

# STEVEDORING COMPANY GYLSEN

Terminals in the port of Antwerp:

- Churchildock: quays nrs 420/428
- 6th Harbourdock: quays nrs 332/344
- Leopolddock: quays nrs 206/224

Total quay length: 3.880 m.

Total land-area: 1.092.000 m<sup>2</sup>

Warehousing facilities: 192.500 m<sup>2</sup>

Container & Ro/Ro berths: 800 m  
equipped with 4 gantry cranes.



N.V. Stevedoring Company Gylsen S.A.  
1-7 Genuastraat, 2000 Antwerp  
Phone: (03) 231.09.65  
Telex: 31493

## VORSEN VOOR DE TRANSPORTPOLITIEK VAN MORGEN

Arthur DE WAELE

Arthur De Waele studeerde rechten en economie aan de Universiteiten van Gent, Leuven en Keulen. In 1967 werd hij door de CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) van de OESO gelast met het oprichten van een afdeling Onderzoek en Documentatie. Hij staat momenteel aan het hoofd van die afdeling, die reeds 75 round tables, 10 symposia, seminaries en regionale colloquia inrichtte. Arthur De Waele verrichtte ook expertises voor regeringen, alsmede voor openbare en privé-instellingen.

### Samenvatting

Het jubileumgetal 75 vormde voor de CEMT de aanleiding om een ruim debat te organiseren over de vervoerpolitieke problemen van morgen en over de thema's van economische research die de beslissingen kunnen begeleiden. Een vijftigtal deskundigen werden geïnterviewd; deze interviews werden samengevat in een inleidend rapport, dat de grondslag vormde voor het debat van Round Table 75 van de CEMT. Binnenkort verschijnt het volledige rapport, dat tevens een samenvatting van deze debatten zal inhouden.

## Inleiding

«Vorsen» en «vinden» zijn in de toegepaste wetenschap twee onafscheidelijke begrippen. De dialoog tussen politiek en wetenschap vergt wederzijds begrip en geduld. Slechts op langere termijn kunnen tastbare resultaten worden verwacht omdat twee waardenschalen aan elkaar dienen te worden afgemeten. Voor de politiek is de vorsing vooral waardevol – alhoewel niet steeds als zodanig erkend – indien ze kan vooruitlopen op de politieke vraagstukken van morgen. Uiteraard draait deze problematiek steeds rond de kernvraag «hoe» en «hoeveel» middelen optimaal kunnen worden opgebracht voor de sector van het vervoer.

Het vervoer is verweven met talrijke andere economische, sociale en politieke aspecten van een samenleving. Voor deze samenleving biedt het louter optellen van bedrijfsbalansen dus niet noodzakelijk het collectief optimum. Om iets meer klaarheid te brengen op een gebied dat qua samenstelling en werking uitgebreid en ingewikkeld is, ondernam de CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) onlangs een poging om een panorama te schetsen. Uitgangspunt waren een vijftigtal mondelinge interviews met vooraanstaande personen uit de vervoerswereld: vorsing, bedrijven, administratie en politiek. De resultaten werden geordend en samengevat in een paper, die gedurende twee dagen ter discussie werd voorgelegd aan een vergadering van experts. Inleiding en besluiten verschijnen binnenkort samen in een publikatie.

De onderstaande bijdrage belicht enkele hoofdpunten van de transportpolitiek van morgen en van de gebieden waar de vorsing nuttige informatie voor deze politiek kan opleveren.

## I. HET POLITIEK EN ECONOMISCH KADER

Vrijwel alle experts nemen stelling – zij het dan ook met uiteenlopende standpunten – over het probleem van de deregulering, dat door een uitspraak van de hoogste Europese instantie op de politieke voorgrond is getreden. Een niet louter academische vraag is uit te maken wat de streefdatum 1992 precies betekent. Zal de vervoerssector dan volledig tot de vrije markt behoren of zal dan ernstig begonnen zijn met de liberalisering van deze sector? De krachtige weerstanden die hier overwonnen moeten worden, zetten veeleer aan tot voorzichtige verwachtingen.

Al dadelijk moet een fundamenteel onderscheid worden gemaakt tussen vervoer van goederen en vervoer van reizigers. Voor goederen kan men zonder al te grote bezwaren de regels van de vrije markt invoeren, maar

dat is veel problematischer voor het personenvervoer – althans het segment van het openbaar vervoer – waar het er tevens op aankomt een aanvaardbaar peil van mobiliteit en toegankelijkheid te vrijwaren.

Wellicht is het leerrijk om vooraf de historische oorsprong te ontleiden van de regels die nu nog bestaan en die in wezen tot stand kwamen in de vooroorlogse crisisjaren. Deze praktijk beoogde de bescherming van de gevestigde vervoerbedrijven, en meer bepaald van de spoorwegen, tegen een concurrentie die voor de gemeenschap schade zou kunnen opleveren. Dat deze bescherming maar betrekkelijk was, bleek uit het verder verloop van de concurrentie. De vraag blijft echter of er voor de toekomst geen bepaalde vormen van bescherming wenselijk zijn en of er geen nieuwe criteria van dienstverlening moeten overwogen worden.

De kosten-onderdekking bij het openbaar vervoer kan bezwaarlijk bestreden worden via deregulering. Een adequate therapie veronderstelt een beter inzicht in de werking en in waardeparameters die noch in tijd, noch in ruimte onveranderlijk zijn.

Anderzijds lijkt een aanpassing van de spoorwegen alsmaar meer onvermijdelijk, maar is dat wel mogelijk als dat soort vervoer aangewend blijft voor tal van nevendoeleinden? De oplossing ligt vermoedelijk in het voorbereiden van ontwikkelingsscenario's die een deregulering begeleiden.

De internationale dimensie van het spoorwegprobleem maakt de oplossingen uiteraard niet eenvoudiger. De ervaring heeft uitgewezen dat de diverse netten zowel afwijkende doelstellingen als afwijkende uitrustingsniveaus kennen, en dat de samenwerking tussen de netten vaak heel wat te wensen overlaat.

In wezen gaat het minder om een radicale ommezwaai dan om een aanpassing, die al te lang uitgebleven is en die bijgevolg dieper ingrijpt dan een periodieke aanpassing zou gedaan hebben. De ideale toestand bestaat in een soepele reëvaluatie van de criteria die aan de grondslag liggen van de regels, reëvaluatie die met een bepaalde regelmaat zou worden ondernomen. Een niet te veronachtzamen aspect is dat de regulerende organen zich samen met deze regels zouden moeten ontwikkelen.

Concreet kristalliseert het politieke debat zich rond de kernvraag liberalisering – harmonisering. Nu spitst de politiek van de EEG zich toe op het nivelleren van de fiscaliteit in het goederenvervoer per vrachtwagen. Op dit gebied bestaan er tussen de lidstaten indrukwekkende verschillen. De oplossing wordt gezocht in het optrekken van deze fiscaliteit naar een vrij hoog niveau, zodat het vrachtvervoer in verscheidene staten een financieel offer zou moeten brengen.

Opmerkelijk is de accentverschuiving die het begrip harmonisering de afgelopen kwarteeuw heeft ondergaan. Aanvankelijk was er sprake van gelijke concurrentievoorwaarden, waarbij de concurrenten noch bevoordeeld noch benadeeld worden, zodat iedereen op de markt zijn eigen wezenskenmerken kan laten gelden. Geleidelijk gleeed de praktijk echter af in de richting van een «nivellering». Weliswaar werd heel wat verwezenlijkt op het vlak van gelijke werkvoorwaarden en ook van gelijke afmetingen en gewichten van de voertuigen. Niettemin blijven een aantal belangrijke aspecten onopgelost, zodat de bereikte oplossingen slechts gedeeltelijk zijn en op de duur weer kunnen worden betwist.

Een gelijke fiscale bijdrage van de weggebruikers in elk land biedt geen oplossing voor het fel omstreden vraagstuk van de vergoeding van de kosten voor het gebruik van de weg. Immers, een internationaal genivelleerde bijdrage houdt geen rekening met de specifieke kosten van de infrastructuur per land of per weg. Ze biedt al evenmin een behoorlijke kostendekking in het internationaal vervoer, omdat nationale taksen uiteraard niet de werkelijke prestaties bekostigen wanneer er aanzienlijke onevenwichten in deze prestaties bestaan, bijv. wanneer de vrachtwagens van land A heel wat meer tonkilometers presteren in land B dan omgekeerd. Op dit gebied is nog veel informatie nodig, want de ontwikkeling van de internationale handel kan deze onevenwichten slechts verzwaren. Ten slotte kan een taks bezwaarlijk worden beschouwd als een prijs; daartoe ontbreekt het verband tussen verbruik en betaling en aldus vervalt het economisch reguleringseffect. Welnu, een markt zonder prijzen is onvoorstelbaar. Het invoeren van reële prijzen veronderstelt dat bij elk verbruik wordt betaald; pas dan kan de verbruiker beslissen over de economische opportuniteit van het vervoer. Forfaitaire taksen, daarentegen, dwingen de vervoerder om zoveel mogelijk kilometers te rijden.

Deze kosten van het gebruik van de weg vormen op hun beurt slechts een onderdeel van een ruimer geheel. De «externalities» (veiligheid, milieu enz.) betekenen voor de gemeenschap uitgaven die onvoldoende worden verhaald op diegenen die ze veroorzaken. Zo werd bijv. voor ons land becijferd dat in 1983 60 miljard fr. kosten van ongevallen op de weg niet door de verzekeringen werden vergoed. Per auto betekent dit een sociale kost van 1,20 fr. per gereden km of nagenoeg 15 fr. opslag per liter benzine.

Niet zonder gegronde reden denken sommige experts dat de tijd rijp is om moderne formules van «road pricing» uit te dokteren die het vervoer binnen economisch verantwoorde perken zouden begeleiden. Ook de financiering van nieuwe infrastructuren noopt daar trouwens toe. Ten

slotte ontkomt men niet aan de indruk dat het systeem van de tolgelden, dat in sommige landen wordt verfoeid, in werkelijkheid een doeltreffender instrument van financiering en vergoeding zou kunnen zijn dan onze huidige fiscale praktijk.

Overheidscontrole blijft nodig op drie gebieden: veiligheid, kwaliteit van de dienstverlening, en kredietwaardigheid van de bedrijven. Voorts blijft uit te maken of er ook geen controle nodig zal blijken op de manier waarop de concurrentie werkt en op het systeem van marktobservatie dat daartoe wordt bedacht.

Voor bepaalde informatie over het vervoer kan het wegvallen van de grenzen en het verscherpen van de concurrentie lacunes veroorzaken in gegevens die thans nog beschikbaar zijn. Uiteindelijk zou de politiek dan de resultaten van het gevoerde beleid niet meer naar behoren kunnen achterhalen.

Onder deze hoofding vallen ook andere problemen, die we hier slechts kort kunnen aanstippen.

- Het verstrekken van openbaar vervoer stelt de vraag naar het verband tussen de verleende dienst en het daartoe geveerde financiële offer.
- De huidige tekorten resulteren gedeeltelijk uit een gemis aan productiviteit en uit een langdurige ontwikkeling, die thans vaak onhoudbare of onverzoenbare doelstellingen inhoudt.
- Uitbatingscontracten, periodieke en neutrale controles op de efficiency van de productie en het vastleggen van criteria van dienstverlening kunnen de aangewende middelen nauwkeuriger aanpassen aan de doelstellingen, die op zichzelf trouwens evolueren.
- De wisselwerking tussen het vervoer en de ruimtelijke verdeling van de activiteiten is nog te weinig bekend; meer bepaald is niet duidelijk wie wie subsidieert.
- Een politiek van financiering staat niet los van een politiek van inkomsten.
- Zowel de complementariteit als de substitueerbaarheid van de vervoermiddelen veranderen in functie van de technologie en de economische ontwikkeling. Als zodanig zijn ze dus vatbaar voor periodieke herdefiniëring.
- De politicus, daarentegen, is gevoelig voor argumenten die de massa in beweging kunnen brengen en die kunnen indruisen tegen een gevolgde beleidslijn. De wetenschap kan deze overwegingen niet nege-

ren en doet er goed aan alternatieven uit te werken die daar rekening mee houden («second best solutions»), bijv. indien het vrij verkeer wordt gedwarsboomd door al of niet te rechtvaardigen oppositie van milieubeschermdende aard.

- Niet alleen het verkeer maar ook bepaalde toeleverende sectoren, meer bepaald materieel voor openbaar vervoer, zijn thans aan de vrije markt onttrokken. Wat valt er te verwachten bij een liberalisering voor de betrokken industriële sectoren?

## II. DE FINANCIERING VAN HET VERVOER

Al dadelijk blijkt hoezeer twee aspecten sterk verbonden zijn: de investeringen en de uitbating. Een investering werkt immers sterk in op de uitbating, vooral bij vervoer met een zware infrastructuur (spoorwegen en metro's), waar beide componenten onafscheidelijk met elkaar verbonden zijn. In de praktijk worden de uitgaven meestal per jaarlijkse schijven beschouwd. Dit heeft tot gevolg dat vrij hoge investeringsuitgaven vaak worden uitgesteld, hoewel ze soms een verlaging zouden kunnen opleveren van uitbatingskosten die elk jaar terugkeren. De moeilijkheid bestaat erin een uitgave die hoog kan oplopen doch slechts één keer moet gedaan worden, af te wegen tegen haar gevolgen, die steeds weer opduiken. De lange leeftijdsduur van de uitrustingen in het vervoer kan dit verschijnsel slechts beklemtonen. Hierbij valt aan te stippen dat gedurende de afgelopen decennia doorgaans relatief weinig werd geïnvesteerd in de infrastructuur van spoorwegen. Daardoor ontstond een achterstand, die doorweegt op de uitbatingsrekeningen.

Voor de komende decennia mag men snel oplopende kosten van onderhoud verwachten, die het probleem van de financiering niet zullen vereenvoudigen: de investeringen kunnen wellicht vertraagd maar niet definitief stopgezet worden. Vier argumenten kunnen daarbij niet uit het oog worden verloren.

In de eerste plaats verhoogt de vraag naar vervoer – thans vooral wegvervoer – nog verder, zodat uiteindelijk bijkomende capaciteit zal vereist zijn voor de vlotte afwikkeling van deze vraag. Dit aspect is van bijzonder belang in het internationaal vervoer.

Ten tweede ontbreken in het Europees net schakels die zeer belangrijk en zeer duur zijn, o.a. voor het overschrijden van zeeën en bergen. Het ziet ernaar uit dat men de moeilijkste schijf in de afwerking van de Europese netten heeft overgelaten aan een volgende generatie.

Voorts kunnen conflicten optreden tussen onderhoud en modernisering, vooral bij de spoorwegen, waar voertuigen en infrastructuur erg op elkaar inwerken. Hier ligt het drama van sommige netten, die weliswaar veel investeerden maar uiteindelijk hun aanbod niet konden verbeteren. Deze netten liggen vaak in de uithoeken van Europa, d.w.z. op afstanden die in principe gunstig zouden moeten zijn voor railvervoer. Dit laatste is echter slechts waard wat zijn zwakste schakels waard zijn.

Ten slotte krijgen de internationale transporten steeds meer belang tegenover de nationale, en de intermodale tegenover de modale. In onze instellingen is echter nog al te zeer een nationale en modale benadering gebruikelijk, die niet meer past voor het beleid van morgen.

De zorg van de politiek gaat vooral uit naar de sectoren die geld vergen of waarover discussies oplaaien. Ofschoon de spoorwegen lang niet meer het belangrijkste deel van het vervoer afwikkelen, blijven ze toch een voorwerp van voortdurende beslommering. Bijzondere aandacht is dus gewenst voor investeringen bij spoorwegmaatschappijen, althans voor zover deze investeringen kostendrukkend kunnen werken.

Gedurende twintig jaar zag men in de spoorwegen ofwel geen toekomst, ofwel niet de noodzaak om de infrastructuur te verbeteren. Deze visie is nu achterhaald, maar dat is niet zonder risico's. Enerzijds bestaat de kans dat steeds weer de techniek voor de economie wordt geplaatst, een klassieke kwaal op dit gebied. Anderzijds is het gevaar van compartimentering niet denkbeeldig, waarbij nieuwe lijnen niet in bestaande netten zouden worden geïntegreerd, maar er gewoon bovenop geplakt. De officiële Belgische visie inzake snelspoorwegen is kenschetsend voor een dergelijke afsplitsing, die vanzelfsprekend geen optimale uitbatingsformules kan opleveren. Overigens gaat het niet alleen om nieuwe lijnen, maar ook om het verbeteren van capaciteit en snelheid op lijnen waar de vraag dit kennelijk vereist. Onderzoek is o.m. nuttig op gebieden waar vooralsnog onzekerheid bestaat: prognoses van de vraag naar internationaal vervoer, uitbatingskosten, invloed van een beter aanbod op de vraag, en «modal split».

Ook het wegvervoer kent zijn eigentijdse problemen: vrij onverwachte filevorming die het economisch verkeer dreigt te hinderen en, meer algemeen, spitsen en urbanistische uitwassen, die niet louter op het vervoer kunnen worden afgewenteld zonder hoge sociale kosten. Daarom dient werk gemaakt te worden van onderzoek naar oplossingen voor een betere ordening van de bewegingen in de tijd en van een ruimtelijke ordening die bewegingen uitspaart. Al snel rijst hierbij het probleem van de instrumenten. Naast de tolgeden op de weg kan gedacht worden aan

parkeerheffingen, heffingen op voertuigen van bewoners die geen garage hebben in verzadigde zones, en tolgelden op het binnenrijden van deze verzadigde zones. Inzake verkeersfiscaliteit, een vrij vastgeroest domein, zouden doelgerichte innovaties stellig niet misplaatst zijn.

Steeds weer daagde in de «Round Table» de economische opportuniteit op om de politiek onpopulaire tolgelden eens aan een goed onderzoek te onderwerpen. Deze tolgelden zijn theoretisch onaanvechtbaar, vermits ze een neutrale verbruiksprijs vertegenwoordigen. Overigens kunnen ze worden aangepast aan de verkeersdrukke en aldus de spitsen afvlakken. Dit is niet alleen van belang voor het woon-werkverkeer, maar wellicht nog meer voor het vrijetijdsverkeer van de toekomst, waar spitsen en hinderlijke voertuigen (caravans) enorme knelpunten kunnen veroorzaken.

Centraal in de belangstelling, maar vrij verward, staat het probleem van de infrastructuur, de toegankelijkheid en de economische ontwikkeling in de regio's. Al te lichtvaardig worden hier verbanden vooropgezet, die een nader onderzoek best zouden kunnen gebruiken. Het vervoer kan hier niet gelicht worden uit een veel ruimere context van ontwikkelingsfactoren die in samenspel moeten optreden. Een gelijkaardige overweging geldt voor de «ontsluiting» van afgelegen regio's, een probleem dat slechts op te lossen is door een grondige analyse van de factoren die de ontwikkeling van deze gebieden kunnen bepalen.

Inzake stedelijk openbaar vervoer is een «long term approach» onvermijdelijk om onbeheersbare toestanden te voorkomen. Inderdaad, onze tijd van betrekkelijke economische stagnatie verbergt wellicht de toekomstige problemen. Ze vertraagt de mobiliteit, het gebruik van individuele vervoermiddelen, en het uit de hand lopen van de kosten van het openbaar vervoer. Een economische opleving zou hier een ontwikkeling in beweging kunnen brengen die kan uitmonden in een duidelijke financiële verslechtering van het openbaar vervoer. Dit laatste kan daar klaarblijkelijk slechts op antwoorden door het aanbod op zware assen te versterken, althans indien daar een voldoende vraag voor bestaat. Is dat niet het geval, dan verzakt men verder in versnippering van de netten, met alle gevolgen vandien. Een analyse van bestaande systemen van urbanisme en vervoer kan hier verhelderend werken.

### III. DE VRAAG NAAR VERVOER

De samenleving in West-Europa ondergaat thans twee trends die zullen inwerken op de vraag naar vervoer: enerzijds de betrekkelijke veroudering van de bevolking, anderzijds nieuwe vormen van samenwonen. Deze ontwikkeling opent nieuwe perspectieven voor het motivatieonderzoek, meer bepaald waar het nieuwe waarden betreft en waar het gaat om factoren die de reactie kunnen vertragen.

De experten beklemtonen het belang van een betere waarneming van risico's om de veiligheid te verhogen. De veroudering van de bevolking kan hier tevens verscherpte controle en zelfs beperkingen in het autogebruik vergen.

De uitzwerming van de agglomeraties – weliswaar een algemeen verschijnsel, doch sterk verschillend van land tot land – kan uitmonden in desurbanisatie. Zwaar en lijngebonden openbaar vervoer past steeds minder bij een geografisch gespreide vraag. Tal van problemen doen zich voor met betrekking tot kosten en baten van de systemen van vervoer. Uiteindelijk kan men zich afvragen hoe de urbanistische structuren beter kunnen worden beheerst, o.m. door een adequater fungeren van prijzen en door het aanmoedigen van re-urbanisatie.

De studie van diverse steden wijst uit dat zowel de kosten als de dekkingsgraad en de intensiteit van het gebruik bij het openbaar vervoer gevoelig kunnen verschillen naargelang van de steden en netten. Deze vergelijkingen kunnen nuttige aanwijzingen verstrekken over wat voor de toekomst al dan niet wenselijk is.

Zowel op nationaal als op internationaal vlak kan men vaststellen dat de activiteiten zich verplaatsen, vaak naar het zuiden toe. Een gelijkaardige trend bestaat bij de keuze van een woonplaats door mensen die met pensioen gaan. Toerisme is niet altijd en in elk opzicht een economisch positief verschijnsel. Bij verdere toename ervan kunnen bepaalde vormen van hinder of overlast aanzetten tot een herwaardering.

Transit is in het kader van de CEMT een onderwerp van zorg geworden, ook al wordt milieuhinder tot dusver nogal eenzijdig toegeschreven aan vrachtwagens uit het buitenland. Is een overschakeling op milieuvriendelijker vervoermiddelen voor de gebruiker aanvaardbaar? Kan men de internationale handel steeds verder uitbreiden of wordt het wenselijk het vervoer te beperken door een geografische herverdeling van de productie?

Het vermijden van als overmatig gevoelde milieuhinder veronderstelt aanzienlijke infrastructuurwerken, bijv. langere tunnels. Het is ook niet

uitgesloten dat de allergie tegen het verkeer zich zou uitbreiden tot andere weggebruikers, bijv. toeristen of immigranten op doorreis.

De behoeften aan verbeterde of nieuwe infrastructuren zijn reeds vaak bestudeerd; op internationaal niveau werden ze uitgewerkt tot netplannen. Thans treden soms ingrijpende wijzigingen op in de vraag, zodat deze netplannen periodiek moeten worden herzien in het licht van nieuwe behoeften.

In het woon-werkverkeer stelt men vast dat het aantal bewegingen niet aanzienlijk toeneemt maar dat de afstanden langer worden. Het vermoeden dat in de toekomst een gedeelte van deze bewegingen door telecommunicatie kan worden vervangen, is vooralsnog niet bevestigd door de experimenten ter zake. Het verschijnsel moet nader worden ontleed in het kader van economische en sociale ontwikkelingen.

Of de invoering van vrije concurrentie in het openbaar vervoer de huidige netten niet zou ontwrichten en of de vraag uit zichzelf een samenhangend substituuut kan opleveren, blijft nog te bezien.

In de toekomst zal meer aandacht worden gevraagd voor verplaatsingen over kortere afstanden: te voet, per fiets of door middel van automatische systemen. Deze kunnen zware assen van vervoer van een betere aanbreng voorzien, meer verkeer weren uit woonzones zonder nochtans de bereikbaarheid te hinderen, en afstanden overbruggen tussen parkeerplaatsen en bestemmingen. Ook voor diverse categorieën van gehandicapte gebruikers blijft verder onderzoek naar de behoeften raadzaam, o.m. door een betere informatietechnologie.

Van de factoren die de keuze van het vervoermiddel bepalen zijn de elementen die remmend werken op die keuze erg belangrijk. Bijzondere aandacht moet gaan naar de remming door grenzen op belangrijke internationale verbindingen. Welke verplaatsingsmotieven zijn voor ontwikkeling vatbaar en in welke mate?

In het goederenvervoer gaat de aandacht vooral naar een beter inzicht in de determinanten die de stromen bepalen, naar de produktiestructuren en naar een toenemende liberalisering van de uitwisselingen.

#### IV. HET AANBOD VAN VERVOER

Het goederenvervoer ondervindt de weerslag van de toenemende integratie van de internationale handel, die leidt tot een uitwisseling van goederen op wereldschaal. De volgende verschijnselen verdienen hierbij aandacht:

- het vormen van vervoerkettingen rond de wereld, zowel voor vervoer ter zee als voor vervoer te land,
- de concurrentie en de complementariteit van vervoermiddelen, die aanleiding geven tot het ontstaan van vrachtcentra,
- de nieuwe organisatie van vervoermarkten met hun componenten,
- de investeringen in informatietechnologie, met hun gevolgen voor het management en voor de tewerkstelling,
- de behoefte aan coördinatie van de informatica, zowel tussen bedrijven als op internationaal vlak.

De waarde van de tijd in het goederenvervoer verdient verdieping; de verladers stellen immers eisen die overcapaciteit kunnen veroorzaken. De gevolgen, ook de externe, van het «just in time» vervoer blijken onvoldoende bekend.

De informatisering kan leiden tot de confrontatie van drie belangensferen: de producenten van deze uitrustingen, de vervoerswereld en de organisaties die instaan voor normering. Een aangepaste interventie van de overheid kan hier overwogen worden om schadelijke uitwassen te voorkomen of weg te werken.

De nakende liberalisering van de vervoermarkt roept risico's op wegens de ongelijke concurrentievoorwaarden – die men door een inventaris zou kunnen verduidelijken – en ook omwille van concurrentievormen die de prijzen te sterk zouden verlagen.

De mogelijkheden tot rationalisatie van de markt door een verbeterde informatie, en de macro-economische betekenis van een rationeler bedrijfsvoering blijven twee weinig onderzochte gebieden.

De omvang van de investeringen die de modernisering zal opslorpen doet bepaalde experts denken dat strategische planning onvermijdelijk is. Anderen menen dan weer dat onzekerheden onvermijdelijk zijn. Op dit terrein zou een meer uitgediepte gedachtenwisseling verhelderend kunnen werken. Dit is ook het geval voor het reizigersvervoer, waar de overheid echter tot dusver een aanzienlijk gedeelte van de infrastructuur en van de uitbating financiert.

Verscheidene landen hebben hervormingen uitgewerkt voor het regionaal openbaar vervoer. Zowel de methodes als de resultaten kunnen waardevolle informatie bieden voor verdere innovaties in deze sector.

In het stedelijk openbaar vervoer behandelt de research meer bepaald problemen van financiële efficiency: een beter inzicht in de kostenstructuur, kwalitatieve aanbodsriteria, de mogelijkheden van automatisering, en financieringsformules die positief werken op de efficiency.

In een ruimer verband passen de studies die de toegankelijkheid tot de centra als onderwerp hebben. Het gaat hier om de samenhang in het aanbod en om het verstrekken van informatie die voor het publiek bevatelijk is, een behoefte die niet altijd voldoende bekend is.

In sommige gevallen wordt de beschikbare capaciteit onvoldoende benut, en bestaan er nog mogelijkheden voor een rationeler bediening of voor het gebruik van beter aangepaste voertuigen. In dit opzicht opent de automatisering nieuwe perspectieven, althans waar er lijnen voorhanden zijn met een volledig eigen bedding. De automatisering laat toe de capaciteit van de lijn op piekuren integraal te gebruiken; buiten de piekuren laat ze een vrij hoge frequentie toe zonder gevoelige meerkosten. Voorts kan ze ook beperkter afmetingen van stations en voertuigen mogelijk maken. Wat de toekomst van het openbaar vervoer betreft, ligt hier nog een ruim exploratieterrein open voor een aantrekkelijker en relatief minder duur vervoer.

De uitzwerping uit de steden heeft vaak een ongeordende en onsamenhangende groei van de netten tot gevolg gehad. Deze groei vergt een periodiek overdenken van de afstemming tussen aanbod en vraag.

Inzake spoorwegen herinneren we hier slechts aan de gedetailleerde publikaties die de CEMT recent heeft gewijd aan de mogelijkheden om de internationale samenwerking te verbeteren, zowel voor de reizigers als voor goederen.

Het gecombineerd vervoer, dat vaak als een bijna ideale oplossing wordt voorgesteld, stuit op een aantal problemen, die men vooraf dient op te lossen:

- vaak is er bij de spoorwegen onvoldoende capaciteit om massaal meer-  
verkeer op te nemen;
- onvoldoende investeringen door de spoorwegen in eigen combi-voertuigen;
- het vasthouden aan formules met een overdreven dood gewicht.

Een sterke uitbreiding van het gecombineerd vervoer impliceert uiteraard een grondige hervorming in de uitbating van de spoorwegen, die niet

zonder gevolgen zou blijven voor het wegvervoer. Vooraf zou dan echter op internationaal niveau moeten worden uitgemaakt of het klassieke vervoer met afzonderlijke wagons nog toekomst heeft.

Deze fundamentele vraag wordt nog verscherpt door de informatisering. Ook hier zijn internationale en globale visies geboden. Zoniet dreigt deze ontwikkeling, die theoretisch het spoor zou kunnen bevorderen, in werkelijkheid uit te vallen ten gunste van het wegvervoer, dat soepeler en sneller inhaakt op deze modernisering.

Inzake deregulering is te verwachten dat er minder informatie zal beschikbaar zijn omtrent de vervoerbedrijvigheid en dat de overheid aldus de nodige gegevens zou kunnen missen om de doelmatigheid van de gevoerde politiek te testen. Anderzijds is uit de ervaring met deregulering gebleken dat deze een lager loonpeil kan inhouden, zodat meer informatie wenselijk mag worden geacht over de factoren die bepalend zijn voor verlaging van de kosten.

## V. METHODOLOGISCHE PROBLEMEN

Onder de problemen van methodologie die verband houden met de begeleiding van de vervoerspolitiek, kunnen we o.m. vermelden:

- de vaststelling van de gevolgen van investeringen en de vergelijking met aanvankelijk vooropgezette doelstellingen;
- het onderzoek naar de trends en de beslissende factoren in de gedragingen: motivaties, gebeurtenissen, ontwikkelingen;
- de ontwikkeling van nauwkeuriger instrumenten om de vraag te voorzien, potentiële behoeften op te sporen, markten waar te nemen en vervoersstromen te meten;
- de toepassing van deskundige stelsels bij planning, investering en uitbating in de bedrijven.

Het gaat hier in wezen om twee domeinen waar wetenschappelijke vorsching meer betrouwbaarheid kan brengen. Enerzijds blijkt dat bij prognoses op langere termijn de subjectiviteit van de factoren die de keuze ingeven, onvoldoende bekend is. Anderzijds controleert de vervoerspolitiek slechts zelden a posteriori tot welke resultaten de beslissingen hebben geleid. Deze lacune is gedeeltelijk te wijten aan het feit dat de criteria van welslagen niet van bedrijfseconomische aard zijn. Om loutere waardeoordelen te vermijden kan men statistische reeksen als een soort boordinstrument gebruiken.