

Het interim-advies van de S.-E.R.

Zowel de discussies in de S.-E.R., als zijn advies aan de regering van 24 juli jl., ondergingen de invloed van de overspannen hausse, waarin wij ons bevinden. Zoals te verwachten was heeft de loonontwikkeling in begin van dit jaar geleid tot een vergroting van de binnenlandse bestedingen en nog niet tot een ontspanning op de arbeidsmarkt. De spanning op de arbeidsmarkt en dus de sterke opwaartse druk op de lonen houdt aan. Iedere prognose, die daarmee geen rekening houdt, is niet realistisch. Anderzijds leidt de overbesteding en de binnenlandse kostenstijging tot een achteruitgang van de betalingsbalans. Dit heeft weer tot gevolg dat de liquiditeit van het bedrijfsleven sterk vermindert.

Onder deze omstandigheden waren de doelstellingen voor 1965 van de regering, te weten: a. ontspanning op de arbeidsmarkt, b. herstel van het betalingsbalansevenwicht en c. voorkomen van nieuwe kostenstijgingen, rationeel. Volgens het leerboekje moeten in zulk een geval de bestedingen beperkt worden, door *vermindering* van de investeringen en consumptieve uitgaven o.a. door *belastingverhoging*. Maar de regering had zich politiek vastgelegd, mede door publikatie van de adviesaanvraag aan de S.-E.R., tot het *verlagen* van de loon- en inkomstenbelasting, tot *verhoging* van de uitkeringen volgens A.O.W. en A.W.W. en tot het *opvoeren* van de woningbouwproductie. Over deze voornemens, die beslist niet gericht zijn op de doelstellingen, vroeg de regering advies aan de S.-E.R. Het antwoord van de S.-E.R. had kunnen — en misschien wel moeten — zijn: „Uw politiek is in flagrante strijd met Uw eigen doelstellingen en dus economisch fout want zo bereikt U Uw doelstellingen niet”.

De drie groeperingen in de S.-E.R. hebben dat wel aan-gevoeld, maar niet zo geschreven of gezegd. Het duidelijkst nog komt deze zienswijze in de passages van de kroonleden naar voren. Zij baseerden zich op berekeningen van het C.P.B. en daaruit volgt dat als men de politiek van de regering zou trachten te realiseren alle beschikbare „ruimte”, die door stijging van de produktie ontstaat, opgenomen zou worden en er dan geen mogelijkheden voor een reële loonsverhoging zijn. Maar, gezien de nog steeds grote druk op de arbeidsmarkt is deze „als-dan” situatie niet te realiseren en dus zijn de plannen van de regering inconsistent.

Volkomen begrijpelijk voelden noch de werknemers, noch de werkgevers er onder deze omstandigheden voor iets over de te voeren loonpolitiek te zeggen. Zo bleef een essentieel element voor de beoordeling van de situatie en tevens voor het expliciet naar voren komen van de

inconsistentie, buiten het spel dat op tafel kwam.

De top van de hausse en even daarna, is de laatste grote oogsttijd voor de werknemers. Gezien de te verwachten weerstanden bij werkgevers en overheid tegen een belangrijke verbetering van de primaire arbeidsvoorwaarden, was hun streven gericht op een beperking van de premieverhoging voor de A.O.W. door een grotere bijdrage uit de algemene middelen, een belastingvermindering voor de lagere inkomens en op een verhoging van de uitkeringen. Gememoreerd dient te worden dat *thans* ook uit die hoek aangedrongen wordt op een verlaging van de *directe* belastingen en dat erkend wordt dat aan verbetering van de sociale verzekeringen, als dit gepaard gaat met premieverhoging, grenzen zijn gesteld. Terecht zien zij in, dat het uiteindelijk niet veel verschil maakt of deze premies direct uit het loon betaald moeten worden of, via betaling door de werkgevers, de ruimte voor loonsverhoging vermindert.

De werkgevers legden — traditioneel — het zwaartepunt op de belastingverlaging. Macro-economisch past dit beter in een latere fase van de conjunctuur, maar micro-economisch is dit toch op de top van een hausse begrijpelijk. Belastingverlaging vermindert de druk van de illiquiditeit, die als gevolg van het tekort op de betalingsbalans reeds voelbaar is. Bovendien kan een verlaging van de inkomstenbelasting de noodzaak voor salarisverhogingen, als nasleep van de loonsverhogingen, verminderen. Tegen de oude opvattingen in, is immers de inkomstenbelasting in vele gevallen een kostenverhogende factor. Micro-economisch is dan ook een verlaging van de inkomstenbelasting een factor die gunstig werkt op de liquiditeit en de kosten van de ondernemingen.

De positie van de drie groeperingen in de S.-E.R. was duidelijk en dit kwam ook in de stemming tot uiting. De leden hebben zich door de hoofdlijnen laten leiden en wij achten het juist dat in dit geval geen individuele leden zich hebben aangesloten bij incidentele opmerkingen uit een andere groepering. Dit had deze moeilijke, maar met begrip voor de positie van de andere leden gevoerde, discussie maar verward.

De regering heeft door haar politieke beslissingen aan de S.-E.R. een economisch onoplosbaar vraagstuk voorgelegd en de S.-E.R. laat door zijn advies m.i. terecht de consequenties daarvan voor rekening van de regering. Het is verstandig, ook voor een adviserende instantie, om vragen die niet te beantwoorden zijn, niet te beantwoorden. Als de regering de bok wil melken, moet de S.-E.R. niet de kan aandragen.

Delft.

Prof. Dr. W. J. VAN DE WOESTIJNE.

INHOUD

	Blz.		Blz.
Het interim-advies van de S.-E.R., door Prof. Dr. W. J. van de Woestijne	667	De bescherming van de landbouw in de E.E.G. (II), door Prof. Dr. J. Horring	672
De kleine banken en de grote bankfusies, door Drs. T. G. van der Woerd en Drs. J. J. Wouterse ..	668	Waarheen met ons stedelijk verkeer?, door Drs. R. Bakker	675
De betekenis van het „nieuwe”, regionale industrialisatiebeleid, door Drs. H. C. M. Grosveld ..	670	Bezitsvorming door vermogensaanwasdeling, door Drs. P. M. H. G. Prevoo	679
		Geld- en kapitaalmarkt, door Drs. A. Woudhuizen ..	682

De kleine banken en de grote bankfusies

Hoewel „Het Financieele Dagblad” van 8 juni 1964 in zijn commentaar op het fusiecommuniqué, dat de directies van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en de Twentsche Bank op deze dag publiceerden, het niet voorbarig achtte reeds onmiddellijk te spreken van „de fusie van het jaar”, volgde nog geen week later een tweede fusie van het jaar: de Rotterdamsche Bank en de Amsterdamsche Bank publiceerden op 12 juni 1964 hun huwelijksplannen.

Het ligt voor de hand, dat men zich in bankkringen, welke niet behoren tot de zojuist gevormde grootmachten afvraagt, welke houding men ten opzichte van deze concentraties dient in te nemen. Fusie, overname van bedrijven en daaronder vooral de spectaculaire concentraties, veroorzaken een schok in de bedrijfstak en versnellen als regel de onderhandelingen over samenwerking, die binnen de bedrijfstak gaande zijn. Te verwachten valt dan ook dat men zich in de bankwereld, daar waar men bijv. onderhandelingen voert, onder druk gezet zal voelen en de neiging zal hebben snel tot resultaten te willen komen. De verstokte vrijgezellen onder de bedrijven zullen zich nogmaals afvragen of men met een „eenzaam avontuur” wel op de goede weg is. Het is de vraag, of een dergelijke reactie in dit geval juist zou zijn, in het bijzonder als wij ons beperken tot de nationale gevolgen.

Alvorens hierop nader in te gaan stellen wij vast, dat de genoemde fusies niet geheel identiek zijn. De fusie tussen de Rotterdamsche Bank en de Amsterdamsche Bank draagt volledig het karakter van een „schaalvergrotende fusie”, een bijeenvoeging van identieke bedrijven, van bedrijven die een bij benadering overeenkomend pakket diensten aan te bieden hebben. De fusie tussen de Nederlandsche Handel-Maatschappij en de Twentsche Bank daarentegen, draagt naast een schaalvergrotende karakter tevens een „assortimentverbredend” karakter. De buitenlandse vestigingen van de Nederlandsche Handel-Maatschappij bieden duidelijk geheel nieuwe mogelijkheden voor de relaties van de Twentsche Bank; het aantal dublures in vestigingen, agentschappen en bijkantoren binnen Nederland is ook veel kleiner dan bij eerstgenoemde fusie. Het effect van de schaalvergroting zal zich dan ook veel sterker voordoen in de combinatie van de Rotterdamsche en de Amsterdamsche Bank dan in die van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en de Twentsche Bank ¹⁾.

De voordelen van schaalvergrotende fusies zijn bekend; zij zetelen vooral in de mogelijkheid te komen tot rationeler en dus goedkoper productie. Voor de banken dus in de mogelijkheid te komen tot minder bijkantoren en vestigingen, door opheffing van dublures, lagere personeelskosten, goedkoper administratie enz. De nadelen van schaalvergrotende fusies ²⁾ komen vooral hierop neer,

¹⁾ Voor eerstgenoemde combinatie lijkt een volgende fusie ter verbreiding van het assortiment voor de hand te liggen; bijv. een combinatie met een buitenlands bankbedrijf, dan wel met een bankbedrijf in Nederland, dat beschikt over een flink aantal buitenlandse vestigingen.

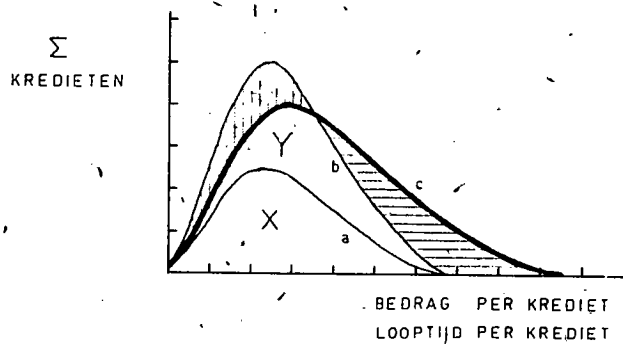
²⁾ Zie ook: „Commerciële politiek bij fusies” in „E.-S.B.” van 13 februari 1963.

dat in de periode volgend op het bekendmaken van de fusie — een periode, waarin van realisering van besparingen in het productie- of administratief apparaat nog geen sprake kan zijn — de omzet terugloopt door de ten opzichte van afnemers verdwenen concurrentiepositie. Voor de relaties van bankbedrijven geldt het bezwaar van de verzwakte onderhandelingspositie evenzeer als voor de afnemers van industriële bedrijven. Ook de kredietnemer voelt zich aangetast in zijn commerciële mogelijkheden. Wellicht zelfs sterker op een aantal punten omdat voor kredietnemers bovendien een aantal factoren een rol spelen, die te maken hebben met de vertrouwenspositie, die bankfunctionarissen niet zelden in bedrijven van cliënten bekleden, met de snelheid waarmee beslissingen omtrent kredietverleningen kunnen worden genomen, met het persoonlijk contact, dat men verlangt met degenen, die in het bankbedrijf bevoegd is tot beslissen en dergelijke.

Indien men nu de diverse publikaties van genoemde banken overziet kan men zich niet aan de indruk onttrekken, dat — zo de betreffende bankbedrijven zich al zorgen maken over een dreigend omzetverlies — er in elk geval weinig gedaan wordt om een dergelijk omzetverlies te voorkomen. Beide combinaties voeren over de volle breedte van het commerciële front een nieuwe naam in alsof de oude geen waarde meer had. Er wordt gesproken over samenvoeging van kantoren, besparingen op personeel alsof het hiermede tegelijkertijd voor een deel verdwijnend service-element van ondergeschikt belang is. Men benadrukt de kracht en de omvang van het nieuwe gecombineerde bedrijf, alsof dat voor de bestaande of potentiële relatie alleen maar voordelen heeft.

Het samenvallen van beide fusies binnen een week moet naar onze mening vooral de nadelige effecten versterken. De gemiddelde kredietnemer zal zich ongetwijfeld heroriënteren en het zou ons niet verbazen indien in het komende jaar een aantal verschuivingen waarneembaar worden, die vooral de kleinere banken ten goede zullen komen. Hiertegenover staat uiteraard het feit, dat voor de gefuseerde bedrijven de mogelijkheden gestegen zijn tot het verstrekken van kredieten van gemiddeld grotere omvang, dan wel van gemiddeld langere looptijd. Hierin zal zeker een compensatie voor het hierboven geschetste te verwachten omzetverlies worden gevonden.

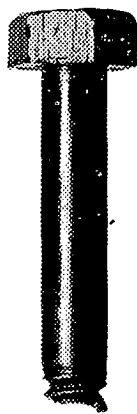
Een én ander zou — sterk gesimplificeerd — grafisch als volgt in beeld kunnen worden gebracht:



Lijn a geeft een beeld van de samenstelling van de kredietportefeuille van bedrijf X; lijn b vormt het resultaat van een schaalvergrotende fusie van bedrijf X met bedrijf Y, dat een gelijk samengestelde portefeuille heeft. Lijn c geeft een beeld van de te verwachten samenstelling van de gemeenschappelijke portefeuille enige tijd na de fusie. Het omzetverlies, dat door de fusie geleden wordt (verticaal gearceerd) zal gecompenseerd moeten worden door de toename van de omzet (horizontaal gearceerd) in de sector van het krediet met lange looptijd of van grote omvang (industriële krediet, middellang krediet).

In welke mate bovengeschetste ontwikkeling zich zal voordoen valt moeilijk te voorspellen. Wel menen wij te mogen voorspellen, dat het omzetverlies vooral in de periode direct na de fusie zal blijken te ontstaan — binnen een periode van naar schatting één tot twee jaar —, terwijl de omzettoename vermoedelijk pas op langere termijn in haar volle omvang gerealiseerd zal kunnen worden³⁾. Voegen wij hierbij het feit, dat het realiseren van de vooronderstelde besparingen op de interne organisatie een proces van jaren is — het is immers uitgesloten, dat men op korte termijn zou kunnen overgaan tot sluiting van kantoren, terwijl bijv. de invoering van een computer, nog afgezien van de realisatie van hiertoe noodzakelijke reorganisaties en mentaliteitswijzigingen, alleen aan voorbereidingstijd veelal enkele jaren eist — dan lijkt de conclusie voor de hand te liggen, dat er voor de zójuist gefuseerde bedrijven in de komende periode sprake zal zijn van een positieverzwakking, in het bijzonder voor de combinatie van de Rotterdamse en de Amsterdamse Bank. Het komt ons daarom nauwelijks dwaas voor te veronderstellen, dat hier en daar forse verschuivingen zullen optreden in de kredietportefeuilles van de onderscheiden banken in Nederland; verschuivingen die vrijwel zeker van de grotere banken naar de kleinere banken zullen gaan en niet omgekeerd.

³⁾ De realisering van deze omzettoename vraagt overigens om een mentaliteitswijziging, in die zin dat men van „handelsbank” tot „industriebank” zal moeten kunnen groeien; men zal met andere woorden zijn zekerheid niet meer uitsluitend moeten zoeken in de debetzijde van de balans, maar rekening moeten gaan houden met het feit, dat het vaststellen van de levensvatbaarheid van een bedrijf en zijn groeikansen, van de doelmatigheid van het functioneren van het bedrijf in de maatschappij vaak een gezonder dekking van risico's biedt, dan de aanwezigheid van voldoende bezittingen, waarop men zijn vordering kan verhalen.



deze bout kost f,..



Eén vitale bout breekt en de machine staat stil. Direct gevolg: de productie stagneert. Misschien moet er een monteur uit het buitenland komen. Misschien verliest U een belangrijke order. Het risico van machinebreuk wordt door de toenemende mechanisatie steeds groter. Dit risico behoeft U niet zelf te dragen. Voor ieder bedrijf zijn er verzekeringsmogelijkheden, die de financiële gevolgen van machinebreuk opvangen. Het objectief advies van een assurantiemakelaar kan U in staat stellen de voor U meest geschikte keuze te doen. R. Mees & Zoonen Assurantiën beschikt over een staf van deskundigen die U gaarne zal adviseren inzake het sluiten van een verzekering aangepast aan Uw speciale behoeften, en in geval van schade Uw belangen behartigt.

R. MEES & ZONEN ASSURANTIËN

Rotterdam - Amsterdam - 's-Gravenhage - Schiedam
Delft - Vlaardingse - Alblasserdam - Spijkenisse



In het licht van deze ontwikkelingen mag men naar onze mening de kleinere banken in Nederland adviseren voorlopig niet te fuseren, in alle rust de gevolgen van de te verwachten verschuivingen in de kredietportefeuilles te oogsten en te zoeken naar samenwerkingsvormen en/of wijzen van realiseren van samenwerkingen, die bovenomschreven nadelen niet meebrengen.

Rotterdam.

Drs. T. G. VAN DER WOERD.
Drs. J. J. WOUTERSE.

De betekenis van het „nieuwe” regionale industrialisatiebeleid

Onlangs heeft de Staatssecretaris van Economische Zaken een nota inzake het te voeren industriespreidingsbeleid 1965 t/m 1968 aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarmee is de derde periode van het regionale industrialisatiebeleid ingeluid. Na enkele incidentele maatregelen startte dit beleid in 1951 en had toen tot hoofdmotief een structurele werkloosheid in enkele landsdelen op te heffen door het scheppen van werkgelegenheid en het stimuleren van de migratie naar elders. In 1959 kreeg het beleid een nieuwe gedaante en onder het motto „spreiding der industrialisatie door regionale concentratie” beoogde men tevens een voortdurende bevolkingsexpulsie uit deze gebieden te keren en daarmee bij te dragen tot een meer evenwichtige verdeling van de bevolking over het gehele land. Thans wordt allereerst op dit spreidingsaspect het accent gelegd. Spreekt men in 1951 nog van ontwikkelingsgebieden en in 1959 van probleemgebieden, vanaf 1965 zal de term stimuleringsgebieden in zwang komen. Dat men deze accentverschuiving in een beleid kan leggen, vormt een betrouwbaar gegeven voor de stelling dat dit beleid het beoogde effect kan sorteren. Cijfers over de ontwikkeling in de drie noordelijke provincies, het gebied waarop het overgrote deel van het beleid was geconcentreerd, bevestigen dit.

TABEL 1.

	Gem. jaarlijks geregistreerde arbeidsreserve van mannen in pCt. van de manl. beroepsbevolking a)			Migratie in pro mille van de gemiddelde bevolking b)		
	1951	1958	1963	1951	1958	1963
Groningen	5,0	5,8	2,2	-10,6	-3,4	+1,1
Friesland	4,3	5,6	1,7	-12,9	-7,1	-4,3
Drenthe	6,8	8,9	2,9	-10,2	-2,7	+3,0

a) Bron: prov. E.T.I.'s. b) Bron: C.B.S.

TABEL 2.

Toename van de manlijke industriële werkgelegenheid basisjaren 1950 en 1958 = 100

	1950	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Groningen	100	109	104	114	119	122	138
Friesland	100	136	109	116	122	129	185
Drenthe	100	134	108	124	140	148	208
Totaal	100	122	107	117	125	130	166
		100	107	117	125	130	136

Bron: A.I.S. + prov. E.T.I.'s.

De uitgangspunten van het beleid.

De werkloosheidscijfers hebben een zeer sterke daling vertoond en omdat het aantal arbeidsplaatsen omgekeerd evenredig daaraan is gestegen, zijn ook aanmerkelijk gunstigere migratiecijfers bereikt. De groei van het aantal manlijke arbeidsplaatsen is gedurende de laatste twee jaren minder sterk geweest dan in de jaren 1959, 1960 en 1961. Ongetwijfeld heeft ook in deze gebieden het aanbod van arbeidskrachten de natuurlijke grens van de ontwikkeling gevormd. De ervaringen van de provinciale en gemeentelijke instanties wijzen in dezelfde

richting. Zoals in de nota dan ook terecht wordt opgemerkt, heeft de langdurige hoogconjunctuur en de daarmee gepaard gaande zeer krappe arbeidsmarkt in de industrieel sterk ontwikkelde landsdelen (de concentratiegebieden) de werkelijke arbeidsmarktstructuur versluierd. De nota stelt dat deze structuur door de natuurlijke aanwas en de verdere sanering in de landbouw tevens bepaald wordt door de aard van de jongste industriële aanwas. Naar branche gezien is deze gunstig: behoorlijk gevarieerd met een uitgesproken sterke vertegenwoordiging van de metaalnijverheid. Veel nieuwe vestigingen hebben evenwel een zeer arbeidsintensief of liever loonintensief productieproces. Enkele directe stimulantia waren hierop dan ook gericht. Veel vestigingen hebben bovendien het karakter van filiaalbedrijven of betreffen nog zeer jonge bedrijven met alle moeilijkheden die met een verdere uitgroei gepaard gaan. Zal een conjuncturele terugslag, in gang gezet door een explosieve loonontwikkeling, niet juist hier haar eerste naargeestig effect sorteren en is de in enkele jaren tijd gelegde basis voldoende voor een autonome groei die voorheen nimmer aanwezig bleek te zijn? Volgens de nota is het gevaar van een verstoring van de arbeidsmarkt dan ook niet denkbeeldig en vereist de structurele arbeidsmarktsituatie continuering van bevorderende maatregelen.

Het beleid is nu zover gerijpt, dat deze maatregelen ingepast kunnen worden bij het instrumentarium dat tot realisering van het hoofdmotief moet strekken: „een bijdrage leveren tot het doel dat de regering met haar ruimtelijk ordeningsbeleid nastreeft”. Het probleem van de voortdurend toenemende concentratie van bevolking en economische activiteiten in het Westen, gezien de beperkte ruimte in dit landsdeel, wordt hiermee gesteld. Het ontplooiën van meer economische activiteiten, waarbij de industrie de belangrijkste vorm en tegelijk „de motor” is, moet een meer evenwichtige verdeling van bevolking en welvaart bevorderen.

De instrumenten.

Het hoofdthema van het beleid zal vrijwel niet bestreden worden. Evenmin dat de overheid in ons land tot taak heeft met positieve maatregelen bevolking en welvaart te spreiden. Eén levensgrote vraag wordt echter niet beantwoord. Tot hoever moet nu de bevordering van die evenwichtige verdeling van de bevolking gaan? Duidelijk is geconstateerd dat het thans aflopende beleid in die zin reeds direct tot deze bevolkingsspreiding heeft bijgedragen, dat de trek vanuit de probleemgebieden naar de concentratiegebieden vrijwel tot staan is gekomen. Het migratiecijfer voor de gezamenlijke drie noordelijke provincies vertoont in 1963 nog een klein negatief saldo. Zal men nu na het wegwerken van dit negatief cijfer een groeiend positieve migratie gaan bevorderen? Hoewel deze vraag dus niet direct wordt beantwoord, mag uit het hoofdthema van het nieuwe beleid een bevestigend antwoord worden geconcludeerd. Zullen in dat geval de instrumenten voldoen?

De nota stelt dat in de stimuleringsmaatregelen een aantal wijzigingen worden aangebracht. Een nadere beschouwing leert evenwel dat deze wijzigingen dan toch wel van zeer beperkte betekenis zijn. Op industriële en toeristische infrastructuur, vervroeging c.q. versnelling van rijkswerken, bevordering van het woon- en leefklimaat en de wenselijkheid ruilverkavelingen door te voeren wordt zowel kwantitatief als kwalitatief hetzelfde accent gelegd als in de thans aflopende periode. De directe stimuleringsmaatregelen als premie- en prijsreducering krijgen een meer aangepast en flexibeler karakter. Vooral het vervallen van de tewerkstellings-eis wijst sterk op het spreidingsmotief. Maar de door de arbeidsmarkt getrokken natuurlijke grens kan hiermee niet worden doorbroken en daarmee ook niet worden bijgedragen tot een stijgend positief migratiecijfer van enige betekenis. Dat kan alleen indien onze nationale schaarstefactor van de hoogste orde, de woning, gelijktijdig met het gereedkomen van de produktieruimte wordt aangeboden en bovendien een migratieregeling verhuizing naar de stimuleringsgebieden extra aantrekkelijk maakt. Dat wordt zeer zeker niet bereikt door de toewijzing van extra woningcontingenten die slechts verlichting geven van de woningnood onder de reeds gevestigde bevolking. Dat wordt ook niet bereikt door de huidige verplaatsingskostenbijdrage, aan (momenteel denkbeeldige) werkloze arbeiders uit de concentratiegebieden en in slechts zeer beperkte mate door zulk een bijdrage aan het kernpersoneel van een bedrijf.

Een duidelijk spreidingseffect is alleen te bereiken wanneer met het slaan van de eerste paal voor het bedrijfsgebouw tevens de eerste stenen gelegd worden voor woningen ten behoeve van werknemers uit de concentratiegebieden en wanneer bovendien een gunstige verplaatsingsregeling geldt. Echter, ook wat het woning- en verplaatsingsbeleid betreft, wijzen de betreffende zinsneden in de nota naar handhaving van het reeds enkele jaren gevoerde beleid. Wat het hoofdmotief suggereert zullen de maatregelen niet waar kunnen maken. Men kan hier evenwel begrip voor opbrengen. Zulk een beleid zou bijzonder diep in het vlees van andere departementen snijden, om van de provinciale en gemeentelijke overheden in de concentratiegebieden (ondanks de woningnood) nog maar niet te spreken. Dan moet men van het thans aangekondigde beleid ook niet verwachten, dat het meer dan de laatste jaren tot spreiding van de bevolking over ons land zal bijdragen.

Regionale concentratie.

Opent dus in dit opzicht het beleid geen nieuwe gezichtspunten, dat doet het wel wanneer wordt gesteld dat meer dan in het verleden de maatregelen erop worden afgestemd het beleid zoveel mogelijk te concentreren. Het zal dan ook in de eerste plaats zijn gericht op de stimulering van de twintig als primaire kern aangewezen centra. Dit zijn plaatsen die qua ligging en functie geschikt zijn om de industrialisatie te bevorderen en die potentieel de mogelijkheid in zich bergen om tot een autonome groei te komen: „trekpaarden voor de sociaal-economische ontwikkeling van een geheel gebied”. Men kan wel aangeven welke plaatsen beslist niet aan deze criteria voldoen. Er zullen echter in de stimuleringsgebieden beslist meer dan twintig plaatsen zijn die in meerdere of mindere mate aan deze eisen beantwoorden. Daarom is de aanwijzing van het huidige

twintigtal een keuze en de kiezer staat in zoverre sterk, dat de opponent maar moet aantonen dat zijn keuze beter is. Zeker wanneer wordt gesteld dat „de beperktheid der middelen” mede tot deze strenge selectie noopt. Daarnaast wordt als argument aangevoerd, dat naarmate men de stimuleringsmaatregelen spreidt over meerdere plaatsen in een bepaald gebied, het effect daarvan op de verbetering van het industrieel klimaat geringer is. Achter deze stelling mag men toch wel een vraagteken plaatsen, wanneer zulk een scherpe selectie in de betrokken gebieden dezelfde onevenwichtigheden dreigt op te roepen die men landelijk tracht te bestrijden. Dat deze mogelijkheid verre van denkbeeldig is leert een confrontatie van de migratiecijfers van de drie noordelijke provincies met de migratiecijfers van de hierin gelegen stedelijke kernen. Cijfers uit 1963 die dus reeds onder het thans aflopende beleid werden bereikt.

TABEL 3.

Migratie 1963					
Groningen		Friesland		Drenthe	
Delfzijl	+354	Leeuwarden	-641	Assen	+629
Stadskanaal	+557	Smallingerland	+797	Hoogeveen	+595
Hoogezand	+525	Heerenveen	-50	Kern Emmen	+1.249
Veendam	+168	Sneek	-85	Meppel	-97
Groningen	+305			Coevorden	+239
tot. kernen	+1.909		+21		+2.615
tot. provincie	+559		-2.109		+990
overig gebied	-1.350		-2.130		-1.625

Sprak men reeds in de eerste periode van het regionale industrialisatiebeleid over het leeglopen van het platteland, toen naar het Westen, de tweede periode geeft hetzelfde beeld, nu echter naar de ontwikkelingskernen. Men behoeft geen voorstander te zijn van het uitbouwen van iedere dorpsgemeenschap om te mogen pleiten voor regionaal aanvullende kernen. Zonder twijfel zal de verdere groei van enkele levenskrachtige kernen uit het oude beleid, dié toch ook over de vereiste accommodatie voor verdere industrialisatie bleken te beschikken, onder een ongewenste dubbele druk komen te staan. Zij verliezen de faciliteiten, terwijl de naburige centra deze in zelfs sterkere mate behouden. Wanneer men het beleid landelijk beoordeelt, mag men toch ook deze regionale en gemeentelijke visie niet verwaarlozen. De terugslag juist in de kernen waar het beleid aansloeg dient men niet te onderschatten.

Als vanzelf komt men hiermee bij de beoordeling van het afrondingsbeleid dat voor de 24 te elimineren kernen wordt voorzien. Dit beleid zal erop worden gericht binnen afzienbare tijd een duidelijke vermindering van het aantal ontwikkelingskernen tot stand te brengen en tevens dat wordt voorkomen dat beëindiging van het stimuleringsbeleid voor desbetreffende kernen ongewenste effecten met zich zal brengen. Deze (opzettelijke?) vage omschrijving biedt een duidelijke gelegenheid discussie aan te gaan en daarmee wederzijds de gedachten te scherpen over de wijze waarop deze afronding dient te geschieden. Hoewel volgens de nota een plotselinge beëindiging ongewenst voorkomt en de afronding zich niet verder uit mag strekken dan tot de beleidsperiode 1965-1968, mag men toch niet de gevolgtrekking maken dat de bewindspan een soepele afronding voorheeft. Men mag namelijk niet veronderstellen dat hij nu reeds in concreto het beleid uitstippelt voor de periode na 1968. Om vóór dit jaar het beleid voldoende genuanceerd te voeren zal daarom „een dui-

delijke vermindering van het aantal ontwikkelingskernen binnen "afzienbare tijd" wel een vermindering op korte termijn moeten betekenen.

Wanneer aan de keuze van de kernen niet te tornen valt, dan zal toch minstens een zo soepel mogelijk afrondingsbeleid gevraagd moeten worden. Een beleid dat aangepast is aan de functie en de aard van de te elimineren kernen. Daarnaast zullen dan de provinciale be-

sturen met hun beleid op de bres moeten gaan staan voor een evenwichtige regionale en gemeentelijke ontwikkeling. Als, zoals dit jaar wel het geval was, de zeggenschap over de verdeling van de provinciale woningcontingenten de komende jaren niet in laatste instantie toch weer in Den Haag ligt, behoeft men bij dat beleid niet ver naar de steen der wijzen te zoeken.

Coevorden.

Drs. H. C. M. GRÖSVELD.

De bescherming van de landbouw in de E.E.G.

(II)

Het E.E.G.-prijsspeil.

Het prijspeil van de granen en de melk zijn van doorslaggevende betekenis voor de landbouw. Dit zijn de belangrijkste produkten van de grond. Andere akkerbouwprodukten (zoals suikerbieten en aardappelen) zijn hiermee verbonden, terwijl granen en aardappelen ook weer dienen als grondstof van vlees en eieren.

Het staat wel vast, dat de graanproductie in West-Europa niet kan concurreren met de graanproductie overzee. De prijzen in de internationale handel zijn weliswaar geen betrouwbare maatstaf. Echter een vergelijking met de producentenprijzen in de Verenigde Staten laat zien dat ze rondweg een derde lager liggen dan het gemiddelde van de E.E.G. De verbouw in overwegend te kleine bedrijven maar ook het ongunstiger klimaat hier en de relatief extensieve productie overzee met rijkelijk voorhanden landbouwgrond kunnen hiervoor een verklaring bieden. Waarschijnlijk zijn de omstandigheden in West-Europa relatief gunstiger voor de veehouderij. Maar voor een uitbreiding van de melkproductie is geen vraag en de Verenigde Staten contingenteren de kaas invoer mondjesmaat als een delicatessen.

De voorstellen van de E.E.G.-commissie sturen kennelijk aan op een prijspeil dat ongeveer het gemiddelde is van de bestaande prijzen. Dit lijkt niet onredelijk. Toch gaat dit al met veel weerstand gepaard van Duitse kant, hoewel de boeren van de prijsdaling geen nadeel zullen ondervinden, daar hun inkomensderving zal worden gecompenseerd uit de gemeenschappelijke kas. Per saldo dus een voordelige regeling voor West-Duitsland.

Hoe het prijspeil straks zal uitvallen is niet bekend, maar zeker is wel dat de voorstellen van de Commissie als een minimum moeten worden beschouwd. De begin juni in Nederland voor dit oogstjaar vastgestelde tarweprijs is reeds op dit peil gebracht en de voergraanprijzen eigenlijk ook al, als men rekening houdt met de graantoeslag per ha op de lichte gronden, die voor 1970 moet zijn verdwenen en zal worden verdisconteerd in de prijzen.

Welke uitwerking dit prijspeil zal hebben op de uitbreiding van de graanteelt in Frankrijk is moeilijk te schatten. Zoals bekend gaat het om 1 à 2 mln. ha braakliggende grond, die vroeger in cultuur is geweest. Het zou wel eens kunnen zijn dat niet zo zeer de prijsverhoging van de granen, maar het al of niet beschikbaar komen van subsidies voor de herontginning en herverkaveling van deze gebieden de doorslaggevende

factor vormen. Zonder subsidiëring zijn de kosten van deze investeringen tegenwoordig meestal zo hoog, dat spontaan waarschijnlijk geen grote areaaluitbreiding kan worden verwacht.

Het bestaande areaal blijft m.i. ten volle benut, zolang in feite het arbeidspotentieel in de landbouw te groot blijft. Hoe groot de exodus van arbeid uit de landbouw reeds is, het tempo van de arbeidsbesparing door de mechanisering is nog groter. Ik betwijfel sterk of door prijsdruk in de landbouw (waaronder de hele bedrijfstak zou moeten zuchten) de trek uit de landbouw per jaar nog veel zou kunnen worden vergroot. Dit proces van aanpassing moet zijn tijd hebben en de mensen in de landbouw — die daar blijvend een plaats vinden — kan men niet de dupe laten worden van de grote veranderingen welke zich voltrekken. Op de omvang van de bodemproductie verwacht ik geen grote invloed van een beperkte prijsverhoging alleen.

Geheel anders staat het naar mijn inzicht met de dierlijke productie, die ad libitum kan worden uitgebreid met behulp van granen en ander veevoeder van overzee. Beslissend hiervoor is m.i. de prijsverhouding van het veevoer en de dierlijke produkten voor de boeren. Het effect van een relatief hoge interne prijs van het eindprodukt zou geneutraliseerd moeten worden door eenzelfde relatieve verhoging van de prijs van het veevoer. Op de voergraan komt een hoge invoerheffing te rusten, maar het eiwitrijke veevoer, dat voor de vergroting van de melkproductie zo gewichtig is, is vrijgesteld van invoerrecht, zowel direct als koek of schilfers en indirect in de vorm van olie-zaden. Een omzetsbelasting van 25 à 50 pCt. zou hier de vervalsing van de prijsverhouding t.o.v. productie en buitenlandse afzet kunnen opheffen en tevens de productie-uitbreiding in toom kunnen houden.

De veredelde produkten.

Het hoge peil van de graanprijzen heeft gevolgen voor de produkten, waarvoor de granen als grondstof dienst doen. Dit betreft zowel de industriële graanprodukten (bijv. bloem) als de dierlijke produkten (eieren, kippevlees en varkensvlees). Een heffing op de c.i.f.-prijs van deze produkten bij invoer, gelijk aan de heffing op de grondstof ervan, vormt geen bijzondere bescherming van de productie van deze voortbrengselen. Het is een noodzakelijke voorwaarde voor het herstel van de verstoorde concurrentiepositie door de heffing

op de grondstof. Maar het is voldoende de heffing te beperken tot het equivalent van de hoeveelheid graan, die bij een efficiënte produktie gebruikt wordt. Dat is niet het geval. De conversiefactoren van graan in dierlijke produkten zijn zeer aan de ruime kant vastgesteld.

Deze conversiefactor speelt twee keer een rol tegenover derde landen, nl. bij de bepaling van de sluisprijs (minimum toelaatbaar geachte aanbiedingsprijs op basis van de c.i.f.-prijzen van de granen) en bij de heffing om het verschil in graanprijzen binnen en buiten de E.E.G. te compenseren. Bevreemdend is dat voor de sluisprijs en de het graanprijzverschil compenserende heffing niet dezelfde conversiefactor wordt gebruikt. Zo wordt bijv. bij varkensvlees voor de sluisprijs een coëfficiënt van 5,07 gehanteerd en voor de heffing 4,2; voor kippeieren 3,83 voor de sluisprijs en voor de heffing 3,22 vanaf 1 juli 1964 en 3,13 vanaf 1 april 1965. Verondersteld mag worden dat voor de heffingen de conversiefactor zeker niet te krap is gesteld. Daaruit volgt dat in de sluisprijzen duidelijk een extra bescherming is ingebouwd. Hetzelfde geldt voor piepkuijken. Als gevolg van de „chicken war” is de omzettingcoëfficiënt voor de sluisprijs toenemingszins verlaagd van 2,5 op 2,4, maar voor de compenserende graanheffing (ook belangrijk voor het interne verkeer) is inconsequent een veel hogere coëfficiënt van 2,8 gehandhaafd.

Daarenboven wordt nog een invoerrecht geheven dat in 1970 een hoogte zal bereiken van 7 pCt. ad valorem om de E.E.G.-producenten een preferentie te geven. Dit invoerrecht komt mij voor niet alleen overbodig te zijn, maar bovendien voort te spruiten uit een onjuiste gedachtengang. Het gehanteerde stelsel van bescherming is, zoals in het eerste artikel is uiteengezet, immers geen preferentieel stelsel maar een autonoom stelsel. De sluisprijs is de kostprijs van het produkt op basis van de c.i.f.-prijzen van de granen met inbegrip van de andere kosten, zoals arbeid en overige materiaalkosten. De heffing brengt de grondstofcomponent op E.E.G.-peil. De sluisprijs plus heffing is dus gelijk aan de volledige E.E.G.-kostprijs bij een rationele produktie als uitgegaan wordt van juiste conversiefactoren. (In feite komt deze er thans boven daar van te hoge conversiefactoren wordt uitgegaan). Tegen lagere prijzen kunnen de importprodukten niet op de E.E.G.-markt komen. Zou de c.i.f.-aanbiedingsprijs lager liggen dan de sluisprijs dan wordt immers een extra heffing (een soort anti-dumpingsheffing) opgelegd. Door het stelsel van bescherming wordt dus het bereiken van een voldoende hoge prijs door de E.E.G.-producenten van de dierlijke produkten niet in gevaar gebracht door de concurrerende import. De prijs kan natuurlijk op de E.E.G.-markt wel dalen beneden de sluisprijs plus heffing indien het E.E.G.-aanbod groter is dan de markt kan opnemen bij deze prijs. De toestand op de eiermarkt laat dit duidelijk zien. Het preferentiële element is echter m.i. reeds volledig verdisconteerd in de sluisprijs. De produktievoorwaarden voor veredelde produkten zijn niet minder gunstig in de E.E.G. als in de exportlanden (bijv. Denemarken en de Verenigde Staten) en bovendien is de sluisprijs plus graanheffing afgestemd op de in de E.E.G. voldoende hoog geachte prijzen van deze produkten. Het is daarom m.i. overbodig en onjuist er voor de tweede keer

nog een extra bescherming aan toe te voegen in de vorm van invoerrecht van 7 pCt. (hetgeen op rond 20 pCt. van de toegevoegde waarde neerkomt).

Dezelfde onjuiste gedachtengang wordt m.i. overigens toegepast bij de heffing op de granen, hoewel dit kwantitatief van veel geringere betekenis is. De heffing op granen wordt bepaald door eerst de basisrichtprijs te bepalen, d.w.z. de prijs die voor de producenten voldoende wordt geacht. Hieruit wordt de drempelprijs (de minimum-invoerprijs) afgeleid. Het verschil tussen drempelprijs en c.i.f.-prijs wordt als invoerheffing opgelegd. Om nu in het intra-verkeer de leden-landen een preferentie te verschaffen wordt de interne heffing verlaagd met bijv. 36 cent per 100 kg tarwe (het zgn. forfaitair bedrag). Zo ver is het in orde. Maar vreemd genoeg wordt nu dit forfaitair bedrag bij de drempelprijs opgeteld en dus de heffing in het externe verkeer ermee verhoogd. In feite wordt dus nu de basisrichtprijs (die voldoende hoog was vastgesteld) met dit bedrag verhoogd.

Een parallel hiervan wordt in de industriële sector gevonden, die zelfs de protectie in de dierlijke sector overtreft. De heffing op tarwebloem bijv. omvat een compenserende heffing als bij tarwe plus een ruime marge voor de maalindustrie en daarenboven nog een extra bescherming, die ongeveer neerkomt op 70 pCt. van de toegevoegde waarde (de maalmarge). Hierbij moet evenwel in aanmerking worden genomen, dat er geen sluisprijs bestaat voor tarwebloem, zodat er geen waarborg bestaat tegen aanbieding van bloem tegen lagere prijs dan overeenkomt met de c.i.f.-tarweprijs (of met een ander woord: dumping)¹⁾.

De variabele restituties.

De tegenhanger of het complement van de variabele heffing wordt gevormd door de variabele restitutie. In principe is de restitutie even groot als de heffing; het is immers de terugbetaling van de opgelegde heffing. In het voorgaande zagen wij hiervan reeds een belangrijk voorbeeld bij de veredelde graanprodukten in de vorm van varkensvlees, kippevlees, eieren en industriële produkten. In feite wordt het, ingevoerde graan of — wat economisch op hetzelfde neerkomt — het uit het binnenland afkomstig veevoer, dat in de plaats treedt van ingevoerd graan dat voor binnenlandse afzet wordt gebruikt, weer uitgevoerd. Marginaal gezien zou zonder graaninvoer geen uitvoer van veredelde produkten mogelijk zijn. Deze relatie tussen uitvoer (van dezelfde produkten of veredelde produkten) en de invoer lijkt mij essentieel voor de economische rechtvaardiging van het verlenen van restituties.

¹⁾ Een ander voorbeeld van hoge bescherming in de E.E.G. vormt de margarinefabricage, nl. een buitentarief van 25 pCt. De invoer van de grondstof in de vorm van vruchten en zaden is geheel vrij. Het grootste deel van de grondstof wordt blijkbaar in deze vorm ingevoerd. Maar ook op basis van de invoer van geraffineerde olie of vet moet het invoerrecht hoog worden geacht. Deze grondstoffen zullen namelijk gemiddeld ten hoogste aan een invoerrecht van 15 pCt. worden onderworpen. De toegevoegde waarde van de margarinebereiding is ten hoogste één derde. De veredeling van de geraffineerde oliën en vetten tot margarine wordt dus beschermd met rondweg tenminste 3 (25-15) = 30 pCt. In de Benelux bedroeg het invoerrecht 15 pCt., terwijl ook het tarief voor oliën en vetten lager lag.

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 commissionairs kunnen U inlichten.

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

De voordelen van aandelenbezit met beperking van risico.

WESTERSINGEL 84, ROTTERDAM



(I. M.)

Indien geen (of slechts in geringe mate) invoer plaatsvindt, is het in feite onzin te spreken van restituties. Er valt dan immers niets terug te geven. In plaats van restituties heeft men m.i. dan ook met een geheel andere economische categorie te doen, nl. exportsubsidies. Deze kunnen niet met recht onder de vlag van de restituties varen; het is een valse vlag.

Het vraagstuk van de exportsubsidies speelt zich op drie vlakken af, nl. internationaal, nationaal en voor de betrokken producenten.

Vanuit een internationaal gezichtspunt is er niet veel goeds van te zeggen. Het draagt bij tot verstoring van de internationale markt; in het bijzonder de belangen van andere exporterende landen worden erdoor geschaad. De importerende landen varen er weliswaar wel bij (meestal stellen ze de belangen van de eigen producenten wel veilig) door extra inkomsten uit invoerheffingen of door de consumenten van de lage prijzen te laten profiteren (zoals voor boter in Engeland).

Vanuit een nationaal gezichtspunt kan een exportsubsidie voordelig zijn, maar dit geldt zeker niet voor ongelimiteerde exportsubsidies. De blijkbaar opgeld doende en veel toegepaste leer, dat een exportsubsidie zo groot moet zijn, dat het verschil tussen de gewenste binnenlandse prijs en te maken prijs bij uitvoer wordt overbrugd is technisch wel juist, maar daarom economisch zelfs vanuit een nationaal gezichtspunt nog niet zinvol. De opbrengstprijis van een produkt bij uitvoer zal toch tenminste zo groot moeten zijn als de „opportunity costs” ervan. Bij een overcapaciteit aan arbeid, die niet of moeilijk buiten de landbouw gedurende de aanpassingsjaren emplooi zal vinden, kan het nog voordelig zijn a.h.w. op deze arbeid in de geëxporteerde produkten met een geringere beloning genoegen te nemen. En dan het tekort aan te vullen in de vorm van een exportsubsidie terwille van de inkomenspolitiek. Maar er moet nog een saldo overblijven boven de „opportunity costs”, anders is de voortbrenging van deze produkten economisch zinloos.

Voor de belanghebbenden kan het altijd een middel zijn om aan een hoger inkomen te komen. Wordt evenwel de economisch zinvolle, zojuist aangegeven grens, overschreden, dan heeft een dergelijke exportsubsidie uitsluitend sociale betekenis. Het is echter ook sociaal een weinig doeltreffend middel, omdat het nuttig effect voor de belanghebbenden, in inkomen gemeten, kleiner is dan de kosten, die er nationaal-economisch mee gemoeid zijn. Daarmee is het ook voor de belanghebbenden veroordeeld.

Een schoolvoorbeeld van dit geval is de sinds 1956 in Nederland gevolgde politiek van exportsubsidiering van zuivel- en melkprodukten. Daarover heb ik meermalen geschreven ²⁾. De Nederlandse regeling voor de melk- en zuivelmarkt maakt evenwel binnenkort plaats voor een E.E.G.-ordering. Die wordt evenwel in hoofdzaak gelijk aan de Nederlandse regeling. Ook hier een stelsel van variabele invoerheffingen en restituties. Maar evenals voor Nederland zullen in de E.E.G. de heffingen primair niet veel te betekenen hebben. De E.E.G. is reeds netto-exporterend voor produkten uit melk vervaardigd. En de verwachtingen zijn dat dit waarschijnlijk in toenemende mate het geval zal zijn.

²⁾ J. Horring: „Teveel landbouwgrond in Nederland?” in „E.-S.B.” van 15 mei 1963.

Het verkeer in de steden is een probleem geworden. Voor de oplossing van dit probleem dient het verkeer eerder aan de stad te worden aangepast dan omgekeerd. Een toekomstig verkeersbeleid zou als volgt geformuleerd kunnen worden: a. de overheid dient het gebruik van vervoermiddelen, die per persoon een relatief geringe hoeveelheid wegcapaciteit vergen, aan te moedigen; b. weggebruikers, die door de aard van hun vervoermiddel betrekkelijk kwetsbaar zijn, moeten dienovereenkomstig beschermd worden; c. zoveel mogelijk zal moeten worden voorkomen dat de „leefbaarheid” van de stad wordt aangetast door aan het verkeer verbonden nevenverschijnselen. De huidige situatie kan nog belangrijk worden verbeterd door het treffen van een veelheid „kleine maatregelen”, die zijn gebaseerd op deze drie punten. Enkele van deze maatregelen worden in het artikel aangegeven; zij hebben alle betrekking op Rotterdam, doch de strekking van de voorbeelden is ook van toepassing op andere Nederlandse steden.

Men zal mij hopelijk niet van overdrijving betichten, als ik stel dat het verkeer in de steden een probleem is geworden. Voor de oplossing van dit probleem zijn er m.i. twee uitersten, n.l.: „de stad aan het verkeer aanpassen” dan wel „het verkeer aan de stad aanpassen”. Het blijkt, dat men over het algemeen van mening is dat de eerstgenoemde oplossing nagestreefd dient te worden; men redeneert dan in de trant van: „als er maar voldoende wegen en andere verkeersvoorzieningen gebouwd worden, is het verkeersprobleem over een jaar of tien wel opgelost”. Men behoeft er de programma's der politieke partijen maar op na te lezen; indien zij iets bevatten over het verkeersvraagstuk, dan is dat in bovenvermeldé zin.

(vervolg van blz. 674)

De vrije invoer van eiwitrijk krachtvoer stimuleert deze uitbreiding van de melkproductie bovendien. De restituties bij uitvoer van zuivel- en melkprodukten kunnen duidelijk geen gevolg van invoerheffingen zijn. De zg. restituties zijn primair en van zelfstandige betekenis; ze kunnen moeilijk anders dan als exportsubsidies worden gekwalificeerd. Alleen voor zover er een heffing op het graanbestanddeel in krachtvoer wordt geheven (en eventueel een omzetbelasting op het eiwitrijke bestanddeel zou worden gelegd) is er reden van restitutie te spreken.

Het wil mij voorkomen dat het automatisch verlenen van exportsubsidies voor deze produkten gelijk aan het verschil tussen de gewenste binnenlandse prijs en de te maken uitvoerprijzen economisch niet zinvol is. Het lijkt mij nodig de hoogte van deze exportsubsidies te limiteren op een andere basis en tegelijkertijd de noodzaak ervan zoveel mogelijk te voorkomen door de productie-omvang in de E.E.G. binnen de perken te houden.

In een slotartikel zal worden ingegaan op het structuurbeleid en zal de slotsom worden opgemaakt.

Wageningen.

J. HORRING.

Waarheen met ons stedelijk verkeer?

Wie zich verdiept in de ervaringen in de Verenigde Staten, komt tot de ontdekking dat men ook daar deze oplossing van het verkeersprobleem heeft nagestreefd. Meer en meer gaan er daar echter stemmen op, die betogen dat men de verkeerde weg heeft ingeslagen. Als een enkel voorbeeld hiervan citeer ik Owen: „The traffic engineer who tries to accomodate the private automobile is doomed to inevitable failure.....the better he does his job the greater will be his failure”¹⁾. Zo langzamerhand komt men daar tot de overtuiging dat alleen massaal openbaar personenvervoer met railvoertuigen een min of meer afdoende oplossing zal kunnen brengen; tevens dat tot een oplossing van het verkeersprobleem in de steden meer wordt bijgedragen door een vermindering van het aantal parkeerplaatsen voor langparkeerders in de centra, dan door een uitbreiding daarvan.

Het zou van weinig werkelijkheidszin getuigen als wij in Nederland niet zouden profiteren van de Amerikaanse ervaringen. In Nederland is het qua beschikbare grond misschien nog wel mogelijk het net van interlokale wegen belangrijk uit te breiden, doch het zal vrijwel onmogelijk zijn om de capaciteit van stedelijke wegnetten dienovereenkomstig te vergroten, voldoende parkeerruimte te scheppen en dan ook nog de steden „leefbaar” te houden.

Men zal zich moeten realiseren dat bijv. met een vertienvoudiging van de wegcapaciteit op een bepaald traject verkeersopstoppingen niet vermeden kunnen worden als een verelfvoudiging noodzakelijk is. Ook van doorbraken in de bebouwde kommen moet men niet te veel verwachten. Onlangs kwam in Rotterdam een toch vrij eenvoudige doorbraak²⁾ eerst ongeveer vier jaar na het desbetreffende besluit van de Gemeenteraad gereed; de voorbereidingstijd moet daar nog worden bijgeteld.

¹⁾ W. Owen: „The metropolitan transportation problem”. Washington 1956, blz. 28.

²⁾ De doorbraak tussen de Rochussenstraat en de Westblaak.

Wie leest dat het personenautopark in Nederland in 1963 t.o.v. 1962 met ca. 19 pCt. is toegenomen (dit betekent dat, wanneer de jaarlijkse toeneming 19 pCt. blijft, in 1968 het aantal personenauto's is verdubbeld) en kennis neemt van studies zoals er bijv. recentelijk een door het E.T.I.-Zuidholland is verricht³⁾, kan zich afvragen of het beleid dat men thans in Nederland op dit gebied voert, er een is, dat streeft naar het grijpen van de horizon. Toegegeven moet worden dat onze overheid in dezen ook voor een moeilijke taak staat. De kiezers vragen om meer verkeersvoorzieningen, tonen een geringe bereidheid om hogere belastingen c.q. retributies te gaan betalen, wensen geen andere overheidstaken in te krimpen om de daardoor vrijkomende gelden te besteden aan verkeersvoorzieningen, maar verlangen bovendien belastingverlaging. Voordat de overheid een nauwkeurig omschreven verkeersbeleid gaat bepalen, is het dienstig de burgers duidelijk voor te stellen wat de mogelijkheden zijn en de daarbij behorende consequenties. Zo heeft men bijv. in Washington D.C. berekend dat een burger die voor \$ 3.000 een auto koopt en daarmee naar en van zijn werk rijdt, de overheid verplicht tot een additionele investering in verkeersvoorzieningen van \$ 23.000. Voor ditzelfde bedrag zou daar de overheid een fraaie woning ter beschikking kunnen stellen⁴⁾.

Zo kan men voor elk der Nederlandse steden twee verkeersplannen opstellen; het ene waarin de stad aan het verkeer is aangepast en het andere waarin het verkeer aan de stad is aangepast. Voor beide alternatieven zou men moeten berekenen welke kosten ermee gemoeid zullen zijn en welke kansen zij bieden om bijv. in 1970 het verkeersprobleem te hebben opgelost.

Tevens zal men dan een duidelijk omschreven beleid ten aanzien van het stedelijk verkeer (incl. het parkeren) moeten vaststellen. De noodzaak hiertoe wordt ver groot doordat degenen, die in de stadscentra geïnvesteerd hebben of dat van plan zijn, er recht op hebben om te weten waar zij op dit gebied aan toe zijn.

Een toekomstig verkeersbeleid voor de steden zou als volgt geformuleerd kunnen worden:

- a. de overheid dient het gebruik van vervoermiddelen, die per persoon een relatief geringe hoeveelheid wegcapaciteit vergen, aan te moedigen;
- b. weggebruikers, die door de aard van hun vervoermiddel betrekkelijk kwetsbaar zijn, moeten dienovereenkomstig beschermd worden;
- c. zoveel mogelijk zal moeten worden voorkomen dat de zgn. „leefbaarheid” van de stad wordt aangetast door aan het verkeer verbonden nevenverschijnselen.

Dit betekent niet, dat men moet afzien van de aanleg van nieuwe verkeersvoorzieningen, maar wel dat men dit moet doen in het besef dat daarmee het verkeersprobleem niet wordt opgelost. Het zal duidelijk zijn dat de onder a. genoemde aanmoediging betrekking heeft op het gebruik van tweewielige voertuigen en op het openbaar vervoer. Ter zake van b. zij opgemerkt dat

³⁾ „Massa-motorisering en haar gevolgen voor de wegenbouw”, in „E.T.I.-kwartaalbericht”, 3e kwartaal 1963.

⁴⁾ W.S. Vickrey: „Pricing in urban and suburban transport” in „American Economic Review, Papers and Proceedings”, May 1963, blz. 456.

als maatstaf voor de verkeersonveiligheid niet het aantal plaatsgevonden ongevallen mag worden genomen. De onveiligheid, zoals de weggebruiker die voelt, wordt in veel sterkere mate bepaald door de „bijna-ongevallen”, die een veelvoud vormen van de geregistreerde ongevallen.

Naar mijn mening is de huidige situatie nog belangrijk te verbeteren. Niet door enkele „grote maatregelen”, zoals miljoenen-verslindende wegenbouw, doorbraken enz. die bovendien vele jaren van voorbereiding en uitvoering vergen, maar door een veelheid van „kleine maatregelen”, die alle gebaseerd zijn op bovenvermelde drie punten. Met de term „kleine maatregelen” is bedoeld, dat deze op korte termijn getroffen kunnen worden en geen grote investeringen vergen. Bovendien betekent het, dat één maatregel afzonderlijk slechts een gering effect kan hebben, doch dat vele kleintjes tezamen wel belangrijke resultaten kunnen opleveren⁵⁾.

Enkele van deze maatregelen die mogelijk zijn binnen het kader van de bestaande wetgeving, zullen hieronder in het kort worden aangegeven⁶⁾. Ten einde deze voorbeelden niet te presenteren in algemene en vrijblijvende stellingen, zijn in concreto enige situaties uit de praktijk aangegeven; zij hebben alle betrekking op Rotterdam, doch de strekking van deze voorbeelden is ook van toepassing op andere Nederlandse steden.

1. *Er dient een gemeentelijk bureau voor verkeers- en vervoersonderzoek te komen.*

Dit bureau — dat tevens als afdeling Marktonderzoek van de R.E.T. kan fungeren — kan regelmatig detailstudies verrichten en bijv. eens in de vijf jaar een allesomvattend onderzoek.

2. *De Maastunnel dient gesloten te worden voor vrachtauto's en de Willemsbrug voor personenauto's met uitzondering van taxi's.*

Voorlopig alleen van bijv. 7 — 19 uur. Volgens de laatste mij bekende gegevens is de capaciteit van de tunnel 2.500 voertuigen per uur, waarvan 500 vrachtauto's bij „normaal verkeer” en 3.000 voertuigen bij „stadionverkeer” (geen vrachtauto's). De capaciteit van de Willemsbrug bedraagt 1.100 voertuigen per uur, waarvan ongeveer de helft vrachtauto's blijkt te zijn. Na de splitsing van taken zullen vrachtauto's vrijwel zonder opstoppingen de Maasbruggen (die minder steile opritten hebben) kunnen passeren; zij hebben slechts als nadeel de brugopeningen, die echter maximaal twintig minuten per twee uur bedragen en van tevoren precies bekend zijn.

3. *De afrit van het Droogleever Fortuynplein naar de Maastunnel dient alleen toegankelijk te zijn voor autobussen⁷⁾, taxi's en motorfietsen.*

Filevorming van personenauto's die de Maastunnel in willen, kan daar plaatsvinden, waar het overige verkeer niet belemmerd wordt. Van de Westzeedijk kan men de Maastunnel dan bereiken via de G. J. de Jonghweg. Een overeenkomstige maatregel zou aan de andere Maasoever getroffen kunnen worden.

Daar de capaciteit der oeververbindingen nu eenmaal onvoldoende blijkt te zijn om alle categorieën verkeer onbelemmerd te laten passeren, beogen de onder 2 en 3 genoemde

⁵⁾ Ook de vermindering van de verkeersonveiligheid kan door deze maatregelen bevorderd worden, doch dat is niet het onderwerp van dit artikel.

⁶⁾ De beschikbare ruimte voor dit artikel verhindert mij bij alle voorstellen gedetailleerd in te gaan op het hoe en waarom. Evenmin is het mogelijk aandacht te besteden aan eventueel aan deze voorstellen verbonden nevenverschijnselen.

⁷⁾ De thans in deze omgeving toegepaste discriminatie waarbij lijndienstautobussen voorrang krijgen boven andere autobussen (vnl. groepsvervoer) heeft verkeerseconomisch geen zin en de juridische basis voor deze maatregel lijkt mij wankel.

maatregelen het verkeer tussen de beide Maasoevers tenminste voor vrachtauto's, voor het openbaar vervoer en voor motorfietsen zonder opstoppingen mogelijk te maken. Voorts wordt de totale capaciteit der beide oeververbindingen vergroot met 500 personenauto's per uur. Bovendien wordt verwacht dat gebruikers van een personenauto uitsluitend voor het woon-werkvervoer — die er nu geen enkel voordeel in zien om met het openbaar vervoer te reizen — dit voortaan wel gaan doen omdat het vlugger gaat. Ten slotte wordt vermeden dat voor de Maas-tunnel wachtende voertuigen opstoppingen veroorzaken voor het verkeer dat niets met de Maas-tunnel te maken heeft (het west-oost en oost-west verkeer over Westzeedijk, Parksluizen e.d.).

4. *Bij het openen der bruggen zullen de belangen van scheepvaart en wegverkeer redelijk tegen elkaar dienen te worden afgewogen.*

Thans is het zo dat bijna alle bruggen zo vaak en zo lang geopend worden als dat door de scheepvaart gewenst wordt. Voorgesteld wordt de bruggen over de Spoorweghaven en de Binnenhaven alleen te openen wanneer ook de spoorbrug over de Koningshaven geopend wordt. Wat betreft de Pieter de Hoochbrug, de Lage Erfbrug en de Mathenesserbrug wordt voorgesteld, dat er van deze trits hoogstens één geopend mag zijn. Voor alle bruggen op de Rechter Maasoe-ver zou als regel gesteld dienen te worden dat maximaal 10 minuten per half uur geopend mag worden. Geen enkele brug mag echter open gaan tijdens de spitsuren en ook niet tussen 19.30 en 20.00 uur. Op de toevoerwegen naar de bruggen kan op grote schaal met lichtbakken worden aangegeven welke brug er geopend is, zodat het wegverkeer tijdig een andere route kan kiezen.

5. *Het principe van „geleiding der verkeersstromen” zal op vele plaatsen met vrucht kunnen worden toegepast.*

Waar elkaar kruisende verkeersstromen opstoppingen veroorzaken, zal ernaar gezocht moeten worden de kruising dáár plaats te laten vinden, waar zulks de minste belemmeringen geeft. Als voorbeeld moge dienen het oost-west verkeer over de Willem Buytewechstraat, dat de Pieter de Hoochweg gelijkvloers moet kruisen. Dit verkeer kan geleid worden via de straat genaamd Coolhaven Z.Z. en de IJzerstraat, waarbij men onder de Pieter de Hoochweg doorgaat⁸⁾.

6. *De capaciteit van kruispunten is nog aanzienlijk te verhogen o.a. door verruiming dezer kruispunten, het aanbrengen van goede voorsorteerstroken (ook voor fietsers) alsmede automatisering en coördinatie der verkeersregeling.*

Welke enorme verbeteringen met simpele wijzigingen te bereiken zijn is bijv. bekeken toen het kruispunt Witte de Withstraat-Schiedamsevest i.v.m. de metrowerken werd gereorganiseerd; het vrijwel verdubbelde verkeer werd beter verwerkt dan het „oud” verkeer daarvoor.

7. *Het aantal parkeerplaatsen voor langparkeerders zal in het stadscentrum aanzienlijk beperkt dienen te worden.*

Gehoopt wordt dat daardoor een aantal langparkeerders hun auto thuis laat en per fiets of R.E.T. zullen gaan. Zij ontlasten dan op de spitsuren de hoofdstraten, waardoor het openbaar vervoer sneller kan gaan en meer reizigers kan vervoeren met hetzelfde vervoerspotentieel. Overigens is op een afstand van 5 à 7 minuten gaans van het stadscentrum voldoende parkeerruimte (Wytemaweg, Jongkindstraat, tussen Groothandelsgebouw en Statentunnel, naast het Concertgebouw, St. Jacobsplaats). Deze parkeerterreinen hebben nu vaak nog veel overcapaciteit.

8. *Door een betere benutting van beschikbare parkeerruimte is het aantal parkeerplaatsen te vergroten.*

Volgens een ruwe schatting kunnen ca. 20 pCt. meer auto's geparkeerd worden op dezelfde ruimte, indien men minder zou verspillen. Er ligt hier m.i. een dankbare taak voor organisaties als A.N.W.B. en K.N.A.C. om propaganda te maken voor een efficiënt gebruik der aanwezige parkeerruimte.

9. *De schooltijden dienen zo gesteld te worden dat de scholieren na het ochtendspitsuur en voor het avondspitsuur kunnen reizen.*

Het aantal leerlingen van dagscholen in Rotterdam (kleuterscholen t/m V.H.M.O.) bedraagt ca. 136.000; daarbij

⁸⁾ Als complementaire maatregel zouden gebruikers van de kaden van de Coolhaven Z.Z. moeten verhuizen naar de Coolhaven N.Z. en omgekeerd.

komen nog ruim 5.000 leerkrachten. Het totaal aantal personen dat buiten de woning beroepsarbeid in Rotterdam verricht bedraagt ca. 250.000. Door de aanvangstijden der scholen iets later te stellen kan men bereiken dat de scholieren pas na het drukke en gevaarlijke morgenspitsuur behoeven te reizen. Ook met deze gewijzigde aanvangstijden moet het m.i. mogelijk zijn de lessen op een zodanig tijdstip te beëindigen dat de leerlingen om ca. 17 uur thuis kunnen zijn.

10. *Typische winkelstraten kunnen des zaterdags gesloten worden voor het rijdend verkeer; ontheffing voor bewoners, goederenvervoer en taxi's die daar moeten zijn.*

Gedacht wordt aan bijv. Hoogstraat, Korte Hoogstraat, Binnenweg, Nieuwe Binnenweg van 's Gravendijkwal tot Lage Erfbrug, Kruiskade.

11. *Typische wandelstraten kunnen des zondags gesloten worden voor het verkeer van motorvoertuigen, met ontheffing voor „Anliegerverkeer”.*

Bijv. de straten genaamd Heemraadssingel, Statensingel en ook de weg door het Kralingse Bos (Prinses Beatrixlaan).

12. *Het door het verkeer veroorzaakte lawaai dient met kracht bestreden te worden.*

De techniek van de geluiddemping is op een zodanig peil dat zonder veel moeite en kosten een motorvoertuig (ook een bromfiets!) niet meer lawaai behoeft te veroorzaken dan een nauwelijks hoorbaar gebrom.

De R.E.T.

Het zal onontkoombaar zijn dat het gemeentelijk openbaar vervoersbedrijf een grote deel van het vervoer voor zijn rekening zal moeten gaan nemen en tevens een betere service verlenen. Maar dat het onvermijdelijk is dat de verliezen van de R.E.T. steeds toenemen, daarvan ben ik nog niet overtuigd. Ook hier zal het een veelheid van kleine maatregelen zijn, die tot verbeteringen kunnen leiden. Enkele zullen in het kort worden beschreven.

13. *De tekorten van de R.E.T. dienen aangezuiverd te worden volgens een systeem van „variabele subsidiëring”.*

De norm kan bijv. één vervoerde reiziger zijn; hoe meer reizigers vervoerd worden, hoe groter de subsidie. Het lijkt onvermijdelijk dat de efficiency van een bedrijf eronder gaat lijden, als de verliezen steeds groter worden, er geen uitzicht op verbetering is, de verliezen zonder meer bijgepast worden, ja zelfs door velen als onvermijdelijk beschouwd worden⁹⁾. Door het systeem van variabele subsidiëring komt er weer een mogelijkheid om „winst” te maken, hetgeen m.i. prikkelend moet werken op het streven tot verhoging der efficiency.

14. *De artikelen 25 en 27, lid 3 van het Wegverkeersreglement zullen strikt nageleefd dienen te worden.*

Zij hebben betrekking op het verlenen van voorrang aan trams en het verbod voor anderen om zich nodeloos op de trambaan te bevinden en daardoor de tram te belemmeren. Bij afspraak kunnen politie en autobusondernemers kunnen de bussen ontheffing verkrijgen van art. 25 W.V.R. en zullen op de plaatsen waar verkeersregelaars aanwezig zijn, ook de bussen een voorrangbehandeling kunnen krijgen. Deze twee verkeersregelen, die bij uitstek geschikt zijn om tenminste de trams een voorrangpositie te geven, worden thans bijna niet nageleefd; sterker nog: in vele gevallen worden overige weggebruikers op aanwijzing van de politie verplicht deze verkeersregels te oventreden.

15. *De tarievenpolitiek van de R.E.T. dient gericht te zijn op het opvullen van de dalen en het afvlakken der pieken.*

Tijdens de spitsuren moeten de „vaste klanten” alleen kunnen reizen op week-, resp. maandkaarten. Deze zijn slechts geldig voor één bepaalde week (maand) en verliezen daarna hun geldigheid. Zij zijn alleen in voorverkoop bij kiosken e.d. verkrijgbaar tegen inlevering van de kaart van de vorige periode of tegen betaling van een extra bedrag van bijv. f. 2,50 (f. 10). Met uitzondering van abonnementen zijn alle andere plaatsbewijzen tijdens de spitsuren niet geldig. Incidentele gebruikers van de R.E.T. tijdens de spitsuren zullen slechts vervoerd kunnen worden tegen een enkele reisprijs van bijv. f. 1. Gebleken is dat ca. 20 pCt. der

⁹⁾ „Metrorapport 1e gedeelte 1958”, blz. 45.

spitsuurreizigers niet tot de vaste klanten behoort ¹⁰⁾; een gedeelte van deze 20 pCt. zal waarschijnlijk ook wel iets later of vroeger kunnen reizen. Het is onverantwoord voor hen die alleen bij slecht weer van de R.E.T. gebruik maken, reservecapaciteit aan te houden en deze dan tegen de normale tarieven te verkopen.

Buiten de spitsuren zijn wellicht extra inkomsten te verkrijgen door personen van 65 jaar en ouder tegen een gereduceerd tarief te vervoeren ¹¹⁾. Deze bevolkingsgroep heeft veel vrije tijd en het is waarschijnlijk dat zij bij een gereduceerd tarief R.E.T.-ritten zullen gaan maken, die zij bij het normale tarief niet gemaakt zouden hebben.

Met de regeling van de vooruitbetaalde spitsuurkaarten is het probleem der wanbetalers tevens opgelost; het desbetreffende vakje van de kaart verliest onmiddellijk na elke spitsperiode zijn geldigheid. De wanbetalers zijn door de R.E.T. geschat op 1 - 8 pCt. van het totaal aantal reizigers ¹²⁾.

16. Een geringe spreiding van arbeidstijden van kantoren e.d. zal de pieken van de R.E.T. kunnen afvlakken.

Het initiatief zal genomen moeten worden door de grootste belanghebbende, i.c. de R.E.T. Gedacht wordt in eerste instantie aan concentraties van bedrijven e.d. die slechts door één of twee R.E.T.-lijnen bediend worden, bijv. Westplein en omgeving, het G.E.B.-gebouw en de Westzeedijk tussen Parksluizen en Ruijgeplaatbrug, de Spaanse Polder. Het vervoer van scholieren, die tijdens de ochtendspits ca. 20 pCt. ¹³⁾ van het totaal aantal reizigers uitmaken, is reeds besproken in punt 9.

17. Op grond van een allesomvattend vervoers- en verkeersonderzoek zal het lijnennet van de R.E.T. met minimale investeringen georganiseerd dienen te worden.

Als methode van dit onderzoek kan hetgeen men een vijftal jaren geleden in Amsterdam heeft gedaan tot voorbeeld strekken ¹⁴⁾. Aan de hand van verkregen gegevens kan het lijnennet worden berekend. Prof. Nebelung uit Aken heeft hiervoor een methode beschreven ¹⁵⁾, die uitgaat van het bestaande net van tramrails en dan het lijnennet zo vaststelt dat zoveel mogelijk reizigers zonder overstappen hun doel kunnen bereiken.

Het tekort van de R.E.T. kan m.i. verminderd worden o.a. door bovenvermelde maatregelen. De wanbetalers kunnen ca. f. 0,75 mln. inbrengen. In het jaarverslag noch in de gemeentebegroting kan gevonden worden dat buurgemeenten, die door de R.E.T. bediend worden, bijdragen in het tekort. Het is alleszins redelijk dat Schiedam, Vlaarding en Capelle a/d IJssel tezamen ten minste f. 1 mln. bijdragen ¹⁶⁾. Indien bovenvermelde maatregelen het verwachte resultaat hebben, kunnen zij ertoe leiden dat een betere service geboden kan worden. Hierdoor kunnen meer reizigers aangetrokken worden, die met hetzelfde vervoerspotentieel — dus zonder grote

¹⁰⁾ „Metrorapport 1e gedeelte 1958”, bijlage II.1, blz. 5.

¹¹⁾ Eerst zal echter onderzocht moeten worden of deze bevolkingsgroep een dergelijke maatregel op prijs stelt. Hoewel het effect gelijk kan zijn, is het doel van deze maatregel geen „sociale steun”, doch is zuiver gelegen in de tariefpolitiek.

¹²⁾ Bericht in de „N.R.C.” van 30 januari 1957.

¹³⁾ „Vervoersonderzoek R.E.T. 1959”, blz. 11 en 12.

¹⁴⁾ B. R. Smidt: „Verkeersanalyse in Amsterdam” in „De Ingenieur”, no. 36, 4 september 1959, blz. V 19 - V 31.

¹⁵⁾ H. Nebelung: „Rationelle Umgestaltung von Strassenbahnnetzen in Grosstädten”, no. 55 van „Technische und volkswirtschaftliche Berichte des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr”, Nordrhein-Westfalen, 1961.

¹⁶⁾ Bijlagen behorende bij de begroting van de inkomsten en uitgaven der Gemeente Rotterdam voor de dienst van 1964, Bijlage V, blz. 8 en 9.

investeringen — vervoerd kunnen worden. Aanbevolen wordt eerst deze maatregelen te proberen, voordat men naar het middel van de tariefverhogingen grijpt om het tekort te verminderen.

Tot zover een korte beschrijving van enkele van de vele „kleine maatregelen”, die naar mijn verwachtingen tezamen een verbetering t.o.v. de huidige toestand zouden kunnen bewerkstelligen. Hoe groot de resultaten van de door mij voorgestelde maatregelen zullen zijn, valt uiteraard niet vooraf met zekerheid te zeggen. Slechts de praktijk kan hierop een antwoord geven. Daar deze maatregelen relatief weinig kosten, zijn naar mijn mening experimenten in de praktijk altijd de moeite waard. Mochten zij onverhoopt niet tot het gewenste resultaat leiden, dan kan men altijd weer gemakkelijk teruggaan tot de huidige situatie; men heeft dan niets verloren maar ook een kans op verbetering niet ongebruikt voorbij laten gaan.

Door sommigen wordt wel de mening verkondigd dat het probleem zichzelf t.z.t. oplost. „De auto vermoordt de auto” zeggen zij. Inderdaad kan er een situatie ontstaan waarin de verkeersopstoppingen en de parkeermoeilijkheden dermate groot worden dat een aantal automobilisten erover gaat denken voortaan de auto thuis te laten. Dat zij zulks ook zullen gaan doen is niet waarschijnlijk, omdat het alternatief — het openbaar vervoer — dan even slecht is en in ieder geval minder comfortabel is. Bovendien is in die situatie ook het goederenvervoer over de weg vrijwel gestremd. Ik geloof niet dat dit een aantrekkelijk vooruitzicht is, noch dat het tot een oplossing leidt.

Niettemin heb ik de indruk gekregen dat de overheid van mening is dat zij zo min mogelijk dient in te grijpen in de consumptievrijheid die de burgers nu op het gebied van het verkeer hebben. Maar met een slecht en traag openbaar vervoer, verkeersopstoppingen en gebrek aan parkeerruimten is deze vrijheid in feite slechts een schijnvrijheid. Naar mijn mening kan men, door deze consumptievrijheid hier en daar, zo nu en dan enigszins te beperken, per saldo in het algemeen een grotere reële vrijheid bereiken. De ervaringen met de wegomleggingen e.d. rond de metrowerken te Rotterdam hebben aangetoond hoeveel er met hoe weinig te verbeteren valt.

De oplossing van het verkeersvraagstuk ligt uiteindelijk in handen der volksvertegenwoordigers, die in de respectieve organen de noodzakelijk te nemen maatregelen moeten goedkeuren. Zij kunnen dat alleen als zij daarbij kunnen zeggen wat gezegd moet worden, zonder daarbij veel risico te lopen kiezers te verliezen. Het is niet onmogelijk dat de individuele kiezer niet in staat is van zijn privé-wensen de consequenties voor de nationale economie — dus ook voor hemzelf — te overzien. Daarom is het m.i. de taak van de overheid om te peilen wat de wensen der burgers zijn en daarna hun duidelijk voor ogen te stellen wat daarvan de gevolgen zijn, maar hen tevens te wijzen op alternatieve mogelijkheden en haar consequenties, wanneer de burgers bereid zouden zijn hun wensen enigszins te wijzigen.

Rotterdam.

Drs. R. BAKKER.

Leeft met Uw tijd mee! Leest „E.-S.B.”!

Bezitsvorming door vermogensaanwasdeling

Onder bovenstaande titel is onlangs een rapport over het bezitsvormingsvraagstuk gepubliceerd, dat is opgesteld door een studiegcommissie van de drie vakcentrales, het N.V.V., het N.K.V. en het C.N.V. Het rapport wordt door de vakcentrales gezien als een bijdrage in de publieke discussie. Zij hebben dan ook niet de pretentie hiermede alle vragen op het gebied van de bezitsvorming te hebben beantwoord. Veel van wat in het rapport staat is niet onbekend. Welbeschouwd is het een nadere uitwerking van veelal bestaande denkbeelden tot een afgerond geheel.

Het belang van dit rapport is vooral gelegen in het feit, dat de drie vakcentrales tot een eensluidende opvatting zijn gekomen en hiermede tot uitdrukking willen brengen op dit terrein gezamenlijk te zullen gaan optreden. Om deze reden kan het verschijnen van dit rapport een belangrijke mijlpaal blijken te zijn op de weg naar werkelijke bezitsspreiding.

In het navolgende zal een overzicht worden gegeven van de belangrijkste punten van het lijvige rapport.

Doel van het bezitsvormingsbeleid.

Uitgangspunt van het rapport is de stelling, dat het bezitsvormingsbeleid een tweeledig doel heeft, t.w. het bevorderen van de vorming van bezit bij degenen, die hiertoe nog niet in staat waren en het tot stand brengen van evenwichtiger vermogensverhoudingen in onze samenleving. De eerste doelstelling kan worden bereikt door het stimuleren van het sparen uit het lopende inkomen. Voorwaarde is echter, dat de inkomens de mogelijkheid tot sparen bieden. Aangetoond wordt, dat deze mogelijkheid voor het overgrote deel van de werkende bevolking uiterst beperkt is. Een vergroting van de mogelijkheden om bezit te vormen is derhalve een eerste vereiste, wil het bezitsvormingsbeleid slagen.

Bedoelde vergroting kan worden bereikt door de opvoering van het reëel nationaal inkomen per hoofd met behoud van de bestaande primaire inkomensverdeling en/of door een verandering in de verdelingsnormen, waardoor aan de werknemers een groter aandeel in de nationale welvaart toevalt dan weleer.

Bij het toekomstig bezitsvormingsbeleid zullen, aldus het rapport, beide ontwikkelingen moeten worden nagestreefd. De eerste zou immers — gelet op het huidige inkomensniveau en het geleidelijke groeitempo daarvan — van een enigszins betekenisvolle bezitsvorming in brede kring binnen afzienbare tijd niet veel terecht doen komen, maar laat bovendien de onevenwichtigheid in de vermogensverhoudingen onaangetaast. Want zonder een structurele wijziging in de bestaande inkomensverdeling, zal een algemene stijging van de inkomens ook bij de vermogende inkomensstrekkers leiden tot meer vermogensvorming. In de bestaande vermogensverhoudingen zou derhalve weinig veranderen.

Een wijziging in de inkomensverdeling kan langs verschillende wegen worden verkregen. De voorkeur gaat uit naar het systeem van werknemerswinstdeling. Hieronder wordt verstaan het mee-delen van de werknemers in de winst van een onderneming onverschillig of de winst in het bedrijf wordt gehouden of wordt uitgekeerd. Daar in het

spraakgebruik bij winstdeling veelal gedacht wordt aan een uitkering in contanten, is naast het begrip winstdeling de term vermogensaanwasdeling ingevoerd. Hieronder wordt dan verstaan het delen van de werknemers in de door de onderneming ingehouden winst.

De voorkeur voor winstdeling en vermogensaanwasdeling wordt aldus gemotiveerd:

— de voor de realisering van het tweeledig doel noodzakelijk geachte wijziging in de inkomensverdeling dient te worden bereikt zonder verstoring van het economisch evenwicht en de economische groei. Daarbij gaat het vooral om het handhaven van de vereiste besparingen en investeringen en van het prijspeil. Via winst- en vermogensaanwasdeling, mits goed opgezet en consequent toegepast, kunnen bedoelde storingen worden voorkomen. Deling in de winst en de vermogensaanwas van een onderneming houdt in het voorgestelde plan namelijk in, dat het aan de werknemers toevallende extra welvaartsbestanddeel in de vorm van een waardepapier wordt uitgekeerd en in het algemeen buiten de consumptieve sfeer wordt gehouden. Aldus behoeft geen extra druk op de prijzen te ontstaan en kunnen de middelen tot investering intact blijven. Met betrekking tot het loon- en prijspeil wordt opgemerkt, dat hun effect als verdelingsinstrument in de huidige omstandigheden beperkt is en meer gevaar inhoudt tot een verstoring van het economisch evenwicht. Over de realisering van bezitsspreiding door middel van rigoureuze belastingheffing wordt gezegd, dat de opvattingen binnen onze samenleving zodanig zijn, dat het van weinig realisme zou getuigen daar lang bij stil te blijven staan;

— via winstdeling- en vermogensaanwasdeling tast men direct een van de belangrijkste oorzaken aan van de vermogensongelijkheid. Als men, zoals in het rapport is geschied, de huidige vermogenssituatie nader analyseert, dan blijkt, dat juist het industriële vermogen verhoudingsgewijs sterk in waarde is gestegen, vooral mede door inhouding van winsten. Het industriële vermogen — in de vorm van aandelen — is nog steeds in handen van een beperkte groep. Spreiding van effectenbezit door middel van winstdeling en vermogensaanwasdeling lijkt derhalve een doelmatig middel om tot een meer democratische vermogenssituatie te komen;

— het toekennen van een aandeel in de winst aan de werknemers wordt als een eis van rechtvaardigheid gezien. De winst is immers het resultaat van de samenwerking van alle produktiefactoren en behoort derhalve aan allen toe te vallen en niet uitsluitend of in hoofdzaak aan de kapitaalbezitters en de leiding. De bestaande eenzijdige verdeling is noch uit een oogpunt van economische toerekening noch op billijkheidsgronden te motiveren. Deze opvatting geldt temeer als men bedenkt, dat in de na-oorlogse jaren het loonpeil met medewerking van de vakbeweging bewust betrekkelijk laag is gehouden ten einde de economische opbouw van ons land mogelijk te maken en daarmee de werkgelegenheid te bevorderen. De kritiek betreft uiteraard niet het ontstaan van de vermogensaanwas, die mede door dit loonbeleid mogelijk is gemaakt, maar de verdeling van die aanwas;

— onze samenleving wordt gekenmerkt door een aantal vrijheden, t.w. vrijheid van consumptie, van beroepskeuze, van ondernemen enz. De vrijheid van ondernemen, tezamen met de individualistische opvatting van de eigendom, heeft evenwel geleid tot vermogensaccumulatie bij een kleine groep. Hierdoor wordt de maatschappelijke structuur scheef getrokken en wordt het stelsel van de vrije ondernemingswijze produktie uitgehold. Wil men laatstgenoemde produktiewijze, waarvan de economische doelmatigheid wordt onderschreven, handhaven en volledig tot gelding laten komen, dan dienen de gebreken welke er thans aan kleven ongedaan te worden gemaakt. Een van de remedies hiertoe kan worden gevonden in de mede-eigendom van het ondernemingsvermogen door de werknemers via winst- en vermogensaanwasdeling. Het bestaande wantrouwen van een groot deel van de werknemers tegen de huidige produktie-structuur zou hierdoor in grote mate kunnen worden weggenomen. Ook het instituut van de particuliere eigendom, dat als voorwaarde geldt voor het vrije ondernemen, zal door deze mede-eigendom meer worden gewaardeerd.

Beoordeling bestaande situatie.

Met uitvoerig cijfermateriaal wordt aangetoond, dat in de na-oorlogse periode van een ingrijpende vermindering van de vermogensongelijkheid geen sprake is. De overheidsmaatregelen, welke terzake direct corrigerend werken zoals de vermogensbelasting en successierechten blijken slechts een beperkte invloed te hebben. Ook de door de overheid getroffen bezitsvormingsmaatregelen en de door het bedrijfsleven ingevoerde spaar- en winstdelingsregelingen hebben niet een ombuiging van de ontwikkeling in de richting van grotere vermogensgelijkheid kunnen bewerkstelligen. Laatstbedoelde regelingen worden voor het bereiken van het uiteindelijke doel ontoereikend geacht, ook bij een langere werkingsduur dan thans nog het geval is. Verdergaande voorstellen zoals in het rapport worden aanbevolen zijn daarom noodzakelijk.

Hetgeen op het gebied van de bezitsvorming zowel door toedoen van de overheid als van het bedrijfsleven is tot stand gekomen wordt gezien als een eerste begin van een zeer moeizaam op gang gekomen nieuwe ontwikkelingsfase. In die zin worden de bereikte resultaten positief gewaardeerd. Het nuttig effect van de bestaande regelingen kan worden vergroot door ze in te passen bij de nieuw te treffen maatregelen, aldus het rapport.

Taak van de overheid.

Met betrekking tot dit onderwerp wordt gesteld, dat de verwerkelijking van de in het rapport geschetste plannen bij uitstek tot de verantwoordelijkheid hoort van werkgevers en werknemers. Winstdeling en vermogensaanwasdeling kunnen worden gezien als een bijzonder element van de arbeidsvoorwaarden. Als zodanig behoren ze te worden opgenomen in de c.a.o.'s of in andere overeenkomsten van privaatrechtelijk karakter. De overheid heeft hierbij een stimulerende taak.

Zou evenwel een deel van de vrije maatschappelijke krachten in gebreke blijven het gestelde doel te realiseren, dan zou de overheid op meer directe wijze moeten ingrijpen. Het bezitsvormingsvraagstuk met zijn tweeledig doel wordt namelijk gezien als een onderdeel van een bredere doelstelling, t.w. een evenwichtige welvaartsverdeling. En deze doelstelling behoort tot de in ons land algemeen aanvaarde centrale doeleinden van het sociaal-economisch beleid. Evenzeer als de overheid rechtstreeks ingrijpt als er iets scheef dreigt te gaan met andere centrale doeleinden,

zoals de prijsstabiliteit, het betalingsbalansevenwicht e.d., ligt het voor de hand, dat zij dit ook doet op het terrein van de welvaartsverdeling.

Vaststelling van het werknemersaandeel in de winst.

Het rapport spreekt zich uit voor de methode het winstbestanddeel voor de werknemers vast te stellen op basis van een vooraf overeengekomen percentage van de winst. Deze methode biedt de beste garantie voor een goede en voor iedere betrokkene begrijpelijke functionering van het systeem van winst- en vermogensaanwasdeling. Een eenzijdige vaststelling van het winstbestanddeel door de ondernemer wordt afgewezen gezien de kans op willekeur. Ook de bij reeds bestaande winstdelingsregelingen vaak toegepaste methode om het winstbestanddeel te laten afhangen van het dividendpercentage of -bedrag wordt ondanks de eenvoud van deze methode minder juist geacht. Het hoofdbezwaar tegen deze koppeling is, dat er geen verband behoeft te bestaan tussen de hoogte van het uitgekeerde dividend en de behaalde bedrijfsresultaten. De verhouding tussen de bij deze methode relevante grootheden, het kapitaal en de loonsom, is bovendien nogal aan wijzigingen onderhevig, waardoor het resultaat zowel voor de onderneming als voor de werknemers ongunstiger kan uitvallen dan de opzet was.

Bij toepassing van de methode, waarbij het werknemersaandeel wordt bepaald door uit te gaan van een bepaald percentage van de winst, is van wezenlijke betekenis wat hierbij onder winst wordt verstaan. Hieronder wordt begrepen het financiële netto resultaat dat in een jaar wordt behaald, nadat rekening is gehouden met alle kosten, die nodig zijn ter verzekering van het voortbestaan van de onderneming met inbegrip van: afschrijvingen op vervangingsbasis, rente en risicovergoeding over het totale geïnvesteerde vermogen (nominaal kapitaal en reserves), ondernemersloon en tantièmes voor zover te beschouwen als ondernemersloon, reserveringen voor reëel te verwachten risico's, te betalen belastingen. De winst, die basis voor verdeling is, blijkt derhalve samen te vallen met wat gewoonlijk als overwinst wordt aangeduid. De vraag in hoeverre de ondernemer de overwinst wil uitkeren of in bedrijf houden is voor de werknemersaanspraak niet relevant.

Over de omvang van het aandeel van de werknemers in de overwinst wordt in het rapport opgemerkt, dat hierover geen eensluidende uitspraak kan worden gedaan. Dit is een kwestie, die in de onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers in de verschillende ondernemingen en bedrijfstakken aan de hand van de concrete omstandigheden moet worden opgelost. Wel wordt dienaangaande aanbevolen een bepaald overeengekomen percentage als regel gedurende meerdere jaren te laten gelden. Zulks ter voorkoming van jaarlijks terugkerende meningsverschillen.

Wat betreft de controle van de werknemers op de vaststelling van de winst wordt opgemerkt, dat dit kan geschieden conform artikel 1638 e van het B.W. Dit houdt in een controle door een daartoe in onderling overleg aangewezen derde. Om deze controle te vergemakkelijken en ook in dit opzicht de kans op wijzigingen zoveel mogelijk te beperken, wordt het raadzaam geacht ook de bij de winstbepaling discutabele punten zoveel mogelijk vooraf vast te leggen. Dit zou op een eenvoudige wijze kunnen gebeuren door bijv. uit te gaan van het aan nauw omschreven voorschriften gebonden fiscale winstbegrip, waarop dan een vaste correctiefactor wordt toegepast, ten einde de fiscale winst in overeenstemming te brengen met de eerderevermelde overwinst. De inhoud en omvang van die

correctiefactor dient te zijn aangepast aan de situatie per onderneming. Bij een dergelijke regeling dient uiteraard de mogelijkheid te worden open gelaten de vastgestelde correctiefactor opnieuw te bezien als de omstandigheden dit vereisen.

Over de verdeling van het totale werknemerswinstbestanddeel over de individuele werknemers wordt onder meer gezegd, dat als men deze verdeling wil baseren op de loon- en salarisverhoudingen de verschillen hiertussen niet volledig zouden dienen door te werken. Dit kan worden bereikt door het vaststellen van een minimum- en maximum-uitkering, door het gebruik van degressieve percentages, door rekening te houden met het aantal dienstjaren enz. Mede ter bescherming van de rechten van de aandeelhouders wordt in het rapport ook aangedrongen op het opnemen van spelregels in de vermogensaanwas- en winstdelingsregelingen voor het geval er een verliessituatie ontstaat. Hiervoor worden een aantal suggesties opgesomd.

Beheer van het aan de werknemers toevallende winstbestanddeel.

De op grond van de ondernemingsgewijze regelingen verkregen winstaanspraken zou men ingebracht willen zien bij beleggingsinstellingen, welke Sociale Beleggingsgemeenschappen (S.B.G.) worden genoemd. De inbreng kan bestaan uit contanten, aandelen, obligaties of schuldbekentenissen. Al naargelang de inbreng geeft de S.B.G. aan de werknemers van de desbetreffende onderneming participatiebewijzen af. De jaarlijkse opbrengst op de bij de S.B.G. ingebrachte vermogensbestanddelen wordt door de S.B.G. uitgekeerd op basis van de in het bezit zijnde participatiebewijzen. S.B.G.'s kunnen per onderneming worden opgezet, maar ook sectorsgewijs of in regionaal verband. Zij kunnen zowel gesloten als open zijn. Een gesloten S.B.G. beperkt zich tot met name genoemde ondernemingen. Een open S.B.G. staat open voor deelneming door iedere onderneming. Men preferereert een ontwikkeling in de richting van een beperkt aantal grote S.B.G.'s met een spreiding over zoveel mogelijk typen ondernemingen. De voordelen hiervan zijn een bredere risicospreiding, verhoudingsgewijs minder kosten van beheer en administratie en meer kans op een gunstige liquiditeitspositie.

Alhoewel het de werknemer in principe vrij dient te staan om naar eigen inzicht over zijn vermogensbestanddeel te beschikken, wordt een zekere beperking van de verzilveringsmogelijkheden voorlopig onontkoombaar geacht, wil het voorgestelde plan slagen. Hiertoe worden een aantal mogelijkheden aangegeven. Met nadruk wordt gesteld dat in geval van calamiteiten het voor een participant steeds mogelijk moet zijn zijn bezit te gelde te kunnen maken.

Het bestuur van de S.B.G.'s dient in meerderheid te bestaan uit door werknemers aan te wijzen personen. Een vertegenwoordiging van de ondernemers in het bestuur wordt wenselijk geacht. Bij een S.B.G. voor een onderneming wordt de ondernemingsraad als de instelling gezien, die de bestuursleden aanwijst. Bij een S.B.G. voor enkele ondernemingen zou dit kunnen gebeuren door de samenwerkende ondernemingsraden van de betrokken bedrijven, terwijl bij grote gemengde S.B.G.'s het bestuur zou kunnen worden aangewezen door bepaalde organisaties van werknemers en werkgevers. Als de twee moeilijkste taken voor de leiding van een S.B.G. worden gezien de zorg voor liquiditeit en de waardering van de in te brengen vermogens-titels zonder beursnotering.

Toepassing bij verschillende bedrijfsvormen.

Bij N.V.'s met ter beurze genoteerde aandelen levert de toepassing van winst- en vermogensaanwasdeling de minste moeilijkheden op. Als het werknemersaandeel in de vermogensaanwas is bepaald kan het aantal aan de S.B.G. over te dragen aandelen worden vastgesteld met behulp van de beurskoers.

Gecomplieerder is deze waarderingskwestie bij niet ter beurze genoteerde N.V.'s. Er worden enkele mogelijkheden genoemd, waarmee in deze gevallen zou kunnen worden gewerkt. Door de inbreng van (winstdelende) obligaties kunnen de moeilijkheden eventueel worden ontgaan. Bij de niet in N.V.-vorm gedreven ondernemingen van een behoorlijke omvang wordt de toepassing van winst- en vermogensaanwasdeling ook mogelijk geacht, zij het dat de winstbepaling enigszins anders zal moeten geschieden dan bij de N.V.'s. De inbreng bij de S.B.G.'s kan, als constanten ontbreken, plaatsvinden in de vorm van schuldbekentenissen met bijv. een rentepercentage, dat varieert met de winst van de onderneming.

Voor werknemers in de kleine bedrijven kan een oplossing worden gevonden in het systeem van collectieve winstdeling. Hierbij betalen de ondernemers uit een bedrijfstak een uniform percentage van hun winst aan een S.B.G. De betaling kan geschieden in contanten of met schuldbekentenissen. De S.B.G. zou de ontvangen gelden eventueel in de eigen bedrijfstak kunnen beleggen. Een andere mogelijkheid voor deze bedrijven is de toekenning van een investeringsloon. Dat wil zeggen een loondeel, dat boven het normale loon wordt toegekend, maar op een rekening wordt geplaatst. De kans op doorberekening in de prijzen is bij toepassing van het investeringsloon vrij groot. Om dit in de hand te houden wordt gepleit om de toepassing van het investeringsloon te binden aan een vergunning van bijv. de loon- en prijspolitieke instanties.

Uitvoerig wordt ook aandacht besteed aan het moeilijke onderwerp hoe de werknemers bij de overheid en daarmee gelijk te stellen diensten aan hun trekken moeten komen. Hierover wordt gezegd, dat als het om overheidsbedrijven gaat waar geregeld interne vermogensaanwas plaatsvindt de mogelijkheid voor vermogensaanwasdeling aanwezig is. Voor degenen, die niet in rendabele overheidsbedrijven of in de niet direct productieve sector bij overheid of elders werkzaam zijn, wordt het investeringsloon als de aange- wezen oplossing geacht. De middelen hiervoor zullen moeten komen uit een verhoging van de prijzen of uit de belastingen.

In een slothoofdstuk worden enkele algemene economische aspecten van de winst- en vermogensaanwasdeling behandeld. Hierbij wordt onder andere ingegaan op de invloed daarvan op de arbeidsmarkt, op de belastingen, op de overheidsschuld en op de mogelijke kapitaalbeweging naar het buitenland. Door het ontbreken van een econometrisch model heeft men zich beperkt tot een aantal globale uitspraken.

In het algemeen kan nog worden opgemerkt dat met betrekking tot de toepassing van de voorgestelde regelingen veel speelruimte wordt gelaten. Er worden ten aanzien van vele punten alleen maar mogelijkheden aangegeven hoe een en ander geregeld zou kunnen worden. De samenstellers hebben zich op het standpunt gesteld dat gezien de grote diversiteit in het bedrijfsleven eerst in de praktijk de meest juiste keuze kan worden gemaakt.

GELD- EN KAPITAALMARKT

Indien men van de afwezigheid van degene, die gedurende vijftig weken van het jaar deze kroniek met zoveel deskundigheid verzorgt, gebruik (of beter gezegd: misbruik) maakt om de geld- en kapitaalmarkt nu eens op één hoop te vegen, dan kan men constateren, dat beide markten, die het in het algemeen zonder de belangstelling van het grote publiek moeten stellen, er in de afgelopen weken in geslaagd zijn door te dringen tot de voorpagina van verschillende dagbladen. Dat wijst op sensationele ontwikkelingen. En daar is, dan ook inderdaad sprake van. Een daggeldrente, die zich beweegt op een recordhoogte van 4 pCt. en een kapitaalrente, die zo langzamerhand herinneringen aan het jaar 1957 oproept, vormen het overduidelijk bewijs van het bestaan van niet alledaagse spanningen op de geld- en kapitaalmarkt.

De vraag- en aanbodverhoudingen op de geld- en kapitaalmarkt worden uiteraard beïnvloed door zeer uiteenlopende factoren, doch daarnaast is er een algemene factor, die zijn stempel op beide markten drukt. Deze algemene factor wordt gevormd door het tekort op de betalingsbalans, waaronder Nederland thans gebukt gaat. Een betalingsbalanstekort vermindert de liquiditeit van het bankwezen waardoor spanningen op de geldmarkt niet kunnen uitblijven. Een betalingsbalanstekort duidt er, tevens op, dat de besparingen ten achter blijven bij de investeringen, waardoor op de kapitaalmarkt allicht een discrepantie tussen aanbod en vraag zal ontstaan en de rentestand gemakkelijk in de verleiding wordt gebracht om te wand naar hogere sferen in te slaan.

Deze gang van zaken kan men beschouwen als het in werking treden van het mechanisme, dat het evenwicht in de economie moet herstellen. De krapte op de geld- en kapitaalmarkt maakt het voor het bedrijfsleven moeilijker om zich de benodigde middelen te verschaffen ter financiering van de voorgenomen investeringen in voorraden en

vaste activa. Zij beperkt ook de financieringsmogelijkheden van de overheid. Aldus wordt men — nationaal gezien — gedwongen de tering naar de nering te zetten. Dat de wal bezig is het schip te keren, vormt het positieve element in de ontwikkeling, die thans aan de gang is.

Het nare is, dat het bij het keren van het schip lang niet altijd zachtzinnig toegaat en dat er dientengevolge slachtoffers vallen. Het grensbedrijf, dat in de collegezalen veelvuldig ten tonele wordt gevoerd, doch dat dan een vrij mysterieus en wazig bestaan leidt, blijkt thans opeens toch voor visuele waarneming vatbaar te zijn. Zoals bekend moesten enige kleinere bedrijven hun poorten sluiten, waarbij gebrek aan financieringsmiddelen de doorslag schijnt te hebben gegeven.

Indexcijfers aandelen. (1953 = 100)	30 dec. 1963	H. & L. 1964	17 juli 1964	24 juli 1964
Algemeen	392	419 — 394	405	396
Intern. concerns	548	598 — 553	580	570
Industrie	341	357 — 327	340	329
Scheepvaart	153	161 — 133	138	134
Banken	232	249 — 225	234	225
Handel enz.	165	175 — 156	164	158

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

Aandelenkoersen.

Kon. Petroleum	f. 147,50 a)	f. 165,90	f. 165,20
Philips G.B.	f. 148,30	f. 151,70	f. 148,90
Unilever	f. 138,90	f. 146,90	f. 143,90
Expl. Mij. Scheveningen	398	294	283
A.K.U.	526	461½	452
Hoogovens, n.r.c.	564½	610	589½
Kon. Zout-Keijzen, n.r.c.	775	860	820
Nationale-Nederlanden, c.	870	795	750
Zwanenberg-Organon	900	965	950
Robeco	f. 227	f. 236	f. 233

New York.

Dow Jones Industrials	760	851	846
-----------------------------	-----	-----	-----

Rentestand.

Langl. staatsobl. b)	4,71	5,26	5,37
Aand.: internationalen b)	3,15 c)	.	3,29
lokale b)	3,66 c)	.	3,59
Disconto driemaands schatkist- papier	2½	4¾-½	4½

a) Gecorrigeerd in verband met bonus.

b) Bron: Veertiendaags Beursoverzicht Amsterdamsche Bank.

c) 19 december 1963.

A. WOUDHUIZEN.

U reageert op
annonces in

„E.-S.B.”?

★

Wilt U dat dan steeds
kenbaar maken!



N.V. KONINKLIJKE ZWANENBERG-ORGANON OSS

vraagt:

een medewerker voor taakanalyse

Deze functionaris zal worden belast met het onderzoek naar de functies in de verschillende tot haar concern behorende ondernemingen. Hij zal met name worden belast met het beschrijven en classificeren van deze functies.

Gevraagd wordt iemand van academisch niveau en ruime ervaring op taakanalytisch gebied.

Belangstellenden kunnen hun sollicitaties richten aan de N.V. Koninklijke Zwanenberg-Organon, Hoofd Sociale Zaken, Gasstraat 1 te Oss.