

D66
1975
3

DOCUMENTATIECENTRUM
NEDERLANDSE POLITIEKE
PARTIJEN

HET BELEID VAN ZEEHAVENS

EN HET

EUROPEES ZEEHAVENBELEID

Nota van een subwerkgroep van de werkgroep
Europa van de Stichting Wetenschappelijk
Bureau D'66 .

Aan de besprekingen ter voorbereiding van
de nota werd geregeld deelgenomen door :

de Heren H. Demper, D. Eisma, M.B. de Groot,
A. Martini, J.J.E. Rietema, L.A. Ruys,
M. Schut en G.J. van Tongeren.

In het kader van dezelfde besprekingen
verscheen in mei 1974 de nota " De haven
van Amsterdam", onder verantwoordelijkheid
van de D'66-fractie van de Amsterdamse
gemeenteraad.

INHOUD :

BLz.

1.	<u>Inleiding</u>	2 - 3
2.	<u>Besluitvorming en informatie</u>	4 - 7
	2.1 Besluitvorming in zeehavengebieden.	
	2.2 Het beschikbaar stellen van overzichtelijke informatie en het verrichten van studies.	
3.	<u>Milieu en kwalitatieve werkgelegenheid</u>	8 - 10
	3.1 Milieu.	
	3.2 Kwalitatieve Werkgelegenheid.	
4.	<u>Nieuwe ontwikkelingen, nieuwe mogelijkheden</u>	11 - 14
	4.1 Algemeen .	
	4.2 Ontwikkelingen in de wereldhandel.	
	4.3 Uitbreiding Europese Gemeenschap en activiteiten op de Noordzee.	
	4.4 Ontwikkeling zeehavenindustrieën.	
5.	<u>West-Europees Zeehavenbeleid</u>	15 - 19
	5.1 Algemeen.	
	5.2 Concurrentie-vervalsing door ongelijke maatregelen en arbeidsomstandigheden.	
	5.3 Beperkende regels voor nationale steun.	
	5.4 Overleg bij het doen van grote investeringen in de infrastructuur.	
6.	<u>Benelux Zeehavenbeleid</u>	20 - 21
7.	<u>Conclusies</u>	22 - 24
	<u>LITERATUUR</u>	25 - 26

$$1 \quad \dots \quad 5$$

Figure 1. The effect of the concentration of the *Agrobacterium* suspension on the transformation efficiency of *Agrobacterium* strains. The number of transformed cells was determined by the number of colonies obtained on the selective medium. The results are the mean of three independent experiments. Error bars represent the standard deviation.

Figure 1. The effect of the concentration of the *Agrobacterium* suspension on the transformation efficiency of *Agrobacterium* strains. The *Agrobacterium* strains were grown in the YEA medium for 24 h at 28°C. The cell concentration of the strains was adjusted to 1.0 × 10⁸ cells/ml. The cell suspension was mixed with the plant tissue and the transformation efficiency was determined. The results were expressed as the mean ± SD of three independent experiments.

[illegible][illegible]

Figure 1. The effect of the concentration of the *Agrobacterium* suspension on the transformation efficiency of *Agrobacterium* strains. The *Agrobacterium* strains were grown in the YEA medium for 24 h at 28°C. The cell concentration of the *Agrobacterium* strains was adjusted to 1.0 × 10⁸ cells/ml. The cell suspension was then mixed with the plant tissue and the transformation efficiency was determined. The results are shown as the mean ± SD of three independent experiments.

1. The Commission has been informed that the Government of the Republic of the Philippines has agreed to accept the findings of the Commission and to take the necessary steps to ensure that the Commission's recommendations are implemented.

1000

Journal of Management Education 30(6)p. 789-804
© The Author(s) 2006. Reprints and permissions:
<http://www.sagepub.com/journalsPermissions.nav>

Journal of Management Education 30(6)

The above information was obtained from the
 investigation conducted by the FBI on 10/1/68.
 and is being furnished to you for your
 information and use. It is requested that you
 advise the FBI of any further information
 received from the source.

$\frac{1}{2} \left(\frac{1}{2} \right) = \frac{1}{4}$

$\frac{1}{2} \left(\frac{1}{2} \right) = \frac{1}{4}$

$$G_{\alpha} = \frac{1}{\alpha} \sum_{i=1}^{\alpha} \frac{f^{\alpha}(x_i)}{f(x_i)} \quad \text{for } \alpha = 1, 2, \dots$$

Journal of Management Studies, 19(1), 67-80.

ANNUAL 2113

1. INLEIDING.

In de jaren zestig hebben bijna alle West-Europese zeehavens geprofiteerd van de algemene economische expansie en in het bijzonder van de uitbreiding van de wereldhandel.

Sommige havens hebben meer van die expansie geprofiteerd dan andere. Behalve de natuurlijke voordelen, hebben vooral de visie van de havenbeheerders en de besluitvaardigheid hierbij een grote rol gespeeld. De snelheid waarmee een haven als Rotterdam nieuwe ontwikkelingen - mammoettanker, container - wist te volgen, of liever vooruit wist te zijn, heeft niet weinig tot zijn ontwikkeling bijgedragen.

We zien dit ook met de betrekking tot de vestiging van de industrieën in zeehavengebieden. Andere havens dan Antwerpen en Rotterdam zijn grotendeels te laat met het creëren van industrieterreinen. De expansie van de procesindustrie is nu veel minder dan ruim 5 jaar geleden terwijl het aanbod van braakliggende terreinen in West-Europese zeehavengebieden groter is dan ooit tevoren.

Geen wonder dat de zeehavens elkaars concurrentie thans sterk voelen. Het is logisch dat ongelijke arbeidsvoorwaarden, ongelijke milieueisen, directe- en indirecte subsidies en andere ongelijke concurrentievoorwaarden, op het ogenblik een grote rol spelen. De roep om steun van regeringszijde "om oneerlijke concurrentievoorwaarden te compenseren" is begrijpelijk.

Maar, zeker in Nederland, kampen de zeehavens met een nog essentiëler probleem dan de internationale concurrentie, namelijk met de vraag: waar willen we eigenlijk naar toe? Men is zich gaan realiseren dat niet iedere expansie van industrie en overslag- en opslagactiviteiten de goede werkgelegenheid biedt: Er is werkloosheid en tegelijk een krappe arbeidsmarkt met verschijnselen als pendel, de komst van werknemers van buiten het havengebied en de sociale problemen die deze komst met zich meebrengt. De expansie brengt voorts een aantal nadelen voor de bevolking die in de buurt van de haven woont, waarmee men voorheen minder rekening hield, zoals verkeerscongesties, stank, risico van branden en gifwolken. Tenslotte leeft thans het besef dat met deze expansie enige zeer algemene negatieve verschijnselen gepaard gaan: bederf van het natuurlijk milieu en roofbouw op de aardse hulpbronnen.

Deze problemen zijn daarom zo essentieel voor de zeehavens omdat praktisch niemand die met al deze factoren rekening wil houden, met enige zekerheid durft te zeggen hoe dat moet gebeuren en omdat er tegelijk grote verdeeldheid heerst.

In de nota zal allereerst aandacht worden besteed aan het besluitvormingsproces in zeehavengebieden (Hfdst. 2). Bij het nemen van beslissingen betreffende zeehavens, moeten de belangrijkste welzijnscomponenten, voorzover deze niet tegelijk verwezenlijkt kunnen worden, tegen elkaar worden afgewogen. In deze nota wordt er van uitgegaan dat deze afweging in de eerste plaats per zeehavengebied moet plaatsvinden.

In andere nota's van de Stichting Wetenschappelijk Bureau D'66 worden de welzijns-componenten grondig behandeld (zie literatuur 2. en 3.). Deze nota beperkt zich tot enkele opmerkingen over de componenten milieu en kwalitatieve werkgelegenheid (Hfdst.3), ook al omdat een veel uitgebreidere studie van elk der zeehavengebieden vereist zou zijn om aan te kunnen geven hoe de afweging van alle welzijnscomponenten zou moeten zijn.

Maatregelen om roofbouw op de aardse hulpbronnen tegen te gaan en maatregelen om de internationale arbeidsverdeling te bevorderen, zullen op nationaal of internationaal niveau genomen moeten worden. Zij vallen echter buiten het bestek van deze studie, al zullen ze zeker invloed hebben op de ontwikkeling van de zeehavens. Hetzelfde kan gesteld worden van maatregelen tegen die milieuverontreinigingen die meer dan regionaal effect hebben.

Terwille van de welzijnscomponenten "kwalitatief goede werkgelegenheid", "welvaart van particulieren" en "collectieve voorzieningen" is het van belang dat zoveel mogelijk geprofiteerd wordt van de natuurlijke voordelen van ieder der zeehavens en van de ondernemingszin en slagvaardigheid van havenbestuurders en lokaal bedrijfsleven. Men mag laatstgenoemden toewensen dat zij de mogelijkheden ontdekken en de beperkingen zien die nieuwe ontwikkelingen op het gebied van handel en industrie bieden aan hun eigen haven en havenregio. In hoofdstuk 4 zal hierop worden ingegaan.

Zowel terwille van de democratie als terwille van het profiteren van natuurlijke voordelen en ondernemingszin, is een gedecentraliseerde besluitvorming gewenst met de zeehavens en hun regio's als bases. Toch zal de vrijheid van besluitvorming op regionaal, maar vooral op nationaal niveau enigszins beperkt moeten worden, terwille van een West-Europees zeehavenbeleid of een Benelux zeehavenbeleid. Dat beleid moet enerzijds gericht zijn op een redelijke mate van zuivere mededinging, anderzijds op het voorkomen van te veel onrendabele investeringen in de infrastructuur. Dit wordt in hoofdstuk 5 en 6 behandeld.

2. BESLUITVORMING EN INFORMATIE .

2.1. Besluitvorming in zeehavengebieden

In de inleiding werd gesteld dat bij de besluitvorming op regionaal , (nationaal) niveau, alle belangrijke factoren van het welzijn onderling afgewogen moeten worden. Er heerst ten aanzien van deze afweging grote onzekerheid en grote onenigheid, althans in Nederland. Deze zijn funest voor de huidige ontwikkeling der zeehavens.

Het is gebruikelijk om deze afweging alleen aan de orde te stellen als het gaat om volledig nieuwe investeringen van overheid of bedrijfsleven. Zelden wordt de vraag opgeworpen of bestaande installaties en reeds lange tijd gebruikelijke activiteiten, wel acceptabel zijn gezien de huidige normen. Zo nee, of de gemeenschap over redelijke middelen beschikt om hierin verandering te brengen. Men denke aan subsidies voor het vernieuwen van oude, vuil-producerende installaties of het opleggen van heffingen.

Bovendien wordt die afweging met betrekking tot nieuwe investeringen meestal pas aan de orde gesteld, als een particuliere onderneming een vergunning aanvraagt voor een concrete, economische activiteit (fabriek, overslagbedrijf, handelskantoor, adviesbureau). Tot dat tijdstip plegen bestuurders te spreken in vage termen over de gunstige invloed van nog onbekende, maar ongetwijfeld komende bedrijven, op welvaart en werkgelegenheid en over de nauwelijks schadelijke invloeden op het milieu.

De betrokken bevolking verkeert bijna altijd in onzekerheid over de gevolgen van de vestiging van nieuwe economische activiteiten. Er is weinig informatie beschikbaar. Maar bovenal weet men niet welke normen de bestuurders (en "hun technocraten") zullen hanteren. Die onzekerheid wekt wantrouwen. Dit wordt vaak nog gevoed door de, overigens wel begrijpelijke neiging van de bestuurders om zo lang mogelijk te zwijgen over eventuele negatieve gevolgen. In deze situatie is het niet onlogisch dat sommige actiegroepen zich richten tegen praktisch iedere nieuwe economische activiteit.

Ook volksvertegenwoordigers zijn vaak slecht geïnformeerd en weten niet welke normen ze moeten hanteren. Zij zijn soms in staat milieuvriendelijke activiteiten tegen te houden, onder het mom van "milieubescherming". Zelden wordt nagegaan of het niet mogelijk is de ongewenste effecten van bepaalde activiteiten van reeds gevestigde bedrijven, met hulp van een weinig subsidie te doen verdwijnen. Ondanks, of misschien juist vanwege de eigen onzekerheid durft men de beslissing niet aan een ander over te laten. Elke mede-verantwoordelijke instantie - en dat

zijn er tegenwoordig nogal veel - wil elke détail-beslissing minutieus bestuderen, voordat hij er zijn fiat aan geeft. Besluitvaardigheid en slagvaardigheid zijn ver te zoeken.

Het bedrijfsleven is bijzonder kopschuw geworden. Men loopt bij het vestigen van een nieuw bedrijf het risico in een laat stadium van voorbereiding geweigerd te worden of het risico getroffen te worden door produktiebelemmerende overheidsmaatregelen zoals het niet-doorgaan van een "belofde" verbetering van de infrastructuur, nadat de belangrijkste investeringen zijn gedaan. Er bestaat ook geen enkele zekerheid dat concurrenten dezelfde belemmeringen ondervinden.

Het is daarom van groot belang, dat bestuurders en volksvertegenwoordigers à priori duidelijk maken hoe zij, bij allerlei toekomstige beslissingen, de verschillende welzijnsfactoren tegen elkaar zullen afwegen. Hoeveel arbeidsplaatsen voor mensen uit de regio, wegen op tegen hoeveel arbeidsplaatsen voor mensen van elders (indien men immigratie minder gewenst acht) ? Hoeveel arbeidsplaatsen van een bepaald scholingsniveau wegen op tegen de lozing van hoeveel SO_2 in de lucht ? Voor een goede afweging is het uiteraard van groot belang dat de bestaande kennis over de gevolgen, bijvoorbeeld van SO_2 op het natuurlijke milieu, in overzichtelijke publicaties voor iedereen beschikbaar is : zie paragraaf 2.2 .

Bestuurders en volksvertegenwoordigers geven impliciet voor een groot deel antwoord op deze vragen, indien zij de hoogte vaststellen van eventuele subsidies per arbeidsplaats en eventuele heffingen per kilogram geloosde SO_2 enz. (Lit. 2. en 3.). Maar misschien willen zij niet met subsidies en heffingen werken, doch liever met vergunningen. Dan is het misschien zinvol dat zij hun antwoord op bovengenoemde vragen duidelijk maken aan de hand van een aantal fictieve vergunningsaanvragen.

Men doet alsof een onderneming een bepaald type economische activiteit wil starten. Mede aan de hand van elders bestaande, soortgelijke activiteiten, wordt een schatting gemaakt van de mogelijke gevolgen (zie ook paragraaf 2.2). Hierbij zullen waarschijnlijk enige varianten te voorschijn komen. Iedereen die bij de besluitvorming betrokken is, geeft nu zijn oordeel over het te voeren beleid bij elke van deze varianten.

Het antwoord op bovenbedoelde vragen zal niet alleen een steun zijn bij de beoordeling van latere, reële vergunningsaanvragen, maar ook bij de beslissing over nieuwe investeringen in de infrastructuur.

2.2 Het beschikbaar stellen van overzichtelijke informatie en het verrichten van studies.

Zoals aangeduid in de vorige paragraaf, moeten besturen en volksvertegenwoordigingen beschikken over veel gegevens. Deze gegevens moeten ook voor iedere belangstellende beschikbaar zijn.

Om normen voor milieuverontreiniging te kunnen vaststellen moet men informatie hebben over de invloed van bepaalde stoffen en afval warmte op het milieu. Het zou goed zijn als een centrale instantie de in principe beschikbare informatie overzichtelijk kan presenteren. Per gebied zullen nadere studies moeten worden verricht. De resultaten moeten verwerkt worden in het informatiesysteem van de centrale instantie.

Om te oordelen over eventuele nieuwe economische activiteiten en over investeringen die op een bepaalde groep economische activiteiten gericht zijn, moet men zo goed mogelijk weten welke gevolgen deze economische activiteiten voor het gebied zullen hebben.

Enerzijds gaat het daarbij om de relatie tussen de activiteiten onderling. De ontwikkeling van regionale economische modellen verdient daarom veel steun (zie bv. 24). Men moet niet verwachten dat deze modellen betrouwbare voorspellingen voor de toekomst leveren. Wel kan het opstellen en het exerceren met een model een grote steun zijn bij het verkrijgen van meer inzicht in de werking van de economie. Het Benelux-Zeehaven Instituut kan onder meer een centrum worden waar de verschillende regionale modellen van zeehavens worden vergeleken.

Anderzijds moet men er naar streven van elke economische activiteit de volgende "technologische" gegevens te hebben :

- het aantal werknemers, per beroepscategorie;
- de hoeveelheid aan- en afgevoerde stoffen en goederen, en de transportmiddelen die er voor gebruikt worden;
- specificatie van de soorten aan- en afgevoerde stoffen (i.h.b. gevaarlijke stoffen);
- specificatie van de plaats en de bedrijven waar deze stoffen en goederen heengaan of vandaan komen;
- het aantal hectare grond;
- de gebruikte hoeveelheid olie, gas, kolen en electriciteit;
- de gebruikte hoeveelheid water;
- de hoeveelheid in het grondwater geloosde stoffen, hun chemische samenstelling, temperatuur enz. ;
- de hoeveelheid geloosde gassen, stofdeeltjes, hun samenstelling ;
- de hoeveelheid en samenstelling vaste en vloeibare afvalstoffen en de plaats waar ze heen gaan;
- de geproduceerde hoeveelheid geluid.

Het zal misschien niet mogelijk zijn al deze gegevens van alle bedrijven te krijgen. Zeker over nieuw te vestigen bedrijven zullen de betreffende ondernemingen niet veel informatie in handen van de concurrent willen spelen. Over bestaande bedrijven zijn uit allerlei bronnen al heel wat gegevens bekend en ook openbaar : jaarverslagen en publicaties van ondernemingen zelf, verhandelingen in vaktijdschriften over bepaalde procédés, opgaven, voor zover openbaar, aan de Kamer van Koophandel en het Arbeidsbureau.

Als al deze gegevens naast elkaar worden gezet, kan men een heel aardig beeld van een bedrijf krijgen of liever gezegd van het type bedrijf. Men bedenke dat het hierbij voornamelijk om een globale indruk gaat. Men kan dan de invloed van het ene type bedrijf op de werkgelegenheid, het milieu en het welzijn, vergelijken met de invloed van het andere type bedrijf. De gegevens over aan- en afvoer leveren bovendien veel informatie over de relatie tussen de verschillende bedrijven. Zij kunnen het inzicht dat verkregen wordt met behulp van de regionale modellen, verdiepen (input-output analyse).

Bovendien wordt het dan eenvoudiger te voorspellen welke veranderingen er zullen optreden in de werkgelegenheid enz., indien een bepaalde activiteit wordt uitgebreid, indien een bedrijf overgaat op een ander procédé, of indien er bepaalde bedrijven bijkomen of verdwijnen. Evenzo kan men voorspellen welke invloed dit heeft op andere bedrijven in de regio, dus welke veranderingen in het regionaal model moeten worden aangebracht. Zo kunnen technologie en economie elkaar aanvullen.

Tenslotte kan men een redelijk antwoord geven op vragen als : welke bedrijven zijn gevoelig voor een verhoging van de energieprijzen ? Welke invloed kan dat hebben op de regio ? Men bevindt zich dan op het gebied van de technologische taxaties. Meer hierover in (3) blz. 8, 10 en 13.

Zowel het maken van deze taxaties als het maken van regionale modellen zullen het werk zijn van zeehavenbesturen, dan wel instituten als de Rijnmondraad en het E.T.I.

Een instituut als C.T.O. zou in opdracht van de Commissie Zeehaven overleg of het Benelux-Zeehaven instituut (zie hoofdstuk 6), gegevens kunnen verzamelen over de gevolgen van bepaalde milieuverontreinigingen en over de technologische kenmerken van ieder type economische activiteit. Het Benelux-Zeehaveninstituut kan een trefpunt worden van de opstellers van economische modellen, de opstellers van technologische taxaties en mensen van universiteiten en andere niet-havengebonden instellingen.

3. MILIEU EN KWALITATIEVE WERKGELEGENHEID.

3.1 Milieu.

Het is van belang onderscheid te maken tussen twee soorten milieuverontreiniging. De gevaarlijkste soort is de verontreiniging van het biologisch milieu. Deze bedreigt het leven in zijn rijke verscheidenheid. Men denke aan de vergiftiging van het (grond)water met onnatuurlijk grote hoeveelheden zware metalen.

De andere soort berokkent schade aan het actuele welzijn van de mens (bv. "horizonvervuiling"), eventueel ook aan zijn psychische gezondheid (geluidsoverlast) of aan de economie (zout rivierwater vereist dure installaties om er goed drinkwater van te maken).

Uiteraard komen beide soorten verontreiniging vaak in combinatie voor. Wat betreft de tweede soort verontreiniging is het zo, dat pas degenen die een zekere mate van welvaart bezitten, aan welzijn gaan denken. In West-Europa en de Verenigde Staten is men dan ook eerder aan het milieu gaan denken dan in gebieden waar de primaire levensbehoeften niet of slechts ten dele worden vervuld. In het afgelopen tiental jaren is men in genoemde gebieden milieubewuster geworden, met als gevolg dat er activiteiten werden ontplooid om milieuvervuiling te bestrijden dan wel te voorkomen.

Daarbij heeft de verontrusting over de bedreiging van het biologisch milieu wel degelijk ook mee gespeeld, maar die vond pas brede weerklank door de ontevredenheid over bepaalde tot dan toe verwaarloosde aspecten van het actuele welzijn.

Haven regio's bezitten, door het feit dat ze beschouwd worden als grondstoffen vindplaats, een industriële functie. Industriële complexen basisindustriën (gebaseerd op de aardoliestroom welke in de haven terecht komt) welke een grote mate van vervuiling teweeg brengen, treft men dan ook aan in de verschillende havenregio's met als gevolg dat het havenbeleid welke wordt gevoerd door de plaatselijke of landelijke overheid, terdege rekening moet houden met beide soorten milieuverontreiniging. Daartoe wordt die overheid ook wel gedwongen door de wensen die bestaan met betrekking tot genoemde verwaarloosde aspecten van het actuele welzijn.

Naast de industriële functie bezit de havenregio ook de woon-werk en recreatie functie welke ook gevolgen heeft voor het milieu (woon-werk en woon-recreatie vervoer).

De overheid bezit een aantal instrumenten om milieuvervuiling veroorzaakt door industrieën tegen te gaan, zoals heffingen boven een bepaalde norm, vergunningen e.d.. Een milieubeleid welke gevoerd wordt in de industriële havenregio zal als effect hebben dat het gebied (economisch gezien) minder aantrekkelijk wordt. Door het bestaan van schaal-economische agglomeratie effecten en van inter-industriële verbindingen ("linkages") zal een (streng) milieubeleid niet slechts effect sorteren op de (vervuilende) basis-industrieën maar ook op bedrijven welke direct of indirect verbonden zijn met die basisindustrieën en bovendien op de tertiaire sector (dienstverlening).

Een milieubeleid welke gericht is op de bestrijding van vervuiling zal dus ook effect hebben op de werkgelegenheid. Ondanks het feit dat industrieën welke door milieu-maatregelen direct worden getroffen dikwijls niet arbeidsintensief zijn, voorzien deze toch indirect in een grote hoeveelheid werkgelegenheid.

Internationaal bezien zijn er problemen omdat de heffingen, vergunningen en vervuilingsnormen niet in elke havenregio gelijk zijn. Situaties als "oneerlijke concurrentie voorwaarden", het wegtrekken van de industrieën naar de economisch gunstigste havenregio's zijn daardoor ontstaan.

Het is echter van belang op te merken dat men niet bang moet zijn om het milieu het gewicht toe te kennen dat het verdient. Natuurlijk zullen hoge heffingen en strenge eisen de kostprijs van de economische activiteit omhoog doen gaan. Voor zover in andere zeehavengebieden minder strenge eisen worden gesteld, zouden we hier van een "natuurlijk nadeel" kunnen spreken. Maar een voordeel voor het bedrijfsleven kan zijn, dat de factor "milieu" op deze wijze duidelijk in de kostprijsberekening is op te nemen. Van doorslaggevende betekenis is bovendien vaak de snelheid en zekerheid waarmee de gemeenschap kan beslissen. Het is ook daarom alleszins de moeite waard veel aandacht te besteden aan een snelle, democratische besluitvorming (Zie 2.1).

De huidige situatie van een economische achteruitgang welke resulteert in een vergroting van de werkloosheid zal leiden tot een situatie waarin de bestrijding van milieuverontreiniging (tendele) opzij geschoven zal worden voor de belangrijkste doelstelling van economische politiek, namelijk die van het bereiken van volledige werkgelegenheid. Het is in deze situatie echter van belang dat de bestrijding van de verontreiniging van het biologische milieu onverminderd voortgang vindt.

N.B. In paragraaf 5.2. zal de milieuverontreiniging nog op een andere manier onderscheiden worden dan hierboven geschiedde, namelijk naar de grootte van het gebied waarover de betreffende verontreiniging effect heeft.

3.2 Kwalitatieve Werkgelegenheid.

Zij die beslissen over wenselijkheid van bepaalde economische activiteiten in een havengebied, houden vooral rekening met het effect op de werkgelegenheid. In heel wat studies en rapporten (Lit. 7) zijn gegevens te vinden over het effect op "de" werkgelegenheid, waarmee dan bedoeld wordt het totaal aantal mensen met werk, of het totaal aantal werkelozen in een bepaald gebied. Het is echter bijzonder jammer, dat er ook voor degene die het beleid mee moeten bepalen, zo weinig gegevens over het effect van bepaalde economische activiteiten op de verschillende deel-arbeidsmarkten, zijn.

Van elke eventuele nieuwe vestiging zou eigenlijk een schatting moeten zijn van de directe en indirecte werkgelegenheid voor alle beroepen. Het is begrijpelijk dat eventuele nieuwe bedrijven nogal terughoudend zijn met het verstrekken van gegevens over hun eigen plannen. Daarom zou het aanbeveling verdienen dergelijke gegevens van vergelijkbare bestaande bedrijven bekend te maken. (Zie 2.2).

Terecht wordt de laatste tijd veel aandacht besteed aan de kwalitatieve werkgelegenheid (Zie Lit. 3 blz. 8 en 16). Toch moeten we ons afvragen of het mogelijk is al te kieskeurig te zijn bij het aantrekken of toelaten van bepaalde economische activiteiten in havengebieden. Vele economische activiteiten die hoog gekwalificeerde arbeid vereisen, zoals ingenieurs-bureaux, ontwikkelingslaboratoria, financieringsinstellingen, verzekeringsbedrijven, instituten voor economisch onderzoek enz., hebben betrekking op tweede sector activiteiten en derde sector activiteiten als transport en overslag.

Goede communicatie is hierbij van groot belang en deze is gebaat bij niet te grote afstanden tussen de betrokken activiteiten. Hoewel bedoelde activiteiten in bepaalde gevallen geëxporteerd kunnen worden (internationale arbeidsverdeling), zal de grootste stimulans toch uit moeten gaan van genoemde andere activiteiten in het eigen land.

4. NIEUWE ONTWIKKELINGEN , NIEUWE MOGELIJKHEDEN .

4.1 Algemeen.

Het maximaal profiteren van de natuurlijke voordelen van ieder der zeehavens, is niet mogelijk indien men zich in alle West-Europese zeehavens blijft richten op de ontvangst van mammoetschepen en de vestiging van zeehavenindustrieën.

Enerzijds is de situatie nooit optimaal als alle havens zich op dezelfde "markt" werpen. Anderzijds zijn lang niet alle zeehavens daar geschikt voor. Maar bovendien lijkt de grootste groei in deze markt wel definitief voorbij te zijn.

Er zijn echter weer nieuwe ontwikkelingen op het gebied van transport en industrie. In de komende paragrafen worden enige van deze ontwikkelingen beslecht. Het voert te ver om aan te duiden hoe van deze ontwikkelingen door welke havens geprofiteerd kan worden. Zie echter de publicatie over Amsterdam (Lit. 1). Men mag de betrokken havenbestuurders en ondernemers toewensen dat zij deze mogelijkheden ontdekken. Met de in het vorige hoofdstuk aangeduide procedures moet het mogelijk zijn de ontdekte mogelijkheden, ondanks strikt democratische procedures, toch snel te ontwikkelen. Nationale en internationale instanties moeten de havenbestuurders steunen, vooral door een snelle behandeling van hun voorstellen.

4.2 Ontwikkelingen in de wereldhandel.

Het lijkt niet waarschijnlijk dat de wereldhandel met West-Europa de komende decennia even sterk zal groeien als het afgelopen decennium, tenminste als we de grootte uitdrukken in het aantal tonnen goederen.

Vanwege de hoge prijs en het groeiende inzicht in de "Club van Rome problematiek", zal de groei van het energie-verbruik in West-Europa ongetwijfeld afnemen. Vermoedelijk geldt hetzelfde voor niet energie-dragende minerale grondstoffen, indien we de groei van het tonnage beschouwen. De winning, het transport en de verwerking van deze stoffen eist namelijk veel energie. Naarmate, bovendien, rijke voorkomens van erts waaruit een stof makkelijk te winnen is, opraken, zal de benodigde hoeveelheid energie per ton nog toenemen. Er zijn voorts goede redenen voor West-Europa om het verbruik van energie en bepaalde grondstoffen bewust af te remmen.

Dat neemt niet weg dat het verbruik van bepaalde grondstoffen wel degelijk zal toenemen. De ontwikkeling van de techniek en relatieve prijsveranderingen maken het waarschijnlijk dat het pakket minerale grondstoffen steeds meer gevarieerd zal worden.

Ook in ander opzicht moeten we rekening houden met een grotere variatie in soorten stoffen en goederen die verscheept zullen worden. In het Midden-Oosten zullen raffinaderijen verrijzen en misschien ook fabrieken van enige chemische bulkgoederen. Het transport van ruwe olie wordt daardoor minder. Daarvoor in de plaats komen meerdere produkten in relatief kleine hoeveelheden. Iets dergelijks zal ook wel gelden voor grondstoffen die nu uit andere delen van de wereld komen. In het kader van de internationale arbeidsverdeling moet het in vele gevallen worden toegejuicht dat een aantal bewerkingen van een grondstof plaats vindt in het land van herkomst.

Internationale arbeidsverdeling betekent in het algemeen een stimulans van de wereldhandel. Zo mogen we ook verwachten dat de ,rijker wordende, grondstoffen-landen meer produkten in het Westen zullen kopen. Die produkten zullen echter in vele gevallen weinig betekenen voor de zeevaart en de zeehavens, in het bijzonder als het gaat om kleine, kostbare apparaten of know how op het gebied van industriële processen.

De afnemende groei van het totale tonnage en de toenemende variëteit aan produkten zullen een grote invloed hebben op de ontwikkeling van de scheepsgrootte, de scheepstypen, de overslagtechnieken en de opslagfaciliteiten in zeehavens. Zo lijkt het niet waarschijnlijk dat de mammoettankers nog groter zullen worden dan 250.000 à 500.000 tdw, althans in de handel op West-Europa. Evenmin lijkt het waarschijnlijk dat veel meer grondstoffen met mammoetschepen vervoerd zullen gaan worden dan thans het geval is : ruwe olie, kolen en enige ertsen.

In dit licht bezien lijkt de thans aan de gang zijnde uitbreiding in vele West-Europese havens van faciliteiten voor mammoetschepen beslist overdreven. Veel van deze faciliteiten zullen de komende jaren weinig rendabel zijn. Gezien de toenemende variëteit lijkt een zekere specialisatie van elk der zeehavens veel logischer. Slechts enkele zeehavens zullen zich dan richten op de overslag en opslag van stoffen en goederen die in zeer grote schepen worden vervoerd.

4.3 Uitbreiding Europese Gemeenschap en Activiteit op de Noordzee.

De uitbreiding van de Europese Gemeenschap vormt een belangrijke stimulans voor de ontwikkeling van de zeevaart binnen de gemeenschap. Het gaat hierbij om betrekkelijk kleine en snelle schepen. Daarentegen zal te zijner tijd de aanleg van de Kanaaltunnel de interne zeevaart minder snel doen groeien.

De winning van olie en gas op het continentale plat is van zeer grote betekenis voor de zeehavens rond de Noordzee. In de eerste plaats

vanwege de aan- en afvoer van mensen en apparaten, naar en van de boorplatforms.

In de tweede plaats vanwege de stimulans die uitgaat op de fabricage van buizen, staalconstructies en betonconstructies. Het is aantrekkelijk deze activiteiten zo dicht mogelijk bij de kust te verrichten. Dit is zelfs een noodzaak voor de fabricage van grote boorplatforms en opslagtanks op zee. Behalve de fjorden in Noorwegen en enige plaatsen aan de Schotse kust komen daar slechts havens als Rotterdam in aanmerking voor. Weliswaar is de diepgang van deze havens eigenlijk nog te gering voor grootse betonnen constructies, maar de aanvoer van mensen, apparatuur en bouwmaterialen naar de bouwplaats is wel zo eenvoudig.

Tenslotte ligt het voor de hand om op de plaats waar de olie aan land komt (per schip of per pijpleiding) activiteiten te ontwikkelen als opslag, verwerking en overslag.

Een soortgelijke invloed zal uitgaan van de eventuele bouw van (schier) eilanden voor de kust, voor een luchthaven (in Lit. 26 tot in detail uitgewerkt), voor een averijhaven, voor een kerncentrale of voor gevaarlijke industriële processen.

4.4 Ontwikkeling Zeehavenindustrieën.

De minder sterke expansie van het verbruik van ruwe olie en de plannen van de landen in het Midden-Oosten om raffinaderijen in het eigen land te stichten, zullen de groei van het aantal raffinaderijen in West-Europa sterk doen dalen.

De petro-chemie zal eveneens de gevolgen merken van de stijgende olieprijs en het "Club van Rome besef". Er zullen ook enige chemische bulkgoederen geproduceerd worden in landen van het Midden-Oosten. De expansie van de markt van chemische produkten is sinds enige jaren al over zijn top heen. Uit een en ander mogen we wellicht concluderen dat de expansie van de fabricage van chemische bulkgoederen zal afnemen. Dit geldt misschien niet voor hoogwaardige produkten, die in kleinere hoeveelheden geproduceerd worden. Zeker voor deze stoffen is het echter helemaal niet nodig om in zeehavengebieden geproduceerd te worden. Wel is de nabijheid van andere chemische fabrieken van belang. Daarom mogen we de komende tijd wellicht het volgende patroon verwachten : nauwelijks uitbreiding van het aantal petro-chemische centra in zeehavengebieden; een kleinere groei van de bestaande complexen, zeker gemeten naar het grondgebruik.

Overeenkomstig hetgeen geschreven is in par. 4.2 over het gebruik van niet-energie-dragende minerale grondstoffen die in grote hoeveelheden verwerkt worden, zal de groei van de bewerking van deze stoffen in West-Europa wel afnemen. Daarmee neemt de aantrekkelijkheid van zeehavens als vestigingsplaats voor de metallurgische sector relatief af.

Zoals reeds in de vorige paragraaf gesteld is, mogen we, zeker langs de Noordzeekust een toename verwachten van de "Offshore"-industrie.

Tenslotte zijn er enige redenen om de komende decennia niet te vast te rekenen op eenzelfde expansie van de totale economie als in de afgelopen decennia. De expansie hangt nauw samen met enerzijds de groei van de bevolking, anderzijds met de verhoging van de arbeidsproductiviteit. Deze laatste is mede mogelijk geweest door een aantal min of meer incidentele technische vindingen en verbeteringen : uitvinding nieuwe stoffen (chemie), mechanisering, automatisering en schaalvergroting van produktie-eenheden. Het ziet er niet naar uit, dat er zich de komende jaren evenveel van dergelijke incidentele factoren zullen voordoen. Er zijn wel factoren die het omgekeerde effect teweeg kunnen brengen : de grotere organisaties en het grote aantal specialismen eisen steeds meer coördinatie. Door hoge scholing en specialisatie neemt de flexibiliteit van de werknemer sterk af, hetgeen de (verborgen?) werkloosheid in de hand werkt. Ook de groeiende werktijd besteed aan democratisering, zal waarschijnlijk een negatieve invloed uitoefenen op de arbeidsproductiviteit.

We mogen concluderen dat een duidelijk afnemende groei te verwachten is in het gebruik van terreinen voor de zeehavenindustrie, die mede samenhangt met een gezonde afname in de groei van het grondstoffenverbruik. Gezien de enorme uitbreidingen van zeehavenindustrieterreinen die kort geleden en thans nog plaats vinden, mogen we verwachten dat vele hectaren grond nog vele jaren ongebruikt zullen blijven liggen, tenzij men deze een andere bestemming weet te geven.

N.B. De hoeveelheid industrieterreinen bij continentale West-Europese zeehavens is de laatste jaren ongeveer verviervoudigd tot ca. 30.000 ha. Voor meer dan de helft van deze terreinen is nog geen bestemming. Er zijn plannen voor het gereedmaken van nog 20.000 à 30.000 ha als industrieterrein (Zie Lit. 6, 14, 21 en 27 t/m 35).

5. WEST-EUROPEES ZEEHAVENBELEID .

5.1 Algemeen.

De Europese Gemeenschap bevindt zich in een impasse. Het is op het ogenblik bijzonder moeilijk om tot gemeenschappelijke standpunten te komen. Een van de oorzaken is het gebrek aan ideeën over de taak van de Europese Gemeenschap als geheel. Het Europees belang wordt bijna altijd gezien als de som van de nationale belangen. Bij gebrek aan voldoende Europese verenigingen, Europese tijdschriften, Europese vakbonden, Europese partijen enz., zijn het eigenlijk alleen de nationale regeringen die, naast de Commissie, Europese politiek bedrijven.

Het is hoog tijd ideeën te ontwikkelen over de interne en externe taak van de Europese Gemeenschap. Deze ideeën moeten ter discussie komen bij besprekingen tussen Europeanen van verschillende nationaliteit. En dan niet alleen op regeringsniveau, maar in veel bredere kring.

In deze nota wordt dan ook niet te veel rekening gehouden met de haalbaarheid van het beschreven Europees beleid. Indien men al bij voorbaat zegt "Dat is toch niet haalbaar", dan stagneert tegelijk het denken over het wellicht onbereikbare ideaal, ook het denken over de toekomst van Europa als zodanig. De uitspraak wordt dan een "self fulfilling prophecy". In één opzicht is wel duidelijk rekening gehouden met de factor haalbaarheid: Bij de suggestie om te trachten alvast op BENELUX-niveau te bereiken, wat op grotere schaal nog niet haalbaar is.

5.2 Concurrentie vervalsing door ongelijke milieumaatregelen en arbeidsomstandigheden ?

In hoeverre moet de afweging van welzijnscomponenten (zie de inleiding) op West-Europees niveau geschieden ? In hoeverre moet centraal bepaald worden welk relatief belang moet worden toegekend aan een schoner milieu in verhouding tot een grotere welvaart ?

Het streven naar de opstelling van gemeenschappelijke milieunormen, zoals dat bijvoorbeeld gebeurt in de EEG, is op een aantal gebieden zeer zinvol. Men denke aan de lozing van schadelijke stoffen in internationale wateren, aan het transport van gevaarlijke stoffen en aan de produktie van geluid door verkeersmiddelen. Er moet echter ruimte overblijven voor een zekere differentiatie, als het gaat om milieuverontreiniging die voornamelijk lokale effecten heeft, met name als de verontreiniging geen schade berokkent aan het biologische milieu (zie 3.1).

In het algemeen lijkt het niet juist om over "oneerlijke concurrentievoorwaarden" te spreken, indien in het ene havengebied hogere heffingen of strengere verbodsbepalingen gelden t.o.v. dit soort verontreinigingen, dan in het andere. Enerzijds zijn de omstandigheden in het ene gebied niet gelijk aan die in het andere. De ligging van bevolkingsconcentraties t.o.v. de heersende windrichting kan verschillend zijn. De reeds bestaande concentratie van vervuilers behoeft evenmin gelijk te zijn. Anderzijds is de afweging van het relatief belang van een schoner milieu t.o.v. een grotere welvaart of geringere werkloosheid, een nogal subjectieve zaak. Het oordeel over deze afweging verschilt van plaats tot plaats en van land tot land. Het is trouwens ook sterk tijdgebonden.

Verschil in arbeidsvoorwaarden geeft vaak uitdrukking aan een verschil in welvaart. Het is niet juist, althans niet onder het motto "concurrentie vervalsing" te eisen dat in de streek waar minder welvaart heerst, dezelfde voorwaarden in acht genomen worden als door de arbeidsbonden bedongen zijn in welvarender streken.

Het lijkt juist dat de afweging van deze soorten milieuverontreiniging en van de arbeidsvoorwaarden tegenover welvaart en werkgelegenheid, plaats vinden per regio, eventueel per land. Verschillen deze afwegingen in sterke mate dan komen ze tot uitdrukking in regionale of nationale normen, verbodsbepalingen, zuiveringsinstallaties en dergelijke. Is het verschil daarentegen niet groot dan verdienen gecoördineerd vastgestelde normen de voorkeur opdat de zeehavens niet tegen elkaar worden uitgespeeld en er weinig van de normen terecht komt.

5.3 Beperkende regels voor nationale steun .

Het Europese beleid dat zich bezig houdt met de toelaatbaarheid van nationale steunmaatregelen, moet vooral gericht zijn op een hoge graad van werkgelegenheid in alle gebieden, op hoge welvaart en op een sociaal verantwoorde verdeling van de welvaart binnen West-Europa.

Zoals reeds gesteld in de inleiding, vereisen de eerste twee doelstellingen dat maximaal geprofiteerd wordt van de natuurlijke voordelen van ieder der zeehavens en van de ondernemingszin en slagvaardigheid van havenbestuurders en lokaal bedrijfsleven.

Dit is alleen mogelijk indien, de concurrentie tussen de zeehavens niet te zeer vervalst wordt door nationale steunmaatregelen.

Volgens een recent Engels rapport (Lit. 15), zouden "de haventarieven in Antwerpen met 67% omhoog moeten, wanneer alle Belgische regeringssteun werd teruggetrokken. Voor Hamburg, Duinkerken en Rotterdam zouden de haventarieven met respectievelijk 78%, 35% en 29% omhoog moeten.

De Britse havens ontvangen volgens dit rapport in het geheel geen overheidssteun. Integendeel zij worden zelfs nog aangeslagen voor plaatselijke belastingen." (citaat Vrije Volk 2 november 1974).

Nu zijn er bijzonder veel berekeningsmethoden mogelijk die allemaal tot andere cijfers leiden. Desniettemin lijkt de concurrentie hier en daar wel erg scheef getrokken. Het lijkt juist om te streven naar een redelijke mate van zuivere mededinging, zoals bedoeld in het rapport Seefeld (Lit. 11). Dit streven vormt onderdeel van het beleid gericht op zuivere mededinging in de hele West-Europese vervoerssector.

We kunnen over "zuivere mededinging" tussen de Europese zeehavens spreken, indien bij alle zeehavens de kosten die de verschillende overheden maken t.b.v. de zeehaven, uiteindelijk betaald worden door de gebruikers (zie ook par. 26 van de toelichting bij het rapport Seefeld).

Uiteraard is er vaak geen scherpe grens te trekken tussen kosten gemaakt ten bate van de haven en kosten gemaakt ten bate van bijvoorbeeld de waterhuishouding of het stadsverkeer. Bovendien kan men van mening verschillen over de snelheid waarmee bepaalde grote investeringen moeten worden afgeschreven. Het zou nuttig zijn indien een neutrale Europese instantie een vergelijking maakte tussen de uitgaven en inkomsten van alle West-Europese zeehavens. Dit zou een van de taken kunnen zijn van een Europees zeehaveninstituut. Wat dit betreft heeft het Benelux-overleg trouwens reeds nuttig werk gedaan.

Een dergelijke vergelijking kan als gespreksbasis dienen voor een discussie over de mate waarin afwijking van het principe van kostendekking voor ieder der zeehavens toelaatbaar is. Want uitzonderingen op de algemene regel van zuivere mededinging moet mogelijk blijven. Zo is het juist dat zeehavens in bepaalde regio's steun krijgen van de nationale overheid in het kader van het Europees regionaal beleid, dus in het kader van het streven naar een sociaal verantwoorde verdeling van de welvaart en het streven naar volledige werkgelegenheid in alle regio's. Mede gezien de scherpe concurrentie lijkt het niet te vermijden dat ook in enige andere zeehavengebieden ernstige werkloosheid ontstaat. Ook daar is steun van de nationale overheid acceptabel. Die steun moet echter niet leiden tot het kunstmatig in stand houden van activiteiten die op die plaats toch geen toekomst hebben.

De bestuurlijke beslissingen over eventuele steunverlening kunnen het best worden overgelaten aan de nationale regeringen. Wel zal er een zekere onderlinge coördinatie tussen de nationale regeringen moeten worden ontwikkeld. Gezien de in het E.E.G.-Verdrag aan de Europese Commissie gegeven bevoegdheden en onder de erkenning dat de E.E.G. het meest aangewezen kader is, zal deze coördinatie allereerst tussen de E.E.G.-lidstaten moeten worden opgezet. (Zie artikel 92 en 93 van het E.E.G.-Verdrag).

Zo zal op centraal niveau moeten worden bepaald welke havens tot de uitzondering behoren. Voorts moeten afspraken worden gemaakt over de soorten overheidssteun die voor deze havengebieden, dan wel voor de andere, toelaatbaar zijn. Wij kunnen hierbij een zekere rangorde vaststellen in de mate van toelaatbaarheid van steunmaatregelen.

In de eerste plaats moeten overheidsmaatregelen die duidelijk discrimineren tussen de Europese nationaliteiten van de betrokken bedrijven, (beschouwd worden als onverenigbaar met de Gemeenschappelijke Markt.

Men zou zich kunnen voorstellen dat een zeehaven aan schepen van de eigen nationaliteit lagere tarieven in rekening brengt dan aan schepen van andere, Europese nationaliteiten. Dit zou beslist niet juist zijn.

Dit lijkt een hypothetisch geval. Het Europese vervoer kent echter veel van dergelijke maatregelen. Men denke aan de regel dat alleen Franse auto's vracht mogen vervoeren ten zuiden van Parijs. Ook de contingentering PER NATIE van het aantal vrachtauto's door West-Duitsland moet in strijd geacht worden met de gemeenschappelijke markt. Dat West-Duitsland het spoorwegvervoer wil bevorderen en daarom belemmeringen oplegt aan het wegvervoer is acceptabel, zeker zolang er nog geen sprake van is dat weg, spoorweg en waterweg alle apart kostendekkend moeten zijn. Maar dan moeten belemmeringen worden ingevoerd die geen onderscheid maken tussen de nationaliteiten, b.v. tolheffing (maar dan niet alleen aan de grens) of brandstofbelasting.

In de tweede plaats zullen afspraken moeten worden gemaakt over de vormen van toegestane steunmaatregelen. Primair zal de overheid zich moeten richten op die maatregelen die het minst de mogelijkheid van concurrentievervalsing bieden, zoals de ontwikkeling van infrastructuurele voorzieningen. Meer directe steunmaatregelen zullen zo doorzichtig mogelijk moeten zijn, opdat de steun meetbaar is en onder gemeenschappelijk te bepalen plafonds kan worden gebracht.

Ad hoc steun voor individuele bedrijven moet worden afgewezen, aangezien de mogelijkheid van concurrentievervalsing dan wel zeer groot is. De voorkeur moeten hebben algemene regelingen voor bepaalde sectoren, regio's of activiteiten (bijv. waterzuiveringsinstallaties). Afwijkingen van de algemeen aanvaarde spelregels mogen slechts plaats vinden na goedkeuring door de Europese Commissie.

Binnen de E.E.G. is reeds een aanvang gemaakt met de aanbevolen coördinatie in het kader van het regionaal beleid.

5.4 Overleg bij het doen van grote investeringen in de infrastructuur .

Grote investeringen in de infrastructuur worden niet lichtvaardig gedaan. Er bestaat veel minder kans dat deze haast ongemerkt de concurrentie vervalsen, dan de hierboven genoemde directe subsidies. Toch bestaat er thans een over-capaciteit aan zeehavenfaciliteiten. Nu is dat enerzijds wellicht te wijten aan een foute taxatie van de ontwikkelingen.

Maar daarnaast speelt zeker een rol dat noch de zeehavenbesturen noch de nationale regeringen enige neiging hebben vertoond met elkaar te willen overleggen voor een zekere coördinatie. Voor zover bekend is alleen het Benelux-overleg nu enigszins aan het groeien (Lit. 4 en 12).

Het zou wellicht goed zijn ernaar te streven dat elk plan voor een grote investering gemeld wordt bij een centrale instantie. Dan kunnen alle andere havens (lidstaten) hun commentaar geven en kan overleg gepleegd worden. Een Europees zeehaven-instituut zou daarbij een zeer nuttige rol kunnen vervullen. Het kan een prognose maken van het nut van de investering voor de Europese Gemeenschap als geheel. Deze prognose kan het uitgangspunt vormen voor het overleg, zeker indien er ook reeds prognoses voor andere investeringen bestaan.

In 't algemeen kan men bij overleg drie stappen onderscheiden :

1. informatie
2. consultatie
3. coördinatie

Gaat het om grote investeringen dan lijkt het dus juist zeker de eerste twee stappen formeel te regelen. Bij kleinere investeringen zal de eerste stap meestal voldoende zijn. Het is te hopen dat de zeehavens incidenteel echter verder zullen gaan.

Is het overleg eenmaal ingeburgerd, dan zal ook coördinatie mogelijk zijn om te voorkomen dat particuliere ondernemingen de havens tegen elkaar uitspelen.

6. BENELUX ZEEHAVENBELEID.

Vooraf door het optreden van Frankrijk en Engeland bestaat het gevaar dat beslissingen in de Europese Gemeenschap alleen genomen worden als resultaat van overleg, zo men wil strijd, tussen de regeringen der grote West-Europese landen. De kleinere landen kunnen alleen nog wat in de melk te brokkelen hebben indien zij onderling nauw overleg plegen. Juist op het gebied van de zeehavens kan een gezamenlijk optreden van België en Nederland betekenis hebben.

Het zou misschien goed zijn ernaar te streven om vooruit te lopen op wat men in West-Europees verband intern wil bereiken door dit alvast te realiseren in het kader van de Benelux :

- Coördinatie ten aanzien van normen vanwege verontreiniging van het Scheldewater (vergelijk paragraaf 5.2)
- Afspraken over de vormen van steun die alleen bij gemeenschappelijke overeenstemming gegeven mogen worden (verg.par. 5.3)
- Oprichten van een Benelux Zeehaven Instituut (verg.par. 5.4)
- Overleg over grote investeringen in de infrastructuur op basis van prognoses gemaakt door het instituut (verg. par. 5.4)
- Het beschikbaar stellen van overzichtelijke informatie en het verrichten van studies (zie par. 2.2), in het kader van het instituut.

Men ziet dat het een en ander impliceert dat veel werkzaamheden van de Nederlandse Commissie Zeehavenoverleg dan in Benelux verband verricht zouden moeten worden. Als de bovenbedoelde samenwerking inderdaad gerealiseerd wordt, dan zou men op Benelux-niveau voor een groot deel al verder zijn dan men thans op nationaal niveau is. Is het realistisch om op deze wijze de fase van nationale samenwerking als het ware over te slaan ?

Er zijn wel redenen om deze vraag bevestigend te beantwoorden. De rivaliteit tussen Rotterdam en Amsterdam of tussen Antwerpen en Gent enerzijds, is nauwelijks minder dan rivaliteit tussen Rotterdam en Antwerpen. Mede door de verschillen in natuurlijke voordelen en het achterland waarop de beide havens zich richten. Verschillen de economische functies voldoende om eerder elkaars complement te zijn dan elkaars concurrent. De verdere uitbouw van de as Rotterdam-Antwerpen biedt wellicht grote perspectieven (Zie Lit. 11).

Er spelen in het Scheldebekken bepaalde gemeenschappelijke belangen, zoals de ontwikkeling Gent-Terneuzen. Een gemeenschappelijk belang zou kunnen zijn de verdere ontwikkeling over de grens heen van Antwerpens rechter-Schelde oever, als alternatief voor het Reimers-Waalplan.

Verder zijn er specifieke belangen van België, die relatief weinig in strijd zijn met de belangen van Nederland : afsnijding nauw van Bath, verdere ontwikkeling van de linker-Schelde oever. En specifieke belangen van Nederland, die relatief weinig in strijd zijn met de belangen van België : zuiverheid Schelde-water, geen luchtverontreiniging in het grensgebied.

Het is misschien van belang te onderstrepen dat de Benelux samenwerking de Europese samenwerking op zeehavengebied niet in de weg mag staan. Regelmatig overleg met Europese instanties is daarom gewenst. Het Benelux zeehaven instituut kan het best dicht bij Brussel worden gevestigd. Zijn studies moeten ingebracht worden in het Europees overleg. Hamburg, Bremen, Duinkerken en Le Havre zullen de samenwerking desniettemin met de nodige achterdocht volgen. Kan deze achterdocht van Duitse en Franse zijde ingeruild worden tegen meer Europese samenwerking, dan moeten België en Nederland niet aarzelen daarop in te gaan, ook indien dit de Benelux samenwerking zou vertragen.

7. CONCLUSIES

1. Het is alleszins de moeite waard te streven naar een snelle, flexibele en tevens democratische besluitvorming in zeehavengebieden.
2. Daartoe moeten bestuurders en volksvertegenwoordigers, lang vóór het stadium waarin bedrijven vergunningen aanvragen om bepaalde economische activiteiten in zeehavenregio's te verrichten, duidelijk maken hoe zij de verschillende welzijnsfactoren zullen wegen. Dit kan door middel van het vaststellen van normen voor b.v. de maximaal in de regio's toelaatbare hoeveelheid van een bepaalde verontreiniging. Het kan tevens door middel van het vaststellen van de hoogte van subsidies en heffingen. Het kan tenslotte ook door het behandelen van een aantal fictieve vergunningsaanvragen.
3. Om dit gefundeerd te kunnen doen, moet veel informatie beschikbaar zijn :
 - gevolgen van verschillende soorten verontreinigingen
 - regionale economische modellen
 - technologische gegevens van typen bedrijven
 - technologische taxaties
4. Het verdient aanbeveling om na te gaan of oude bedrijven die niet (meer) passen in de havenregio of niet voldoen aan de nieuwste normen, met behulp van b.v. subsidies te bewegen zijn te vertrekken uit de regio dan wel zich aan te passen aan de nieuwste normen.
5. Als bestrijding van milieuverontreiniging in de meest ruime zin van het woord, ten dele niet te verenigen is met de zeer belangrijke doelstelling van werkgelegenheid, zal dit vooral niet ten koste mogen gaan van bestrijding van het gevaarlijkste soort verontreiniging, namelijk de verontreiniging van het biologisch milieu.
6. De mogelijkheden voor kwalitatief goede werkgelegenheid zijn beperkt.
7. Terwille van (kwalitatief goede) werkgelegenheid, welvaart en collectieve voorzieningen, is het van belang dat maximaal geprofiteerd wordt van de natuurlijke voordelen van ieder der havens en maximaal gebruik gemaakt wordt van de ondernemingszin en slagvaardigheid van havenbestuurders en lokaal bedrijfsleven.

8. Men mag de betrokken bestuurders toewensen dat zij de mogelijkheden en de beperkingen ontdekken die er voor hun zeehaven schuilen in nieuwe ontwikkelingen als :
 - de veranderingen in de wereldhandel (afname groei totale tonnage, toename variëteit)
 - de uitbreiding van de Europese Gemeenschap
 - de activiteiten op de Noordzee
 - de afname van de groei in de behoefte aan industrieterreinen in zeehavengebieden.Mede gezien de in 10 genoemde concurrenties lijkt het slechts voor enkele zeehavens zinvol zich te blijven concentreren op de overslag vanuit mammoetschepen en de vestiging van "zeehavenbonden" industrieën. Gezien het nog steeds groeiende overschot aan industrieterreinen, lijkt het voor de meeste havens verstandig deze voor andere doeleinden te bestemmen dan oorspronkelijk voorzien was.
9. Zowel terwille van de democratie als terwille van het maximaal profiteren van natuurlijke voordelen en ondernemingszin, is een gedecentraliseerde besluitvorming gewenst met de zeehavens en hun regio's als bases. Toch zal de vrijheid van besluitvorming op regionaal, maar vooral op nationaal niveau enigszins beperkt moeten worden, terwille van Europees zeehavenbeleid en Benelux zeehavenbeleid.
10. Een van de grootste problemen van de West-Europese zeehavens is de onevenwichtigheid tussen de beschikbaarheid van faciliteiten voor overslag en industrievestiging en de behoefte eraan. Het ziet er voorlopig niet naar uit dat deze onevenwichtigheid minder zal worden. De concurrentie tussen de zeehavens zal zwaar blijven.
11. Het is juist om in West-Europees kader te streven naar een redelijke mate van zuivere mededinging, zoals beschreven in het rapport Seefeld. Men kan van zuivere mededinging spreken, indien bij alle zeehavens de kosten die de verschillende overheden maken ten bate van de zeehaven, betaald worden door de gebruikers.
12. Er is een rangorde op te stellen voor de mate van toelaatbaarheid van nationale steunmaatregelen voor zeehavens. De rangorde moet in de gaten worden gehouden wil men enerzijds de zuivere mededinging zo dicht mogelijk benaderen, maar anderzijds de lidstaten nog zoveel mogelijk verantwoordelijkheid laten behouden en ook uitzonderingen mogelijk laten zijn in het kader van het Europees regionaal beleid.

13. Om te voorkomen dat te veel onrendabele investeringen in de infrastructuur worden gedaan, en te vermijden dat particuliere bedrijven de havens tegen elkaar uitspelen, lijkt het gewenst overleg op Europees niveau te regelen.
14. Gezien de impasse waarin de Europese Gemeenschap zich bevindt, lijkt het juist dat Nederland en België een stuk van het wenselijke Europese beleid alvast in Benelux-kader tot stand brengen.
15. De oprichting van een Benelux Zeehaven Instituut lijkt gewenst. Het instituut kan objectieve gegevens verschaffen ter ondersteuning van het Benelux Zeehavenbeleid. Tevens kan het een tref-centrum worden waar verschillende regionale modellen en andere gegevens worden vergeleken.

LITERATUUR

1. "De Haven van Amsterdam"
Nota D'66-fractie gemeenteraad Amsterdam, Mei 1974.
2. "Economische groei in het licht van de milieuproblematiek",
Interim rapport werkgroep "Economische - Structuur politiek" D'66,
November 1973, Stichting Wetenschappelijk Bureau D'66.
3. "D'66 Rapport ter ondersteuning van de discussie over doelstellingen en uitgangspunten" Democraat, januari 1974.
4. Jaarverslagen Commissie Zeehavenoverleg 1969, 1970, 1971, 1972 ,
1973.
5. Rapport overleggroep "Tarieven Nederlandse Zeehavens", Commissie
Zeehavenoverleg, 1973.
6. "Inventarisatie van de plannen tot ontwikkeling en/of uitbreiding
van zeehavengebieden in Nederland", Commissie Zeehavenoverleg 1971,
met de aanvulling van 1974.
7. "De nationale en regionale ontwikkeling van het aanbod van en de
vraag naar arbeid in de periode 1963-1969" en "De ontwikkeling
van de arbeidsmarkt in zeehavengebieden tot 1990 ", Commissie
Zeehavenoverleg , 1973.
8. "Vestigingseisen en -motieven van havengebonden industrieën "
Commissie Zeehavenoverleg, 1971.
9. "De bestuursorganisatie van de Nederlandse Zeehavens" , Instituut
voor Bestuurskunde Universiteit van Amsterdam, 1971.
10. "Advies inzake bestuur en beheer der zeehavengebieden" Commissie
Zeehavenoverleg 1974, met als bijlage o.a.: "De werking van het
zeehavenbestuur in Nederland" Instituut voor Bestuurskunde Uni-
versiteit van Amsterdam, 1972.
11. "Verslag namens het zeehavenbeleid in het kader van de Europese
Gemeenschap" Rapporteur- Seefeld, Zittingsdocumenten 1972-1973
Europees Parlement, Doc. 10/72.
12. "verslag namens de Commissie voor de havenvraagstukken, uitgebracht
door de Heer Verburg" Raadgevende Interparlementaire Benelux-raad
26 januari 1974.
13. "Zeehavennota", regering 1966.
14. Rijksbegroting voor het dienstjaar 1973. Hfdst. XII "verkeer en
Waterstaat" Memorie van Toelichting V-2 Zitting 1972-12000 .

15. "Comparison of Costs of Continental and British Ports" National Port Council, London ,1974.
16. "Zeehaven-Industrieën in model " CA van den Beld, R. Ruijter, C.P.B., overdruk no. 139, 1972 .
17. "De moderne havenindustrialisatie" Dr. W. Winkelmens, Ned. Vervoerswetenschappelijk -Instituut, 1973.
18. "Inleiding tot de vervoers- en haveneconomie" H.C. Kuiler.
19. "Amsterdam Port Areas", current Potential and future Scope within the Netherlands" INBUCON, 1970.
20. "De Transportmarketing van de Haven van Amsterdam " INBUCON, augustus 1972.
21. "De ontwikkeling van de noordoever Noordzeekanaal" Raadgevend Bureau Ir. B.W. Berenschot N.V., juni 1970.
22. "The greater delta region an evaluation of development and administration" Frederic R.Harris (Holland) N.V., november 1968.
23. "Ontwikkeling noordelijke delta, plan 2000 " Havenbedrijf, diensten stadsontwikkeling en Gemeentewerken, Rotterdam Februari 1969.
24. "De Rijnmond-economie in de jaren zeventig" Openbaar Lichaam Rijnmond, 1 juni 1973.
25. "De Nationaal-economische rentabiliteit van de Rijnpoorthaven", werkgroep ESSO, Openbaar Lichaam Rijnmond, 1972
26. "Tweede Nationale Luchthaven, een nadere uitwerking voor de locatie Goeree" International Port and Harbour Construction B.V. , Haarlem november 1973.

TIJDSCHRIFTEN:

27. Revue de la Navigation Fluviale Européenne, Ports et Industries.
28. Dock and Harbour Authority.
29. Schiff und Hafen.
30. Land en Water ,o.a. 1974-II over Vlissingen-Oost.
31. Rotterdam, Europoort, Delta.
32. Haven Amsterdam.
33. "Antwerpen, tweemaandelijks bulletin", o.a. 1971/II over infrastructuur en technische uitrusting van de haven.
34. "Le Port de Dunkerque", supplement trimestriel, Nord Industriel.

1. The first of these is the fact that the...
2. The second is the fact that the...

3. The third is the fact that the...
4. The fourth is the fact that the...

5. The fifth is the fact that the...
6. The sixth is the fact that the...

7. The seventh is the fact that the...
8. The eighth is the fact that the...

9. The ninth is the fact that the...
10. The tenth is the fact that the...

11. The eleventh is the fact that the...
12. The twelfth is the fact that the...

13. The thirteenth is the fact that the...
14. The fourteenth is the fact that the...

15. The fifteenth is the fact that the...
16. The sixteenth is the fact that the...

17. The seventeenth is the fact that the...
18. The eighteenth is the fact that the...

19. The nineteenth is the fact that the...
20. The twentieth is the fact that the...

21. The twenty-first is the fact that the...
22. The twenty-second is the fact that the...

23. The twenty-third is the fact that the...
24. The twenty-fourth is the fact that the...

CONCLUSION

25. In conclusion, it can be seen that the...
26. It is therefore clear that the...

27. The results of the study are as follows...

28. It is concluded that the...

29. The findings of this study are...

30. It is recommended that...

31. Further research should be...

32. The author wishes to thank...
33. The author is indebted to...

34. The author is grateful to...
35. The author is indebted to...