

Economisch - Statistische Berichten

46e JAARGANG - 29 MAART 1961 - No. 2279

Alle assurantiën



R. MEES & ZOONEN

Rotterdam

BANKIERS EN ASSURANTIE - MAKELAARS

Beleggingen en vermogensbeheer



OHRA ziektekostenverzekering

Waardevaste
Standaard- (gezins-)
Polis (fl. 320.- jaarpremie)

zijpendaalseweg 81 tel. 08300-24131

U reageert op annonces in „E.S.B.“?

★

Wilt U dat dan steeds kenbaar maken!

machinebreuk- verzekering

Voorlichting en service
door een Nederlands bedrijf
met 60 jaar ervaring.

PROVIDENTIA

N.V. ALGEMEENE
VERZEKERING-MAATSCHAPPIJ
PROVIDENTIA

AMSTERDAM-C.
HERENGRACHT 376
TELEFOON 222120



ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van de
Stichting Het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.
Telefoon redactie: (010 of 01800) 5 29 39. Administratie:
(010 of 01800) 3 80 40. Giro 8408.

Bankiers: R. Mees en Zoonen, Rotterdam. Banque de Commerce, Koninklijk Plein 6, Brussel, postcheque-rekening 260.34.

Redactie-adres voor België: Dr. J. Geluck, Zwijnaardse Steenweg 357, Gent.

Abonnementen: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.

Abonnementprijs: franco per post, voor Nederland en de Overzeese Rijksdelen (per zeepost) f. 29,—, overige landen f. 31,— per jaar (België en Luxemburg B.fr. 400).
Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts worden beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.

Losse exemplaren van dit nummer 75 ct.

Aangetekende stukken in Nederland aan het Postkantoor Westzeedijk, Rotterdam-6.

Advertenties: Alle correspondentie betreffende advertenties te richten aan de N.V. Koninklijke Nederl. Boekdrukkerij H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Telefoon 6 93 00, toestel 1 of 3).

Advertentie-tarief f. 0,36 per mm. Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f. 0,72 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.

Oost-West-gesprekken

Reizen wordt steeds gemakkelijker en prettiger, vooral als men het zelf niet behoeft te betalen. Groot is dan ook onze vindingrijkheid in het scheppen van reisgelegenheid van deze soort. Een der vormen is, die van de conferenties, bij voorkeur op goedgekozen plaatsen. Behalve dat daartoe een groot aantal internationale organisaties zijn opgericht, waarbij bijv. Unesco ook nog steun verleent, kan men ook zeer goed ad hoc ergens voor bijeenkomen. Een der nieuwe loten aan deze laatste stam zijn nu de Oost-West-gesprekken. Daarmee bedoel ik discussies tussen een klein aantal vertegenwoordigers van de een of andere wetenschap — of zo — gekozen uit beide kampen ter weerszijden van het IJzeren Gordijn.

Het verschil tussen deze conferenties en vele andere is dat niet iedereen het als juist beschouwt om aan dit soort gesprekken deel te nemen. De tegenstanders aan Westerse zijde betogen dat zulke gesprekken niet ernstig te nemen zijn en door de communistische zijde voornamelijk voor propagandistische doeleinden worden gebruikt. Door eraan deel te nemen speelt men slechts deze propaganda in de kaart.

Nu komt het zelden voor dat iemand volslagen ongelijk heeft. Laat het dus onmiddellijk toegegeven worden dat door de communisten van deze conferenties ook een propagandistisch gebruik wordt gemaakt. Toch meen ik dat dergelijke gesprekken niet verkeerd zijn; integendeel, ik geloof in het nut ervan, met name wanneer economische en veiligheidsonderwerpen aan de orde zijn.

Om te beginnen ligt het aan ons zelf, wanneer wij uit dergelijke gesprekken niet ook propagandistisch voordeel kunnen trekken. Dan moeten wij zorgen, de kunst van de propaganda beter te beoefenen.

Maar de zaak ligt natuurlijk dieper. In de grond gaat het in deze gesprekken om het leren kennen, van weerskanten, van de inzichten en de daden der anderen en het verdedigen van eigen inzichten, voor zover houdbaar. De communisten verdedigen er met geëst drift hun stelsel. Als wij nu menen dat ons stelsel beter is, moeten wij het onze met geëst drift kunnen verdedigen. Als onze argumenten sterk zijn, moet dat ook duidelijk gemaakt kunnen worden.

Dit is nog niet alles. Er bestaat ter weerskanten een duidelijk gebrek aan kennis van de feiten en de daden van de ander. Er is bepaald nog iets te leren — aan beide kanten — en er wordt geleerd. Hiermee tenslotte komen wij op het belangrijkste: de meningen staan niet zo muurvast als wel eens wordt gedacht. Er is een zeer duidelijke ontwikkeling te bespeuren in de inzichten, de theorieën, de daden van economische politiek. Er is een indrukwekkend proces van leren aan de gang: leren vooral uit eigen ervaring, maar

ook van elkaar, en de economische stelsels van Oost en West zijn in voortdurende beweging, veelal naar elkaar toe.

De communistische economische politiek heeft een indrukwekkend aantal lessen over economie geleerd in de ervaringen van de laatste vijftien jaar en eigenlijk zo lang als er een communistisch regime is geweest. De opvattingen over bedrijfsleiding, loonpolitiek, kostenberekening, planning en internationale handel zijn sterk veranderd. Hun opvattingen over de economische ontwikkeling van het Westen hebben eveneens een grote evolutie doorgemaakt. Laten wij niet vergeten dat ook onze opvattingen over een aantal zeer belangrijke zaken in de economische politiek bepaald niet gelijk zijn gebleven. Vijftientig jaar geleden dacht het Nederlandse parlement bijv. wel anders over conjunctuurpolitiek dan nu. Ook onze ideeën over de toekomst van de Sowjet-Unie zijn lichtelijk gewijzigd, zoals sommigen weten.

Voor een goed Marxist zou er geen bezwaar in behoeven te steken en voor niet-Marxisten evenmin, om uit de ervaring te leren.

In een onlangs in Kiel gehouden bijeenkomst zijn de economische gevolgen van een vermindering der bewapening besproken. Het bleek dat men aan communistische zijde niet langer meent dat de „kapitalistische” landen dáárom „tegen ontwapening zijn”, omdat zij de economische gevolgen niet kunnen verwerken. Er was, met andere woorden, volkomen overeenstemming over, dat de economische gevolgen van vermindering van bewapening in het algemeen gunstig zijn zowel voor de communistische als voor de niet-communistische landen. Nog niet zo lang geleden waren de meningen hierover bepaald anders. Overigens komt door dit bescheiden resultaat ener discussie dan wat duidelijker naar voren dat andere problemen de doorslag geven, gelegen op het gebied van de organisatie der veiligheid. De mening werd uitgesproken door ondergetekende dat dit een veel moeilijker vraagstuk is waartoe echter economen ook een bijdrage hebben te leveren — zoals gebleken is uit een recente publikatie van de American Academy of Arts and Sciences: „Arms Control” (Daedalus, herfst 1960, Cambridge, Mass.).

Op het gebied van het economisch denken is er beweging, sterke beweging, in het aanvankelijk starre denken. Waarom zou er niet ook eens beweging komen op andere gebieden? Het lenig maken van het denken is een der eerste taken van de wetenschapsman. Het gebied waarop deze gymnastiek nu mogelijk is is dat van de economie. Daarom zijn Oost-West-gesprekken tussen economen — en een aantal andere specialisten — naar mijn smaak op het ogenblik een geldig excuus tot reizen

J. T.

INHOUD

	Blz.		Blz.
Oost-West-gesprekken, door Prof. Dr. J. Tinbergen	323	Boekbespreking:	
Vervoer en vervoerbestel — een bijdrage tot de discussie; de capaciteitsbeheersing op de testbank, door Mr. F. Goud.....	324	Economisch Sociologisch Instituut: De gevolgen van de Europese integratie voor de Nederlandse leder- en schoenindustrie, door Drs. P. A. M. Peerden	337
Plattelandsmiddenstand en voorlichting, door Drs. P. K. Lindenberg	327	Notities:	
De groei van het Nederlandse personenautopark tot 1970, door Drs. J. W. H. Geerlings.....	330	Revaluatie van de rijksdaalder?.....	329
Enkele gegevens omtrent de zgn. ontwikkelingsgewesten in België, door Drs. J. Balen.....	335	Mededelingen voor economen.....	334
		Geld- en kapitaalmarkt, door Dr. C. D. Jongman..	340

COMMISSIE VAN REDACTIE: Ch. Glasz; L. M. Koyck; H. W. Lambers; J. Tinbergen; J. R. Zuidema.
Redacteur-Secretaris: A. de Wit. Adjunct Redacteur-Secretaris: J. J. Hartemink.
COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin; J. E. Mertens de Wilmars;
J. van Ticheien; R. Vandeputte; A. J. Vlerick.

Het bezwaar, dat capaciteitsbeheersing de ondernemersvrijheid wegneemt t.a.v. het bepalen der produktie-omvang richt zich meer tegen zekere starre vormen van uitwerking, dan tegen het beginsel zelve en is dan ook overtrokken. Wat de realiseringmogelijkheden in de praktijk betreft moet worden onderscheiden tussen het afstemmen van het aanbod op de vraag en vervolgens op de fluctuaties daarin. Met name het laatste vormt een actueel punt. Bij onderzoek blijkt een bevredigend antwoord mogelijk op de ontwikkelingen van structurele aard. T.a.v. conjuncturele schommelingen is dit, zolang zij het na-oorlogse patroon behouden, eveneens het geval. Moeilijkheden zouden zich echter kunnen voordoen bij een — voorshands evenwel niet actuele — terugkeer van conjunctuurfluctuaties van vooroorlogs karakter. Hoewel er uiteraard verschillen zijn tussen de markten van ongeregeld en die van geregeld vervoer zal in beide een capaciteitsbeheersingsbeleid, mits snel reagerend en ook overigens actief gevoerd, een gezond klimaat in voldoende mate kunnen verzekeren.

Inleiding.

Trachtten wij een vorig' maal ¹⁾ enige klaarheid te verkrijgen in de thans weer opgeleefde discussie der vervoerproblematiek en kwamen wij daarbij tot de conclusie, dat hier veelal eer van een problematiek der vervoerdiscussie zou kunnen worden gesproken, ditmaal zij het instituut der capaciteitsbeheersing, i.c. in het beroeps-goederenvervoer over de weg, aan de orde gesteld.

Wij kunnen dan vooreerst de bedenking ontmoeten, dat ook in dit stelsel de ondernemersvrijheid wordt aangetast en wel op een bijna even essentieel punt als dat van de prijsvorming, nl. de produktie-omvang. Dit bezwaar nu blijkt bij nadere beschouwing wel sterk overtrokken. Het richt zich meer tegen een bepaalde starre vorm van uitwerking dan tegen het beginsel zelve en geldt nauwelijks bij een soepel werkend capaciteitsbeheersings-systeem, zoals wij dat bijv. in Nederland kennen.

Vooreerst is de ondernemer volkomen vrij in het bepalen van zijn produktie-omvang binnen het kader van de hem vergunde capaciteit, d.w.z. hij is alleen gebonden aan een zeker maximum.

In de tweede plaats kan hij te allen tijde, d.w.z. onafhankelijk van de algemene conjunctuur en onafhankelijk van de speciale „conjunctuur” op de vervoermarkt, deze maximaal toelaatbare capaciteit voor de eigen onderneming vergroten door aankoop van tonnage of het aangaan van een vorm van samenwerking met een andere ondernemer.

In de derde plaats is onder normale omstandigheden van het vergunningverlenend orgaan uitbreiding van de vervoercapaciteit voor zijn onderneming gemakkelijk te verkrijgen, mits hij voldoet aan de hier gestelde normen. Zelfs in perioden van recessie is dat het geval wanneer hij zich kan beroepen op omstandigheden die rubricering in een uitzonderingscategorie rechtvaardigen.

Uitgangspunt van de capaciteitsbeheersingsgedachte wordt gevormd door de overweging dat het mogelijk moet zijn het evenwicht op de vervoermarkt te verzekeren door het in de hand houden van het aanbod van vervoerdiensten.

¹⁾ Zie „E.-S.B.” van 15 maart 1961.

Vervoer en vervoerbestel

— een bijdrage tot de discussie —

De capaciteitsbeheersing op de testbank

Daartoe begrenst men dan door middel van vergunningverlening de te bezigen capaciteit in haar totaliteit (ongeregeld vervoer) c.q. per traject (geregeld vervoer). Nu is het strikt genomen weliswaar zo dat men met de capaciteit de vervoersprestatie nog niet geheel in de hand heeft, doch praktisch gesproken blijkt dit toch wel in vergaande mate het geval te zijn. In de praktijk namelijk is als gevolg van de aanvangs- en sluitingstijd bij de verladings, door het Rijtijdenbesluit en door een zekere continuïteit in het bedrijfsbeheer der ondernemingen, de kans dat plotseling een vrij aanzienlijke stijging der prestatie optreedt bij gelijkblijvende capaciteit gering. Intussen zou een wijziging in deze factoren niet onopgemerkt blijven en aanleiding zijn tot een herziening van het verband tussen capaciteit en potentiële vervoersprestatie.

Hoewel over dit punt stellig meer valt te zeggen menen wij voor het ogenblik hiermede te mogen volstaan en ervan te mogen uitgaan dat met behulp van een beheersing der totale capaciteit het potentiële prestatievermogen van het vervoer eveneens aan grenzen is gebonden.

De volgende vraag is nu, of het ook gelukken kan dit aanbod in voldoende mate af te stemmen en op de vervoersvraag en de fluctuaties daarin. Hoewel in beginsel de problematiek bij het ongeregelde en het geregelde wegvervoer te dezen nauwelijks verschilt, lijkt het ter wille van de duidelijkheid nuttig tussen beide sectoren onderscheid te maken.

Het ongeregeld vervoer.

Wat het ongeregeld vervoer betreft kan men vooreerst vele deelmarkten onderscheiden zowel naar de soort vervoer als, geografisch. Uiteraard kan men een capaciteitsbeheersing per deelmarkt instellen ²⁾. Waar zulks evenwel enerzijds voor de ondernemers in kwestie een wel zeer sterke beperking in activiteiten met zich brengt naast een aanzienlijke mate van gedwongen leegloop en anderzijds deze leegloop nationaal-economisch gezien zowel inefficiënt is als tot relatief hoge prijzen aanleiding zou geven, is men in Nederland tot de alternatieve oplossing gekomen, nl. die van een beheersing van de totale markt van onge-

²⁾ Zoals destijds in België.

regeld vervoer waarbij elke ondernemer dus vrij is in de deelmarkt zijner keuze op te treden, maar daarentegen ook zelve het risico draagt van een tijdelijke overcapaciteit in een bepaalde deelmarkt.

De grondgedachte is derhalve dat een teveel hier gepaard gaat met een tekort elders en dat het een zaak van de ondernemers is om hier de aanpassing tot stand te brengen. Dit is de prijs die zij moeten betalen voor de tevoren genoemde en bepaald niet te onderschatten mate van vrijheid wat betreft de keuze van de deelmarkt waar zij zullen optreden.

Het lijkt nuttig wanneer men de vraag moet behandelen of capaciteitsbepaling een effectief middel kan worden geacht ter verzekering van een gezonde toestand op de vervoermarkt, van dit Nederlandse alternatief, dat traditiegetrouw zeer vrijheidslievend is, uit te gaan.

Bij de thans naar voren komende problematiek dient men een onderscheid te maken tussen een aanvaardbaar uitgangspunt t.a.v. de totale capaciteitsbepaling, d.w.z. een aanvaardbare verdeling van het totale vervoer over de verschillende takken en de zorg dat de toestand bij elke tak zich verder bevredigend ontwikkelt.

Bij de invoering van de Nederlandse wetgeving voor het goederenvervoer in 1954 lag het eerste vraagstuk betrekkelijk eenvoudig. Waar hier te lande reeds sedert jaren het beginsel der globale kostendeckking had gegolden was als gevolg daarvan een economisch aanvaardbare verdeling over de vervoertakken tot stand gekomen. In de jaarverslagen der Commissie Vervoervergunningen en in de meer genoemde rede van haar Voorzitter voor het Nederlands Verkeersinstituut is uitvoerig gedocumenteerd op basis van welke gegevens aangenomen mocht worden dat in 1950 een laadvermogen voor ongeregeld vervoer over de weg van 100.000 ton verantwoord kon worden geacht.

Bedoelde rede bevat daarenboven enige suggesties hoe gehandeld zou kunnen worden om in landen waar in dit opzicht een zekere mate van verwrongen structuur heerst, tot een aanvaardbaar uitgangspunt te komen. Wij zouden dit onderwerp dan ook willen laten rusten om eens na te gaan hoe het met het meer actuele vraagstuk van de voortdurende aanpassing der capaciteit aan de momentele behoefte is gesteld. Met andere woorden of de capaciteitsbeheersing een antwoord heeft op de fluctuaties in de vraag en zo ja, welk.

Hier moeten worden onderscheiden schommelingen van toevallige aard binnen de tijdsduur van één jaar verlopend, seizoenfluctuaties, conjunctuurfluctuaties en de structurele ontwikkeling. Had men alleen met de laatste te maken, dan zou de capaciteitsbeheersing een bijna ideaal middel zijn. Immers, het is zeer wel mogelijk de capaciteit overeenkomstig deze ontwikkeling te laten toenemen, hoewel ook dit nog de nodige zorg vereist en men evenals in een vliegtuig een aantal meetinstrumenten nodig heeft die elkaar in de uitslag over en weer moeten controleren en bevestigen. In dit verband hanteert de C.V.V. met name de correlatie tussen het vervoer over de weg en de ontwikkeling der industriële produktie, de ontwikkeling in de tonkm-prestatie per ton vergund laadvermogen, de ontwikkeling van het feitelijk vrachtprijsniveau en de ontwikkeling van de bruto-winstgevendheid bij de wegvervoerondernemingen.

Het is om deze reden dat men de stelling hoort verdedigen, dat capaciteitsbeheersing op lange termijn wel een geschikt middel is, doch onvoldoende moet worden geacht om onder alle omstandigheden een gezonde toestand

op de vervoermarkt te verzekeren. Daarmee komen wij onvermijdelijk tot de hiervoren eerstgenoemde drie mogelijkheden van afwijking van het structurele patroon.

Daar zijn dan in de eerste plaats de *toevallige afwijkingen van korte duur*. Deze doen zich zelden of nooit op de gehele markt voor doch slechts op één of meer deelmarkten. Aldus gezien vallen zij binnen het kader van het normale risico van de vervoerondernemer en is er geen aanleiding tot ingrijpen.

Bij *seizoenfluctuaties* ligt de zaak anders. In de praktijk blijkt dat het seizoenvervoer in het 4e kwartaal een zo belangrijke piek veroorzaakt dat een afstemming van de capaciteit op die piek in de rest van het jaar tot een onaanvaardbare hoeveelheid overcapaciteit zou leiden. Nu wordt de capaciteit per bedrijf zoveel mogelijk afgestemd op de gemiddelde bedrijfsdrukke. De totale capaciteit neemt, door het in de expanderende economie regelmatig verlenen van uitbreidingen, in de loop van het jaar toe, zodat zij in het 4e kwartaal steeds hoger is dan het jaargemiddelde.

Zij blijkt dan echter nog te krap, ook al houdt men er rekening mee dat voor het oogstvervoer allerlei bijzondere omstandigheden gelden welke slechts met een zeer intensief vervoer en een niet onbelangrijke verlenging van de bedrijfstijd — dus vergroting van het prestatievermogen bij gelijkblijvende capaciteit — kunnen worden opgelost. Daarom wordt daarnaast speciale capaciteit voor oogstvervoer afgegeven. Voor deze capaciteit wordt reserve-materieel ingezet, waaronder begrepen afgeschreven materieel dat speciaal voor dit doel nog enkele jaren wordt aangehouden. Aldus kunnen — naar de ervaring hier te lande leert — op niet onbevredigende wijze de moeilijkheden welke seizoenfluctuaties voor de capaciteitsbeheersing opleveren, worden ondervangen.

Een laatste punt, en het moeilijkste, vormen *fluctuaties in de conjunctuur*. Wat er ook zijn moge van de conjunctuurbeweging sinds 1945, zeker is wel dat deze in haar vooroorlogse gedaante tot dusver niet opnieuw is opgetreden en de na-oorlogse situatie gekenmerkt is door een duidelijk opgaande trendbeweging die slechts voor perioden van één of anderhalf jaar (in 1947, 1952, en 1957) een lichte onderbreking te zien gaf. Of deze ontwikkeling moet worden toegeschreven aan de, door allerlei regelingen en sociologische klimaatswijzigingen, veel stabielere verhoudingen — men denke aan de praktische onmogelijkheid van loonsverlagingen —, aan de vlucht die de techniek genomen heeft, aan de grotere economische kennis en incorporering daarvan in het overheidsbeleid en wellicht nog aan andere factoren, blijve in het midden, feit is dat sinds 1945 de ontwikkeling een beeld van gestage opgang te zien heeft gegeven en dat er vooralsnog, behoudens misschien in het geval van een economische oorlog, geen reden is om aan te nemen dat het patroon zich voor de komende jaren zal wijzigen.

Onder die omstandigheden is het zeer wel mogelijk de korte tijd van terugslag te overbruggen door een gemiddelde tonnagestop of in ieder geval door verkrapping der vergunningverlening. Het bepalen van het juiste tijdstip waarop deze beleidswijziging moet worden genomen zo goed als van het tijdstip waarop „de kraan weer open kan”, zijn hier van wezenlijk belang. In dit verband toch dient niet te worden vergeten dat door de karakteristiek van het vervoer de prijsval snel en tamelijk scherp optreedt doch het prijs herstel langzaam verloopt. Zo lang er nog een ruim aanbod is van vervoerdiensten, zo lang zal de vervoerder bijzonder voorzichtig zijn bij zijn ver-

laders een vrachtprijsverhoging, ook al houdt deze niet meer dan een herstel van de oude situatie in, aanhangig te maken. De hier besproken verschijnselen worden nog versterkt in hun effect door de omstandigheid dat de vervoerondernemingen in het algemeen onder afnemende kosten werken.

Zo lang nu de na-oorlogse conjunctuurbeweging haar huidige karakter handhaaft lijkt het — zij het dat daartoe een zeer actief beleid vereist wordt — derhalve alleszins mogelijk het aanbod in zijn totaliteit voldoende aangepast te houden aan de vraag. Een gelukkige omstandigheid hierbij vormt het feit dat de vervoermarkt weliswaar gevoelig is, maar deze gevoeligheid pas tot uiting komt wanneer een bepaalde tolerans is overschreden. De indruk bestaat bijv. dat wat de Nederlandse verhoudingen betreft in het verleden eerst een overcapaciteit van 7 pCt. ging doorwerken in de prijzen.

Zou onverhoopt evenwel de vooroorlogse golfbeweging in de conjunctuur terugkeren, zouden derhalve de recessies van ernstiger aard en langere duur worden, dan zal men er met verruiming of verkrapping van het vergunningbeleid niet komen. De depressies toch zullen zelfs niet met een stopzetting van de tonnage-uitgifte kunnen worden tegengewerkt. Men kan dan trachten die tijd te overbruggen door de overcapaciteit weliswaar te laten bestaan doch haar effect weg te nemen door middel van de invoering van een minimum-prijs. De Nederlandse wetgeving kent deze mogelijkheid. Het is slechts de vraag of van een dergelijke maatregel veel mag worden verwacht. Naar dezerzijds mening niet. Beter lijkt het ook onder die omstandigheden het kwaad in de oorzaak aan te tasten en het te veel aan aanbod uit de markt te nemen.

Intussen is intrekken van laadvermogen en zelfs het tijdelijk blokkeren daarvan een maatregel welke voor het bedrijfsleven bij een gelijke rechtsbedeling grote moeilijkheden met zich brengt en bij aanpassing van de blokkering aan de omstandigheden van het individuele bedrijf ongelijkheid van rechtsbedeling. Toch lijkt het in beginsel niet onmogelijk te komen tot een systeem waarbij de voordelen voor het bedrijfsleven de nadelen zo belangrijk overtreffen dat het onder bepaalde omstandigheden wel eens acceptabel zou kunnen worden. Men denke bijv. aan een systeem van gepremieerde blokkering. Intussen is het hier niet de plaats voor een nadere uitwerking; bovendien kan de hoop niet ongegrond worden genoemd dat het voorlopig volledig inactueel blijft.

Het geregeld vervoer.

Bij het geregeld vervoer is de capaciteitsbepaling een nog veel subtielere zaak. Sterker dan bij het ongeregeld vervoer speelt hier de frequentie mede, die, vermenigvuldigd met het laadvermogen, de capaciteit van een geregelde dienst vormt. Nu zijn er in de eerste plaats verschillende soorten lijndiensten. Men kent er die in feite voor 1 of 2 grote verladers werken en de wanruimte trachten op te vullen met stukgoed. Er zijn ook diensten die typisch op het vervoer van klein stukgoed zijn ingesteld. Terecht is erop gewezen, dat het zeer wel mogelijk is dat in de ene richting het vervoer veel omvangrijker is dan in de andere richting. Vervolgens zijn er ook verschillen in vervoersomvang over de dagen van de week. En tenslotte doen zich ook hier structurele, conjuncturele en seizoensinvloeden gelden.

Dit alles leidt ertoe dat sceptische uitlatingen over de effectiviteit van capaciteitsbeheersing per traject, zoals die in Nederland wordt toegepast, niet onbegrijpelijk zijn.

Aan de andere kant dient men niet te vergeten dat de markt voor deze diensten veel overzichtelijker is. Er is openbaar aanbod, er zijn, althans in het algemeen, gepubliceerde tarieven, de lijndienstondernemers kennen elkaar en weten zeer veel af van elkaars „faits et gestes”. Kortom, de situatie in het geregeld vervoer is aanzienlijk meer geregeld in de zin van geconsolideerd dan in het ongeregeld vervoer. Ook blijkt dat de tarieven, althans van de bonafide ondernemers, onderling niet zo heel veel verschillen. Het is overigens duidelijk dat deze tarieven gebaseerd zijn op een bepaalde bezettingsgraad; bijv. gemiddeld over het jaar genomen, en nu zou capaciteitsvrijheid juist deze bezettingsgraad en daarmee de rentabiliteit van de bedrijven beslissend kunnen aantasten.

Wij zien dus ook hier, dat de invoering van een tarief van overheidswege of een onderlinge tariefafspraken onvoldoende is om het klimaat, waarin een lonende exploitatie van een vrachtautodienst mogelijk is, te verzekeren. Capaciteitsuitbreiding bij bestaande ondernemers of toetreding van newcomers toch ontnemen aan het tarief de grondslag: de normatieve bezetting nodig voor een minimum rentabiliteit.

Duidelijk is overigens, dat ook hier slechts sprake is van een klimaat en niet van een absolute garantie tot een lonende exploitatie van alle op het betrokken traject werkzame diensten. Zo de mogelijkheid daartoe al aanwezig is, zou deze een dermate stringente regeling voor de betrokkenen inhouden — elders werd reeds gewezen op de noodzaak van een verplicht percentage wanruimte in die vervoersrichting op het traject waar het vervoer het geringst in omvang is, om een extreem voorbeeld te noemen — dat deze garantie zou worden gekocht tegen een zeer hoge prijs wat betreft de ondernemersvrijheid, zowel in de vervoerders- als in de verladerskring. Een dergelijk systeem zou in strijd zijn met de geest van de moderne Nederlandse vervoerwetgeving. Aan de andere kant realiseren men zich ook, dat een laedering van het klimaat door een te ruime capaciteitsbepaling juist op het terrein van het geregeld vervoer tot een gebrekkige voorziening en een koude sanering leidt, waardoor uiteindelijk — in strijd met des wetgevers bedoeling — het middenstandsbedrijf uit deze sector zou worden verdreven.

Besluit.

Met dit laatste zijn wij gekomen aan het slot en aan de conclusie van deze beschouwing. De eigen aard van het vervoer maakt het ook de goede ondernemer niet mogelijk op den duur een renderend bedrijf te behouden zonder dat zekere maatregelen genomen zijn ter waarborging van een gezond klimaat. Deze maatregelen kunnen alleen liggen op het terrein van de concurrentieverhoudingen. Een capaciteitsregeling is in dit opzicht in feite de enig mogelijke. De effectiviteit ervan kan, althans in het tot dusver geldend na-oorlogs conjunctuurpatroon bij een snel reagerend en ook overigens actief beleid voldoende worden geacht.

Prijszetting neemt de oorzaken der klimaatsverslechteringen niet weg en zal, wil zij de rentabiliteit van de geleide ondernemingen blijvend verzekeren, toch aanvulling behoeven met een capaciteitsbeheersingssysteem. Gegeven een goed klimaat, staat het daarnaast het bedrijfsleven uiteraard vrij — binnen de grenzen op dit stuk door het algemeen belang gesteld — te trachten door prijsafspraken in de eigen sfeer het ondernemersrisico verder te verminderen.

In verschillende plattelandsgebieden vinden structuurveranderingen plaats, die ook de middenstand beïnvloeden. De plattelandsmiddenstander is zich hiervan weinig bewust; hij heeft dikwijls een traditionele bedrijfsvoering en staat mentaal nog niet open voor de voorlichting. De voorlichting zou juist in deze tijd moeten worden geïntensiveerd. In het Gelderse Rivierengebied is enige ervaring opgedaan bij de middenstandsvoorlichting op het platteland, door samenwerking tussen de Rijksmiddenstandsconsulent voor Gelderland en de Stichting tot Ontwikkeling van Komgronden-gebieden in Gelderland. In het onderstaande artikel worden deze ervaringen beschreven en er wordt tevens aandacht besteed aan de bij de voorlichting toegepaste methoden.

Plattelands- middenstand en voorlichting

Inleiding.

In het Gelderse rivierengebied is de laatste jaren enige ervaring opgedaan met de middenstandsvoorlichting op het platteland, door samenwerking tussen de Rijksmiddenstandsconsulent voor Gelderland en de Gelderse Komgronden Stichting¹⁾. Extra voorlichting was nodig, omdat het Gelderse rivierengebied een in de ontwikkeling enigszins achtergebleven agrarisch gebied is, waar de landbouw in korte tijd, door middel van grote ruilverkavelingen, wordt gemoderniseerd, terwijl boven- achter de Euro-poort en door de ontsluiting, snel voortschrijdt. Er doen zich hier dus twee ingrijpende structuurveranderingen voor die van grote betekenis voor de middenstand zijn, doch van welke betekenis de middenstand zich nog weinig bewust is.

Voor het vermelden van enkele ervaringen bij de voorlichting zal eerst een aantal punten worden genoemd, die de leidende gedachte voor de voorlichting vormden en die voor de plattelandsmiddenstand in het algemeen van belang zijn.

a. In gebieden waar grote ruilverkavelingen worden uitgevoerd, die de streek in cultuurtechnisch, planologisch en maatschappelijk opzicht een ander aanzien geven, is ook een andere verzorging nodig. Er worden boerderijen verplaatst, het weggennet wordt verbeterd en uitgebreid en er worden aan de gemeenten gronden voor uitbreidingsplannen toegewezen, die soms voor industrieterrein worden bestemd. Aan veel facetten van de moderne ruilverkaveling, ook wel plattelandsreconstructie genoemd, zijn middenstandsbelangen verbonden. Dat geldt ook voor verschillende begeleidende activiteiten op sociaal en cultureel gebied. Kennisneming van de plannen voor de ruilverkavelingen en de uitbreidingsplannen van de gemeenten kunnen voor de middenstand een blik in de toekomst betekenen.

¹⁾ Deze Stichting heeft een coördinerende en stimulerende taak bij de streekontwikkeling in het Gelderse rivierengebied. (Komgronden zijn slecht ontwaterde landschappen tussen en langs de grote rivieren, totale oppervlakte ca. 100.000 ha).

b. De mechanisatie en de toepassing van nieuwe bedrijfsmethoden in de land- en tuinbouw kunnen ertoe leiden dat er voor verschillende soorten middenstandsbedrijven geen toekomst meer is²⁾. Schaalvergroting in het algemeen kan het verdwijnen van kleine dorpen tot gevolg hebben. Anderzijds ontstaan ook wel nieuwe mogelijkheden, zoals bijv. levering en reparatie van landbouwmachines, verpakking en expeditie van hoogwaardige tuinbouwproducten en levering van bestrijdingsmiddelen en meststoffen. Dit kan leiden tot een andere samenstelling van de plaatselijke middenstand.

c. De industrialisatie van vele plattelandscentra en sommige dorpen brengt werk voor de bouwvakken en de daarmee verwante ambachten en voor reparatiebedrijven en geeft mogelijkheden voor de levering van grondstoffen en toelevering van halffabrikaten³⁾. Dit vraagt van de middenstand vaak snelle levering van kwaliteitswerk, wijzigingen in het assortiment en een scherpe calculatie. Kan de middenstand aan deze eisen voldoen, dan kan hij een bijdrage leveren voor de industrialisatie van zijn gemeente.

d. De traditionele klantenbinding neemt, ook in de dorpen, snel af. Door de gestegen koopkracht en vooral door de wijzigingen in de koopgewoonten (fabrieks-employés vragen ook andere consumptie-artikelen dan boeren en landarbeiders) wordt een ander assortiment verlangd en meer service, en dat vereist grotere ondernemerscapaciteiten van de middenstand. Kan hieraan worden voldaan, dan leidt dat tot een beter verzorgingsniveau van de gemeente.

e. Door de ontsluiting worden de omzetkansen voor bromfietzen en benzine vergroot en ook de mogelijkheden voor het streekvervoer. De kans dat de koopkracht langs de nieuwe wegen wegvloeit naar de streekcentra, die in

²⁾ N. A. Tonckens en E. Abma: „Verdwindende dorpen op het Groninger Hoogeland”. Bulletin no. 8, Afd. Sociologie en Sociografie van de Landbouwhogeschool te Wageningen, 1957; J. J. Kalma: „Dorpen willen leven — een studie over het Friese platteland”. Publikatie no. 5 van het Sociologisch Instituut der Ned. Herv. Kerk, 1960.

³⁾ E. T. I. Friesland: Rapport betreffende het belang van de middenstand bij de vestiging van een industrie, 1957.

steeds meer opzichten concentratiepunten worden, neemt echter toe. Dat is een normale ontwikkeling, die men niet kan tegengaan; de dorpsmiddenstand zal zich echter moeten afvragen welke hiervan voor hem de consequenties zijn. Er zal in de toekomst waarschijnlijk een drastische vermindering van het aantal bedrijven plaatsvinden.

De gezamenlijke middenstand van een plattelandsgemeente zou, in onderling overleg, een plaatselijk assortiment kunnen vormen dat het dorp een min of meer afgerond verzorgingsniveau geeft. Dan zal er wellicht een situatie ontstaan waarbij bepaalde soorten artikelen in de dorpen verkrijgbaar zijn, terwijl men voor andere inkopen meer op de centra zal zijn aangewezen.

De ontsluiting kan ook van invloed zijn op de vestigingspunten van de middenstandsbedrijven, wanneer de verkeersstromen op een andere wijze door of langs het dorp worden geleid (gemeentelijke uitbreidingsplannen met nieuwe woonwijken kunnen ook de waarde van een vestigingspunt veranderen).

f. Het platteland wordt steeds meer recreatiegebied, ook die gebieden die niet zo zeer als toeristencentra bekend zijn. Hier ligt een middenstandsbelang, niet alleen voor de horeca-sector, maar tevens voor vele andere bedrijven die direct of indirect met het toerisme te maken hebben.

De bovengenoemde punten zijn van belang voor vrijwel alle plattelandsmiddenstanders. In het Gelderse rivierengebied (exclusief Nijmegen) zijn bijna 5.700 middenstandsbedrijven gevestigd ⁴⁾, waarin ca. 10.000 personen werken. In de land- en tuinbouw werken ongeveer 20.000 arbeidskrachten en in de industrie ⁵⁾ eveneens 20.000. De middenstand vormt derhalve een vrij groot deel van de beroepsbevolking.

De plattelandsmiddenstander.

De snelle ontwikkeling van vele plattelandsgebieden vraagt om vooruitstrevende ondernemers en dat is de gemiddelde plattelandsmiddenstander niet. Hij is veeleer een traditioneel ingesteld mens die de uitoefening van zijn bedrijf dikwijls meer ziet als een bepaalde wijze van leven, dan als het leiden van een commerciële onderneming. De meeste middenstanders zijn zich niet bewust wat de veranderingen in de streek voor hen betekenen; de traditionele bedrijfsvoering werpt weinig vragen op, voorlichting kent men niet en men zou ook niet weten wat men zou moeten vragen. Daarbij komt dat de middenstander individualistisch van aard is, waardoor hij niet spoedig met anderen over zijn bedrijf zal praten. De vakkennis is op het platteland niet groot en er wordt vrijwel geen vakliteratuur gelezen. Wanneer men al lid is van een plaatselijke middenstandsvereniging, bestaat dat lidmaatschap meestal slechts op papier; de meeste verenigingen leiden dan ook een latent bestaan. Er wordt weinig naar nieuwe mogelijkheden gezocht en veel middenstanders vergelijken hun situatie met de toestand van vroeger en vinden dan dat er al heel wat verbeterd is.

De plattelandsmiddenstander is in de eerste plaats platteler en kan naar zijn aard en mentaliteit in verschillende opzichten met de boeren worden vergeleken. Over de houding van de boeren ten opzichte van nieuwe landbouwmethoden is een sociologisch onderzoek verricht door

Van den Ban ⁶⁾. Hierbij bleek dat de vooruitstrevende boeren vaak behoren tot: de jongeren, de boeren met grotere bedrijven, degenen die algemeen vormend en landbouwonderwijs hebben gevolgd, de leden van de standsorganisaties en in het algemeen tot degenen die een moderne levensstijl hebben. De minder vooruitstrevende boeren leven in een verouderde voorstellingswereld en staan dikwijls wantrouwend tegenover hen die een vooraanstaande positie in de samenleving bekleden. Dit maakt het voor hen moeilijker dan voor de andere boeren om gebruik te maken van de resultaten die de moderne landbouw-wetenschap biedt. Daarom zou de voorlichting niet moeten volstaan met het verspreiden van landbouwkundige kennis, maar zou zij ook moeten trachten de voorstellingswereld van de boeren te beïnvloeden. Er wordt hier dus voor gepleit om de voorlichting ook op de mentaliteitsbeïnvloeding te richten. Met het nodige voorbehoud zou men de opmerkingen over de meer en minder vooruitstrevende boeren ook op de plattelandsmiddenstand kunnen toepassen. Ook de middenstandsvoorlichting op het platteland zou voor een belangrijk deel op de mentaliteitsbeïnvloeding moeten zijn gericht.

Ervaringen bij de voorlichting.

a. De plattelandsmiddenstand is, vooral in het begin, moeilijk met voorlichting te bereiken. Bij de voorlichting over de middenstand aan de instanties en organisaties in de streek bleek dat er weinig aandacht werd besteed aan de betekenis die een actieve middenstand voor een gebied kan hebben. Het middenstandsvraagstuk werd ook wel als iets minderwaardigs gezien in verhouding tot de problemen van bijv. de landbouw of de industrie; het verband tussen deze onderwerpen wordt nog weinig onderkend.

b. De plattelandsmiddenstanders kennen de voorlichting nog niet. Er is wel een vaag besef van allerlei instanties waar men inlichtingen kan krijgen, maar men komt er uit zichzelf niet licht toe hiervan gebruik te maken. Krijgt men ergens een afwijzend antwoord (bijv. bij een kredietaanvraag), dan is dat dikwijls een reden om nooit weer, bij welke instantie dan ook, aan te kloppen. Daarbij spelen twee factoren een rol, waaraan te weinig aandacht wordt besteed. In de eerste plaats is de plattelandsmiddenstander als platteler enigszins onhandig in het formuleren van zijn vragen en kan hij de motivering moeilijk geven ook al begrijpt hij heel goed waar het om gaat. In de tweede plaats hebben functionarissen van de betreffende organisaties en instanties niet altijd de tijd, of misschien niet het juiste begrip voor de plattelandsmiddenstander, om zich in het geval te verdiepen. Door een beter begrip voor de plattelandsmiddenstander zou zijn produktiviteit kunnen worden bevorderd en de verzorging van het platteland worden verbeterd.

c. Meestal zijn er in plattelandsgemeenten geen middenstanders die in staat zijn om leiding te geven en daardoor een goede samenwerking tot stand te brengen. Naast andere factoren komt dit doordat in een plattelandsgemeenschap allen, in zekere zin, gelijk zijn en niemand t.o.v. de anderen de leiding wil nemen. De voorzitter van een middenstandsvereniging is daardoor dikwijls niet de leidende kracht. Daarom accepteert men spoedig de leiding van iemand die zich van elders in de gemeente komt ves-

⁴⁾ Bron: Centraal Registratiekantoor voor Detailhandel en Ambacht.

⁵⁾ Algemene Industrie Statistiek van het C.B.S., bewerkt en aangevuld door het E.T.I. Gelderland.

⁶⁾ Ir. A. W. van den Ban: „Enkele kenmerkende eigenschappen van vooruitstrevende boeren”. Bulletin no. 10, Afd. Sociologie en Sociografie van de Landbouwhogeschool te Wageningen, 1958.

tigen. De voorstellen van deze allochtonen worden gemakkelijk aangenomen en de meeste middenstanders hebben daarbij het gevoel dat zij datzelfde besluit reeds jaren geleden hadden willen nemen.

d. Pogingen tot positieverbetering en samenwerking worden soms gericht op een doel dat te hoog is, waardoor deze pogingen mislukken. Er wordt vaak gezegd dat de industrialisatie de opleving voor de middenstand moet brengen; daarmee wordt dan gesuggereerd dat het gemeentebestuur ervoor moet zorgen dat er industrie komt. Men gaat er dan aan voorbij dat de middenstand, bijv. in overleg met het gemeentebestuur, ernaar kan streven de verzorging te verbeteren, hetgeen het woonklimaat ten goede komt; daardoor krijgt de gemeente betere kansen. Ook staat niet altijd vast dat de industrie van buiten moet komen. De plaatselijke industrie kan zich wellicht uitbreiden en ook middenstandsbedrijven kunnen tot industrieën uitgroeien.

e. Voorlichtingsbijeenkomsten worden meestal slecht bezocht. Het is gebleken, dat hierin verbetering kan worden gebracht door eerst met een klein aantal middenstanders een gesprek te voeren, waarna elke middenstander een aantal collega's voor de algemene bijeenkomst uitnodigt. Ook sommige burgemeesters waren wel bereid de uitnodiging van zich te laten uitgaan. Voor alle soorten van voorlichtingsbijeenkomsten is het van groot belang dat de voorlichter de streek, de bevolking en de mogelijkheden voor de middenstand goed kent. Inzicht in de plaatselijke omstandigheden wekt vertrouwen en biedt de middenstander de mogelijkheid vanuit zijn eigen denkwereld te praten. Daarbij wordt de methode van de lezing steeds meer vervangen door die van de praatavond. De voorlichter heeft als gespreksleider tot taak de deelnemers, stap voor stap, te helpen zich een oordeel te vormen; zijn eigen mening en deskundigheid (hoewel zeker vereist) mogen niet te centraal staan. In het komgrondengebied werden daarom cursussen gehouden in het leiden van groepsdiscussies,

waaraan functionarissen van verschillende voorlichtingsdiensten deelnamen. Ten behoeve van de discussiegroepen, en ook voor de voorlichting over de middenstand, werd de brochure „De Middenstand in het Rivierengebied” samengesteld, waarin de regionale problematiek op eenvoudige wijze wordt uiteengezet.

f. Om een beter inzicht in de samenstelling van de middenstand te krijgen werden per gemeente de detailhandel en de ambachtelijke bedrijven geïnventariseerd met vermelding van de nevenbranches. Ook deze gegevens worden in de discussiegroepen besproken; zij zijn tevens van belang voor de gemeentebesturen wanneer deze zich afvragen, of bepaalde branches wellicht onder- of overbezet zijn. De gegevens werden bewerkt in overleg met de Afdeling Regionale Middenstands-aangelegenheden van het Ministerie van Economische Zaken en het E.T.I. Gelderland, waarbij Prof. Dr. L. M. Koyck en Prof. Dr. L. H. Klaassen, hoogleraren aan de Nederlandsche Economische Hoogeschool, adviseerden.

g. In plattelandsgebieden met een speciale problematiek worden de verschillende voorlichtingsdiensten dikwijls met eenzelfde soort vragen geconfronteerd; een goed contact tussen deze diensten is derhalve van groot belang. Voor de middenstandsvoorlichting geldt dit vooral t.o.v. de huishoudelijke voorlichting en de agrarisch-sociale voorlichting ⁷⁾. In het komgrondengebied worden daarom regelmatig contactbijeenkomsten gehouden voor de verschillende voorlichtingsdiensten tezamen met de functionarissen die werken voor de ontwikkeling van de streek; op deze wijze wordt de voorlichting gecoördineerd.

h. Een van de belangrijkste ervaringen met de middenstandsvoorlichting op het platteland is tenslotte dat de middenstander zich hierdoor erkend voelt. Het vrije gesprek met deskundigen, waarbij hij zijn eigen mening naar voren kan brengen, geeft hem een gevoel van eigenwaarde, dat hij lang heeft gemist. Dit gevoel van eigenwaarde groeit langzaam; er is intensieve voorlichting nodig om het te bestendigen. Naarmate het meer groeit, zal de plattelandsmiddenstander beter in staat zijn zijn eigen weg naar vernieuwing te vinden.

Intensivering van de voorlichting is gewenst.

1. Het is gewenst dat de voorlichting van de middenstand op het platteland wordt geïntensiveerd. Deze voorlichting zou mede op de streekproblemen moeten worden gericht en zou moeten worden gegeven in samenwerking met de andere voorlichtingsdiensten en ook met de organisaties die de ontwikkeling van de streek tot doel hebben. Omdat de middenstand nog weinig openstaat voor nieuwe ideeën, zou de voorlichting voor een belangrijk deel op de mentaliteitsbeïnvloeding moeten zijn gericht. Vooral in het begin is dat van meer belang dan de technische of de bedrijfseconomische voorlichting.

- 2. Daartoe zijn meer voorlichters nodig die de streek en de bevolking goed kennen en die naast een gedegen kennis van de middenstandsvraagstukken ook inzicht moeten hebben in de methoden van voorlichting. De resultaten van de sociale wetenschappen kunnen daarbij worden toegepast. De regionale voorlichters zouden middelbare krachten kunnen zijn; het zou van grote betekenis voor de plattelandsmiddenstand zijn, wanneer de middenstands-

⁷⁾ De huishoudelijke voorlichting en de agrarisch-sociale voorlichting worden beide gegeven door de agrarische standsorganisaties, die hiervoor gespecialiseerde functionarissen in dienst hebben.

Revaluatie van de rijksdaalder?

Gedurende de laatste weken is van gewoon, meer en zeer deskundige zijde veel aandacht geschonken aan de revaluatie van de gulden. In het advertentieblad „De Groninger Gezinsbode” van 23 maart 1961 heeft nu ook de on-deskundige „Opoe Veenstra” enige regels aan dit feit gewijd. Het oudje heeft een mogelijkheid aangeduid, waaraan vermoedelijk nog geen econoom heeft gedacht, nl. dat op de revaluatie van de gulden ook nog die van de rijksdaalder zou kunnen volgen. Haar overpeinzing volgt hieronder:

„Ik heb lezen dat ons nije zulveren riekdoalders meschain weer innomen worden, want ze bin nait goud moakt. Der staat aan ain kant op van 2½ gulden en tussen dat haalve staat gain streepje stumper en nou is Laiden in last. Haarden ze moar eerder zain mouten, want zellen wel wat mensen aan te pas komen wezen veur ze oetgeven worden. 't Geld is toch al zo duur worden in ons land. Eerst hebben ze de gulden duurder moakt en nou zellen ze zeker weer mit de riekdoalders aan gang mouten en worden dij straks ook nog weer duurder”.

bonden hierin zouden kunnen voorzien. In vergelijking met de landbouw wordt er van overheidswege voor de middenstand weinig voorlichting gegeven. Bij de Rijkslandbouwvoorlichtingsdienst werkt gemiddeld één assistent voor vierhonderd bedrijven; voor de middenstandsvoorlichting wordt nog geen vijf procent besteed van het bedrag dat voor de landbouwvoorlichting wordt uitgegeven.

3. Vooral in gebieden waar thans reeds ingrijpende structuurveranderingen plaatsvinden, zou spoedig extra-middenstandsvoorlichting moeten worden gegeven. Deze extra-voorlichting zou bijv. te vergelijken zijn met die welke wordt gegeven door het Ministerie van Landbouw en Visserij in de zgn. „streekverbeteringsgebieden”⁸⁾. Voor deze gebieden worden extra-gelden ter beschikking gesteld, welke worden besteed volgens aanwijzing van een uit de bevolking samengestelde streekverbeteringscommissie, waarvan de landbouwconsulent het secretariaat ver-

⁸⁾ Agrarische gebieden, aangewezen door de Landelijke Landbouwvoorlichtingsraad waar, met subsidie van het Ministerie van Landbouw en Visserij, extra voorlichting wordt gegeven.

vult. De gelden worden o.a. besteed aan salarissen, demonstraties en wedstrijden. De middenstandsvoorlichting die door de Overheid wordt gegeven is in principe van aanvullende aard. Wellicht zou dit aanvullend karakter zo kunnen worden opgevat, dat tijdelijk extra-voorlichting wordt gegeven in gebieden waar ingrijpende structuurveranderingen plaatsvinden. Wanneer de middenstand in deze gebieden zover is gekomen, dat hij door middel van de eigen organisaties voorlichting kan geven, zou de Overheid haar taak als geëindigd kunnen beschouwen.

4. Ten behoeve van de middenstandsvoorlichting op het platteland zou onderzoek moeten worden verricht naar de consequenties van de structuurveranderingen. Vragen met betrekking tot de concentratie van de middenstand op het platteland en in de stedelijke kernen, de wijzigingen in de koopgewoonten, de invloed van bepaalde ontsluitingswegen, de plannen van Rijk, provincie en gemeenten voor het stimuleren van de industrialisatie of van het toerisme, zouden uit het oogpunt van het middenstandsbelang moeten worden bestudeerd.

Tiel.

P. K. LINDENBERGH, ec. drs.

De groei van het Nederlandse personenautopark tot 1970

Inleiding.

In het begin van 1960 werd in dit blad een artikel¹⁾ gepubliceerd, waarin werd becijferd, dat het Nederlandse personenautopark in 1970, afhankelijk van de gemaakte veronderstellingen t.a.v. de toekomstige welvaartsontwikkeling, uit 1.385.000 tot 1.760.000 eenheden zal bestaan. De door de schrijver (Drs. L. Becker) van dit zo geruchtmakende artikel gewenste discussie kwam inderdaad op gang en leidde tot enkele kritische commentaren^{2 t/m 5)}; een daarvan⁵⁾ (van de hand van Drs. J. D. Buissink) bevatte tevens een nieuwe — veel lagere — prognose van ca. 1.000.000 personenauto's.

Het zijn bij prognoses op dit gebied niet zo zeer de uitkomsten, die de aandacht verdienen als wel de achterliggende methodologische problemen. Met name hebben tot nu toe de volgende punten gespeeld:

- 1) is internationale vergelijking geoorloofd?
- 2) welke zijn de belangrijkste bepalende factoren voor de verklaring van de autodichtheid?
- 3) wat is de meest geëigende vorm voor een „verklarings”-model?

In het onderstaande zullen deze punten de revue passeren.

Daar het cijfermatige deel van ons onderzoek zich uitstrekte over een twaalfal Europese landen, is ter wille van de vergelijkbaarheid zoveel mogelijk gebruik gemaakt van internationale bronnen⁶⁾. Daar, waar deze ons — bijv. voor enkele recente gegevens — in de steek lieten, is geput uit nationale publikaties (voor Nederland van het C.B.S.). Hier en daar moesten schattingen worden gemaakt. Het zou uiteraard te ver voeren deze alle nauwkeurig te omschrijven.

De autodichtheid in Nederland, vergeleken met die in andere Europese landen.

De kern van Beckers betoog was een vergelijking van de autodichtheid in Nederland met die in enkele andere

landen. Hierbij ging hij uit van de voor de hand liggende veronderstelling, dat landen met een overeenkomstige structuur zich op allerlei gebieden — bijv. op dat van de autodichtheid — op vergelijkbare wijze ontwikkelen. Uitgaande van het feit, dat de motorisering in de andere Westeuropese landen veelal verder is voortgeschreden dan in ons eigen land tot nu toe het geval is geweest, hebben wij het voorbeeld, waarnaar Nederland zich wat het aantal auto's betreft zou kunnen ontwikkelen, voor ogen.

Niet zo zeer tegen dit principe, als wel tegen de uitwerking daarvan, hebben wij indertijd bezwaren geopperd^{3a)}.

Het Westeuropese „patroon” van de autodichtheid.

Hoewel Buissink internationale vergelijking op principiële gronden afwijst, menen wij, dat *vergelijking van de autodichtheid in Nederland met die in andere landen zinvol kan zijn, mits daarbij de van land tot land bestaande verschillen in de bepalende factoren voorop worden gesteld* in plaats van te worden verdoezeld. Naar zal blijken, gaat het hier vooral om het absoluut welvaartsniveau, de bevolkingsdichtheid en geografische en klimatologische factoren. Stellen wij dit centraal, dan dringt zich de — overigens niet nieuwe — gedachte op, dat het vooral de verschillen in absoluut welvaartsniveau zijn, die de tussen de landen bestaande ongelijkheden in autodichtheid moeten kunnen verklaren.

Statistische toetsing van deze veronderstelling blijkt zeer wel mogelijk te zijn. Hiertoe hebben wij van Oostenrijk, België, Denemarken, Frankrijk, West-Duitsland, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Zweden, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk voor de jaren 1951-1959 tegenover elkaar gesteld:

- A) het aantal personenauto's^{6c)} per 1.000 inwoners van 15-64 jaar^{6a)} per ultimo van het jaar, en
- W) het bruttonationaal produkt (tegen marktprijzen) per hoofd van de bevolking^{6b)},⁷⁾, uitgedrukt in guldens van 1956.

Ad A. Voor het bezit van een eigen motorisch vervoermiddel (personenauto, motorfiets, scooter of bromfiets) komen slechts mensen van 15 tot ca. 64 jaar in aanmerking. Nederland heeft een lager percentage 15-64 jarigen dan de meeste andere Europese landen.

Ad W. De welvaart (W) daarentegen werd per hoofd van de totale bevolking gemeten, omdat eerst de kinderen en ouden van dagen daarin delen vóór de 15-64 jarigen in staat zijn een eigen vervoermiddel te kopen.

Voor de omrekening der in buitenlandse valuta luidende bedragen hebben wij de door het C.B.S. ⁷⁾ voor 1956 gegeven wisselkoerspariteiten gebruikt en niet de door de O.E.C.E. in 1958 berekende koopkrachtpariteiten. Deze laatste zijn voor slechts enkele landen berekend; bovendien kleven er de bekende „pakket“-moeilijkheden aan; tenslotte lenen zij zich, daar zij werden berekend via de Verenigde Staten, minder voor inter-Europese vergelijkingen ⁸⁾. Uitgaande van 1956 als basisjaar voor de internationale vergelijking gaven volume-indexcijfers van de O.E.C.E. ^{8b)} de aanvulling voor de jaren vóór en ná 1956.

Teneinde incidentele, niet van belang zijnde, schommelingen uit te schakelen, werden steeds de gegevens voor twee jaren gemiddeld. Zo is bijv. de relevante welvaart voor de autodichtheid per ultimo 1956 gelijkgesteld aan de gemiddelde welvaart van de jaren 1955 en 1956 (de vertraging is dus ca. 1 jaar).

Recapitulerend kan worden gesteld, dat de autodichtheden (A) per ultimo van de jaren 1951, 1952,, 1959 voor de Westeuropese landen werden „verklaard“ uit de welvaart (W) gedurende de jaren $\frac{1950+1951}{2}$,

$$\frac{1951+1952}{2}, \dots, \frac{1958+1959}{2}.$$

Grafische verkenning gaf aan, dat de autodichtheden in Noorwegen en Zwitserland aanmerkelijk achterbleven bij die in de andere landen. Daar dit is te verklaren uit ongunstige geografische en klimatologische omstandigheden, die in de andere landen niet of lang niet zo sterk spelen, zijn deze twee landen niet verder in de doorsnee-analyse betrokken.

Voor de tien overblijvende landen tezamen resulteerde het onderzoek na regressie-analyse in betrekkingen van de vorm:

$$\log A = \alpha \log W - \beta,$$

waarin α ca. 1,6 is en β ca. 4,0. Een dergelijke vorm kent bij toenemende W voor A geen verzadigingsniveau; dit was voor de periode 1951-1959 nog niet relevant, maar heeft wel ten gevolge, dat hij voor prognosedoeleinden niet zonder meer geschikt is. De bij deze Westeuropese „patronen“ behorende correlatiecoëfficiënten varieerden van 0,975 tot 0,990, hetgeen een verklaringspercentage van 77 tot 86 betekent. Dit bevestigt onze stelling, dat *de absolute welvaart van overheersende invloed is op de autodichtheid*.

Bij nader onderzoek van de „patronen“ kan de volgende conclusie worden getrokken: voor elk jaar ligt het patroon op een hoger niveau dan voor de vorige jaren. Dit betekent, dat bij een zelfde welvaartsniveau in volgende jaren een steeds hogere autodichtheid behoort. Zo hoorde bij een bruto nationaal produkt van bijv. f. 3.000 per hoofd in 1951 een aantal personenauto's van ca. 39, in 1955 ca. 56 en in 1959 ca. 80 per 1.000 inwoners van 15 tot 64 jaar. Voorlopig zullen wij dit verschijnsel toeschrijven aan de invloed van een toenemende „consumer acceptance“ en/of een verbetering van het motoriseringsklimaat.

Invloed van de bevolkingsdichtheid.

Aan de hand van de patronen kan voor elk land worden berekend, welke waarde de autodichtheid in de jaren 1951 t/m 1959 zou moeten hebben gehad. Vergelijking met de werkelijke autodichtheid leidt tot opmerkelijke verschillen:

- 1) Oostenrijk zet een aanvankelijke achterstand om in een voorsprong;
- 2) de — aanvankelijke grote — voorsprong van het Verenigd Koninkrijk wordt kleiner, maar blijft in principe bestaan; in Italië zien wij hetzelfde in iets minder geprononceerde vorm;
- 3) Nederland en België tonen een toenemende achterstand;
- 4) Zweden toont een snel toenemende voorsprong.

Deze en andere waarnemingen vestigen de indruk, dat in landen met een relatief grote bevolkingsdichtheid (België en Nederland) de neiging bestaat achter te blijven en dat anderzijds in landen met een relatief geringe bevolkingsdichtheid (Zweden, Oostenrijk, Frankrijk, Italië en het Verenigd Koninkrijk) de neiging bestaat voor te blijven. Dit verschijnsel werd voor de Verenigde Staten reeds geconstateerd door Robert A. Bandeen ⁹⁾: „The evidence developed that a smaller portion of income is devoted to automobile consumption in the more densely populated states seems reasonable enough.”

Voor Nederland bedroeg de achterstand in 1951 ca. 5 pCt., in 1955 ca. 13 pCt. en in 1959 ca. 14 pCt. van de respectievelijke patroonwaarden. Mede gezien de toenemende bevolkingsdichtheid kan verwacht worden, dat onze achterstand in 1970 omstreeks 20 pCt. zal bedragen.

De betrekkelijke waarde van het begrip „consumer acceptance“.

Het is mogelijk voor elk land te bepalen, welk gedeelte van de jaarlijkse toeneming van de autodichtheid werd veroorzaakt door de stijgende welvaart en welk gedeelte door de toenemende „consumer acceptance“. Hiertoe moeten wij steeds de volgende twee waarden met elkaar vergelijken:

- 1) de stijging, welke zou zijn opgetreden, als het patroon van het vorig jaar nog van kracht zou zijn geweest, en
- 2) de stijging, welke in werkelijkheid is opgetreden.

Het verschil kan dan worden toegeschreven aan de invloed van de „consumer acceptance“, waarbij ervan wordt uitgegaan, dat de uitwerking van de „consumer acceptance“ voor volgende jaren steeds in het welvaarts patroon is geïncorporeerd.

Voor ons land resulteert dit in de opstelling, gegeven in tabel 1.

Uit deze tabel blijkt, dat er tussen de procentuele welvaartsstijging en de daaruit voortvloeiende stijging van de autodichtheid een vrijwel vast verband bestaat in die zin, dat 1 pCt. welvaartsstijging de autodichtheid uit dien hoofde deed toenemen met ca. 1,6 pCt. Ten aanzien van de autodichtheidsstijging ten gevolge van het toenemen van de „consumer acceptance“ schijnt zulk een verband niet te bestaan. Opvallend is echter, dat de maximale stijging bereikt wordt in 1956, dat wil zeggen 2 jaar na de maximale welvaartsstijging (1954). Vergelijken wij de waarden uit de laatste kolom met die uit de kolom „welvaartsstijging“, maar nu twee regels hoger, dan blijkt wederom een ongeveer gelijkgerichte ontwikkeling te voorschijn te

TABEL 1.

Procentuele toeneming van de autodichtheid in Nederland
(per 1.000 inwoners van 15-64 jaar) gesplitst naar oorzaken

gedurende het jaar	procentuele toeneming van de relevante a) welvaart	procentuele toeneming van de autodichtheid	hiervan toe te schrijven aan:	
			welvaarts- toeneming	„consumer acceptance”- toeneming
1952	1,1	9,7	1,9	7,8
1953	4,3	13,5	6,6	6,9
1954	max. 6,7	16,5	max. 10,6	5,9
1955	6,3	19,3	10,4	8,9
1956	4,6	max. 19,7	7,6	max. 12,1
1957	1,8	11,7	2,8	8,9
1958	0,4	8,8	0,8	8,0
1959	2,1	9,5	3,7	5,8

a) Relevante welvaart = (welvaart zelfde jaar + welvaart vorig jaar) × ½.

komen. Bij 1 pCt. welvaartsstijging behoort (2 jaar later) een stijging van de autodichtheid (ten gevolge van de „consumer acceptance”) in de orde van grootte van 2 pCt.

Deze vertraging in de uitwerking van de toenemende „consumer acceptance” heeft ons geleid tot het idee, dat de „consumer acceptance” als aparte verklaringsgrond voor het toenemen van de autodichtheid met enig wantrouwen moet worden gezien en misschien zelfs helemaal overboord moet worden gezet. Het lijkt ons namelijk zeer logisch, dat het gesignaleerde verschijnsel van de vertraagde welvaartsinvloed moet worden verklaard uit het feit, dat vele gegadigden enige jaren moeten sparen alvorens zich een auto te kunnen aanschaffen.

Resumerend kan dan ook worden gesteld, dat zowel het niveau van de autodichtheid als de jaarlijkse stijging daarvan op bevredigende wijze door de welvaartgegevens (grootte en stijging) moeten kunnen verklaard. Wij komen hier nog op terug.

De ontwikkeling van de autodichtheid in Nederland tot 1970.

Zetten wij ons nu tot een prognose van de autodichtheid, zoals die in 1970 in Nederland o.i. mag worden verwacht. In principe staan hiertoe thans twee wegen open, nl.

- 1) via een schatting van het Westeuropes patroon voor 1970 en de achterstand daarop, die voor Nederland mag worden verwacht;
- 2) via een model, dat alleen voor Nederland geldt.

Is het Westeuropese patroon voor prognosedoeleinden doelmatig?

Ad 1. De patronen waren van de vorm $\log A = \alpha \log W - \beta$. Dit kan worden herschreven als $A = \gamma W^\alpha$,

waarin $\frac{1}{\gamma}$ de antilogarithme van β is. Daar de exponent α groter dan 1 is, stijgt A bij toenemende W tot in het oneindige. Zoals reeds is opgemerkt, kan een „internationale” vorm van een dergelijke gedaante, hoewel hij wel voldeed ter karakterisering van de patronen der achter ons liggende jaren, niet worden gebruikt voor een prognose van de ontwikkeling in een land, i.c. Nederland. Enerzijds kan dit worden verklaard uit de principiële onmogelijkheid, zich bij deze vorm een verzadigingsniveau te denken. Anderzijds geven de voor welhaast elk land te constateren afwijkingen van het patroon — in de vorm van hetzij een achterstand, hetzij een voorsprong — te denken voor de toekomst. De oorzaak van de explosieve vorm moet voor een belangrijk deel worden gezocht in de ontwikkeling van de andere gemotoriseerde personenvervoermiddelen, nl. de motorfiets, de scooter en vooral de bromfiets.

Toen de bromfiets opkwam, was in de meer welvarende

„INTERUNIE”

SYNONIEM VOOR
GESPREID BELEGGEN



Vraag Uw bank of
commissionair nadere
gegevens over

„INTERUNIE”
(advertentie)

landen al een aanzienlijke autodichtheid bereikt. De opkomst van de bromfiets was daar dan ook lang niet zo stormachtig als in de minder welvarende landen. De conclusie ligt voor de hand, dat in deze laatste landen de goedkopere tweewielige vervoermiddelen aan een deel van de vraag naar motorisering konden voldoen, in welke vraag in de rijke landen reeds voor een deel door de auto was voorzien.

Ten gevolge van de hier geschetste ontwikkeling tonen de welvarende landen een autodichtheid, die groter is dan die behorende bij een lineair verband van de vorm $A = a \cdot W - b$. En het is juist bijv. een dergelijk lineair verband, dat zonder de logica geweld aan te doen, als Europees patroon zou kunnen worden geëxtrapoleerd. Zou bij het welvarender worden der minder rijke landen de bromfiets terrein verliezen aan de auto, dan zou deze moeilijkheid misschien kunnen worden omzeild. Het merkwaardige feit doet zich echter voor, dat voor Nederland een dergelijke plaatsvervangende van het tweewielige door het vierwielige vervoermiddel (nog) niet is waar te nemen. Gedurende de jaren 1955-1959 neemt de personenauto namelijk een betrekkelijk gering en vrijwel constant aandeel (ca. 29 pCt.) in het totale particuliere gemotoriseerde vervoermiddelenpark voor zijn rekening, dit in tegenstelling tot andere landen, waar de auto óf een veel groter aandeel in het geheel heeft óf een stijgend aandeel. Met deze 29 pCt. zijn wij voor de jaren 1958 en 1959 zelfs op een lager niveau dan landen als Oostenrijk en Italië, hoewel ons land toch duidelijk welvarender is.

De mogelijkheid is niet uitgesloten, dat wij ten gevolge van de grote bevolkingsdichtheid en de mede daaruit voortvloeiende kleine vervoersafstanden en het dichte net van openbare vervoersvoorzieningen ^{3b)} ook voor de toekomst met een dergelijke van het Westeuropese patroon afwijkende ontwikkeling zullen moeten rekenen in die zin, dat de bromfiets in ons land veel meer een blijvend verschijnsel zal zijn dan slechts een overgangsfase op weg naar de personenauto. Hierbij zullen voor de auto ongunstige factoren als parkeerproblemen en verkeerscongesties zeker een rol spelen. Het systeem van de patronen verliest dan echter veel van zijn aantrekkelijke eenvoud.

Prognose Nederland, niet gebaseerd op internationale vergelijking.

Ad 2. Het lijkt zinvoller voor de toekomst een andere, meer directe weg te volgen. Hiertoe moeten wij allereerst een formule vinden, die met de welvaartsontwikkeling als belangrijkste verklarende variabele voor de jaren 1951 t/m 1959 de autodichtheid kan verklaren. Hiertoe geeft tabel 2 het materiaal.

TABEL 2.

Procentuele toeneming van autodichtheid (per 1.000 inwoners) en relevante welvaart (per hoofd)

gedurende het jaar	procentuele toeneming van de relevante welvaart a)	procentuele toeneming van de autodichtheid
1952	2,5	8,7
1953	3,0	12,7
1954	4,0	16,3
1955	5,4	19,0
1956	5,6	19,4
1957	3,9	11,6
1958	1,6	8,6
1959	2,8	9,1

a) Relevante welvaart = $\left\{ \begin{array}{l} \text{welvaart zelfde jaar} + \\ \text{welvaart drie vorige jaren} \end{array} \right\} \times \frac{1}{4}$.

In de vorige paragraaf toonden wij aan, dat de ontwikkeling van de autodichtheid reageert op de welvaartstoename, gedeeltelijk met een vertraging van 1 jaar en voor het andere deel met een vertraging, die nog ca. 2 jaar groter is (het „sparen voor een auto”). Tot aan een, nader te bepalen, verzadigingsniveau is een de bevolkingstoename te boven gaande stijging van het aantal auto's te verwachten. Deze stijging zal echter bij het naderen van het verzadigingsniveau langzamer gaan verlopen.

Het model.

De wiskundige formulering hiervan is te vinden in de, aan de groeicurventheorie ontleende vorm:

$$E = a \cdot (P - D),$$

waarin

E = de relatieve toeneming van de autodichtheid als gevolg van de relatieve toeneming van de welvaart. Deze elasticiteit wordt gedefinieerd als

$$\frac{\Delta D}{\Delta W} \cdot \frac{W}{D}, \text{ waarin}$$

D = de autodichtheid per 1.000 inwoners

ΔD = de toeneming van de autodichtheid D

W = de welvaart (i.v.m. de vertragingen van 1, resp. ca. 3 jaar is W de gemiddelde welvaart van de laatste 4 jaar)

ΔW = de toeneming van de welvaart W

a = een constante

P = het verzadigingsniveau of plafond

D = (zie boven)

$(P-D)$ = het nog te overbruggen verschil.

Opgemerkt zij, dat:

1. de elasticiteit in vaste relatie staat tot het nog te overbruggen verschil $(P-D)$, d.w.z. dat E kleiner wordt naarmate de dichtheid meer het verzadigingsniveau benadert.
2. de personenautodichtheid nu weer betrokken wordt op alle inwoners. Door het wegvallen van de wenselijkheid van internationale vergelijking is beperking tot de 15-64 jarigen niet meer nodig.

Daar E, a en D bekend zijn of berekend kunnen worden, rest ons een bepaling van P. Hiertoe knopen wij aan bij een door de heer Paelinck voor België gevolgde redenering²⁾. Hij stelt, dat het geoorloofd is als werkhypothese aan te nemen, dat de ontwikkeling in West-Europa tendeert naar het doel „elk gezin een auto”. Natuurlijk zijn er nu al gezinnen, die meer dan 1 auto hebben, maar daar dit nog niet op grote schaal voorkomt kan hiervan totdat ca. 50 pCt. van het verzadigingsniveau is bereikt (waar wij ook

in 1970 nog niet aan toe zijn), worden afgezien. Wij nemen aan, dat het plafond P wordt gegeven door het aantal gezinnen per 1.000 inwoners. Volgens C.B.S.-schattingen¹⁰⁾ moet voor de komende jaren worden gerekend met een gemiddelde gezinsgrootte van ca. 3,75. Dit betekent voor P een waarde van $267 (= \frac{1.000}{3,75})$.

De voor Nederland te verwachten „vergrijzing” van de bevolking uit zich in het kleiner worden der gezinnen. Bedroeg de gemiddelde gezinsgrootte in 1951 nog ca. 4 personen, voor de toekomst moet met kleinere gezinnen (ca. 3,75) worden gerekend. Om het beeld niet te veel te compliceren, is voor de achter ons liggende jaren ook reeds van deze gezinsgrootte uitgegaan. Veel invloed op de prognose-uitkomsten heeft dit overigens niet.

Wij kunnen nu de formule invullen als volgt: $E = a(267 - D)$. Na regressie-analyse volgt voor a een waarde van 0,0152. De formule wordt dus, als wij E voluit schrijven:

$$\frac{\Delta D}{\Delta W} \cdot \frac{W}{D} = 0,0152 \cdot (267 - D)$$

$$\text{of: } 100 \frac{\Delta D}{D} = 1,52 \cdot \frac{\Delta W}{W} \cdot (267 - D)$$

De verklaringswaarde van het model.

Met deze formule worden de autodichtheden sinds 1951 als volgt verklaard:

TABEL 3.

Verklaringswaarde van de formule

jaar	werkelijke autodichtheid per 1.000 inwoners; ultimo (D)	berekende autodichtheid per 1.000 inwoners; ultimo (D*)
1951	15,8	—
1952	17,2	17,3
1953	19,3	19,3
1954	22,5	22,1
1955	26,8	26,6
1956	32,0	32,0
1957	35,7	36,5
1958	38,7	38,5
1959	42,3	42,3

De waarde van de gemiddelde fout (0,8 pCt.)¹¹⁾ doet het beste voor de toekomst hopen; de correlatiecoëfficiënt wijkt nauwelijks waarneembaar van de maximale waarde 1 af.

Deze formule is afgeleid voor de Nederlandse verhoudingen van welvaart en autodichtheid; zij kan naar de vorm wel, maar naar de ingevulde coëfficiënten niet voor andere Europese landen worden toegepast. Ons model wijkt af van die, welke gebruikt werden door de heren Becker en Buissink. Enerzijds maken wij gebruik van de idee van een groeicurve met een redelijk plafond, wat Buissink niet deed. Anderzijds geven wij de beperkingen aan van internationale vergelijking, wat in het systeem van Becker werd nagelaten.

Prognose voor Nederland.

Een prognose op grond van de gevonden relatie is afhankelijk van de verwachte welvaartsontwikkeling. Wij zullen daarom twee alternatieven geven; een prognose voor een matige welvaartsontwikkeling van 2 pCt. per jaar, en een voor een snellere welvaartsontwikkeling van 3 pCt. per jaar.

Als wij starten bij een voor 1 augustus 1960 geschatte dichtheid van 45,8 (527.000 personenauto's op 11.500.000 inwoners), dan verkrijgen wij de volgende uitkomsten:

TABEL 4. *Prognose voor 1964 en 1970*

	(1-8-) 1964		(1-8-) 1970	
	dichtheid	aantal auto's	dichtheid	aantal auto's
Welvaartsstijging 2 pCt. per jaar	59,1	710.000	83,9	1.037.000
Welvaartsstijging 3 pCt. per jaar	66,6	790.000	108,0	1.334.000

N.B. De bevolking schatten wij in navolging van het C.B.S.¹⁰⁾ in 1964 op ca. 11,87 mln. en in 1970 op ca. 12,36 mln. (emigratie 20.000 per jaar).

Vergeleken met de prognoses van de heren Becker en Buissink ontstaat het volgende beeld:

TABEL 5. *Enkele prognoses*

	per	minimaal in 1970	maximaal in 1970
Becker - 1960	1-1-	1.385.000	1.760.000
Buissink - 1961	1-8-	ca. 1.000.000	
Geerlings - 1961	1-8-	1.037.000	1.334.000

Het is duidelijk, dat deze uitkomsten „slechts een zin hebben op lange termijn en dat ze geen predictie betekenen voor een wel bepaald jaar, zelfs in een tamelijk verwijderde toekomst gelegen, maar slechts voor een periode rond dit jaar gespreid”¹²⁾.

Samenvatting.

Uit een analyse van het verloop van de autodichtheid in een twaalfstal Europese landen in de periode van 1951 tot en met 1959 blijkt, dat *Nederland, mede door een grote bevolkingsdichtheid, een van het Europese patroon afwijkend beeld toont. De „consumer acceptance” is geen afzonderlijke verklarende factor voor de autodichtheid, maar blijkt een vertraagde welvaartsuitwerking te zijn. Het niveau van de welvaart en de mate van stijging van deze welvaart blijken de ontwikkeling van de autodichtheid in Nederland in de afgelopen tien jaar zeer goed te kunnen verklaren.*

LANDDAG VOOR ECONOMEN

Op woensdag 26 april 1961 zal te Utrecht de elfde landdag voor economen worden gehouden. Het programma, dat voor deze dag is opgesteld, ziet er als volgt uit:

10.00 uur: samenkomst bij het station te Utrecht van degenen die deelnemen aan de excursies. Er is een keuze mogelijk uit acht bedrijven;

10.15 uur: vertrek van de autobussen naar de te bezichtigen bedrijven;

12.15 uur: vertrek naar „Esplanade”, Lucas Bolwerk in Utrecht;

13.00 uur: gezamenlijke koffietafel in „Esplanade”;

14.15 uur: inleiding en discussie over „De betekenis van de economische wetenschap voor de leiding van de onderneming”, in „Esplanade” te Utrecht. Inleiders zijn Prof. Dr. D. B. J. Schouten, hoogleraar te Tilburg, en Dr. J. Bartels, lid Directie-Nederland Unilever N.V. Discussieleider is Prof. Dr. A. I. Diepenhorst, hoogleraar te Groningen;

17.15 uur: sluiting.

Hiertoe is een wiskundig model, ontleend aan de groei-curventheorie, gebruikt. Toepassing van dit model voor de toekomst geeft voor 1970 een *geschat aantal personenauto's, dat zal liggen tussen ca. 1.000.000 en 1.300.000.*

Baarn.

Drs. J. W. H. GEERLINGS, econ.

¹⁾ Drs. L. Becker: „De te verwachten groei van het Nederlandse personenautopark” in „E.-S.B.” van 24 februari 1960, blz. 212-216.

²⁾ J. Paelinck: „Projection du parc automobile en Belgique” in „Cahiers économiques de Bruxelles” van juni 1960, blz. 407-418.

^{3a)} Drs. J. W. H. Geerlings: „Verdrievoudiging van ons autopark in de eerstkomende tien jaar?” in „E.-S.B.” van 21 september 1960, blz. 927-929.

^{b)} idem: „De groei van het autopark” in „E.-S.B.” van 23 november 1960, blz. 1130. Beide met naschrift door de heer Becker.

⁴⁾ Prof. Dr. L. H. Klaassen en Drs. E. H. van de Poll: „Enige beschouwingen betreffende de investeringen in het Nederlandse wegennet”, preadvies voor de Congresdag op 15 december 1960 van de „Vereniging Het Nederlandsche Wegencongres”, in het bijzonder blz. 18-21.

⁵⁾ Drs. J. D. Buissink: „Geen verdrievoudiging, doch verduubeling van het aantal personenauto's” in „E.-S.B.” van 11 januari 1961, blz. 24-30.

^{6a)} O.E.C.E.: „General Statistics”, in het bijzonder het nummer van mei 1960.

^{b)} O.E.C.E.: „Statistical bulletin”, in het bijzonder het nummer van juli 1960.

^{c)} E.C.E. (U.N.O.): „Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe”.

^{d)} U.N.O.: „Statistical Yearbook”.

^{e)} U.N.O.: „Yearbook of National Account Statistics”.

⁷⁾ C.B.S.: „Het nationale inkomen van Nederland en van enige andere Europese landen” in „Maandschrift C.B.S.”, september 1958, blz. 868-870.

⁸⁾ O.E.C.E. (Milton Gilbert and ass.): „Comparative National Products and Price Levels”, Paris 1958, in het bijzonder blz. 19 en 20, waar staat: „. U.S. weights clearly do not provide the most appropriate basis for comparing European countries among themselves because of the important differences between the economic structure of the United States and those of the European countries.”

Nor, of course, do the results of these binary comparisons on the European country weights provide a conceptually adequate basis for intra-European comparisons, it must be emphasized that the dollar figures for the European countries have meaning only in terms of their relationship to the United States”

Zie ook: Th. M. Bouthoorn en Dr. C. J. Oort: „Internationale Vergelijkingen van Arbeidsproductiviteit en van Loonkosten” in „De Economist”, 1959, in het bijzonder blz. 213.

⁹⁾ Robert A. Bandeen: „Automobile Consumption, 1940-1950” in „Econometrica”, vol. 25, 1957, blz. 239-248, in het bijzonder blz. 248.

¹⁰⁾ C.B.S.: „Herziene berekeningen omtrent de toekomstige loop der Nederlandsche bevolking, 1951-1981”, 1954.

¹¹⁾ Drs. C. J. Schotsman gaf in „E.-S.B.” van 22 februari 1961 in „Wel verdrievoudiging van het aantal personenauto's” (blz. 206 en 207) in een vergelijkende studie van het door Becker resp. Buissink bereikte voornamelijk op grond van een geringe gemiddelde fout de voorkeur aan Beckers prognose. Ware dit het enige criterium, hij zou zich thans — om zijn eigen spraakgebruik aan te houden — onder ons vaandel moeten scharen.

Dit klemt te meer, nu hij in zijn verhitte discussie met Drs. J. D. Buissink in „E.-S.B.” van 15 maart 1961 (blz. 285 en 286) — varend onder eigen vlag — het slachtoffer dreigt te worden van een wel bijzonder explosief model. Toepassing van zijn formule komt namelijk neer op een verdubbeling van het autopark in elke periode van 5 jaar, zodat er in 1975 ca. 4,3 mln. en in 1980 ca. 8,8 mln. personenauto's zouden moeten zijn. Dit zal zelfs autoliefhebbers als wat veel van het goede voorkomen.

¹²⁾ Drs. W. K. Brauers, M.A.: „Handboek voor internationale prognose en planning”, Antwerpen/Amsterdam 1960, in het bijzonder blz. 76.

Enkele gegevens omtrent de zgn. ontwikkelingsgewesten in België

Zoals in een voorgaand artikel reeds werd opgemerkt ¹⁾, werd door de Belgische Regering een aantal gemeenten in bepaalde streken tot zgn. ontwikkelingsgewesten verklaard. Voor deze gewesten werden speciale regelingen getroffen ter stimulering van de vestiging van nieuwe industrieën en ter bevordering van de modernisering van reeds bestaande ondernemingen. Streken waaraan bijzondere aandacht werd geschonken, zijn de Borinage en de daaraan grenzende streek Le Centre, alsmede de streek Zuiderkempen-Hageland.

In het onderstaande volgen enkele opmerkingen omtrent de omstandigheden, zoals beschikbare arbeidskrachten, beschikbare terreinen, die men in deze gebieden kan aantreffen.

A. Borinage.

Arbeidsreserve.

De Borinage is van oudsher een gebied met veel mijnbouw en industrie. In vergelijking tot andere gebieden in België is de bevolking in de Borinage bijzonder industrie-„minded”. In streken als Vlaanderen, Zuiderkempen is dit in mindere mate het geval.

Een belangrijk deel van de industrie in de Borinage is gericht op de levering van benodigdheden voor de mijnen. Het sluiten van mijnen in de Borinage heeft daardoor niet alleen onmiddellijke gevolgen voor de betrokkenen bij de mijnen zelf, maar brengt tevens met zich, dat een reeks voornamelijk kleinere industrieën een deel van hun afzetgebied verliezen en in hun bestaanszekerheid worden aangetast.

Met het sluiten van mijnen komt daardoor niet alleen personeel van de mijnen vrij, maar zullen door ontslagen ook in de toeleverende industrieën arbeidskrachten vrijkomen. Voorts is een groot aantal (1.500-2.000 man) in de Borinage woonachtige industrie-arbeiders wegens de geringe werkgelegenheid in hun omgeving in het Noordfranse industriegebied werkzaam. Daar deze arbeiders over het algemeen gaarne dichter bij huis zouden werken, temeer daar na de devaluatie van de Franse frank de Franse lonen omgerekend in B.fr. niet-meer zo gunstig zijn, vormen ook deze arbeiders een zekere arbeidsreserve.

Door het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid worden halfjaarlijks tellingen verricht van de volledig werklozen. Volgens de „Zesmaandelijke telling der volledig werklozen op 16 mei 1960” waren de volgende aantallen werklozen ingeschreven bij de arbeidsbureaus te Bergen (hoofdplaats van de Borinage) en van La Louvière (hoofdplaats van het Centrum) ²⁾.

TABEL 1

mannen	Bergen	La Louvière
geschoolde arbeiders in de:		
mijnbouw	341	162
bouwnijverheid	212	114
houtbewerking	89	61
metaalbedrijven	518	490
lederindustrie	107	17
verkeer	167	91
diversen	238	199
lagere bedienden	115	43
geofende ongeschoolden	1.154	547
gewone ongeschoolden	1.302	784
	4.243	2.508
Ingedeeld naar arbeidsgeschiktheid:		
arbeidsgeschikt	2.199	1.841
anderen	2.044	667
	4.243	2.508
Ingedeeld naar leeftijd:		
jonger dan 20 jaar	97	54
van 20 tot 35 jaar	1.306	567
van 35 tot 50 jaar	1.379	698
50 jaar en ouder	1.461	1.189
	4.243	2.508
Verdeling naar duur der werkloosheid:		
korter dan 1 jaar	2.526	1.559
tussen 1 en 2 jaar	668	556
langer dan 2 jaar	1.049	393
	4.243	2.508

De indeling naar arbeidsgeschiktheid verdient enige toelichting. Uit de cijfers voor geheel België blijkt, dat van de 91.817 werkloze mannen 44.880 mannen — dus nog niet de helft — arbeidsgeschikt zijn. Volgens de toelichting werd de bepaling van de arbeidsgeschiktheid opgedragen aan de arbeidsbemiddelaars van de plaatsingsdiensten. Deze arbeidsbemiddelaars hebben zich er niet enkel toe bepaald het bij een medisch onderzoek vastgestelde percentage van algemene arbeidsgeschiktheid op te tekenen, doch hebben ook rekening gehouden met de mate van lichamelijke geschiktheid voor de uitoefening van het betrokken beroep. Volgens mededeling van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid is het grootste probleem de werkverschaffing voor het grote aantal oudere arbeiders, die weinig opleiding hebben genoten en vaak nog lichamelijk gehandicapt zijn.

Door het sluiten van mijnen zal het aantal werklozen nog sterk toenemen. Men heeft berekend, dat in geheel België door deze sluitingen ca. 13.000 man werkloos worden, waarvan in de Borinage ca. 9.000 man. De sluiting van de mijnen zal echter geleidelijk geschieden en men rekent ermede, dat in 1961-1962 ca. 2.500 man zonder werk komt.

Verwacht wordt, dat men relatief weinig moeite zal hebben met de herplaatsing van de houwens. Een groot probleem vormen weer de weinig geschoolde, oudere ondergrondse arbeiders, waarvoor men niet gemakkelijk

(vervolg noot 2)

Het totaal aantal werkloze mannen is van 91.817 per 16 mei 1960 teruggelopen tot 84.405 per 16 november 1960. In Bergen en La Louvière nam het aantal werkloze mannen met rond 700 resp. 600 man af. Deze teruggang is voornamelijk het gevolg van een grotere vraag naar industrie- en bouwvakarbeiders.

passend werk zal kunnen vinden. Het is moeilijk vast te stellen hoeveel geschoolde technici, zoals monteurs, elektriciens, bankwerkers uit het ondergrondse en bovengrondse bedrijf der mijnen vrij zullen komen. Men is doende bij de te sluiten mijnen hieromtrent gegevens te verzamelen.

Daar de Belgische bevolking zeer aan zijn streek en woonplaats is gehecht, is het niet mogelijk arbeiders naar andere streken te verplaatsen. Liever reist men dagelijks 50 km heen en terug naar zijn werk dan te verhuizen naar een plaats, dicht bij het werk gelegen.

Er wordt veel aandacht besteed aan de *herscholing* van personeel. Door de E.G.K.S. zijn middelen ter beschikking gesteld voor de *herscholing* van door sluiting van mijnen ontslagen arbeiders, terwijl ook de Regering hulp verleent. De *herscholing* vindt op verschillende manieren plaats. Niet alleen kunnen arbeiders uit zichzelf aanspraak maken op *herscholing*, doch ook kunnen bedrijven de bij hen werkzame arbeiders geheel of gedeeltelijk op kosten van de Staat in het kader van de eisen van het specifieke bedrijf laten *herscholen*. Ook worden wel leraren ter beschikking van de bedrijven gesteld om de arbeiders in het bedrijf op te leiden.

Zoals in het vorige artikel reeds werd vermeld, kan een nieuw te vestigen bedrijf een beroep doen op het betreffende Ministerie en dit Ministerie verzeken het benodigde personeel te werven en dit zonedig te laten opleiden, hetgeen bijv. geschieden kan in de periode, dat men doende is de fabriek te bouwen.

Het *loonpeil* in de Borinage is mede onder invloed van het nabij gelegen industriegebied van Henegouwen hoog, althans in vergelijking met andere gebieden als bijv. West-Vlaanderen. Daar staat tegenover, dat de produktiviteit van de arbeiders in dit gebied veel hoger is dan elders. Het loon van bijv. geschoolde draaiers, fraisers bedraagt thans in Bergen B.fr. 34 à B.fr. 38 per uur, gebaseerd op een basisloon plus normale premie van $33\frac{1}{3}$ pCt. In Charleroi liggen de lonen hoger en betaalt men aan geschoolde arbeiders B.fr. 40 à B.fr. 44 (eveneens inclusief een premie van $33\frac{1}{3}$ pCt. op het basisloon).

Naast mannelijke zijn ook veel vrouwelijke arbeidskrachten werkloos. Per 16 mei 1960 waren ingeschreven te Bergen: 1.234 en te La Louvière 483 werkloze vrouwen.

TABEL 2.

	Bergen	La Louvière
Leeftijdverdeling:		
onder 20 jaar	30	20
20 tot 35 jaar	280	100
35 tot 50 jaar	365	156
50 jaar en ouder	559	207
	1.234	483
Beroepsverdeling:		
geschoolde arbeiders		
kledingindustrie	94	78
lederindustrie	167	1
diversen	222	70
lagere bedienden	164	59
geoefende ongeschoolden	399	65
gewone ongeschoolden	188	210
	1.234	483

Uit de statistische gegevens is niet af te leiden, hoeveel geoefende en ongeefende ongeschoolde vrouwelijke arbeidskrachten, die in metaalverwerkende industrieën werkzaam zijn geweest, thans werkloos zijn. Het loon van ongeschoolde vrouwelijke arbeiders is B.fr. 15 à B.fr. 16 per uur.

Grond en gebouwen voor industriële doeleinden.

In de Borinage kan men in ruime mate grond, al dan niet bebouwd, verkrijgen tegen zeer sterk variërende voorwaarden en prijzen. In het algemeen zijn de volgende mogelijkheden aanwezig:

1. Koop van particulieren.

2. Koop van gemeentegronden. In vele gevallen stelt de gemeente grond ter beschikking tegen een symbolische prijs van 1 frank.

3. Koop van grond op verlaten of nog te verlaten mijnzetsels. De gesloten en nog te sluiten mijnen zijn in hoge mate gefinancierd door de Staat. Na sluiting worden grond en gebouwen door de Staat overgenomen, waarna de Staat deze weer aan particulieren tracht te verkopen, vaak tegen een symbolisch bedrag doch met de verplichting van de koper om het terrein op te ruimen.

4. In de Borinage bevindt zich voorts een aantal verlaten fabrieken van kleine industrieën, die vaak tegen gunstige prijzen kunnen worden gekocht.

5. Koop van grond in een „Zoning”. Zoals reeds vermeld, legt de Staat in verschillende gebieden industrieterreinen aan en zorgt daarbij voor de nodige verkeersaansluitingen, alsmede voor aansluitingen op waterleiding-, gas- en elektriciteitsnetten. De Staat levert deze aansluitingen tot aan de ingang van de fabriek.

Deze terreinen zijn zeer geschikt voor grote industrieën, waarvoor een goede verkeersaansluiting en krachtstroomvoorziening van het grootste belang zijn. De grondprijs in een „Zoning” loopt van B.fr. 200.000 tot B.fr. 800.000 per ha (B.fr. 20 à B.fr. 80 per m²). Het is in bepaalde gevallen mogelijk, dat de koopprijs over 10 tot 20 jaren verdeeld en betaald wordt, waarbij geen rente in rekening wordt gebracht. Als standaard-bouwkosten wordt aangegeven B.fr. 2.200 per m². De huren van gebouwen variëren uiteraard zeer sterk. Als jaarhuur voor nieuw gebouwde fabrieksruimte wordt aangegeven. B.fr. 165 tot B.fr. 220 per m².

Voorziening met elektriciteit en gas.

De elektriciteitsvoorziening van de Borinage is zeer ruim. Binnenkort zal naast het bestaande krachtstation van 100.000 KVA nog een station van 200.000 KVA gereedkomen. In verband met het sluiten van de mijnen zijn de plaatselijke elektriciteitsmaatschappijen bereid aan nieuwe industrieën stroom te leveren tegen de helft van hun laagste tarieven. Deze laagste tarieven bedragen B.fr. 0,55 per kWh dagstroom en B.fr. 0,35 per kWh nachtstroom. Bij groot resp. regelmatig verbruik kunnen speciale tarieven worden overeengekomen.

Gas wordt geleverd in twee soorten en wel kolengas met 8.500 calorieën per m³ en cokesovengas met 4.200 calorieën per m³. De prijs van cokesovengas bedraagt B.fr. 1,25 tot B.fr. 2 per m³ al naar de af te nemen hoeveelheid. De prijs van kolengas bedraagt minimaal B.fr. 1,5 per m³.

Water is op een diepte van 33 m in overvloed te vinden. Bovendien kan voor bepaalde doeleinden (koeling) water uit de kanalen worden gebruikt. Op de speciaal aangelegde industrieterreinen worden waterleidingen aangelegd, zowel voor industrie- als voor drinkwater.

Verkeersverbindingen.

De Borinage heeft reeds een uitgebreid spoorwegnet. Bergen zelf ligt op het knooppunt van de lijn Amsterdam-Brussel-Parijs en de lijn van Luik, Charleroi naar Rijssel (Noord-Frankrijk).

De Borinage is met Antwerpen verbonden door het kanaal Nimy-Blaton (schepen tot 1.350 ton). Voorts verbindt het kanaal Mons-Condé (schepen tot 300 ton; spoedig 600 ton) de Borinage met Franse industriecentra, Duinkerken en Parijs. De autoweg Amsterdam-Brussel-Parijs loopt via Bergen. Een nieuwe autoweg, de „Route de Wallonie”, die van West- naar Oost-België loopt, is in aanbouw.

B. Zuiderkempem-Hageland.

Arbeidsreserve.

Evenals de Borinage werd de streek Zuiderkempem-Hageland in 1958 door de Regering tot ontwikkelingsgewest verklaard en wel in verband met de hoge werkloosheid. Het probleem ligt in deze streek echter geheel anders dan in de Borinage. In de Borinage is het werkloosheidsprobleem ontstaan doordat een der pijlers van de lokale economie, de mijnbouw, in een crisis verkeert. De mijnbouw in Zuiderkempem-Hageland is veel moderner dan die in de Borinage en wordt niet in die mate met sluiting bedreigd als daar. Het feit, dat Zuiderkempem-Hageland tot ontwikkelingsgebied is verklaard, is dan ook geen gevolg van de kolen crisis.

Het werkloosheidsprobleem in Zuiderkempem-Hageland is al oud en is ontstaan doordat de bevolking sterker toeneemt dan het aantal arbeidsplaatsen. De streek is van oudsher agrarisch en behalve de mijnen zijn er pas sedert kort enkele industrieën gevestigd. De bevolking is daardoor ook nog niet erg industrie-„minded”. De Overheid tracht in dit gebied de industrialisatie echter te bevorderen. Daartoe is een gedeelte, waarin de gemeenten Aarschot, Diest, Geel, Herentals, St. Truiden en Tessenderlo, tot „ontwikkelingsgewest” verklaard.

Per 16 mei 1960 waren bij de arbeidsbureaus te Hasselt, Turnhout, Tongeren en Leuven de volgende aantallen werklozen ingeschreven:

TABEL 3.

mannen	Hasselt	Turnhout	Tongeren	Leuven
geschoolden in:				
agrarische bedrijven	110	102	73	148
mijnbouw	10	342	—	28
bouwnijverheid	184	133	137	162
houtindustrie	132	93	48	97
metaalindustrie	231	111	126	248
lederindustrie	24	47	7	46
verkeer	152	90	55	116
diversen	195	214	103	185
lagere bedienden	90	56	32	87
geoeefende ongeschoolden....	896	465	324	509
gewone ongeschoolden.....	2.465	2.092	558	1.462
	4.489	3.745	1.463	3.088
Leeftijdverdeling:				
jonger dan 20 jaar	131	46	49	60
20 tot 35 jaar	1.224	458	399	477
35 tot 50 jaar	1.279	820	378	589
50 jaar en ouder	1.855	2.421	637	1.962
	4.489	3.745	1.463	3.088
Verdeling naar duur der werkloosheid:				
korter dan 1 jaar	2.132	1.422	821	1.463
tussen 1 en 2 jaar	635	485	266	660
langer dan 2 jaar	1.722	1.838	376	965
	4.489	3.745	1.463	3.088
Ingedeeld naar arbeids- geschiktheid:				
arbeidsgeschikt	2.266	1.853	872	1.356
anderen	2.223	1.892	591	1.732
	4.489	3.745	1.463	3.088

Veel aandacht wordt besteed aan betere scholing en herscholing door de oprichting van technische, handels- en vakscholen.

Industrieterreinen.

Speciale industrieterreinen worden ingericht nabij de plaatsen Tessenderlo, Aarschot en bij Olen-Oevel-Geel. De terreinen bij Tessenderlo en Olen-Oevel-Geel liggen aan het Albertkanaal, dat ter plaatse zal worden verbreed en waaraan binnenhavens zullen worden gegraven. Het terrein bij Aarschot ligt aan de spoorweg en wordt ca. 100 ha groot.

Bijzondere aandacht zal worden besteed aan goede verkeersaansluitingen door aanleg van wegen, o.a. de Boudevijnautostrada tussen Antwerpen en Keulen, en de reeds genoemde aanleg en verbetering van kanalen en binnenhavens. Het Albertkanaal is reeds toegankelijk voor schepen tot 2.000 ton.

Energievoorziening.

Een dicht net van hoogspanningsleidingen omspant de Kempen en is aangesloten op het Westeuropese verdelingsnet. Nieuwe centrales zijn in aanbouw. De prijzen van elektriciteit zijn laag, in het bijzonder bij grootverbruik. Gas kan op talrijke plaatsen worden geleverd. Grondwater is op geringe diepte te vinden, terwijl voor industrieel gebruik voorts water uit kanalen en rivieren kan worden betrokken.

Sedert de invoering van de wet van 18 juli 1959 werden kredietaanvragen ingediend tot een totaal van B.fr. 225.750.000 voor bedrijven, waarin 2.000 arbeidskrachten zouden kunnen worden tewerkgesteld. Onder deze bedrijven bevinden zich:

een levensmiddelenbedrijf bij Herentals met 1.200 man
metaalbedrijven bij Tessenderlo 350 man
kleine met de metaalsector verwante be-
drijven bij Grobbendonk en Rotselaar . 130 man
voorts een plasticschoenfabriek, een pluimveeslachterij en
nog enkele kleine bedrijven.

Vlaardingen.

Drs. J. BALEN.

BOEKBESPREKING

Economisch Sociologisch Instituut: De gevolgen van de Europese integratie voor de Nederlandse leder- en schoenindustrie. Uitg. Secretariaat van de federatie van verenigingen van Nederlandse lederfabrikanten, Tilburg 1960, 135 blz., 6 appendices (103 blz.) en 8 bijlagen, f. 10.

Het is algemeen bekend, dat de inwerkingtreding van het E.E.G.-verdrag voor alle bedrijfstakken in Nederland min of meer belangrijke gevolgen zal hebben. De omvang van de invloed van het verdrag staat echter nog geenszins voor alle bedrijfstakken vast. Het is daarom verheugend, dat het Economisch Sociologisch Instituut (E.S.I.) heeft nagegaan „of en in welke mate het internationale concurrentievervalsysteem van de leder- en schoenindustrie door de instelling van de gemeenschappelijke markt zal worden versterkt of verzwakt”. Het onderzoek is beperkt tot die bepalingen uit het E.E.G.-verdrag, welke de betrokken bedrijfstakken op korte termijn kunnen beïnvloeden, nl. de instelling van een douane-unie en de harmonisatie op het gebied van de sociale voorzieningen. Geen rekening is gehouden met de geleidelijke realisering van de gemeenschappelijke markt, zodat de bestaande situatie (1956!) vergeleken is met de eindfase.

Nadat in de inleiding van dit voortreffelijke rapport de doelstelling, de opzet en de uitgangspunten van het onderzoek zijn weergegeven, komt in hoofdstuk II de produktie- en afzetstructuur voor leder en schoenen in West-Europa aan de orde. Bij de bespreking van de produktiestructuur worden tevens interessante gegevens verstrekt over het aantal ondernemingen en hun gemiddelde grootte alsmede over de produktiewaarde per hoofd van de bevolking. De afzetstructuur wordt niet alleen besproken voor de E.E.G.- en de overige Westeuropese landen tezamen, maar ook voor de E.E.G.-landen en het Verenigd Koninkrijk afzonderlijk. Van deze landen worden de produktie, de in- en uitvoer en het verbruik van huiden en vellen (voor 1956), van leder en schoenen en pantoffels (voor de jaren 1950 t/m 1956) in tabellen weergegeven.

Uit hoofdstuk III blijkt, dat de produktie van *zoolleder* in West-Europa, ondanks een stijging van het verbruik van lederen schoenen — d.w.z. schoenen met lederen bovenwerk — een aanzienlijke daling vertoont t.o.v. 1950. Was de produktie in laatstgenoemd jaar nog 236.700 ton, in 1956 bedroeg deze nog slechts 165.200 ton. Deze daling moet in hoofdzaak worden toegeschreven aan de toename van het verbruik van substituutmaterialen (o.a. rubber) voor het onderwerk van schoenen. Het verdient stellig de aandacht, dat de daling van de produktie in West-Duitsland relatief het geringst is, terwijl de produktie in Nederland met meer dan het gemiddelde is afgenomen.

De geringe omvang van de internationale handel in *zoolleder* is toe te schrijven aan de grote mate van „self-supporting” van de E.E.G.-landen, aan de vrij algemene structurele stagnatie in deze industrietak en tenslotte aan de invoertarieven op *zoolleder*. De handel, welke desondanks heeft plaats gevonden, vindt zijn oorzaak voornamelijk in prijs- en kwaliteitsverschillen en in preferenties van de consumenten. Op grond van verschillende veronderstellingen komt het E.S.I. tot de conclusie, dat deze handel niet in belangrijke mate is voortgevloeid uit verschillen in de voornaamste kostensoorten (de verwerkte huiden, de looistoffen en de bestede arbeidstijden, welke in Nederland resp. ca. 50 pCt., ca. 18 pCt., en ca. 11 pCt. van de totale produktiewaarde uitmaken).

De produktie van *overleder* is van 1950 tot 1956 in West-Europa met 21,4 pCt. toegenomen, voornamelijk als gevolg van de toename van het verbruik. In 1956 was het verbruik in West-Europa ruim 1 mrd. vierkante voet, in Nederland 53,4 mln. vierkante voet. Daar de mate van vervanging van lederen bovenwerk door substituten aanmerkelijk geringer is dan bij *zoolleder*, is er een nauwe samenhang te constateren tussen de stijgende produktie van lederen schoenen en van *overleder*. Er is een belangrijke handel tussen de diverse landen omdat de betrokken landen niet in gelijke mate „self-supporting” zijn t.a.v. de verschillende soorten leder welke onder de post *overleder* vallen.

Meér dan in het geringe verschil in onderlinge kostenverhoudingen, moet de verklaring voor de omvangrijke handel daarnaast gezocht worden in het feit dat in sommige landen belangrijke kwantitatieve belemmeringen voor de uitvoer van kalfsvellen bestaan (waardoor de binnenlandse produktie van *overleder* wordt gestimuleerd). Anderzijds vormen de hoge invoerrechten een belangrijke belemmering voor de handel.

Is de uitvoer van *schapen- en geitenleder* in verhouding tot de produktie opvallend laag in West-Duitsland en Italië, de verhouding tussen de invoer en het binnenlands verbruik ligt bijzonder hoog voor de Benelux-landen. Ook het handelspatroon voor *schapen- en geitenleder* moet in

eerste instantie verklaard worden uit de onvoldoende mate, waarin de verschillende landen in eigen behoeften kunnen voorzien met betrekking tot de diverse ledersoorten. Daarnaast hebben handelspolitieke maatregelen een belangrijke invloed op het handelspatroon uitgeoefend.

In hoofdstuk IV wordt onderzocht, of de in het voorgaande besproken factoren door de realisatie van de E.E.G. wijziging zullen ondergaan en in welke mate de concurrentiepositie van de verschillende landen hierdoor zal veranderen. Zoals reeds gezegd, wordt volstaan met een analyse van de bepalingen uit het E.E.G.-verdrag met betrekking tot de instelling van een douane-unie en de regelingen inzake de harmonisatie van enige sociale voorzieningen. De analyse van dit laatste aspect is nog beperkt tot de gevolgen van de „equal pay for equal work”-gedachte en de regeling van de uniforme beloning van overuren boven de 40-urige werkweek. In een uitvoerige en duidelijke uiteenzetting — waarbij de waarschijnlijke veranderingen die zich t.a.v. de belangrijkste kostenfactoren zullen voordoen apart worden geanalyseerd — komt het E.S.I. tot de conclusie, dat de genoemde E.E.G.-bepalingen voor Nederland slechts een zeer geringe kostenstijging meebrengen.

Nadat enkele algemene opmerkingen zijn gemaakt over de te verwachten invloed van de tariefwijziging op het handelspatroon in de lederindustrie, wordt nagegaan, welke kwantitatieve verschuivingen zich in het produktie- en afzetpatroon zullen voordoen. In het bij deze benadering gehanteerde macro-model wordt o.a. rekening gehouden met de repercussies in andere bedrijfstakken en met de ontwikkeling van de prijsniveaus en de betalingsbalansen van de betrokken landen. In een zeer overzichtelijke tabel (blz. 78) worden voor alle E.E.G.-landen de verwachte verschuivingen van produktie, invoer, uitvoer en verbruik van de drie onderscheiden ledersoorten weergegeven.

De bespreking van de *schoen- en pantoffelindustrie* in het rapport verloopt langs overeenkomstige lijnen, zodat achtereenvolgens aan de orde komen: een overzicht van de produktie en afzet van schoenen en pantoffels, de verklaring van het handelspatroon en de invloed van het E.E.G.-verdrag op het kostenniveau en op het handelsverkeer.

Een greep doende uit de veelheid van de in de betreffende hoofdstukken en de bijbehorende appendices verschaft gegevens constateren wij, dat Nederland in 1956 17,8 mln. paren schoenen produceerde, hetgeen ca. 5 pCt. is van de totale Westeuropese produktie (voor pantoffels zijn deze cijfers resp. 4,2 mln. paren en ruim 3 pCt.). Vooral de E.E.G.-landen hebben, in de zich relatief traag ontwikkelende bedrijfstak van de schoenindustrie, tot een vergroting van het verbruik, de produktie en de export van West-Europa bijgedragen. In de meeste landen komen de produktie en het verbruik nagenoeg overeen, zodat de handelsbewegingen van geringe omvang zijn. De handelsbewegingen, die ondanks de zeer rigoureuze invoertarieven hebben plaatsgevonden, hebben in belangrijke mate betrekking op specialiteiten van de verschillende landen. In de jaren 1950 t/m 1956 was het verbruik van schoenen in Nederland 1,3 paar per hoofd van de bevolking, in Italië en het Verenigd Koninkrijk resp. 0,8 en 1,8 paar. De overeenkomstige cijfers voor pantoffels zijn resp. 0,4, 0,1 en 0,4 paar (in Frankrijk 1,3 paar). Het verbruiksniveau is sterk door klimatologische omstandigheden en door het welvaartspeil bepaald.

T.a.v. de kostenstructuur van de schoenindustrie kan worden gesteld, „dat zich tussen de diverse landen slechts

grote verschillen voordoen m.b.t. de loonkosten en de meer algemene kosten". De druk van deze laatste kosten zal voornamelijk worden bepaald door de bedrijfsgrootte en de daarmee in verband staande mogelijkheden (automatisering, serieproductie enz.). In 1956 bedroeg de invoer van pantoffels in Nederland niet minder dan 31 pCt. van het verbruik. Hiertegenover stond, dat bijna 16 pCt. van de productie werd uitgevoerd.

Uit de door het E.S.I. verstrekte cijfers blijkt, dat voor de Nederlandse schoen- en pantoffelindustrie een kostprijsverhoging te verwachten is, in hoofdzaak t.g.v. de „equal pay"-regeling. De prijsdaling, welke als gevolg van de tariefafschaffing zal optreden, zal voor West-Duitsland en de Benelux in meer of mindere mate door de geconstateerde kostenverhogingen worden tegengegaan. Op grond van de op blz. 121 gegeven cijfers moet de Nederlandse schoen- en pantoffelindustrie met een in de toekomst steeds toenemende buitenlandse concurrentie rekening houden.

Het rapport wordt besloten met een samenvatting en een conclusie. Volledigheidshalve zij vermeld, dat in de samenvatting nog summier wordt ingegaan op de consequenties van een eventuele (!) vrijhandelszone.

Wanneer wij tot slot enkele kritische kanttekeningen bij het rapport maken, moet als eerste bezwaar worden genoemd dat het rapport, dat in het voorjaar van 1960 beschikbaar is gekomen, gebaseerd is op cijfermateriaal van 1956 en voorgaande jaren. Niet alleen verliest het rapport daardoor in belangrijke mate aan actualiteit, maar bovendien zullen verschillende conclusies, i.v.m. de ontwikkeling welke sindsdien heeft plaats gevonden (te denken is o.a. aan de voorstellen tot arbeidstijdsverkortening en tot verlaging van het buitentarief met 20 pCt.), herziening behoeven. Hoewel het E.S.I. dit niet uitdrukkelijk laat uitkomen, mag verder niet uit het oog worden verloren, dat aan de conclusies van het rapport slechts een, overeenkomstig de uitgangspunten, beperkte waarde mag worden toegekend. Zo is met name geen rekening gehouden met wijzigingen in het producenten- en consumentengedrag, met veranderingen in produktietechniek, verkoopmethoden, kwaliteit en kostprijs van rubber. Het spreekt vanzelf, dat mutaties in elk van deze factoren de conclusies van het E.S.I. in meer of minder sterke mate kunnen aantasten.

Opvallend is, dat bij de algemene bespreking gesteld wordt, dat er geen verband bestaat tussen de productie van overleder en de productie van schoenen (en pantoffels) — blz. 15 —, terwijl uit de bespreking en de grafiek op blz. 38 blijkt, dat er een zeer duidelijk verband is tussen de productie van overleder en schoenen. Overigens wordt in de tekst en in de tabellen consequent van overleder gesproken, terwijl in sommige grafieken voor deze leder-soort de naam bovenleder wordt genoemd. In het goed verzorgde rapport, dat zeer veel overzichtelijke tabellen en grafieken bevat, hebben wij slechts twee omissies aangetroffen. In tabel 18 (blz. 41) zijn de percentages voor het totaal van de E.E.G.-landen niet weergegeven en op blz. 109 is bij de eerste veronderstelling niet vermeld, dat hierbij

ook rekening is gehouden met de volledige invoering van de „equal pay". Tenslotte is het ons uit de bespreking van het vrij ingewikkelde macro-model in appendix VI niet duidelijk geworden, op welke gronden het E.S.I. de inkomens-elasticiteit op 1 en de quote-elasticiteit op 4 stelt (blz. 6).

Bovenstaande opmerkingen doen niets af aan de grote waardering, welke wij voor het door het E.S.I. verrichte werk hebben. Naast de schat aan gegevens, welke voor de betrokken bedrijfstakken als zodanig verzameld is, wordt aan eenieder, die niet rechtstreeks bij deze bedrijfstakken betrokken is, een unieke gelegenheid geboden een kijkje achter de schermen van deze in het algemeen zo weinig bekende bedrijfstakken te nemen.

Rijen, september 1960.

P. A. M. PEERDEN, ec. drs.



Duitse Industrie Jaarbeurs Hannover

30. April - 9. Mai 1961

TECHNISCHE MESSE

Machines, apparaten en
technische uitrustingen

MUSTERMESSE

Gebruiks- en Verbruiksartikelen

**Toegangskarten (Messeausweise) en nadere
inlichtingen:**

**Nederlands-Duitse Kamer van Koophandel,
's-Gravenhage, Jan van Nassastraat 3,
Telefoon 77 78 72**

In DUITSLAND bedraagt de prijs van
een Messeausweise DM 10.--, in Neder-
land zijn zij aan bovenstaand adres tegen
STERK VERLAAGDE PRIJS verkrijgbaar
en geven tevens recht op korting op de
treinkosten (alleen op het Duitse traject)
bij aankoop van een retourbiljet.

Bij bestelling van één of meer Messeausweise wordt,
zolang de voorraad strekt, gratis een voorlopige ca-
talogus verstrekt.



**HOLLANDSCHE SOCIËTEIT
VAN LEVENSVZERKERINGEN N.V.**

Hoofdkantoor Nederland:
Herengracht 475, Amsterdam-C. tel. 221322
Head Office Canada:
1130 Bay Street, Toronto 5

**...meer dan anderhalve
eeuw levensverzekering**

Geldmarkt.

Na de interventie van staatswege door middel van de plaatsing van een lange lening, waarvan de storting op 1 maart jl. heeft plaats gehad, is de geldmarkt aan zichzelf overgelaten. Dit heeft betekend, dat de geldruimte, die reeds lang bestaat, zich niet alleen handhaafde, doch onder invloed van een toestroming van middelen uit het buitenland nog uitbreidde. In de verslagweek begon de bankbiljettencirculatie reeds de invloed van de naderende ultimo te ondervinden, die in verband met het vrijwel samen-

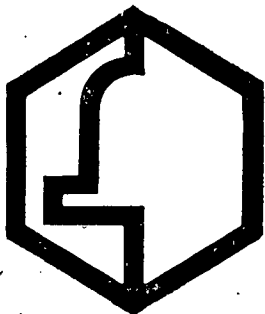
vallen met de paasdagen, naar men verwacht, grote eisen aan het bankwezen zal stellen. Omdat de banken gewoontegetrouw vier dagen gesloten zullen zijn, zal het hoogtepunt in de golf waarschijnlijk reeds op donderdag 30 maart vallen. Door het ruime saldo, dat de banken bij De Nederlandsche Bank aanhouden, scheidt het komende beloop geen enkel probleem.

Kapitaalmarkt.

Cijfers, ook als deze op reeds in de geschiedenis gleden tijdperken betrekking hebben, blijven vaak de moeite van het bestuderen waard. De Minister van Financiën liet de gegevens van de betalingsbalans over 1960 publiceren. Zij brachten aan het licht, dat de verkoop naar

het buitenland van binnenlandse effecten per saldo f. 1.072 mln. naar ons land heeft doen stromen, een vermindering vergeleken met vorig jaar van f. 242 mln. Vooral het vierde kwartaal 1960 heeft tot dit teruglopen bijgedragen. Zou men echter de bijzondere plaatsing in het buitenland van aandelen Koninklijke in ruil voor de aankoop door dit concern der Canadese Eagle Oil Company uitschakelen, dan zouden de cijfers over 1960 waarschijnlijk een stijging t.o.v. 1959 laten zien. De belangstelling van Nederlandse ingezetenen voor buitenlandse effecten — in het bijzonder moet hier worden gedacht aan de hoogrentende Duitse obligaties — blijft toenemen. In 1958 kocht men per saldo slechts f. 4 mln., in 1959 f. 300 mln., in 1960 f. 420 mln. Het gevolg van de schaarbeweging is, dat uit het effectenverkeer met het buitenland ons land f. 652 mln. netto ontving. In 1959 en 1958 waren deze cijfers resp. f. 1.014 mln. en f. 1.204 mln. De druk op de binnenlandse kapitaalmarkt is dus verminderd, waarbij men moet bedenken, dat staatsleningen boven het bedrag nodig om het tekort in 's Rijks Kas te dekken, voor verdere afroming hebben gezorgd.

Om nog even in het verleden te blijven, de levensverzekeringsmaatschappijen hebben, aldus „De Telstroom”, hun beleggingen in 1960 weer met een groter bedrag kunnen uitbreiden. De toeneming was f. 687 mln. (in 1959 f. 633 mln.). De



Voor het researchbureau van ons concern zoeken wij een

econoom

met veelzijdige praktijkervaring.

Het researchbureau is een stafbureau, dat de hoofddirectie adviseert over onderwerpen, die betrekking hebben op het werkterrein van De Bijenkorf en dat van de dochtervennootschappen Hema en Perry van der Kar.

Het bureau bestaat uit twee afdelingen, die zich respectievelijk bezighouden met:

- efficiency-onderzoek
- longterm-planning, commerciële research, organisatieproblemen en diverse beleidsvraagstukken.

De aan te stellen functionaris zal onder supervisie van de research-manager leiding moeten geven aan de laatstbedoelde afdeling, welke momenteel uit zes economen en één wiskundige bestaat. De te benoemen chef zal tevens een deel van de contacten moeten verzorgen, die het Researchbureau met buitenlandse warenhuizen en de Internationale Warenhuis Vereniging onderhoudt.

Gegadigden wordt verzocht eigenhandig geschreven sollicitaties, voorzien van een recente pasfoto, te richten aan de Centrale Personeelsafdeling te Amsterdam.

de Bijenkorf

hypotheken zijn naar verhouding het sterkst gestegen, nl. met f. 229 mln. tegen f. 152 mln. in 1959. Absoluut is echter weer het grootste bedrag naar de onderhandse kapitaalmarkt gevloeid, te weten f. 279 mln., doch opmerkelijk is, dat dit in 1959 nog f. 8 mln. groter was. Het totaal uitstaande bedrag aan leningen op schuldbekentenis, vormt thans iets meer dan de helft van het totaal belegde bedrag.



Het nog al maar snel toemen van het aantal abonnees van het weekblad



wijst er wel op hoezeer dit beleggingsadvies-orgaan, dat specifiek de belangen van de particuliere belegger behartigt, in een behoefte voorziet.

Te verwonderen behoeft dit eigenlijk niet, want Bel-Bel tracht volledig objectief te zijn; het is in begrijpelijke taal geschreven en zeer overzichtelijk van indeling.

Vraagt toezending van gratis proefnummer.

★

Abonnementen (per jaar f. 19,—; p. kwartaal f. 5,50) kunnen elk kwartaal ingaan en dienen te worden opgegeven bij de Administratie van „Bel-Bel”, Postbus 42, Schiedam.



29-3-1961

GROOT HANDELSCONCERN

met vele landelijke en internationale vertakkingen, gevestigd in het Westen van het land, vraagt ter assistentie van zijn juridisch adviseur een

bedrijfsjurist

in de leeftijd van 35-40 jaar met in het bedrijfsleven verkregen ervaring.

Van de aan te trekken functionaris worden studiezin en belangstelling voor financiële, fiscale en bedrijfs-economische vraagstukken verlangd.

Uitvoerige en eigenhandig - doch niet met ballpoint - geschreven en van pasfoto voorziene sollicitaties, welke met discretie zullen worden behandeld, worden gaarne ontvangen onder letters Fp door

W. VERSCHOOR en Drs. J. C. OUDSHOORN,
Psychologisch Adviseurs,
Coolsingel 57 - Rotterdam.

Opdrachtgevers hebben ons gemachtigd om serieuze reflectanten op verzoek nadere inlichtingen te verstrekken.

TEXTIELFABRIEK

H. F. C. ENNEKING N.V. - TILBURG

vraagt een

CONTROLLER

Als taak zal hem worden opgedragen de doorlichting van het bedrijf, hetgeen onder meer inhoudt het signaleren van mogelijke verbeteringen op het gebied van de efficiency en de realisering daarvan alsmede het verschaffen van de vereiste gegevens aan de afdelingen calculatie en planning. Bedoelde functionaris is in deze rechtstreeks verantwoording schuldig aan de directie.

Als serieuze gegadigden kunnen worden beschouwd degenen die:

- het doctoraal examen economische wetenschappen hebben afgelegd of kunnen wijzen op een daarmee te vergelijken studie;
- over ervaring beschikken in de boven omschreven sector. Bekendheid met arbeidstechnieken is wenselijk.

Geboden wordt: een zelfstandige, veelzijdige en verantwoordelijke werkkring op hoog niveau.

Eigenhandig geschreven brieven met volledige inlichtingen over opleiding en werkervaring kunnen, gaarne vergezeld van recente pasfoto, onder letters C.T.E. vóór 11 april a.s. gericht worden aan de directie van het bedrijf.

Voor een vertrouwelijke behandeling zal worden zorg gedragen.

Indexcijfers aandelen. (1953 = 100)	29 dec. 1960	H. & L. 1961	17 maart 1961	24 maart 1961
Algemeen	395	451 — 391	448	443
Intern. concerns	564	636 — 555	632	618
Industrie	329	398 — 331	388	397
Scheepvaart	176	223 — 177	208	205
Banken	220	237 — 218	231	231
Handel enz.	149	175 — 150	174	172

Bron: A.N.P. - C.B.S., Prijscourant.

Aandelenkoersen.	29 dec. 1960	f. 150,70	f. 145,80
Kon. Petroleum	f. 123,10	1.219	1.213
Philips G.B.	1.183 ³ / ₄	854	833
Unilever	785	973 ¹ / ₂	948
Hoogovens, n.r.c.	789	527 ¹ / ₂	510
A.K.U.	486 ¹ / ₂	1.350	1.369
Kon. Ned. Zoutind., n.r.c.	1.035	994	1.060
Zwanenberg-Organon	870	570	560
Rotterd. Droogdok	467	f. 244	f. 245
Robeco	f. 237	368	372
Amsterd. Bank	392		

New York.			
Dow Jones Industrials	616	676	675

Rentestand.			
Langl. staatsobl. a)	4,20	4,07	4,07
Aand.: internationalen a)	2,80		2,47
lokale a)	3,38		3,11
Disconto driemaands schatkist- papier	1,50	1	1

a) Bron: Veertiendaags beursoverzicht Amsterdamsche Bank.

C. D. JONGMAN.



ALBERT HEIJN

vraagt voor haar afdeling

MARKTONDERZOEK

een

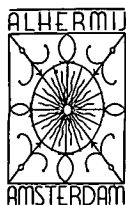
ECONOMISCH DOCTORANDUS

die bekend is met en interesse heeft in de Econometrie en de Statistiek, en die in staat is om opdrachten op het gebied van het marktonderzoek, in samenwerking met andere afdelingen op te zetten en dan zelfstandig uit te voeren.

Daar aan de uitgebrachte adviezen door de Directie voor het te bepalen verkoopbeleid veel waarde wordt gehecht, worden hoge eisen gesteld aan analyserend vermogen, commerciële visie en initiatief.

Leeftijd circa 30 jaar.

Eigenhandig, niet met ballpoint geschreven sollicitaties, met vermelding van leeftijd, opleiding en ervaring, voorzien van een recente pasfoto, kunnen worden gericht aan de Directie van Albert Heijn N.V., Westzijde 26, Zaandam.



DE ALGEMEENE HERVERZEKERING MAATSCHAPPIJ N.V.

Singel 323/347, Amsterdam C.

roept sollicitanten op voor de functie van

ADMINISTRATEUR

die belast zal worden met de algehele leiding van de administratie, welke ook de hoofdadministratie van binnen- en buitenlandse dochtermaatschappijen en bijkantoren omvat. De werkzaamheden van de Maatschappij zijn sterk internationaal gericht en voor de vervulling van deze functie is een ruime algemene belangstelling, alsmede interesse voor financiële en fiscale zaken een vereiste.

Voor deze positie wordt een zeer kundige; administratieve topfunctionaris gezocht, die beschikt over een veelzijdige ervaring en die een gekwalificeerde opleiding heeft genoten. Specifieke kennis van (her)verzekeringszaken wordt van kandidaten niet verwacht, wel beheersing van de moderne talen.

De aan te stellen functionaris zal ruimschoots de gelegenheid worden geboden zijn werkterrein te ontplooiën; het aanvangssalaris ligt op een zeer behoorlijk niveau, terwijl een goede pensioenregeling van kracht is.

Eigenhandig geschreven brieven met volledige inlichtingen en vergezeld van een recente pasfoto te zenden aan de Directie, Singel 323-347, Amsterdam.

CENTRAAL

C.B.

BEHEER

CENTRAAL BEHEER

ONDERLINGE

VERZEKERINGEN VOOR HET BEDRIJFSLEVEN

WET - RISICO

Bedrijfs-w.a.-verzekering.
Motorrijtuigverzekering: w.a.-dekking voor
alle motorrijtuigen f. 500.000.- per gebeurtenis.
Ongevallenverzekering voor inzittenden van
personenauto's.

BRAND - RISICO

Brand- en bedrijfsschadeverzekering voor
industriële en andere objecten. Belangrijke
besparingen op de premie. Verzekerd bedrag
2,2 miljard gulden.

MOLEST - RISICO

Molestverzekering: ingeschreven bedrag
8,3 miljard gulden.
Stormverzekering: verzekerd bedrag
1,1 miljard gulden.

VERVOER - RISICO

Transportverzekering van goederenzendingen
in binnen- en buitenland.

PENSIOEN - RISICO

Ouderdoms-, weduwen-, wezen- en invalidi-
teitsverzekering van werknemers. Verzekerd
bedrag 1,5 miljard gulden.
Belegd vermogen 315 miljoen gulden.

CENTRAAL

C.B.

BEHEER

**BOS EN LOMMERPLANTSOEN 1
AMSTERDAM - WEST
TEL. 134971 - POSTBUS 8400**



HET STAATSBEDRIJF DER PTT

heeft bij de hoofddirectie Financiële en Economische Zaken
plaatsingsmogelijkheden voor

**academisch gevormde
mathematici**

die zich aangetrokken voelen zowel tot het wetenschappelijk
voorbereidende werk, als tot functies in de praktische uit-
voering op het terrein van de administratieve automatisering.

Het salaris is afhankelijk van leeftijd en voorpraktijk.

Schriftelijke sollicitaties te richten aan de Hoofddirecteur
Financiële en Economische Zaken, Centrale Directie der PTT,
Kortenaerkade 12 te 's-Gravenhage.

**Voor vacerende functies
en beschikbare krachten**

op hoog niveau zijn de
advertentiekolommen van
„Economisch-Statistische
Berichten" het aangewezen
medium:



1e) Omdat Uw annonce onder
de aandacht komt van stafper-
soneel in de grote bedrijven.

2e) Omdat Uw annonce wordt
gelezen door diegenen, die de
zakelijk belangrijke beslissingen
nemen, of daarbij van grote
invloed zijn.

Sluit uw verzekering bij de



Algemeene Friesche Levensverzekering-Maatschappij

VEREENIGING VAN LEVENSVZERZEKERING EN LIJFRENTEN

„De Groot-Noordhollandsche van 1845"

Algemeene Friesche Brandverzekering-Maatschappij N.V.



LEEWARDEN, BURMANIAHUIS

AMSTERDAM, VAN BRIENENHUIS

ROTTERDAM - DEN HAAG - UTRECHT - GRONINGEN - HENGELO - HAARLEM