

# Vakantiebesteding van Nederlanders

Waarom gaat men met vakantie? „Omdat men geen lust meer heeft tot werken en eindelijk de kans krijgt aan de uitputtende banaliteit van het dagelijks leven te ontsnappen”, meende H. J. A. Hofland <sup>1)</sup>, die evenwel terecht opmerkte dat dit motief over het algemeen niet als geheel respectabel wordt beschouwd: „Want in onze beschaving adelt de arbeid, is ledigheid des duivels oorkussen (. . .) De vrees voor ledigheid, in het bijzonder voor anderenmans ledigheid, is zeer verbreid.”

Over een slecht pureitens geweten van Nederlandse vakantiegangers heeft het C.B.S. nog geen gegevens verstrekt. Dat is wel geschied met enige uitkomsten van een uitvoerig onderzoek over 1960 <sup>2)</sup>. In dat jaar bracht 45 pCt. van de Nederlandse bevolking (5,2 mln.) vakantie-dagen buiten de eigen woonplaats door, slechts 4 pCt. meer dan in 1954 (het jaar van het vorig onderzoek). Groter was de procentuele toename van het aantal dat naar het buitenland ging, nl. van 18 naar 24 pCt. Van deze ca. 1,5 mln. Nederlanders bezocht ongeveer twee-

De C.B.S.-cijfers herinneren er weer eens aan dat de Nederlanders door hun snel groeiend getal mogelijk in hun land met een afnemend recreatienut genoegen moeten nemen. Niet voor iedereen lijken opeenhoppingen echter een kwelling. Sommige invasies staan trouwens in het teken van een zekere „image” zoals onze bollenvelden. Hierover schreef Hofland: „Iets was er, dat een massale nieuwsgierigheid wekte, althans waarvan men wist dat iedereen er heen zou gaan. Misschien was men er al tien keer geweest. (De toeristen) kijken naar de mensen in de belovende voortsukkelende wagens, zij stappen uit en drinken wat op een propvol terras, en weten dat zij erbij horen. Zij hebben het bevredigende gevoel rustig in de massa te zitten en ervaren de sensatie, die de aanblik van een enorme hoeveelheid in een verkeersknoop geraakte auto's oplevert. De menigte bestaat uit toeristen die op hun gemak zitten en kijken naar andere toeristen, die ook zitten en kijken; en met elkaar breken zij het record van het vorige jaar.” De toeristische concentratie in ruimte én

Toeristengebieden	Aantal vakantiegangers per combinatie van toeristengeb. a)				Vakantiegangers, onderscheiden naar inkomen en toeristengebied, 1960									
	mei t/m sept. '54		1960		Inkomen in gulden									
	Incl. buitenl.	Excl. buitenl.	Incl. buitenl.	Excl. buitenl.	3.000 -< 4.500	4.500 -< 6.000	6.000 -< 7.500	7.500 -< 9.000	9.000 -< 10.500	10.500 -< 12.000	12.000 -< 15.000	15.000 -< 20.000	— 20.000 en meer	Totaal
Badplaatsen	17	20	17	22	9	16	18	22	16	23	14	24	22	17
Veluwe, Utrechtse heuvelrug, het Gooi	16	19	15	20	17	20	15	15	12	3	12	15	6	15
Achterhoek en Twente	6	7	5	6	5	7	6	4	4	3	3	1	3	5
Noord-Brabant en Noord-Limburg	6	8	6	9	6	6	7	6	6	7	8	7	1	6
Zuid-Limburg	4	5	5	7	5	3	7	7	7	10	7	2	1	5
Watersportgebieden	3	3	3	4	2	5	3	3	2	0	4	4	4	4
Rest van Nederland	26	31	21	28	28	25	21	17	23	27	13	9	12	21
Trektocht of rondreis a)	6	7	3	4	2	2	3	2	2	4	4	2	6	3
Buitenland	18	—	24	—	26	16	20	24	28	23	35	36	45	24
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

a) In pCt. van het totaal aantal vakantiegangers.

derde E.E.G.-landen: W.-Duitsland (36 pCt.), Frankrijk (11 pCt.), Italië (11 pCt.), België en Luxemburg (10 pCt.).

Interessant zijn de verhoudingen tussen inkomen en toerisme naar het buitenland. Hoewel voor de inkomensklassen boven f. 12.000 per jaar duidelijk de hoogste percentages werden genoteerd, wijzen die voor de lagere klassen op ruime toeristische mogelijkheden. Relatief veel „binnenlandse” bezoekers uit de hogere inkomensklassen gingen naar de waddeneilanden en de watersportgebieden. Van het totaal aantal „binnenlandse” Nederlandse toeristen ging in 1960 t.o.v. 1954 (excl. „naar buitenland”) een wat groter percentage naar badplaatsen; Veluwe, Utrechtse heuvelrug, het Gooi; Z.-Limburg en naar watersportgebieden.

in tijd doet hopen dat vele Nederlanders zo van een massaal samen-zijn vermogen te genieten.

Meer dan de helft van de Nederlandse vakantiegangers ging in het seizoen 1960 tussen 17 juli en 13 augustus met vakantie. In de hotels kwam bijna de helft van de gasten (43 pCt.) in het hoogseizoen. T.o.v. 1954 steeg het percentage vakantiegangers voor deze logiesvorm in het seizoen 1960 van 12 tot 14 pCt. Groter waren de stijgingen voor „kampeerhuisjes, bungalow” (van 5 tot 12) en voor „tent of tenthuisje” (van 6 tot 11).

M. H.

<sup>1)</sup> In „Vakantie”, Uitg. Scheltema en Holkema, Amsterdam 1957; een aardig boekje dat een nieuwe oplage verdient. <sup>2)</sup> In het „Maandschrift” van februari II.

## INHOUD

Vakantiebesteding van Nederlanders	Blz. 399	van der Valk	Blz. 403
Kanttekeningen bij de Handels- en Ontwikkelingsconferentie van de Verenigde Naties, door Dr. J. H. Lubbers	400	Haventarieven, door J. Hasper	406
Vergelijkend wetenschappelijk onderwijs en exodus van geleerden, door Prof. Dr. H. M. H. A.		De Kanaaltunnel: een rentabiliteitsprobleem, door Drs. J. B. Polak	408
		Geld- en kapitaalmarkt, door Dr. C. D. Jongman	412

Op economisch gebied ligt in de Verenigde Naties het initiatief steeds duidelijker bij de groep der minder ontwikkelde landen. Reeds in 1962 formuleerde een aantal dezer landen tijdens een conferentie te Caïro een verklaring over vraagstukken van economische ontwikkeling; een tekst waarvan de onderdelen geleidelijk aan in het voorbereidende werk voor de Handels- en Ontwikkelingsconferentie ingang hebben gevonden. Men vindt ze thans terug in de voorstellen, die Dr. Prebisch, Secretaris-Generaal van laatstgenoemde conferentie, te Genève ter tafel heeft gebracht. Is daarmee het initiatief duidelijk uit handen van de communistische landen genomen, de voorstellen zijn tevens zodanig principieel geformuleerd, dat de Westelijke industrielanden zich niet aan het innemen van een standpunt kunnen onttrekken. In feite heeft Dr. Prebisch zijn zienswijze omtrent de noodzaak van doelbewuste economische en sociale hervormingen, zoals hij die jarenlang in het Latijnsamerikaanse milieu heeft bepleit, thans op wereldwijd niveau aan de orde gesteld. De Europese Economische Gemeenschap voert, hoewel in het Verdrag van Rome geen hoofdstuk over ontwikkelingspolitiek is opgenomen, in de praktijk een ontwikkelingsbeleid, dat in embryonale vorm de ideeën van Dr. Prebisch reeds belichaamt. Wanneer de Gemeenschap het gevaar van een zekere Europese bewustzijnsvernaauwing weet te keren en — zoals door Nederland voorgestaan — een open beleid naar buiten weet te voeren, kan de E.E.G. een wegbereider zijn voor de oplossing der economische ontwikkelingsproblemen zoals thans te Genève in discussie.

## Kanttekeningen bij de Handels- en Ontwikkelings- conferentie van de Verenigde Naties

In de Verenigde Naties leven de opponenten in de koude oorlog momenteel in relatief betere verstandhouding dan enkele jaren geleden. De toestand van wat men ontspanning pleegt te noemen, manifesteert zich ook op economisch gebied. Zo is het opvallend, dat de in oorsprong Sowjet-russische gedachte van een internationale handelsconferentie uitkomst moet brengen, nu de in oorsprong Amerikaanse gedachte om de jaren zestig tot ontwikkelingsdecennium te maken, vele problemen oproept. Het zijn overigens niet de Grote Twee, die deze kortsluiting hebben gemaakt. Op economisch gebied ligt in de Verenigde Naties het initiatief steeds duidelijker bij de grote en nog groeiende groep van minder ontwikkelde landen.

Wel houdt dit nemen van initiatief rechtstreeks verband met de ontspanning op internationaal politiek gebied. Onder terzijdestelling van de vraag of de ontspanning reëel of schijnbaar is, vreezen de rijpere geesten in de minder ontwikkelde landen een verlies aan belangstelling voor hun problemen zowel bij West als Oost, voor wie immers bij een afkoeling der koude-oorlogsgevoelens het winnen van medestanders aan betekenis inboet. Men ziet derhalve in de Verenigde Naties, als het gaat om vraagstukken van economische ontwikkeling, de minder ontwikkelde landen steeds meer stelselmatig initiatieven nemen, steeds meer zoeken naar constructieve meerderheden, steeds meer streven naar ontplooiing van een eigen persoonlijkheid. Dit is, in het economische vlak, géén vorming van een „derde macht”. De minder ontwikkelde landen staan daarvoor te zwak, ondanks hun gewicht in termen van de V.N.-stembus. Zij realiseren zich — niet altijd van harte —, op medewerking en bijstand van meer ontwikkelde landen te zijn aangewezen, doch beseffen tevens, dat strijd aan samenwerking vooraf gaat.

### De „Verklaring van Caïro”.

De minder ontwikkelde landen voeren deze strijd in de Verenigde Naties op steeds meer systematische wijze, zodanig zelfs dat men zich durft af te vragen of de ontspanning in de Oost-West verhoudingen — althans binnen het V.N.-bereik — daaraan wellicht ten dele te danken is. Hun voorbereidingen op de Handels- en Ontwikkelingsconferentie, 23 maart jl. te Genève begonnen <sup>1)</sup>, dateren in feite reeds van medio 1962. In juli van dat jaar vond te Caïro de „Conference on the Problems of Economic Development” plaats, waaraan 31 minder ontwikkelde landen van Azië, Afrika en Latijns Amérika, alsook Zuid-slavië — belangrijke gangmaker in het minder ontwikkelde kamp — deelnamen. De conferentie, voorgezeten door Minister El-Kaissouni van de Verenigde Arabische Republiek — thans voorzitter van de conferentie te Genève —, leidde tot aanvaarding van de „Verklaring van Caïro”, waarvan men in het basisrapport, aan de huidige conferentie voorgelegd door Dr. Raal Prebisch in zijn kwaliteit van Secretaris-Generaal, vele elementen terugvindt: het onbevredigende tempo van de economische ontwikkeling in tal van armere landen; de in het nadeel dezer landen uitvallende ruilvoet; de vitale betekenis van verbeterde en meer stabiele exportopbrengsten; de wenselijkheid van diversificatie van produktiestructuren; de noodzaak van een meer stelselmatige internationale politiek van hulpverlening; ten slotte de taak van de meer ontwikkelde landen om, parallel aan een verhoogde eigen krachts-

<sup>1)</sup> Zie het artikel: „De Wereldhandelsconferentie” door Drs. A. Houtman in „E.-S.B.” van 11 maart jl., blz. 231 en „Een nieuwe wereldhandelsorde” door Drs. P. A. Cornelisse in „E.-S.B.” van 1 april 1964, blz. 304.

inspanning van de minder ontwikkelde landen, een meer open en verlicht beleid te voeren <sup>2)</sup>).

Tijdens de XVII-e Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, herfst 1962, brachten de ondertekenaars een resolutie ter tafel waarin er o.a. op werd aangedrongen de inhoud van de Verklaring van Caïro een belangrijke plaats te geven in de voorbereiding van de Handels- en Ontwikkelingsconferentie. Zoals gebruikelijk, traden extreme opvattingen aan de dag: sommige (minder ontwikkelde) landen wilden de beginselen van de Verklaring formeel verheven zien tot gedragsregels; andere (meer ontwikkelde) landen achtten elke verwijzing naar de inhoud van de Verklaring een ongerechtvaardigd vooruitlopen op de Handels- en Ontwikkelingsconferentie. Eveneens traditioneel vormde het compromis een verstandige middenweg: op 18 december 1962 aanvaardde de Algemene Vergadering met overgrote meerderheid (78 stemmen voor, waaronder die van Nederland, en slechts 2 onthoudingen) een resolutie, waarin van de tekst van de Verklaring van Caïro met waardering kennis werd genomen en aan alle belanghebbenden werd aanbevolen, bij de behandeling van ontwikkelingsvraagstukken de beginselen van de Verklaring in de redenering te betrekken <sup>3)</sup>.

### De „Verklaring van Genève”.

Daarmede was de weg geopend tot een volgend initiatief van de minder ontwikkelde V.N.-leden, in de vorm van de „Verklaring van Genève”, ter tafel gebracht tijdens de 2e zitting van de Voorbereidende Commissie voor de Handels- en Ontwikkelingsconferentie, mei-juni 1963. In deze Verklaring werden reeds zichtbare lijnen doorgetrokken. De Handels- en Ontwikkelingsconferentie zou volgens de tekst moeten leiden tot een nieuwe, dynamische handels- en ontwikkelingspolitiek. In het algemeen moest worden gestreefd naar een zich uitbreidend handelsverkeer tussen landen met hetzelfde ontwikkelingspeil, met verschillend ontwikkelingspeil, met uiteenlopende economische en sociale systemen. Daarbij zou aan minder ontwikkelde landen hulp en bescherming moeten worden geboden. De Verklaring bevatte voorts een opsomming van de sectoren, waarin actie geboden was.

De minder ontwikkelde landen hebben tijdens de betrokken zitting van de Voorbereidende Commissie te Genève wijselijk geen poging gedaan om deze Verklaring unaniem onderschreven te krijgen. Zouden zij daarop hebben gestaan, dan zou het verwijt van op de Handels- en Ontwikkelingsconferentie vooruit te lopen, gerechtvaardigd zijn geweest. De Verklaring van Genève zou dan haar doel voorbij zijn geschoten. De tactici in het minder ontwikkelde kamp hebben geleerd, dat een gebrek aan eenheid en visie bij de rijkere landen het best kan worden uitgebuit door stap voor stap te manoeuvreren. In het rapport van de 2e zitting van de Voorbereidende Commissie is de Verklaring van Genève als bijlage opgenomen, uitsluitend met de mededeling, dat de Commissie tegen deze opneming geen bezwaar had.

Nadat de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties in augustus 1963 de data van de Handels-

en Ontwikkelingsconferentie had gesteld op 23 maart - 15 juni 1964, ontplooiden de minder ontwikkelde landen een hernieuwd offensief tijdens de XVIII-e Algemene Vergadering, herfst 1963. De overtuigingskracht, door hun „ring leaders” in de coulissen sinds de conferentie van Caïro in het geweer gebracht, wordt geïllustreerd door het feit, dat door liefst 75 delegaties een resolutie ter tafel werd gelegd, waarin het werk van de Voorbereidende Commissie werd toegejuicht; aan de Verklaring van Genève een welkom werd toegeroepen, terwijl de inhoud ervan ter ernstige overweging aan de conferentiedeelnemers werd aanbevolen. Het woord van welkom vormde weer een compromis tussen de opvatting van diegenen, die liever hadden gezien, dat de Algemene Vergadering de Verklaring van Genève geheel tot de hare zou maken, en de zienswijze van hen, die daarin een ernstig vooroordeel zagen en derhalve de Verklaring slechts voor kennisgeving wilden aanvaarden.

Dank zij het compromiskarakter — maar stellig ook onder invloed van de druk, die uitging van het grote aantal indieners — bracht de resolutie het gemakkelijk tot unanimiteit. Opvallend was een achterhoedegevecht van de Sowjet-Unie die, bekende stokpaarden berijdend, in de tekst een duidelijker verwijzing wenste opgenomen te zien naar de voorstellen eerder van Sowjetrussische zijde gedaan inzake oprichting van een nieuwe internationale handelsorganisatie. Binnen de Verenigde Naties wordt de jongste ontwikkeling op het stuk der krachtsverhoudingen — althans op economisch-politiek gebied — uitstekend geïllustreerd door het feit dat de Sowjet-Unie, initiatiefnemer wat betreft het houden van een internationale handelsconferentie, in de voorbereiding dezer conferentie in de achterhoede is geraakt. Paraleel daaraan is trouwens het accent komen te vallen op economische ontwikkeling via internationale handel, en niet meer op deze handel als zodanig.

### De voorstellen van Dr. Prebisch.

Begonnen dus de lijnen naar de Handels- en Ontwikkelingsconferentie zich geruime tijd geleden af te tekenen, aan Dr. Prebisch komt de eer toe, het thema der conferentie te hebben gesublimeerd, verspreide gedachten te hebben samengevat en in zijn basisrapport te hebben gepresenteerd op zodanig dwingende wijze, dat géén land meer aan de noodzaak van het innemen van een standpunt — in welke zin dan ook — kan ontkomen. Deze Argentijnse economist, voorheen Secretaris-Generaal van de Economische Commissie voor Latijns Amerika (waarvan, terloops opgemerkt, het Koninkrijk der Nederlanden volledig lid is!) en thans nog Directeur-Generaal van het Latijns-Amerikaanse Instituut voor Economische en Sociale Planning, heeft zich met één slag voor het voetlicht van het economisch-politieke wereldtoneel geplaatst, met recht van spreken. Aan de regeringen van Latijns Amerika heeft Dr. Prebisch steeds voorggehouden, dat er tussen de uitersten van starre behoudzucht en gewelddadige revolutie slechts één middenweg ligt, die dan ook noodzakelijk moet worden ingeslagen: doelbewuste economische en sociale vernieuwing, afbraak van verouderde structuren, krachtdadige opbouw van nieuwe maatschappelijke verhoudingen; kortom: een zelfstandig in gang gezet proces van economisch-sociale evolutie. In zijn afscheidstoespraak tot de Economische Commissie voor Latijns Amerika, mei 1963 te Mar del Plata, onderstreepte Dr. Prebisch — met een verkapte verwijzing naar de gebeurtenissen op Cuba — de noodzaak van dit eigen, Latijnsamerikaanse ontwikkelingsbeleid, bij

<sup>2)</sup> „Towards a new trade policy for development”; report by the Secretary-General of the UN Conference on Trade and Development, United Nations, New York, 1964.

<sup>3)</sup> „De Zeventiende Algemene Vergadering van de Verenigde Naties”, publikatie no. 75 van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, 's-Gravenhage 1963, blz. 141.

gebreke waarvan vreemde handen de taak onvermijdelijkerwijs zouden komen overnemen.

Op wereldwijd niveau laat Dr. Prebisch in zijn basisrapport voor de Handels- en Ontwikkelingsconferentie thans een soortgelijk geluid horen. Zijn pleidooi voor een nieuwe, dynamische internationale handelspolitiek ter bevordering van het ontwikkelingsproces in de minder beedeelde landen betekent tezelfdertijd een waarschuwing aan de rijkere landen tegen het gevaar van een revolutionaire reactie der armere partners — het nieuwe 1789, maar dan op wereldwijde schaal —, voor het geval genoemd ontwikkelingsproces zo onbevredigend blijft verlopen als momenteel het geval is. Dr. Prebisch gaat niet voorbij aan het feit, dat op de minder ontwikkelde landen zelf de taak rust om orde op eigen zaken te stellen. Gezien echter de hem toegewallen verantwoordelijkheid is het begrijpelijk, dat in zijn betoog het zwaartepunt ligt bij hetgeen de hoger ontwikkelde industrielanden aan de oplossing der ontwikkelingsproblemen kunnen en moeten bijdragen.

De kracht van Dr. Prebisch' argumenten schuilt in de logica van de redenering, berustend op de overweging dat de klassieke fase van vrijhandel tot wederzijds voordeel voor alle betrokken partijen slechts een tijdelijke is geweest en dat in het hedendaags bestel de wereldeconomie wordt gekenmerkt door het bestaan van landen van ongelijke economische kracht; een realiteit, waaraan handels- en ontwikkelingspolitiek moeten worden aangepast. In zijn betoog hanteert Dr. Prebisch bekende stellingen uit de verklaringen van Caïro en Genève. Hij gebruikt ze echter niet incidenteel doch steeds als onderdeel van de door hem noodzakelijk geachte nieuwe dynamische politiek. Verbetering van de ruilvoet ten behoeve van minder ontwikkelde landen, stabilisering van grondstoffenmarkten, bevordering van industriële exporten uit jonge industrielanden en tal van andere maatregelen vormen in zijn gedachtengang evenzovele aspecten van een nieuw en dynamisch beleid. Zelfs de vraag of er al of niet een nieuwe internationale handelsorganisatie moet komen, is bij Dr. Prebisch ondergeschikt aan zijn inzicht omtrent de te volgen nieuwe politiek: bestaat over die politiek eenmaal overeenstemming, dan volgen de vereiste organisatorische voorzieningen vanzelf.

Het is deze sublimatie van tevoren vaak verspreide denkbeelden, die het basisrapport van Dr. Prebisch tot een indrukwekkende prestatie maakt; tot wellicht een van de belangrijkste documenten op het gebied van de na-oorlogse internationale economische politiek. Geen der conferentiedeelnemers te Genève kan zich thans beperken tot verwerping van door Dr. Prebisch voorgestelde maatregelen zonder tevens aan te tonen waarom hij diens principiële inzichten niet deelt. Natuurlijk zal menigeen met Dr. Prebisch van mening verschillen, met kracht van argumenten. Waar het thans echter te Genève om gaat, is de onontkoombare noodzaak vooral voor de Westelijke industrielanden om, indien men de voorstellen van Dr. Prebisch niet wil volgen, een constructief en hanteerbaar alternatief te bieden.

De voorstellen zijn op gematigde en weloverwogen wijze geformuleerd. Het ware echter te optimistisch, te verwachten dat de conferentie deze principiële zaken per 15 juni a.s op voor alle deelnemers bevredigende wijze zal kunnen afwikkelen. De besluitvorming zal zich in eerste aanleg wellicht toespitsen op die organisatorische voorzieningen, die nodig zijn om het ter conferentie begonnen gesprek voort te zetten. Een dergelijke besluitvorming zou het soelaas van uitstel bieden aan die landen, die voor een

overnemen of op zijn minst als gelijkwaardig erkennen van Dr. Prebisch' zienswijze nog te klassiek denken, zoals de Verenigde Staten, dan wel zich bij verdrag reeds aan een beleidsoriëntering hebben gebonden, zoals de leden van de E.E.G. De minder ontwikkelde landen in de Verenigde Naties zullen er inmiddels zorg voor dragen, dat van het uitstel geen afstel komt.

#### De E.E.G. als wegbereider?

Het is opvallend, dat in de Verenigde Naties gedurende de achterliggende maanden, eigenlijk reeds sinds de conferentie van Caïro van juli 1962, de kritiek op de E.E.G. voortdurend in felheid is afgenomen. Zowel bij de communistische als bij de minder ontwikkelde landen is de Gemeenschap nog geenszins persona grata. Met het naderen echter van de Handels- en Ontwikkelingsconferentie hebben de aanvallen op de E.E.G. aan scherpte verloren. De verklaring ligt gedeeltelijk in het groeiend besef bij de critici, dat de E.E.G.-landen in welk gesprek dan ook over internationale handel en ontwikkeling groot gewicht in de schaal leggen. De dalende prominentie van de Sowjet-Unie in de voorbereidingen der conferentie heeft eveneens bijgedragen tot vergrote zakelijkheid in de discussie. De successen van de E.E.G. op het stuk van groeipercentages van het nationaal inkomen der leden-landen hebben tegenover de neiging tot kritiek misschien het verlangen tot navolging versterkt.

Graaft men dieper, dan komt men tot de merkwaardige paradox, dat in het Verdrag van Rome geen hoofdstuk over de ontwikkelingspolitiek is aan te treffen, doch dat de E.E.G. in de praktijk een ontwikkelingsbeleid voert, dat in embryonale vorm reeds de ideeën van Dr. Prebisch belichaamt — zij het dan ook uitsluitend op regionale schaal. De E.E.G. is niet ontkomen aan het gevaar van een zekere Europese bewustzijnsvernauwing, een te eenzijdige concentratie op interne zaken van de Zes, onder verslapping van de aandacht voor de wereldwijde rol, die Europa altijd heeft vervuld; een concentratie met alle risico's van geslotenheid; tendenties waarvan het bestaan tijdens het jongste Eerste-Kamerdebat over de Begroting van Economische Zaken 1964 zowel door de Kamer als door de Minister van Economische Zaken werd toegegeven<sup>4)</sup>. Tegelijkertijd echter vertegenwoordigt het associatieregime van de E.E.G. een samenstel van handelspolitieke en hulpverleningsmaatregelen van bepaald moderne allure. De bundeling van handelspolitieke bijstand, hulp uit het Europese Ontwikkelingsfonds, technische bijstand en andere maatregelen in het belang der geassocieerde landen — alle genomen op basis van gelijkwaardigheid der partners — zou door de voorstanders van een nieuwe dynamische internationale handels- en ontwikkelingspolitiek zeer wel als precedent kunnen worden beschouwd. In dit licht gezien kan de E.E.G. wegbereider zijn voor de toekomst, op voorwaarde dat de Gemeenschap niet bij een regionale aanpak blijft staan. De Handels- en Ontwikkelingsconferentie van de Verenigde Naties plaatst de E.E.G. duidelijker dan ooit voor de noodzaak om een open beleid naar buiten te voeren. De juistheid van het Nederlandse standpunt, dat een dergelijk beleid voor de toekomst van de Gemeenschap van essentiële betekenis is, wordt aldus nog eens onderstreept.

New York.

J. H. L.

<sup>4)</sup> Handelingen Eerste Kamer, Zitting 1963-1964, 20ste en 21ste vergadering, 3 en 4 maart jl.

# Vergelijkend wetenschappelijk onderwijs en exodus van geleerden

Geen land ter wereld kan zich erop beroemen een onderwijssysteem te bezitten, dat in al zijn geledingen een perfecte combinatie is van alle elementen, welke aan goed onderwijs ten grondslag behoren te liggen. Dit geldt zeker voor de hoogste trap van onderwijs, het wetenschappelijk onderwijs. Als voornaamste elementen van dit onderwijssysteem kunnen worden beschouwd: universaliteit, gedifferentieerdheid, doelmatigheid, persoonlijk contact tussen hoogleraar en student, hoogste aantal studerenden per hoofd van de bevolking, hoogste studierendement enz. Er is geen objectieve maatstaf om de verschillende elementen voor perfect wetenschappelijk onderwijs zo te waarderen, dat door vergelijking van de verschillende onderwijssystemen in de wereld een duidelijk resultaat van het beste systeem naar voren zou komen. Daarvoor zou men het niet alleen over genoemde elementen eens moeten worden, maar ook over de rangorde van elk. Dit is een moeilijke opgave, omdat het onderwijssysteem in elk land vooral een gevolg is van culturele, economische, historische, politieke en sociale ontwikkelingen. Daarom is vergelijking van onderwijssystemen zo moeilijk.

Een aantal vragen moge dit toelichten. Is het doel van een ideaal onderwijssysteem intellectuele elitevorming of zoveel mogelijk onderwijs voor zoveel mogelijk personen? Behoort het wetenschappelijk onderwijs een algemene vorming te geven of is zo snel mogelijke specialisatie gewenst? Behoort bij het wetenschappelijk onderwijs de nadruk op de natuur- of geesteswetenschappen of op een goede combinatie van beide te worden gelegd? Behoort de efficiency van het onderwijs zo hoog mogelijk te worden opgevoerd of is dit een belang van de tweede orde?

Zodra men zich in deze vragen verdiept, ziet men reeds een groot verschil tussen de Amerikaanse, enkele Europese en Russische wetenschappelijke onderwijssystemen. Wat dit laatste betreft, het wetenschappelijk onderwijs in de Sowjet-Unie schijnt sterk georiënteerd te zijn op technische bekwaamheid<sup>1)</sup> en studierendement. Mogelijkheden zoals in ons land voor studenten bestaan om het kalm aan te doen, geen colleges te lopen, tijd te besteden aan het

studentenleven in zijn vele vormen, wetenschappelijk onderwijs te volgen in vele onderdelen van de geesteswetenschappen, zijn in de Sowjet-Unie vrijwel onbestaanbaar. Op deze punten zijn er overigens ook verschillen tussen het Amerikaanse en Nederlandse wetenschappelijk onderwijs. Het Amerikaanse onderwijs is vooral om historische redenen pragmatischer ingesteld dan ons onderwijs.

Vergelijking van het Amerikaanse en Nederlandse (Europese) wetenschappelijk onderwijs is overigens een fascinerende bezigheid. Hoe meer men zich erin verdiept, hoe meer men tot de overtuiging komt dat beide onderwijssystemen, die zo sterk uiteenlopen, veel van elkaar kunnen leren. Een dergelijke vergelijking is van belang voor enkele problemen die onder meer in Nederland de belangstelling hebben, zoals de opleiding van massa's, de algemene vorming van de student, de bekorting van de studieduur enz.

Twee kenmerken van het Amerikaanse onderwijs verdienen in dit verband vooral de aandacht, namelijk de grote publieke belangstelling voor en de soepelheid van het onderwijs. De publieke belangstelling in de organisatie van het onderwijs in al zijn lagen draagt bij tot deze soepelheid, die zich over het gehele gebied van het Amerikaanse onderwijs uitstrekt. Ten gevolge van de grote bevoegdheden van de schoolbesturen — uiting van de democratische gedachte — is er veel meer publieke belangstelling voor het onderwijs dan bijv. in ons land. De ouders kunnen door middel van de „Parents Teachers Association” invloed uitoefenen op de aard van het lager en middelbaar onderwijs. Hetzelfde geldt in zekere zin voor het wetenschappelijk onderwijs, dat voor een aanzienlijk deel in particuliere handen is. De invloed van het publiek geeft het Amerikaanse onderwijssysteem een grote mate van flexibiliteit. Veranderingen kunnen snel worden ingevoerd. Volledigheidshalve zij eraan toegevoegd, dat dit ook kan leiden tot teruggang in de kwaliteit van het onderwijs.

Deze beide kenmerken — publieke belangstelling en soepelheid — zijn van bijzonder belang in tijden als deze, waarin zich misschien een revolutie op onderwijsgebied aan het voltrekken is. In een dergelijke periode behoren de onderwijsmolens snel te draaien om het onderwijs voortdurend aan te passen aan de zich snel wijzigende omstandigheden. Hoeveel er op onderwijsgebied in de laatste jaren, vooral sedert 1957 toen de Spoetnik de zwakke plekken van het Amerikaanse onderwijs scherp in het licht stelde, in de Verenigde Staten is verbeterd, is moeilijk te schatten wegens de heterogeniteit van het onderwijs. Afgaande op uitlatingen van deskundigen en op eigen ervaring moet dit indrukwekkend zijn.

Oude en nieuwe systemen, methoden enz., in Amerika kunnen, als ze beproefd zijn, voor het onderwijs in ons land van waarde zijn. We behoeven niet alles over te nemen — op onderwijsgebied kan Amerika van ons heel wat leren — maar getracht moet worden te ontdekken welke goede elementen er in dit onderwijs zitten die ons land, aangepast aan Nederlandse verhoudingen, kan gebruiken. Dit was een van de voornaamste conclusies, waartoe wij

<sup>1)</sup> Ik leid dit onder meer af uit de volgende passages voorkomende in een rapport van het Joint Economic Committee van het Amerikaanse Congres getiteld: „Dimensions of Soviet Economic Power” (Washington 1962): „While American higher education provided more opportunity for general higher education, it lagged by a factor of 1 to 1.4 behind the Soviet effort in training engineers, scientists, and applied science specialists. This Soviet scientific and technical manpower buildup has become the principal source of Communist strength, in spite of the denial to the Soviet people of educational opportunity in other fields of human knowledge — the humanities, the social sciences and other areas of general and liberal higher education” (blz. 263).

....., Whether or not these targets (a higher education enrollment of 8 million by 1980) are actually achieved, however, the strong Soviet effort in developing human resources and in training professional specialists, particularly in science and engineering, will undoubtedly continue, posing a serious challenge in the longrun struggle between democracy and totalitarianism” (blz. 268).

destijds in onze artikelen over het Amerikaanse onderwijs kwamen <sup>2)</sup>). Een zelfde gedachte werd enkele jaren later ontwikkeld door Molnar <sup>3)</sup>. Hongaar van geboorte, die in Brussel heeft gestudeerd en hoogleraar is aan het Brooklyn College, dus met een Europese opvoeding en instelling het Amerikaanse onderwijs kent en beziet. Molnar komt tot de conclusie, dat allerlei veranderingen op onderwijsgebied wegens de vergevorderde industrialisatie het eerst in de Verenigde Staten worden ingevoerd en daarna pas door Europa worden overgenomen <sup>4)</sup>. En om deze reden en om het belangrijke feit dat de Verenigde Staten een systeem voor wetenschappelijk onderwijs voor de massa hebben ontwikkeld, kan Europa profiteren van de ervaringen — goede en slechte — die hiermede in de Verenigde Staten zijn opgedaan.

Een van de uitingen van genoemde soepelheid is het snelle aanpassingsvermogen en de daaruit voor een deel voortvloeiende grote differentiatie, waardoor het onderwijs in de Verenigde Staten gekenmerkt wordt. Deze differentiatie, mede het gevolg van dit onmetelijke land, leidt ertoe, dat er naast de vele „Liberal Arts Colleges” op vrijwel ieder gebied gespecialiseerde opleidingen en instellingen bestaan, die voor iedereen met wetenschappelijke belangstelling de mogelijkheid opent zich verder te bekwamen, hetzij in de beste, hetzij in minder goede instellingen. Deze specialisatie leidt er verder toe, dat een universiteit voor studie en onderzoek op een bepaald gebied vaak grote bedragen over heeft; soms als gevolg van speciale giften voor een bepaald onderzoek of voor het instellen van een bepaalde leerstoel.

#### Exodus van geleerden naar de Verenigde Staten.

Een aantal universiteiten — vooral grote en bekende „State” universiteiten — wordt bovendien begunstigd door de enorme research-uitgaven van de regering — ongeveer \$ 15 mrd. per jaar — een bedrag dat groter is dan het jaarlijks nationaal inkomen van Nederland. Deze enorme bedragen die in de Verenigde Staten voor research beschikbaar zijn, stellen de wetenschappelijke instituten aldaar in staat de modernste uitrustingen (laboratoria, instrumenten enz.) aan te schaffen en de onderzoekers posities aan te bieden, zoals zij en wetenschappelijk en materieel vrijwel nergens in de wereld kunnen krijgen. Het is daarom niet te verwonderen, dat vele internationale geleerden hierdoor worden aangetrokken. Overigens is de exodus van geleerden, vooral op het gebied van de natuurwetenschappen, geen Engels of Nederlands, zelfs geen Europees verschijnsel,

<sup>2)</sup> Zie „De Economist” van maart, april en mei 1958.

<sup>3)</sup> Thomas Molnar: „The Future of Education” (New York, 1961).

<sup>4)</sup> Het volgende citaat uit zijn boek (blz. 31/32) is in dit verband interessant: „American critics tend to limit their indictment of modern education to the United States. This is by no means justified. Western civilization presents a unified, continuous landscape; it is hard to detect where its diseases start, nor can the diseased spot be quarantined. The truth is that because of its material wealth, political organizations, and progressive outlook, America experiences new trends and innovations sooner than other parts of the Western world. In this sense one may even say that America and Western Europe have changed roles: the former is now often the teacher, and the latter may profit by the lesson (or refuse to learn from it)”.



het is een wereldverschijnsel. Dezelfde klachten hoort men in Canada, in Latijns Amerika en ook in Azië <sup>5)</sup>.

Het vraagstuk heeft twee kanten: de exodus van geleerden naar de Verenigde Staten en het niet terugkeren van een deel van de 50.000 buitenlanders die daar studeren. Dit laatste is ook weer geen typisch Amerikaans verschijnsel. Het doet zich ook voor, natuurlijk op veel kleinere schaal, in de betrekkingen tussen bijv. het Gemenebest en Engeland. Terloops zij opgemerkt dat de schaarste aan wetenschappelijk geschoolden in de ontwikkelingslanden vergroot wordt door het niet terugkeren van een onbekend aantal afgestudeerden. In deze lacune wordt feitelijk voor een deel voorzien door technische hulpverlening door regeringen van andere landen, nationale en internationale instellingen. Het is zelfs de vraag of de genoemde verschijnselen voor de ontwikkelingslanden niet ernstiger zijn dan de exodus van Europese geleerden <sup>6)</sup>.

Wat de exodus van geleerden naar de Verenigde Staten betreft, er is een verschil tussen landen als Engeland <sup>7)</sup> en Canada enerzijds, vele ontwikkelingslanden anderzijds. In eerstgenoemde landen vindt ook een niet onbelangrijke immigratie van geleerden plaats, hoewel dit waarschijnlijk althans wat Engeland betreft, geen kwalitatieve compensatie geeft <sup>8)</sup>. In Engeland heeft de exodus van geleerden voor een deel ook andere oorzaken dan bijv. in Canada. In laatstgenoemd land is er, wegens de nabijheid, een grote zuigkracht van geleerden naar de Verenigde Staten. Daartoe werkt mede, dat de „graduate”-studie aan de Canadese universiteiten niet zo ontwikkeld en gevarieerd is als bijv. in Engeland. De Canadese regering is reeds enige jaren bezig hierin verbetering te brengen.

Een aspect van de exodus van geleerden naar Amerika, dat niet uit het oog moet worden verloren, is dat een deel van deze geleerden door hun kennis en onderzoekingen

<sup>5)</sup> Zelfs in de Verenigde Staten vindt er een soort migratie plaats van geleerden naar het Westen, vooral naar Californië, thans de staat met het grootste aantal inwoners. Om goed onderwijs te krijgen, kan men tegenwoordig in de Verenigde Staten, in een andere zin dan vroeger, bijna zeggen: „Go West Young Man!”.

<sup>6)</sup> Bij de beschouwing van dit punt moet niet uit het oog worden verloren de grote steun, welke de Verenigde Staten door de wetenschappelijke opleiding — vaak door Amerikaanse instellingen betaald — aan dit grote aantal buitenlanders geven. Bovendien moet hierbij niet vergeten worden, dat verschillende Amerikaanse universiteiten in het buitenland wetenschappelijke instellingen hebben opgericht en daarvoor ook meestal wetenschappelijk personeel afstaan.

<sup>7)</sup> „The Royal Society” heeft hierover een rapport uitgebracht onder de titel: „Emigration of Scientists from the United Kingdom” (London 1963).

<sup>8)</sup> Merkwaardig genoeg wordt de immigratie van geleerden in Engeland in genoemd rapport niet vermeld.

bijdraagt tot de versterking van het militaire potentieel van de Vrije Wereld. Onze vrijheid hangt in laatste instantie af van de militaire kracht van de Verenigde Staten. Bij de verdeling van de kosten van de gezamenlijke militaire inspanning van de Vrije Wereld moet met deze waardevolle bijdrage van Europa door de Verenigde Staten rekening worden gehouden <sup>9)</sup>.

De vraag kan gesteld worden, waarom dit werk van geleerden ook niet in eigen land kan geschieden. Dit brengt ons vanzelf tot het belangrijke vraagstuk van de produktiviteit van het wetenschappelijk onderwijs.

Het vertrek van buitenlandse geleerden naar Amerika is waarschijnlijk niet in de allereerste plaats toe te schrijven aan materiële overwegingen. Belangrijker kunnen zijn de omstandigheden waaronder en de omgeving waarin geleerden in Amerika werken. Dit vraagstuk is buitengewoon interessant uit een oogpunt van produktiviteit van wetenschappelijke onderzoekingen. In Europa wordt in het algemeen te weinig aandacht geschonken aan dit vraagstuk. De pragmatische geest van de Amerikanen komt ook op dit gebied tot uiting. Het zou te ver voeren dit vraagstuk hier volledig te behandelen. Vier aspecten hiervan verdienen in verband met het voorafgaande de aandacht, t.w. de flexibiliteit, de kapitaalintensieve uitrusting van het onderwijs, de team-geest en de grote variëteit van instellingen.

De reeds eerder genoemde flexibiliteit komt onder meer tot uiting in de verschillende salariering van hoogleraren, hetgeen o.a. mogelijk is door het instellen van bepaalde leerstoelen. In ons land krijgt een hoogleraar die de Nobelprijs heeft gewonnen hetzelfde salaris als een bekwame, maar pas beginnende hoogleraar <sup>10)</sup>. In Amerika is dit onbestaanbaar. Bovendien kunnen voor geleerden van naam altijd bijzondere regelingen worden getroffen.

De grote kapitaalintensieve uitrusting van het onderwijs in de Verenigde Staten is een ander aspect van het vraagstuk van de produktiviteit van het onderwijs. In Europa zijn er geleerden, die een groter of kleiner deel van hun tijd moeten besteden aan administratieve werkzaamheden, die een onderneming aan lager personeel overlaat, eenvoudig omdat de kosten anders te hoog worden. Het onderwijs houdt weinig rekening met kostprijfactoren. Bovendien behoeven de geleerden die speciaal voor researchwerk worden aangetrokken, meestal geen colleges te geven <sup>11)</sup>.

De derde genoemde factor inzake verhoging van de produktiviteit, de teamgeest in wetenschappelijk werk, is eveneens belangrijk. In Europa heerst het individualisme, ook op gebieden waar samenwerking nuttig kan zijn. Vrijwel iedere bezoeker aan de Verenigde Staten wordt getroffen door de openhartigheid die er heerst en die niet

<sup>9)</sup> Dit zijn niet alleen de kosten van opvoeding en onderwijs. Bovengenoemd rapport wijst op het volgende (blz. 13): „We regard as much more serious the economic consequences of the loss to this country of the leadership and the creative contributions to science and technology which they would have made in the course of their working lives”.

<sup>10)</sup> Vóór de oorlog bereikte een hoogleraar het maximum salaris eerst na 6 jaren, thans komt een nieuwe hoogleraar direct op zijn maximum salaris.

<sup>11)</sup> Terloops moge hierbij worden opgemerkt, dat hierdoor voor de universiteiten een probleem ontstaat. Immers, de studenten hebben daardoor niet de gelegenheid colleges te volgen van geleerden van wereldnaam. Het waardevolle wetenschappelijk contact tussen deze geleerden en studenten komt niet tot stand.

alleen tot uiting komt in het bedrijfsleven <sup>12)</sup>, maar ook in de wetenschap. Bovendien zijn wetenschappelijke vraagstukken tegenwoordig zo complex, dat onderzoek in groepsverband vaak vereist is. Deze openhartigheid leidt overigens weer tot verhoging van de produktiviteit.

De vierde genoemde factor van de verhoging van de produktiviteit van het onderwijs heeft betrekking op de variëteit en diversiteit van instellingen. Hier werkt de wet van de arbeidsdeling. Een geleerde van grote reputatie, die in een gespecialiseerde afdeling van de universiteit of in een aparte instelling met de beste medewerkers die ook op dat gebied zijn gespecialiseerd en met de allernieuwste apparaten onderzoekingswerk verricht en zich daaraan geheel kan wijden is veel produktiever dan een geleerde, die deze outillage niet tot zijn beschikking heeft en voor een deel onbelangrijk werk (administratie enz.) moet doen. De creativiteit kan in dergelijke instellingen in de Verenigde Staten tot een maximum worden opgevoerd.

Terugkomende op de exodus van geleerden, is het duidelijk dat, voor zover een deel van deze geleerden door grote creativiteit een aanzienlijke bijdrage aan de militaire inspanning van de wereld kan leveren, dit voor de Vrije Wereld een groot voordeel is. Dit belangrijke punt is niet in het genoemde Engelse rapport te vinden.

De vraag rijst of Europa tegenover de aantrekkingskracht van Amerika op geleerden, die zich speciaal op onderzoekingswerk toeleggen, een passieve houding moet blijven aannemen. Het komt mij voor, dat deze vraag ontkennend moet worden beantwoord. De middelen, die Europa als afweer tegen de Amerikaanse zuigkracht voor geleerden ter beschikking staan of kunnen worden gemobiliseerd, dienen nader te worden onderzocht. Daarbij kan gedacht worden aan maatregelen die elk land afzonderlijk kan nemen, zoals bijv. betere uitrusting, moderne apparaten, salariering enz. <sup>13)</sup>, en aan maatregelen in gemeenschappelijk verband. Gespecialiseerde instellingen op een zo grote schaal als in de Verenigde Staten bestaan, zijn voor een deel bereikbaar door organisatie van wetenschappelijk onderzoek en oprichting van instellingen in Europees verband <sup>14)</sup>. Dit is om politieke redenen en wegens het ontbreken van taaleenheid en geringere financiële middelen moeilijker te bereiken dan in de Verenigde Staten, maar deze moeilijkheden zijn niet onoverkomelijk.

Washington D.C.

v. d. V.

<sup>12)</sup> Een aardig, hoewel ook voor Amerika uitzonderlijk, voorbeeld van de openhartigheid in het Amerikaanse bedrijfsleven is het geval van een onderneming van houtprodukten en bouwmaterialen in Californië, wier directie zich drie dagen lang heeft laten ondervragen door „graduate”-studenten van de School of Business van Stanford University. Deze studenten hadden op grond van de verkregen inlichtingen vijfjarenplannen voor de expansie van de onderneming opgesteld, die weer bekritiseerd werden door de directie (volgens „Business Week” van 14 maart 1964, blz. 90/92).

<sup>13)</sup> Het zou mij niet verwonderen als een deel van de gemigreerde Europese geleerden onder gewijzigde omstandigheden zou willen terugkeren.

<sup>14)</sup> Op dit punt heb ik reeds de aandacht gevestigd in mijn artikel in „De Economist” van mei 1958.

**Het** kostbaarste dat een tijdschrift bezit, is de onafhankelijkheid van de redactionele inhoud.

Amsterdam heeft zich losgemaakt van een nog in 1948 zelf als juist erkend inzicht, dat de concurrentie tussen de zeehavens door middel van overheidstarieven zoveel mogelijk moet worden vermeden. Dit losmaken valt niet te rijmen met het Schelde-Rijnverdrag met België; bovendien wordt deze gewijzigde houding aangenomen nu de zeehaventarieven in het Nieuwe Waterweggebied per 1 juli a.s. met 25 pCt. worden verhoogd. Amsterdam beroept zich daarbij op een fictieve winst uit het havenbeheer, doch in werkelijkheid is er een groot verlies. Nu de gemeente Amsterdam zich enerzijds aan een gemaakte afspraak onttrekt en anderzijds de tussenkomst van de regering inroept om het tekort ten laste van het gemeentefonds — dus in principe mede ten laste van andere gemeenten — te brengen, rijzen de vragen, waarmede het artikel eindigt.

In „E.-S.B.” van 19 februari 1964 bracht ik in herinnering, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de uitgaven voor het geschikt maken van het Amsterdam-Rijnkanaal voor de duwvaart had verdedigd met een beroep op de aanstaande verbetering van de Schelde-Rijnverbinding. Amsterdam kwam daarmee onder de bescherming van de Nederlandse regering, die zich de rol toebedeelde van een ouderpaar, dat het eigen kind instinctief niet wil, mag en zal onthouden datgene, waarmede het — in groter familieverband gedwongen — een neefje gelukkig moet maken. In de verhouding Amsterdam-Rotterdam — ik vermijd het woord tegenstelling — blijft dan nog de vraag open of de eigen kinderen in het gezin op voet van gelijkheid worden behandeld. Heerst daar gelijk recht voor allen?

#### Begrotingstechniek.

Om deze vraag te kunnen beantwoorden zal moeten worden nagegaan of er ongerechtvaardigde verschillen zijn aan te wijzen. Feitelijke gegevens vindt men in de laatst vastgestelde begroting van de gemeente Amsterdam, waarop een tekort wordt geraamd van ruim f. 23.250.000 (gemeenteblad, afd. 1, blz. 1223, no. 863). Dit tekort is inmiddels groter geworden ten gevolge van de loonmaatregelen c.a. Hiervoor ontvangen alle gemeenten een aanzienlijke compensatie uit het gemeentefonds, hetgeen mogelijk is omdat de algemene loonsverhogingen de belastingontvangsten doen toenemen, waardoor het fonds beter in zijn middelen komt te zitten zodat er meer te verdelen valt. Maar niet zoveel, dat aanwezige tekorten worden overbrugd. De gemeente Amsterdam zal haar verzoek aan de regering om met het oog op het tekort van ruim f. 23.250.000 een aanvullende bijdrage te mogen ontvangen op grond van art. 12 van de financiële verhoudingswet niet kunnen intrekken.

Nu doen tal van factoren hun invloed op de gemeentebegrotingen gelden. Daar is de rijksadministratie, die het verzoek moet behandelen, zich wel van bewust. Zij gaat na of niet te royaal wordt uitgegeven en of de inkomsten wel tot een redelijk peil zijn opgevoerd. Dit zijn moeilijke kwesties, want als de regering eisen gaat stellen om een begroting in evenwicht te brengen, maakt ze al gauw inbreuk

## Haventarieven

op de gemeentelijke autonomie. Op dit terrein liggen duizenden voetangels en klemmen, omdat de meeste uitgaven geankerd zijn aan verplichtingen. Worden die ontzien, dan komt men al gauw op het vlak van de gecompliceerde subsidiepolitiek voor culturele en — tegenwoordig — recreatieve doeleinden. Dan dreigt een judo-gevecht tussen twee giganten. In de praktijk ontmoet het minder bezwaar normen aan te geven voor een verhoging van de inkomsten. Dat ligt ook beter ten opzichte van de andere gemeenten. Want het gaat niet aan extraatjes uit het gemeenschappelijke gemeentefonds te verstreken — met de kans dat er voor andere gemeenten minder ter verdeling overblijft — zolang de belastingen en tarieven van de vragende gemeente niet zijn opgevoerd tot de bedragen, die andere gemeenten aan belastingen en retributies heffen.

Bijzondere aandacht vraagt in dit verband het feit, dat Amsterdam heeft gemeend voorlopig van een verhoging van het zeehavengeld te mogen afzien, terwijl Rotterdam daartoe met het oog op zijn begrotingspositie en de toekomstige lasten van de havenuitbreidingen wel is overgegaan. Amsterdam geeft voor, dat dit voor de eigen haven niet nodig is omdat de dienst van havens en handelsinrichtingen met de geheven retributies uitkomt. Op blz. 1321 van de begroting wordt namelijk een voordelig saldo van deze dienst geraamd van f. 493.018 (inkomsten f. 20.708.799 en uitgaven f. 20.215.781). Op blz. 1284 schrijven Burgemeester en wethouders van Amsterdam, dat dit gunstige resultaat van de havenexploitatie te danken is aan hogere baten wegens verhuring van in 1963 gereed gekomen haven- en industrieterreinen, hogere havengelden en meer ontvangsten wegens toenemend gebruik van de gemeentelijke kranen, een en ander als gevolg van de uitbreiding van de havens en de toeneming van het havenverkeer.

Het dagelijks bestuur van Amsterdam verwacht dat dit wel zo door zal gaan als het wijst op de nieuwe uitbreidingen en verbeterde waterwegen. Het deelt mede, dat in 1964 nog belangrijke investeringen moeten worden gedaan en nieuwe werken uitgevoerd. En dan komt er iets merkwaardigs. De uitgaven, die de gemeente moet doen ten behoeve van het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijn-



kanaal en voor IJmond-IJmuiden blijven buiten de rekening van de lasten, die op de havens drukken. Tot die last behoort ook de vergoeding, die het rijk voor de verbetering van het Amsterdam-Rijnkanaal, het Noordzeekanaal en van de IJmond van de belanghebbende gemeenten en provincies vraagt (zie mijn artikel in „E.-S.B.” van 19 februari 1964, no. 2427). De gemeentelijke bijdragen aan het rijk voor het Noordzeekanaal (f. 379.541), voor het Amsterdam-Rijnkanaal (f. 1.479.858) en IJmond-IJmuiden (f. 773.509), in totaal f. 2.632.908, staan op een ander hoofdstuk (hfdst. X). Alleen reeds uit dezen hoofde wordt de dienst van havens en handelsinrichtingen ontlast voor een bedrag van f. 2.632.908, zodat in feite geen voordelig saldo van f. 493.018 aanwezig is, maar een tekort van f. 2.139.890 moet worden gedekt.

Aldus komt aan de motivering van het achterwege laten van een verhoging van het zeehavengeld de grondslag te ontvallen. Bovendien komt de eis van het rijk, dat de belanghebbende gemeente en provincies door een offer moeten tonen, dat zij voor de vernieuwingen en uitbreidingen wat over hebben, in een eigenaardig licht. Want in het bovengenoemde nog niet gecorrigeerde begrotingstekort van f. 23.250.000 is een bedrag van ruim f. 2 mln. opgenomen, waarvoor Amsterdam een aanvullende bijdrage ex art. 12 van de financiële verhoudingswet vraagt. Zou de regering het gemeentefonds daarmee belasten dan zal men het ten slotte nog zien gebeuren, dat andere havensteden als Rotterdam, Schiedam, Dordrecht, Delfzijl en Vlissingen zijdelings Amsterdam bijstaan om zijn havengebruikers aantrekkelijke voorwaarden te bieden.

#### Tarieven in het Nieuwe Waterweggebied.

Uit het voorstel van het gemeentebestuur van Rotterdam dd. 18 maart jl. haal ik het volgende aan:

Het mag bekend worden verondersteld, dat het zeehaventarief van Amsterdam overeenkomstig één in 1948 gemaakte afspraak gelijk is aan dat te Rotterdam, met dien verstande, dat de gemeente Amsterdam voor bepaalde soorten massagoederen reducties op het zeehavengeld verleent, welke voor de belangrijkste daarvan — het ertsvervoer bijv. —  $\frac{1}{3}$  bedragen. Voorlopige contacten met het gemeentebestuur van Amsterdam, dat in 1948 met ons van mening was, dat de concurrentie tussen de zeehavens door middel van het van overheidswege geheven zeehavengeld zoveel mogelijk dient te worden uitgeschakeld, geven voornog geen grond voor de verwachting, dat daar de door ons voorgestelde verhoging (van 25 pCt. met ingang van 1 juli 1964) zal worden gevolgd. De in de Rijn-Maasdelta gelegen havens hebben daarentegen medegedeeld hun zeehaventarieven eveneens met 25 pCt. te zullen verhogen.

#### Verdrag met België.

Er is echter nog een ander aspect. Daarvoor moeten wij de stukken van de Tweede Kamer, zitting 1963/1964, no. 7569 raadplegen, waarin opgenomen de Koninklijke Boodschap van 19 februari 1964 tot aanbieding van een ontwerp van wet tot goedkeuring van het op 13 mei 1963 te 's-Gravenhage tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België gesloten verdrag betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn. In de toelichting wordt gezegd, dat zich bij de oplossing van een 100-jarig geschil nieuwe aspecten hadden voorgedaan, o.m. de moderne duwvaart, waartoe de verbinding met de Rijn geschikt zal worden gemaakt. Tegenover de medewerking van Nederland zegt België toe, dat met ingang van de datum van inwerkingstelling van de nieuwe vaarweg de door de

Belgische overheid aan de scheepvaart op de vaarwegen tussen Schelde en Rijn goedgekeurde compensatiepremies en andere steunmaatregelen onvoorwaardelijk worden afgeschaft (art. 44, jo 48). Deze bepaling, alsmede het voorschrift, dat geen overheidssteun aan de aanleg of exploitatie der zeehavens mag worden verleend voor zover deze zou leiden tot verstoring van de mededingingsvoorwaarden tussen de zeehavens, vormen een versterking van het door Nederland voorgestane beginsel van ongestoorde concurrentie, dat in het Benelux-Economische Unie-Verdrag werd vastgelegd, met name in art. 7, waarin concurrentieverstorende maatregelen worden verboden. Aangezien de algehele afschaffing eerst zal plaats hebben met ingang van de datum, waarop de nieuwe vaarweg in gebruik wordt gesteld, is een bepaling opgenomen (art. 48), dat na de inwerkingtreding van het verdrag de compensatiepremies en soortgelijke maatregelen niet meer mogen worden verhoogd of uitgebreid.

Bovendien is nog overwogen dat het doel, dat met de instelling van de Rijnvaartpremies werd beoogd, eveneens kan worden gediend door middel van overheidssubsidies voor de aanleg of exploitatie van zeehavens. De regering heeft, blijkens de toelichting bij art. 45, ten dezen vooral gedacht aan het gevaar, dat een voortdurend verlieslatende exploitatie van openbare havenbedrijven zou kunnen worden gehanteerd als middel tot opvoering van de concurrentiepositie ten nadele van de havens van het buurland. In dat geval kan redres worden geëist op grond van de in het Unie-verdrag opgenomen bepalingen betreffende vervalste concurrentievoorwaarden.

Waar het om gaat is dit, dat het verscherpen van concurrentievoorwaarden door bepaalde boekingen op nationale en internationale bezwaren stuit. Het constateren van dit feit heeft niets te maken met de werken op zich zelf. Immers, het is een geheel ander feit, dat de regering het in het algemene kader van de Westeuropese politiek nodig acht zowel ten behoeve van Antwerpen als ten bate van Amsterdam bedragen te investeren. De gemaakte opmerkingen hebben tot strekking aan te tonen, dat de gemeente Amsterdam ongerechtvaardigd anderen laat opkomen voor lasten, die verband houden met verbeteringen waarvan zij zelf met uitsluiting van de concurrentie profiteert.

#### Storende concurrentie.

Nu de Minister van Verkeer en Waterstaat het verdrag met België ten grondslag heeft gelegd aan een nieuwe benadering van het vraagstuk van de verhouding van de Nederlandse zeehavens en hij de noodzakelijkheid van een verbetering van het Amsterdam-Rijnkanaal daarmee zelfs motiveert, kan het wel niet anders of de bepalingen, die geschreven zijn voor geval het neefje tot storende concurrentie mocht willen overgaan, zullen ook van toepassing moeten zijn op de onderlinge verhouding tussen de broertjes.

Er rijzen derhalve drie vragen:

1. is het geoorloofd dat Amsterdam lagere tarieven heft met een beroep op een geflatteerde begroting?
2. is het aanvaardbaar dat Amsterdam het aan het rijk verschuldigde bedrag voor de verbetering van de waterwegen afwentelt op het gemeentefonds?
3. is het privilege, dat Amsterdam ongemotiveerd aan het achterland biedt, in harmonie met de geest waarin het verdrag met België inzake de Rijn-Scheldeverbinding is gesloten?

Buiten dit alles ligt er dan nog de vroeger aan de orde gestelde vraag: waar blijft de zeehavennota?

Rotterdam.

J. HASPER.

Het besluit van de Engelse en Franse regering tot de bouw van een tunnel onder het Kanaal werd gesteund door het officiële rapport over een vaste Kanaalverbinding. Op grond van een maatschappelijke rendementsberekening raamt dit rapport, afhankelijk van de groei van het vervoer, het netto-voordeel van een tunnel op f. 0,8 mrd. à f. 1,6 mrd. over een periode van vijftig jaar. Onder meer uit een vergelijking met het Nederlandse rapport over de rentabiliteit van de Coen- en IJtunnel blijkt, dat met verschillende factoren — de tijdsbesparing, repercussies op het algemene peil van de bedrijvigheid — geen rekening is gehouden. De conclusie ligt daarom voor de hand, dat de rentabiliteit van de vaste verbinding is ondergewaardeerd.

# De Kanaaltunnel: een rentabiliteitsprobleem

## Inleiding.

In februari van dit jaar publiceerden de dagbladen het bericht, dat de Engelse en de Franse regering zich in beginsel akkoord hadden verklaard met de bouw van een tunnel onder het Kanaal. Met deze beslissing stelden de beide regeringen zich achter de conclusie van het ruim een half jaar voordien verschenen „Rapport de la commission franco-britannique chargée de l'étude des projets d'ouvrage fixe de traversée de la Manche”<sup>1)</sup>. Dit rapport bevat de visie van een gemengd Engels-Franse ambtelijke commissie op de voorstellen voor de bouw van een tunnel, resp. van een brug, het een afkomstig van de „Groupement d'Etudes du Tunnel sous la Manche” (deelnemers onder meer de Suezkanaalmaatschappij en de Engelse en de Franse spoorwegen), het ander van de „Société du pont sur la Manche” (leden overwegend uit kringen van wegvervoer, handel en industrie).

Het plan van de „Groupement du Tunnel” voorziet in de aanleg van een spoorwegtunnel ter lengte van 51 km, waarvan 37 km onder zee. De eindstations, die 70 km uiteen zijn gelegen, zijn geprojecteerd bij Westenhanger (ten westen van Folkestone) en bij Sangatte (ten zuidwesten van Calais). Naast de afwikkeling van het gewone spoorwegverkeer zal het mogelijk zijn met intervallen van 5 minuten speciale treinen te laten vertrekken, waarop per keer maximaal 300 auto's kunnen worden vervoerd. De totale reistijd — inclusief wachttijden e.d. — zou gemiddeld 65 minuten gaan bedragen. De maximale capaciteit van de tunnel zou aldus in beide richtingen 3.600 voertuigen per uur zijn; verwacht wordt echter, dat in de praktijk de capaciteit ten hoogste 3.000 auto's in beide richtingen zal kunnen bedragen.

Het voorstel van de „Société du Pont” hield in de bouw van een brug met een lengte van 34 km, die in rechte lijn Kaap Blanc-Nez (ten zuidwesten van Calais) verbindt met

South Foreland (benoorden Dover). De doorvaarthoogte van de brug zou 70 m bedragen, hetgeen toereikend is voor de grootste zeeschepen. De brug zou zowel geschikt zijn voor spoorwegverkeer als voor wegverkeer (nl. met een zesbaansweg, gelegen tussen de beide sporen). De maximale omvang van het wegverkeer zou, voor beide richtingen tezamen, 6.000 auto's per uur kunnen bedragen.

Het officiële Engels-Franse rapport over de vaste Kanaalverbinding is niet beperkt gebleven tot een enkele vergelijking van de gegevens uit de beide eerder opgestelde rapporten. Op verscheidene onderdelen heeft de commissie een eigen zienswijze voor de opvattingen van haar voorgangers in de plaats gesteld. In het algemeen staat het officiële rapport — uiteraard ook blijkens de conclusie — dichter bij het rapport over het tunnel- dan bij dat over het brugproject.

Uit die conclusie komt duidelijk naar voren, dat economische overwegingen (en niet technische of juridische, die eveneens in het rapport worden behandeld) geleid hebben tot de keuze van een tunnel als vaste Kanaalverbinding. Het rapport zegt op dat punt namelijk: „... la construction d'un tunnel sous la Manche peut être actuellement considérée comme raisonnable du point de vue économique. Nous ne pouvons étendre cette conclusion au pont”. Deze uitspraak is gebaseerd op een rentabiliteitsberekening voor de beide projecten, die tot aanzienlijk gunstiger uitkomsten leidt voor de tunnel dan voor de brug.

Het kenmerkende van een rentabiliteitsberekening als die in het rapport is het maatschappelijk karakter ervan. Bij het creëren van een vaste Kanaalverbinding is immers niet alleen de relatie tussen de toekomstige exploitant en de gebruikers van de verbinding van belang, maar daarnaast zullen ook andere huishoudingen de invloed ondergaan van het totstandkomen van een vaste verbinding. Met name zullen de luchtvaart- en scheepvaartmaatschappijen die thans de verbinding over het Kanaal onderhouden, een deel van hun vervoer zien wegvloeien, terwijl voorts ook invloed denkbaar is op het economisch leven in beide landen in het algemeen.

<sup>1)</sup> De Engelse versie van het rapport heeft tot titel: „Joint report by British and French officials on proposals for a fixed Channel link”.

Het verschil met een „gewone”, d.w.z. private rentabiliteitsberekening bestaat dus daarin, dat bij laatstbedoelde in de kosten van het project niet alle nadelen en in de opbrengsten niet alle voordelen tot uiting komen. Om tot een aanvaardbare aanduiding van de rentabiliteit van de beide alternatieven te komen is een speciale benaderingswijze vereist. Aan het slot van dit artikel zal in het bijzonder aan dit maatschappelijk aspect van de calculatie nadere aandacht worden geschonken <sup>2)</sup>.

#### De opbrengstzijde.

De basis voor de bepaling van de opbrengsten van tunnel en brug wordt gevormd door een prognose van de vervoersomvang in de relatie Engeland-Frankrijk v.v. over een periode van vijftig jaar. In de vervoersstroom worden daarbij drie categorieën onderscheiden:

- auto's met inzittenden;
- reizigers zonder auto;
- goederen.

Voor de categorie „auto's met inzittenden” bestaat de prognose uit twee gedeelten. Ten eerste wordt geraamd welk deel van het vervoer, dat anders via de bestaande verbindingen zou worden afgewikkeld, van een vaste verbinding gebruik zal gaan maken (zgn. *overgaand vervoer*). In de tweede plaats wordt voorzien, dat een vaste verbinding zal leiden tot het ontstaan van geheel *nieuw vervoer*. Dit berust op de gedachte, uit andere beschouwingen over nieuwe verkeersverbindingen niet onbekend, dat potentiële reizigers, die tot dusver van het maken van een reis afzagen, na het totstandkomen van de nieuwe verbinding hun bezwaren overwonnen zien, hetzij door het grotere gemak van die verbinding, hetzij vanwege de lagere kosten. Uit het rapport blijkt niet, waarom geen nieuw vervoer van reizigers zonder auto en van goederen wordt verwacht. Slechts wordt op dit punt verwezen naar het rapport van de „Groupement du Tunnel”.

Het is begrijpelijk, dat aan een prognose over een termijn van vijftig jaar grote onzekerheden verbonden zijn. Om dit bezwaar zo goed mogelijk te ondervangen, geeft het rapport vier alternatieve prognoses, variërend van „zeer hoog” tot „zeer laag”. Als meest waarschijnlijke marges, waarbinnen de groei van het vervoer gelegen zal zijn, worden de beide middelste prognoses (de „hoge” en de „lage” prognose) beschouwd. De vier alternatieven komen in zoverre overeen, dat in ieder der gevallen wordt aangenomen, dat de vervoersomvang zal toenemen van 1969 (het verwachte jaar van gereedkomen van de vaste verbinding) tot 1985; daarna (dus tot 2018) wordt een constant niveau verondersteld.

In nevenstaand staatje zijn de meest waarschijnlijke grenzen van de vervoerstoeiming en hun verhouding weergegeven.

De verklaring voor het grotere aantal auto's bij aanleg van een brug wordt gevormd door de sterkere vervoerscheppende werking die wordt verwacht van een brug <sup>3)</sup>.

Het overgaand vervoer van auto's wordt bij brug en bij

<sup>2)</sup> Voor een meer algemene beschrijving van de vraagstukken die verband houden met de bouw van tunnel resp. brug wordt verwezen naar artikelen van Dr. J. Walter („Moet Engeland door een brug of door een tunnel met het vasteland worden verbonden?”) en van Drs. G. Hupkes („De Kanaaltunnel: een stap verder”) in het tijdschrift *Spoor- en Tramwegen*, no. 5, 8 maart 1962 en no. 25, 12 december 1963.

TABEL 1.

#### „Hoge” en „lage” prognose van het vervoer bij een vaste Kanaalverbinding

(aantallen × 1.000)

	1969			1985		
	1	2	3	1	2	3
tunnel	985	765	129	1.400	980	143
brug	1.080	825	131	1.540	1.055	146

	1969			1985		
	1	2	3	1	2	3
tunnel	3.400	3.000	113	3.800	3.040	125
brug						

	1969			1985		
	1	2	3	1	2	3
tunnel	2.600	2.100	124	4.500	4.000	132
brug						

kolom 1: „hoge” prognose  
kolom 2: „lage” prognose  
kolom 3: „hoge” in pCt. van „lage” prognose.

tunnel gelijk geraamd. De omvang van dit vervoer wordt geschat op basis van de gemiddelde tarieven die voor ieder van de vervoerscategorieën zullen gelden. In navolging van de „Groupement du Tunnel” zijn de tarieven zodanig vastgesteld, dat zij, rekening houdend met de elasticiteit van de vervoersvraag, tot een zo groot mogelijk bedrag aan ontvangsten zullen leiden. Aldus is het gemiddelde tarief voor een auto met inzittenden op f. 80 <sup>4)</sup> gesteld, dat voor reizigers zonder auto op ca. f. 16,50 en het tarief voor goederen op ca. f. 21,50 per ton.

#### De kostenzijde.

De geraamde kosten van de brug en die van de tunnel lopen sterk uiteen. De totale kosten (initiële investering, vervangingsinvesteringen en exploitatiekosten) van de tunnel gedurende de beschouwde periode van vijftig jaar worden geschat op f. 2,4 mrd.; de kosten van de brug zijn bijna tweemaal zo hoog, nl. f. 4,6 mrd. <sup>5)</sup>. Het aanzienlijk verschil, tussen de kosten van de beide projecten wordt geheel veroorzaakt door de veel hogere kosten van aanleg van de brug en bijbehorende installaties. Deze bedragen f. 3,9 mrd. — waarvan f. 2,8 mrd. voor de eigenlijke brug — tegenover f. 1,7 mrd. voor de tunnel — waarvan f. 1,1 mrd. voor het eigenlijke tunnellichaam. Het kostenbeeld van de brug wordt nog ongunstiger, indien in aanmerking wordt genomen, dat geen rekening is gehouden met de kosten van voorzieningen ten behoeve van de veiligheid

<sup>3)</sup> Bij de „hoge” prognose bedraagt voor de tunnel het nieuwe vervoer 50 pCt. van het overgaande vervoer en voor de brug 65 pCt.; bij de „lage” prognose zijn deze verhoudingen resp. 30 pCt. en 40 pCt.

<sup>4)</sup> Herleiding van het Engelse tarief van £ 6.16.- geeft een uitkomst van f. 69.

<sup>5)</sup> De hier genoemde bedragen luiden in prijzen van 1962 en zijn berekend (op basis van de zgn. hoge vervoersprognose) als tot het jaar 1969 herleide contante waarden. In nominale geldbedragen zijn de kosten van tunnel, brug en traditionele voorzieningen resp. f. 4,1 mrd., f. 5,8 mrd. en f. 11,3 mrd. Dat de niet gedisconteerde kosten van de traditionele voorzieningen zoveel hoger zijn dan de kosten van tunnel en van brug vloeit voort uit het feit, dat de totale kosten van een vaste verbinding overwegend bestaan uit de kosten van aanleg — te maken in de beginjaren —, terwijl de kosten van de traditionele voorzieningen min of meer gelijkmatig over de gehele periode van 50 jaar zijn verspreid.

**elk aandeel**  
**'Vereenigd**  
**Bezit van**  
**1894'**  
**vormt in**  
**feite een**  
**deskundig**  
**samengestelde**  
**aandelen-**  
**portefeuille**

Dit is mogelijk, omdat 'Vereenigd Bezit' een beleggingsmaatschappij is, die de gezamenlijke inbreng van haar aandeelhouders belegt in ca. 200 zorgvuldig geselecteerde fondsen. Zodoende wordt een belang verkregen bij tal van bedrijfstakken in binnen- en buitenland. Elk aandeel 'Vereenigd Bezit van 1894' verschaft U een aantrekkelijk rendement met beperking van risico.

Alle banken en commissarissen kunnen U inlichten.

**N.V. VEREENIGD**  
**BEZIT VAN 1894**

*De voordelen van aandelenbezit met beperking van risico.*

WESTERSINGEL 84, ROTTERDAM



(I. M.)

van het scheepvaartverkeer. De voor vergelijking met bovengenoemde bedragen in aanmerking komende kosten van de zgn. traditionele voorzieningen zijn die, welke betrekking hebben op het overgaande vervoer. Deze kosten worden geraamd op f. 3,2 mrd. en zijn dus gelegen tussen de kosten van de beide alternatieven voor een vaste verbinding.

**De rentabiliteit.**

Uit de confrontatie van de opbrengstzijde met de kostenzijde vloeit ten slotte het oordeel voort over de rentabiliteit van de beide projecten voor een vaste Kanaalverbinding. Daarbij doet zich sterk gelden een moeilijkheid, die qua aard niet voor het onderhavige geval specifiek is, nl. dat de exactheid van de gegevens aan de opbrengstzijde aanmerkelijk geringer is dan van die aan de kostenzijde. Daar het grootste deel van de kosten van een vaste verbinding (nl. de bouwkosten) in de zeer nabije toekomst moet worden gemaakt, is te dien aanzien — binnen de grenzen die gelden voor ieder groot bouwwerk — de onzekerheid niet groot. De opbrengstenstroom daarentegen vloeit gedurende de gehele beschouwde periode. Hier is dus de kans op afwijking van de raming aanzienlijk groter.

Naast deze onzekerheidsproblematiek — die overigens door het opstellen van alternatieve prognoses zoveel mogelijk is ondervangen — staat de centrale vraag, op welke wijze het maatschappelijk karakter van de rentabiliteitsberekening tot uiting is gebracht. Ter bepaling van het totale van een vaste verbinding te verwachten voordeel beziet het rapport drie elementen:

1. de kostenbesparing voor het overgaande vervoer, die gelijk wordt gesteld aan het verschil tussen de kosten van een vaste verbinding en het overeenkomstige deel van de kosten van de bestaande verbindingen;
2. de netto-inkomsten van de exploitant van een vaste verbinding uit hoofde van nieuw gecreëerd vervoer;
3. het consumentensurplus voor de gebruikers van de vaste verbinding; als zodanig wordt beschouwd de helft van het verschil tussen de tarieven voor de bestaande verbindingen en de tarieven voor de vaste verbinding.

De kwantificering van deze grootheden is in tabel 2 samengevat.

De rentabiliteit van de beide projecten is in het rapport uiteindelijk weergegeven in de vorm van de interne rentevoet. Aldus uitgedrukt bedraagt de rentabiliteit van de tunnel 13,3 pCt. bij de „hoge” prognose resp. 10,4 pCt. bij de „lage” prognose; de rentabiliteit van de brug is 6,2 pCt. resp. 4,2 pCt. Het is duidelijk, dat op grond van deze uitkomsten de bouw van een tunnel ruimschoots de voorkeur verdient. In hoeverre beide projecten op zichzelf beschouwd rendabel zijn, hangt af van de hoogte van de geldende rentevoet. In het rapport wordt een rentevoet van 7 pCt. gehanteerd, om wille van de vergelijkbaarheid met berekeningen in het kader van het vierde Franse nationale plan, die eveneens op deze rentevoet berusten. Bij een rentevoet van 7 pCt. is dus een vaste verbinding in de vorm van een brug maatschappelijk gezien onrendabel, terwijl een tunnel een redelijke marge boven de kosten overlaat. Ook indien een wat lagere rentevoet, bijv. 5 pCt., gehanteerd zou worden, blijft de bouw van een brug een weinig aantrekkelijke propositie.

**Beschouwing.**

In het voorgaande bleek, dat ter benadering van het maatschappelijk voordeel van de aanleg van een vaste

TABEL 2.

## Netto-voordeel van een vaste Kanaalverbinding boven de bestaande verbindingen

(in mrd. guldens; contante waarden 1969)

	„hoge” prognose				„lage” prognose			
	tunnel		brug		tunnel		brug	
Kostenbesparing								
kosten bestaande voorzieningen .....	3,15		3,15		2,53		2,53	
kosten vaste verbinding .....	2,13		4,35		2,05		4,28	
	—	+ 1,02	—	— 1,20	—	+ 0,48	—	— 1,75
Voordelen door nieuw vervoer								
meer-ontvangsten exploitant .....	0,49		0,62		0,23		0,32	
consumentensurplus .....	0,07		0,10		0,04		0,04	
	+	+ 0,56	+	+ 0,72	+	+ 0,27	+	+ 0,36
Netto-voordeel .....		+ 1,58		— 0,48		+ 0,75		— 1,39

Kanaalverbinding drie elementen werden beschouwd, te weten de kostenbesparing, de extra-opbrengst door het ontstaan van nieuw vervoer en het consumentensurplus voor nieuw vervoer.

Op deze wijze wordt het effect van de aanleg van een vaste verbinding op drieërlei soort huishoudingen in aanmerking genomen: de bestaande vervoerondernemingen, de exploitant van de vaste verbinding en de gebruikers van de vaste verbinding. Als alternatieve methode zou denkbaar zijn een berekening die geheel uitgaat van de huishoudingen van de gebruikers. Het maatschappelijk voordeel zou dan bestaan uit het verschil in de door het overgaande vervoer te betalen tarieven, vermeerderd met het consumentensurplus voor het nieuwe vervoer.

Hoewel deze methode in beginsel even juist is als die welke in het rapport is gevolgd, komt zij slechts onder een bepaalde voorwaarde voor toepassing in aanmerking. Die voorwaarde is, dat de tarieven bij benadering gelijk zijn aan de kosten van de vervoersvoorziening, m.a.w. dat geen winstopslag is opgenomen. Is dit wel het geval, dan leidt de benadering via de huishoudingen van de gebruikers tot onderschatting van het maatschappelijk voordeel. Immers, de winstopslag geeft aan, dat een deel van de netto-voordelen voor de gebruikers door de exploitant wordt afgeroomd; dit deel dient echter mede in de berekening te worden betrokken.

In het rapport over de Kanaalverbinding wordt voor de bepaling van een deel van de voordelen (de kostenbesparing) in eerste instantie uitsluitend gezien naar hetgeen zich afspeelt in de huishoudingen van de gebruikers. Het voordeel voor het overgaande vervoer bestaat in feite immers uit de verlaging van de tarieven. Dit voordeel wordt echter gelijk gesteld aan het verschil in kosten tussen een vaste verbinding en de bestaande verbinding. Nu is niet aan te nemen, dat de tarieven van de bestaande vervoerondernemingen geen winstopslag bevatten. Dat voorts de tarieven voor de vaste verbinding een winstopslag zullen inhouden, blijkt uit het in de rentabiliteitsberekening opnemen van de post „netto-inkomsten (uit nieuw vervoer) voor de exploitant”. Het gelijk stellen van het tariefverschil en het kostenverschil wijst derhalve op de impliciete veronderstelling, dat de winst op het overgaande vervoer bij de bestaande verbindingen en bij de vaste verbinding gelijk is. Voor een beoordeling van het realiteitsgehalte van deze veronderstelling biedt het rapport onvoldoende aanknopingspunten.

Het is duidelijk, dat de voordelen voor het nieuwe vervoer, gegeven het feit dat voor de exploitant een winst wordt verwacht, niet kunnen worden bepaald door alleen naar de huishoudingen van de gebruikers te zien. Het rapport neemt dan ook zowel de netto-voordelen voor de

exploitant als de voordelen voor de (nieuwe) gebruikers in de berekening op. De voordelen voor de nieuwe gebruikers worden benaderd aan de hand van het consumentensurplus. Hierbij wordt uitgegaan van de gedachte, dat een deel van het nieuwe vervoer bereid geweest zou zijn hogere tarieven te betalen dan die, welke naar verwachting zullen gelden.

Naar grootte wordt het consumentensurplus gesteld op gemiddeld de helft van het verschil tussen de tarieven voor de bestaande verbindingen en de nieuwe tarieven.

Gezien de op verscheidene gronden geuite twijfel aan de bruikbaarheid van het begrip consumentensurplus rijst de vraag, of het opnemen van deze post, die slechts een onbeduidend deel vormt van het totaal van de voordelen van een vaste verbinding, niet beter achterwege had kunnen blijven. Dit temeer, daar enkele factoren van grotere betekenis niet in de rentabiliteitsberekening zijn opgenomen. Een vergelijking met het Nederlandse „Rapport over de rentabiliteitsverwachtingen van de Coen- en IJ-tunnelprojecten”<sup>6)</sup> biedt een geschikt uitgangspunt om deze factoren nader aan te duiden. Een eerste element dat in het Coen- en IJ-tunnelrapport een prominente plaats inneemt, maar ontbreekt in de rentabiliteitsberekening van de vaste Kanaalverbinding, is de tijdwinst. Slechts is in de tekst aangegeven, dat de reisduur Parijs-Londen per trein met 2½ uur verkort zal worden (tot 4½ uur). Indien mag worden aangenomen, dat deze tijdbesparing geldt voor alle reizigers zonder auto, die van de vaste verbinding gebruik maken, zou op basis van de „hoge” prognose de totale tijdwinst voor deze categorie reizigers in 1969 (verwacht jaar van openstelling vaste verbinding) ca. 8,5 mln. uur bedragen. Indien voorts — volgens gebruikelijke veronderstellingen — een kwart van deze tijdwinst als te besteden voor productieve doeleinden wordt aangemerkt, is bij een loonvoet van f. 5 per uur uit dezen hoofde in het eerste jaar een voordeel van ca. f. 10,6 mln. te verwachten. Onder de zeer pessimistische veronderstelling, dat het aantal reizigers op het niveau van 1969 zal blijven, bedraagt dan in de beschouwde periode van 50 jaar het totale voordeel voor reizigers zonder auto ca. f. 146 mln.

Wordt bij dit bedrag geteld de eveneens op basis van de vervoersomvang in 1969 bepaalde tijdwinst voor inzittenden van auto's ad ca. f. 90 mln., dan is de totale productief te besteden tijdwinst te waarderen op ca. f. 235 mln. Geconcludeerd kan worden, dat door het buiten beschouwing laten van de tijdwinsten, die onder de gemaakte veronderstellingen ca. 15 pCt. van het berekende netto-voordeel van een tunnel belopen, de rentabiliteit van de

<sup>6)</sup> Aangeboden door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer bij brief van 20 oktober 1960 (dienstjaar 1961, serie 6100, no. 9).

vaste verbinding in belangrijke mate is ondergwaarderd <sup>7)</sup>.

Het Kanaalrapport vermeldt uitdrukkelijk, dat geen afzonderlijke waardering heeft plaats gevonden van het grotere comfort van een reis via een vaste verbinding <sup>8)</sup>. Niettemin is aan dit element — tezamen met de factor „uitzicht” — een zeker gewicht toegekend door bij het opstellen van de vervoersprognoses van een brug een groter vervoerscheppend vermogen te verwachten dan van een tunnel. Het element van het reiscomfort komt niet voor in het Coen- en IJtunnelrapport.

Een facet waar het Kanaalrapport geheel aan voorbij gaat, maar dat door het Coen- en IJtunnelrapport expliciet wordt gezien, is het meest wenselijke tijdstip van gereed zijn van het project. Dit tijdstip is met name van belang, indien een onrendabele aanloopperiode is te verwachten. Dan is het denkbaar, dat verschuiving van het tijdstip van uitvoering van het werk naar de toekomst beperking van de verliezen tot gevolg heeft. Een op de opbrengsten- en de kostcijfers van het Kanaalrapport gebaseerde berekening toont aan, dat bij realisering van de „hoge” prognose de tunnel — het beste alternatief — reeds in de beginjaren rendabel zal zijn. Zou de „lage” prognose werkelijkheid worden, dan is te verwachten dat de tunnel eerst na tien jaar (gerekend van 1969 af) rendabel zal worden, d.w.z. dat dan de beginverliezen zijn ingelopen. Uit de gegevens kan worden afgeleid, dat in dit geval uitstel van de bouw met zes jaar aan te bevelen zou zijn.

Tot slot is melding te maken van de uitspraak in het Kanaalrapport, dat de bouw van een vaste Kanaalverbinding meer algemene repercussies zal kunnen hebben op de volkshuishoudingen van aan het Kanaal gelegen landen. Te denken valt onder meer aan stimulering van bedrijven in de sector van het toerisme en van bedrijven die bij de bouw en de exploitatie van de tunnel worden betrokken. Door de grotere activiteit van deze bedrijven is weer een verdere toeneming van de algemene bedrijvigheid in bepaalde streken denkbaar. Kwantificering van deze repercussies, die overigens van relatief geringe betekenis worden geacht, is niet mogelijk gebleken. Ook het Coen- en IJtunnelrapport ging uit van eenzelfde economisch ontwikkelingsniveau van de aangrenzende gebieden in een situatie met en zonder tunnels. Dit niveau wordt echter gesteld op dat na het gereedkomen van de tunnels. Met de ontwikkeling is dus rekening gehouden doordat deze verdisconteerd is in de vervoerprognoses.

De beide studies hebben derhalve moeten afzien van een directe benadering van hetgeen wel als secundaire effecten wordt aangeduid. Hoewel reeds een betrekkelijk groot aantal publikaties is verschenen, waarin de maatschappelijke rentabiliteit van verkeersvoorzieningen wordt onderzocht, is, voor zover valt na te gaan, dit onderzoek steeds

<sup>7)</sup> Bij hantering van de „lage” prognose zou de tijdswinst ca. f. 200 mln. bedragen, dat is ca. 27 pCt. van het bij die prognose berekende netto-voordeel van een tunnel. De jaarbedragen zijn gedisconteerd met 7 pCt. Bij discontering met 5 pCt. bedraagt de totale tijdswinst bij de „hoge” prognose ca. f. 310 mln., bij de „lage” prognose ca. f. 260 mln.

<sup>8)</sup> Een waardering van comfort is te vinden in: C. D. Foster en M. E. Beesley: „Estimating the social benefit of constructing an underground railway in London”, Journal of the Royal Statistical Society, Series A, 1963, Vol. 1, welke studie qua methodiek aanzienlijk uitsteekt boven het Kanaaltunnelrapport.

beperkt gebleven tot het kwantificeren van de directe of primaire effecten. Het wachten is thans op een poging om ook secundaire repercussies in de maatschappelijke rentabiliteitsberekening te betrekken.

Amsterdam.

Drs. J. B. POLAK.

## GELD- EN KAPITAALMARKT

### Geldmarkt.

Maandag 27 april hebben zich omvangrijke geldbewegingen op de geldmarkt voltrokken. De kwartaaluitkering van het Rijk aan de gemeenten bracht ca. f. 500 mln. in de markt, doch het verruimende effect hiervan werd ten dele teniet gedaan door de terugkoop door de banken van een deel van het half april bij De Nederlandsche Bank gestalde schatkistpapier ten bedrage van f. 76 mln. Ongeveer eenzelfde bedrag zal 4 mei moeten worden teruggekocht. De maandelijksse uitzetting der bankpapiercirculatie bracht een verdere drainering van f. 255 mln. mede. In de afgelopen week is de bankbiljettenomloop verder opgelopen. De rente voor daggeldleningen reageerde op 27 april met een daling van 3 pCt. tot 2½ pCt., doch de daarna optredende verkrapende factoren brachten een dag later de rente op 2¾ pCt. Ofschoon het tegoed der banken op de laatste weekstaatsdatum aanmerkelijk boven het peil van de verplichte deposito's uit hoofde van de kredietrestrictieregeling ligt — het tegoed was f. 340 mln., de deposito's bedragen f. 96 mln. — wijst de stand van de door de Centrale Bank verstrekte rekening-courantvoorschotten, nl. f. 31 mln., tegen normaal slechts enkele miljoenen erop, dat zekere spanningen bestaan.

### Kapitaalmarkt.

Volgens het jaarverslag van De Nederlandsche Bank werd in 1963 door alle partijen in binnen- en buitenland f. 5,4 mrd. op de kapitaalmarkt aangeboden. Het overgrote deel, nl. f. 4,3 mrd., was wederom afkomstig van spaarbanken, levensverzekeringsmaatschappijen en andere fondsen. Het restant, f. 1,1 mrd., kwam van gezinnen en bedrijven, de geldscheppende instellingen en het buitenland.

Van de f. 5,4 mrd. werd niet minder dan f. 3,9 mrd. op de onderhandse markt ondergebracht, d.i. 73 pCt. Sedert 1959 is dit percentage geregeld gestegen, nl. van 48 tot thans 73. Daarvoor evenaarde slechts 1956 het huidige peil. Het beroep van de overheid was in 1963 ruim tweemaal zo hoog als in het jaar daarvoor, doch dat jaar was abnormaal laag. De particuliere sector nam met f. 3 mrd. ruim f. 500 mln. minder op dan in 1962.

De temporisering van de overheidsinvesteringen tracht men, wat de lagere publiekrechtelijke organen betreft, te verwezenlijken door het stellen van een leningplafond krachtens art. 4 van de wet kapitaaluitgaven publiekrechtelijke lichamen. Aanvankelijk was dit voor de periode 1 november 1963-30 oktober 1964 vastgesteld op f. 1.530 mln. De druk is klaarblijkelijk groter geweest dan was voorzien, waarop de regering tot een verhoging heeft besloten tot f. 1.830 mln. In de eerste helft van het tijdvak mag hierover voor f. 915 mln. worden beschikt.

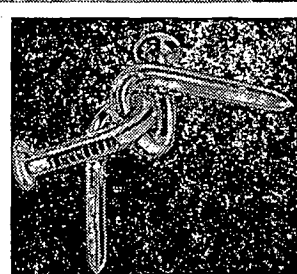
Indexcijfers aandelen. (1953 = 100)	30 dec. 1963	H. & L. 1964	24 april 1964	1 mei 1964
Algemeen .....	392	419 — 394	415	414
Intern. concerns .....	548	592 — 553	590	590
Industrie .....	341	356 — 340	351	349
Scheepvaart .....	153	161 — 152	154	152
Banken .....	232	249 — 232	237	234
Handel enz. ....	165	172 — 164	172	171

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

(Voor slot zie blz. 414)

(I. M.)

**§ N.V. SLAVENBURG'S BANK §**



# PUZZELT U OOK WEL EENS?

U vindt puzzelen een prettige ontspanning. Maar dat vindt u waarschijnlijk niet, wanneer u zich moet bezig houden met puzzles op verzekerings- of administratief gebied.

**CENTRAAL BEHEER** en de bij haar aangesloten onderlinge ondernemersorganisaties lossen deze problemen voor u op.

**CENTRAAL BEHEER**, instelling voor het bedrijfsleven, geeft u voorlichting en sluit voor u op aantrekkelijke voorwaarden pensioen-, invaliditeits-, brand-, w.a., motorrijtuig- en andere verzekeringen.

**CENTRAAL BEHEER** voert met behulp van elektronische apparatuur uw loon-, salaris- en andere administraties uit.

#### **WET-RISICO**

bedrijfs-w.a.-verzekering, motorrijtuigverzekering, ongevallenverzekering voor inzittenden van auto's, collectieve invaliditeitsverzekering.

#### **BRAND-RISICO**

brand- en bedrijfsschadeverzekering van industriële en andere objecten.

#### **MOLEST-RISICO**

verzekering tegen oorlogsschade, stormschade en andere risico's.

#### **VERVOER-RISICO**

transportverzekering van goederenzendingen in binnen- en buitenland.

#### **PENSIOEN-RISICO**

collectieve ouderdoms-, weduwen-, wezen- en invaliditeitsverzekering.

#### **VERENIGING VOOR CENTRALE ELEKTRONISCHE ADMINISTRATIE - C.E.A.**

loon-, voorraad-, debiteuren-administratie, facturering enz. met behulp van elektronische apparatuur.

## **CENTRAAL BEHEER**

BOSENLOMMERPLANTSOEN 1 AMSTERDAM-W. TEL. 134971 - POSTBUS 8400

**CENTRAAL**  
**C.B.**  
**BEHEER**

	30 dec. 1963	24 april 1964	1 mei 1964		30 dec. 1963	24 april 1964	1 mei 1964
Aandelenkoersen.				New York.			
Kon. Petroleum .....	f. 147,50 a)	f. 157,70	f. 160,80	Dow Jones Industrials .....	760	815	817
Philips G.B. ....	f. 148,30	f. 149,90	f. 151,40	Rentestand.			
Unilever .....	f. 138,90	f. 144,50	f. 142,90	Langl. staatsobl. b) .....	4,71	4,86	4,85
Expl. Mij. Scheveningen .....	398	349	352	Aand.: internationales b) .....	3,15 c)		
A.K.U. ....	526	543	537	lokales b) .....	3,66 c)		
Hoogovens, n.r.c. ....	564½	659½	652	Disconto driemaands schatkist- papier .....	2½	2½-2½	
Kon. Zout-Ketjen, n.r.c. ....	775	900	864				
Nationale-Nederlanden, c .....	870	950	924				
Zwanenberg-Organon .....	900	990	935				
Robeco .....	f. 227	f. 230	f. 229				

a) Gecorrigeerd in verband met bonus.

b) Bron: Veertiendaags Beursoverzicht Amsterdamsche Bank.

c) 19 december 1963.

C. D. JONGMAN.

## KWANTITEIT of KWALITEIT ?

Wanneer het U vooral om de kwantiteit van de reacties op door Uw onderneming geplaatste personeelsannonces gaat, dan menen wij er goed aan te doen U tevoren te moeten afraden deze annonces in „E.-S.B.” te plaatsen. Honderden reacties voorspellen wij U beslist niet.

★

Wilt U echter een indruk hebben van de kwaliteit van de binnenkomende reacties, dan zal het U interesseren dat talrijke grote ondernemingen regelmatig „E.-S.B.” inschakelen als medium voor het oproepen van functionarissen op hoog niveau. De ervaring leert deze bedrijven namelijk dat een oproep in „E.-S.B.” geplaatst, een prima selectie van het aantal reacties betekent, hetgeen een niet onbelangrijke aanwijzing is wat betreft het „aanbod”.

★

Zoekt U het in de kwaliteit van de reacties op Uw personeelannonces, dan geven wij U ernstig in overweging om „E.-S.B.” als medium in te schakelen.

Advertentie-afdeling  
Postbus 42 — Schiedam

Wat betekent  
bewind-  
voering  
door de  
Kas-Associatie

Deskundig beheer van effecten, onroerende goederen, enz. Zorgvuldige, objectieve afweging van eventueel tegenstrijdige belangen der verschillende bij een vermogen betrokken personen. Accurate administratie.

**KAS-ASSOCIATIE** ½

spuistraat 172 amsterdam



## N.V. Handelmaatschappij voorheen Firma Ph. Buttinger

gevestigd te Groningen.

Uitgifte

van

**nominaal f. 500.000.- aandelen**

in stukken groot nom. f. 1.000.- aan toonder  
voor 2/3 gerechtigd tot het dividend over het boekjaar 1964 en  
ten volle tot het dividend over volgende boekjaren

**tot de koers van 200 pCt.**

uitsluitend voor houders van claims, waarbij nom. f. 3.000.- oude aandelen recht geven tot inschrijving op nom. f. 1.000.- nieuw aandeel.

Ondergetekenden berichten, dat zij op

**donderdag, 14 mei 1964**

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur.

de inschrijving openstellen op bovenstaande uitgifte bij haar kantoren te Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage en Groningen, op de voorwaarden van het prospectus van uitgifte d.d. 4 mei 1964.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten, alsmede - tot een beperkt aantal - exemplaren van de statuten en van het jaarverslag over het boekjaar 1962, zijn bij de inschrijvingskantoren verkrijgbaar.

Amsterdam, 4 mei 1964.

**AMSTERDAMSCHЕ BANK N.V.  
DE TWENTSCHE BANK N.V.**