE WEG

INLEIDING

In deze bijdrage zijn enkele aspecten van het beroepsgoederenvervoer over de weg belicht, zonder dat getracht is uitputtend in te gaan op alle onderwerpen die tijdens het onderzoek naar de structuur van deze bedrijfstak aan de orde zijn gekomen. Getracht is slechts enige achtergrondinformatie te geven bij enkele thans actueel zijnde vraagstukken. Deze hebben met name betrekking op de structuur van het beroepsgoederenvervoer over de weg (een groot aantal over het algemeen kleine ondernemingen), die oorzaak zou zijn van:

- ” a een ruineuze concurrentie, welke noopt tot het overtreden van verkeersveiligheidsvoorschriften en van sociale regelingen, en welke voor de ondernemers zelve leidt tot onvoldoende ondernemersinkomen, resp. tot onvoldoende continuïteit van de bedrijven
- b kostenverspillingen, niet alleen in bedrijfseconomische zin, doch ook maatschappelijk gezien, door een teveel aan lege verkeersbewegingen en een daarmee gepaard gaand te groot verbruik van schaarse energie”.

Een bezinning op deze vraagstukken vergt een inzicht in de vraag waarom de bedrijfstak deze structuur heeft, resp. waarom deze structuur zich kan handhaven, en waartoe deze structuur heeft geleid qua bedrijfsuitkomsten en qua vervoerkosten. Uiteraard kan met behulp van uitsluitend informatie — hoe gedetailleerd ook — niet een uitspraak worden gedaan over de vraag of de bestaande structuur moet worden gehandhaafd dan wel fundamenteel moet worden veranderd.

Uit de recente discussies hierover is wel gebleken dat daarbij geheel andere waardeoordelen dan het al dan niet functioneren van een bestaande structuur naar voren worden gebracht en dat daarbij gevoelsmatige argumenten veelal belangrijker worden bevonden dan de rationele. Zonder de betekenis van dit gevoelsmatige element te willen elimineren, kan het de duidelijkheid in de discussies slechts bevorderen indien de rationele elementen gescheiden worden van de gevoelsmatige. In de onderhavige benadering is uitgegaan van een op zelfstandige bedrijfshuishoudingen gebaseerde economie, welke zelfstandigheid (nog) een overwegend kenmerk is van de Nederlandse economie.

Een wezenskenmerk van een dergelijke economie is het functioneren van een marktmechanisme, dat de planning van de afzonderlijke huishoudingen coördineert (zowel binnen de sector van de produktiehuishoudingen als tussen de consumptie- en produktiehuishoudingen). Het functioneren van het marktmechanisme houdt in het bestaan van concurrentie, voor zover deze begrippen al niet synoniem zijn.

Men kan van deze concurrentie zowel de lichtzijde als de schaduwzijde naar voren brengen, en daarmee twee volkomen tegengestelde beelden scheppen, een feit is

dat zónder deze concurrentie het bestaande systeem, met de daarop geënte vrijheid van produktie (en daarmee ook de vrijheid van consumptie) niet kan functioneren. De mogelijkheden tot inperking van de concurrentie zijn echter aanwezig, en worden in het wegvervoer ook benut via onder meer de vergunningverlening. Men moet echter bedenken dat verregaande concurrentiebeperking een inbouwen van distorsies kan betekenen, zodat terdege moet worden overwogen of de nadelige gevolgen van die distorsies opwegen tegen de met de concurrentiebeperking beoogde doelstellingen.

Bij de in het navolgende te behandelen onderwerpen zijn de vraagstukken rond de factor arbeid buiten beschouwing gelaten. Dit niet omdat dit onderwerp niet van groot belang zou zijn, maar omdat daarover nog onvoldoende informatie beschikbaar is. In de opdracht tot het structuuronderzoek was dit onderwerp niet begrepen; de Beleidscommissie van het structuuronderzoek heeft dan ook in haar aanbevelingen een nader onderzoek naar de factor arbeid bepleit.

Enige informatie over dit onderwerp is weliswaar beschikbaar, doch een representatief inzicht in de werkomstandigheden en hoe deze door de betrokkenen (zowel personeel in loondienst als overige krachten) worden ervaren, ontbreekt. Het veralgemenen van incidentele waarnemingen kan van de werkelijke situatie slechts een karikatureel beeld geven.

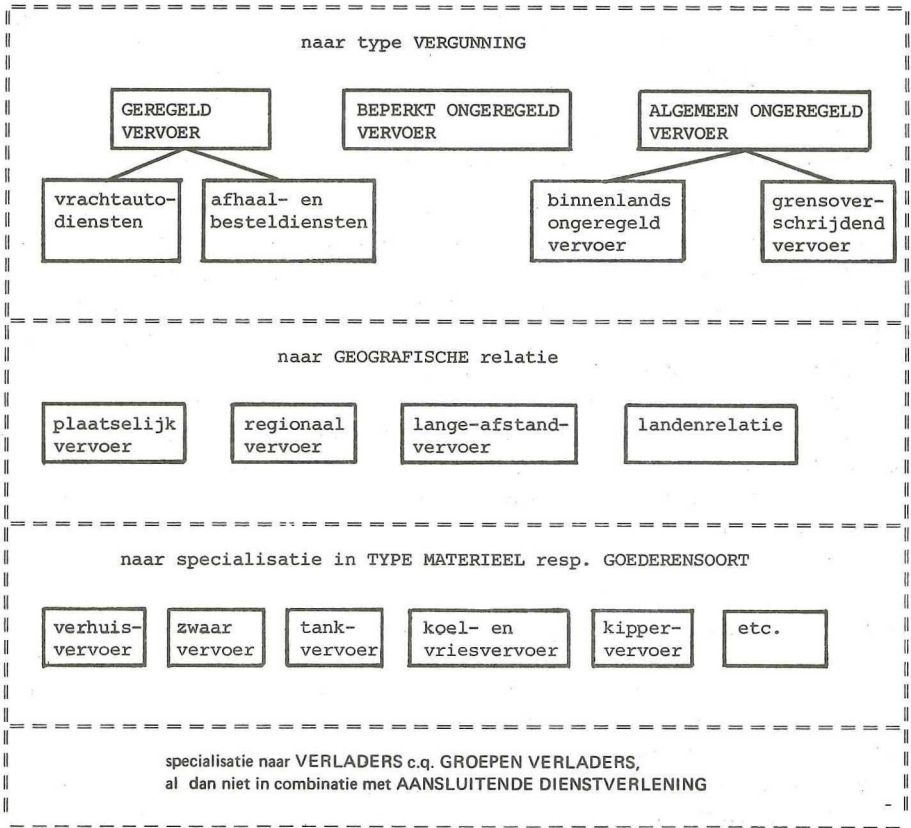
DE WEGVERVOERMARKT

Het beroepsgoederenvervoer over de weg is een bedrijfstak die op het eerste gezicht betrekkelijk homogeen lijkt, immers, alle bedrijven vervoeren goederen over de weg met behulp van vrachtauto's.

In feite is deze bedrijfstak echter uitermate heterogeen. Dit komt reeds tot uiting wanneer men zich rekenschap geeft van de grote mate van gevarieerdheid van de vrachtauto's op de weg naar grootte en uitvoering. Duidelijker nog blijkt deze heterogeniteit, indien men de markt van het beroepsgoederenvervoer over de weg analyseert.

Onderstaand is een schematische marktindeling weergegeven, waarin de grote mate van differentiatie in activiteit duidelijk naar voren komt.

DEELMARKTEN BEROEPSGOEDERENVERVOER OVER DE WEG



Deze grote differentiatie is er de oorzaak van dat op de wegvervoermarkt geen 10.000 bedrijven met elkaar in concurrentie staan, doch dat per deelmarkt – mede afhankelijk van de mate van homogeniteit daarbinnen – de concurrentieverhoudingen zijn bepaald.

Het vervoer van bij voorbeeld zand en grind met kipwagens, van zware machines met diepladers of van diepvrieskippen met koelwagens is onderling dermate verschillend, dat zij zowel qua specifieke kennis als qua vervoermaterieel niet op één noemer zijn te brengen.

Door de nog steeds verdergaande specialisatie in vervoermaterieel, samen met de groeiende tendens tevens aansluitende dienstverleningen in het pakket op te nemen, neemt de differentiatie in de wegvervoermarkt nog steeds toe.

Ook naar kostensamenstelling zijn er binnen het wegvervoer grote verschillen te zien. Een vergelijking tussen de kostensamenstelling voor een zending van 100 kg over een afstand van 100 km in het binnenlands geregeld vervoer en die voor een zending van

20.000 kg over een afstand van 500 km in het grensoverschrijdend vervoer, geeft het volgende beeld (basis loon- en prijspeil 1974).

	binnenlands geregeld vervoer	grensoverschrij- dend vervoer
zendinggewicht	100 kg	20.000 kg
vervoerafstand	100 km	500 km
loonkosten	67 %	40 %
kapitaalkosten	14 %	15 %
overige kosten	19 %	45 %
	<hr/>	<hr/>
totale kosten	100 %	100 %
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

Bron: EBW

De grote mate van heterogeniteit van de wegvervoermarkt wordt met name veroorzaakt door de differentiatie in de vervoerbehoefte naar onder meer vervoeromvang per verlader, vervoergebied, goederensoort etc. Deze differentiatie in vervoerbehoefte is ook een belangrijke verklaring voor het naast elkaar bestaan in het wegvervoer van sterk uiteenlopende bedrijfsgrootten. Het kleinbedrijf met lage organisatiekosten en een grote mate van flexibiliteit heeft bij voorbeeld een belangrijke functie in het lokaal en regionaal vervoer voor verladers in het eigen vestigingsgebied. Het middelgrote en grote vervoerbedrijf daarentegen zijn meer gericht op het langeafstandvervoer en het grensoverschrijdend vervoer, alsmede op het gespecialiseerde vervoer.

Hier tekent zich reeds een zekere taakverdeling af tussen de bedrijfsgrootteklassen, waarbij uiteraard geen scherpe grenzen, maar slechts tendensen zijn aan te geven. Dit functievervalschil komt onder meer tot uiting in een toeneming van het gemiddelde laadvermogen per tractie-eenheid bij toenemende bedrijfsgrootte.

bedrijfsgrootte in tractie-eenheden	gemiddeld laadvermogen per tractie-eenheid
1	9,3 ton
2 t/m 4	11,6 ton
5 t/m 9	12,9 ton
10 t/m 14	14,1 ton
15 t/m 19	15,3 ton
20 t/m 49	16,9 ton
50 en meer	11,6 ton

Bron: Statistiek van het binnenlands goederenvervoer 1972

Ook neemt bijvoorbeeld de relatieve betekenis van op het vervoer aansluitende diensten sterk toe bij toenemende bedrijfsgrootte, hetgeen uit onderstaande tabel moge blijken.

TABEL 1. Percentage bedrijven met een bepaalde nevenactiviteit, alsmede de variëteit van het dienstenpakket (binnenlands onbeperkt ongeregeld vervoer en grensoverschrijdend vervoer per capaciteitsklasse en totaal, 1970)

capaciteitsklasse	% bedrijven met bepaalde nevenactiviteiten		gemiddeld aantal nevenactiviteiten per bedrijf	
	ongereg. vervoer	grensov. vervoer	ongereg. vervoer	grensov. vervoer
tot 40 ton	26	46	1,6	2,0
40 tot 100 ton	38	41	1,7	1,9
100 tot 300 ton	48	43	1,7	2,4
300 ton en meer	64	73	2,1	2,7
totaal	34	48	1,7	2,3

Bron: EBW

Een tweede verklaring voor het naast elkaar bestaan van kleine en grote bedrijven in het wegvervoer is het ontbreken van z.g. "economies of scale". De grootte van de vervoereenheden in het wegvervoer is beperkt, zodat toenemende bedrijfsgrootte slechts kan worden bereikt door het in bedrijf stellen van meer vervoereenheden, welke tevens moeten worden bemand.

Technische voordelen van schaalvergroting spelen derhalve in het wegvervoer nauwelijks een rol voor wat betreft de bedrijfsgrootte. Wel nemen de marktmogelijkheden toe; daartegenover staat echter dat de organisatiekosten eveneens stijgen bij toenemende bedrijfsgrootte, onder meer door stijgend aantal niveaus in de bedrijfsorganisatie.

Afgezien van de bedrijfsgrootte zijn er tal van andere factoren die de specifieke mogelijkheden van een bedrijf bepalen, zoals de vestigingsplaats, de faciliteiten, alsmede de specifieke kennis waarover men beschikt.

HET BEDRIJFSBELEID OP DE WEGVERVOERMARKT

Het zal duidelijk zijn dat onder deze omstandigheden de keuze van deelmarkten — eventueel het creëren van nieuwe deelmarkten — en het beleid op deze deelmarkten de belangrijkste factoren vormen voor de rentabiliteit en de continuïteit van een wegvervoerbedrijf.

Doordat de vraag niet homogeen is, bestaat er voor een wegvervoerbedrijf niet alleen de ruimte doch ook de noodzaak tot het voeren van een eigen markt- en prijsbeleid.

Het bedrijf is daarbij uiteraard geen monopolist, doch moet zich bij dit beleid bewegen tussen de — per deelmarkt verschillende — marges die de actuele en potentiële concurrentie stellen.

Deze situatie is geen onveranderlijk gegeven in de tijd. Niet alleen door de in beweging zijnde vrachtauto's, doch naar tal van andere facetten is het beroepsgoederenvervoer over de weg een dynamische bedrijfstak.

Vanuit een bedrijfstak met over het algemeen zeer kleine bedrijven, vrachtauto's met een beperkt laadvermogen en ingezet op korte afstanden, is deze sector uitgegroeid tot een bedrijfstak waarin het middelgrote en grote vervoerbedrijf een belangrijk aandeel hebben, met een grote verscheidenheid aan automaterieel ook in de grote laadvermogenklassen (20 ton en meer) en waarin de vervoeractiviteiten zich ver over de landsgrenzen uitstrekken.

Daarmede gepaard gaande hebben de ondernemingen zich niet alleen in omvang maar ook in aanpak moeten ontwikkelen. Vanuit een ambachtelijke bedrijfsvoering, gericht op de exploitatie van vrachtauto's, moest een ontwikkeling plaatsvinden naar een marktgerichte bedrijfsvoering.

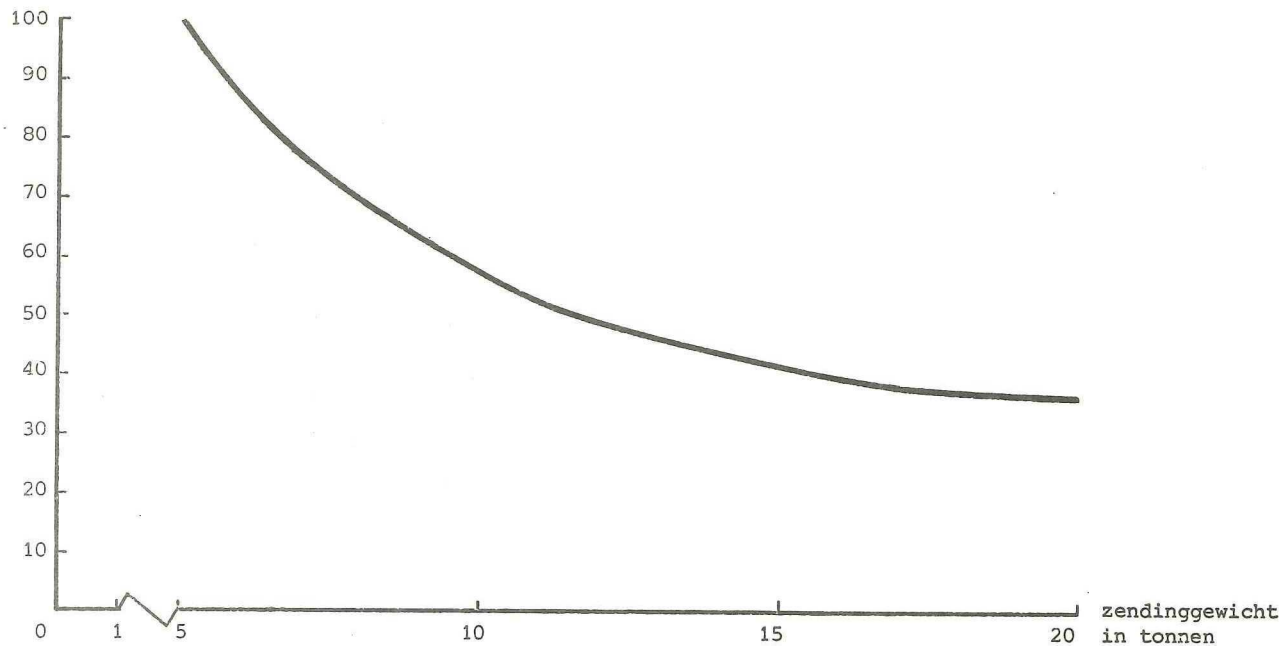
Deze ontwikkeling heeft tot gevolg gehad dat de eisen aan het management in deze bedrijfstak snel zijn gestegen.

Vergeleken met andere bedrijfstakken (bij overeenkomstige bedrijfsgrootte) wordt de bedrijfsvoering in het wegvervoer onder meer gecompliceerd door:

- de ondoorzichtigheid van de markt als gevolg van de grote mate van differentiatie en het uitgebreide geografische gebied.
- de gedecentraliseerde uitvoering van de produktie (de transportafwikkeling vindt buiten het directe waarnemingsveld van de bedrijfsleiding plaats)
- het ontbreken van een produkteenheid als basis voor het marktbeleid en voor de kostenbewaking (de kosten per ton c.q. per ton-km variëren sterk naar gelang de vervoerafstand, het vervoerd gewicht en andere transportomstandigheden, waardoor vrijwel elk transport zijn eigen kostprijs heeft)
(zie grafieken 1 en 2 op blz. 228 en 229).

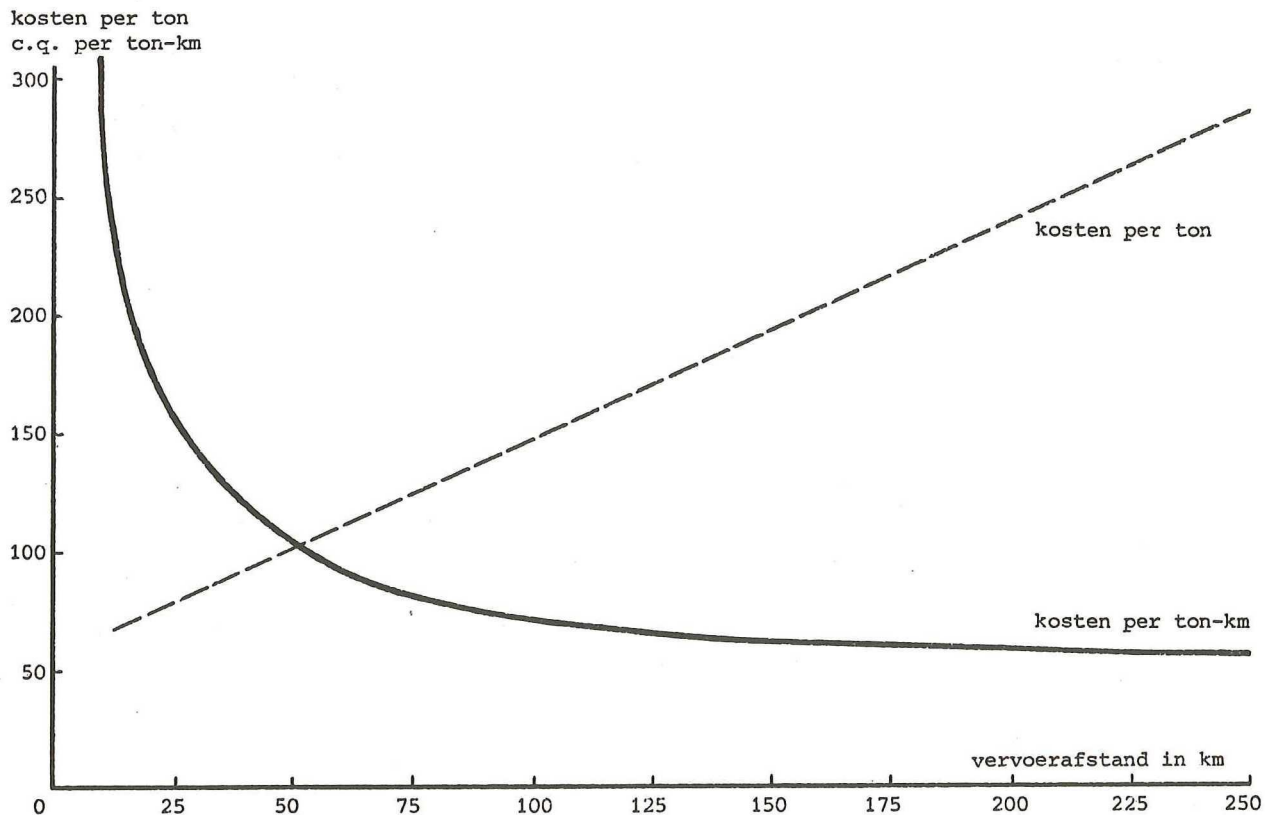
GRAFIEK 1. De kosten per ton c.q. per ton-km bij een vervoerafstand van 100 km en bij verschillende zendinggewichten

kosten per ton
c.q. per ton-km



Bron: EBW

GRAFIEK 2. De kosten per ton c.q. per ton-km voor een zendinggewicht van 20 ton en bij verschillende vervoerafstanden



Bron: EBW

De vraag rijst of door het creëren van grotere bedrijfseenheden dan wel door centralisering van de planning, het marktbeleid en ook de inzet van vervoercapaciteit optimaler kan plaatsvinden dan thans het geval is.

Hoewel deze oplossing op het eerste gezicht aantrekkelijk lijkt, blijkt al spoedig dat dit niet het geval is. De grote hoeveelheden data die zowel ten aanzien van de vervoermarkt als de individuele bedrijfsmogelijkheden vereist zijn, zijn praktisch onmogelijk centraal te verwerken. Centralisatie zou alleen mogelijk zijn bij verwaarlozing van het merendeel van deze data en dan wellicht op papier efficiënt lijken, doch in feite bij een teruggang in dienstverlening een grote verspilling in de kostensfeer veroorzaken. Slechts voor een beperkt deel van het vervoer is een zekere mate van centralisatie boven bedrijfsniveau mogelijk. Deze mogelijkheden worden door middel van samenwerkingsvormen ook benut, zoals bij voorbeeld bij de vervoercentra in het geregeld vervoer en de vrachtwisselingskantoren in het ongeregeld vervoer. Ook de niet geïnstitutionaliseerde rechtstreekse vrachtwisseling tussen wegvervoerbedrijven onderling is bijzonder omvangrijk. Aan deze samenwerkingsvormen valt nog veel te verbeteren, doch de mogelijkheden ervan mogen niet worden overschat.

De bedrijfstak zelf ziet dan ook veeleer de noodzaak tot verdere ontwikkeling van management, managementtechnieken en beleidsinformatiesystemen, toegespitst op de specifieke behoeften van deze bedrijfstak. Zowel binnen de bedrijven als in bedrijfstakverband wordt daaraan veel aandacht besteed. Zo is voor het wegvervoer een beleidsinformatiesysteem ontwikkeld en in vele bedrijven reeds in gebruik, dat vanaf een analyse van de omzetresultaten, via een controle op de benutting van de capaciteit tot een sluitend kostenbewakingssysteem loopt. Dit systeem stelt de bedrijfsleiding in staat de gang van zaken op de voet te volgen, afwijkingen van het geplande beleid naar oorzaak op te sporen en waar nodig tijdig bij te sturen.

De nadruk op het management betekent uiteraard niet een pleidooi voor een ongebreidelde vrijheid van bedrijfsuitoefening in het wegvervoer. Evenals in andere bedrijfstakken heeft de overheid ten aanzien van veiligheidsaspecten en sociale aspecten een regulerende en controlerende taak.

Daarnaast echter zou door het ontbreken van natuurlijke drempels in de toegang tot de wegvervoermarkt en de betrekkelijk eenvoudig te realiseren uitbreiding van bestaande capaciteit een permanent gevaar voor overcapaciteit — met als gevolg marktverstoring — bestaan, ware het niet dat de toegang tot de markt en uitbreiding van capaciteit via een vergunningensysteem is gereguleerd.

Deze vergunningverlening hanteert daarbij voornamelijk kwalitatieve maatstaven, waaronder de rentabiliteit als criterium voor de kwaliteit van het bedrijfsbeleid een zeer belangrijke rol speelt bij verzoeken om uitbreiding van capaciteit.

Deze rentabiliteit wordt vastgesteld op basis van kostennormen, waarbij rekening is gehouden met de veiligheids- en sociale voorschriften, zodat de naleving van deze voorschriften langs indirecte weg in de vergunningverlening wordt gecontroleerd. Met name wordt op deze wijze tegengegaan dat ondernemingen door overtreding van deze voorschriften onereuze concurrentie bedrijven.

Bij de beoordeling van de wijze waarop de bestaande structuur gefunctioneerd heeft, is de bedrijfsrentabiliteit een belangrijk criterium. Bij de jaarlijkse enquêtes van het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer bij wegvervoerbedrijven worden enkele honderden bedrijven bezocht, waarbij per bedrijf het bedrijfseconomische rendement vóór belastingen wordt bepaald: netto-overschot in procenten van de omzet. Dit netto-overschot wordt als volgt berekend:

totaal opbrengsten volgens bedrijfsadministratie	
kosten volgens bedrijfsadministratie (excl. afschrijvingen)	—	
fiscale winst + afschrijvingen	
gewaardeerd loon ondernemer	
gewaardeerd loon overige niet op de loonlijst staande krachten	
ingecaluleerde rente over het eigen vermogen	+	—
netto-overschot + afschrijvingen	
afschrijvingen	—	
netto-overschot	=====

De gemiddelde rentabiliteit in de onderscheiden sectoren van het beroepsgoederenvervoer bedroeg in de periode 1963 – 1971 als volgt:

	1963- 1965	1966- 1969	1969- 1971
binnenlands: geregeld vervoer	5,2%	0,6%	1,4%
ongeregeld vervoer	3,3%	1,8%	3,1%
grensoverschrijdend vervoer	4,5%	3,0%	5,1%

Deze rentabiliteit vertoont een grote mate van spreiding tussen de bedrijven onderling, waarbij ook in conjunctureel gunstige jaren een niet onbelangrijk deel van de bedrijven een negatief rendement behaalde. De oorzaken van een negatief rendement zijn velerlei en hebben vaak betrekking op omstandigheden buiten het bedrijf, doch niet zelden ook op het markt- en prijsbeleid van een bedrijf.

Het is evenwel moeilijk aan te nemen dat wanneer een aantal bedrijven met verliezen van 20% op de omzet draait de concurrentie op de wegvervoermarkt daarvan de hoofdoorzaak is, wanneer in dezelfde sector andere bedrijven een winst van 10% of meer maken.

In het geregeld vervoer, waar de markt van de bedrijven via concessies is afgeperkt, liggen de oorzaken van de achteruitgaande rentabiliteit en de verliessituatie in vele bedrijven eerder bij het functieverlies dat deze sector door de ontwikkeling in het vervoer heeft geleden dan bij de concurrentie. In deze sector is een herstructurering onvermijdelijk om tot herstel van de rentabiliteit te komen.

Een voorbehoud bij de geconstateerde rendementscijfers moet worden gemaakt ten aanzien van de vraag in hoeverre deze zouden dalen bij strikte naleving van de verkeersveiligheidsvoorschriften en sociale regelingen, aangezien de cijfers zijn ontleend aan de werkelijke bedrijfsvoering.

Voor zover in andere onderzoeken kon worden nagegaan, is daarvan een kostenverhogend effect te verwachten, zij het gemiddeld genomen in relatief bescheiden omvang. Het wegvervoer wordt jaarlijks geconfronteerd met vele kostenstijgingen door tal van oorzaken, die via produktiviteitsverbetering en prijsverhoging worden onderzocht, zonder dat daardoor meteen het rendement wordt aangetast.

Gevaarlijk voor de positie van het wegvervoer, en met name in het grensoverschrijdend vervoer, worden deze voorschriften echter wanneer zij door onvoldoende aanpassing aan de eigen situatie in het wegvervoer en vooral door onvoldoende flexibiliteit, de vervoerafwikkeling ernstig verstoren.

DE PRODUKTIVITEITSONTWIKKELING *)

Een algemeen probleem in de dienstensector is het achterblijven van de arbeidsproduktiviteit bij die in de industrie, waardoor de kosten van deze dienstverlening de neiging hebben sneller te stijgen dan het algemene prijspeil. Ook het wegvervoer wordt geconfronteerd met een sterke stijging van de loonkosten, zowel door gestegen loonbedragen, verkorting van het aantal werkuren per jaar, als verhoging van de sociale lasten. Niettemin is men er in de afgelopen jaren (1964 – 1972) in geslaagd een verhoging van de arbeidsproduktiviteit te bereiken van rond 4,5% per jaar – ongeveer overeenkomend met de reële loonkostenstijging – door met name:

- verbetering van laad- en lostijden door mechanisatie
- verhoging van de rijtijden door hogere gemiddelde rijsnelheden (dit niet als gevolg van overtreding van maximumsnelheden, maar vooral door verbetering van het wegennet in de zestiger jaren)
- een grotere mate van "scheduling" in het vervoer
- toenemende specialisatie van het materieel door afstemming op specifieke vervoeren
- vergroting van het laadvermogen per tractie-eenheid.

*) Zie ook Aantekeningen, blz. 271, "Het produktiviteitsbegrip in het wegvervoer",

De vergroting van het laadvermogen veroorzaakte rond 2/3 van bovengenoemde verbetering in arbeidsproductiviteit.

De verbetering in arbeidsproductiviteit reduceerde niet alleen de stijging van de vervoerkosten in belangrijke mate, ook het energieverbruik per ton vervoerd gewicht daalde belangrijk, terwijl tevens het aantal verkeersbewegingen per ton vervoerd gewicht in niet onbelangrijke mate afnam.

Weliswaar hadden de "scheduling", de specialisatie in materieel en de vergroting van het laadvermogen per eenheid een lichte daling in de verhouding lading ton-km : laadvermogen ton-km tot gevolg, de effecten van het vergrote vervoerd gewicht per rit wogen daar ruimschoots tegen op.

Een globale berekening voor het binnenlands vervoer leidde tot de navolgende uitkomsten (bij een afstand van 40 km) voor de periode 1963 - 1971:

	<u>1971 (1963 = 100)</u>
gemiddeld laadvermogen per transport	148
gemiddeld vervoerd gewicht per transport	143
gemiddelde kosten per ton vervoerd gewicht (in reële guldens)	78
brandstofverbruik in liters per ton vervoerd gewicht	83
aantal vrachtauto-km per ton vervoerd gewicht	72

Bron: EBW

Helaas moet worden opgemerkt dat de perspectieven voor verdere produktiviteitsverbetering in de toekomst vrij somber zijn, wanneer men de oorzaken van de opgetreden produktiviteitsverbetering nader beschouwd.

- De mechanisering van laden en lossen is vrijwel voltooid, zodat een verdere daling van de transporttijd uit dien hoofde nauwelijks te verwachten valt.
- Door achterblijven van de infrastructurele voorzieningen bij het verkeersaanbod moet worden gevreesd dat de rijtijden in de toekomst eerder verlengd dan verkort zullen worden.
- De verdergaande "scheduling" van het vervoer biedt wellicht nog perspectief, doch zal voornamelijk gericht moeten zijn op verdere verbetering van de werkomstandigheden van het rijdend personeel.
- Ook een verdergaande specialisatie kan in de toekomst voor bepaalde vervoeren produktiviteitsverbetering meebrengen, het kwantitatieve effect hiervan mag echter niet worden overschat.
- Een verdere vergroting van het gemiddelde laadvermogen stuit op maxima ten aanzien van afmetingen en gewichten voor vrachtauto's. In het grensoverschrijdend vervoer zijn deze maxima voor het merendeel van de capaciteit reeds bereikt, terwijl in het binnenlands vervoer deze grenzen zich ook in toenemende mate doen gelden.

Een en ander betekent dat voor de toekomst een sterkere stijging van de vervoerkosten moet worden verwacht dan in het verleden het geval was.

SUBSTITUTIEMOGELIJKHEDEN

Een belangrijk punt in het vervoerbeleid is de vraag of het op verkeerstechnische en milieu-overwegingen gewenst is de keuze van een vervoertechniek niet langer op uitsluitend bedrijfseconomische gronden te doen plaatsvinden.

Afgezien van de technische mogelijkheden, hangt het antwoord op deze vraag in belangrijke mate af van het relatieve belang van de te hanteren bedrijfseconomische criteria, waarbij met name valt te denken aan kostenoverwegingen.

In de grafieken 3 en 4 (zie blz. 237 en 238) zijn de uitkomsten van enkele in dit verband relevante berekeningen weergegeven. In de grafieken is bij variabele afstand aangegeven voor welke partijgrootte de binnenvaart en het wegvervoer gelijke kosten hebben (break-even point). Het gearceerde gedeelte in de grafieken geeft de combinaties van partijgrootte en afstand weer, waarbinnen de kosten per binnenschip hoger liggen dan die van het wegvervoer. Buiten dit gebied heeft de binnenvaart kostenvoordelen.

Uit de grafieken kan eveneens worden afgeleid dat het al dan niet voorkomen van natransport van zeer grote invloed is op de kostenverhouding binnenvaart: wegvervoer. Ingeval van natransport wordt het gebied, waarbinnen het wegvervoer kostenvoordelen biedt, sterk vergroot.

Het merendeel van het wegvervoer speelt zich blijkens onderstaande opstelling af op afstanden kleiner dan 75 km. Een verschuiving van dit vervoer naar rail of binnenvaart zou niet alleen betekenen dat het grote aantal verkeersbewegingen in voor- en natransport evenveel verkeer over de weg oproept als er bespaard zou worden; ook in de sfeer van de transportkosten ontstaan bij bedoelde verschuiving kostenverschillen, welke niet in procenten maar in veelvoud moeten worden uitgedrukt.

ritafstand in binnenlands vervoervervoerd gewicht in procenten

	enk.	cum.
t/m 9 km	33,6	33,6
10 t/m 24 km	21,5	55,1
25 t/m 49 km	13,5	68,6
50 t/m 74 km	7,7	76,3
75 t/m 99 km	5,5	81,8
100 t/m 149 km	7,8	89,6
150 t/m 199 km	4,8	94,4
200 t/m 249 km	3,1	97,5
250 t/m 299 km	1,3	98,8
300 km en meer	1,2	100,0

Bron: Statistiek van het binnenlands goederenvervoer 1972.

Voor het wegvervoer over langere afstanden ligt de situatie minder evident. Analyses hebben aangetoond dat de verladerskeuze niet alleen wordt bepaald door de directe vervoerkosten, maar ook door bij voorbeeld de vervoersnelheid, de flexibiliteit en met name ook door de mate waarin het vervoeraanbod aan de vervoervraag is aangepast.

Ook in deze opzichten is het wegvervoer sterk in het voordeel boven andere vervoertechnieken. Men dient daarbij voor ogen te houden dat voor vele verladende bedrijven niet zozeer de directe vervoerkosten, maar de totale kosten van de fysieke distributie belangrijk zijn en dat optimalisering van dit proces als geheel voor de marktpositie van het verladende bedrijf noodzakelijk is. Voor zover het daarbij gaat om de keuze tussen wegvervoer, rail en binnenvaart, gaat het dan ook niet alleen om de directe vervoerkosten, maar om de totale distributiekosten in alternatieve situaties. De bedragen die hiermede gemoeid zijn, zijn aanzienlijk groter dan de directe vervoerkosten.

Wil men het wegvervoer werkelijk terugdringen resp. in zijn groei beperken, dan is een fundamentele verandering in ruimtelijke ordening, aard van de nationale productie en waarschijnlijk ook in de omvang van de nationale productie vereist.

Daarnaast is denkbaar dat men het wegvervoer door beperkende bepalingen aan banden legt; dan evenwel moet men accepteren dat een ongecontroleerde terugslag op in eerste instantie de productieomvang plaatsvindt.

Van belang bij de overwegingen is voorts dat men de problemen in hun relatieve omvang beziet. In de periode 1960-1971 groeide het totale verkeer op de rijkswegen met 141%. Het vrachtautoverkeer daarentegen steeg slechts met 65%.

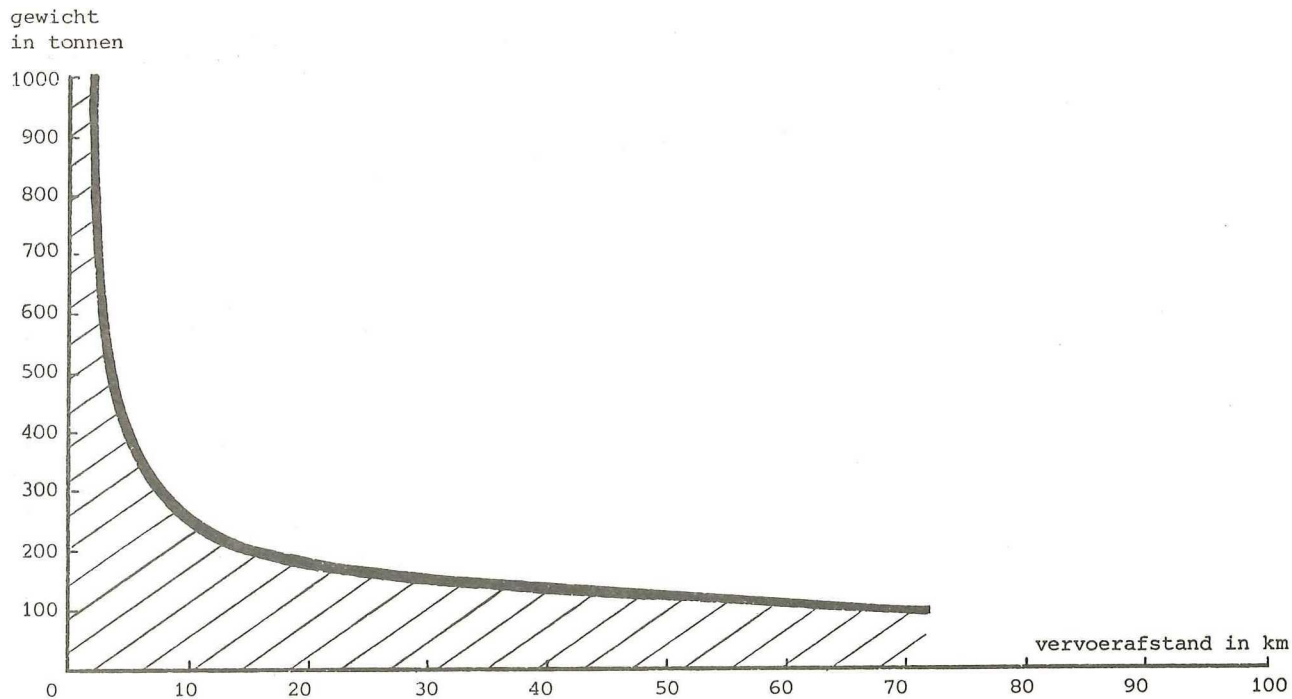
Het relatieve aandeel van het goederenvervoer (beroeps plus eigen vervoer) in het totaal van de verkeersbewegingen bedroeg in 1971 voor een gemiddelde werkdag 16,4%. In 1960 was dit nog 23,7%.

Hierbij zij nog opgemerkt dat het vrachtautoverkeer vrij evenwichtig over de uren van de dag is verdeeld, terwijl het overige verkeer een geprononceerd spitskarakter heeft.

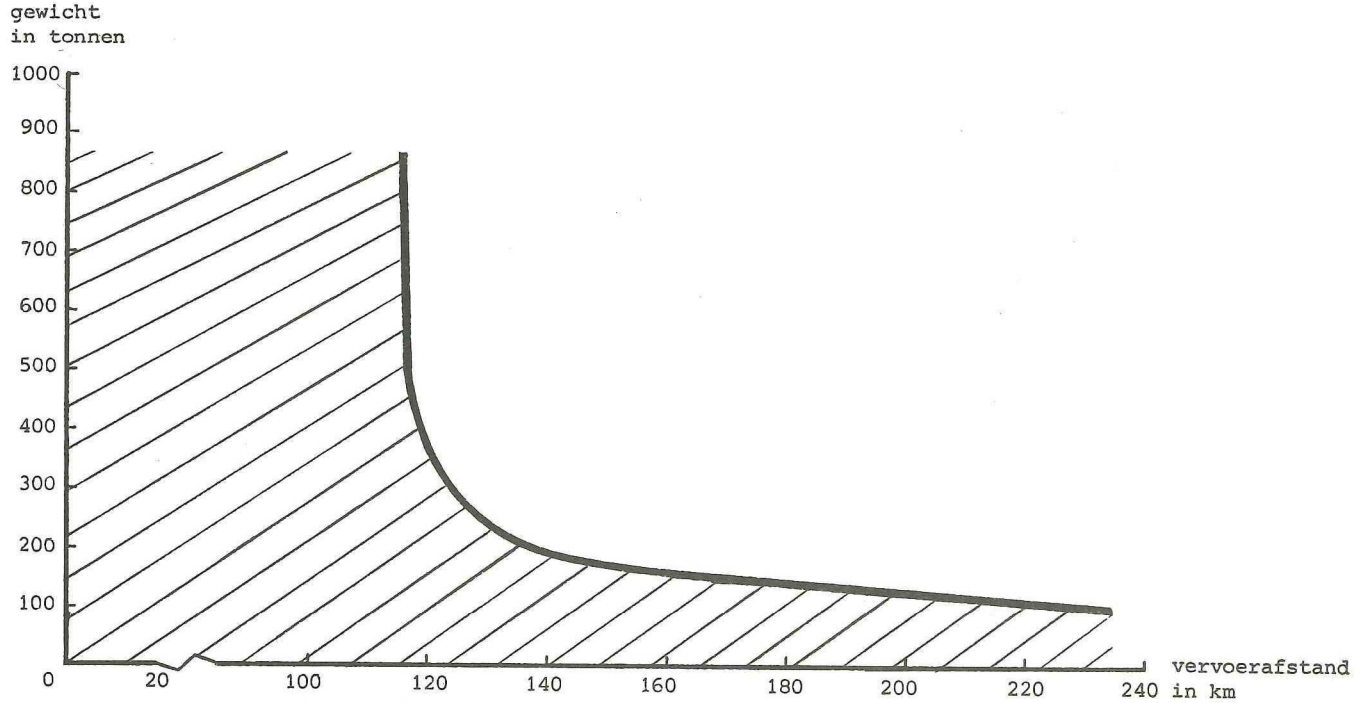
Ten aanzien van het energieverbruik zij tenslotte opgemerkt dat het vrachtautoverkeer – met rond 2% van het totale energieverbruik – een slechts bescheiden afnemer genoemd kan worden.

Drs. N.H. van der Woude
Drs. J.A. van den Bos

GRAFIEK 3. Break-even point analyse binnenvaart/wegvervoer, situatie 1968 (binnenvaart zonder natransport bij kostprijzen op basis van de boekwaarde, in vergelijking met wegvervoer in partijen van 20 ton



GRAFIEK 4. Break-even point analyse binnenvaart/wegvervoer, situatie 1968 (binnenvaart met natransport bij kostprijzen op basis van de boekwaarde, in vergelijking met wegvervoer in partijen van 20 ton



ENKELE ASPECTEN VAN DE NEDERLANDSE BINNENVAART

INLEIDING

De sector van het watervervoer heeft sinds het begin van de jaren zestig een vrij belangrijke groei doorgemaakt. Zo steeg het vervoervolume van de binnenvaart van 1963 – 1972 met niet minder dan ca. 65%. Evenals het wegvervoer kampt de binnenvaart niettemin met structurele problemen, culminerend in een onvoldoende rentabiliteit en een laag ondernemersinkomen voor tal van binnenvaartondernemingen. Hiervoor kunnen een aantal oorzaken worden genoemd, welke echter alle zijn terug te brengen op één noemer n.l. het onvoldoende aangepast zijn van de aanbodzijde qua vlootsamenstelling en qua organisatiestructuur aan de vraagzijde van de markt. Zo bezit de Nederlandse vloot nog te veel kleine veelal oude schepen (ca. 40 % van het totale actieve vlootbestand). De slechte bedrijfsresultaten vindt men dan ook met name terug in de categorie van de kleinere laadvermogens.

Voorts vereisen de ontwikkelingen aan de vraagzijde – met name de toenemende schaalvergroting en de steeds groter wordende investeringen welke daarmee gepaard gaan – een verschuiving naar grotere organisatorische eenheden, die een eigen marktpositie kunnen verwerven. De huidige situatie is echter dat het grootste deel van de vloot gespreid is over kleine ondernemingen, die voor hun vervoer zijn aangewezen op tussenpersonen en de door de overheid beheerde "passieve" schippersbeurzen.

Een belangrijk knelpunt vormt tevens de financiering, welke onvoldoende mogelijkheden biedt tot de zo noodzakelijke investeringen in vloot en organisatie.

Een en ander gaf aanleiding tot het instellen van een onderzoek naar de structuur van de Nederlandse binnenvaart *). Dit onderzoek, dat kan worden beschouwd als eerste "overall" studie met betrekking tot de Nederlandse binnenvaart, had tot doel een economische "doorlichting" van deze bedrijfstak, mede ten behoeve van voor de toekomst uit te stippelen beleidslijnen.

Uit de veelheid van conclusies waarmee het onderzoek werd afgesloten kan een tweetal als de meest markante naar voren worden gebracht. Onder meer is gebleken dat de binnenvaart als vervoertechniek een gunstige uitgangspositie heeft: voor het massavervoer per binnenschip is in feite geen reëel alternatief aanwezig. Echter zoals hiervoor reeds werd gesteld, is de bedrijfseconomische positie van de binnenvaartbedrijven zwak, hetgeen de continuïteit in deze sector in gevaar brengt.

Op een aantal hiermede samenhangende aspecten wordt in deze bijdrage nader ingegaan, waarbij zal worden aangesloten bij de resultaten van het structuuronderzoek.

*) Structuuronderzoek Nederlandse binnenvaart (eindrapport oktober 1973)
Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer (EBW)

In het eerste deel zal de structuur van de binnenvaartmarkt, alsmede die van het beroepsvervoer nader worden bekeken, waarbij tevens wordt ingegaan op de functie van de Evenredige Vrachtverdeling (E.V.) in de binnenlandse vrachtverwerking. Voorts wordt aandacht besteed aan de rentabiliteitsontwikkeling in de binnenvaart, alsmede aan de factoren welke daarop van invloed zijn. Als laatste onderdeel zal een aantal knelpunten worden aangegeven welke de ontwikkeling van met name de particuliere binnenvaart in de weg staan. In dit kader zal meer uitvoerig worden stilgestaan bij de investeringsaftrek, welke een belangrijk facet zou kunnen vormen van het investeringsklimaat in deze bedrijfstak.

DE STRUCTUUR VAN DE NEDERLANDSE BINNENVAARTMARKT

Vervoersamenstelling en ontwikkeling van de vloot

De binnenvaartmarkt heeft een minder heterogeen karakter dan de sector van het wegvervoer. Weliswaar kent de binnenvaart een groot aantal marktsectoren, doch men kan deze slechts ten dele separeren. Zo is formeel een onderscheid mogelijk tussen beroeps- en eigen vervoer, waarbij echter zij aangetekend dat eigen vervoer ook wordt verricht met schepen die de verlader niet in eigendom heeft, doch huurt van derden. Voorts is het mogelijk bij dochtermaatschappijen het vervoer van de moedermaatschappij te vermengen met vervoer voor derden.

Is het voor het binnenlands vervoer in principe mogelijk het eigen vervoer met eigen schepen te separeren van het beroepsvervoer, in het grensoverschrijdend vervoer kent men dit onderscheid niet.

Een tweede belangrijk onderscheid is dat tussen binnenlands- en grensoverschrijdend vervoer. Een werkelijke scheiding tussen deze beide vervoersectoren is echter niet aanwezig. Zo is in het structuuronderzoek gebleken dat ca. de helft van de Nederlandse binnenvloot zowel voor binnenlands als grensoverschrijdend vervoer wordt ingezet.

Een derde onderscheid naar deelmarkt vindt men in het binnenlands beroepsgoederenvervoer te water; ook hier bestaat de facto echter weer een zekere mate van wederzijdse beïnvloeding tussen de deelmarkten onderling.

De grote mate van overlapping tussen de deelmarkten hangt mede samen met de aard van de vervoerde goederen die in de binnenvaart in hoofdzaak een massaged-karakter hebben. Dit geeft zowel naar type materieel als wijze van vervoerafwikkeling aanzienlijk minder aanleiding tot differentiatie dan de zeer grote variëteit in goederensoort bij het wegvervoer.

Daarenboven is de plaats van de binnenvaart in de fysieke distributie ook veel sterker afgepaald dan bij het wegvervoer het geval is. De grote flexibiliteit in het wegvervoer maakt het aldus mogelijk de dienstverlening vergaand aan te passen aan en in te passen in het patroon van fysieke distributie bij het verladend bedrijfsleven.

Een en ander houdt uiteraard niet in dat er in de binnenvaart geen mogelijkheden tot produktdifferentiatie en marktbeleid is; wel dat de speelruimte daartoe beperkter is dan in bij voorbeeld het wegvervoer.

De samenstelling van het vervoer van de Nederlandse binnenvaartvloot voor droge lading in de diverse marktsectoren was in 1972 als volgt:

TABEL 1. Vervoersamenstelling van de Nederlandse binnenvaartvloot voor droge lading in 1972

	vervoerd gewicht		ton-km	
	mln. ton	%	mln. ton	%
<i>grensoverschrijdend vervoer</i> <i>(onder Nederlandse vlag)</i>	63,7	41,9	19.120	72,8
<i>binnenlands vervoer</i>	88,5		7.137	
beroepsvervoer	46,4		4.454	
o wilde vaart	21,3	14,0	3.104	11,8
o bijzonder vervoer	22,6	14,8	1.246	4,8
o campagnevaart	1,9	1,2	68	0,3
o beurtvaart	0,6	0,4	36	0,1
eigen vervoer	42,1	27,7	2.683	10,2
totaal grensoverschrijdend en binnenlands vervoer	152,2	100 %	26.257	100 %

Bron: C.B.S.

Beziet men naast de vervoersamenstelling van de Nederlandse binnenvaartmarkt de ontwikkeling van de daarop opererende vloot naar aantal schepen, dan blijkt deze sinds 1960 met ca. 30% te zijn afgenomen. Daarbij geeft het gemiddeld laadvermogen (in tonnen) voor een reeks van jaren een stijgende tendens te zien.

De ontwikkeling van de Nederlandse vloot voor droge lading

jaar (stand per 1 januari)	actieve vloot				
	aantal	index- cijfer	laadvermogen in tonnen	index- cijfer	gemiddeld laadvermogen in tonnen
1960	11.308	100,0	3.777.049	100,0	331
1965	10.703	94,6	4.321.181	115,4	404
1970	8.739	77,3	4.291.221	114,6	491
1971	8.291	73,3	4.250.104	113,5	513
1972	8.087	71,5	4.421.584	118,1	547

Bron: C.B.S.

Weliswaar moet worden opgemerkt dat de stijging in het gemiddeld laadvermogen in belangrijke mate veroorzaakt is door het uit de markt nemen van kleine tonnages. Daarnaast heeft echter ook de toevoeging van grote eenheden (vooral in de duwvaart) een grote invloed gehad.

Niettemin spreekt uit de voorgaande cijfers duidelijk het verschijnsel van de schaalvergroting, die tot uitdrukking komt in de ontwikkeling van de gemiddelde partijgrootte c.q. scheepsgrootte.

Naar het zich laat aanzien zal deze tendens tot schaalvergroting zich ook in de toekomst voortzetten. Deze verwachting is niet alleen gebaseerd op de geprognostiseerde ontwikkelingen van het vervoer zowel naar omvang als naar samenstelling, maar tevens op de tendens tot het in gebruik nemen van grotere schepen.

Dit laatste houdt verband met de dalende transportkosten (met name de loonkosten) per ton vervoerd gewicht bij toenemende scheepsgrootte.

Beroepsvervoer

In het beroepsvervoer zijn de kleine ondernemingen (1 t/m 3 schepen) met rond 85% van het aantal schepen en ca. 75% van het draagvermogen van overwegende betekenis. Het overgrote deel der kleine ondernemers (de z.g. particulieren) is slechts in het bezit van 1 schip (rond 90% van de bedrijven met 1 t/m 3 schepen). Met betrekking tot de rederijen ziet men een overeenkomstige tendens; ook hier zijn de kleine ondernemingen (van 4 t/m 9 schepen) ver in de meerderheid. Betreft men daarentegen bij de rederijen het aantal schepen – en nog sterker het totale draagvermogen – in de analyses, dan blijkt dat de grootste rederijen in deze groep duidelijk domineren.

TABEL 2. Samenstelling van de vloot in het beroepsvervoer naar ondernemingsgrootte (situatie 1968)

	aantal onder- nemingen	aantal schepen	draagvermogen (x 1000 ton)
	%	%	%
<i>particulieren</i>			
w.v. met 1 schip	89	70	57
met 2 en 3 schepen	10	16	18
<i>rederijen</i>			
w.v. met 4 t/m 9 schepen	1	5	7
met 10 t/m 19 schepen	0*	3	5
met 20 en meer schepen	0*	6	13
	100	100	100

* minder dan een half procent

Bron: structuuronderzoek Nederlandse binnenvaart

Uit het structuuronderzoek zijn nog een aantal andere aspecten in samenhang met de ondernemingsgrootte naar voren gekomen. Zo blijkt er nauw verband te bestaan tussen de vorm van beroepsvervoer en de ondernemingsgrootte.

De kleine ondernemingen en kleine schepen zijn voor het merendeel op de binnenlandse markt georiënteerd, terwijl de middelgrote en grote ondernemingen overwegend zijn gericht op de internationale vaart.

Voor wat de bevrachting betreft zijn de kleine ondernemingen vrijwel uitsluitend aangewezen op tussenpersonen (waaronder de schippersbeurs). Daarnaast vindt men — zij het in beperkte mate — bevrachting via commerciële samenwerkingsverbanden. Naarmate echter de ondernemingen groter worden stijgt het aandeel van het vervoer dat rechtstreeks van de verlader wordt verkregen (contractbasis), terwijl daarnaast de moedermaatschappij als opdrachtgeefster een belangrijke rol speelt.

TABEL 3. Overzicht van de wijze van bevrachting (in procenten van het totale aantal reizen) voor ondernemingen met 1 t/m 3 schepen (situatie 1968)

bevrachtingswijze	%
totaal aantal reizen (in procenten)	100
waarvan:	
o binnenlandse beurs	30
o vrije internationale beurs	5
o zelfstandige bevrachter	40
o commerciële samenwerkingsvorm	10
o rechtstreeks van verlader	15

Bron: structuuronderzoek Nederlandse binnenvaart

De Evenredige Vrachtverdeling en de binnenlandse beurzen

Wanneer men de betekenis van de Evenredige Vrachtverdeling (E.V.) afleidt uit het aandeel van de binnenlandse wilde vaart in het totale vervoer met Nederlandse binnenschepen, valt op dat deze betekenis kwantitatief gering is.

Voorts kan worden geconstateerd dat in de afgelopen jaren de wilde vaart duidelijk aan relatieve betekenis heeft ingeboet; terwijl in de meeste sectoren van het watervervoer een sterke groei viel waar te nemen, steeg het vervoer via de wilde vaart slechts in geringe mate.

Een en ander moge blijken uit het navolgende overzicht.

jaar	vervoerd gewicht wilde vaart	aandeel wilde vaart in totale vervoer voor droge lading
	indexcijfer	indexcijfer
1960	100	100
1963	103	107
1968	108	75
1972	112	73

Bron: C.B.S.

Toch kan men de betekenis van de beurs niet alleen bepaald achten door haar aandeel in het vervoerd gewicht. Gebleken is dat met name de kleinere ondernemingen voor hun vrachtverwerving uitsluitend of mede op de binnenlandse beurs zijn aangewezen.

Het al dan niet verdwijnen van de E.V. is dan ook reeds het onderwerp van een jarenlange discussie, hetgeen opnieuw aanleiding geeft nader in te gaan op een aantal met dit systeem samenhangende aspecten. Daartoe zullen allereerst een aantal factoren van historische en juridische aard worden belicht.

De wet op de E.V. — welke tot stand kwam in 1933 — had tot doel de scherpe prijsconcurrentie tegen te gaan als gevolg van de grote vervoerafname, waarmee de binnenvaart in de dertiger jaren werd geconfronteerd.

Niettemin bleef dit stelsel gehandhaafd, ook na 1951, in welke jaren de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (W.G.B.) tot stand kwam. Deze wet beoogt het bereiken van gezonde verhoudingen binnen de vervoertak en het verzekeren aan deze vervoertak van de hem toekomende plaats binnen het gehele vervoerwezen. Het bereiken van gezonde verhoudingen binnen de vervoertak tracht men te effectueren, onder meer via een capaciteitsbewaking van het binnenlands beroepsvervoer te water door middel van vergunningverlening. Art. 32/33 (W.G.B.) regelt de behandeling van de aanvragen van de vergunning voor het ongeregeld vervoer door de Commissie Vervoervergunningen c.q. door de Rijksinspecteur van het Verkeer.

Indien deze vergunning wordt verleend, dient de bevrachting via de Schippersbeurs — volgens nader aan te geven wettelijke bepalingen (betreffende kwantumverdeling en vrachtprijsvorming) — te geschieden. In het spraakgebruik wordt voor deze vorm van vervoer de term "wilde vaart" gebruikt.

De tussenkomst van de Rijksinspecteur op de beurs houdt nu onder meer het principe van de Evenredige Vrachtverdeling in; d.w.z. dat de aangeboden lading — op de vastgestelde condities van vrachtprijs, aantal laad- en losdagen etc. — aan die schipper wordt toegewezen, welke het langst op de beurs, wachtend op lading, stond ingeschreven en die de wens te kennen geeft het aangeboden vervoer te willen verrichten. Voor deze vervoerovereenkomsten geldt een margetarief, een bindend tarief waarvan buiten een bepaalde marge niet mag worden afgeweken, behalve in bepaalde nauwkeurig omschreven gevallen.

Na deze globale beschrijving van het historisch-juridische kader waarin de E.V. dient te worden geplaatst, zij de aandacht gevestigd op enkele factoren van economische aard met betrekking tot de "wilde vaart". In het voorgaande werd reeds gewezen op de qua vervoervolume beperkte rol welke de wilde vaart speelt in het totale vervoer van droge lading met Nederlandse binnenschepen. Daarnaast is gebleken dat een ongunstige ontwikkeling in de overige deelmarkten via verlenging van de wachttijden in vrijwel dezelfde mate tot uiting komt in de binnenlandse wilde vaart, zodat het rendement van schepen die via de E.V. worden bevracht, niet hoger is dan in andere sectoren.

Daarbij komt dat een actieve vervoerwerving in het huidige systeem niet kan plaatsvinden. Voorts heeft het systeem van E.V. niet optimaliserend gewerkt op de vraag- en aanbodverhoudingen in deze sector van vervoer. Immers, het systeem geeft weinig impulsen tot opvoering van de produktiviteit, terwijl het ontbreken van de directe band tussen verlader en vervoerder evenmin leidt tot een goede vlootaanpassing. Een en ander betekent niet dat de E.V. zonder ernstige gevolgen kan worden opgeheven, aangezien een belangrijk deel van de kleine binnenvaartondernemingen — vooral met schepen in de kleinere tonnagesklassen — voor de vrachtverwerving uitsluitend of mede op de binnenlandse beurs is aangewezen. Bij opheffing van het systeem van beurs en Evenredige Vrachtverdeling ontstaat voor deze categorieën ondernemers een vacuüm, waardoor bij het achterwege blijven van opvangmaatregelen de economische positie van deze ondernemingen nog verder verzwakt.

In de aanbevelingen bij het structuuronderzoek is dan ook bepleit een aanpassing van zowel de vlootstructuur als de organisatie van het aanbod, zodat de beperkte functie welke de E.V. thans nog heeft overbodig wordt.

DE RENTABILITEIT IN DE BINNENVAART

De bedrijfsresultaten in de binnenvaart worden door tal van factoren beïnvloed. Naast effecten van conjuncturele en seizoenmatige aard zijn er schommelingen in de waterstanden welke met name de voor de internationale binnenvaart benodigde vervoercapaciteit sterk kunnen beïnvloeden.

In het binnenlands vervoer is de ontwikkeling van het bouwvolume van groot belang voor de bedrijvigheid in deze sector.

In het kader van het afgesloten structuuronderzoek was het slechts mogelijk de bedrijfsresultaten te volgen van de 1 t/m 3-schipsbedrijven (de z.g. particulieren). De ontwikkeling over een reeks van jaren heeft onder meer te zien gegeven dat ondanks de groeiende vervoeromgang in de zestiger jaren, de rentabiliteit in de periode tot en met 1967 sterk achteruitging. In dit jaar werd een zo laag niveau bereikt dat van een beloning voor de ondernemersarbeid vrijwel geen sprake meer was en vele bedrijven in moeilijkheden geraakten.

Afgezien van een kwantitatief teveel aan scheepsruimte in relatie tot de omvang van de vraag in de betrokken periode, deed zich vooral de invloed gelden van het niet aangepast zijn van een deel van de vloot aan de structuur van de vraag naar vervoer en met name het teveel aan kleine schepen. Voorts werd de achteruitgang in rentabiliteit nog verscherpt door de in 1966 opgetreden recessie.

Na 1967 trad over het algemeen een herstel op in de rentabiliteitssituatie. Enerzijds als gevolg van het aantrekken van de conjunctuur en anderzijds door de snelle afneming van het aantal kleine schepen. Niettemin moet worden geconstateerd dat ook in een relatief gunstig jaar 1970 de rentabiliteit van de kleine schepen onvoldoende is voor exploitatie op nieuwbouwbasis. Een steekproef, welke betrekking had op ca. 150 motorschepen, toonde voor 1970 de volgende resultaten.

TABEL 4. Enkele kerngegevens inzake de rentabiliteit van motorschepen in de binnenvaart (situatie 1970)

omschrijving	netto-overschot	netto-overschot + afschrijvingen	bruto-inkomen x f 1000,-
	percentage van de totale opbrengsten		
- binnenlandse vaart			
tot 200 ton	- 28,7	- 21,8	17,3
200 tot 300 ton	- 3,7	0,0	27,8
300 tot 400 ton	- 3,6	2,7	30,4
400 tot 600 ton	8,1	14,1	48,4
- internationale vaart			
tot 300 ton	- 22,0	- 14,7	25,4
300 tot 400 ton	- 4,8	3,0	38,2
400 tot 600 ton	8,9	17,5	61,1
600 tot 800 ton	10,2	16,2	65,7
800 tot 1000 ton	11,7	19,4	83,4
1000 tot 1400 ton	15,9	24,9	118,0
1400 ton en meer	25,3	37,0	189,6

Bron: EBW

Met betrekking tot de gehanteerde rentabiliteitscriteria zij opgemerkt dat het *bruto-inkomen* is berekend als het verschil tussen de bruto-opbrengsten uit exploitatie en de exploitatiekosten volgens de bedrijfsadministratie met uitzondering van betaald loon en afschrijvingen.

Als tweede criterium is het *netto-overshot* bepaald, waarbij de loonkosten van personeel in loondienst c.q. een compensatie voor de eigen arbeid van de schipper en zijn gezin, de rente over het geïnvesteerde eigen vermogen en de (fiscale) afschrijvingen tot uitdrukking zijn gebracht. Uit de cijfers zijn een aantal tendensen af te leiden.

- Het niveau van de rentabiliteit is in de kleinere laadvermogenklassen ongunstig te noemen. Een deel van de schepen kon zelfs geen dekking vinden voor de fiscale afschrijvingen.
- Bij vergelijking van de gemiddelde rentabiliteit per laadvermogenklasse valt een verband te constateren tussen de rentabiliteit en de scheepsgrootte, in die zin dat het netto-overshot stijgt bij toenemend laadvermogen.
- Een duidelijk verschil in exploitatieresultaten tussen de binnenlandse wilde vaart en de internationale vaart valt bij vergelijking per laadvermogenklasse niet waar te nemen.

Het break-even-point (het laadvermogen waarbij het verlies omslaat in een winst) lag in 1970 in beide vaargebieden bij ca. 350 ton (zie ook de grafieken 1 en 2, op blz. 248 en 249).

Hieraan zij nog het volgende toegevoegd. De zeer ongunstige rentabiliteit voor de kleine laadvermogenklassen welke naar voren kwam, blijkt mede te worden veroorzaakt door de relatief geringe benutting van de schepen in deze klasse.

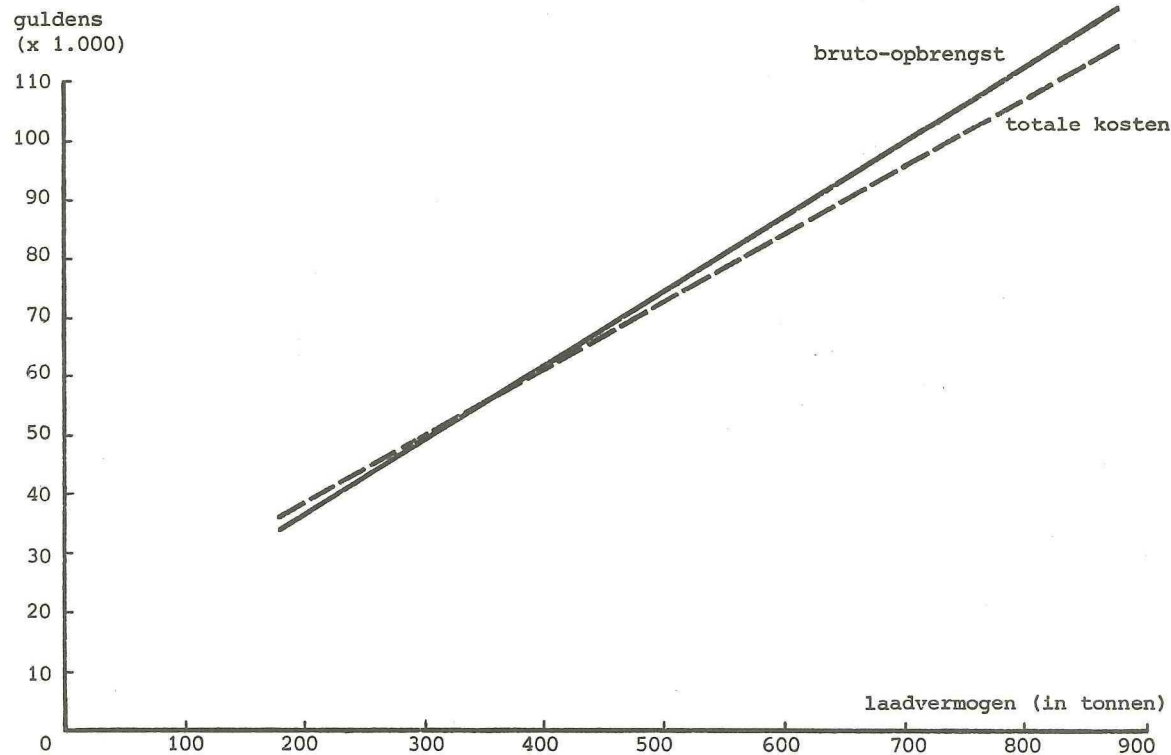
De gegevens inzake de benutting mogen dit illustreren.

De benutting van motorschepen uit de bedrijven met 1, 2 en 3 schepen (situatie 1970)

laadvermogenklasse	aantal benutte dagen	
	binnenlandse wilde vaart indexcijfer	internationale vaart indexcijfer
100 tot 300 ton	100	100
300 tot 600 ton	133	107
600 en meer ton	—	113

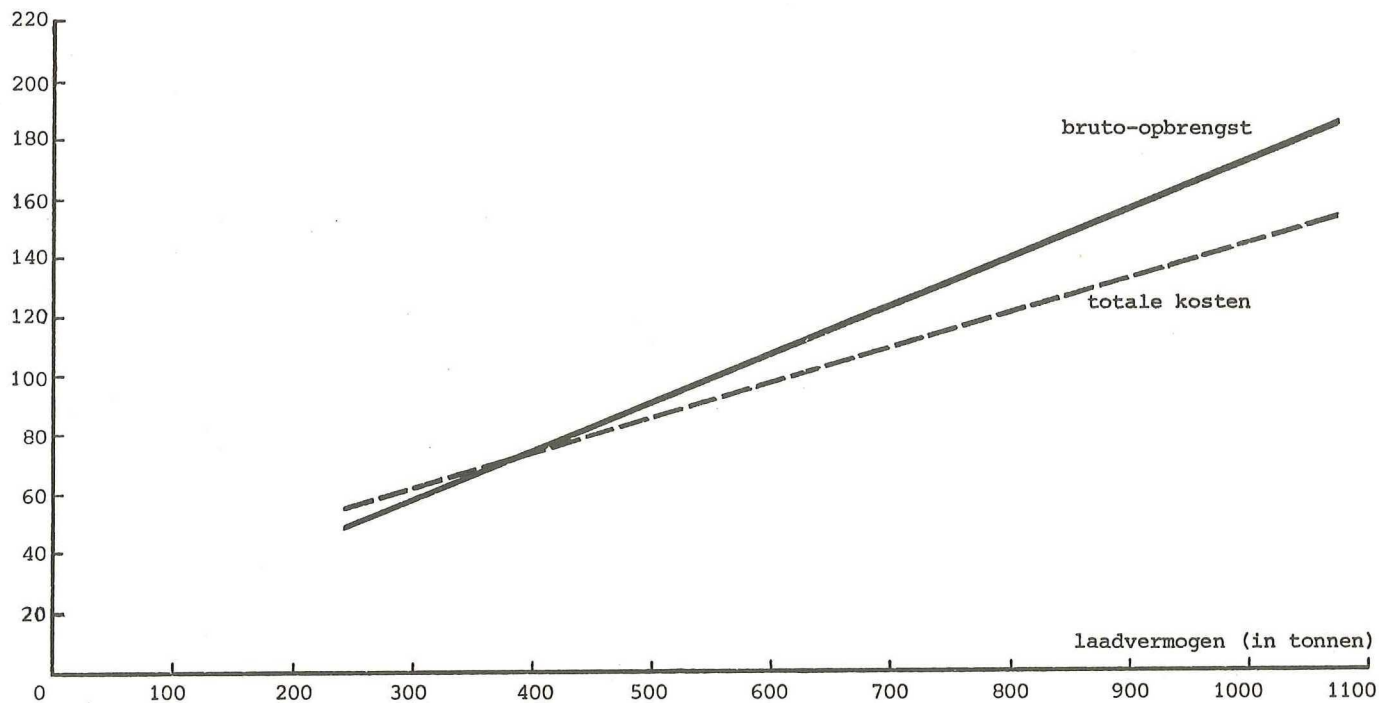
Bron: EBW

GRAFIEK 1. Gemiddelde kosten en bruto-opbrengsten per schip in de binnenlandse vaart (situatie 1970)



GRAFIEK 2. Gemiddelde kosten en bruto-opbrengsten per schip in de internationale vaart (situatie 1970)

guldens
(x 1.000)



De cijfers geven weer dat het aantal benutte dagen toeneemt bij groter wordend draagvermogen. Dit is voornamelijk het gevolg van een afname van het aantal wachtdagen (op bevrachting) naarmate de schepen groter zijn. Een en ander heeft een duidelijke weerslag op de rentabiliteit.

Voorts bleek uit de cijferreeksen dat de deelmarkten binnenlandse wilde vaart en grensoverschrijdend vervoer elkaar wederzijds sterk beïnvloeden. Zoals reeds is gesteld komt een ongunstige ontwikkeling in het grensoverschrijdend vervoer — via een verlenging van de wachttijden op de binnenlandse beurs, omdat aldaar meer binnenvaartmaterieel wordt aangeboden — in vrijwel dezelfde mate tot uiting in de binnenlandse wilde vaart

Het beeld van de communicerende vaten wordt in dit verband vaak gebruikt: de werking ervan heeft een nivellerend effect op het rentabiliteitsniveau in de gehele sector van het watervervoer.

Voor wat de ontwikkeling in de jaren na 1970 betreft kan worden opgemerkt dat de omslag in de conjunctuur in dat jaar zijn ongunstige werking heeft gehad op het rentabiliteitsklimaat in de binnenvaart. De geconstateerde trend geeft een over het algemeen dalende rentabiliteit aan over de gehele linie in de jaren 1971 en 1972; dit als gevolg van de sterk gestegen exploitatiekosten bij vrijwel gelijkblijvende opbrengsten.

ENKELE KNELPUNTEN MET BETREKKING TOT DE TOEKOMSTIGE ONTWIKKELING VAN DE PARTICULIERE BINNENVAART

Inleiding

Wanneer men de toekomst van de binnenvaart in het komende decennium beziet lijkt het gewenst een aantal ontwikkelingen uit het nabije verleden nog eens de revue te laten passeren.

- In de laatste decennia is er een sterke groei geweest in het totale binnenvaartvervoer, in de gemiddelde partijgrootte per reis, alsmede in de gemiddelde scheepsgrootte.
- De rentabiliteit in de zestiger jaren was gemiddeld genomen slecht. De winst na aftrek van de fiscale afschrijvingen was bij lange na niet toereikend om de arbeid van de ondernemer en de rente over het door hem geïnvesteerde vermogen r_e lelijk te belonen. Eerst na 1967 werd enige verbetering geconstateerd, mede als gevolg van een opleving in de conjunctuur. Deze verbetering bereikte haar hoogtepunt in 1970, waarna het rentabiliteitsklimaat weer ongunstiger werd. Een vergelijking wees uit dat de rentabiliteit verbetert bij toenemend laadvermogen, dit ondanks de hoge kapitaallasten bij de grote schepen. Met dit verloop in rentabiliteit bij toenemende scheepsgrootte hangt samen het toenemende aantal benutte dagen naarmate het laadvermogen van de schepen groter is.

Het in het algemeen ongunstige rendement in de binnenvaart heeft het investeringsklimaat nadelig beïnvloed en een rem gezet op de vlootontwikkeling. Dit achterblijven van de vlootontwikkeling heeft ertoe geleid dat verhoudingsgewijs het aantal kleine schepen te groot is gebleven en dat er een verhoudingsgewijs tekort aan grote eenheden is ontstaan. Dit laatste als gevolg van een toenemend aandeel van grote partijen in het vervoer en het uit de vaart nemen van de relatief grote sleepschepen. Worden deze lijnen doorgetrokken naar de toekomst dan moet — mede op grond van de ontwikkelingen bij het verladende bedrijfsleven — worden verwacht dat de gemiddelde partijgrootte en daarmee ook de vraag naar grotere vervoereenheden verder zal stijgen. Bovendien gaat het bij deze schaalvergroting niet alleen om de partijgrootte per reis; ook de vervoeromvang per verlader zal verder stijgen. De positie van grote commerciële eenheden, die een dergelijke vervoervraag kunnen dekken door het afsluiten van contracten, zal daardoor sterker worden. Het moge duidelijk zijn dat de hiervoor beschreven ontwikkelingen met name de particuliere binnenvaart niet onaangetaast zullen laten en ingrijpende aanpassingen noodzakelijk maken.

Op een tweetal vraagstukken welke hiermede verband houden zal nader worden ingegaan, te weten:

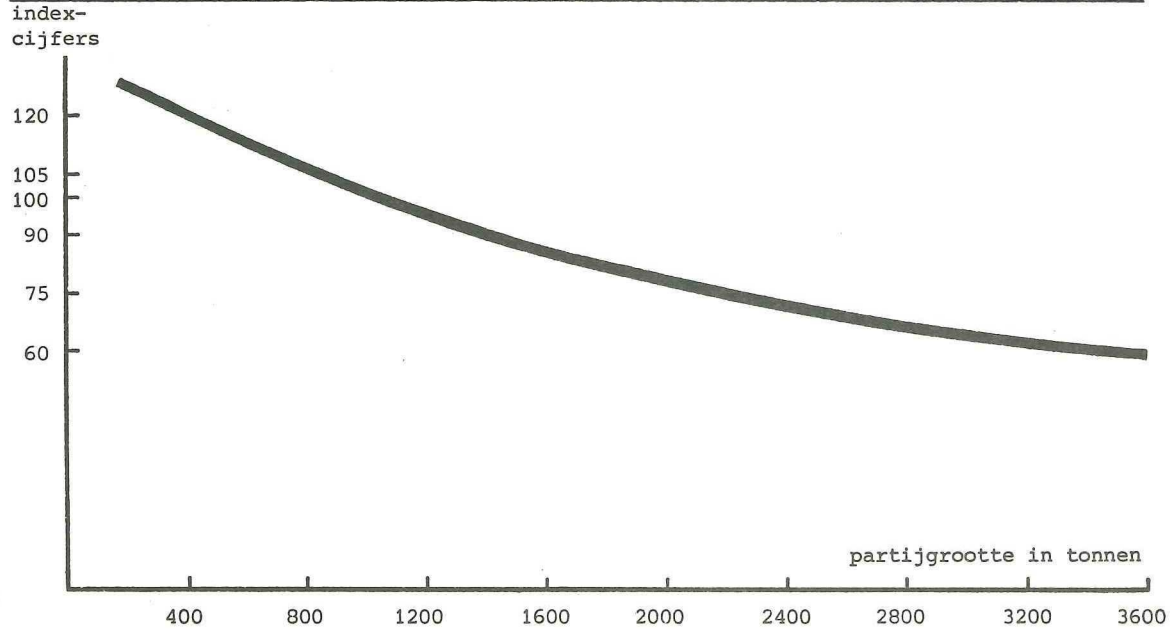
- het financiële en fiscale klimaat
- de organisatie van het aanbod

Het financiële en fiscale klimaat

a — financiering

Uit het voorgaande valt af te leiden dat, gelet op de toekomstige ontwikkelingen in de binnenvaart, de investeringen voornamelijk gericht dienen te zijn op de hogere laadvermogenklassen. In dit verband zij nog eens gewezen op de transportkostenvoordelen — dalende kosten per ton vervoerd gewicht bij toenemende partijgrootte — die zich ook in de binnenvaart doen gelden. Een illustratie hiervan vindt men in bijgaande grafiek 3 (zie blz. 252), welke het verband weergeeft tussen de kosten per ton vervoerd gewicht in de internationale vaart en de partijgrootte. Bij de kostprijs berekening op basis van calculatorische afschrijvingen en rente, blijken de kosten per ton vervoerd gewicht te dalen bij toenemende partijgrootte c.q. scheepsgrootte. Een van de voornaamste oorzaken waarom in de particuliere binnenvaart weinig is geïnvesteerd in nieuwbouw, is gelegen in de beperkte financieringsmogelijkheden voor deze sector. Dit vindt onder meer zijn oorsprong in de grote discrepantie welke is ontstaan tussen de veelal lage boekwaarde van de schepen en de nieuwbouwkosten. Enige cijfers moge dit illustreren. Zo bedroeg in 1970 de gemiddelde boekwaarde van een schip van 300 ton ca. f 30.000,-. Zet men dit bedrag af tegen bij voorbeeld de nieuwbouwkosten van een schip van 1000 ton ad f 1.000.000,- dan komt het financieringsvraagstuk scherp tot uiting.

GRAFIEK 3. Het verband tussen de kosten per ton vervoerd gewicht en de partijgrootte in de internationale vaart over een afstand van 250 km (afschrijvingen en rente calculatorisch, loon- en prijsniveau 1972)



De financieringsmogelijkheden in de binnenvaart blijken nu onvoldoende te zijn afgestemd op de hiervoor geschetste situatie. Zo wordt veelal het maximaal te investeren bedrag beperkt door het benodigde percentage eigen vermogen bij de financiering (soms tot 40% van het totaal te investeren bedrag). Daarnaast geldt de beperkte termijn waarop vreemd vermogen via de gangbare financieringsinstituten beschikbaar wordt gesteld (10 - 15 jaar). Dit legt op de individueel opererende ondernemer dermate hoge vaste rente- en aflossingsverplichtingen dat deze in feite onaanvaardbaar zijn.

Een belemmering ten aanzien van de financiering wordt voorts gevormd door de fiscale afschrijvingsmogelijkheden, waarbij een duidelijke discrepantie bestaat tussen aflossingstermijn en fiscale afschrijvingstermijn. Het behoeft geen betoog dat dit laatste van grote invloed kan zijn op de liquiditeitspositie van de onderneming. De huidige opvatting die de fiscus met betrekking tot de afschrijvingen in de binnenvaart huldigt, lijkt daarbij meer te zijn afgestemd op de technische dan op de economische levensduur van het schip.

Gebleken is dat de Nederlandse ondernemer in de binnenvaart voor wat de afschrijvingsmogelijkheden betreft, minder fiscale faciliteiten geniet dan zijn Belgische of Duitse collega's.

Men vergelijk hiervoor de in Nederland eerst sinds kort gebruikelijke afschrijvingstermijnen voor casco en motor van ca. 20 resp. 10 à 15 jaar met de in Duitsland en België geldende afschrijvingsregimes.

België		West-Duitsland	
voor alle typen schepen		vaste percentages voor o.m. motorvrachtschepen	
1e jaar	20%	casco per jaar	7%
2e en 3e jaar	15%	motor per jaar	10%
4e t/m 8e jaar	10%		
van de aanschaffingswaarde;		er wordt geen restwaarde aangehouden	
er wordt geen restwaarde aangehouden		er wordt geen restwaarde aangehouden	

b — investeringsaftrek

Een belangrijk facet in het fiscale klimaat is de investeringsaftrek, welke tot gevolg heeft een vergroting van de netto binnenkomende liquiditeitsstroom. Immers, de behaalde fiscale winst voor belastingen (en daarmee het af te dragen belastingbedrag) wordt verminderd met de inkomstenbelasting c.q. vennootschapsbelasting over de investeringsaftrek.

Zoals reeds is aangegeven is het probleem bij de binnenvaart dat er een groot tekort aan risicodragend kapitaal is. Een investeringsaftrek kan nu in belangrijke mate aan de oplossing van dit vraagstuk bijdragen, aangezien:

- de financieringsmogelijkheden hierdoor worden vergroot
- een prikkel tot investering ontstaat

Op het eerste gezicht lijkt dat een investeringsaftrek voor de investering in een binnenschip weinig effect kan hebben omdat de exploitatieresultaten zodanig zijn, dat na aftrek van de afschrijving en rentelasten nauwelijks nog een fiscale winst te verwachten is.

Ter vermindering van een onjuist beeld ten aanzien van de exploitatieresultaten van met name de grote schepen in de binnenvaart, zij opgemerkt dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen:

- de exploitatieresultaten op kostprijsbasis
- de fiscale exploitatieresultaten van een bepaald jaar
- de exploitatieresultaten op liquiditeitsbasis voor een bepaald jaar

Vanuit exploitatiegegevens van een groot aantal motorschepen over 1970 is voor dat jaar een berekening naar ieder van de drie genoemde gezichtspunten opgesteld voor een schip van 2000 ton, waarbij is aangenomen:

- investeringsbedrag: 1,75 mln
(gemiddeld geïnvesteerd vermogen: 0,875 mln)
- aandeel eigen vermogen: 20%; rentepercentage: 7%
- afschrijving fiscaal en bedrijfseconomisch: 5 resp. 6% per jaar
- rente vreemd vermogen: 9%
- betaalde lonen: 45% van het totaal gewaardeerde loonbedrag
- aflossingstermijn vreemd vermogen: 12 jaar

Exploitatieresultaten van een motorschip van 2000 ton (situatie 1970)

omschrijving	kostprijs	fiscaal 1e jaar	liquiditeit 1e jaar
vrachtopbrengsten	375.000	375.000	375.000
directe vaarkosten	117.500	117.500	117.500
saldo	257.500	257.500	257.500
loonkosten	67.500	30.000	50.000 *)
restant vóór kapitaalkosten	190.000	227.500	207.500
afschrijving	105.000	87.500	-
rente **)	75.250	126.000	126.000
aflossing	-	-	116.500
exploitatiesaldo vóór belastingen	9.750	14.000	- 35.000

*) inclusief privé-benodigdheden voor levensonderhoud

**) rentepercentage: 7% eigen vermogen; gem. geïnvesteerd: f 175.000,-
9% vreemd vermogen; gem. geïnvesteerd: f 700.000,-

Uit het rekenvoorbeeld blijkt dat, terwijl op kostprijsbasis een nettowinst vóór belasting van rond f 10.000,- (bijna 6% van het gemiddeld geïnvesteerd eigen vermogen) wordt behaald, de fiscale winst f 14.000,- bedraagt, terwijl er toch een negatieve liquiditeit van rond f 35.000,- ontstaat.

Deze fiscale winst is betrekkelijk laag en zou, wanneer alleen betaalde krachten aan boord zijn, zelfs omslaan in een fiscaal verlies van bijna f 25.000,-.

Het verschil tussen fiscale winst en winst op kostprijsbasis ontstaat in belangrijke mate door het verschil in gemiddeld per jaar toe te rekenen rentelasten en de werkelijke rentelasten in een bepaald jaar. Na 12 jaar bij voorbeeld zouden fiscaal geen rentelasten meer bestaan, doch de bedrijfseconomische rentelast blijft op f 75.250,- gehandhaafd.

De cijfers overziende, zou men evenwel toch tot de conclusie kunnen komen dat een investeringsaftrek geen bijdrage levert aan een oplossing in het liquiditeitstekort. Deze conclusie is evenwel onjuist zodra men de exploitatie van het schip niet als zelfstandige onderneming ziet, doch als deel van een groter geheel. Hierbij valt te denken aan een onderneming met meer dan één schip, dan wel aan samenwerkende één-schipsbedrijven.

Belangrijk is voorts dat de investeringsaftrek ingaat op het moment van de investeringsbeslissing (contractondertekening).

Gesteld dat bij voorbeeld drie particulieren gaan samenwerken die ieder voor zich een bestaand schip hebben met een gemiddeld laadvermogen van 1000 ton. Een van de schepen wordt verkocht en vervangen door een nieuwgebouwd schip van 2000 ton.

In de situatie 1970 bedroeg het fiscale inkomen gemiddeld f 60.000,- per schip, hetgeen neerkomt op een totaal fiscaal inkomen van ca. f 180.000,-. Een investeringsaftrek van 5% per jaar (f 87.500,- = 5% van 17,5 mln) betekent reeds het vrijkomen van rond f 45.000,- ter vergroting van het eigen vermogen bij de aanschaf.

Evenwel in exploitatie zou jaarlijks naast het berekende fiscale inkomen op het nieuwgebouwde schip van een f 14.000,- op de twee bestaande schepen nog een fiscaal inkomen worden behaald van f 120.000,-.

Als gevolg van de investeringsaftrek zou dan aan extra liquiditeiten een bedrag van rond f 45.000,- vrijkomen, waarmee het liquiditeitstekort op de nieuwbouw kan worden ondervangen.

Uiteraard is het voorgaande een cijfervoorbeeld, gebaseerd op de situatie in één jaar (1970) en kunnen in andere jaren de exploitatiecijfers afwijken. Ook is het voorbeeld van de investeringsaftrek gehanteerd mede omdat het niet behalen van een fiscale winst op de bestaande schepen alleen in een uitzonderlijk slechte conjunctuur kan voorkomen.

Een investeringsaftrek van 5% in de eerste 5 jaren, overeenkomstig de regeling voor de zeescheepvaart, zou niet alleen in belangrijke mate de financiering in nieuwbouw voor samenwerkende particulieren mogelijk maken, maar ook een prikkel daartoe zijn.

Ten slotte is hier de figuur van samenwerkende particulieren naar voren gehaald omdat — zoals ook in het structuuronderzoek is gesteld — deze samenwerking vereist is om het financiële en commerciële risico met betrekking tot de noodzakelijke investeringen in grote eenheden voor particulieren aanvaardbaar te doen zijn.

De organisatie van het aanbod

Uit het voorgaande ten aanzien van de financieringsmogelijkheden kan worden afgeleid dat deze voor de middelgrote en de kleine ondernemingen in de binnenvaart onvoldoende zijn om tot de noodzakelijke vlootaanpassing (onder meer nieuwbouw) te komen. Toch kan dit vraagstuk niet alleen worden opgelost via een verruiming van de financieringsmogelijkheden. De individuele ondernemer in de binnenvaart heeft daarnaast te maken met een aantal risico's, die bij de huidige structuur van deze sector onvoldoende kunnen worden gedekt. Naast het reeds besproken financieringsrisico wordt hierbij gedoeld op het commerciële risico ten aanzien van een rendabele exploitatie op langere termijn.

De Nederlandse binnenvaart, en met name de particuliere binnenvaart, is overwegend gericht op ongedifferentieerd vervoer van overwegend kleinere partijen en niet omvangrijke vervoerstromen.

Daartegenover staat de reeds gesignaleerde tendens tot schaalvergroting aan de vraagzijde met de daaraan gepaard gaande stijgende kwaliteitseisen aan het vervoer; De snel stijgende exploitatiekosten vergen aan aanbodzijde voorts een substitutie van arbeid door kapitaal — onder meer door vergroting in capaciteit per vervoereenheid — en een verhoging van de omloopsnelheid door middel van verdergaande beheersing van de vervoerafwikkeling.

Dit alles doet de behoefte ontstaan aan organisatievormen welke meer kunnen bieden dan de geïsoleerd opererende schipper.

Omgekeerd kunnen de grote financiële risico's verbonden aan omvangrijke investeringen alleen worden opgevangen wanneer continuïteit in de afzet redelijk verzekerd is. Dit is — behoudens verhuur op zeer lange termijn — alleen mogelijk binnen het kader van een samenwerkingsverband dat een sterke marktpositie kan verwerven. In de Rijn- en binnenvaart worden reeds vormen van samenwerking aangetroffen, welke echter hoofdzakelijk opereren in de sfeer van de acquisitie. Het zal echter duidelijk zijn dat de hiervoor bepleite verbreding van het risicodraagvlak een aanzienlijke uitbreiding en verdieping van de bestaande samenwerkingsverbanden inhoudt.

Niet alleen zal het aandeel van deze samenwerkingsverbanden in het totaal door de particuliere binnenvaart verrichte vervoer dienen toe te nemen, ook de functies zullen moeten worden uitgediept.

Een aantal belangrijke functies kunnen worden opgesomd:

— ladingwerving

Hier dient naast het korte-termijnbeleid (bevrachting van de schepen en afsluiting van contracten om de bestaande vloot te exploiteren) ook het marktbeleid op lange termijn een zwaar accent te krijgen.

— materieelinzet

Bij de bevrachting zal vooral aandacht moeten worden besteed aan de planmatige transportafwikkeling. Een beperking van wacht- en oponthoudstijd kan sterk bijdragen aan een vermindering van de transportkosten. Hierbij zij opgemerkt dat de optimalisering van de inzet van de vloot als geheel tot aanzienlijk hogere efficiency kan leiden dan een optimalisering van de inzet voor elk schip afzonderlijk.

— investeringsbeleid

Zowel ten behoeve van de ladingwerving als de materieelinzet, dienen de samenwerkingsverbanden een gericht investeringsbeleid te bevorderen. Het kunnen bieden van bepaalde nevendiensten en een optimale vlootinzet daarbij, vereisen de beschikbaarheid van een daarop afgestemde vloot en wellicht ook van de nodige walfaciliteiten. De samenwerkingsverbanden dienen richtinggevend en stimulerend op te treden ten aanzien van de investeringen in de particuliere binnenvaart. Daarbij vormen zij tevens de aangewezen organen voor het beheer van gezamenlijke investeringen.

Een en ander heeft tot gevolg dat het commerciële beleid van de particuliere binnenvaart in belangrijke mate bij de samenwerkingsverbanden zal worden geconcentreerd. Het lijkt wellicht dat hierdoor een belangrijk deel van de commerciële functie van de aangesloten ondernemers wordt beknot. Men dient echter te bedenken dat onder de huidige verhoudingen, zowel in de binnenlandse wilde vaart als in de overige vervoermarkten waarop de particuliere binnenvaart zich richt, vrijwel geen speelruimte voor een werkelijk commercieel beleid aanwezig is. De vrachtprijsvorming bij voorbeeld is zodanig dat de individuele ondernemer daarop nauwelijks enige invloed heeft. Voor een eigen investeringsbeleid ontbreken de commerciële mogelijkheden, met name doordat continuïteit in de afzet niet of in onvoldoende mate is verzekerd, alsmede doorgaans de financiële middelen.

Eerst door goed uitgeruste samenwerkingsvormen ontstaat de mogelijkheid voor een eigen op de toekomst gericht commercieel beleid voor de particuliere binnenvaart.

Drs. J.W.D. Naber

WAAR GAAT HET HEEN? EEN VERVOERPOLITIEKE MOMENTOPNAME; DE SPOORWEGEN IN DE VERVOERPOLITIEK

1955-1965-1975

Als dit tijdschrift een krant was en schrijfster dezès columnist zou het noteren van deze drie jaartallen waarschijnlijk tot geheel andere bespiegelingen leiden dan tot de hiernavolgende notities. Het is hier echter niet de plaats, noch komt het gepast voor als pseudo-Carmiggelt door een grijze herfst geïnspireerde gedachten aan het papier toe te vertrouwen. Schoenmaker blijf bij je leest d.w.z. het vervoer, meer in het bijzonder de vervoerpolitiek. Wat hebben genoemde jaartallen ons in dit verband te zeggen?

Het is niet de bedoeling hier een diepgravende historische verhandeling te houden, hoe aantrekkelijk dit ook moge zijn. Het aanstippen van enkele aspecten van de vervoerpolitiek en de vervoermarkten in of beter omstreeks 1955 en 1965 kan echter nuttig zijn ter belichting van de meest recente ontwikkelingen.

In 1955 was het wegvervoer nagenoeg een aangelegenheid van het midden- en klein bedrijf. De spoorwegen hadden o.a. door het kolenvervoer een veel sterkere marktpositie dan heden ten dage. In sommige landen namen zij zelfs het grootste deel van de vervoermarkt voor hun rekening. De Nederlandse Spoorwegen voldeden aan de eis van rentabiliteit conform de nederlandse vervoerpolitiek. Deze ging er vanuit, dat de overheidsbemoeienis, althans wat het goederenvervoer betreft, zich moest beperken tot het scheppen van een klimaat, waarin een goed geleide onderneming renderend kan werken. Voor het wegvervoer beoogde de nederlandse overheid dit doel te bereiken door middel van de in 1955 enkele jaren oud zijnde wet autovervoer goederen. Ook de S.E.R. formuleerde o.m. in 1957 ter voorbereiding van Nederlands toetreding tot de EEG de beginselen die volgens haar aan een vervoerbeleid ten grondslag moesten liggen*). Hiertoe behoorde in de allereerste plaats het principe, dat vervoer een zelfstandige en renderende activiteit moest zijn, geen instrument door de overheid te hanteren ten dienste van buiten het vervoer gelegen economische en sociale doeleinden. Verder sprak de SER zich o.m. ervoor uit dat de verlader vrij behoort te zijn in zijn keuze uit de verschillende vormen van vervoer. In Europees verband voorzag het in 1955 drie jaar oud zijnde E.G.K.S. Verdrag weliswaar niet in een beleid t.a.v. het vervoer maar het bevatte wel voorschriften dien-aangaande. Deze gingen echter uit van de onderschikking van het vervoer aan de door het Verdrag bestreken economische activiteiten. Vanuit deze optiek kwamen in 1955 afspraken tot stand tot invoering van directe internationale spoortarieven, die een bijdrage moesten leveren aan de totstandkoming van de gemeenschappelijke

*) Verslag van de Werkzaamheden van de Commissie Europese Economische Integratie-Publikaties van de SER 1957 no. 6 blz. 43

markt voor kolen- en staalprodukten. De belangen van de vervoerondernemingen werden hierbij duidelijk achtergesteld en ondergeschikt gemaakt aan andere belangen.

Het jaar 1965 gaf wat de vervoermarkten betreft reeds een ander beeld te zien. Wegvervoer en particuliere motorisering waren sterk in opkomst. Het kolenvervoer was een aflopende zaak. De spoorwegen verloren over de gehele linie terrein. In 1965 was het wagenladingvervoer van NS nog net rendabel, in 1966 niet meer. De in de vijftiger jaren geformuleerde Nederlandse vervoerpolitieke beginselen en doelstellingen werden echter keer op keer bevestigd. In 1969 stelde Mr. Raben, de toenmalige Directeur Internationaal Vervoerbeleid van Verkeer en Waterstaat, nog ten antwoord op de vraag of de exploitatietekorten van de Nederlandse Spoorwegen aanleiding geven tot een principiële herziening van de Nederlandse vervoerpolitiek, dat "deze politiek niet wortelt in bepaalde uitzonderlijke grondslagen, die van een toevallige constellatie afhankelijk zijn, maar dat zij haar rechtvaardiging vindt in economische overwegingen die niet anders weerspiegelen dan de toepassing van algemeen gangbare economische principes op de vervoersector. Voor zover de huidige situatie in Nederland tot aanpassing van het beleid noopt, zal deze hoofdzakelijk zijn gelegen in een meer consequente toepassing van deze principes. Teneinde een grote mate van concurrentievrijheid te kunnen blijven combineren met het voortbestaan van rendabele vervoerondernemingen zal de overheid bepaalde kunstmatige ongelijkheden in de concurrentieverhoudingen moeten wegnemen; dit zal vooral betrekking hebben op de kosten van de infrastructuur, waar deze nog onvoldoende door de gebruikers worden vergoed. Daarnaast zal voor de spoorwegen een voortgezette rationalisatie en commercialisatie moeten worden verwezenlijkt alsmede een vergoeding door de overheid van de verliezen welke voortvloeien uit activiteiten die op verzoek van de overheid worden in stand gehouden".*) In EEG-verband vochten het bedrijfsleven en de Nederlandse overheid jarenlang voor hun opvattingen en smaakten het genoeg, dat er een zodanige verandering kwam in de opvattingen van de medelidstaten van de EEG m.n. van Frankrijk en Duitsland, dat in 1965 de Raad van Ministers uiteindelijk voor het eerst tot afspraken kwam over de hoofdlijnen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Het besluit inzake de ordening van de vervoermarkt en de beschikking inzake de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden gaven vanaf dat jaar het kader aan, waarbinnen het gemeenschappelijk vervoerbeleid op onderdelen begon geconcretiseerd te worden. Het gemeenschappelijk vervoerbeleid was daarmee zoveel mogelijk in lijn gebracht met de algemene aan de Europese Integratie ten grondslag liggende principes en doelstellingen. Zoals door de Europese Commissie en het Europees Parlement recentelijk is geformuleerd, komen de in de periode 1965-1967 geformuleerde hoofdlijnen hierop neer, dat "zowel vervoerders als transportgebruikers moeten kunnen

*) Mr. H. Raben De vervoerpolitiek in de EEG-landen en in de gemeenschap in "Het vervoer in de Europese Gemeenschappen" Kluwer 1969 blz. 53 e.v.

profiteren van de voordelen van de mededinging. De nadien voorgestelde maatregelen zijn gericht op de verwezenlijking van deze doelstelling. Sommige ervan hebben tot doel de mededingingsvoorwaarden van de vervoerbedrijven en de vervoertechnieken dichter bij elkaar te brengen. Andere beogen de transportmarkt zodanig te regelen dat zij zoveel mogelijk naar het model van de markteconomie gaat functioneren". Daarenboven, aldus het Parlement, moet "door het gemeenschappelijk vervoerbeleid de douane-unie worden veilig gesteld en discriminaties tussen producenten en verbruikers op de gemeenschappelijke markt, die door vervoerpolitieke regelingen kunnen ontstaan, uitgesloten worden". *)

We zijn nu niet ver meer verwijderd van 1975 en inmiddels is er nog meer veranderd. Op mondiale, regionale (Europese), nationale schaal zijn de verhoudingen in politiek, maatschappelijk, economisch opzicht in constante beweging. De voortgaande urbanisatie en industrialisatie resp. de groei van de mobiliteit in de landen van de EEG roepen steeds meer vragen op. Men wordt geconfronteerd met de z.g. nieuwe schaarsten (ruimte, lucht, grondstoffen). Veel van wat gemeengoed is geworden, staat ter discussie. Zo ook de economische groei en het gewenste welvaartspeil.

Ook voor het vervoer is in de zeventiger jaren hernieuwde belangstelling gegroeid. Voor het reizigersvervoer op korte afstand (in steden en agglomeraties) laten de overheden de rentabiliteitseis vallen, soms zelfs — zoals in Nederland — voor bijna het gehele reizigersvervoer. Ook voor het goederenvervoer, dat een geheel andere marktconstellatie kent, komt zo hier en daar op het ogenblik een discussie over de uitgangspunten voor het vervoerbeleid op gang. Aan het oudlid van de Europese Commissie Victor Bodson komt de eer toe reeds in 1970 in zijn "vervoerpolitieke testament" erop gewezen te hebben, dat "de politiek van de tweede generatie in hoofdzaak op het niveau van de sociaal-economische politiek op middellange en lange termijn zou moeten worden gesitueerd. Vervoer zou gezien moeten worden als een openbare voorziening ten dienste van het algemeen belang en waarvan de rentabiliteit vooral indirect is. Vervoersbeslissingen bepalen de toekomst van de naties op lange termijn en modelleren hun fysieke, economische en menselijke gestalte". **) Bodson heeft bij deze uitspraken waarschijnlijk eerder verkeer en infrastructuur, dan vervoer voor ogen gehad. Misschien ook de ontwikkelingen op het gebied van de hoge snelheidstechnieken. Dit doet echter niet af aan het belang ervan, mede gezien het tijdstip, waarop ze gedaan werden.

Toendertijd was Bodson's stem namelijk nog die eens roepende in de woestijn. De Parijse topconferentie van Staatshoofden en regeringsleiders van oktober 1972 bracht hierin echter, voor de EEG althans, verandering.

*) Europees Parlement-Zittingsdocumenten 1974-1975 215/74 d.d. 16-9-1974 — Verslag nopens de grondbeginselen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en nopens de mededeling van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad (doc.226/73) betreffende de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid blz. 13/14.

**) Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, achtste jaargang 1972, nr.3, "Europarubriek", blz. 171.

Met zijn discussienota "Vervoer kan 't verkeren? heeft Staatssecretaris van Hulsten inmiddels een knuppel in het hoenderhok van het nederlandse vervoersbedrijfsleven gegooid of, zo men aan een andere vergelijking de voorkeur geeft boven die van werkgevers en werknemers in het goederenvervoer met pluimvee, heeft de Staatssecretaris zich met zijn nota voor de leeuwen gegooid. *)

NEDERLANDSE VERVOERPOLITIEK

Een discussie op breed vlak hierover is dus nu eindelijk van start gegaan. Overigens niet tot ieders genoegen. Velen zijn van mening, dat de huidige nederlandse vervoerpolitiek voor het goederenvervoer, die zoals hierboven is aangegeven, gebaseerd is op het rentabiliteitsprincipe, de juiste is. Men kan hiervoor gedegen argumenten aanvoeren. Argumenten voor een wijziging van het vervoersbeleid zullen dus even gedegen moeten zijn. Men zal zich niet moeten laten verleiden tot het meedoen met modeverschijnselen. De "menselijke gestalte" (Bodson), het "menselijk gezicht" (topconferentie), de "beperking van de economische groei" (Van Hulsten) zullen geconcretiseerd moeten worden. Het huidige, nogal eens voorkomende gebruik, op demagogische wijze aan te trappen tegen b.v. ondernemerschap, multinationals, kapitaalverschaffers vertroebelt een zakelijke discussie. Toch is juist zo'n discussie, ook over verkeer en vervoer nodig. Men zal zich moeten afvragen welke doeleinden het verkeers- en vervoerbeleid moet hebben, mede gezien de doeleinden van de algemene economische politiek resp. die op een aantal andere gebieden, zoals b.v. dat van de ruimtelijke ordening. Vervolgens zullen de beoogde instrumenten op hun effectiviteit voor het bereiken van de gestelde doelen moeten worden getoetst. Wat laat zich nu voor het goederenvervoer afleiden uit een aantal recente publikaties van overheid en parlement, zoals die betreffende de behandeling in de Tweede Kamer van het wetsontwerp tot regeling van de financiële positie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen; de Miljoenennota 1975; de Verkeersbegroting 1975 en zonodig de discussienota van de Staatssecretaris? Genoemde publikaties laten zonder meer de conclusie toe, dat een beleidsombuiging bezig is zeer geleidelijk aan tot stand te komen. In de Memorie van Toelichting op het Wetsontwerp inzake de financiële sanering van NS stelde de Minister van Verkeer nog dat het goederenvervoer van NS "een commerciële activiteit is, verricht in concurrentie met wegvervoer en binnenscheepvaart. Van een maatschappelijke functie kan hier in het algemeen *niet* worden gesproken". De Memorie van Antwoord **) erkent reeds, zij het zeer behoedzaam en vaag, dat maatschappelijke aspecten een rol kunnen spelen en dat ook in het goederenvervoer verplichtingen van openbare dienst

*) Uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (juni 1974)

**) Zitting 1973-1974 - 11648 - Regeling van de financiële positie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (ontvangen 6 mei 1974).

kunnen worden opgelegd. ("onder bepaalde omstandigheden kan de mogelijkheid van vervoer per spoor, zowel van personen als van goederen van uitzonderlijke betekenis zijn voor het maatschappelijk welzijn"). Ook stelt de Regering ervan overtuigd te zijn, dat de "spoorwegen nu, maar veel meer nog in de toekomst, een moeilijk weg te denken onderdeel van de vervoersinfrastructuur uitmaken. Uitgangspunt is echter het rentabiliteitsbeginsel, het commerciële karakter van het goederenvervoer, een modal split via de vrije keuze van de verlader. "Het vervoer van goederen door particuliere ondernemingen voorziet, volgens de Memorie van Antwoord, in een wezenlijke behoefte" en "op de lange duur laat het nederlandse vervoer- en zeehavenbeleid in beginsel een subsidiering van de inland-infrastructuur van welke vervoertechniek ook, niet toe; dit zou immers leiden tot verval-sing van concurrentieverhoudingen, zowel tussen de havens onderling als tussen de verschillende vormen van vervoer die de haven met haar achterland verbinden". De motivering voor het traditionele, nederlandse uitgangspunt doet mager aan t.w. ten eerste de historisch gegroeide situatie, dat in wegvervoer en binnenscheepvaart ongeveer twintig duizend ondernemingen werkzaam zijn. Verder werd er ook op gewezen, dat het verlaten van het principe van de vrije concurrentie met zich zal brengen, dat andere lid-staten van de EEG zullen ingrijpen in de vrije concurrentie, hetgeen tot verlegging van handelsstromen zal leiden ten nadele van o.a. het nederlandse internationale handelsverkeer. Hoe waar beide punten op zichzelf ook mogen zijn, zij zijn niet afdoende om de vraag of de nederlandse vervoerpolitiek voldoende toegesneden is op het oplossen van actuele en toekomstige vraagstukken op verkeers- en vervoerpolitiek gebied met ja of nee te beantwoorden.

Voor de Spoorwegen betekent volgens de M.v.A. het uitgangspunt van de vrije concurrentie overigens, dat ten eerste de openbare dienstverplichtingen niet zouden moeten worden gehandhaafd. Voor het wagenladingvervoer zijn de exploitatieplicht en vervoerplicht in de zin van verordening 1191/69 dan ook per 1-1-1972 opgeheven. "De in de goederensector te effectueren bedrijfsresultaten blijven dus voor rekening van de spoorwegen". Ten tweede draagt de M.v.A. aan de Directie van N.S. op te streven naar herstel van de rentabiliteit. Na voltooiing van de reeds een aantal jaren lopende reorganisatie (d.w.z. ingaande 1977) is de doelstelling voor het goederenvervoer voorlopig, dat "tenminste de specifieke kosten hiervan gedekt zullen moeten worden". Aangezien ook miljoenennota en Verkeersbegroting 1975 hierover interessante uitspraken doen, zal hierop later nog worden teruggekomen. Zoals gezegd, stelt de Memorie van Antwoord zich iets positiever op ten opzichte van de eventuele maatschappelijke aspecten van het goederenvervoer dan vroeger gebruikelijk was. De opmerkingen dienaangaande worden echter terloops gemaakt. Een concretisering ontbreekt. Wel stelt de Regering uitdrukkelijk, dat "vermeden moet worden, dat de maatschappelijke eisen leiden tot een blijvende subsidiering van vervoerbedrijven". Als mogelijke sociaal-economische overwegingen pro railvervoer c.q. pro beleidsombuiging worden genoemd:

- dat de *omvang* van de vervoerstromen of de *aard* van de goederen vervoer over de weg onmogelijk of minder gewenst maken *en* de binnenvaart geen bruikbaar alternatief kan bieden.
- *Milieubelasting*
- *regionale* omstandigheden b.v. de kans op zwaarwegende beperking van de *werkgelegenheid* in de regio's,
- de afwezigheid van aanvaardbare alternatieven voor het vervoer van *gevaarlijke stoffen*,
- ontwikkelingen op het gebied van de *energievoorziening*.

Waar de "saneringswet" primair de NS betreft werd het kennelijk niet nodig gevonden een samenhangende uiteenzetting over het vervoerbeleid te geven b.v. over de diverse instrumenten waarmee de vervoermarkten te organiseren zijn. Wat de gelijkmaking van de concurrentievoorwaarden aangaat werd hoofdzakelijk verwezen naar de in EEG-verband lopende studies op het gebied van het heffingstelsel voor het gebruik voor de infrastructuur. Deze "sectoriële" aanpak vinden we ook terug in de jongste Verkeersbegroting. *) Nu is het echter het wegvervoer, dat de aanknopingspunten biedt tot het doen van uitspraken, die van wijdere strekking zijn. Het is te hopen, dat de beleidsnota goederenvervoer de zaken wel in hun samenhang zal presenteren. Gaat men er vanuit, dat hetgeen de Verkeersbegroting ten aanzien van het wegvervoer stelt, niet zal nalaten effect te hebben op de benadering van infrastructuur en andere vervoertakken, dan blijkt dat deze begroting een belangrijke aanzet voor een nieuw verkeers- en vervoersbeleid inhoudt. De door de Staatssecretaris in zijn discussienota aangekondigde beleidsvoornemens, worden zodoende reeds omgezet in beleid.

Er wordt vanuitgegaan, dat bijsturen van het bestaande mede geïnspireerd zal dienen te worden door een op de toekomst gerichte maatschappijvisie. Dit betekent i.c. een ter discussie stellen van de economische groei in algemene zin. Aangezien dit vraagstuk het vervoergebied ver overschrijdt, komt het onjuist voor het in dit verband aan de orde te stellen.

Een ander vraagstuk, dat gesignaleerd wordt en dat in dit verband wel relevant, zo niet van doorslaggevend belang is, is het *verkeersvraagstuk*, dat een steeds grotere rol gaat spelen door de druk die hiervan op de samenleving uitgaat. In samenhang hiermee komen vraagstukken van milieu en energie, ruimtegebrek en ruimtelijke ordening, volksgezondheid en verkeersveiligheid versterkt naar voren.

Hieruit wordt zowel voor het binnenlands als voor het grensoverschrijdend wegvervoer geconcludeerd, dat het "nodig wordt niet te volstaan met een voorname lijk bedrijfseconomische benadering van de *vervoer*problematiek. Ook zal het wegvervoer er zich op moeten instellen, dat de uitbouw en capaciteitsvergroting van het wegennet niet onbeperkt zal voortgaan. De groei, zoals het wegvervoer die de laatste decennia heeft doorgemaakt, kan zich niet onbeperkt voortzetten".

*) Memorie van Toelichting Rijksbegroting 1975, hoofdstuk XII, blz. 25 e.v.

Wat de draagwijdte van deze uitspraken in concreto is, laat zich uit de Verkeersbegroting niet afleiden. Met name is niet duidelijk of infrastructuur (verkeer) en vervoerprestaties (vervoer) beide niet meer of niet meer alleen op hun bedrijfs-economische merites zullen worden beoordeeld, maar ook op hun nader te concretiseren, zo mogelijk te kwantificeren, maatschappelijke aspecten, dan wel uitsluitend de infrastructuur. Men zou zich kunnen voorstellen, dat voor de vervoerprestatie zo veel mogelijk wordt vastgehouden aan het marktmechanisme, mits op het vlak van de gelijkmaking der concurrentievoorwaarden (infrastructuur, sociale voorwaarden) voldoende voortgang wordt geboekt, inclusief de controle op de naleving van voorschriften ten aanzien van dienst- en rusttijden, veiligheid e.d. Hiertoe hoeft overigens het vervoerbeleid niet te worden gewijzigd, wel echter de facto toegepast. Verder zouden de mogelijkheden de z.g. externe kosten *) door te berekenen, nader moeten worden uitgediept. We zullen dus de beleidsnota moeten afwachten om een duidelijker inzicht te krijgen in de vraag in hoeverre de overheidsbemoeienis met het goederenvervoer zal toenemen en op welke gebieden.

Hoe zal nu de positie van de rail zijn, gezien in het licht van het voorgaande? Ogenschijnlijk herhaalt de Verkeersbegroting 1975 (blz. 25) de doelstelling, zoals deze reeds in de Memorie van Antwoord inzake de "saneringswet" werd geformuleerd. Er moet naar gestreefd worden, dat na de herstructureringsperiode *tenminste* de specifieke kosten van het goederenvervoer zullen worden goedge-maakt. Elders (blz. 4) leest men: "met betrekking tot de afdekking van de verliezen in het openbaar vervoer zal in de relevante periode worden overgegaan tot volledige verliesafdekking in de sectoren van het stadsvervoer en het goederenvervoer van NS". De Miljoenennota (blz. 8) formuleert het aldus: "Voorts is ermee gerekend, dat de verliezen van het stedelijke openbaar vervoer en van de goederensektor van de Nederlandse Spoorwegen met ingang van 1976 rechtstreeks ten laste van de Rijksbegroting zullen worden gebracht." Blijkens blz. 46 maakt de Regering zich echter bezorgd over de stijging van de verliezen van het openbaar vervoer "temeer daar in de begroting 1975 nog geen rekening is gehouden met een volledige verliesafdekking van de tekorten van het stedelijk openbaar vervoer en van de herstructureringskosten van de goederensektor van de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Het ligt in de bedoeling van de Regering ook deze verliezen met ingang van 1976 af te dekken". De geciteerde passages geven geen duidelijk antwoord op de gestelde vraag. Laat de overheid de rentabiliteitseis voor het goederenvervoer over de rail geheel vallen of slechts tijdelijk? In de Memorie van Antwoord werd hij nog wel gesteld. Tevens werden reeds hierin echter een aantal structurele en/of slechts op langere termijn op te lossen problemen genoemd (o.m. kosten van de weg voor de spoorwegen vaste kosten;

*) "externe kosten" d.w.z. maatschappelijke bezwaren c.q. kosten die de ontwikkeling van het verkeer oproept en die niet reeds als bedrijfseconomische kosten door de verkeersdeelnemers worden gedragen.

arbeidsvoorwaarden — primaire en secundaire — van de spoorwegen beter; kolenvervoer verdwenen; onvoldoende mogelijkheid loonkostenstijgingen op te vangen door opbrengstverbetering of verhoging arbeidsproductiviteit) waardoor het uitzicht op dekking van de integrale kosten nihil is. Zelfs de dekking van de specifieke kosten ingaande 1977 zal wel niet worden geëffektueerd mede ten gevolge van externe factoren, zoals het conjunctuurverloop, aldus de Memorie van Antwoord. Op basis van de hierboven weergegeven citaten kan men tot de volgende slotsom komen: Dekking van de integrale kosten acht de Regering voorlopig niet mogelijk. Dekking van tenminste de specifieke kosten te zijner tijd misschien wel. Hiernaar moet gestreefd worden. Waar sprake is van "volledige verliesafdekking in de relevante periode" zou het tijdstip, waarop dit bereikt moet worden misschien moeten liggen binnen de periode 1976-1978 (periode waarvoor meerjarenafspraken zijn aangegaan). Hierbij rijst echter de vraag wat in casu onder volledige verliesafdekking moet worden verstaan. Een andere onduidelijkheid is, dat er sprake is van verliesafdekking met ingang van 1976. De herstructureringsperiode loopt echter t/m 1976. Moet men hieruit en uit het feit, dat ook de herstructureringskosten met ingang van 1976 worden vergoed, afleiden, dat deze periode per 1-1-1976 geacht wordt te zijn beëindigd? Verder valt het op, dat het goederenvervoer van de NS samen met het stedelijk vervoer wordt gerekend tot het openbaar vervoer en dat van verordening 1191/69 geen gewag wordt gemaakt. Als men naast het hierbovenstaande ook verordening 1191/69 en de saneringswet ten tonele voert, krijgt men een vollediger beeld van het financiële raamwerk, waarbinnen de NS gaat opereren.

- Er is sprake van dat de saneringswet met terugwerkende kracht per 1-1-1973 in werking zou treden. Hiermee neemt het Rijk de geaccumuleerde verliezen van de NS t/m 1972 over.
- Voor het reizigersvervoer worden per 1-1-1972 vergoedingen gegeven ex verordening 1191/69.
- De herstructureringskosten van het goederenvervoer (1973 t/m 1975) zullen met ingang van 1976 worden afgedekt.
- De verliezen in het goederenvervoer, zullen met ingang van 1976 worden vergoed. De opbrengsten zullen zo spoedig mogelijk na 1976 tenminste de specifieke kosten moeten dekken.

Uit de meerjarenafspraken blijkt, dat men verwacht per jaar ongeveer 1,5 mia Hfl. aan het openbaar vervoer te moeten bijdragen. Dit bedrag is niet gespecificeerd. In de voorgaande passages is aan vele aspecten van het goederenvervoer in het geheel geen aandacht gegeven o.a. niet aan hetgeen op het vlak van de marktorganisatie (capaciteits- en prijsregelingen; harmonisatie concurrentievoorwaarden), al dan niet zou moeten gewijzigd worden. De stukken van Regering en Parlement geven hiervoor ook geen aanknopingspunten. Het wachten is dus op de Beleidsnota.

DE NOTA VAN HULTEN

In de Nederlandse vervoerpolitiek valt dus een begin van een beleidsombuiging te constateren. Het is echter nog niet volledig duidelijk hoe die vervoerpolitiek er zal gaan uitzien. De bedrijfseconomische benadering van de vervoerproblematiek wordt ter discussie gesteld; desalniettemin zegt de Staatssecretaris in zijn nota, dat "vervoer bedrijfseconomisch en maatschappelijk economisch rendabel moet zijn". Dr. van Hulten zoekt naar een nieuwe vorm voor de vervoermarkt. Geen "dirigistisch en bureaucratisch ingrijpen", maar een "zodanige organisatie van vraag en aanbod dat planning een noodzakelijke voorwaarde wordt voor het functioneren van de gehele bedrijfstak". Hij gaat enerzijds uit van de ondernemingsgewijze produktie, anderzijds vindt hij een vrije vervoermarkt ongewenst. Het is haast onvermijdelijk, dat de opvattingen van de Staatssecretaris leiden tot een versterkte overheidsbemoeyenis, ook met de vervoermarkt. Als dit de bedoeling is is het misschien beter er mee voor de dag te komen. Nu hinkt men nog teveel op twee gedachten.

EEG-VERVOERBELEID

Commissie

Dit dualisme vinden we ook in de opvattingen van de Europese Commissie. In haar mededeling van oktober 1973 inzake de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid *) stelt zij eerst uitdrukkelijk niet terug te willen komen op de hiervoor reeds zeer beknopt samengevatte "richtsnoeren van het tot nu toe gevoerde gemeenschappelijk vervoerbeleid". In een antwoord op een vraag uit het Europees Parlement **) heeft zij deze uitspraak echter genuanceerd in die zin, dat de tijd niet stilstaat en dat de oriëntaties inzake het gemeenschappelijk vervoerbeleid telkens zijn aangepast aan de economische en politieke ontwikkelingen. Hierdoor werden bepaalde onderdelen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, zoals neergelegd in de principebesluiten van 1965-1976, minder belangrijk. Ook bij de in oktober 1973 voorgestelde maatregelen is rekening gehouden met de ontwikkelingen, die in de loop der jaren hebben plaatsgevonden en met de invoer van nieuwe factoren. Dit heeft er toe geleid, dat de Commissie nu meent, dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid de tot standkoming van een communautair vervoerstelsel (en verkeerssysteem) ten doel heeft, dat met zo min mogelijk kosten

*) Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, negende jaargang 1973, nr. 4

**) Schriftelijke vraag nr. 122/74 van de heer Mursch aan de Commissie met antwoord (10-7-1974) Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 17e jaargang C 54

voor de samenleving aan de behoeften van de economische unie en de maatschappij voldoet. De interpretatie, die aan de elementen "laagste kosten voor de gemeenschap" resp. "behoeften van de samenleving" gegeven zullen worden, zullen de verdere richting van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in belangrijke mate nader bepalen.

De Commissie zegt hierover trouwens reeds in haar mededeling dat weliswaar voor het bereiken van het gestelde doel wordt vastgehouden aan de markteconomie als doeltreffend werktuig voor de allocatie van productiefactoren, maar dat het marktmechanisme wel moet worden gecorrigeerd (tarieven- en capaciteitscontrôle).

De Commissie stelt tevens, dat de oorspronkelijke opvatting van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moet worden "verruimd". Zij haakt hiertoe aan bij de verklaring van de Staatshoofden en Regeringsleiders van oktober 1972, dat aan Europa een "menselijk gezicht" gegeven moet worden. Dit "menselijk gezicht" en de bijzondere aandacht voor onstoffelijke waarden en de bescherming van het leefmilieu accentueert het sociaal-economisch karakter van de maatregelen van de gemeenschap en van de verschillende vormen van communautair beleid. Het vervoerbeleid moet mede een factor worden van sociale vooruitgang, waarmee enerzijds uit maatschappelijk oogpunt zo goed mogelijk aan de transportbehoeften kan worden voldaan, en anderzijds een bijdrage kan worden geleverd tot de verbetering van de levensomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van de in deze sector werkzame arbeidskrachten. In dit verband constateert de Commissie de noodzaak een nauwer verband tot stand te brengen tussen het vervoerbeleid- en het beleid op een aantal andere gebieden b.v. het sociale beleid, het fiscale beleid, het energiebeleid, dat op het gebied van de regionale politiek, van milieuvraagstukken, de industriepolitiek. Deze opsomming heeft de Commissie bij wijze van voorbeeld gegeven. Het is echter aan te vullen b.v. met wat van even zoveel belangrijk lijkt n.l. de samenhang tussen vervoerbeleid en het algemene beleid inzake de economische unie evenals met de samenhang met het buitenlandse handelsbeleid en de financiële politiek. De Commissie constateert ook, dat het vervoerstelsel niet meer hoofdzakelijk zal bestaan uit een *marktordening*, maar ook uit een actie op het gebied van de *infrastructuur*.

De verruiming van de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid brengt volgens de Commissie überhaupt een *intensiever overheidsbemoeyenis* met zich, maar zeker waar het om de aanleg en aanpassing van de vervoernetten gaat resp. om het onderzoek naar nieuwe vervoertechnieken.

De Commissie probeert dus enerzijds zo lang mogelijk vast te houden aan het marktmechanisme en blijft uitgaan van expansie, anderzijds erkent zij de noodzaak van ordeningsmaatregelen, zoals die ten aanzien van tarieven en capaciteit en is zij van mening, dat ook de z.g. externe kosten aan het verkeer moeten worden doorbelast. Zij blijft überhaupt veel belang hechten aan de gelijkmaking van de concurrentievoorwaarden. Naast genoemde ingrepen, die de werking van het marktmechanisme niet geheel uitschakelen acht de Commissie nog verder gaande ingrepen ook mogelijk. Zo noemt m.n. voorrang openbaar vervoer, voorschrijven routes, verbod van bepaalde voertuigcategorieën etc.).

Noch het werkprogramma voor 1974-1976 dat de Commissie aan haar mededeling heeft toegevoegd, noch de actiepunten die de vice-president van de Europese Commissie, Scarascia Mugnozza, in zijn verklaring van 27-6-1974, aan de Raad heeft voorgelegd, noch de verdere feitelijke gang van zaken blijken echter afdoende afgestemd te zijn op de accentverlegging, die zich toch onmiskenbaar in het vervoerbeleid in wording van de Economische Gemeenschap aftekent. De indruk ontstaat, dat men alles tegelijk wil gaan aanpakken. Het versterkt naar voren komen van de verkeersproblematiek (Europese infrastructuur) heeft nog niet geleid tot de aankondiging van wezenlijk nieuwe stappen op dit gebied. De Brusselse activiteiten richten zich in eerste instantie op de oude, vertrouwde vraagstukken op het gebied van de tariefstelsels en de capaciteitsbeheersing. Men kan betwijfelen of bij dergelijke aanpak de kans op voortgang met het gemeenschappelijk vervoerbeleid erg groot is.

Raad

Ook de Raad geeft blijk het gemeenschappelijk vervoerbeleid te willen verruimen. Hoewel de Raad zich niet formeel heeft uitgesproken over de mededeling van de Commissie, mag worden aangenomen dat de erin ontvouwde oriëntaties door de Raad niet worden betwist. Dit is echter een enigszins negatieve benadering. De Raad heeft in zijn resolutie over de betrekkingen tussen de spoorwegen en de staten daarentegen op positieve wijze aandacht gevraagd voor aspecten zoals milieuhinder, ruimtebesparing, energie *).

"De Spoorwegen in Europa, aldus de Raad, spelen in het algemeen, maar vooral in hun hoedanigheid van overheidsbedrijf een belangrijke rol in het vervoerswezen. Zij veroorzaken relatief weinig milieuhinder en besparen ruimte en energie. Zij zijn voor vele vervoerstaken zeer dikwijls het meest geëigende vervoermiddel en zijn daarom uit economisch en sociaal politiek oogpunt in de meeste Europese landen onvervangbaar".

De EEG-Spoorwegen

De overwegingen van de Raad inzake de rol van de spoorwegen sluiten zeer wel aan bij hetgeen de negen EEG-spoorwegmaatschappijen blijkens enkele persberichten in juni 1974 te berde brachten over "het probleem van de spoorwegen in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid".

Inhakend op de ontwikkelingen sedert 1972 (Topconferentie; mededeling van de Europese Commissie van 1973) wijzen de EEG-spoorwegen erop, dat de railtechniek

*) Resolutie van de Raad van 27-6-1974 inzake het voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende artikel 8 van de beschikking van de Raad van 13-5-1965 Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 111/1 van 23-9-1974.

een aantal hoedanigheden heeft op grond waarvan een waardevolle bijdrage geleverd kan worden aan de oplossing van actuele problemen van de Europese Gemeenschappen. Er is o.m. sprake van:

- een hoge veiligheidsgraad
- ruimtebesparing
- zuinig gebruik van energie
- weinig milieuhinder
- de mogelijkheden van een vergaande automatisering.

De spoorwegen zijn het erover eens geworden dat bepaalde deelmarkten prioriteit verdienen b.v. het intercity-vervoer, het agglomeratievervoer (reizigers); het gecombineerd vervoer (goederen). Om hun speciale hoedanigheden tot hun recht te laten komen en die vervoersprestaties te ontwikkelen, waartoe zij de meest geëigende techniek vormen zullen de spoorwegen van de EEG hun acties moeten harmoniseren, opdat prestaties worden geboden die ten opzichte van elkaar van hetzelfde hoge niveau zijn. Ook zal er een homogeen Europees spoorwegnet moeten komen.

De EEG-spoorwegen realiseren zich overigens zeer wel dat zij samen met andere technieken deel uitmaken van een Europees vervoersysteem. Volgens hen moet door middel van een beleid op lange termijn, dat op coördinatieve wijze wordt toegepast op het gehele vervoersysteem van de Gemeenschap, een Europees vervoersysteem tot stand komen, dat ten eerste beantwoordt aan de fundamentele eis, dat de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften van de transportgebruikers bevredigd worden, maar dat evenzeer de menselijke factoren eerbiedigt zoals de verbetering van de arbeidsvoorwaarden van de werknemers in het vervoer en de bescherming van het milieu. Bovendien moet dit vervoersysteem zo min mogelijk afhankelijk worden van de mondiale conjunctuur op energiegebied, dit alles opdat het vervoersysteem volledig deelneemt in de harmonieuze ontwikkeling van de gemeenschap. De spoorwegen ondersteunen zodoende de door de Commissie ontwikkelde nieuwe oriëntatie en stellen zich in staat te achten bij te dragen aan de verdere ontwikkeling van de verruimde doelstellingen.

Binnen dit kader hebben bepaalde door de spoorwegen geboden of te bieden vervoersprestaties een zodanig belang voor de gemeenschap dat deze de spoorwegen verplichtingen oplegt wat betreft de ontwikkeling ervan resp. betreffende de tarifiering. Hierbij valt vooral te denken aan het agglomeratievervoer, maar voor bepaalde landen ook aan het reizigersvervoer tussen de steden en zelfs aan bepaalde goederentransporten. Dit kan ten gevolge hebben, dat de publieke dienstsector de commerciële activiteiten van de spoorwegen in omvang overtreft; dit zal niet nalaten effect te hebben op de regeling van de financiële betrekkingen tussen de spoorwegen en de Staten.

Wat in dit verband overigens ook een belangrijke rol zal moeten spelen is de noodzaak, die hierboven reeds werd aangestipt, van een homogeen Europees spoorwegstelsel om de behoeften van de gemeenschap en van de markt te kunnen bevredigen. Het huidige spoorwegnet is niet meer afdoende, zeker niet voor de toekomstige

behoeften. De huidige infrastructuurpolitiek, die vooral leidde tot uitbreiding van het wegennet, komt in strijd met de verruimde doelstellingen van het EEG-vervoerbeleid. Om de vervoerpolitiek en de hierin te incorporeren infrastructuurpolitiek een bijdrage te laten leveren aan de doelstellingen zoals de Topconferentie van 1972 heeft geformuleerd, zullen de Staten/spoorwegeigenaren ervoor zorg moeten dragen, dat de achterstanden op het gebied van de investeringen in de spoorweginfrastructuur worden ingehaald. De tot standbrenging en permanente aanpassing van de infrastructuur vormt volgens de Commissie een steeds essentiëlere voorwaarde voor de doelmatigheid van de vervoerpolitiek. De spoorwegen delen deze mening; en achten voor de EEG-instellingen het moment gekomen om een actie te starten ter versterking van het Europese spoorwegennet in het kader van een geïntegreerd plan en de aanvaarding door de lid-staten ervan te bevorderen inclusief de financiering. Met het oog hierop heeft de Internationale Spoorwegunie een dergelijk plan o.a. aan de Europese Commissie en de Raad voorgelegd.

Hoewel de reactie van de spoorwegen op de mededeling van de Commissie het accent dus vooral legt op de infrastructuur en het Europese spoorwegennet, betekent dat niet, dat de gelijkmaking van de concurrentievoorwaarden niet langer van belang wordt geacht. Op dit gebied is het evenzeer noodzakelijk, dat de werkzaamheden met kracht worden voortgezet b.v. wat betreft de doorbelasting van de infrastructuurkosten; de harmonisatie van de arbeidsvoorwaarden tussen de vervoertakken, inclusief de contrôle op de toepassing van inwerking getreden regelingen. Teneinde excessieve concurrentie tegen te gaan, zal, zeker gedurende een overgangperiode waarin de concurrentievoorwaarden onvoldoende zijn geharmoniseerd en waarin de versterking van het spoorwegennet voortgang vindt, capaciteitscontrôle nodig zijn resp. financiële compensatie in verband met de ongelijke doorbelasting van de infrastructuurkosten.

SLOTOPMERKINGEN

Zowel in de nederlandse vervoerpolitiek, als in het gemeenschappelijk vervoerbeleid, maar ook in het gezamenlijke standpunt van de EEG-spoorwegen ten aanzien van het laatste zijn duidelijk ombuigingen te constateren ten opzichte van het tot op heden door de diverse instanties gevoerde beleid. De ontwikkelingen hier te lande, in Brussel, in spoorwegkringen hebben gemeen, dat het infrastructuurbeleid een zwaarder accent krijgt met de eruit voortvloeiende versterkte overheidsbemoeienis. Met marktmechanisme als regulator staat daarmee ter discussie. Meer dan in de voorafgaande periode erkennen de overheden, inclusief de EEG-Raad, dat de spoorwegen ook in de toekomst nog een rol van betekenis zullen kunnen vervullen. Deze erkenning zal nu vervolgens moeten leiden tot een spoorwegennet met een omvang en uitrusting die ook aan de toekomstige behoeften van de reizigers, verladere en gemeenschap zullen kunnen voldoen.

Mr. Olga D. Gerbers

A A N T E K E N I N G E N

HET PRODUKTIVITEITSBEGRIIP IN HET WEGVERVOER

HET BASISBEGRIIP

In de literatuur omtrent het begrip produktiviteit vindt men een verwarrende hoeveelheid definities en onderscheidingen. Dit wordt in hoofdzaak veroorzaakt doordat het produktiviteitsbegrip samenhangt met een groot aantal uiteenlopende vraagstukken op zowel micro- als macro-economische schaal.

Alle definities hebben echter een basisgedachte gemeen, namelijk:

$$\text{produktiviteit} = \frac{\text{output}}{\text{input}}$$

In het navolgende is getracht vanuit deze basisgedachte een aantal definities en onderscheidingen te ontwikkelen, welke toepasbaar zijn op het wegvervoerbedrijf en op de bedrijfstak als geheel.

RENTABILITEIT EN PRODUKTIVITEIT

Veelal wordt het produktiviteitsbegrip beperkt tot verhoudingsgetallen tussen fysieke hoeveelheden; dit leidt tot definities als:

$$\text{globale produktiviteit} = \frac{\text{totaal produktievolume}}{\text{totaal volume van ingezette produktiefactoren}}$$

$$\text{specifieke produktiviteit} = \frac{\text{totaal produktievolume}}{\text{volume produktiefactor Y}}$$

Deze definities zijn echter niet operationeel zolang ze niet met bepaalde doelstellingen in relatie kunnen worden gebracht.

Verschillende produkten en produktiefactoren zijn, alleen in fysieke hoeveelheden uitgedrukt, niet vergelijkbaar.

Een toeneming van het volume van produkt A, bij een geringere daling van het volume van produkt B, en een zelfde volume van de input van produktiefactoren levert een stijging van de fysieke produktiviteit op.

Wanneer men echter geen rekening houdt met de waardeverhouding tussen de produkten A en B zou dit wel eens tot financiële nadelen kunnen leiden.

Hetzelfde geldt aan de input-zijde; het effect van onderlinge substituties van produktiefactoren kan alleen worden beoordeeld, gegeven de onderlinge waardeverhoudingen.

Aangezien produktiviteitsverbetering – en zeker verbetering van de fysieke produktiviteit – geen doel op zich is, lijkt het gewenst het produktiviteitsbegrip met de nagestreefde doelstellingen in verband te brengen.

Ook wanneer wordt onderschreven dat winstmaximalisering veelal niet het einddoel van het ondernemen is, is voor zowel het voortbestaan van de onderneming als de uiteindelijke nagestreefde doeleinden, rentabiliteit een primaire vereiste.

Dit rentabiliteitsstreven betekent het maximaliseren van de verhouding:

$$\frac{\text{totale opbrengstwaarde van de output}}{\text{totale waarde van de input}}$$

Dit verhoudingsgetal kan men als een produktiviteitsbegrip beschouwen, namelijk: de output in guldens per gulden input, of wel de "globale geldproduktiviteit".

In de meeste bedrijven en ook in het wegvervoer bestaat de produktie niet uit een produkt, doch uit een samenstel van produkten.

Men kan de totale opbrengst splitsen naar produkten, terwijl met behulp van de kostprijsberekening ook de totale input-waarde (kosten) naar produkt kan worden gesplitst.

De globale geldproduktiviteit kan dan als volgt naar produktsoort worden onderscheiden:

$$\text{globale geldproduktiviteit} = \frac{\text{opbrengst prod.A} + \text{opbrengst prod.B} \dots + \text{opbrengst prod.N}}{\text{kosten prod. A} + \text{kosten prod. B} \dots + \text{kosten prod. N}}$$

In het wegvervoer dienen in dit verband de afzonderlijke produkten niet te worden gezien als een hoeveelheid volkomen identieke produkten, doch als diensten geleverd op een bepaalde deelmarkt (naar verlader, soort vervoer, vervoersrelatie etc.). De totale produktie heeft daarmede meerdere dimensies, aangezien de verschillende indelingscriteria van de markt van een bedrijf elkaar doorsnijden; een verlader kan voor komen op verschillende geografische relaties of in verschillende soorten vervoer etc.

Maximalisering van de globale geldproduktiviteit in het wegvervoer houdt nu in:

- 1 het selecteren van een produktsamenstelling (marktsamenstelling), waarin de produkten met een gunstige verhouding opbrengst/kosten een maximaal aandeel hebben. Dit uiteraard binnen de grenzen die gesteld worden door complementariteit op marketing-gronden dan wel technische gronden (b.v. heen- en retourlading)
- 2 het verkrijgen van een maximale prijs voor de produkten (i.c. vervoerdiensten)
- 3 minimalisering van de produktiekosten.

Deze volgorde is bewust gekozen, en wel om de navolgende redenen:

- Ieder bedrijf heeft zijn eigen bedrijfsidentiteit die hem op bepaalde markten in het voordeel en op andere in het nadeel plaatst. Bovendien geeft het opereren op bepaalde deelmarkten veelal voordelen op andere deelmarkten.
De samenstelling van een optimale "product mix" (optimale samenstelling van het pakket van aangeboden vervoerdiensten naar deelmarkt en per deelmarkt optimaal aangepast aan de verladersbehoefte) is dan ook de belangrijkste sleutel tot een succesvolle bedrijfsvoering in het wegvervoer.
- Hoewel er ruimte is voor een eigen prijspolitiek, wordt deze ruimte begrensd door actuele en potentiële concurrentie op de wegvervoermarkt.
- De transportkosten worden, gegeven de aard van de te verrichten transporten, in hoge mate bepaald door de stand van de techniek, door voorschriften op het gebied van maten en gewichten van voertuigen, andere verkeersveiligheidsvoorschriften en door de sociale regelingen. Dit wil niet zeggen dat het efficiency-streven niet belangrijk zou zijn, doch slechts dat mede onder invloed van de concurrentie de efficiency-graad reeds zo hoog is opgevoerd, dat effecten van verdere verbetering over het algemeen klein zijn ten opzichte van die uit de onder 1 en 2 genoemde mogelijkheden.

De tot dusverre gevolgde benadering heeft het voordeel dat zij aansluit bij de werkelijke probleemstelling in het wegvervoer.

Daartegenover staat echter dat op deze wijze het produktiviteitsbegrip, en met name de uitwerking ervan, buiten de sfeer van het eenvoudig delen van de ene grootheid door de andere is komen te vallen.

Dit laatste moge als een groot bezwaar worden gezien, het is niettemin mogelijk gebleken deze benadering in de praktijk in een groot aantal wegvervoerbedrijven operationeel in te voeren.

Hiertoe is een z.g. "management informatiesysteem", specifiek voor het wegvervoer ontworpen — het systeem analytische administratie — en op een computer geprogrammeerd. Dit systeem analyseert de marktresultaten naar de verschillende marktdimensies en gaat vervolgens nader in op de produktiekosten en de samenstellende factoren daarvan (benutting capaciteit — waaronder de verhouding beladen km / totale km — de transporttijden etc.).

Voorts is het mogelijk vanuit deze benadering een aantal partiële produktiviteitsdefinities af te leiden, welke in de analytische administratie steeds vanuit de samenhangen met de rentabiliteit worden gepresenteerd.

PRODUKTIEKOSTEN EN PRODUKTIVITEIT

Men kan de eerder gegeven definities van de globale geldproduktiviteit als volgt verfijnen.

Zij:

- P_a = de verkoopprijs van produkt A
 Q_a = het produktievolume van produkt A
 p_1 = de inkoopprijs van produktiefactor 1
 q_1 = het input-volume van produktiefactor 1
 a t/m n = de verschillende produkten
 $(1 \text{ t/m } m)_a$ = de produktiefactoren gebruikt voor de produktie van produkt A

dan is de globale geldproduktiviteit:

$$\frac{P_a \cdot Q_a + \dots + P_n \cdot Q_n}{(p_1 \cdot q_1 + p_2 \cdot q_2 + \dots + p_m \cdot q_m)_a + \dots + (p_1 \cdot q_1 + p_2 \cdot q_2 + \dots + p_m \cdot q_m)_n}$$

Confrontatie van de hoeveelheid van produkt A met de produktiekosten ervan, leidt nu tot het volgende verhoudingsgetal:

fysieke produktiviteit per gulden input voor produkt A =

$$\frac{Q_a}{(p_1 \cdot q_1 + p_2 \cdot q_2 + \dots + p_m \cdot q_m)_a}$$

Dit produktiviteitsbegrip, dat niets anders is dan de inverse van de kostprijs per eenheid produkt, is beperkt tot de output van één produkt, omdat het opnemen van meer produkten alleen zinvol zou zijn bij weging ervan met de prijs.

Men zou kunnen stellen dat het aldus gedefinieerde produktiviteitsbegrip eveneens een louter fysiek begrip is, aangezien bij hantering van prijzen in reële gulden de prijzen van de produktiefactoren alleen tot doel hebben de hoeveelheden ervan op één noemer te brengen.

Het begrip kan voorts verder worden ontleed, bij voorbeeld:

$$\text{fysieke produktiviteit per gulden input} = \frac{Q_a}{p_y \cdot q_y}$$

produktiefactor y voor produkt A

$$\text{fysieke produktiviteit per eenheid input} = \frac{Q_a}{q_y}$$

produktiefactor y voor produkt A

Deze produktiviteitsbegrippen dan wel de inverse ervan worden in kostprijsberekeningen van het vervoer ook gebruikt, doch dan steeds in de relatie tot die kostprijs.

Deze produktiviteitsbegrippen zijn niet alleen toepasbaar op het individuele bedrijf, doch ook op de bedrijfstak, dit alles uiteraard mits toegepast op een bepaald produkt.

DE FYSIEKE EENHEID VAN OUTPUT

In het voorafgaande is een essentieel vraagstuk buiten beschouwing gelaten, namelijk de vaststelling van de produkteenheid.

Mede doordat het wegvervoer een dienstverlenende bedrijfstak is, is de produkteenheid waarop de kosten kunnen worden teruggevoerd iets geheel anders dan de produkteenheid (dienst) die aan de verlader wordt aangeboden.

De verlader vraagt bepaalde welomschreven vervoerdiensten (geen tonnen of ton-km vervoer), terwijl de kostprijsbepalende eenheden in het bedrijf voornamelijk uren en km van automaterieel + bemanning zijn.

Het lijkt juist de produkteenheid vanuit de vraagzijde te definiëren, in welk geval als produkteenheid de verrichte transporten zijn aan te merken.

Daarbij doet zich evenwel het probleem voor dat naar vervoerd gewicht, vervoer-afstand, geografische relatie etc. vrijwel ieder transport uniek is. Dit betekent dat meting van de produktiviteit en de ontwikkeling daarin onmogelijk zou zijn, omdat er geen referentie is aan een gelijkwaardige produkteenheid in het verloop van de tijd.

Erkennend dat een fysieke output-eenheid die een homogene output weergeeft niet bestaat, zal gezocht moeten worden naar een praktische benadering ervan. Dit betekent het zoeken naar een output-eenheid die – hoewel arbitrair blijvend – toch een inzicht kan geven in de produktiviteitsontwikkeling.

Hiertoe kan men het totale beroepsgoederenvervoer over de weg indelen in een aantal groepen van transporten, die onderling vergelijkbaar zijn, zoals bij voorbeeld naar:

geregeld en ongeregeld vervoer)	met onderverdelingen naar partij- grootte- en afstandsklassen
typen materieel)	
geografische relatie)	

Naarmate deze indeling verder wordt verfijnd, zal de mate van vergelijkbaarheid per subsector groter zijn en metingen van de produktiviteitsontwikkeling nauwkeuriger kunnen zijn.

In feite wordt deze oplossing ook gebruikt bij de opstelling van de door de overheid vastgestelde tariefvoorschriften voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Deze tarieven zijn gedifferentieerd naar vervoersector en per sector naar afstand en partijgrootte, terwijl voorts voor afwijkende prestaties en vervoeromstandigheden aanvullende voorwaarden gelden.

Een verder complicatie bij de definities van de produkteenheid doet zich voor wanneer bij een in principe kwalitatief onveranderde vraag bij een verlader een verschuiving optreedt naar grotere hoeveelheden per transport. Hierdoor ontstaat namelijk bij een kwalitatief gelijkwaardig produkt een aanzienlijke kostendaling en daarmee een produktiviteitsverbetering.

Met behulp van de gegevens waarover uit hoofde van kostprijsonderzoeken over een reeks van jaren kan worden beschikt, zijn tal van produktiviteitsberekeningen mogelijk en deels ook uitgevoerd.

Zo werd voor de periode 1964-1972 een fysieke produktiviteitsstijging per gulden kosten berekend (daling van de kostprijs per transport), oplopend van ca. 10% in het binnenlands vervoer tot rond 15% in het grensoverschrijdend vervoer, bij gegeven transportafstand en vervoerd gewicht per transport.

Rekening houdend met de in werkelijkheid opgetreden vergroting van het gemiddeld vervoerd gewicht per transport, was deze produktiviteitsverbetering ruimschoots het dubbele.

In laatstgenoemd produktiviteitscijfer zijn de effecten van toenemende kosten per uur en per km bij vergroting van het laadvermogen verdisconteerd. Laat men dit effect buiten beschouwing en gaat men alleen uit van de specifieke produktiviteitsstijging per tractie-eenheid of per werknemer, dan bedragen deze in de beschouwde periode ruim 40%.

Voor meer gedetailleerde beschouwingen omtrent de produktiviteitsontwikkeling in het wegvervoer zij voorts verwezen naar het pre-advies "The effects of the productivity and technical development on the labour force in transport of goods by road", opgesteld voor de C.E.M.T. ten behoeve van de in oktober 1974 gehouden Round Table.

Drs. N.H. van der Woude

KRONIEK

RAPPORT VAN DE COMMISSIE VERVOERSVRAAGSTUKKEN VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD, NAAR AANLEIDING VAN DE DISCUSSIONOTA OVER HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG, GERICHT AAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Bij brief van 28 augustus 1974 heeft u het commentaar gevraagd van de Commissie Vervoersvraagstukken op uw discussienota over het goederenvervoer over de weg. De commissie meent met een beknopt commentaar op enkele punten te moeten volstaan, zulks zowel met het oog op de korte termijn welke haar voor het geven van commentaar ter beschikking stond, als in verband met het feit dat zij het niet haar taak acht in te gaan op de maatschappijvisie die aan de nota ten grondslag is gelegd. Een discussie daarover en met name over de wenselijke algemene economische groei zou de commissie ver voeren buiten haar werkterrein.

HANTERING VAN DE VERVOERCAPACITEIT ALS MIDDEL TOT BEPERKING VAN DE ECONOMISCHE GROEI?

De nota werpt o.m. de vraag op of de vervoercapaciteit zou mogen worden gebruikt om de groei van de produktie en consumptie in andere sectoren van de economie af te remmen of eventueel deze groei volledig op te heffen (par. 102-106). Gesteld dat een dergelijke doelstelling t.a.v. de algemene economische groei als regeringsbeleid zou zijn aanvaard dan zou de wens om de capaciteit voor het vervoer van goederen (over de weg) ter bereiking van dit doel te beperken vele vragen en problemen oproepen.

In de eerste plaats zou men uiteraard de doelstelling zelf moeten specificeren. Is het onverschillig welke produkties en consumpties door de groeibeperkende maatregelen zullen worden getroffen?

Gaat het alleen om het totale groei-effect en mogen derhalve toevallige produkties willekeurig grote klappen krijgen terwijl andere nauwelijks worden geraakt? Of beoogt men een bepaalde verdeling van de effecten, bijv. een zoveel mogelijk gelijkmatige beperking van de groei van alle produkties of daarentegen juist een sterke groeibeperking of zelfs inkrimping van bepaalde geselecteerde produkties en een niet of nauwelijks belemmerde groei van andere?

De eerstbedoelde doelstelling lijkt riskant en kan tot catastrofes leiden voor de totale economie, bijv. wanneer grote takken van industrie in binnen- en/of buitenland daardoor zouden instorten. De laatstbedoelde meer verfijnde doelstelling lijkt in ieder geval moeilijk en bezwaarlijk te verwezenlijken door maatregelen t.a.v. de capaciteit van het vervoer.

Voor een specificatie van de doelstelling zal moeten worden teruggегреpen op de overwegingen welke tot haar aanvaarding hebben geleid. Deze overwegingen zullen ook in het oog dienen te worden gehouden wanneer eventueel in aanmerking komende methoden en instrumenten voor de verwezenlijking van de doelstelling worden beoordeeld.

Met het oog op een niet nader gespecificeerde doelstelling van groeibeperking bestaat er geen aanleiding uitsluitend te denken aan een contingentering van de capaciteit van het beroeps- en eigen vervoer van goederen over de weg. Maatregelen welke de capaciteit voor het vervoer van goederen per spoor, over de binnenwateren, over zee, door de lucht of door pijpleidingen beperken, zullen immers evenzeer een effect op de algemene economische groei kunnen hebben. Het zou dan ook nodig zijn te verklaren waarom wel de capaciteit voor het vervoer van goederen over de weg en niet die voor andere vervoerwijzen zou dienen te worden beperkt.

Wordt daarentegen de doelstelling inzake de economische groei duidelijk gespecificeerd dan is het onwaarschijnlijk dat deze zal kunnen worden gerealiseerd met een globale maatregel zoals het in par. 106 als voorbeeld genoemde constant houden van de totale vervoercapaciteit. Een voldoende aansluiting op een gespecificeerde doelstelling zal ook niet kunnen worden verkregen door een in capaciteitsmaatregelen nog betrekkelijk eenvoudig aan te brengen differentiatie naar voertuigen en laadvermogenklasse. In deze gedachtengang zal aan een gedetailleerd dirigisme moeilijk kunnen worden ontkomen. Temeer moet dit worden verwacht daar het niet alleen noodzakelijk zou zijn de capaciteiten af te stemmen op de groeidoeleinden doch ook ervoor te zorgen dat die capaciteiten voor de realisatie van deze doeleinden en niet van geheel andere worden gebruikt.

In par. 137 is opgemerkt dat het marktgebeuren ertoe kan leiden dat begeleidende maatregelen moeten worden getroffen. Deze voorstelling van zaken lijkt weinig realistisch. Het spreekt vanzelf dat bij capaciteitsmaatregelen van enige betekenis gedetailleerde aanvullende maatregelen nodig zullen zijn, zowel t.a.v. de vrachtprijzen als t.a.v. het gebruik van de capaciteit. Het lijkt dan opportuun de vraag aan de orde te stellen in hoeverre de overheid bij machte zal blijken zulke ingrijpende voorschriften die met de markttendenties op gespannen voet staan, te doen naleven.

De in par. 181 uitgesproken wens een betere organisatie van de vervoermarkt te verwirkelijken met zo weinig mogelijk dirigisme en bureaucratie wijst er gelukkig op dat in een geheel andere richting wordt gedacht en dat aansluiting zal worden gezocht bij "het zelfregulerende vermogen van de maatschappij".

MAATSCHAPPELIJKE BEZWAREN VAN DE GROEI VAN HET VERKEER EN VAN HET VERVOER VAN GOEDEREN

De Commissie Vervoersvraagstukken zou er de voorkeur aan hebben gegeven wanneer de nota niet was uitgegaan van een bepaalde opvatting t.a.v. de economische groei in het algemeen. Meer aandacht had dan kunnen worden geschonken aan de analyse van de maatschappelijke bezwaren welke verband houden met de groei van verkeer en vervoer.

De meeste van de in de nota genoemde maatschappelijke bezwaren vloeien voort uit de ontwikkeling van het totale verkeer. Het verkeer dat verband houdt met het vervoer

van goederen is echter slechts een gering onderdeel van het totale verkeer en het is bepaald niet zo dat alleen aan dit verkeer bezwaren zijn verbonden.

Zou er slechts gemotoriseerd verkeer plaatsvinden t.b.v. de verplaatsing van goederen dan zou van een maatschappelijk probleem van enige betekenis nauwelijks kunnen worden gesproken, zelfs niet bij de in de nota genoemde verdrievoudiging tot het jaar 2000. Noch de ruimte (infrastructuur) noch het milieu, de volksgezondheid of de leefbaarheid zouden daardoor op ontoelaatbare wijze worden belast. Evenmin zou het verbruik van energie of andere grondstoffen veel zorgen behoeven te baren.

Ditzelfde zou bepaald niet kunnen worden gesteld indien er geen vrachtverkeer zou plaatsvinden doch slechts verkeer voor de verplaatsing van personen. Op sommige zondagen, waarop vervoer van goederen praktisch ontbreekt, is de belasting van milieu, natuur en infrastructuur (c.q. druk op de ruimte) buiten de steden zelfs groter dan op andere dagen.

De problemen ontstaan vnl. door het totale verkeer over de weg en de groei daarvan. Het vervoer van goederen levert een belangrijke bijdrage tot dat verkeer en de commissie meent daarom dat dit niet bij voorbaat buiten schot moet blijven wanneer naar passende maatregelen wordt gezocht om de maatschappelijke bezwaren van de ontwikkeling het hoofd te bieden. Temeer geldt dit omdat het vrachtverkeer — of althans een gedeelte daarvan — eigen kenmerken bezit waaraan aandacht dient te worden geschonken. Sommige van deze kenmerken zijn minder gunstig (afmetingen en gewichten der voertuigen), andere gunstiger (emissie en rendement van dieselmotoren) dan die van het overige verkeer over de weg.

Niettemin is het evident dat een substantiële verlichting van de maatschappelijke bezwaren welke het verkeer over de weg oproept niet zal kunnen worden bereikt door maatregelen alleen t.a.v. het vrachtverkeer. Aangezien haar voor dit verkeer nauwelijks maatschappelijk meer aanvaardbare alternatieven van enige betekenis bekend zijn, meent de commissie dat maatregelen t.a.v. het vrachtverkeer voorshands slechts een bescheiden bijdrage zullen kunnen leveren tot de beperking van de maatschappelijke bezwaren van het totale verkeer over de weg. Gevreesd moet bovendien worden voor meer wegvervoer tijdens nachturen hetgeen bij de commissie op bezwaren stuit.

De nota stelt tegenover elkaar bedrijfseconomische en sociaal-economische overwegingen en stelt dat in de toekomst het goederenvervoer minder een afgeleide bedrijfseconomische activiteit zal zijn dan de resultante van een maatschappelijke belangenafweging waarbij de overheid een belangrijke rol zal spelen overal daar waar het goederenvervoer de moderne schaarsten raakt (par. 19).

De Commissie Vervoersvraagstukken acht het maken van een scherpe tegenstelling tussen bedrijfseconomische en sociaal-economische of maatschappelijke overwegingen niet juist. Ten onrechte zou daardoor de indruk kunnen worden gewekt dat bedrijfseconomische overwegingen inzake opbrengsten en kosten niet evenzeer maatschappelijke betekenis hebben als andersoortige overwegingen die alleen de overheid kan doen gelden.

In haar Interimrapport over de Mededeling van de Europese Commissie inzake de ontwikkeling van het gemeenschappelijke vervoerbeleid *) heeft de Commissie Vervoersvraagstukken zich over deze aangelegenheden in het algemeen (d.w.z. zowel t.a.v. het personen- als het vrachtverkeer) uitgesproken. Daarbij is zij ook ingegaan op de instrumenten welke de overheid naar haar oordeel bij voorkeur zou dienen te gebruiken. De samenvatting van het standpunt van de commissie in dit rapport is als bijlage achter dit commentaar gevoegd.

SUBSTITUTIE VAN GOEDERENVERVOER OVER DE WEG DOOR VERVOER PER RAIL OF OVER DE BINNENWATEREN

Terecht wordt in de discussienota gesteld dat bij een vrije keus van de verlader slechts boven een vrij grote vervoerafstand railvervoer economisch voordeliger kan blijken te zijn dan wegvervoer (par. 93). Deze per goederensoort verschillende kritische vervoerafstand kan inderdaad door een wijziging van verschillende factoren worden beïnvloed. Zij zal ook zeer verschillend liggen al naar gelang bijv. de omvang van de vervoerstromen, de partijgrootte en de vraag of bij inschakeling van de railtechniek geen dan wel een of zelfs tweemaal overlading in of uit vrachtauto's moet plaatsvinden.

De commissie heeft zich afgevraagd hoe de uitspraak in par. 93 t.a.v. het effect van een eventuele nieuwe energiecrisis op deze kritische vervoerafstand zich verhoudt tot die in par. 87 volgens welke het niet duidelijk is of een energiebesparing zou optreden door verplaatsing van goederenvervoer van weg naar rail.

Stellig kunnen een aantal extra kostenverhogende factoren (op sociaal gebied en dat van de veiligheid) de concurrentieverhouding tussen weg en rail in de naaste toekomst enigszins wijzigen. Het is de commissie overigens opgevallen dat in dit verband in de nota in het geheel niet meer wordt ingegaan op de concurrentieverhoudingen op het punt van de zgn. kosten van de weg. Dit vraagstuk, waarvoor jarenlang van de zijde van de spoorwegondernemingen en van de overheden veel aandacht is gevraagd, zou wellicht ook inde te verwachten beleidsnota nader kunnen worden uitgewerkt.

Mede in verband met de concurrentieverhoudingen zou de commissie gaarne vernemen of het m.b.t. het goederenvervoer van de spoorwegen de bedoeling is dat in de toekomst het streven gericht blijft op een dekking van het — op basis van gelijkwaardigheid van personen- en goederenvervoer — aan de goederensector toe te rekenen gedeelte van de integrale kosten van het railbedrijf.

De commissie zou het overigens juist achten wanneer niet uitsluitend op bedrijfs-economische aspecten wordt gelet doch ook algemeen maatschappelijke gezichtspunten in aanmerking worden genomen. Zij had daarom in de nota gaarne een vergelijking gevonden van de algemeen maatschappelijke voor- en nadelen van rail- en wegvervoer van goederen binnen de beperkte range waar het railvervoer eventueel als substituut voor wegvervoer van goederen in aanmerking zou komen. Blijkbaar wordt stilzwijgend van de veronderstelling uitgegaan dat vervoer van goederen per spoor in ieder geval

*) dd. 20 mei 1974.

uit algemeen maatschappelijk oogpunt gunstiger zou zijn dan vervoer van goederen over de weg, hetgeen bepaald niet vanzelfsprekend kan worden geacht. In dit verband is het de commissie opgevallen dat volgens par. 91 de infrastructuur voor het vervoer per rail op korte termijn nog slechts ruimte zou laten voor een opvoering van de goederenvervoerprestatie met 40 % hetgeen zou neerkomen op een extra 10 mln. tonnen of 1350 mln. ton km. De commissie heeft zich afgevraagd of deze ruimte uitsluitend of in hoofdzaak in de nachtelijke uren zou worden gevonden — hetgeen zij, zoals gezegd, bezwaarlijk vindt — en of het mogelijk zou zijn een vergelijkbaar percentage te noemen voor de reservecapaciteit van het interlocale wegennet.

Nu haar vele gegevens ontbreken die nodig zijn om tot een definitief standpunt te kunnen komen, bestaat bij de commissie onzekerheid over de vraag of het raadzaam is voor het vervoer per rail een markt te zoeken in het nationale vervoer van stukgoederen tussen centra. In het algemeen is het vervoer van goederen op korte afstand, waartoe vrijwel het gehele binnenlandse vervoer behoort, tot dusverre het minst rendabele deel van het goederenvervoer per spoor gebleken. Het is tot 1 januari 1973 ook voortdurend in omvang verminderd. Daar de capaciteit van de railinfrastructuur, die beschikbaar kan worden gesteld voor goederenvervoer beperkt blijkt, lijkt het eerder raadzaam het accent te leggen op een benutting van deze capaciteit voor vervoer op lange afstand, in het algemeen voornamelijk grensoverschrijdend vervoer. Hoewel de ervaringen met betrekking tot het gecombineerde vervoer niet bepaald bemoedigend zijn geweest, is de commissie toch van oordeel dat het de moeite waard lijkt om ook efficiënte vormen van gecombineerd vervoer, zoals Huckepack- en kangoeroevervoer, te blijven beproeven. Daartoe zal echter een vergaande onderlinge samenwerking tussen de Europese spoorwegondernemingen — mede op commercieel gebied — tot stand dienen te worden gebracht en zal aan hoge organisatorische eisen moeten worden voldaan.

De mogelijkheid om goederenvervoer over de weg te vervangen door vervoer over water wordt terecht in de nota niet groot geacht. De vervanging van de beurtvaart door de geregelde lijndiensten per vrachtauto lijkt niet omkeerbaar. Wanneer voor de binnenscheepvaartdienst en rusttijden en lonen en andere inkomens worden verlangd, vergelijkbaar met die voor het vervoer over de weg zal de vaart met de kleinste schepen, die uit een oogpunt van partijgrootte een alternatief zou moeten bieden voor vervoer per vrachtauto, nog minder concurrerend worden.

SAMENWERKING EN PLANNING IN HET WEGVERVOER

De Commissie Vervoersvraagstukken kan zich in het algemeen verenigen met hetgeen in de paragrafen 142 t/m 165 is opgemerkt over de samenwerking en planning in het wegvervoer. Zij is van mening dat deze stimulerende en op vrijwilligheid gebaseerde denkbeelden niet verenigbaar zijn met de voorstellen in de paragrafen 193 t/m 195

die sterk gaan in de richting van door de overheid opgelegde vormen van samenwerking. De commissie betwijfelt of een onvrijwillige samenwerking tot resultaat kan leiden op punten waar de belangen van betrokkenen ongelijk of zelfs tegengesteld zijn. Overigens zijn ook andere vormen van nuttige samenwerking denkbaar, bijv. op het gebied van bedrijfsorganisatorisch en technologisch onderzoek.

SOCIALE- EN VEILIGHEIDSASPECTEN

De Commissie Vervoersvraagstukken heeft waardering voor het feit dat aan de sociale- en de veiligheidsaspecten van het vervoer van goederen over de weg in de nota zo veel aandacht wordt geschonken. Zij meent thans op deze aangelegenheden niet te moeten ingaan aangezien haar bij brief van 14 oktober 1974 een advies is gevraagd over een voorstel van de Europese Commissie voor een tweede sociale verordening op het gebied van het wegvervoer en over een herziening van de eerste verordening op dit terrein (nr. 543/69). In genoemd advies zal ruimschoots gelegenheid worden gevonden dieper in te gaan op alle aspecten die in de nota worden genoemd.

De commissie zou in dit verband met de volgende algemene opmerking willen volstaan. De vorming en ontwikkeling van vervoerspersoneel alsmede de factor menselijke arbeid en management in het beroepsgoederenvervoer over de weg zijn elementen waarover in de nota niet wordt gesproken maar die — naar de commissie meent — in de te verwachten beleidsnota aandacht verdienen.

VERGUNNINGEN

De Commissie Vervoersvraagstukken is van mening dat voor een bevredigende werking van het vergunningenstelsel een drietal voorwaarden zal dienen te worden vervuld. Een eerste voorwaarde — tevens doelstelling van het vergunningenbeleid — is dat de vergunningverlening moet worden gericht op het totstandkomen resp. handhaven van een zodanig klimaat in de bedrijfstak van het goederenvervoer, dat daarin een goed geleide onderneming renderend werkzaam zal kunnen zijn.

Een tweede voorwaarde, welke rechtstreeks uit de doelstelling voortvloeit is, dat in het kader van een rendabele bedrijfsvoering mede dient te worden begrepen dat in de bedrijfstak aan de sociale verplichtingen zal kunnen worden voldaan.

In de derde plaats heeft het vergunningenstelsel mede tot taak het behoud van een voldoende mate van concurrentie, opdat verslapping van het streven naar efficiency en naar verbetering van de dienstverlening wordt vermeden.

Het is intussen gebleken dat de toepassing van het stelsel niet in alle opzichten voor een bevredigende situatie heeft kunnen zorgen en een te ruim vergunde capaciteit niet altijd heeft kunnen voorkomen. Bij de beperkte steekproefgewijze controles en rentabiliteitsonderzoekingen is gebleken dat er een bijzonder grote spreiding in rentabiliteit en bedrijfssituatie valt waar te nemen. Daarbij blijken voorts gevallen van overbelading

en onvoldoende onderhoud voor te komen, worden veelvuldig overtredingen van rij- en rusttijden geconstateerd en liggen de inkomens van een niet te verwaarlozen gedeelte van de ondernemers en werknemers op een – in verhouding tot hun arbeidstijd en investeringen – laag niveau. Daarbij komt dat ook andere elementen uit de c.a.o. niet op juiste wijze worden nageleefd. Hieruit moet niet worden afgeleid dat het optreden van negatieve bedrijfsresultaten zou moeten worden geweten aan een in sociaal opzicht onverantwoord gevoerd beleid van de betrokken bedrijven.

De geconstateerde negatieve verschijnselen worden enerzijds in de hand gewerkt door een onvolkomen werking van het vergunningsstelsel en anderzijds door een gebrek aan controle en de overmatige gecompliceerdheid van de regelingen of moeilijk met een efficiënte bedrijfsvoering verenigbare voorschriften van de overheid, zodanig dat zowel individuele ondernemers als de betrokken werknemers belangen hebben bij overtredingen.

Teneinde de werking van het stelsel te kunnen verbeteren, is het noodzakelijk dat meer statistische gegevens over de gang van zaken, en m.n. over de rentabiliteit in de bedrijfstak, frequenter en op kortere termijn beschikbaar komen, zodat een betere basis wordt verkregen voor het vergunningenbeleid. De vergunningverlenende organen zullen op grond van die meerdere gegevens hun taak op meer adequate wijze kunnen uitoefenen. Deze organen zullen zodoende beter in staat worden gesteld om de algemene toestand in het beroepsgoederenvervoer over de weg of op onderdelen daarvan, te beoordelen. Voor wat de beoordeling omtrent individuele aanvragen om vergunningen betreft, meent de commissie dat aansluiting kan worden gevonden bij de in de aanhef van deze paragraaf genoemde voorwaarden. De commissie is van oordeel dat in het kader van een rendabele bedrijfsvoering mede moet worden begrepen het voldoen aan de sociale verplichtingen van bedrijven. De commissie wil erop wijzen dat kennelijk ook de wetgever bij de opstelling van de definitie van het begrip "algemeen vervoerbelang" zoals deze met name voorkomt in art. 1 van de Wet Autovervoer Goederen, de sociale aspecten mede op het oog heeft gehad. In deze gedachtengang zullen de vergunningverlenende organen mede in hun oordeel inzake de vergunningverlening als indicatie – naast aspecten met betrekking tot de economische bedrijfsvoering – rekening moeten houden met aspecten inzake de sociale bedrijfsvoering en de verkeersveiligheid. De Commissie Vervoersvraagstukken laat in het midden de vraag op welke wijze bij de toepassing van de richtlijnen met de hiervoor bedoelde sociale en veiligheidsaspecten rekening zal moeten worden gehouden.

Ten aanzien van de paragrafen 200 en 201 van de nota zij nog het volgende opgemerkt. Naar het oordeel van de commissie ware het systeem van de vergunningverlening niet te benutten om de overgang van eigen vervoer naar beroepsvervoer of het gebruik van gecombineerd vervoer te bevorderen. Voor wat betreft het gecombineerde vervoer is de commissie van mening dat deze vervoertechniek zijn bestaansrecht zal moeten bewijzen in de concurrentie op basis van reële doorberekening van kosten en kwaliteit van de dienstverlening.

De Commissie Vervoersvraagstukken ziet er geen heil in over te gaan naar een geheel ander stelsel van vergunningen waarvan de grondgedachten zijn aangeduid in de paragrafen 196 en 197. De vergunningen zouden in zulk een in de nota gesuggereerd stelsel niet aan de vervoerder doch aan de verlader/producent worden verleend. De hoeveelheid te verrichten vervoer en de wijze waarop, c.q. de vervoertak waardoor, dit vervoer zou mogen worden verricht zouden dan mede bepalend zijn voor het verlenen van vestigingsvergunningen voor nieuwe bedrijven, en naar men mag aannemen, ook voor het entameren van nieuwe of uitbreiden van bestaande activiteiten van reeds gevestigde bedrijven. In dat kader zou aan de bedrijven die ook over water- of railaansluiting beschikken de verplichting worden opgelegd aan te tonen waarom zij van wegvervoer gebruik wensen te maken. De vervoervergunning zou dan blijkbaar betrekking hebben op de kwanta waarvoor naar genoegen van de vergunning verlenende instantie wordt aangetoond dat vervoer over de weg noodzakelijk is.

Onder omstandigheden van extreme schaarste op allerlei gebied, vergelijkbaar met die welke tijdens de jaren 1940-45 hier te lande hebben bestaan, zou wellicht aan dergelijke vormen van distributie moeten worden gedacht. De Commissie Vervoersvraagstukken kan zich echter niet voorstellen dat zulk een stelsel enigszins efficiënt kan functioneren wanneer niet door dergelijke omstandigheden het economische en maatschappelijke leven tot een vrijwel statisch geheel is teruggedrongen. Zeker zal daarvan ook geen sprake kunnen zijn bij de bestaande open economie waarbij aan de handels- en vervoerstromen over de grenzen heen weinig belemmeringen in de weg worden gelegd en een internationale concurrentie bestaat.

De commissie heeft niet begrepen hetgeen in par. 198 is gesteld met betrekking tot de kosten van de beschikbaarheid van rail op of bij bedrijven. Voorzover haar bekend, is het wel gebruikelijk dat de aanlegkosten worden doorberekend in de grondprijzen van industrieterreinen. Alleen wanneer later tot de aanleg zou worden besloten zou deze wijze van doorberekenen geen toepassing meer kunnen vinden. De commissie meent dat alleen dan tot aanleg zou dienen te worden overgegaan wanneer de betrokken ondernemingen daaraan een zodanige behoefte hebben dat zij op basis van vrijwilligheid bereid zijn die kosten te dragen.

INTERNATIONALE ASPECTEN

De vraag of er wel ruimte is voor een op de nationale omstandigheden afgestemd vervoerregime is naar het oordeel van de commissie onvoldoende diepgaand behandeld. In de paragrafen 139 en 141 worden daarover enkele opmerkingen gemaakt waarmee de commissie zich geheel kan verenigen. Des te meer betreurt zij het dat met deze gezichtspunten in de andere onderdelen van de nota, voorzover zij heeft kunnen nagaan, in het geheel geen rekening is gehouden.

In een wereld waarin thans zeer snel ingrijpende veranderingen optreden kunnen, noch hetgeen tot dusverre in Europees verband aan regelingen op vervoerpolitiek

gebied is tot stand gekomen, noch hetgeen aan standpunten door de verschillende lidstaten in het overleg is ingebracht, voor een lange periode als vaststaande gegevens worden beschouwd. Het is ook voor Nederland nodig om telkens in het licht van gewijzigde omstandigheden de beleidsinzichten opnieuw te onderzoeken en zonodig te wijzigen. Het komt de commissie evenwel van essentieel belang voor dat het internationale en het nationale beleid op vervoerpolitiek gebied een consistent geheel vormen. Daartoe zullen zij niet geïsoleerd van elkaar mogen worden ontworpen.

's-Gravenhage, 19 november 1974

E. H. van de Poll
voorzitter

J. P. A. Bakkeren
secretaris

STANDPUNT VAN DE COMMISSIE VERVOERSVRAAGSTUKKEN, NEERGELEGD IN HAAR INTERIMRAPPORT VAN 20 MEI 1974 OVER DE MEDEDELING VAN DE EUROPESE COMMISSIE INZAKE DE ONTWIKKELING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJKE VERVOERSBELEID.

De Commissie Vervoersvraagstukken is van oordeel dat zowel met betrekking tot de te bevredigen behoeften aan vervoer als ten aanzien van de instrumenten van het beleid een genuanceerd standpunt nodig is. Het is onmiskenbaar dat de tegenwoordige ontwikkeling van het verkeer een aantal grote maatschappelijke problemen oproept en dat de overheid te dien aanzien een taak heeft. Zo zeer trekken deze problemen thans de aandacht tot zich dat de positieve maatschappelijke en persoonlijke waarden van het verkeer soms onvoldoende aandacht krijgen en al te radicale en te algemene remedies worden aangeprezen die het verkeer in het algemeen, of bepaalde vormen van verkeer onnodig belemmeren of die in verhouding tot de daarvoor te maken kosten te weinig van de bezwaren opheffen en soms belangrijke nieuwe bezwaren oproepen. Het lijkt thans voor alles nodig om zeer kritisch de totale maatschappelijke kosten en baten van iedere maatregel zo goed mogelijk af te wegen.

Voor alles is het evenwel duidelijk dat op de verdere ontwikkeling van het verkeer door de overheden (communautair, nationaal, regionaal en lokaal) een belangrijke invloed zal moeten worden uitgeoefend, met name in het belang van het milieu en de veiligheid.

In eerste instantie komen dan in aanmerking maatregelen die het verkeer aan voorwaarden binden, bijv. inzake lawaai, luchtverontreiniging e.d. Zulke voorwaarden en waarschijnlijk ook een aantal regelingen op sociaal gebied en op het terrein van de verkeersveiligheid zullen de bedrijfseconomische kosten van het vervoer doen toenemen doch behoeven aan een afstemming van de vervoervoorzieningen op de behoeften van de gebruikers en verladers niet in de weg te staan.

Wanneer zulke maatregelen onvoldoende effect bereiken kan het onvermijdelijk zijn verder te gaan en aan het gebruik van bepaalde verkeersmiddelen op bepaalde tijden of plaatsen beperkingen op te leggen of te verbieden en tegelijkertijd andere, op zichzelf door de gebruikers en verladers minder gewaardeerde vervoermogelijkheden, aan te bieden indien daaraan voor de samenleving per saldo minder bezwaren kleven.

Hoewel de Commissie Vervoersvraagstukken derhalve aan een oriëntatie op de vervoerbehoefden van de gebruikers en verladers niet onder alle omstandigheden wil vasthouden, meent zij toch dat de overheid de voorkeuren van de gebruikers en verladers zoveel mogelijk moet respecteren (o.m. door de aanleg van infrastructurele voorzieningen) echter met inachtneming van de belangen van de samenleving als geheel.

Ten aanzien van de methoden van ingrijpen wil de Commissie Vervoersvraagstukken voorshands de door de Europese Commissie voorgestelde weg volgen en door middel

van doorbelasting van externe kosten het marktmechanisme regulerend laten optreden. Zij is echter nog niet geheel overtuigd van de mogelijkheden om de externe kosten volgens objectieve maatstaven en methoden vast te stellen en daar te plaatsen waar zij behoren te drukken. In gevallen waarin de gebruikers de kosten waarmee zij worden geconfronteerd kunnen doorberekenen kan het gebruiksbeperkend effect van het prijsmechanisme worden gefrustreerd. Ook afgezien daarvan is een beperking van het gebruik door het prijsmechanisme niet zonder problemen. Wanneer een sterke vermindering van het gebruik nodig is zullen, met name in de sector van het personenvervoer, tamelijk forse prijsverhogingen nodig zijn die politieke en sociale bezwaren kunnen oproepen of compensatiemechanismen in werking stellen welke het beoogde effect teloor doen gaan. Een voldoende genuanceerde toepassing tenslotte – naar tijd, plaats en voertuigkarakteristiek gedifferentieerd – zal bovendien grote praktische moeilijkheden kunnen opleveren.

Voorzover bij de vaststelling en doorbelasting van externe kosten in belangrijke mate arbitraire beslissingen zouden moeten worden genomen of de andere genoemde problemen daartoe aanleiding geven, zal moeten worden overwogen of m.n. in de stedelijke agglomeratie, toch niet de keuze zal moeten worden bepaald op directe maatregelen, die in de regel minder omslachtig zullen zijn. Ook bij deze maatregelen zal men echter een fasering moeten toepassen teneinde de effecten te kunnen bestuderen en nader te bepalen welke uitzonderingsmaatregelen nodig zijn, zulks teneinde het maatschappelijke leven in het betrokken gebied of bepaalde personen (bijv. invaliden) niet onnodig schade te berokkenen.

ENKELE REACTIES OP DE NOTA VAN HULTEN

De discussienota over het goederenvervoer over de weg van de Staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Dr. H.M.H. van Hulten, getiteld: "Vervoer kan 't verkeren" heeft een veelheid van reacties losgemaakt.

In het kader van dit nummer acht de redactie het van belang hiervan een kort overzicht te geven, gerangschikt naar de meest saillante punten van de Discussienota. Uiteraard moesten de opstellers van dit overzicht zich een aantal beperkingen opleggen gezien de grote hoeveelheid beschikbaar materiaal. In verband daarmee is een selectie gemaakt van enkele reacties van werkgeversorganisaties en werknemersorganisaties namelijk:

- Nationale Organisatie voor het Beroepsgoederenvervoer Wegtransport (NOB)
- Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport-Ondernemingen (KNVTO)
- Nederlandse Katholieke Bond voor het Beroepsgoederenvervoer over de Weg (KVO) (eerste standpuntbepaling)
- Nederlandse Bond van Protestants-Christelijke Beroepsgoederenvervoerders (PCB) (voorlopige standpuntbepaling)
- Algemene Verladers- en Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) (eerste reactie)
- N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS)
- Federatie van vervoersvakorganisaties gevormd door Vervoerbonden N.V.V. en N.K.V. en de Federatie van werknemers organisaties in de zeevaart (Vervoersfederatie)
- Algemene Christelijke Bond van Vervoerspersoneel (ACBV)

De redactie is zich ervan bewust, dat door hun bondigheid verschillende antwoorden enigszins ongenueanceerd kunnen overkomen. Desondanks vindt zij, dat het overzicht een beeld geeft van de belangrijkste accenten in de reacties, die het initiatief van de Staatssecretaris heeft uitgelokt.

Gezondmaking sector goederenvervoer

- NOB** : Nota heeft geen wetenschappelijke onderbouwing. Resultaten structuuronderzoek, resp. activiteiten i.v.m. eventuele wijzigingen in de WAG zijn aangewezen middelen voor de beleidsbepaling.
- KNVTO** : Aan structuurverbeteringen bestaat behoefte. Maar deze vereisen allereerst samenwerking tussen alle betrokkenen en bovendien een gemeenschappelijke doelstelling. Huidige situatie dient aan diepgaande analyse onderworpen te worden. Ook adviesaanvraag WAG en aanbevelingen Structuuronderzoek vragen aandacht.
- KVO** : Nota is teveel gebaseerd op politieke inzichten. Niet vrij van demagogie. Structuuronderzoek, resp. activiteiten i.v.m. eventuele wijzigingen WAG zijn veel belangrijker componenten voor de beleidsbepaling.
- PCB** : Met de Nota had beter gewacht kunnen worden tot verschijnen van rapport Structuuronderzoek en op het advies over eventuele wijzigingen in de WAG.
- EVO** : Discussie over beleid moet plaats vinden op basis van bereidheid tot evenwichtige belangenafweging. Noodzakelijke overlegstructuur hiervoor vormt de WAG. Nota verzuimt relatie aan te geven met adviesaanvraag WAG.
- NS** : Beleidswijzigingen moeten hun grond vinden in een goede analyse van de bestaande situatie. Nota volstaat met een te summiere analyse. Uitgangspunten huidig beleid (vrije keuze verlader, aspecten die vraag en aanbod beheersen) verdienen meer aandacht. Ontbreken cijfermateriaal over ton-km, resp. autokm-prestatie is een lacune.
- Vervoersfederatie** : Doelstellingen goederenvervoer per rail, over de weg en via binnenvaart moeten opnieuw worden geformuleerd (aanwezigheid goede vervoerforzoningen, aanvaardbare maatschappelijke voorwaarden en arbeidsvoorwaarden, aanvaardbare beloning voor factor kapitaal); instrumentarium voor beleid moet dienovereenkomstig worden afgestemd. In sector wegvervoer ontbreekt tijdige en gerichte informatie over bedrijfseconomische en sociale ontwikkelingen. Nota zelf maakt te weinig melding van naar deelmarkten onderscheiden problemen.
- ACBV** : Én voor de korte én voor de lange termijn zijn beleidsmaatregelen nodig. Bedrijfsleven zal indicatief plan moeten opstellen waarbij overheidsingrijpen gewettigd is indien de problemen in onvoldoende mate of niet binnen redelijke termijn zijn op te lossen. Remedie voor gezondmaking ligt vooral op gebied van capaciteitsbeheersing van infra-structuur en vervoersmiddelen.

In deze tijd passende waardering van de factor arbeid

- NOB : Goed sociaal beleid, ook op langere termijn, is essentieel. Studies zijn nodig: zie unanieme aanbeveling daartoe van de Beleidscommissie Structuuronderzoek.
- KNVTO : Studie over positie van vooral oudere chauffeur is gewenst. Met behulp taakwaarderingssysteem loonniveau in overeenstemming brengen met betekenis functie, gerelateerd aan functies in andere bedrijfstakken. Regeling werk- en rusttijden zodanig opstellen, dat deze sociaal verantwoord is en een efficiënte werkuitvoering mogelijk maakt. Rijtijdenbesluit beperken tot doelstelling van bevordering verkeersveiligheid.
- KVO : Grote vraag naar en gering aanbod van capabele werknemers maken dat er geen sprake is van lagere lonen dan CAO voorschrijft. Maar CAO en Rijtijdenbesluit zijn niet afgestemd op specifieke kenmerken van de bedrijfstak.
- PCB : Nota biedt geen objectief beeld. Geschetste situatie kan alleen betrekking hebben op deel werkterrein (vervoer met lange dienstitijden). Zowel voor werkgevers- als werknemersorganisatie ligt hier een belangrijke taak. Door Structuuronderzoek aanbevolen studie over de factor arbeid is van belang voor juister en vollediger beeld.
- EVO : Voor bedrijven met eigen vervoer gelden in de meeste gevallen de CAO-bepalingen van de desbetreffende bedrijfstak. Rijvoorschriften behoeven structurele verandering, afgestemd op eigen karakter vervoersactiviteit.
- NS : Niveau lonen en sociale voorwaarden is in wegvervoer en bij binnenvaart, mede als gevolg van te lage vervoersprijzen, niet in overeenstemming met wat past in Nederland en in deze tijd. Met huidige wetgeving kan reeds veel worden bereikt wat Nota bepleit.
- Vervoersfederatie : Sociale positie rijdend personeel wordt door Nota op juiste wijze onderkend. (Verschijnselen gaan ten dele ook op voor sector Rijn- en binnenvaart). 450 km-grens moet gehandhaafd worden zolang geen bevredigende regeling is verkregen voor werk- en rusttijden.
- ACBV : Niet alleen sociale positie rijdend personeel is in geding, ook die van andere werknemers-geledingen in de goederenvervoer-sector. CAO wordt slecht toegepast; huidige niveau lonen en arbeidsvoorwaarden is te laag; overmatig lange werktijden maken werknemers voortijdig ongeschikt. Prestatieloon moet worden afgeschaft; beloningsniveau en arbeidsvoorwaarden moeten in redelijke verhouding staan tot niveau in rest van bedrijfsleven. Probleem 450-km-grens oplossen door bijplaatsing tweede chauffeur. ACBV is bereid medewerking te verlenen bij oplossing van problemen m.b.t. tweede chauffeur, rusttijden, benutting materieel. Nader onderzoek naar motieven van beroepskeuze en wijze beroepsbeleving kan belangrijk hulpmiddel zijn. In de Nota wordt vraagstuk van opleiding en vorming gemist.

Betere benutting van de vervoercapaciteit

- NOB : Zeer geringe daling benuttingsgraad is slechts van bedrijfs-economische betekenis, maatschappelijk gezien is belangrijker, dat van 1963 op 1971 de vervoerskosten per ton met 22% gedaald zijn.
- KNVTO : Gegevens door Nota gebezigd voor becijfering benuttingsgraad roepen vraagtekens op. KNVTO komt tot hogere bezettingsgraad (o.a. 85 % m.b.t. bezettingsgraad inhoud interlokaal ongeregeld vervoer). Verbetering infra-structuur is van belang voor verdere opvoering benuttingsgraad.
- KVO : Optimalisering van kosten en opbrengsten is essentieel; wegvervoer is onderhevig aan beperkingen (rijtijden). Verdeling vervoermarkt in deelmarkten zou juister beeld opleveren.
- PCB : Maximering benuttingsgraad mag nooit een ondernemingsdoelstelling op zich zijn. Niet volledige benuttingsgraad is gevolg van specialisatie en van niet in evenwicht zijnde vervoersstromen. Betere basis voor analyse is beladen km t.o.v. totaal-km en belading in tonnen t.o.v. laadvermogen.
- EVO : Verminderde benuttingsgraad wordt niet veroorzaakt door toenemende optimalisering; voorbij wordt gegaan aan invloed van wettelijke factoren (bijv. verbodsbepaling voor eigen vervoer om vracht voor derden te vervoeren, arbeidstijden chauffeurs, afsluiting binnensteden).
- NS : Huidig stelsel van capaciteitsbeheersing functioneert niet effectief en ontbeert coördinatie. Behoeft bestaat daarom aan een kader, dat bij uitbreiding capaciteit rekening houdt met onbenutte capaciteit of wegzuigingen in andere vervoerssectoren.
- Vervoersfederatie : Bij oplossen problemen ook inschakeling alternatieve vervoertechnieken in beschouwing nemen. In de WAG vermelde vervoerscoördinatie dient daarom meer aandacht te krijgen. Vervoersfederatie is geen voorstander van maximum-capaciteitsregeling. Hanteren daarvan brengt risico met zich mee van extra lange werktijden en verwaarlozing onderhoud materieel. Tijdige bijsturing via richtlijn II C 4 is mogelijk, toe te passen per deelmarkt en met tijdslimiet.
- ACBV : Benuttingsgraad laat te wensen over i.v.m. toenemende specialisatie en voorkeur om weer tijdig over het materieel te kunnen beschikken. Structuur vervoersmarkt wordt bovendien gekenmerkt door groot aantal deelmarkten met veel kleine ondernemingen, een wisselende vervoersvraag en een weinig flexibel vervoersaanbod. Overcapaciteit als gevolg van huidig vergunningstelsel moet worden voorkomen. Oplossingen zijn mede te zoeken in mogelijkheden tot samenwerking en planning.

Inweging in het beleid van de aspecten leefbaarheid en milieu

- NOB : EBW voert belangrijk onderzoek uit naar samenhang tussen ruimtelijke ordening en goederenvervoer. Ook deze resultaten vormen hulpmiddel voor uitstippelen beleid.
- KNVTO : Aan beleid dat rekening houdt met bescherming milieu, ruimtelijke ordening en energie wil beroepsvervoer graag als gelijkwaardig partner meewerken. In de praktijk wordt dit verlangen dikwijls niet onderkend: eerste deel Oriënteringsnota Ruimtelijke Ordening besteedt weinig of geen aandacht aan goederenvervoer.
- KVO : Milieu en ruimtelijke aspecten worden soms overtrokken. Ruimte is evenzeer vereist voor vervoer als omgekeerd het geval is. Nota geeft geen normstelling omtrent afweging van maatschappelijke belangen tegenover economische.
- PCB : Behandeling aspecten ruimtelijke ordening ligt niet op de weg van de Staatssecretaris. Bijverschijnselen van de moderne productie moeten binnen het raam van de economische groei worden opgelost en in de productiekosten worden meegenomen.
- EVO : Behalve t.a.v. ruimtebeslag heeft milieu-problematiek vnl. betrekking op geluidshinder, luchtverontreiniging en trillingshinder die waarschijnlijk met technische middelen zijn op te lossen.
- NS : Met doorgaande groei wegvervoer zal druk op milieu en algemeen welzijn toenemen. Verdere precisering is echter nodig.
- Vervoersfederatie : Maatschappelijke belangenafweging moet inderdaad meer centraal gesteld worden. Aandacht is nodig voor vormgeving ruimtelijke ordening die mede gericht is op afwikkeling van vervoer.
- ACBV : Snelle ontwikkeling goederenvervoer kan niet ongewijzigd doorgaan gelet op te verwachten extreem hoge investeringen voor infra-structuur, op de nieuwe schaarsten aan ruimte, milieu en energie, en op de noodzaak de verkeersveiligheid te vergroten.

Verantwoorde benutting van de beperkt beschikbare infra-structuur door inschakeling van alternatieve vervoersystemen en door limitatieve bepalingen

- NOB : Stelling, dat bij pl.m. 100 km, onder gelijke concurrentie-voorwaarden, het railvervoer economische voordelen biedt, wordt niet gemotiveerd.
- KNVTO : Economische mogelijkheden voor inschakeling andere vervoertechnieken moeten niet hoog worden aangeslagen. Nota geeft geen motivering voor de 100 km-grens. Met bevordering snellere doorstroming goederenvervoer wordt ingestemd.
- KVO : Voorkeur voor railvervoer bij afstanden boven 100 km wordt niet gemotiveerd. Voorrang aan goederenvervoer boven personenvervoer bij gebruik infra-structuur heeft instemming.
- PCB : Opvoering toegestane snelheid/verhoging maximum toegestane laadvermogen kan al tot gunstiger gebruik infra-structuur leiden. Pleidooi voor voorrang goederenvervoer is toe te juichen.
- EVO : Duidelijk inzicht in het aandeel van de verschillende gebruikers van infra-structuur m.b.t. de door hen veroorzaakte effecten, is onmisbaar.
- NS : Gegevens, over partijgrootte e.d., nodig bij de beoordeling van substitutiemogelijkheden van wegvervoer door binnenvaart of rail, ontbreken. Infra-structuurkosten worden niet getoond in hun effect op de gelijkheid van concurrentie-verhoudingen (die als eis moet worden gesteld voor een maatschappelijk juiste verdeling van de vraag over elk van de vervoertechnieken). Nota mist suggesties voor invoering adequaat heffingstelsel of compenserende overheidsuitkering (zoals onderschreven door Europese Commissie en SER).
- Vervoersfederatie : Voor overheveling van weg naar rail moet beleid m.b.t. onrendabele spoorlijnen en niet-benutte railcapaciteit gericht zijn op bevordering van railvervoer. Rail-infra-structuur dient te worden uitgebreid i.v.m. verwerking grote vervoerstromen. Voor afremming wegvervoer op de korte afstand zullen andere middelen te hulp moeten worden geroepen.
- ACBV : Ongewijzigd beleid zal leiden tot vraag naar veel nieuwe infra-structuur, extra brandstof en andere schaarse grondstoffen. Wegvervoer zal bijdrage moeten leveren voor minder ruimtebeslag en bezuiniging brandstof. Onbenutte capaciteit bij rail en binnenvaart is reden om wegvervoer te bezien in samenhang met deze vervoertechnieken.

Overheidsfunctionaris

- NOB : Is alleen te realiseren met dermate overheidsbemoeienis en zodanige centralisatie, dat principe van vrij ondernemingsgewijze productie wordt aangetast. Met specifieke eigenschappen wegvervoer wordt te weinig rekening gehouden.
- KVO : Geen behoefte aan dirigistische overheidsmaatregelen.

Energie: vervanging wegvervoer door binnenvaart, eventueel door railvervoer

- NOB : Bewijsvoering ontbreekt. Gedwongen vervanging leidt tot economische en sociale nadelen. Distributiefunctie maakt wegvervoer nauwelijks vervangbaar.
- KNVTO : Voor nadere beoordeling van de effecten zijn de gegevens ontoereikend. Voorstel leidt tot dezelfde waarderingsproblemen als t.a.v. beperking van de economische groei. Onvoldoende rekening wordt gehouden met het feit, dat de meeste ontvangers niet aan rail- of binnenvaart-infra-structuur zijn gelegen.
- KVO : Aandeel goederenvervoer in totale energieverbruik valt te verwaarlozen. Huidige marktmechanisme treedt hierbij regulerend op.
- PCB : Nota poogt met veelheid aan niet-economische argumenten overheveling naar rail en binnenvaart te forceren. Extra kosten bij overslag (arbeid, ruimte, verkeerscongestie) wegen niet op tegen besparingen.
- EVO : Nut van suggesties voor lager energieverbruik is twijfelachtig: inschakeling andere vervoertechnieken en/of distributie-centra roept extra overslag-behoefte op en daarmee extra energieverbruik.
- NS : Verdere precisering is nodig.
- ACBV : Ongewijzigd beleid zal leiden tot vraag naar veel nieuwe infrastructuur, extra brandstof en andere schaarse grondstoffen. Wegvervoer zal bijdrage moeten leveren voor minder ruimtebeslag en bezuiniging brandstof. Onbenutte capaciteit bij rail en binnenvaart is reden om wegvervoer te bezien in samenhang met deze vervoertechnieken.

Sector goederenvervoer als stuurmiddel voor beheersing economische groei

- NOB** : Onaanvaardbaar. Staat niet ter beoordeling van de Staatssecretaris van V en W. Is bovendien oneigelijk middel vanwege onvoorspelbare reacties/interacties. Leidt tot dirigisme, waardoor vrije ondernemingswijze productie in gevaar wordt gebracht.
- KNVTO** : Is ondeugdelijk middel want mankeert vereiste precisie op gewenst effect. Leidt tot uitgebreide overheidsbemoeienis, tot gedecentraliseerde productieprocessen en tot schaarste van vervoersaanbod, resp. grotere behoefte aan vervoersgelegenheid.
- KVO** : Vervoer als middel tot maatschappij-hervorming of -vervorming is onlogisch en onaanvaardbaar. Goederenvervoer is trouwens geenszins vrij in zijn groei: instelling CVV biedt voldoende garantie voor regulering capaciteit.
- PCB** : Moet beslist worden afgewezen. Is een ingreep in het maatschappelijk bestel, die slechts is uit te voeren met dirigistische en bureaucratische beheersing van de vervoermarkt.
- EVO** : Hanteren vervoer als instrument voor beperking economische groei is onjuist. Verdraagt zich niet met de beginselen van EEG-verdrag. Voor beperking groei zal behoeft patroon afnemer/consument moeten worden beïnvloed.
- NS** : Vervoer kan niet gebruikt worden als instrument om de productie te beperken. Selectieve beïnvloeding is slechts mogelijk door een speciaal daarvoor te creëren sturingsmechanisme.
- Vervoersfederatie** : Discussie rond vermindering economische groei heeft gevaar in zich, dat daarmee ook hele inhoud van de Nota wordt veroordeeld. Gelet op de algemene discussie over mate en richting economische groei is het raadzaam dit aspect voorlopig te laten rusten.
- ACBV** : Functie vervoer is niet dermate dominerend, dat op korte termijn door vervoerbeperkingen veranderingen in vestigingspatronen en in de organisatie van vervoer optreden. Mogelijkheden voor samenwerking en planning liggen in ontwikkelingen op lange termijn.

Verplichte aansluiting bij regionale samenwerkingsverbanden en adviesfunctie voor deze samenwerkingsverbanden bij de vergunningverlening

- NOB : Motivering van de voorgestelde maatregelen ontbreekt.
- KVO : Zou tot ongewenste toestanden kunnen leiden (zelfprotectie).
- PCB : Volstrekt overbodig. Elke vorm van verplichte organisatie wordt afgewezen. Wel is gedecentraliseerde vergunningverlening te overwegen door overdracht bevoegdheden CVV aan de Districtadviescommissie.
- EVO : Principieel onjuist. Leidt tot verregaand overheidsingrijpen, tot afremming noodzakelijke groei (en daardoor tot minder efficiënte verdeling van het vervoer over de verschillende vervoertechnieken) en tot grote praktische problemen i.v.m. aanleggen criteria. Instelling nieuwe vergunningstelsels botst met de ideeën van de Europese Commissie.
- Vervoersfederatie : Geen voorstander van overheveling vergunningverlening naar Districtsadviescommissies. Onjuist wanneer bedrijfsgenoten in de regio oordelen over vergunningverlening indien daarbij naleving CAO en rijtijden e.d. worden betrokken.
- ACBV : Vergunningverlening dient, zo mogelijk regionaal, aan te sluiten bij een samenwerkingsvorm die bij aanvraag voor uitbreiding van capaciteit goedkeuring voorschrijft van de andere samenwerkende partners.

Vergunningverlening als instrument ter bevordering van gecombineerd vervoer

- NOB : Motivering van de voorgestelde maatregelen ontbreekt.
- KVO : Weinig doordachte wensdroom.
- PCB : Onduidelijk,
- EVO : Principieel onjuist. Leidt tot verregaand overheidsingrijpen, tot afremming noodzakelijke groei (en daardoor tot minder efficiënte verdeling van het vervoer over de verschillende vervoertechnieken) en tot grote praktische problemen i.v.m. aanleggen criteria. Instelling nieuwe vergunning stelsels botst met de ideeën van de Europese Commissie.
- ACBV : Beschikbare capaciteit van rail en binnenvaart moet d.m.v. het stelsel van vergunningverlening in de capaciteitsbeheersing worden betrokken.

Vergunningverlening binden aan sociale en veiligheidseisen

- NOB : Regeling m.b.t. sociale en veiligheidseisen dienen in hun totaliteit in desbetreffende wetgeving te worden opgenomen. Zijn vreemd aan karakter WAG.
- KVO : EEG-voorschriften behoren maatgevend te zijn. Andere instanties dan vergunningverlenend orgaan moeten controleren, resp. ingrijpen. Vaststelling en naleving CAO behoort niet tot de competentie van de Staatssecretaris.
- PCB : Voor naleving van deze eisen bestaat reeds een duidelijk omschreven rechtsprocedure. Binding aan vergunningverlening is dubbele wijze van berechtiging.
- EVO : Betekent een oneigelijk gebruik van vergunningverlening-stelsel. Leidt tot onjuiste beslissingen en daardoor tot onnodige marktverstoring. Overtredingen vallen onder competentie rechter.
- Vervoersfederatie : Akkoord. Aanvulling is echter nodig met een beoordeling terzake de naleving. Instelling van een Centrale Meld- of Registratiekamer is daarom dringend gewenst.
- ACBV : Vergunningverlening moet ook rekening houden met maatschappelijke rentabiliteit. Alle op goederenvervoer betrekking hebbende wetten (Rij-tijdenwet, Wegenverkeerswet, WAG, Wet op de CAO, Wet op de Onderneming) op elkaar afstemmen en controle in één hand brengen. Door controle verkregen gegevens melden bij een Centraal Registratie-orgaan dat het vergunningverlenend orgaan informeert.

Vergunningverlening als instrument voor bevordering overgang eigen vervoer naar beroepsvervoer

- NOB : Motivering van de voorgestelde maatregelen ontbreekt.
- EVO : Onjuist uitgangspunt: eigen vervoer voorziet nl. in behoefte van zowel grote als kleine ondernemingen en biedt in bepaalde gevallen specifieke voordelen.

Vergunningverlening aan de verlader en vestigingsvoorwaarden binden aan aanvaardbaarheid van de vervoersdruk, resp. gebruik van bepaalde vervoertechniek; heffingen voor niet-gebruik van aanwezige rail- of binnenvaart-infra-structuur

- NOB : Ireeël. Verdraagt zich niet met een goed functioneren van de vervoermarkt.
- KNVTO : Wordt afgewezen. Betekent een door de Overheid gecontroleerde distributie van vervoersdiensten die de vervoerders hun rechten ontnemt. Verdraagt zich bovendien niet met de internationale regelingen van het internationale vervoer.
- KVO : Betekent radicale inbreuk op de zelfstandigheid van het beroepsvervoer. Is in strijd met de vrije ondernemingswijze productie.
- PCB : Op tal van gronden verwerpelijk. Vervoerder zou volledig afhankelijk worden van de verlader. Voorgestelde heffingen zijn ontactisch en onredelijk.
- EVO : Vrije keuze verlader mag niet worden aangetast. Binnen grenzen van de wet zal de verlader uit de beschikbare alternatieven een optimale keuze moeten kunnen doen. Keuzemogelijkheid blijkt trouwens in de praktijk geringer dan verondersteld (o.a. door geografische beperkingen en specifieke eisen t.a.v. het vervoer).
- Vervoersfederatie : Moet worden afgewezen. Vervoerder wordt aldus nog meer afhankelijk van de verlader. Wel is gewenst de bepalingen voor toelating tot beroep en voor vergunningverlening te laten gelden voor iedereen die als z.g. eigenaar vervoer verricht voor derden.
- ACBV : Wordt afgewezen. Vervoer vereist specifieke deskundigheid en kennis. Vrije keuze verlader zal daardoor worden beperkt.

In internationaal vervoer verlenen van vergunningen aan regionale samenwerkingsverbanden voor betere benutting capaciteit

- NOB : Motivering van de voorgestelde maatregelen ontbreekt.
- KVO : Weinig doordacht. Wijzigingen in het beleid moeten rekening houden met de uitgangspunten en overeenkomsten van het Europese vervoerbeleid.
- PCB : Onduidelijk en onnodig.
- EVO : Principeel onjuist. Leidt tot verregaand overheidsingrijpen, tot afremming noodzakelijke groei (en daardoor tot minder efficiënte verdeling van het vervoer over de verschillende vervoertechnieken) en tot grote praktische problemen i.v.m. aanleggen criteria. Instelling nieuwe vergunningstelsels botst met de ideeën van de Europese Commissie.

Uitbreiding van de vervoercentra tot het ongeregelde vervoer

- NOB : Is alleen te realiseren met dermate overheidsbemoeienis en zodanige centralisatie, dat principe van vrij ondernemingsgewijze productie wordt aangetast. Met specifieke eigenschappen wegvervoer wordt te weinig rekening gehouden.
- KVO : Benodigde infra-structuur vereist hoge investeringen die niet door een andere organisatie van de vervoermarkt zouden worden gedekt. Is slechts te realiseren met een dirigistisch overheidsbeleid. Kwaliteit vervoer zou bovendien teruglopen.
- PCB : Is actuele zaak. Situaties en mogelijkheden verschillen echter van plaats tot plaats. Onderzoek naar mogelijkheden nieuwe impulsen is aan te bevelen.
- EVO : Op bedrijfs-economische gronden is verdere ontwikkeling van distributiecentra mogelijk – zonder dat overheidsingrijpen nodig is. Lagere Overheden kunnen positief stimulerende rol vervullen. Doelmatigheid centra is afhankelijk van soort productgroep en van de omstandigheden (stad, regio).
- Vervoersfederatie: Samenwerkingsproces in ongeregeld vervoer voltrekt zich meer in de richting van kapitaaldeelname of volledige fusie. Aan deze ontwikkeling wordt te weinig aandacht besteed.

Afschaffing van het maximum-tarief

- PCB : Sterke stijging kostenpeil en stringent prijsbeleid bedreigen rentabiliteit. Overheidsbeleid is tweeslachtig; hier ligt een taak voor de Staatssecretaris.
- EVO : Bij doelmatige capaciteitsregeling is geen stringenter prijsregulering nodig dan voor andere sectoren van de economie. Wenselijkheid maximum-tarieven steeds bezien per deelmarkt en tegen achtergrond van eventuele monopolioïde situaties.
- Vervoersfederatie: Verladers oefenen te grote invloed uit op de tarieven. Uitgangspunt moet zijn totstandkoming van redelijke tarieven, zowel voor de verlader als voor de vervoerder.
- ACBV : Huidige tariefpolitiek voor het binnenlands vervoer wijzigen in een stelsel van referentie-tarieven, aangevuld met een stelsel van minimum-tarieven.

Regulering van het goederenvervoer in twee deelmarkten (stedelijk/gewestelijk vervoer en lange-afstandsvervoer) d.m.v. gecombineerd vervoer

- NOB** : Is alleen te realiseren met dermate overheidsbemoediging en zodanige centralisatie, dat principe van vrij ondernemingswijze productie wordt aangetaast. Met specifieke eigenschappen wegvervoer wordt te weinig rekening gehouden.
- KNVTO** : Toepassing gecombineerd vervoer versterkt concentratie wegvervoer op kwetsbare punten (in en om de steden). Leidt tot belangrijke kostenverhogingen, ook op de grotere afstanden in internationaal vervoer.
- KVO** : Benodigde infrastructuur vereist hoge investeringen die niet door een andere organisatie van de vervoermarkt zouden worden gedekt. Is slechts te realiseren met een dirigistisch overheidsbeleid. Kwaliteit vervoer zou bovendien teruglopen.
- EVO** : Ondersteuning van bepaalde vervoertechnieken anders dan via het prijsmechanisme wordt afgewezen. D.m.v. harmonisatie concurrentievoorwaarden kan de Overheid het stelsel van vrije keuze versterken. Wegnemen wettelijke hindernissen (o.a. verbod samenladingen en huidige rijtijdenregeling) zou al tot betere vervoerplanning leiden.
- NS** : Samenwerkingsgedachte ziet NS graag uitgebreid tot overleg en zo mogelijk een samenwerking tussen alle drie vervoerstechnieken die tot optimaal functioneren van de vervoermarkt leidt en zich kenmerkt door benutting van de sterke eigenschappen van elk van de vervoerstechnieken.
- Vervoersfederatie** : Maatschappelijk aspect van het goederenvervoer moet nader worden onderzocht. Voor het lange afstandsvervoer is de Vervoersfederatie voorstander van sterke bevordering van gecombineerd vervoer (zowel opleggers als containers). Ook Rijn- en binnenvaart kunnen positieve rol vervullen. Vervoer gevaarlijke stoffen dient bij voorkeur via binnenvaart, resp. rail te gebeuren.
- ACBV** : Kanalisering en regulering door bevordering samenwerking en planning is juiste keuze, ook t.a.v. het internationale vervoer. Betekent betere inzet van personeel en materieel. Nodig is echter het scheppen van voorwaarden: o.a. opleiding en vorming personeel. Daarnaast moet met name gebruik worden gemaakt van bestaande middelen (vergunningverlening, rijtijden, lonen, arbeidsvoorwaarden, tarieven e.d.). Kader voor vervoersplanning mag echter geen keurslijf worden.

Beoordeling huidige situatie versus geschetste streefsituatie

- NOB : Nota schildert teveel zwart-wit beeld.
- KNVTO : Nota is niet vrij van dualisme: vrije ondernemingsgewijze productie wordt aanvaard terwijl tegelijkertijd verregeande maatschappelijke verlangens worden bepleit die binnen het huidige bestel nauwelijks te verwezenlijken zijn. Zolang geen overeenstemming bestaat over alternatief voor vrije ondernemingsgewijze productie, naar verbeteringen streven vanuit huidige bestel.
- KVO : Werkelijkheid wordt miskend door zwart-wit tekening.
- PCB : Door Nota aangesneden vraagstukken m.b.t. maatschappij-vernieuwing, milieu, infra-structuur en ruimtelijke ordening, raken tevens en vooral andere bewindslieden en bedrijfstakken.
- EVO : Bezinning op de maatschappelijke vraagstukken is wenselijk. Ernstige bezwaren echter tegen ongefundeerde wijze waarop problemen in relatie tot het goederenvervoer worden besproken. Evenwichtige behandeling is slechts mogelijk in een nota over verkeer en vervoer in zijn totaliteit.
- NS : Op maatschappelijke gronden zijn beleidswijzigingen noodzakelijk. Deze dienen echter betrokken te worden op het vervoer in zijn totaliteit, t.w. weg, binnenvaart en rail.
- Vervoers-
federatie : Streefbeeld waaruit zorg blijkt voor mens en samenleving, heeft alle instemming, maar veronderstelt een beleid op lange termijn. Huidige situatie biedt voldoende aanknopingspunten voor te nemen maatregelen.
- ACBV : Ingrijpen in huidige situatie is op maatschappelijke gronden te motiveren, Afhankelijkheid in elke bedrijfstak van het vervoer maakt, dat vervoer niet zonder ordening kan. Overheid moet beleid voeren, dat als instrument voor de sociaal-economische politiek kan dienen.

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

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

VERSCHENEN IN HET DERDE KWARTAAL 1974*)

Statistiek van het binnenlands goederenvervoer 1972
(bestelnr. 814-034-72; prijs f 14,-)

TERREIN VAN DE STATISTIEK

Deze statistiek bestrijkt het gehele terrein van het binnenlandse vrachtvervoer in ons land. Voor elk van de vervoerstakken: binnenvaart, spoorwegen en wegvervoer vindt men in deze publikatie de beschikbare statistische gegevens zowel van de vervoersomvang als van de vervoersprestatie, de structuur van het vervoer, de ondernemingsgrootte en de verdeling naar beroeps- en eigen vervoer.

HISTORIE VAN DE STATISTISCHE WAARNEMING

Wanneer men de historische ontwikkeling nagaat met betrekking tot de beschikbaarheid van statistische gegevens over het binnenlandse goederenvervoer dan blijkt dat, hoewel de binnenvaart als de oudste vervoersvorm kan worden aangemerkt, aanvankelijk alleen over het spoorvervoer cijfers bekend waren, zij het in summier vorm uit de jaarverslagen N.S.

In de eerste helft van de 30-er jaren kwam hierin in zoverre verandering dat dank zij de toenmalige "Wet op de Evenredige Vrachtverdeling" een begin kon worden gemaakt met een regelmatige statistische waarneming van het vervoer per binnenschip en van de omvang van de binnenvloot. Wat het vervoer betreft had de statistiek aanvankelijk alleen betrekking op de binnenlandse wilde vaart; naderhand kon de waarneming worden uitgebreid met gegevens over de zgn. vaste relatievevaart, de beurtvaart, de campagnevaart en het eigen vervoer. Sinds 1954 vormt de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart en de daarbij behorende Uitvoeringsbesluiten de wettelijke grondslag voor het verzamelen van het statistische grondmateriaal.

*) 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij.

De overige in dit kwartaal verschenen publikaties, w.o. "Transporttelling, deel 2, taxibedrijven" en "Statistiek van de wegen 1 jan. 1973" zullen in de volgende aflevering van dit Tijdschrift worden behandeld.

Alleen voor het vervoer in de tankvaart, dat van een vergunning is vrijgesteld, berust de berichtgeving op vrijwillige basis.

Met de uitbreiding van het statistische areaal van de binnenvaart ontstond vanzelf de behoefte aan meer informatie over het railvervoer. Kort na Wereldoorlog II werd hierin voorzien door een regeling tussen het C.B.S. en de N.V. Nederlandse Spoorwegen; thans wordt de statistiek van het binnenlands goederenvervoer per spoor grotendeels samengesteld met behulp van door de N.S. verstrekt ponskaartenmateriaal.

De grote onbekende bleef het goederenvervoer over de weg; aanvankelijk moest worden volstaan met schattingen over de omvang van dit vervoer. Hierin kwam in 1954 verandering door de invoering van de Wet Autovervoer Goederen waarbij het uitoefenen van beroepsgoederenvervoer per vrachtauto in Nederland aan een vergunningstelsel werd gebonden. Krachtens het op deze wet gebaseerde Uitvoeringsbesluit is iedere vergunninghouder verplicht – mede ten dienste van de statistiek – gegevens te verstrekken over het door hem verrichte vervoer.

Gezien het grote aantal (ca. 12.000) ondernemingen – voor een belangrijk deel eenmansbedrijven – werd door het C.B.S. afgezien van een integrale waarneming van het beroepsgoederenvervoer per vrachtauto. De statistiek werd – mede om de werkzaamheden voor de berichtgevers zo beperkt mogelijk te houden – gebaseerd op een steekproefwaarneming, waartoe de ondernemingen zijn verdeeld in 26 groepen. Elke groep zendt gedurende een week per halfjaar een vragenlijst in betreffende het verrichte vervoer. Het C.B.S. beschikt aldus gespreid over het jaar over de vervoersopgaven van elke ondernemer over 2 weken. Deze gegevens worden opgehoogd tot kwartaal- c.q. jaarcijfers. De eerste jaargaven hebben betrekking op 1955.

De laatste leemte die in de statistiek moest worden opgevuld betrof het eigen vervoer per vrachtauto. Voor het verrichten van dit vervoer is geen vergunning vereist, maar kan worden volstaan met een Inschrijving in een register, bijgehouden door de "Stichting Inschrijving Eigen Vervoer"; het aantal inschrijvingen bedraagt ca. 130.000. De inzending van de vervoersgegevens voor de statistiek geschiedt op vrijwillige basis, waarbij de enquête is beperkt tot een gestratificeerde steekproef van ca. 8.000 vrachtoertuigen. Zoveel mogelijk worden elk jaar andere vrachtauto's gekozen, waarmee ook een zo klein mogelijke belasting van de ondernemingen wordt beoogd. Voor de in de steekproef getrokken vrachtauto's en opleggers wordt invulling van de vragenlijst verzocht omtrent het verrichte vervoer over 1 telweek per kwartaal. De uit de enquête verkregen resultaten worden door het C.B.S. opgehoogd op jaarbasis voor het gehele eigen vervoer over de weg. De eerste jaargegevens hebben betrekking op 1963.

DE VERHOUDINGEN IN HET BINNENLANDSE GOEDERENVERVOER

Uit het bovenstaande volgt, dat het van 1963 af mogelijk is een totaal-overzicht samen te stellen van het binnenlandse goederenvervoer in ons land en daarvan de verdeling te geven over de verschillende vervoerstakken. Dit overzicht waarin zowel

het vervoerde gewicht als de tonkm-prestatie is betrokken, alsmede een uitsplitsing van het beroepsvervoer, geeft over de jaren 1963, 1968 en 1972 het volgende beeld:

BINNENLANDS GOEDERENVERVOER NAAR VERVOERSTAK

A. Totaal beroeps- en eigen vervoer (vervoerd gewicht)

	1963		1968		1972	
	mln ton	%	mln ton	%	mln ton	%
Binnenvaart	63	21,0	95	24,7	103	24,1
Spoorwegen	17	5,7	13	3,4	9	2,1
Wegvervoer	220	73,3	276	71,9	315	73,8
Totaal	300	100%	384	100%	427	100%

a. Alleen beroepsvervoer

Binnenvaart	32	18,7	43	19,6	48	19,3
Spoorwegen	17	10,0	13	6,0	9	3,6
Wegvervoer	122	71,3	163	74,4	192	77,1
Totaal	171	100%	219	100%	249	100%

B. Totaal beroeps- en eigen vervoer (ladington-km)

	1963		1968		1972	
	mln tkm	%	mln tkm	%	mln tkm	%
Binnenvaart	5 874	36,5	8 765	40,4	8 176	34,7
Spoorwegen	2 567	16,0	1 825	8,4	1 390	5,9
Wegvervoer	7 652	47,5	11 082	51,2	13 973	59,4
Totaal	16 093	100%	21 672	100%	23 539	100%

b. Alleen beroepsvervoer

Binnenvaart	3 433	31,6	4 267	32,0	4 611	29,8
Spoorwegen	2 567	23,7	1 825	13,7	1 390	9,0
Wegvervoer	4 857	44,7	7 255	54,3	9 483	61,2
Totaal	10 857	100%	13 347	100%	15 484	100%

Op grond van dit overzicht kan worden geconcludeerd dat:

- 1 de totale omvang van het binnenlandse goederenvervoer in ons land sedert 1963 toenam van 300 tot 427 mln ton (stijging 42%), terwijl de tonkm-prestatie steeg van 16,1 tot 23,5 mld (+ 46%);

- 2 de ontwikkeling van het beroepsgoederenvervoer ongeveer gelijke tred hield met de totale ontwikkeling – hier steeg nl. het vervoerde gewicht met 46% en de tonkm met 43% – en dat derhalve de verhouding beroepsvervoer/eigen vervoer de laatste 10 jaar nagenoeg onveranderd is gebleven;
- 3 het aandeel van het railvervoer over het gehele front sterk afnam; niet alleen relatief maar ook absoluut;
- 4 van 1963 op 1972 bij de binnenvaart het totale vervoerde gewicht met 64% en bij het wegvervoer met 43% toenam, terwijl de stijging van de tonkm-prestatie van het binnenschip (+ 39%) in belangrijke mate achterbleef bij die van de vrachtauto (+ 83%);
- 5 wanneer men alleen op het beroepsvervoer let, de ontwikkeling als volgt was:

vervoerd gewicht:	binnenvaart	+ 50%
	wegvervoer	+ 57%
tkm-prestatie :	binnenvaart	+ 34%
	wegvervoer	+ 95%

- 6 als gevolg van de ontwikkelingen het *aandeel* van de binnenvaart van 1963 op 1972
- in het totale vervoer: qua gewicht van 21,0% steeg tot 24,1%
qua tonkm van 36,5% daalde tot 34,7%
- in het beroepsvervoer: qua gewicht van 18,7% steeg tot 19,3%
qua tonkm van 31,6% daalde tot 29,8%

- 7 het *aandeel* van het wegvervoer van 1963 op 1972

in het totale vervoer:	qua gewicht van 73,3% steeg tot 73,8%
	qua tonkm van 47,5% steeg tot 59,4%
in het beroepsvervoer:	qua gewicht van 71,3% steeg tot 77,1%
	qua tonkm van 44,7% steeg tot 61,2%

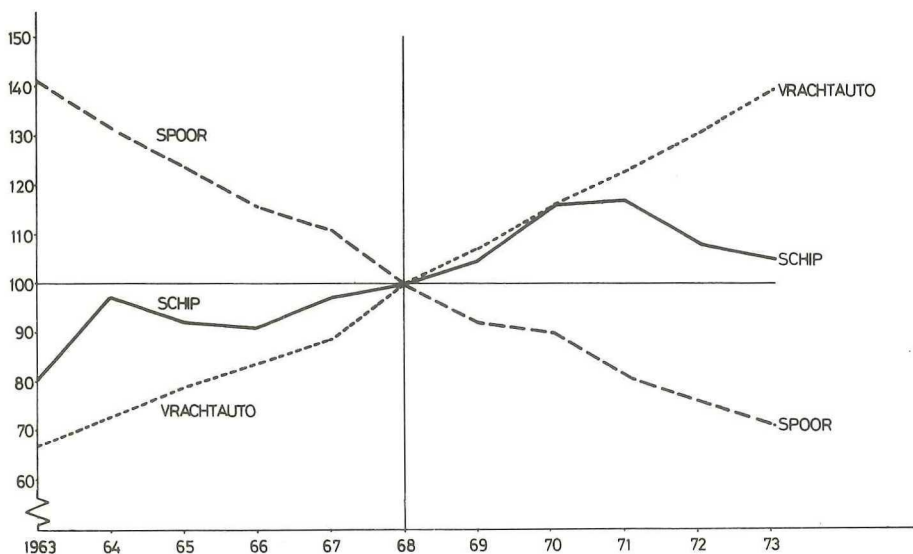
- 8 de gemiddelde vervoersafstand *in km* zich als volgt ontwikkelde:

	1963	1968	1972
<i>totale vervoer</i>			
binnenschip	93	92	80
spoor	151	144	167
vrachtauto	35	40	44
totaal	54	56	55
<i>beroepsvervoer</i>			
binnenschip	107	99	96
spoor	151	144	167
vrachtauto	40	44	49
totaal	63	61	62

Hierbij zij nog aangetekend dat de in het overzicht weergegeven cijfers uiteraard niet de totale activiteit van een bepaalde vervoerstak betreffen, doch alleen de deelneming aan het binnenlandse vervoer. Zo staat bijvoorbeeld bij de spoorwegen tegenover de sterke daling van het binnenlandse vervoer een ongeveer stabiel blijvend – in 1973 stijgend – internationaal goederenvervoer.

Als een der voornaamste oorzaken van de daling van het binnenlandse railvervoer moet worden beschouwd het wegvallen van het steenkoolvervoer. De spoorwegen vervulden hierin traditioneel een belangrijke functie. Het spoorvervoer van vaste brandstoffen (steenkool en cokes) daalde van 6,9 mln ton in 1963 tot 0,8 mln ton in 1972; in de jaren 1963, 1968 en 1972 bedroeg het aandeel van de vaste brandstoffen in het totale binnenlandse spoorvervoer respectievelijk 40%, 33% en 10%. Ten aanzien van de in het overzicht gegeven cijfers zij nog vermeld dat in de steekproef beroeps- en eigen vervoer per vrachtauto het vervoer met bestelauto's beneden 1 ton laadvermogen buiten beschouwing wordt gelaten. Tot en met 1967 was het beroepsvervoer met deze wagens nog wel in de cijfers begrepen. Bovendien is m.i.v. 1968 in de statistiek van het beroepswegvervoer het zgn. boerenmelkvervoer met landbouwtrekkers en -aanhangwagens buiten beschouwing gebleven. Een en ander heeft echter van 1967 op 1968 geen merkbare invloed op de totaalcijfers gehad.

ONTWIKKELING VAN DE VERVOERSPRESTATIE IN HET BINNENLANDS BEROEPSGOEDERENVERVOER; 1968 = 100



HARMONISATIE

In de statistieken van het binnenlandse goederenvervoer is in de loop der jaren een vergaande onderlinge harmonisatie tot stand gekomen met betrekking tot de items van elk der vervoerstakken. Deze harmonisatie betreft de goederennomenclatuur en de regionale verdeling.

Ten aanzien van de goederenindeling wordt voor elk van de vervoerstakken de zgn. NSTR-naamlijst toegepast. Dit is de in EG-verband aanvaarde "Nomenclature uniforme de marchandises pour les Statistiques de Transport". Ook de regionale indeling sluit aan bij de opzet van de EG-vervoersstatistiek, met dien verstande dat in de CBS-publicaties met de 4 EG-gebieden als basis – Rijnmond, IJmond, Zuid-Limburg, Overig Nederland – een indeling in 8 verkeersdistricten wordt gegeven; het betreft hier een verdere uitsplitsing van "Overig Nederland" in de districten Noord, Oost, Overig Zuid, Zuidwest en Overig West-Nederland.

Een en ander resulteert in de publikatie tot qua opzet en indeling identieke relatie-tabellen van het binnenlands goederenvervoer te water, per spoor en over de weg, die de onderlinge vervoersstromen tussen de 8 districten weergeven volgens goederengroepen.

De samenstelling van het goederenpakket in het binnenlands vervoer vertoont over 1972 het volgende vergelijkende beeld (*in* % van het vervoerde gewicht):

Hoofdstuk NSTR	beroepsvervoer			eigen vervoer	
	schip	spoor	weg	schip	weg
0 Landbouwprodukten	9,4	5,3	9,4	0,6	7,8
1 Andere voedingsprodukten	8,3	1,4	11,2	2,5	22,7
2 Vaste brandstoffen	0,5	10,1	0,3	0,1	0,5
3 Aardolie en -produkten	2,6	23,7	4,7	19,8	11,0
4 Ertsen en metaalafval	1,1	3,5	0,2	0,0	0,6
5 Metalen	1,3	3,7	2,4	0,0	1,1
6 Ruwe mineralen; bouwmat. w.o. zand en grind	68,0 (56,6)	10,5 (4,5)	49,0 (27,7)	75,4 (73,2)	32,9 (19,9)
7 Meststoffen	5,4	8,4	1,0	0,6	1,6
8 Chemische produkten	1,6	11,7	3,7	0,9	9,4
9 Overige goederen (o.a. stukgoed)	1,8	21,7	18,1	0,1	12,4
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Het blijkt, dat bij de binnenlandse vaart en bij het wegvervoer, zowel voor het beroeps- als voor het eigenvervoer het accent valt op het vervoer van ruwe mineralen en bouwmaterialen. Bij het binnenschip betreft het hier in hoofdzaak zand- en grindvervoer; bij de vrachtauto daarnaast ook het vervoer van andere ruwe mineralen (steenslag, natuursteen e.d.) en bewerkte bouwmaterialen. Het eigen vervoer over de weg verzorgt tevens ook in belangrijke mate het vervoer van "andere voedingsprodukten" (o.m. veevoeder). Het spoorvervoer vertoont nog de meeste variatie in het goederen-

pakket, waarin met name het vervoer van ruwe aardolie (uit Nederlandse winning bij Schoonebeek en rond Den Haag) alsmede de groep "Overige goederen w.o. stukgoed" opvallen. Laatstgenoemde groep die voornamelijk uit eindprodukten bestaat, neemt ook bij het wegvervoer een niet-onbelangrijke positie in; bij het beroepsvervoer per vrachtauto zelfs de tweede plaats. Het aandeel van de landbouwprodukten in het beroepsvervoer tenslotte blijkt bij binnenvaart en wegvervoer gelijk te zijn. De overwegende positie die het vervoer van zand en grind inneemt bij de binnenlandse vaart heeft tot gevolg, dat mutaties in de totale vaart vrijwel steeds zijn terug te voeren tot structuurveranderingen in het zand- en grindvervoer. Zo blijkt bij een nadere analyse van de statistiek dat de in het voorgaande geconstateerde daling van de tonkm-prestatie in het eigen vervoer per schip van 1968 op 1972 en de gelijktijdige verlaging van de gemiddelde vervoersafstand bij zowel de eigen- als bij de beroepsvaart, nagenoeg geheel moet worden toegeschreven aan de ontwikkelingen in het zand- en grindvervoer in 1972. De tonkm-prestatie van dit vervoer met eigen schepen daalde van 1971 op 1972 – bij een bescheiden stijging van het vervoerde gewicht van 2,8 op 2,4 mld, waarbij de gemiddelde vervoersafstand terugliep van 73 naar 61 km. In de beroepsvaart van zand en grind – waar zich in 1972 eveneens een kleine stijging van de vervoerde hoeveelheid voordeed – daalde de tonkm-prestatie van 2,5 op 2,2 mld en de gemiddelde vervoersafstand van 94 op 80 km. Verplaatsing van de winningsgebieden en/of van de losplaatsen (uitvoering van bepaalde werken) spelen hier een rol.

DEELMARKTEN

Het specifieke onderscheid tussen de vervoersstructuur van de verschillende vervoerstakken ligt niet zo zeer in de aard der goederen dan wel in de afstandsklasse van het vervoer. We zagen reeds de diversiteit in de gemiddelde vervoersafstanden. Uit een indeling van het vervoer naar afstandsklassen komt het eigen terrein c.q. de deelmarkt die elke vervoerstak bestrijkt duidelijk naar voren.

afstandsklasse in km	binnenlands beroepsgoederenvervoer 1972, in %		
	vrachtauto	binnenschip	spoor*)
t/m 9	33,6)	1,1)	
10 t/m 24	21,5) 68,6	20,0) 39,8	19,0
25 t/m 49	13,5)	18,7)	
50 t/m 74	7,7)	13,8)	
75 t/m 99	5,5) 13,2	7,3) 21,1	6,0
100 t/m 149	7,8	12,2	13,2
150 t/m 199	4,8)	10,4)	
200 t/m 249	3,1) 9,2	11,4) 25,2	56,0
250 t/m 299	1,3)	3,4)	
300 km en meer	1,2	1,7	5,9
Totaal	100%	100%	100%

*) alleen wagenladingvervoer

Bij de vrachtauto ligt het zwaartepunt dus duidelijk op het korte-afstandsvervoer; bij de trein op het lange afstandsvervoer; het binnenschip neemt een tussenpositie in. Uiteraard speelt het korte-afstandsvervoer als voor- en natransport vaak een rol als aanvulling op het vervoer over langere afstand. De percentages geven vanzelfsprekend de verhoudingen aan binnen elke vervoerstak. Aangezien de totalen in absolute cijfers sterk uiteenlopen (zie ook het eerste overzicht) betekent bijvoorbeeld de 1,2% voor de vrachtauto bij de ritafstand 300 km en meer 3x zoveel vervoerd gewicht als het schip met zijn 1,7% en ruim 5x zoveel als het spoor met zijn 5,9% in deze afstandsklasse.

J. Damen

ENIGE CIJFERS OMTRENT HET INLAND TRANSPORT IN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

Wanneer men een overzicht wil geven over de verhoudingen en over de ontwikkeling van het goederenvervoer in de landen van de Europese Gemeenschap, dan moet men zich beperken tot de jaren 1965 en 1970. Dit zijn momenteel namelijk de jaren waarover voor elk van de vervoerstechnieken in het inland transport - binnenvaart, spoorvervoer en wegvervoer - en voor elk der betrokken landen volledige gegevens ter beschikking staan, zowel van het binnenlandse als van het grensoverschrijdende vervoer.

Tabel 1 geeft van de beschikbare gegevens een overzichtelijke samenvatting.

TABEL 1. HET GOEDERENVERVOER *) BINNEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP **) EN VAN EN NAAR DERDE LANDEN; 1965 EN 1970

	1965				1970			
	Totaal	Binnen- vaart	Spoor- wegen	Weg- vervoer	Totaal	Binnen- vaart	Spoor- wegen	Weg- vervoer
	in miljoen ton							
TOTAAL VERVOER	5 129	395	604	4 130	6 415	474	689	5 252
waarvan:								
<i>binnenlands vervoer</i>	4 853	267	505	4 081	6 014	296	558	5 160
<i>internationaal ver- voer</i>	276	128	99	49	401	178	131	92
waarvan:								
binnen de EG	216	115	66	35	308	160	81	67
van en naar derde landen	60	13	33	14	93	18	50	25
	in % per vervoerstechniek							
TOTAAL VERVOER	100	7,7	11,8	80,5	100	7,4	10,7	81,9
waarvan:								
<i>binnenlands vervoer</i>	100	5,5	10,4	84,1	100	4,9	9,3	85,8
<i>internationaal ver- voer</i>	100	46,4	35,9	17,8	100	44,4	32,7	23,0
waarvan:								
binnen de EG	100	53,2	30,6	16,2	100	51,9	26,3	21,8
van en naar derde landen	100	21,7	55,0	23,3	100	19,4	53,8	26,9

Bron: Eurostat. "Vervoer", Jaarboek 1971 (B.S.E.G., Luxemburg 1973).

*) excl. de zeevaart en het vervoer via pijpleidingen.

**) Oude Zes.

Deze gegevens leiden tot enkele interessante gevolgtrekkingen.

Wie gewend is aan de Nederlandse verhoudingen op vervoersgebied, kijkt aanvankelijk wat vreemd aan tegen het feit dat de binnenvaart in het zuiver *binnenlandse vervoer* van de 6 EG-landen met rond 5 % van het vervoerde gewicht zo'n bescheiden rol speelt. Merkwaardig is voorts dat in de EG de omvang van het binnenlandse

spoorvervoer bijna 2x zo groot is als de omvang van de binnenvaart, terwijl in ons land juist de binnenlandse vaart het spoorvervoer belangrijk overtreft (5x zoveel vervoerd gewicht). Het in Nederland vertrouwde beeld van het grote aandeel van het wegvervoer in het totale interne vervoerde gewicht ziet men echter ook in de zes landen tezamen verschijnen, zij het dat dit aandeel dat rond 85 % bedraagt, het percentage van het wegvervoer in het totale Nederlandse binnenlandse vervoer nog met 10 punten overtreft. Het relatief lagere aandeel van spoor en weg in het Nederlandse vervoer hangt ongetwijfeld samen met de in dit opzicht gunstige positie van ons land met zijn wijdvertakt en goed bevaarbaar net van kanalen en rivieren. In het *internationale vervoer* binnen de Europese Gemeenschap komt de invloed en de betekenis van de grote Europese rivieren echter wel degelijk tot uitdrukking. Meer dan de helft van het grensoverschrijdende intra-EG vervoer geschiedt namelijk door de binnenvaart, met op de tweede plaats de spoorwegen met ruim 1/4 deel, terwijl de derde plaats wordt ingenomen door het wegvervoer met ongeveer 1/5 van het totaal. Het internationale vervoer van en naar derde landen (excl. zeevaart) tussentusschen bestaat voor ruim de helft uit spoorvervoer, met het wegvervoer op de tweede positie (ruim 1/4) en de binnenvaart op de derde plaats (bijna 1/5). De hierboven aangehaalde cijfers hebben betrekking op de situatie in 1970. Van 1965 tot 1970 steeg de omvang van het totale goederenvervoer door het inland transport binnen het gebied van de Europese Gemeenschap en van en naar derde landen van 5,1 miljard ton met 25 % tot 6,4 miljard ton. Hoe de situatie zich in deze periode in elk van de onderdelen van het vervoer heeft ontwikkeld, blijkt uit tabel 2 waarin steeds 1965 op 100 is gesteld.

TABEL 2. ONTWIKKELINGEN IN DE OMVANG VAN HET VERVOERDE GEWICHT DOOR HET INLAND TRANSPORT IN DE EUROPESE GEMEENSCHAP IN DE PERIODE 1965 - 1970 (basis 1965 = 100)

	Totaal	Binnen- vaart	Spoor- wegen	Weg- vervoer
TOTAAL VERVOER	125	120	114	127
waarvan:				
<i>binnenlands vervoer</i>	124	111	110	126
<i>internationaal vervoer</i>	145	139	132	188
waarvan:				
binnen de EEG	143	139	123	191
van en naar derde landen	155	138	152	179

De groei van het EEG-vervoer over de weg blijkt in de periode 1965 - 1970 op alle fronten sterker te zijn geweest dan de groei bij de beide andere vervoerstechnieken van het inland transport. In het binnenlandse vervoer van de lid-staten komt de stijging van de omvang van het wegvervoer (+ 26 %) slechts twee procenten boven de groei van de totale vervoersomvang uit; de spoorwegen en de binnenvaart zagen hun deel in de binnenlandse vervoersmarkt echter slechts 10 à 11 % toenemen. Het sterkst komt de groei van het vrachtautovoer evenwel naar voren bij het

internationale vervoer, vooral voorzover dat binnen de EEG zelf plaats vindt (stijging met 91 %); de binnenvaart wist zich in het sterk toegenomen onderlinge goederenvervoer tussen de lid-staten goed te handhaven (+ 39 %), terwijl hier de stijging van het railvervoer tot 23% beperkt bleef. De spoorwegen wisten wel hun aandeel op peil te houden in het toegenomen inland transport tussen de EEG en derde landen.

De totale ontwikkeling van het goederenvervoer in de Gemeenschap van 1965 op 1970, die resulteert uit de fluctuaties in de verschillende onderdelen, kan als volgt in het kort worden samengevat:

- een proportioneel stijgend wegvervoer;
- een bij de totale ontwikkeling iets achterblijvend vervoer per binnenschip;
- een in deze ontwikkeling relatief meer achtergebleven vervoer per spoor.

DE VERVOERSVERHOUDINGEN IN ELK VAN DE LID-STATEN AFZONDERLIJK

Zoals bij het commentaar op de gegevens van tabel 1 reeds is opgemerkt, wijken de verhoudingen met betrekking op de verdeling over de vervoerstakken in het inland transport van het EEG-gebied als geheel aanmerkelijk af van de Nederlandse situatie. Het is de moeite waard na te gaan hoe deze verhoudingen in elk van de lid-staten afzonderlijk liggen. De hiervoor benodigde gegevens zijn bijeengebracht in tabel 3. In tegenstelling tot de opstelling in tabel 1 is in tabel 3 behalve met het traditionele inland transport ook rekening gehouden met zeevervoer. Dit vervoer vervult nl. als cabotage in grote landen die een bijzonder lange kustlijn hebben zoals Italië en Frankrijk, een zekere rol in het binnenlandse vervoer. Verder bevatten de cijfers van tabel 3 naast het totale binnenlandse vervoer ook het grensoverschrijdende vervoer, maar dan alleen voorzover dit *tussen* de lid-staten plaats vindt (zgn. intra-communautair vervoer); het vervoer van en naar derde landen, dat voor 9/10 uit zeevervoer bestaat, is hier dus buiten beschouwing gelaten.

Voorts was het mogelijk tabel 3 nog een extra dimensie te geven en wel op grond van de door het Bureau voor de Statistiek van de Europese Gemeenschappen (BSEG) over 1970 voor het eerst gepubliceerde resultaten van de regionale vervoersstatistiek van de lid-staten. Het betreft hier de verdeling van het binnenlandse goederenvervoer van elk der (6) leden-landen in regionaal en interregionaal vervoer. Deze twee-deling geeft o.m. een globale indicatie over de orde van grootte van de vervoersafstand per vervoerstechniek.

Ten behoeve van bedoelde regionale vervoersstatistiek is het gebied van de Gemeenschap volgens economische criteria onderverdeeld in 57 vervoersgebieden t.w. Nederland 4 (Rijnmond, IJmond, Zuid-Limburg en overig Nederland), België 2 (Antwerpen, overig België), BR Duitsland 22 (de "Länder" of gedeelten daarvan), terwijl Frankrijk en Italië elk in 14 vervoersgebieden zijn verdeeld en Luxemburg als geheel één vervoersdistrict vormt. Opgemerkt zij nog dat de oppervlakten van de

betrokken vervoersgebieden onderling sterk in grootte kunnen verschillen, waardoor de tweedeling "regionaal vervoer" en "interregionaal vervoer" weliswaar voor elk land zijn eigen specifieke betekenis heeft, doch waarmee men bij onderlinge landenvergelijkingen – vooral tussen "grote" en "kleine" landen – wel rekening moet houden.

In dit bestek zij er van afgezien de nationale vervoersconstellaties die uit de gegevens van tabel 3 naar voren komen – welke interessante aspecten zij in hun onderlinge verschillen en overeenkomsten ook mogen bieden – in detail te commentariëren.

Volstaan moge worden met een enkele belangwekkende conclusie uit deze cijfers en wel ten aanzien van de bijzondere plaats van Nederland in het EEG-vervoerspatroon die zij in het licht stellen. Het blijkt namelijk dat vanuit ons land een vervoersstroom loopt naar de overige leden-landen die (in 1970) met 115 miljoen ton, waarvan 77 mln ton binnenvaart, omvangrijker is dan de verzending uit enig ander EEG-land naar de rest van de Gemeenschap. Dit feit hangt samen met de positie van Nederland als poort van Europa en wel met name met de transitio- en distributiefunctie van de Nederlandse zeehavens. Een functie die mede haar ontstaan heeft te danken aan de grootscheepse natuurlijke waterwegverbindingen tussen ons land en het Europese achterland. De vervoersstromen over zee van goederen uit de derde landen (= de rest van de wereld) met bestemming het continentale deel van de Gemeenschap lopen daardoor in zeer belangrijke mate via Nederland. De cijfers van de vervoersstatistieken tonen de specifieke en unieke plaats die Nederland in het hele complex inneemt duidelijk aan.

J. Damen

Opmerking behorende bij tabel 3:

De intracommunautaire vervoersstromen van aardolie en -produkten per *pijpleiding* hadden in 1970 de volgende omvang:

Nederland – Duitsland	24,5 mln. ton
Frankrijk – Duitsland	15,8 mln. ton
Italie – Duitsland	24,6 mln. ton

TABEL 3. OMVANG VAN EN VERHOUDINGEN IN HET BINNENLANDSE EN GRENSOVERSCHRIJDENDE (1) GOEDERENVERVOER (2) IN ELK VAN DE EEG-LANDEN IN HET JAAR 1970

	Totaal	Binnen- vaart	Spoor- wegen	Weg- vervoer	Zee- vervoer (6)
in miljoen ton					
NEDERLAND					
TOTAAL VERVOER	595	213	24	335	23
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	409	93	12	304	—
waarvan:					
regionaal (3)	315	45	4	266	—
interregionaal (4)	94	48	8	38	—
<i>grensoverschrijdend intra- communautair vervoer</i>	186	120	12	31	23
waarvan:					
naar andere lid-staten	115	77	6	14	18
uit andere lid-staten	71	43	6	17	5
in % per vervoerstechniek					
TOTAAL VERVOER	100	35,8	4,0	56,3	3,9
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	100	22,7	3,0	74,3	—
waarvan:					
regionaal	100	14,3	1,3	84,4	—
interregionaal	100	51,1	8,5	40,4	—
<i>intracommunautair vervoer</i>	100	64,5	6,5	16,7	12,4
in miljoen ton					
BELGIE					
TOTAAL VERVOER	489	86	63	331	9
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	370	34	37	299	—
waarvan:					
regionaal (3)	317	15	25	277	—
interregionaal (4)	53	19	12	22	—
<i>grensoverschrijdend intra- communautair vervoer</i>	119	52	26	32	9
waarvan:					
naar andere lid-staten	53	20	11	19	3
uit andere lid-staten	66	32	15	13	6
in % per vervoerstechniek					
TOTAAL VERVOER	100	17,6	12,9	67,7	1,8
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	100	9,2	10,0	80,8	—
waarvan:					
regionaal	100	4,7	7,9	87,4	—
interregionaal	100	35,8	22,7	41,5	—
<i>intracommunautair vervoer</i>	100	43,7	21,8	26,9	7,6

	Totaal	Binnen- vaart	Spoor- wegen	Weg- vervoer	Zee- vervoer (6)
in miljoen ton					
LUXEMBURG					
TOTAAL VERVOER	32	1	17	14	—
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer (5)</i>	14	—	5	9	—
<i>grensoverschrijdend intra-</i> <i>communautair vervoer</i>	18	1,4	12,1	4,5	—
waarvan:					
naar andere lid-staten	7	0,5	3,7	2,7	—
uit andere lid-staten	11	0,9	8,4	1,8	—
in % per vervoerstechniek					
TOTAAL VERVOER	100	3,1	53,1	43,8	—
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer (5)</i>	100	—	35,7	64,3	—
<i>intracommunautair vervoer</i>	100	7,8	67,2	25,0	—
in miljoen ton					
B.R. DUITSLAND					
TOTAAL VERVOER	2709	214	336	2142	17
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	2501	102	288	2108	3
waarvan					
regionaal (3)	2122	17	111	1993	1
interregionaal (4)	379	85	177	115	2
<i>grensoverschrijdend intra-</i> <i>communautair vervoer</i>	208	112	48	34	14
waarvan:					
naar andere lid-staten	85	42	26	16	1
uit andere lid-staten	123	70	22	18	13
in % per vervoerstechniek					
TOTAAL VERVOER	100	7,9	12,4	79,1	0,6
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	100	4,1	11,5	84,3	0,1
waarvan:					
regionaal	100	0,8	5,3	93,9	0,0
interregionaal	100	22,4	46,7	30,4	0,5
<i>intracommunautair vervoer</i>	100	53,9	23,1	16,3	6,7

	Totaal	Binnen- vaart	Spoor- wegen	Weg- vervoer	Zee- vervoer (6)
in miljoen ton					
FRANKRIJK					
TOTAAL VERVOER	1934	95	225	1591	23
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	1820	63	181	1564	12
waarvan:					
regionaal (3)	1531	35	70	1422	4
interregionaal (4)	289	28	111	142	8
<i>grensoverschrijdend intra- communautair vervoer</i>	114	32	44	27	11
waarvan:					
naar andere lid-staten	64	19	27	13	5
uit andere lid-staten	50	13	17	14	6
in % per vervoerstechniek					
TOTAAL VERVOER	100	4,9	11,6	82,3	1,2
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	100	3,5	10,0	85,9	0,7
waarvan:					
regionaal	100	2,3	4,6	92,9	0,3
interregionaal	100	9,7	38,4	49,1	2,8
<i>intracommunautair vervoer</i>	100	28,1	38,6	23,7	9,6
in miljoen ton					
ITALIE					
TOTAAL VERVOER	1004	4	55	883	62
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	965	4	39	877	45
waarvan:					
regionaal (3)	798	4	11	775	8
interregionaal (4)	167	—	28	102	37
<i>grensoverschrijdend intra- communautair vervoer</i>	39	—	16	6	17
waarvan:					
naar andere lid-staten	19	—	5	3	11
uit andere lid-staten	20	—	11	3	6
in % per vervoerstechniek					
TOTAAL VERVOER	100	0,4	5,5	87,9	6,2
waarvan:					
<i>binnenlands vervoer</i>	100	0,4	4,0	90,9	4,7
waarvan:					
regionaal	100	0,5	1,4	97,1	1,0
interregionaal	100	—	16,8	61,1	22,2
<i>intracommunautair vervoer</i>	100	—	41,0	15,4	43,6

- 1) Excl. het vervoer van en naar derde landen
- 2) Excl. het vervoer via pijpleidingen
- 3) Vervoer binnen een vervoersgebied
- 4) Vervoer tussen de vervoersgebieden
- 5) Aangezien Luxemburg één vervoersgebied vormt, is hier het gehele binnenlandse vervoer regionaal
- 6) Cabotage

World Air Transport Statistics 1973
Uitgave van de International Air Transport Association
Geneve/Montreal, september 1974, 71 pagina's, \$ 6

Deze jaarlijkse statistische uitgave van de IATA heeft de gebruikelijke indeling in vier hoofdstukken:

1 DE ONTWIKKELING VAN HET WERELDLUCHTVERVOER

Gebaseerd op ICAO-gegevens geeft dit hoofdstuk over de laatste 10 jaren cijfers over de wereldluchtvaart (exclusief China en de USSR) betreffende produktie en vervoer, kosten en inkomsten met een verdeling in binnenlands en internationaal vervoer.

2 STATISTIEKEN OVER DE GEZAMENLIJKE IATA-MAATSCHAPPIJEN

Dit hoofdstuk verschaft gegevens over de gezamenlijke 110 IATA-maatschappijen, die 91% van het geregelde luchtvervoer buiten de USSR en China verzorgen. Dit zijn produktie- en vervoerscijfers en gegevens over personeel en vloot van de laatste vijf jaren. Voorts statistische gegevens over de veiligheid en over de omvang van de financiële verrekeningen tussen de IATA-maatschappijen via het IATA Clearing House.

3 VERVOERSGEGEVENS OVER BEPAALDE ROUTES EN GEBIEDEN

Dit hoofdstuk is gebaseerd op cijfers van 78 IATA-maatschappijen over hun internationale vervoer en geeft een inzicht in het gezamenlijke vervoer tussen en binnen de verschillende continenten.

Bijzondere aandacht krijgt in dit hoofdstuk de Noord-, Midden- en Zuidatlantische vervoersstromen en met name de Noordatlantische, die 32% van het totale hier beschouwde vervoersvolume oplevert.

4 STATISTISCHE GEGEVENS OVER DE INDIVIDUELE IATA-MAATSCHAPPIJEN

Van de afzonderlijke IATA-maatschappijen geeft dit hoofdstuk cijfermateriaal over produktie en vervoer - met afzonderlijke vermelding van geregelde vrachtdiensten en chartervervoer - en over de samenstelling van het personeel en de vloot. Een nieuwe tabel in dit hoofdstuk - vergeleken met de editie van vorig jaar - toont van al deze maatschappijen cijfers over het vervoerde aantal passagiers, beladings- en bezettingsgraad en de procentuele wijzigingen ten opzichte van vorig jaar in de aangeboden capaciteit en het verrichte vervoer.

De tabel geeft bij voorbeeld antwoord op de vraag welke 10 maatschappijen het grootste aantal passagiers in 1973 vervoerden, een hoofdzakelijk Amerikaanse affaire:

	<u>Aantal passagiers in 1973</u>	<u>Gem.bezettingsgraad</u>
United Airlines	30.250.000	54,7%
Eastern Airlines	26.201.000	55,3%
Delta Airlines	24.604.000	51,2%
American Airlines	21.050.000	53,0%
Trans World Airlines	14.148.000	52,9%
British Airways	12.690.000	58,6%
Allegheny Airlines	10.822.000	48,4%
Pan American Airways	10.409.000	53,9%
Air Canada	9.748.000	66,7%
Iberia	9.000.000	56,5%

In deze rangorde komt de I.L.M op de 23ste plaats met 3.180.000 passagiers en een bezettingsgraad van 54,0%.

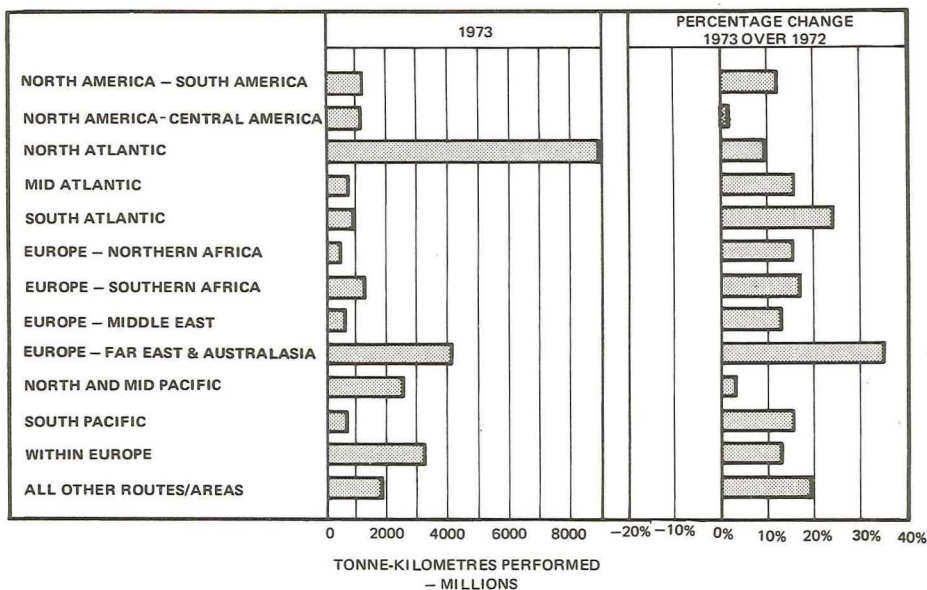
De groeicijfers betreffende het wereldluchtvervoer in 1973 geven geen duidelijke invloed te zien van de in oktober van dat jaar begonnen periode van brandstof-schaarste, gevolgd door de enorme stijging van olie- en vliegtuigbrandstofprijzen. Zo wordt over dit jaar een stijging van aangeboden tonkilometercapaciteit van 10,5% genoteerd bij 3,3% stijging van het aantal vliegreun — blijk van verschuiving naar grotere vliegtuigtypen.

Deze capaciteitsvergroting is omvangrijker dan in de voorgaande drie jaren (respectievelijk 8,1%, 9,0% en 7,4%).

Het tonkilometervervoer was 11,5% hoger, tegen in de voorgaande jaren respectievelijk 8,4%, 5,9% en 13,3%. De beladingsgraad steeg van 48,7% naar 49,2%.

De vervoersstijging was voor passagiers 10,1%, voor vracht 17,2% en voor post 4,5%

De bijgevoegde staaftgrafiek geeft een beeld van de relatieve omvang van de verschillende vervoersstromen in en tussen de continenten.



Onveranderd is de relatief grote omvang van de Noordatlantische vervoersstroom, terwijl een wijziging ten opzichte van het vorige jaar is, dat de vervoersstroom Europa – Verre Oosten veel duidelijker uitloopt als tweede in de rangorde ten opzichte van het intra- Europese en Pacific vervoer, die de derde en vierde plaats innemen.

De staafgrafiek van groeipercentages laat zien, dat alle vier de met Noord-Amerika verbonden vervoersstromen verhoudingsgewijs de geringste procentuele groei opleverden.

Taxaties van de ICAO en de IATA over de financiële resultaten van de gehele bedrijfstak burgerluchtvaart in 1973 verschillen niet veel van die over 1972. Het "operating result"*) steeg van 609 miljoen dollars in 1971 naar 806 miljoen in 1972 en 821 miljoen in 1973. Overeenkomstige cijfers van de behaalde "net profit"**) waren respectievelijk 138, 234 en 250.

Als percentage van de inkomsten is dit resultaat bescheiden: het "operating result" in 1973 bedraagt 3,1%, de "net profit" 1%.

*) Verschil tussen "total operating revenues" en "total operating expenses".
 **) "operating result" after non-operating items, including interest, income taxes, retirement of property and equipment, affiliated companies and subsidies.

De gezamenlijke luchtvloot van de IATA-maatschappijen steeg in 1973 met 128 eenheden tot 4225 toestellen. Het aantal straalvliegtuigen nam met 154 vliegtuigen toe tot 3375, de vliegtuigen met zuigermotoren daalden met 41 tot 299, terwijl het aantal met "turbo-props" vrijwel gelijk bleef.

Opvallend is het toenemend belang van de driemotorige straalvliegtuigen; het aantal steeg met 173 tot 1110, en wel als volgt:

	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>stijging</u>
Boeing 727	790	868	+ 78
Douglas DC-10	63	70	+ 7
Hawker Siddeley Trident	65	115	+ 50
Lockheed L-1011	17	51	+ 34
Tupolev TU-154	2	6	+ 4
	<u>937</u>	<u>1110</u>	<u>+ 173</u>

De belangrijkste andere toevoeging aan de capaciteit leverde de Boeing 747; het aantal van deze jumbojets steeg met 20 tot 211.

Daling van aantallen oudere vliegtuigen zien we onder meer bij de Boeing 720 (-16), de DC-8 (-20), en Caravelle (-20). Ook het aantal DC-3 vliegtuigen daalde flink, van 119 naar 86; Wat de vliegtuigen van Nederlandse oorsprong betreft: we zien de F-27's in aantal dalen van 150 naar 138 en de F-28 stijgen van 12 naar 20.

De veiligheidsstatistieken, zowel die van de IATA als van de ICAO, geven op alle onderdelen een beter beeld dan over het voorgaande jaar.

Het bovenstaande is niet meer dan een greep uit het cijfermateriaal in deze uitgave. Deze gegevens lenen zich uiteraard tot velerlei verder gaande analyses.

De oliecrisis van oktober 1973 en de daarna opgetreden stijgingen van olie- en vliegtuigbrandstofprijzen hebben, zoals gezegd, de cijfers over 1973 niet diepgaand beïnvloed. Het jaar 1974 is intussen al weer ver gevorderd en wij weten nu dat de brandstofprijzen, de daardoor noodzakelijke tariefsverhogingen en de invloed van de olieprijsstijgingen op de economieën van de verschillende landen, de luchtvaartcijfers van 1974 wel in belangrijke mate zullen bepalen.

Het is een open vraag, of de terugslag van deze gebeurtenissen op de luchtvervoersontwikkeling een incident zal blijken te zijn, of dat deze een langdurige periode van geringere jaarlijkse groei zal inluiden.

Maar groei is niet meer het welluidende toverwoord dat ieder als muziek in de oren klinkt; het is voor velen net zo'n vies woord geworden als winst.

Hoe dat ook zij, zeker is dat een gematigder ontwikkeling van het wereldluchtvervoer de betrokken maatschappijen voor grote aanpassingsproblemen stelt.

Mr. G.W. van Hasselt

Traffic and Operating data of AEA Airlines 1969-1973

Uitgave van de Association of European Airlines, Brussel, september 1974, 75 blz.

De Association of European Airlines is sedert een jaar de nieuwe naam van een organisatie van Europese luchtvaartmaatschappijen, die tevoren European Airlines Research Bureau (EARB) heette.

De vereniging telt nu 19 luchtvaartmaatschappijen: Aer Lingus, Air France, Alitalia, Austrian Airlines, British Airways, British Caledonian, Finnair, Iberia, Icelandair, Yugoslav Airlines (JAT), KLM, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, SAS, Swissair, TAP Portuguese Airways, Turkish Airlines (THY) en UTA.

Nieuw traden toe: British Caledonian en UTA, terwijl British Airways de plaats inneemt van BEA en BOAC. De nieuw toegetroeden maatschappijen zijn in de vergelijkingen met voorgaande jaren buiten beschouwing gelaten.

De te bepreken uitgave is een jaarlijkse, waarin telkens statistisch materiaal wordt gepresenteerd over de laatste vijf jaren.

De tekst behandelt de volgende onderwerpen:

- 1 het vervoer van de AEA-maatschappijen vergeleken met het wereldluchtvervoer en dat van US carriers;
- 2 de ontwikkeling van de opbrengsten per eenheid voor passagiers en vracht;
- 3 de verdeling van het vervoer van de AEA-maatschappijen over de categoriën intercontinentaal, intra-Europees en binnenlands;
- 4 het intra-Europese luchtvervoer;
- 5 samenstelling en utilisatie van de vloot.

De bijlagen omvatten 40 pagina's cijfermateriaal, waarin naast gegevens per maatschappij ook getotaliseerde cijfers beschikbaar zijn. Een zevental pagina's met grafieken sluiten de brochure af.

Ten aanzien van de groei van het wereldluchtvervoer in 1973 ten opzichte van het voorgaande jaar wordt aangetoond, dat het aandeel van de AEA-maatschappijen steeg door het achterblijven van het vervoer van de US carriers:

(in procenten)

	passagierskm.		vrachttonkm.		posttonkm.	
	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>
AEA-carriers	17,0	17,7	26,8	27,2	14,0	14,7
US carriers	43,8	42,3	47,5	45,6	72,4	70,0
overigen	39,2	40,0	25,7	27,2	13,5	15,2
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Het achterblijven van de groei van het wereldpassagiersvervoer (+ 10,2%) bij de gemiddelde groei van 13% over de laatste tien jaren is primair toe te schrijven aan te-leurstellende ontwikkeling van het binnenlandse luchtvervoer in de USA.

De toeneming van het wereldvrachtvervoer in 1973 met 17,2% lag iets hoger dan het gemiddelde over de afgelopen tien jaar. Als mogelijke invloed hierop wordt het feit genoemd, dat de stijgende rentevoet het meer urgent maakt om goederen snel te brengen naar de plaats waar zij verkocht worden.

Volgens de AEA werden de US carriers in november en december 1973 ten aanzien van de Noordatlantische exploitatie erger getroffen door de oliecrisis dan de Europese maatschappijen. De primaire oorzaak daarvan wordt de brandstofsituatie op John F. Kennedy Airport, New York, genoemd waar toen een chronisch tekort bestond. De betrokken US carriers beperkten in die maanden de capaciteit met 11 en 10%, terwijl de AEA-maatschappijen 9 en 4% boven het peil van het jaar daarvoor bleven.

Het hoofdstukje over de opbrengsten van het luchtvervoer laat zowel de ontwikkeling van de nominale opbrengsten zien als de ontwikkeling bij correctie van de opbrengsten naar het prijspeil van 1969.

De laatste werkwijze toont, dat de tarieven over de laatste vijf jaar minder gestegen zijn dan het algemene prijspeil. Vooral de intercontinentale opbrengsten bleven achter.

Tot slot nog een greep uit het cijfermateriaal, namelijk een overzicht van enkele groeicijfers (1973 t.o.v. 1972).

	(in percentages)		
	<u>passagierskms</u>	<u>vrachttonkms</u>	<u>posttonkms</u>
Totaal vervoer AEA carriers	+ 14,6	+ 19,0	+ 9,1
Intra-Europees	+ 11,8	+ 10,6	+ 9,1
Intercontinentaal	+ 16,6	+ 20,6	+ 8,3
Binnenlands	+ 10,2	+ 12,6	+ 13,8
Totaal US carriers	+ 6,3	+ 12,4	+ 0,7
Totaal Wereldluchtvaart	+ 10,2	+ 17,2	+ 4,1

Mr. G.W. van Hasselt

BOEKBESPREKINGEN

Coördinatie van de investeringen in vervoersinfrastructuur
Uitgegeven door de Commissie van de Europese Gemeenschappen,
Studies, serie vervoer 1973, nummer 3. Brussel, 94 blz., Bfr. 250,—

Auteurs: Prof. K.M. Gwilliam
Prof. S. Petriccione
Prof. F. Voigt
Prof. J.A. Zighera

Het rapport over de coördinatie van de investeringen in vervoers-infrastructuur werd door de schrijvers opgesteld op verzoek van de Commissie van de Europese Gemeenschappen. De Europese Commissie is geïnteresseerd in de gang van zaken met betrekking tot de investeringen in de infrastructuur uit een oogpunt van een betere allocatie van de middelen ten behoeve van de aanleg van infrastructuren, maar ook uit een oogpunt van vervoerpolitiek omdat de voorwaarden waarop infrastructuur ter beschikking wordt gesteld mede van invloed is op de concurrentieverhoudingen in het vervoer binnen de gemeenschap.

Krachtens de opdracht moesten de schrijvers een rapport opstellen waarin zowel op methodologisch als operationeel niveau de problemen worden geanalyseerd die verband houden met de coördinatie van infrastructuur-investeringen op het gebied van het vervoer zulks in samenhang met de algemene ontwikkeling in het gemeenschappelijke vervoerbeleid.

In het rapport hebben de opstellers zich afgevraagd welke criteria bij verschillende vervoerstakken en in de verschillende landen worden aangelegd bij het nemen van investeringsbeslissingen op het gebied van bedoelde infrastructuur. Zij constateren dat de criteria lang niet overal even duidelijk, laat staan dezelfde zijn en pleiten voor een meer uniforme aanpak door het hanteren van een zelfde soort rentabiliteitsberekening teneinde meer gelijkheid van behandeling te verkrijgen.

Er dient naar het oordeel van de schrijvers meer eenheid te ontstaan op het gebied van de methode voor het maken van die rentabiliteitsberekeningen, alsmede op het gebied van de daaraan ten grondslag liggende prognosemethodes. Tevens dienen de grondslagen voor de beleidsbeslissingen op dit terrein meer expliciet en aan de commissie kenbaar te worden gemaakt.

De schrijvers concluderen overigens, dat aan de economische wetenschap niet dwingend een bepaalde methode kan worden ontleend en pleiten voor het naast elkaar hanteren van zowel de financiële Kosten/Baten-analyse als de sociale Kosten/Baten-analyse alsmede ook de Kosten/Baten-analyse gericht op meervoudige doelstellingen. In het rapport van de schrijvers worden voor diegenen die bij het beoordelen van infrastructuur projecten zijn betrokken, talrijke interessante gedachten ontwikkeld. Zo

bevelen de schrijvers aan, voor wat de aan die beoordeling ten grondslag liggende prognose voor het personenvervoer betreft, uit te gaan van de ook in Nederland toegepaste methode van het voorspellen van het Toekomstig grondgebruik, waarna via een produktie- en attractie model, een distributiemodel en een vervoerwijze keuze model en een routekeuze model de verkeershoeveelheden voor bepaalde infrastructuur projecten worden geraamd. In het rapport wordt tevens ingegaan op de problemen daaraan verbonden. Ook verdiepen de schrijvers zich in de problemen, die verband houden met de economische waardering van het uit de Prognose af te leiden verkeersresultaat. Zij vragen zich met name af of de marktprijzen altijd een goede indicatie voor de economische appreciatie kunnen geven en stuiten dan op bepaalde problemen bijv. dat de waardering van tijdwinsten en milieu moeilijk rechtstreeks uit een markt is af te leiden. De schrijvers bevelen in het algemeen aan waarderingsmaatstaven te vinden afgeleid uit het gedragspatroon van de gebruikers. Wanneer deze waarden niet bij de waardering worden gehanteerd zouden de voorgestelde alternatieve waarderingsgrondslagen expliciet moeten worden gemotiveerd in samenhang met de nagestreefde doelstellingen.

Op het gebied van het contant maken van Kosten en Baten bevelen de schrijvers aan een streefrentevoet als maatstaf te kiezen, voor alle soorten projecten binnen één lidstaat terwijl zij tevens voorstellen deze streefrentevoet tussen de landen van de Gemeenschap zo veel mogelijk te uniformeren.

Het rapport gaat voorts in op de moeilijkheden verbonden aan het waarderen van Tijdwinsten en Milieu factoren en de problemen verbonden aan het hanteren van infrastructuur objecten voor het stimuleren van de regionale ontwikkeling.

De schrijvers kunnen voor deze problemen zeker niet in alle opzichten het verlossende woord uitspreken en dringen vooral aan op inventarisatie en expliciet maken van de gevolgen. In het algemeen kan worden gesteld, dat de schrijvers hebben getracht de uniformiteit van aanpak maar ook de doorzichtigheid van de aanpak te benadrukken. Zij hebben daaromtrent een aantal lezenswaardige aanbevelingen gedaan. Dat hiermede de discussie over de problemen verbonden aan de beoordeling van infrastructuur projecten is gesloten, lijkt echter minder waarschijnlijk.

Prof.Drs. E.H. van de Poll

BUITENLANDSE TIJDSCHRIFTEN

TRANSPORTATION RESEARCH, 1974 No. 4/5

- C. Kenneth Orski : The potential for fuel conservation
The case of the automobile
- J.H.E. Taplin : Energy and transport in an island continent
- G. Gilbert and J.S. Dajani : Energy, urban form and transportation policy
- David Maltby : Implications of oil resources shortage for urban
transport investment
- E.L. Cripps, S.M. Macgill and : Energy and materials flows in the urban space
A.G. Wilson economy
- James S.Sagner : The impact of the energy crisis on American
cities based on dispersion of employment,
utilization of transit, and car pooling
- Francis P.D. Navin : Urban transit ridership in an energy supply
shortage
- Martin C.Nizlek and : A system model for predicting the effect of
Lucien Duckstein energy resources on urban modal split
- Ronald W.Eash, Alan Swanson : An analysis and evaluation of alternate schemes
and Marc Kaplan : to increase auto occupancy
- George A.Hoffman : The effects of energy price escalations on urban
transit balance
- Robert G.McGillivray and : Alternative strategies for reducing gasoline
Michael A.Kemp consumption by private automobiles
- Bruce Hannon : A railway trust fund
- Frank J.Cesario : Impacts of fuel shortages on R & D in the
automotive industries
- Robert Thomas Crow and : The impact of petroleum shortages on intercity
James Savitt travel and modal choice
- N.Clark, J.A.Lee and : The use of energy for personal mobility
- K.W. Ogden
- Rolv Slettemark : Modal split considerations on long distance
passenger traffic: Effects of different relative
increase in transportation costs, caused by
higher energy prices
- James W. Boone : The implications of railroad energy conservation
for logistics systems planning in the United
States
- Alan J. Stenger : An analysis of the impact of the energy shortage
on business logistics systems, and its implication
for freight transport

- Eric Hirst : Direct and indirect energy use for commercial aviation
- David A. Pilati : Energy use and conservation alternatives for airplanes
- John W. Drake : Social, political and economic constraints on airline fuel optimization
- Joseph F. Vittek Jr. : Short haul aviation: will energy limit its future?
- Robert H. Essenhigh : Evaluation of fuel consumption rates and thermal efficiency of automobiles by application of furnace analysis
- Roger H. Mehl : Energy considerations for electric railway systems
- I. Zandi and K. Sup KIM : "Solid pipeline" conserves energy
- Dennis P. Tihansky : Impact of the energy crisis on traffic accidents
- Robert E. Carrier : Energy conservation through urban transportation planning

VERKEHRSANNALEN, 1974 Heft 4

- Dr. Anton Geiser : Die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption
- Dr. Josef Nussbaum : Aktuelle Probleme der österreichischen Verkehrspolitik
- Prof. Dr. Gerd Aberle : Ökonomische Beurteilung neuer Transporttechnologien
- Ing. Peter Steindorfer : Verkehrsplanung und Strassenbau als gesellschaftliche Aufgabe

JOURNAL OF TRANSPORT ECONOMICS AND POLICY, 1974 No. 3

- M.E. Beesley and M.Q. Dalvi : Spatial equilibrium and journey to work
- M.H. Fairhurst : The impact on receipts of conversion to one-man bus operation
- M.S.P. Kerridge : The effect of the bus grant on urban transport
- Jan de Weille and A. Ray : The optimum port capacity
- Mahlon R. Straszheim : The determination of airline fares and load factors
- David S. Sawicki : Break-even benefit-cost analysis of alternative express transit systems
- Jan Owen Jansson : Intra-tariff cross-subsidisation in liner shipping

SCHWEIZERISCHE ARCHIV FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT UND VERKEHRSPOLITIK, 1974. Heft 3.

- David P. Williams : The Channel Tunnel
Dr. G. Wolfgang Heinze : Verkehrsinvestitionen als Instrument der
Regionalpolitik in Entwicklungsländern
Roland E. Troillet : Externe Kosten der Binnenschifffahrt
Jean-Pierre Baumgartner : Le cinquième symposium sur la théorie et la
pratique dans l'économie des transports
Dr. Robert Adam : Das Ende von sieben bankrotten
Eisenbahngesellschaften in den USA

TRAFFIC QUARTERLY, 1974 No. 3

- R.R. Bartlesmeyer, J.D. : Report on Eno Foundations board of directors
Caemmerer and W.A. Bugge and board of consultants joint conference:
Part I
Trends in transportation policy
S. Meyers, D. Grant Mickle and : Part II
S. Olcott Issues in transportation development
Ariel Alexandre : The social impact of aircraft noise
Robert S. Scott : Analytic assignment models
W.G. Roeseler : Mode preference model
Samuel J. Bernstein : Modeling the urban-suburban complex
Peter Gilmour : The economics of private bus services in Australia
Alexander J. Mautner : Demand-responsive taxi systems:
New York City experience
Thabet Zakaria : Urban transportation accessibility measures:
modifications and uses.

MEDEDELINGEN VAN HET INSTITUUT

In het kader van de samenwerking van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut en het Koninklijk Instituut van Ingenieurs afdeling Verkeer en Vervoerstechniek *) op het terrein van lezingen, studiedagen etc. werden onlangs twee bijeenkomsten gehouden.

Op donderdag 19 september 1974 werd in het Congresgebouw te 's-Gravenhage een middagbijeenkomst gehouden, waarbij de discussienota van Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Dr. M.H.M. van Hulsten getiteld: "Vervoer kan 't verkeren?" centraal stond.

Drie inleiders hebben hun visie op de nota gegeven te weten:

- de heer D. Hooykaas, voorzitter van de Commissie Overleg voor het Goederenvervoer
- Drs. J.B. Polak, wetenschappelijk hoofdmedewerker verkeers- en vervoerseconomie aan de Universiteit van Amsterdam en buitengewoon lector in genoemd vak aan de Rijksuniversiteit van Groningen.
- Dr. G.J.M. Veldkamp, oud voorzitter van de Beleidscommissie structuuronderzoek beroeps goederenvervoer over de weg.

Vele van de meer dan 120 aanwezigen maakten, nadat de inleidingen waren gehouden, gebruik van de mogelijkheid tot het stellen van vragen aan de inleiders.

Gezien de zeer grote belangstelling en het belang van het in de discussienota behandelde onderwerp hebben de organiserende instituten K.I.V.I. en N.V.I. besloten de inleidingen te publiceren.

De brochure is te verkrijgen door f 5,- over te maken op girorekening 2055 t.n.v. N.V.I., Treubstraat 35, Rijswijk, (Z-H). onder vermelding van "van Hulsten brochure".

Eveneens in het kader van de samenwerking tussen het K.I.V.I. en het N.V.I. werd op dinsdag 22 oktober 1974 een avondbijeenkomst gehouden in het jaarbeurscongrescentrum in Utrecht, met als onderwerp "Het aantal personenauto's in Nederland".

Centraal stond het onderzoek naar de factoren, welke de groei van het aantal personenauto's bepalen en een analyse met betrekking tot de mogelijkheden van de overheid tot beïnvloeding van dit aantal. Het onderzoek werd uitgevoerd door Prof. Dr. J.S. Cramer en Drs. M.B. v.d. Vlis, medewerkers van het Instituut voor actuaariaat en econometrie verbonden aan de Universiteit van Amsterdam. De studie werd uitgevoerd in opdracht van het projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

*) Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 10e jaargang 1974 nr. 3 blz. 200, "Mededelingen van het Instituut".

Beide onderzoekers voerden tijdens de avondbijeenkomst het woord, waarbij de heer v.d. Vlis zich beperkte tot de aanleiding van het onderzoek, de probleemstelling en de technische aspecten van het model dat is ontwikkeld. Prof. Cramer heeft zijn inleiding voornamelijk gewijd aan de toepassingsmogelijkheden en de interpretatie van de onderzoekresultaten.

Het eindrapport van het onderzoek getiteld "Het aantal personenauto's in Nederland" zal waarschijnlijk op korte termijn verkrijgbaar zijn bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Dienst Verkeerskunde.

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK

ALGEMEEN

- Oomens, W.J. De vraag naar duurzame consumptiegoederen. Leiden, Stenfert Kroese, 1974. XII, 266 blz., grafn, tabn. Proefschrift Tilburg.
- Juch, D. De deelnemingsvrijstelling in de vennootschapsbelasting. Deventer, Fed, 1974. 290 blz., tabn. Proefschrift Tilburg.
- Werkgroep aanvullende regeling stadsvernieuwing. Naar een wet op de stadsvernieuwing, waarin vervat een voorontwerp van wet, met aanbiedingsnota van de Staatssecretaris en de Minister van Volkshuisvesting en ruimtelijke ordening, J.L.N. Schaefer en J.P.A. Gruyters. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij 1974. XXVII, 115 blz.

VERKEER ALGEMEEN

- Frybourg, M. Les systèmes de transport; planification et décentralisation; préf. de P. Delouvrier. Paris, Editions Eyrolles, 1974. 222 blz., afbn, grafn, tabn, tekn.
- Colloquium Vervoersplanologisch speurwerk 1974; modellen en methoden in de vervoersplanologie; 's-Gravenhage, februari 1974; onder red. van P.H.L. Bovy, F. le Clercq, J.P.J.M. van Est, e.a. Delft 1974. X, 253 blz., grafn, tabn.
- Transportation demand and analysis techniques; 18 reports by S.J. Bellomo, Ch.G. Turner, D.K. Johnston, a.o. Washington, D.C. Highway research board, 1972. V, 161 blz., grafn, krt, tabn. Highway research record; nr 392.
- Wiggerts, H en M.E. Beck. Verkeer en stad; sociale, economische en milieuaspecten; uitgangspunten voor een integraal verkeersbeleid; met medew. van H. Goudappel. 's-Gravenhage. Staatsdrukkerij, 1974. 19 blz. Rijksplanologische dienst. Publikatie nr 14-1
- Fonteijn, H.J. Enkele aspecten van goederenvervoermodellen en hun betekenis voor transportnetwerken. Rotterdam, 1973. I, 80, 14 blz., grafn, tabn.
- International cargo handling co-ordination association. The international transport chain. Where are the weak links? Eleventh biennial conference; Hamburg, May 1973; reports. London 1973. 76 blz., grafn, krt, tabn.
- Brabantsche buurtspoorwegen en autodiensten. Vervoersplan 1974 – 1975; in samenwerking met ALAD en EMA. Breda, 1974. III, 84 blz., afbn, krt, tabn.

- Studiecommissie Integratie openbaar vervoer Haagse agglomeratie. Interim rapport. 's-Gravenhage, 1973. I, 66 blz., krtn, tabn.
- European conference of ministers of transport. Promotion of urban public transport. Paris, OECD; Publications office, 1973. 86 blz., afbn, grafn, krtn, tabn.

WEGVERKEER

- Ministerie van verkeer en waterstaat. Een discussienota over het goederenvervoer over de weg. 's-Gravenhage, 1974. III, 49 blz., tabn. Bandtitel: Vervoer kan 't verkeren?
- Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut.
De invloed van de vervoersafstand en de partijgrootte op de keuze tussen eigen vervoer en beroepsvervoer over de weg. Rijswijk, 1973. II, 91 blz., grafn, tabn.
- Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer, Structuuronderzoek beroeps-goederenvervoer over de weg; eindrapport.
Rijswijk (Z-H), 1974. 126 blz., grafn, tabn.
Uitgebracht aan de Commissie van overleg voor het goederenvervoer.
- Parking allocation techniques; 6 reports by J.W. Bates, R.H. Ellis, P.R. Rassam, a.o. Washington, D.C. Highway research board, 1972. V. 61 blz., grafn, krtn, tabn, tekn. Highway research record; nr. 395.
- Organisation for economic co-operation and development; Road research group. Research on traffic law enforcement; effects of the enforcement on road user behaviour and traffic accidents. Paris, 1974. 110 blz., grafn, tabn.
- Organisation for economic co-operation and development; Road research group. Optimisation of road alignment by the use of computers. Paris, 1973. 117 blz., grafn, tabn, tekn.
- Zo baan zo bus; pleidooi voor vrije banen voor openbaar vervoer, in het bijzonder voor bussen in streek- en stadsvervoer; meerjarenplanning openbaar vervoer; vervoersintegratie. Den Haag, K.N.V.T.O.; Utrecht, Nederlandse Spoorwegen, 1974. 56 blz., afbn, grafn, krtn.

SCHEEPVAART EN HAVENS

- Kleyn van Willigen, P.E.E. Recht zo die gaat, rede uitgesproken tijdens de jaarvergadering van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging; mei 1974. Den Haag. 1974. 13 blz., afb.
- Commissie Zeehavenoverleg.
Advies inzake bestuur en beheer der zeehavengebieden.
's-Gravenhage, 1974. 288 blz.

- Bijl, D.W. van der.
De Amsterdamse havenontwikkeling, 1956 – 1971; een onderzoek van de goederenoverslag; hierarchie- en concentratieeffecten.
Rotterdam, Erasmus Universiteit, Faculteit der economische wetenschappen; Vakgroep Vervoers- en havenconomie; 1973. I, II, 105 blz., grafn, tabn.
- Regul, R. Die Zukunft der Seehäfen Europas. Baden-Baden. Nomos – Verlagsgesellschaft, 1971. 197 blz., grafn, krt, tabn. Schriftenreihe Europäische Wirtschaft, Bd. 51
- Bird, J.
Seaports and seaport terminals. London, Hutchinson, 1971. 240 blz., grafn, krtn, tabn, tekn.
Hutchinson university library; geography; nr. 158.
- Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut.
De vervoersstructuur in de binnenvaart.
Rijswijk, 1973 I, 245 blz., grafn, tabn.
Marktvormen en marktgedrag in de binnenvaart; dl. I.
- Haniel-Niethammer, R. von
Markttransparenz und Liberalisierungstendenzen auf den Binnenschiffahrtsmärkten der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. München, 1971. II, V, 250 blz., grafn, tabn. Proefschrift Freiburg (Schweiz)

LUCHTVAART

- IATA. Twelfth IATA public relations conference: Mexico city, February 1974. Montreal, 1974. 148 blz., afbn, grafn, tabn, tekn.
- Tweede nationale luchthaven; de toekomst in analyse; samengest. door het Ministerie van verkeer en waterstaat; afdeling Voorlichting. 's-Gravenhage, 1974. 15 blz., afbn.
- Vleugels voor morgen; advies over het rapport "Een luchthaven in de ruimtelijke structuur van Zuid-West Nederland". Samengesteld door commissie met voorz. H.C.G.L. Polak. Rotterdam, 1974, 28 blz., afbn, krt, tabn, tekn.
- Baarslag, J.F.W.
De lawaaibelasting rond Schiphol in 1973. Amsterdam, Nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium, 1974. 29 blz., krtn, tabn.

NASLAGWERKEN

- Koninklijke Nederlandse akademie van wetenschappen.
Dissertaties maatschappijwetenschappen 1973 – 1974. Amsterdam, Noord-Hollandsche uitgevers maatschappij 1974. 122 blz.
- Vereniging van Nederlandse gemeenten. Gemeentelijk jaarboek 1974. 's-Gravenhage, 1974. 141 blz., afbn, krt, tabn.

- Société nationale des chemins de fer français.
Wagons à marchandises. Paris, 1973. obl., 56 blz., afbn, tabn, tekn.

JAARVERSLAGEN

Algemeen

- Kamer van koophandel en fabrieken voor Rotterdam
Jaaroverzicht 1973, Rotterdam, 1974. 47 blz., afbn. tabn.
- Kamer van koophandel en fabrieken voor Amsterdam.
Journal van het bedrijfsleven 1973. Amsterdam, 1974 36 blz., afbn, grafn, tabn.
- Kamer van koophandel en fabrieken voor Maastricht en omstreken.
Verslag 1973. Maastricht, 1974. 112 blz., afbn, tabn.
- Kamer van koophandel en fabrieken voor Rotterdam.
Jaarverslag 1973. Rotterdam, 1974. VI, 128 blz., graf., tabn.
- Kamer van koophandel en fabrieken voor 's-Gravenhage.
Jaarverslag 1973. 's-Gravenhage, 1974. 91 blz., afbn, tabn.
- Samenwerkende kamers van koophandel en fabrieken in de provincie Utrecht.
Jaarverslag 1973. Utrecht, 1974, 174 blz., krt, tabn.
- Stichting Economisch-technologisch instituut voor Utrecht. Verslag over het jaar 1973. Utrecht. 1974. 67 blz., afbn, grafn, tabn.
- Stichting Economisch-technologisch instituut Groningen. Jaarverslag 1973. Groningen, 1974, 97 blz., tabn.
- De nationale investeringsbank
Jaarverslag 1973, 's-Gravenhage, 1974. 61 blz., afbn, tabn
- Gemeentebedrijven Maastricht
Verslag over het jaar 1973. Maastricht, 1974, 97 blz., afbn, grafn, tabn.
- Handelskammer Hamburg
Bericht über das Jahr 1973, Hamburg, 1973, 192 blz., afbn. krt, grafn, tabn.
- Nederlands-Duitse kamer van koophandel
Tätigkeitsbericht 1973. Den Haag, 1974, 77 blz., tabn.

Verkeer algemeen

- Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
Jaarverslag 1973. Rijswijk, 1974. 51 blz.
- Stichting Centrum voor Vervoersplannen.
Jaarverslag 1973. Utrecht, 1974. 11 blz., tabn.
- Gemengd bedrijf Haagsche tramweg-maatschappij.
Verslag over het jaar 1973. 's-Gravenhage, 1974. 26 blz., grafn, krt, tabn.

- Geldersche tramweg maatschappij. Verslag over het 93e boekjaar 1973. Doetinchem, 1974, 35 blz., graf, krt., tabn.
- N.A.O. (Nedam's autobusdienst-onderneming) Jaarverslag 1973. Roermond, 1974. 24 blz., afbn., krt., tabn.
- Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam 1972. Amsterdam, 1973, 34 blz., afbn. grafn, tabn.
- London transport, Annual report and accounts. London, 1974. 44 blz., afbn, grafn, krtn., tabn.
- Rijkswaterstaat; Hoofddirectie van de waterstaat. Verslag openbare werken 1972. 's-Gravenhage, 1973, 126 blz., afbn., krtn., tabn.

Wegverkeer

- Van Gend & Loos. Jaarverslag 1973. Utrecht, 1974, 48 blz., afbn, tabn.
- Veilig verkeer Nederland. Jaarverslag 1973. Hilversum, 1974. 32 blz., afbn., grafb., tabn.
- DAF Jaarverslag 1973. Eindhoven, 1974, 3 dln., afbn., tabn.
- RAI. Jaarverslag 1973. Amsterdam, 1974. 44 blz., tabn.

Railverkeer

- Nederlandse Spoorwegen. Jaarverslag 1973. Utrecht, 1974. 48 blz., afbn., grafn., tabn.

Scheepvaart en havens

- Scheepshypotheekbank Nederland. Jaarverslag 1973. Rotterdam, 1974. 40 blz., afbn., grafn., tabn.
- Nederlandsche scheepvaartunie. Jaarverslag 1973. Rijswijk, 1974. 62 blz., afbn., tabn.
- Scheepvaart Vereeniging Zuid. Verslag over het jaar 1973. Rotterdam, 1974. 63 blz., afbn.
- Phs. van Ommeren. Jaarverslag 1973. Rotterdam 1974, 37 blz., afbn., grafn., tabn.
- Koninklijke Nederlandse Redersvereniging. Beleid en activiteiten 1973. 's-Gravenhage, 1974, 35 blz., afbn, grafn., tabn.
- Thyssen-Bornemisza group. Jaarverslag 1973. Amstelveen, 1974. 39 blz., afbn., tabn.
- National ports council. Annual report and accounts 1973. London, 1974. VII, 44 blz., afbn., krt., graf., tabn.

- Antwerpse scheepvaartvereniging
Jaarverslag 1973. Antwerpen, 1974. 40 blz., grafn., tabn.
- Koninklijke schippersvereniging "Schuttevaer".
Verslag van de 124e algemene jaarvergadering te Arnhem, 1973.
Puttershoek, 1974. 158 blz., afbn.

Luchtvaart

- Air France
Rapport annuel; exercice 1972. Paris, 1973. 47 blz., afbn., krtn., grafn., tabn.
- Luchthaven Schiphol. Jaarverslag 1973.
Schiphol, 1974. 53 blz., afbn., grafn., krtn., tabn.

Posterijen en telecommunicaties

- Staatsbedrijf der PTT. Jaarverslag 1973.
's-Gravenhage, 1974. 80 blz., grafn, tabn.

Toerisme

- ANVV. Jaarverslag 1973. 's-Gravenhage, 1974, 20 blz.

JAARSTATISTIEKEN

Verkeer algemeen

- Kamer van koophandel en fabrieken Rotterdam.
Statistiek van handel, nijverheid en verkeer;
1971 – 1972. Rotterdam, 1973. 102 blz., tabn.
- United nations; Economic commission for Europe.
Annual bulletin of transport statistics for Europe; 1972. New York, 1973.
198 blz., tabn.

Wegverkeer

- Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Der grenzüberschreitende Fernverkehr ausländischer Lastkraftfahrzeuge im Jahre
1972; in seiner Bewegung nach Verkehrsgebieten, Güterhauptgruppen und
wichtigen Gütergruppen. Köln, 1973. 374 blz., krt., tabn.

- United nations; Economic commission for Europe.
Statistics of road traffic accidents in Europe; 1972.
New York, 1974. 99 blz., tabn.
- Centraal bureau voor de statistiek.
Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg.
1972. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1974. 67 blz., grafn. tabn.

Railverkeer

- Nationale maatschappij der Belgische spoorwegen.
Statistisch jaarboek 1973. Brussel, 1974. 25 blz., grafn., tabn.

Scheepvaart en havens

- Haven van Antwerpen. Statistisch overzicht van het havenverkeer 1950 – 1972.
Antwerpen, 1974. 118 blz., afbn., grafn., tabn.
- Centraal bureau voor de statistiek
Statistiek van de internationale binnenvaart 1972.
's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1974. 137 blz., tabn.
- Commission centrale pour la navigation du Rhin. Rapport annuel 1972;
tome 2: accidents, matériel, mouvements des marchandises, mouvement des
bâtiments.
Strasbourg, 1974. I, VI, 166 blz., grafn., tabn.
- Bundesverband der deutschen Binnenschiffahrt.
Binnenschiffahrt 1973; Geschäftsbericht 1972/1973.
Bonn-Beuel, 1974. 40 blz., tabn.

Luchtvaart

- Centraal bureau voor de statistiek
Statistiek van de luchtvaart 1972. 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1974.
68 blz., afbn., krtn., grafn., tabn.

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT

(Netherlands Institute of Transport)

(Institut néerlandais des transports)

Opgericht in 1946 onder de naam Nederlands Verkeersinstituut.

Stelt zich ten doel de bevordering van het wetenschappelijk onderzoek van vervoersvraagstukken in de ruimste zin van het woord.

Het tracht dit doel o.a. te bereiken door:

- het onderzoeken, ook in internationaal verband, van vraagstukken op het gebied van het vervoer;
- het onderhouden van nauwe betrekkingen met lichamen met verwante doelstelling;
- het publiceren van vervoerswetenschappelijke studies, zowel in een eigen orgaan als in afzonderlijke uitgaven;
- het stichten en tot ontwikkeling brengen van een openbare vervoerswetenschappelijke bibliotheek, alsmede het verzorgen van een documentatie op vervoerswetenschappelijk gebied;
- het beleggen van bijeenkomsten, het doen houden van lezingen en het geven van cursussen, alsmede het organiseren van bezoeken en excursies op het terrein van zijn werkzaamheid;
- het bevorderen van het wetenschappelijk onderwijs in de vervoerswetenschappen.

Veel instellingen en bedrijven steunen het Instituut als begunstiger; daarnaast ontvangt het de steun van een groot aantal persoonlijke leden, die als contribuant zijn toegetreden.

De minimum-subsidie voor begunstigers is f 1100,— per jaar; bedrijfscontribuant f 275,—; persoonlijke contribuant f 33,—; en junior contribuant f 16,50.

Dagelijks bestuur: Jhr. H. Reuchlin, voorzitter; Mr. P.R. Leopold, ondervoorzitter; Dr. A.D.J. Brantenaar, 2e secretaris; Mr. W.G.A. de Meester, penningmeester; J.J. Dassel, Drs. Ph. Leenman, Mr. F.E. Spat, commissarissen.

Directeur: Drs. H.J. Noortman