

27 april 1966

51e jaargang, no. 2539

verschijnt wekelijks

### COMMISSIE VAN REDACTIE:

L. H. Klaassen; H. W. Lambers; P. J. Montagne; J. Tinbergen; A. de Wit.

### REDACTEUR-SECRETARIS:

A. de Wit.

### ADJUNCT REDACTEUR-SECRETARIS:

P. A. de Ruiter.



### COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

F. Collin; J. E. Mertens de Wilmars; J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. J. Vlerick.

### SECRETARIS COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

J. Geluck

## Een zonnig probleemgebied

HET is een opmerkelijk verschijnsel dat de voorlichting over de Nederlandse Antillen zich, te vaak, aan de rand van twee uitersten beweegt. Ziet de ene partij in deze eilandengroep in de Caraïbische Zee een vrolijk dansende, bonte samenleving, wonend in pittoreske huisjes met kleurrijke gevels, zich verpozend aan blinkend witte stranden en in een diep-blauwe zee en werkend aan welvaartsprojecten welke de eilanden nieuwe rijkdom zullen verschaffen, de andere partij spreekt van bittere armoede, erbarmelijke woontoestanden, corruptie en een alles overheersende werkloosheid. Zoals meestal, vertoont ook hier de werkelijkheid een genuanceerder beeld.

Van de econoom die zich aan deze problematiek wil wagen, mag men objectiviteit verwachten. Hij laat bij voorkeur de cijfers hun eigen taal spreken. Het is daarom zeer verheugend dat in het *Statistisch Jaarboek 1965 Nederlandse Antillen*, de bescheiden doch zeer veel informatie verschaffende evenknie van het Statistisch Zakboek van het C.B.S., voor de eerste maal gegevens over het onderwerp nationale rekeningen zijn opgenomen. Waar het hier een, weliswaar voor velen onbekend, deel van het Koninkrijk der Nederlanden betreft, dringt een vergelijking van de Antilliaanse met de Nederlandse cijfers zich als het ware vanzelf aan ons op. Deze confrontatie nu zouder wij „onthullend” en „onthutsend” willen noemen. Weinige landen ter wereld vormen met een dalend reëel inkomen per hoofd (zie tabel op blz. 448), onthutsend, omdat in een periode (1957-1964) waarin het reëel inkomen in Nederland per hoofd van de bevolking met 33 pCt. steeg, dezelfde grootheid voor de overzeese „Rijksgenoten” een daling met niet minder dan 14 pCt. te zien geeft.

De oorzaken van deze, naar een mogelijke calamiteit toegroeiende, ontwikkeling zijn duidelijk aanwijsbaar. De economische geschiedenis van deze, de „Nederlandse” Antillen geheten, eilandengroep, met een bevolking van ruim 200.000 zielen, vormt een schoolvoorbeeld van de kwetsbaarheid van een sterk ezijdig gerichte economie. Door de „olie” is de welvaart gekomen; het is dezelfde welvaartsbron welke thans, als gevolg van een rigoureuze doorgevoerde rationalisatie, eertijds goedbetaalde werknemers tot werkloosheid veroordeelt. Het totale personeelsbestand van de beide gigantische olieraffinaderijen, de Amerikaanse „Lago Oil and Transport Cy.” op Aruba en „Shell Curaçao N.V.” op Curaçao (productie in 1963 35,6 mln. ton tegen een productie van de Nederlandse raffinaderijen van 21,6 mln. ton), daalde van 21.100 werknemers in het topjaar 1952 tot 7.000 per ultimo 1965. Verwacht wordt, dat in de eerstkomende jaren nog enige duizenden ontslagen zullen volgen. Hoewel de economische planning zeker niet voldoende is geweest, is het niet hieraan te wijten dat de gevolgen van deze massale ontslagen desastreus moeten worden genoemd. De werkloosheid op het grootste eiland, Curaçao (130.000 inwoners), wordt momenteel geschat op 25 pCt. van de beroepsbevolking en neemt nog jaarlijks toe. Mede debet aan deze ontwikkeling zijn de zeer snelle toeneming van de bevolking (de natuurlijke aanwas bedraagt 2,5 pCt. per jaar, in Nederland 1,3 pCt.) en het uitblijven van nieuwe vormen van bedrijvigheid van enige importantie, welke de opgevallen en nieuw ontstane arbeidsplaatsen zouden hebben kunnen opvullen.

De Nederlandse hulpverlening ten behoeve van de revalidatie van de Antilliaanse economie is voor de periode 1962-1966 vastgesteld op NAfl. 185 mln. Van dit bedrag zal NAfl. 30 mln. à fonds perdu ter beschikking worden gesteld, NAfl. 30 mln. kan worden geleend tegen 3 pCt., terwijl het resterende

### INHOUDE

<i>Drs. A. de Klerk:</i>	
Een zonnig probleemgebied .	447
<i>Drs. D. J. Wolfson:</i>	
De verkeersknoop: doorhakken of ontwarren?.....	448
<i>J. Varkevisser:</i>	
Tragisch misverstand, met een naschrift van Prof. Dr. P. Kuin .....	454
<i>L. S. Beuth:</i>	
Divergerende pensioenontwikkelingen .....	457
<i>Drs. G. A. M. Kuiper:</i>	
Ondernemingsfinanciering en investeringsloon .....	461
<i>C. P. A. Bakker:</i>	
Doorstroming met fiscale maatregelen .....	463
Mededelingen voor econo- misten .....	466
Recente publikaties .....	467
<i>Prof. Dr. C. D. Jongman:</i>	
Geld- en kapitaalmarkt....	467

bedrag tegen de vigerende marktvoorwaarden zal worden verstrekt. Bovendien mogen de Antillen voor deze periode rekenen op een bijdrage uit het Ontwikkelingsfonds van de E.E.G. van NAfl. 50 mln., welk bedrag eveneens wordt geschonken.

*Nationale rekeningen Nederlandse Antillen*

	1957 a)	1964 a)
1. Nationaal inkomen (netto-factorkosten)	f. 376 mln.	f. 382 mln.
2. Indirecte belastingen	f. 28 mln.	f. 37 mln.
3. Nationaal inkomen (netto-marktprijzen)	f. 404 mln.	f. 419 mln.
4. Nationaal inkomen (3) per hoofd van de bevolking	f. 2.196	f. 2.044
5. Nationaal inkomen per hoofd van de bevolking (4) in constante prijzen van 1957	f. 2.196	f. 1.889
6. Nationaal inkomen per hoofd van de bevolking, in constante prijzen van 1957 (5), index 1957 = 100	100	86
(7. Idem (6) voor Nederland)	(100)	(133)
8. Nationale besparingen	f. 73 mln.	f. 30 mln.
9. Netto investeringen	f. 65 mln.	f. 48 mln.
10. Directe bijdrage van oliebedrijven tot nationaal inkomen (3)	f. 165 mln.	f. 111 mln.

a) f. = de Ned. Ant. gulden; 1 NAfl. = f. 1,90.

De van nature optimistische Antilliaan blijft de toekomst met vertrouwen tegemoet zien. Hij verwacht in dezen voorlopig blijvende steun uit Nederland, en, erfelijk belast als wij zijn, zal niemand de redelijkheid van deze verwachting durven of willen betwisten. Het is daarom naar onze mening te betreuren dat, hoewel de hulpverlening formeel van beduidende betekenis is, de praktijk een traag en moeilijk op gang komende realisatie van de „ontwikkelingsplannen” te zien geeft. Twijfel kan men ook uitspreken ten aanzien van de „redelijkheid” van de voorwaarden waaronder deze financiële hulp wordt verleend. Rentebetaling en aflossing zullen, naar het zich laat aanzien, in sommige gevallen de financiële draagkracht van de eilanden te boven gaan.

Binnen het Koninkrijk-„nieuwe stijl” vormen de Nederlandse Antillen een probleemgebied. Het betreft hier een structuurprobleem, waarvan de oplossing nog niet in zicht is. Vooral nog lijkt de enige uitweg, welke op korte termijn reële en kwantitatief van betekenis zijnde mogelijkheden biedt, de exploitatie van de natuurlijke hulpbronnen „zon” en „water”, beide in uitbundige overvloed aanwezig. Toerisme is dan ook vaak het magisch woord waarop regeringsfunctionarissen en plannenmakers hun „zonnige” toekomstverwachtingen bouwen.

Toerisme alléén kan echter nooit de totale oplossing voor het werkloosheidsprobleem brengen. Het is derhalve zaak de minder duidelijk aantoonbare mogelijkheden op het terrein van industrievestiging, handel en verkeer eveneens met alle beschikbare middelen te blijven bevorderen. In dit verband wijst de Antilliaan op de „gunstige” keerzijde van het overvloedig arbeidsaanbod, namelijk dat de lonen gedurende de laatste jaren slechts met enkele procenten zijn gestegen. Deze ontwikkeling is van overheidszijde bevorderd door een duidelijk resultaten afwerpende prijs-politiek. De kosten van levensonderhoud stegen in het tijdvak 1958-1965 met slechts 7 pCt. (in Nederland 26 pCt.). De internationale concurrentiepositie van het „toekomstig” Antilliaans industrieel bedrijf dat, gezien de geringe omvang van de thuismarkt, voornamelijk op export zal zijn aangewezen, krijgt tegen de achtergrond van de sterke kostenstijgingen elders, met name in de E.E.G.-landen, eveneens een meer hoopvol perspectief.

Barendrecht.

A. DE KLERK.

# De verkeerskn doorhakken of ontwa

## Prioriteit voor het openbaar vervoer

DE discussie over het dagelijks verder vastslippen van het verkeer in onze steden begint te emanciperen van gemopper aan de bittertafel tot overleg tussen regering en Staten-Generaal. In de jongste Troonrede is ons medegedeeld dat de regering spoedig oplossingen tracht te vinden „voor de problemen die het verkeer in en nabij de steden oproept” en dat zij vooral zal nagaan „welke bijdrage het openbaar vervoer daarbij kan leveren”. Deze aanpak lijkt gezond, gezien de enorme voorsprong die het openbaar vervoer heeft op de personenauto in een zuinig gebruik van overbelaste verkeersaders: een automobilist legt gemiddeld op 20 maal zoveel straatoppervlak beslag als een reiziger in een openbaar vervoermiddel. Doch ook de negatieve aspecten van het openbaar vervoer eisen de aandacht. De stedelijke vervoerbedrijven kampen in vele gevallen met jaarlijks toenemende exploitatietekorten die slechts node worden geaccepteerd in een land waar het „pay your way” in brede kring wordt onderschreven als norm voor een efficiënte voortbrenging in de verkeerssector.

Ten dele vloeien deze tekorten voort uit het onvermogen om met kleine en dus arbeidsintensieve vervoerseenheden gelijke tred te houden met de stijging van de gemiddelde arbeidsproductiviteit die toonaangevend is voor het nationale loonniveau, en uit de noodzaak de productiecapaciteit aan te passen aan de vervoersvraag tijdens het piekuur, waardoor de bedrijven in kalme uren met een verlieslatende overcapaciteit blijven zitten. In hoofdzaak zijn de tekorten echter een gevolg van vertragingen opgelopen in verkeersopstoppen tijdens de spitsuren. Handhaving van de normale frequentie alléén (afgezien van voorzieningen in extra vervoerscapaciteit) vergt tijdens het spitsuur in Amsterdam 40 pCt. en in Rotterdam 25 pCt. meer tramwagematerieel om de vertraging te neutraliseren die veroorzaakt wordt door andere weggebruikers, die de rails blokkeren <sup>1)</sup>. Anderzijds betekenen deze vertragingen een onaanvaardbare vermindering van het dienstbetoon. Ten slotte vertragen trams op hun beurt in hoge mate de doorstroming van het overige verkeer.

Het droeve resultaat van de overwoekering van onze steden door het verkeer is een overmaat van tijdverlies en

<sup>1)</sup> Zie voor gegevens over vertragingen en rentabiliteit bij openbare vervoerbedrijven in Nederland bijv. J. B. Polak: *Verlies of winst in het stedelijke vervoer*, Stichting Instituut voor verkeers- en vervoerconomie verbonden aan de Universiteit van Amsterdam, 1965.

# oep:

# ren?

frustratie: bij de huidige stand van westers organisatorisch en technisch vernuft kunnen we de aankomsttijd van een raket op de maan met groter zekerheid voorspellen dan die van een tram aan het Centraal Station.

### Doorhakken?

**H**ET besef dat het zo niet langer kan heeft velen de laatste jaren doen bepleiten de verkeersknoop door te hakken door invoering van rigoureuze verbodsbepalingen t.a.v. het individuele autoverkeer en/of aanleg van een stadsspoorweg (metro). Rij-, stop- en parkeer-verboden hebben een nuttige functie als aanvullende maatregelen binnen een evenwichtig systeem van verkeerscoördinatie. Bij overdosering worden ze echter al gauw gevoeld als een moeilijk te verteren paardemiddel in een maatschappij waar bewegingsvrijheid hoog wordt aangeslagen. Het ongelijkvloers brengen van een groot deel van het openbaar vervoer in een stadsspoorweg biedt op het eerste gezicht duidelijke voordelen: de vrije baan garandeert niet alleen snel, maar ook punctueel vervoer en bovendien komt er wat meer ruimte op straat met het verdwijnen van door de stadsspoorweg vervangen vervoermiddelen. Kortom, in de ogen van sommige verkeersoptimisten heeft de stadsspoorweg alle charmes van het ei van Columbus, dat verder zoeken naar een oplossing overbodig maakt. Het vervelende is echter, dat ook de oplossing die een stadsspoorweg biedt allesbehalve ideaal is.

In de eerste plaats zijn de kosten van tunnel- of viaductaanleg zó hoog dat alleen bij vervoerscijfers in de orde van grootte van die van New York of Londen nog een zekere rentabiliteit te bereiken is. Kleinere steden zien zich bij voorbaat genoopt tot het aanvaarden van een exploitatietekort (om nog maar niet eens te spreken van de bedreiging van stedschoon en van alle verkeersmisère, die met de aanleg van een stadsspoorweg gepaard gaan en die de gemeenschap ook duur komen te staan). Nu zijn er methoden ontwikkeld om te bepalen tot welk bedrag exploitatietekorten (of een initiële subsidie om de aanlegkosten te dekken) acceptabel zijn, gezien de baten die een vlot openbaar vervoersapparaat voor de gemeenschap als geheel afwerpt<sup>2)</sup>. Er is evenwel veel moed voor nodig om te blijven hopen dat een dergelijke vergelijking van baten en lasten tot een positieve uitspraak zal kunnen leiden voor

Aanleg van een stadsspoorweg is een minder ideale oplossing voor de verkeersproblemen van een stad als Amsterdam dan men doorgaans denkt. Een goedkopere en in vele opzichten zelfs meer doeltreffende remedie zou zijn de verkeersvraag te kanaliseren door de verkeersdeelnemers individueel aansprakelijk te stellen voor de congestiekosten die zij elkaar en de maatschappij als geheel veroorzaken. Dit kan door de invoering van een modern geoutilleerd en de doorstroming van het verkeer niet vertragend tolheffing-systeem, of d.m.v. toepassing, op ruimer schaal dan tot dusver, van parkeerheffingen. Deze laatste methode is eenvoudiger en bijna even efficiënt als tolheffing. De hierdoor afgeschrokken automobilisten zullen ruimte maken voor wie coûte que coûte wil autorijden in de binnenstad en voor een vlotte dienstuitvoering van het traditionele openbare vervoer ten gerieve van de overigen.

een stad als Amsterdam (kleinere steden komen er al helemaal niet aan te pas). Zeker is, dat we ons niet zullen kunnen permitteren het tunnelnet op korte termijn af te schrijven. Voorstanders van de stadsspoorweg leggen zich voor vele decennia op een bepaalde vervoerspolitiek vast en trekken een hoge wissel op leef-, woon- en werkgevoonten en de daarmee samenhangende verkeersstromen in een verre toekomst.

In de tweede plaats laat wat de stadsspoorweg de reiziger te bieden heeft te wensen over. Om nog iets van de rentabiliteit te redden (en om de verkeersomleggingen tijdens de aanleg te beperken), zal een stadsspoorweg net slechts uit enkele lijnen kunnen bestaan en noodzakelijkerwijze wijder gemaasd zijn dan een gelijkvloers tram- en busnet. Dit betekent dat de kans van een reiziger om zonder overstappen van huis tot huis vervoerd te kunnen worden afneemt, oftewel dat het helemaal niet zeker is dat de kwaliteit van de vervoersvoorziening sterk toeneemt. Op gemiddelde afstanden binnen een relatief kleine agglomeratie zal de noodzaak tot een- of tweemaal overstappen van een aanvoerbustlijn in de stadsspoorweg en/of van deze laatste in een distribuerende buslijn leiden tot een aanzienlijk verlies aan reizigers: in Rotterdam neemt men aan dat elke overstap 40 pCt. reizigers kost<sup>3)</sup>. Er is weinig voorstellingsvermogen voor nodig om te bedenken waar al die afgeschrokken reizigers blijven: ze storten zich met frisse moed met eigen fiets of met eigen auto in de verkeerschaos.

Dit brengt ons vanzelf op de derde en meest ontmoedigende zwakke zijde van een stadsspoorwegproject: het levert geen noemenswaardige bijdrage tot het ontwarren van de verkeersopstoppingen die het overige verkeer lamleggen. Logischerwijze mag men dat ook niet verwachten. Al te vaak wordt echter aangenomen dat een stadsspoorweg bij toverslag alle verkeersproblemen oplost. Sommige automobilisten die ontmoedigd door de congestie hun auto vroeger maar thuislieten zullen zelf gaan rijden als de door de stadsspoorweg vervangen trams daar plaats voor maken; het restant van de gewonnen ruimte gaat al spoedig teloor aan de trendmatige groei van het autoverkeer, met bijbehorende aanspraken op schaarse parkeerruimte en verergerende opstoppingen op nog zwaarder belaste toe- en

<sup>2)</sup> Zie M. E. Beesley: „The Value of Time Spent in Travelling: Some New Evidence”, *Economica*, mei 1965, en D. J. Wolfson: „Het verkeer in de binnenstad: een oplosbaar probleem”, *De Economist*, oktober 1964, i.h.b. blz. 663-679.

<sup>3)</sup> H. Leerink: „Het binnenlandse vervoerbeleid”, *Het Financieele Dagblad*, 8 januari 1966. Deze hele materie vindt uitvoerige behandeling in een onlangs verschenen boek van J. R. Meijer, J. F. Kain en M. Wohl: *The Urban Transportation Problem*, Londen en Cambridge (Mass.), 1965.

afvoerwegen (Amsterdamse grachten!) <sup>4)</sup>. Dit alles nog afgezien van een eventuele netto substitutie van openbaar vervoer voor eigen vervoer door diegenen die de stadsspoorweg verder van huis brengt. Aanleg van een stadsspoorweg zonder gelijktijdige invoering van maatregelen t.a.v. het individuele stadsverkeer zou niet alleen een deficitair en, hoewel snel en punctueel, voor lang niet iedereen aantrekkelijk nieuw vervoersmedium opleveren, doch ons bovendien met tekorten op het gelijkvloerse openbare vervoersapparaat laten zitten. Er is dan ook alle reden om grondig verstaande investeringen het bestaande openbare vervoersapparaat renderend, snel en punctueel te laten functioneren.

#### Ontwarren

**V**ELE knopen worden uit defaitisme doorgesneden omdat niet wordt ingezien hoe ze in elkaar zitten, of omdat de moed ontbreekt een poging tot ontwarren te wagen. In wezen is het verkeersprobleem echter een oplosbaar economisch vraagstuk. Het gaat immers om het vinden van het meest efficiënte gebruik van een gegeven en slechts ten koste van grote offers uit te breiden hoeveelheid straat- (en parkeer)ruimte die door een sterke toeneming van de aanspraken van weggebruikers schaars geworden is. Vroeger leverde distributie van straatruimte geen problemen op. Er was ruimte genoeg voor iedereen, ook voor het openbaar vervoer dat zonder problemen kon functioneren en er was dan ook geen enkele reden waarom het stratenet niet als een collectief goed uit de algemene middelen gefinancierd en gratis ter beschikking gesteld kon worden. Vandaag de dag is dat fundamenteel veranderd. In onze overvolle steden zit iedereen elkaar in de weg, de verkeersdeelnemers veroorzaken kosten voor elkaar in de vorm van tijdverlies, extra benzineverbruik enz. Bovendien trachten af te wentelen door aan te dringen op steeds weer nieuwe, veelal niet aan hen doorberekende, verkeersvoorzieningen. Nu straatruimte schaars is geworden is het niet meer dan logisch haar met behulp van het prijsmechanisme onder belanghebbenden te verdelen, zoals in onze maatschappelijke orde gebruikelijk is voor schaarse goederen. En zoals altijd bij het gebruik van het prijsmechanisme ter voorkoming van queuevorming zal de optimale prijs voor het gebruik van straatruimte daar liggen, waar de gevraagde hoeveelheid juist gelijk is aan een aanbod waarbij iedereen toegestaan is om te komen, in ons geval op het punt waar zij de congestie doet verdwijnen <sup>5)</sup>.

Het is een absurditeit om in een maatschappij waar niets voor niets gaat een wanordelijk gedrag in de binnenstad te ontketenen door aan de vraag naar schaarse straatruimte wél gratis te voldoen en dat nog wel terwijl de overige grond daar zo duur is. Politici hebben er soms een handje van dit soort argumenten af te doen met plechtig te verklaren dat de auto een niet meer uit de moderne maatschappij weg te denken medium tot levensontplooiing is,

<sup>4)</sup> Zie hierover M. E. Beesley, A. J. Blackburn en C. D. Foster: „Urban Transport Models and Motorway Investment”, *Economica*, augustus 1963.

erg juist natuurlijk, al slaat het als een tang op een varken. Het gaat er immers niet om de auto of welk verkeersmiddel dan ook op arbitraire wijze te weren. Een discriminerende verbodsbepaling tegen personenauto's alleen mist elke grond. Er is geen reden waarom openbaar vervoer per se beter zou zijn, oudere rechten zou hebben, een wit voetje bij de overheid zou verdienen, of wat dan ook. Geen reden dus ook voor de overheid om de preferenties van individuen t.a.v. hun keuze van vervoergelegenheid met dwangmaatregelen te doorkruisen. Er is alleen maar het simpele, onloochenbare technische gegeven dat wandelaars, fietsers en reizigers in openbare vervoermiddelen minder schaarse straatruimte voor zich opeisen dan automobilisten. Wie zijn leven desondanks ook in de binnenstad op zijn eigen vier wielen wil ontplooiën, moet de complementaire kosten die zijn gedrag voor de gemeenschap veroorzaakt, willen dragen. Als een personenauto op twintigmaal zoveel ruimte beslag legt als een buspassagier, moet hij ook een twintigmaal hogere congestieheffing betalen (op de praktijk hiervan kom ik nog terug).

De gedachte dat iedereen betaalt naar gelang hij ruimte opeist is geen dirigistische nieuwlichterij, maar dagelijkse praktijk uit de Verenigde Staten, waar ze al met teveel auto's in de binnenstad zaten toen wij nog op houten banden fietsten. Daar staat op de lichtreclames van de parkeerterreinen: All-day parking \$ 2; European cars \$ 1,50. De particuliere parkeerondernemers hebben daar namelijk uitgerekend dat ze drie Europese auto's kwijt kunnen op de plaats van twee Amerikaanse en dan nog \$ 0,50 op hun korting overhouden: niets voor niets. De les die we te leren hebben is dat straatruimte geen collectief goed is, zoals landsbeveiliging, maar zoals het gros van de economische goederen alleen via het marktmechanisme efficiënt verdeeld kan worden. Als autorijden in de binnenstad duurder wordt als gevolg van het doorberekenen van de totale daaraan verbonden kosten, zullen een aantal automobilisten hun auto thuis laten en daarmee ruimte maken voor het openbaar vervoer en voor die automobilisten wier tijd geld is of die zich de luxe w e r k e l i j k kunnen permitteren. Zoals zo vaak in het economisch leven zijn de druiven zuur voor de minder draagkrachtige (in dit geval dan toch nog altijd een automobilist), maar zijn tram rijdt tenminste weer op tijd!

En aantal getergde automobilisten onder de lezers zal inmiddels tot de conclusie gekomen zijn dat ik in mijn ijver om hen te laten bloeden de wegenbelasting vergeten

<sup>5)</sup> Socialisten in de welvaartstheorie zullen hier hun hoofd schudden in de overtuiging dat de optimale prijs daar ligt, waar de congestie *optimaal* wordt (voor dit subtiele verschil verwijs ik de liefhebbers naar R. H. Coase: „The Problem of Social Cost”, *The Journal of Law and Economics*, oktober 1960 en naar blz. 682/3 van mijn in voetnoot 2 genoemde artikel in *De Economist*). Optimale congestie zal echter naar mijn overtuiging in het uiteindelijk evenwicht dicht bij het nulpunt liggen. Bovendien lijkt het wenselijk haar daarmee gelijk te stellen om de gewenste aanpassing in de economische structuur van de binnenstad (waarover verderop meer) te bespoedigen. Zie voor een analyse van congestiekosten ook G. J. Roth: „An economic approach to traffic congestion”, in *Proceedings of the Second International Symposium on the Theory of Road Traffic Flow, London 1963*, Parijs (O.E.C.D.), 1965.

(I. M.)

Met een aandeel

**VEREENIGD BEZIT VAN**

ben. Toch niet. Formeel is de wegenbelasting geen bestemmingsheffing, maar ook als ze dat wel was, was ze voor de regulering van het straatgebruik niet zinvol, omdat ze eenzelfde last legt op de plattelandsdokter, die in zijn dorp niemand in de weg rijdt, als op de vertegenwoordiger die zijn rayon in de binnenstad heeft. Het al of niet redelijk zijn van de belastingdruk is een vraagstuk van geheel andere orde dan de aanwending van heffingen voor een efficiënt gebruik van door de overheid verleende diensten, i.c. het beschikbaar stellen van een openbaar stratennet in de binnenstad. Als de totale belastingdruk op alle automobilisten tezamen te zwaar dreigt te worden door invoering van het hier bepleite meer selectieve heffingstelsel, kan de wegenbelasting zonder bezwaar ter compensatie worden verlaagd.

### Tolheffing

**H**IERBOVEN is bepleit orde in de verkeerschaos te scheppen door hen die tot dusver voor een dubbeltje op de eerste rij gezeten hebben de volle rekening te presenteren. In het verleden gebeurde dat niet omdat men aannam dat tolheffing in de binnenstad praktisch onuitvoerbaar was. Dit laatste argument is evenwel niet bestand gebleken tegen de ontwikkeling van de verkeersbeheersingstechniek. Tolheffingsystemen zijn de laatste jaren met verrassende snelheid geëvolueerd van de Jules Vernes-technologie van de werkers van het eerste uur tot ontwerpen voor relatief goedkope verkeersmetingsapparatuur die aan de hoogste technische eisen voldoet. De Engelsen en Amerikanen hebben zich in dezen de letterlijke baanbrekers betoond en een fascinerend relaas van hun pionierswerk is te lezen in het rapport van de Commissie-Smeed<sup>6)</sup>, genoemd naar haar voorzitter, een topfunctionaris van het Engelse Road Research Laboratory (een instelling om jaloers op te zijn).

Smeed en de zijnen bespreken een grote verscheidenheid van technieken om congestieheffingen op te leggen, die in wezen alle variaties zijn op twee thema's: (1) rechtstreekse belasting van het verkeer d.m.v. tolheffing en (2) indirecte heffing, bijv. met behulp van parkeermeters. In de moderne ideeën omtrent tolheffing staat voorop dat de doorstroming van het verkeer niet door de tol belemmerd mag worden. Bij de huidige stand van de techniek acht de Commissie-Smeed op individuele auto's gemonteerde verkeersmeters („vehicle metering”) meer efficiënt dan langs de weg opgestelde systemen die het verkeer tellen en identificeren („off-vehicle recording”). De individuele verkeersmeters werken op munten of worden gevoed met een tevoren gekocht zichzelf uitputtend element dat goed is voor een bepaald aantal tijdseenheden straatgebruik. Ze worden door de automobilist zelf aangezet bij het binnenrijden van een tariefzone ofwel automatisch in werking gesteld door een inductiestroompje van kabels op het wegdek. De goede trouw van de automobilist is af te lezen aan een verklikker. Invoering van een niet te ingewikkeld systeem zou naar de schatting van de Commissie niet meer be-

<sup>6)</sup> Ministry of Transport: *Road Pricing: The Economic and Technical Possibilities*, London (H.M.S.O.), 1964.

hoeven te kosten dan 5-10 pCt. van de aanwijsbare baten die vermindering van de congestie als geheel zou afwerpen<sup>7)</sup>. De geïnteresseerde lezer zij verder verwezen naar haar rapport, waar alle haken en ogen tot in details worden uitgeplozen.

De Commissie-Smeed heeft een sterke voorkeur voor verkeersmeters boven parkeermeters. Verkeersmeters zijn flexibel in hun aanpassing aan mogelijk van dag tot dag of van uur tot uur wisselende tariefbehoeften en kunnen bovendien op een speciaal parkeertarief doordraaien zodra het contact afgezet is. Parkeermeters daarentegen belasten in eerste instantie het staan en laten daarmee het doorgaand verkeer buiten schot. De Commissie denkt aan de invoering van eenzelfde verkeersmetingsysteem voor geheel Engeland, waarbij dezelfde meters in alle stedelijke centra bruikbaar zouden zijn. Bij invoering van een dergelijk systeem zouden de tarieven van wegen- en benzinebelasting opnieuw kunnen worden bezien.

### Parkeermeters

**H**ET zou een hele opluchting zijn als de Commissie-Smeed ook meteen voor Nederland de kastanjes uit het vuur had gehaald. Ofschoon veel van haar bevindingen tot op grote hoogte ook voor ons land geldigheid heeft, lijkt het rapport niet zonder meer voor overneming vatbaar. Op het theoretische vlak heeft een tolheffingsysteem sterke papieren, maar het praktische bezwaar dat iedere incidentele stadsbezoeker een meter zou moeten laten aanbrengen weegt in Nederland waarschijnlijk zwaarder dan in Engeland. Verschillen in schaal doen verwachten dat het percentage auto's in het Amsterdamse verkeer dat van buiten de agglomeratie afkomstig is groter is dan in Londen. Het tolheffingsysteem zou ten gerieve van incidentele bezoekers kunnen worden vervangen door de verkoop van gedateerde vergunningen in de trant van de tegen de voorruit geplakte papieren waarmee hoogwaardigheidsbekleders politiecordons doorbreken. Zo'n amendement gaat echter ten koste van de eenvoud en overzichtelijkheid en doet ons haast vergeten dat het er om te doen was het verkeer in de binnenstad per saldo te vergemakkelijken. Een verdere complicatie is, dat Amsterdam zich moeilijk zal kunnen permitteren, haar positie als derde toeristenstad van het Europese continent in de waagschaal te stellen door moeilijk en onbegrijpelijk te gaan doen tegen buitenlandse toeristen.

Anderzijds is vrije circulatie van niet als Nederlands geregistreerde auto's (naar analogie van de wegenbelastingregeling) in dit geval slecht verdedigbaar. Parkeermeters daarentegen zijn simpel en begrijpelijk en sluiten aan bij de ervaring van velen in het buitenland. Er is dan ook alle reden om grondig te onderzoeken in hoeverre een parkeermetersysteem als naastbeste oplossing beter aan ons doel dienstbaar gemaakt kan worden. Dat kan door het uit-

<sup>7)</sup> T.a.p., blz. 37. Ter verdere illustratie moge dienen dat de Commissie de besparingen op het politie-apparaat van Centraal Londen alleen al op £ 800.000 per jaar schat. Het maatschappelijk verlies ten gevolge van verkeersopstoppingen in Engeland is voor 1963 door de Commissie-Buchanan geschat op £ 270 mln., zie: *Traffic in Towns*, Londen, H.M.S.O., 1963, blz. 15.

(I. M.)

**1894** de voordelen van een afgeronde aandelenportefeuille

buiten van de flexibiliteit naar plaats en tijd die ook de parkeermeter eigen is. De grondslag van een parkeerbeleid zou moeten zijn dat de beschikbare parkeerplaatsen worden beperkt tot een aantal dat nog juist verenigbaar is met een vlotte doorstroming van het verkeer. De tariefstelling moet er dan op gericht zijn dat deze gegeven parkeercapaciteit ook zo volledig mogelijk kan worden benut. In de praktijk zal dat in eerste instantie neerkomen op een differentiatie naar plaats d.m.v. hoge parkeertarieven in het centrum en lage, of zelfs gratis voorziening, daarbuiten.

Zo'n beleid werpt aanstonds de vraag op of verkeersstromen met parkeermaatregelen in de hand kunnen worden gehouden. Voor een stadscentrum als dat van Amsterdam, met relatief weinig doorgaand verkeer kunnen we hierover, dacht ik, redelijk gerust zijn. Het gros van de personenauto's dat de binnenstad inrijdt heeft daar ook zijn bestemming en zal dan toch meestal gedurende enige tijd ergens moeten parkeren. Door het stilstaan te rantsoeneren wordt het rijden tot op zekere hoogte beperkt. Tot op welke hoogte hangt mede af van de consistentie van het beleid. Handhaving van bijv. maximaal 15 minuten gratis parkeren in sommige straten favoriseert winkelen t.o.v. andere verkeersbehoeften, en voor niets beschikbaar stellen van een gedeelte van de beschikbare parkeerruimte in de binnenstad leidt tot extra rondrijden op zoek naar een gratis plaatsje.

De proef op de som is echter of er een systeem denkbaar is dat er toe kan bijdragen de parkeervraag, en daarmee de verkeersvraag, over de tijd te spreiden. Het dagelijkse knelpunt vormen de spitsuren in het woon-werkverkeer. De moeilijkheden ontstaan hier door de gelijktijdige aanspraken van de forens, iemand die de beide dagpieken verergert (en bovendien zijn auto de hele dag laat staan) en van die overige weggebruikers die er maar niet toe kunnen besluiten hun besognes af te doen buiten de spitsuren. Een parkeermetersysteem kan tussen beide groepen differentiëren met aparte meters voor kortparkeerders (maximaal 10 minuten — maximaal 2 uur, naar lokale omstandigheden) en voor dagparkeerders (10 uur tegen een speciaal tarief). De hoogte van het dagparkeertarief zal logisch voortvloeien uit een politieke beslissing omtrent het aantal langparkeerders dat men, ten koste van de kortparkeerders, wil accommoderen. Als nu parkeermeters, evenals sommige ontwerpen voor verkeersmeters, tijdens de piek een ontmoedigend kortparkeertarief zouden kunnen berekenen waren we zo ongeveer waar we wezen willen.

Bij de huidige stand van de techniek is dat bij mijn weten echter nog niet tegen lage kosten te verwezenlijken. Er zit dan ook niets anders op dan in bepaalde hoofdverkeersaders het parkeren (bij meters natuurlijk) alleen toe te staan buiten de piekuren. Voor zover de vraag dan het aanbod overtreft zal het oude, arbitraire selectie-criterium weer in werking treden dat wie het eerst komt het eerst maalt, maar wel met dien verstande dat de kortparkeerder zijn toevlucht kan nemen tot door de overheid te beheren parkeerterreinen, waar wel een naar de tijd van de dag discriminerend tarief kan worden geheven. Een

verdere aanpassingsmogelijkheid is natuurlijk dat de parkeerretributies buiten de drukke uren ('s avonds, tijdens de weekeinden), kunnen vervallen. Ten slotte kan rekening worden gehouden met de zwakheden van de mens door voor dagen waarop een exceptionele drukte verwacht wordt na tevoren aangekondigde waarschuwing de controle te verscherpen en tegen overtreders de maximale straf te eisen<sup>8)</sup>. In kleinere steden zal de verkeersbeheersing d.m.v. een parkeerbeleid als regel worden bemoeilijkt door een groter percentage doorgaand verkeer. Anderzijds hebben verkeersopstoppingen een neiging minder dramatische vormen aan te nemen naarmate een stad kleiner is, terwijl daarentegen de mogelijkheden tot relatief goedkope verkeersomlegging buiten het stadscentrum toenemen.

Resumerend kunnen we zeggen dat parkeerheffingen een subtieler en meer flexibel instrument vormen voor het ontwarren van verkeersknopen dan veelal wordt aangenomen. Als zodanig zullen ze het best tot hun recht komen als onderdeel van een geheel van verkeerspolitieke maatregelen t.a.v. tarifiering van het openbaar vervoer, fietsers, voetgangers alsmede bewoners, bedrijven en instellingen in de binnenstad. Voor een beschrijving van zo'n verkeersplan moge ik verwijzen naar mijn in voetnoot 2 genoemde artikel in „De Economist”. Een groot voordeel van zowel parkeermeting als tolheffing boven een chirurgisch erop of eronder als de aanleg van een stadsspoorweg is ten slotte dat eerstgenoemde oplossingen gelegenheid laten verkeersstromen gaandeweg onder controle te krijgen door het tastenderwijs ontdekken van een optimale tariefstructuur.

Een enkel woord ten slotte over het surrogaat van de parkeermeter: de parkeerschijf. De kracht van de parkeerschijf is tevens haar zwakte: ze kost de automobilist niets. Maar daardoor legt zij ook geen economisch verband tussen de aanspraken op schaarse straatruimte en de kosten daarvan voor de gemeenschap. Ze is slechts een meer flexibele gedaante van een verbodstelsel dat die kortparkeerders bevoordeelt, die bijtijds een plaatsje hebben kunnen vinden. Zolang een stad nog voldoende ruimte heeft valt er wat te zeggen voor een systeem van parkeerschijven (= gratis parkeertarief) voor kortparkeerders, aangevuld met parkeermeters (tegen laag tarief) voor langparkeerders.

Waar moet dat heen?

HET spreekt vanzelf dat heffing op grote schaal van parkeerretributies repercussies zal hebben op het economisch leven in de agglomeratie. Werknemers zullen trachten parkeerkosten op hun werkgevers te verhalen enz., enz. De te verwachten doorwerking in de kostenstructuur van het bedrijfsleven in de binnenstad zal

<sup>8)</sup> Een dergelijke politiek wordt in de Verenigde Staten al wel gevolgd. De automobilist is waarschijnlijk geneigd behalve het tarief ook een zekere risicopremie als deel van de parkeerkosten te beschouwen. Deze premie is de in geld uitgedrukte kans op beboeting c.q. de „disutility” van een weggesleepte auto in geval van een al dan niet voorziene overtreding van de parkeertijd.

(I.M.)

  
**DE VRIES ROBBÉ & Co**  
GORINCHEM

**staalconstructies  
metalen ramen en deuren**

uiterst waardevolle economische parameters opleveren voor vestigingsbeslissingen binnen de agglomeratie, een ruggesteuntje waaraan de moderne planologie dringend behoefte heeft. Bepaalde bedrijven die hun tijd van komen kenden in de jaren dat de binnenstad nog propvol goedkope arbeidskrachten zat (confectioneurs bijv.) zullen zich realiseren dat hun tijd van gaan gekomen is en zullen zich in nieuwe arbeiderswijken buiten de verkeersdrukte willen vestigen, om maar een voorbeeld te noemen <sup>9)</sup>. Natuurlijk zullen sommige bedrijven niet gelukkig zijn met de (vermeende?) gevolgen van een verminderd auto- en toegenomen openbaar vervoersgebruik. Middenstandspressegroepen zijn wellicht geneigd om naar cijfers te wijzen waarmee, naar statistisch misbruik van hun Amerikaanse collega's, bewezen zou kunnen worden dat beperking van het autoverkeer de omzet van winkels in de binnenstad doet teruglopen. Een dergelijke presentatie vergeet strijk en zet erbij te vermelden dat deze verminderde omzet in Amerika samenviel met de uittocht naar de voorsteden; de consument besteedt niet minder, maar elders. Of dergelijke verschuivingen ook in Nederland met pijnlijke snelheid zouden doorzetten staat te bezien. Anderzijds zullen velen voor wie de binnenstad beter bereikbaar wordt er gemakkelijker toe komen daar te gaan winkelen in de zekerheid hun auto tegen een geringe vergoeding kwijt te kunnen, zeker als het om relatief dure aanschaffingen in speciaalzaken gaat <sup>10)</sup>.

Er rest een laatste vraag: waarheen met de opbrengst van de parkeerheffingen? In eerste instantie vormt zij een welkome aanvulling van het gemeentelijk belastinggebied. Hoe de gemeente dat geld besteedt en of de rijksoverheid de tarieven van benzine- en wegenbelasting wil verlagen is natuurlijk een politieke zaak waarvoor de econoom alleen maar alternatieven kan opperen. Vermindering van straatgeld of overbruggingssteun aan winkeliers <sup>11)</sup>? Subsidie voor het openbaar vervoer om nog meer automobilisten tot gebruik daarvan over te halen en in tweede termijn ruimte te scheppen voor een verlaging van de parkeertarieven? Het lijkt het meest zinvol en doeltreffend de door automobilisten opgebrachte gelden te besteden aan investeringen ter verbetering van de verkeersstructuur, bijv. het ongelijkvloers maken van tramkruisingen, waardoor de tram aan aantrekkelijkheid als alternatief vervoermiddel zal winnen en bovendien de onwankelbare automobilist minder in de weg zal zitten. Een kruisingsvrije tram biedt grote perspectieven voor een stad als Amsterdam door haar vermogen flinke hoeveelheden reizigers redelijk punctueel en relatief goedkoop te vervoeren en ook omdat zij een groter netwerk economisch kan exploiteren dan een stadsspoorweg en dientengevolge meer reizigers dicht bij huis kan oppikken of afleveren. Bovendien staat de omvang van investeringen in een tramnet een geleidelijke en flexibele aanpassing aan de evoluerende behoeften van de stad niet in de weg. Wegverbredingen, doorbraken e.d. zijn andere voor de hand liggende bestedingen van parkeergeld. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen dient echter beperkt te blijven tot het maximale aantal extra

<sup>9)</sup> Vgl. W. Steigenga, *Moderne Planologie*, Utrecht 1964, blz. 166 e.v.

<sup>10)</sup> De commerciële praktijk past zich ook aan. Het „Shop from the phone at Sears” in Amerika is een begrip dat uit de verkeersnood geboren is.

<sup>11)</sup> Een hachelijke zaak voor zover deze steun de aanpassing vertraagt. De moderne welvaartspolitiek staat aan het gevaar bloot door de bommen van de verdelingspolitiek het bos van de allocatie uit het oog te verliezen.

### VERGADEREN - CONFEREREN STAFBESPREKINGEN

- IN HET CENTRUM VAN HET LAND
- IN EEN VOLKOMEN RUSTIGE OMGEVING
- ZALEN VOOR 10-20-50-100-200 PERSONEN

GEEN PARKEERPROBLEEM

**HOTEL DE WAGENINGSE BERG**

Rôtisserie Belmonte - Indisch restaurant - Bar



(I. M.)

auto's dat een verbeterd verkeersnet zonder opstoppingen kan verwerken.

Het hierboven beschreven beleid breekt radicaal met de traditionele aanpak die tracht de capaciteit van het wegennet aan een ongebreidelde verkeersexplosie aan te passen. Eensdeels omdat dit, zoals uiteengezet, geen logische economische politiek is, en anderzijds omdat deze aanpak inmiddels voor iedereen zichtbaar vastgelopen is. Ook op lange termijn is zij, alle denkbare uitgaven ten spijt, tot mislukking gedoemd, gezien de ruimtelijke situatie binnen de Randstad Holland, zoals Minister Suurhoff al met lofwaardige openhartigheid heeft erkend in de Memorie van Toelichting op zijn jongste begroting. Hoeveel auto's we in onze stedelijke centra kunnen accommoderen wordt bepaald door de ruimtelijke mogelijkheden; welke auto's dat zullen zijn kan alleen op objectieve wijze worden uitgemakt door hun eigenaars voor het gebruik van de ruimte tegen elkaar te laten opbieden.

**B**IJ een kundige toepassing van een parkeerbeleid kunnen we vier vliegen in één klap slaan:

- ruimte maken voor die automobilisten die bereid zijn de volle prijs te betalen;
- voorwaarden scheppen voor een meer efficiënte dienstuitvoering van het openbaar vervoer per bus of tram;
- aanwending stimuleren van efficiënte tussenvormen tussen openbaar en individueel vervoer, zoals (naar Amerikaans voorbeeld) vervoer van verschillende (groepjes van) reizigers in éénzelfde taxi op bepaalde routes gedurende het spitsuur, of samenrijden („poolen”) in één auto van groepen forensen die aldus hun kosten minimaliseren;
- additionele economische richtlijnen verschaffen voor vestigingsbeslissingen binnen de agglomeratie.

Dit alles veronderstelt dat de politici wijs beraad met vastberadenheid gestand zullen doen. Wil de stad zich kunnen aanpassen aan nieuwe levensgewoonten, dan moet er klaarheid en zekerheid zijn over het beleid op langere termijn. Het zij ten overvloede gezegd dat ik niets heb tegen auto's, en nog veel minder tegen stadsspoorwegen, doch alleen maar heel veel tegen mensen die op aprioristische gronden honderden miljoenen gemeenschapsgeld zouden willen besteden zonder dat de alternatieven tot in de details zijn onderzocht, laat staan beproefd. Angst voor het electoraat is een slechte raadgever voor politici die aarzelen de heilige koe van het Westen bij de horens te vatten. Zij dienen zich te realiseren dat Nederland, als een eventuele Amsterdamse metro over zo'n jaar of twintig eindelijk klaar is, het huidige Amerikaanse welvaartspeil bereikt zal hebben en met de auto als gebruiksvoorwerp zal hebben leren leven. Tegen die tijd zullen politici, die nieuwe doorbraken weigeren, straffeloos de loco-burgemeester van New York kunnen nazeggen, wat „The New York Times” van 6 maart 1966 tot Quotation of the Day verhief: „The city is for people, not for cars”.

Washington, D.C.

D. J. WOLFSON.

# Tragisch misverstand

**P**ROF. Dr. P. Kuin heeft zich in „E.-S.B.” van 19 januari 1966 aangegord om het werkgeversstandpunt inzake vermogensaanwasdeling te verdedigen tegen de opmerkingen door Prof. Dr. W. Hessel daarover gemaakt in „E.-S.B.” van 10 november 1965. Voor wie het artikel van de heer Hessel nog eens naleest, is het duidelijk, waarom hij er blijkbaar geen behoefte aan heeft om daartegenover een weerwoord te stellen. Hij constateert immers in zijn artikel, dat het werkgeversrapport „Wegen naar bezitsvorming” wezenlijk langs de vakbeweging heen praat. En de heer Kuin doet niet anders dan het voorbeeld volgen dat door zijn studiegcommissie gegeven is. Zo ontstaat een misverstand, dat tragisch genoemd moet worden, voor zover de betrokkenen zich niet van hun maatschappelijke positie los kunnen maken. Onzerzijds bestaat echter nog steeds het vertrouwen, dat door geduldige argumentatie de bodem beter bereid wordt om nieuwe inzichten te doen wortelen.

De maatschappelijke veranderingen, die zich in de afgelopen 50 of 100 jaren in ons land hebben voorgedaan, zijn zo veelomvattend en insnijdend dat oude begrippen niet meer passen in het heden en dat naar alle waarschijnlijkheid vele huidige categorieën binnen afzienbare tijd verouderd zullen zijn. De vakbeweging speelt in dit veranderingsproces haar rol en men kan slechts twisten over de vraag in welke mate zij daarbij schuift en geschoven wordt.

Deze veranderingen treden niet alleen op in de westelijke wereld, waar de ondernemingswijze productie zich van kleins af aan heeft kunnen ontwikkelen tot het door haar sterk beïnvloede industriële maatschappijpatroon van het ogenblik. Zij komen ook tot uiting in het overgrote deel der wereld, dat buiten die kleine kring van landen ligt. De wil en de noodzaak om de eigen potenties versneld tot ontwikkeling te brengen, heeft daar in het jongste verleden en in het heden geleid tot een planmatige aanpak van de economie, tot een buiten werking stellen van de vraag- en aanbodmarkten, voor zover deze het welbewust bereiken van de gestelde doeleinden frustreren.

Dat daarbij bijv. het eigendomsbegrip een andere inhoud krijgt dan het in Nederland onder burgerlijk-kapitalistische beïnvloeding heeft gekregen, is een voor de hand liggende zaak. Het ligt al evenzeer voor de hand, dat die buitenlandse voorbeelden (die de mogelijkheid van een ander type economische orde aantonen) de twijfel bevestigen die in ons land bestaat aan de rechtvaardigheid van onze economische orde en de daarin heersende eigendomsbegrippen. Men behoeft zich nog niet te bekennen tot voorstander van elders aangehangen communistische of daarvan afgeleide staatsleren om deze twijfel ernstig te nemen <sup>1)</sup>. Die twijfel komt tot uiting in spanningen en die spanningen manifesteren zich in de eisen die de vakbeweging stelt.

<sup>1)</sup> Zie bijv. het maandblad Oost-West, 4e jrg., no. 10, december 1965 met artikelen over de „Eigendomsverhoudingen in Oost en West” van de hand van Couwenberg, Delfgaauw, Hessel en Dekkers, allen hoog- en zeer geleerde heren.

In een artikel: „De vermogensaanwasdeling te licht of te zwaar bevonden?” in „E.-S.B.” van 10 november 1965 besprak Prof. Dr. W. Hessel het werkgeversrapport „Wegen naar bezitsvorming”. De kanttekeningen die Prof. Hessel bij dit rapport plaatste, gaven Prof. Dr. P. Kuin — voorzitter van de commissie die het rapport heeft opgesteld — aanleiding tot het maken van een aantal opmerkingen die werden gepubliceerd in „E.-S.B.” van 19 januari 1966. De heer J. Varkevisser, wetenschappelijk medewerker van het N.V.V., gaat in onderstaande beschouwing op de opmerkingen van Prof. Kuin in.

**M**EN kan redetwisten over de vraag in hoeverre het de vakbeweging gelukt om op adequate wijze vorm te geven aan de wezenlijke behoeften der werknemersgroepen en in hoeverre zij er daarbij in slaagt om voldoende opruiming te houden onder de voor deze werknemersgroepen ( $\frac{5}{6}$  van de beroepsbevolking) in de fungerende juridisch-economische structuur bestaande stenen des aanstoots. Maar men moet al bijzonder kortzichtig zijn om te ontkennen dat de vermogensaanwasdeling een poging in die richting is. De ontwikkeling elders gaat daarom in dezelfde richting. In Frankrijk heeft ruim een jaar geleden het parlement een motie aangenomen, waarbij een verplichte investeringswinstdeling voor werknemers als eis werd gesteld. Ook de recente verklaring der Franse bisschoppen bevat naast een stuk maatschappijkritiek, de erkenning dat de werknemers aanspraak kunnen doen gelden op de mede door hun arbeid mogelijk gemaakte zelffinanciering der ondernemingen.

In Duitsland is in de bouwnijverheid reeds een soort investeringsloon van de grond gekomen. De in dat land bestaande „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Partnerschaft in der Wirtschaft” laat zien dat men daar ook in (vooralsnog in omvang beperkte) ondernemerskringen, pogingen doet om de loondienst-verhouding der werknemers te overwinnen ten gunste van een delen in de ondernemingsresultaten. Uit Engeland ontbreken berichten van deze aard, doch voor en aler iemand daarop wijzen wil dient hij te bedenken dat een radicaler aanpak van het probleem der eigendomsverhoudingen, nl. de nationalisatie van belangrijke bedrijfstakken en grote ondernemingen, daar nog steeds bovenaan de politieke ranglijst staat. De Nederlandse vakbeweging heeft met haar VAD-voorstellen dan ook niet de pretentie van een nieuwgevonden en zaligmakend idee. De VAD is de uitwerking, voor Nederlandse verhoudingen, van een door die vakbeweging waargenomen ontwikkelingsgang.

**D**E vermogensaanwasdeling wordt door de vakbeweging gebaseerd op de in de onderneming tot stand gekomen organische eenheid van leiding, arbeid en kapitaal. Het behoeft voor economen geen betoog, dat deze eenheid een economische eenheid is: het samenspel der productiefactoren. Het economisch resultaat der moderne, grote onderneming (de overwinst of vermogensaanwas) kan niet op toereikende gronden aan



één dezer *factoren* toegerekend worden en komt daarom aan alle drie toe. Over de *personen* aan wie dat resultaat toevalt, wordt dan ook door het vakbewegingsvoorstel niet gesproken; noch over de vraag of deze de deelgenootschapsgedachte (moeten) onderschrijven. De moeite, die de werkgeverscommissie heeft gedaan om zichzelf te bewijzen dat de deelgenootschapsgedachte onvoldoende fundament voor de VAD is, is dan ook verspilld geweest. Overigens wil de vakbeweging ongetwijfeld graag over de door de werkgeverscommissie gesuggereerde wijzigingen in het personeelsbeleid meespreken, maar dat gesprek heeft niet te worden uitgesteld totdat de VAD algemeen is gerealiseerd.

Het belangrijkste argument van de heer Kuin tegen de VAD schijnt te zijn, dat de meeste ondernemingen er geen last van zullen hebben, doch dat enkele expansieve ondernemingen binnen een generatie een flink deel van hun kapitaal in handen van Sociale Beleggings Gemeenschappen zullen zien. Hij wil niet passief staan tegenover een zaak, die statistisch éen geringe omvang heeft, doch die in individuele gevallen „wem es just passieret”, ingrijpende gevolgen heeft. De studiecommissie van de vakbeweging is het met dit uitgangspunt blijkbaar eens, gezien haar belangstelling voor de vermogensverhoudingen. Het overwegende deel van de (op zichzelf procentueel niet zoveel betekende jaarlijkse) vermogensaanwas komt namelijk bij een zeer gering deel van de bevolking terecht.

Juist die betrekkelijk zeldzame individuele verrijking wil men door VAD vertragen. Doch afgezien van deze omkering van de door de heer Kuin gegeven stelling, bouwt hij in zijn „E.-S.B.”-artikel voort op de beschouwingen in het werkgeversrapport; de dubbelrol van de vakverenigingsbestuurders, de invloed van de S.B.G. als belangrijke aandeelhouder. Het komt ons voor, dat de openheid der discussie ermee gediend zou zijn, wanneer van de zijde van de heer Kuin en de door hem aangevoerde studiecommissie nu eens expliciet uit de doeken werd gedaan, wat hiermede wordt bedoeld. Het vakbewegingsrapport geeft zeer duidelijk aan, dat men geen enkele behoefte heeft om aan de in de S.B.G. te verzamelen aandelen zeggenschapsrechten te verbinden. Het rapport stelt voor om ondernemersafgevaardigden in het bestuur van de S.B.G. op te nemen. Het rapport stelt vier goed omschreven taken voor deze besturen voor, waarvan er twee betrekking hebben op blokkeren, deblokkeren en verzilveren van aan de deelnemers verstrekte participaties en twee op het nastreven van risicospreiding en de belegging van eventuele contante gelden. Zou de heer Kuin nu niet eens uit willen leggen welke gevaren hij, rekening houdend met het bovenstaande, ziet voor de integriteit van vakbondsbestuurders en ondernemers?

**W**ANNEER men bij de beoordeling van de inkomens- en vermogensverdeling ook aan de billijkheidsaspecten daarvan de nodige aandacht schenkt, zal men bij het naar voren brengen van regelingen, die in die verdeling wijziging kunnen brengen, vooral oog hebben op de richting, waarin die verdeling zich onder invloed van zulke regelingen zal bewegen. Vermogensaanwasdeling (en investeringsloon) hebben een nivellerend effect, omdat ze de eigendom der besparingen enigermate verschuiven van de rijken naar de armen.

Uiteraard speelt ook de omvang van zo'n verschuiving een rol: de heer Kuin laat zich in navolging van het werkgeversrapport nogal geringschattend uit over dit effect en meent dat het niet meer dan enkele procenten van het loon

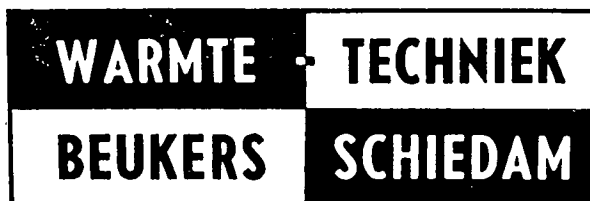
zal bedragen. Voor de perioden 1955-1959 en 1960-1964 zou dit voor de doorsneehandarbeider en de daarmee in salaris vergelijkbare beambte een bedrag van f. 90 resp. f. 120 per jaar hebben betekend, aannemende dat de heer Kuin aan 2 pCt. heeft gedacht. Alvorens over de hoogte der bedragen een uitspraak te doen is het nuttig om ze af te wegen tegen de besparingen, die in werkelijkheid in Nederland hebben plaatsgevonden.

De statistiek der Nationale Rekeningen geeft aan, dat van 1955-1959 de particuliere besparingen per gezinshuishouding (deze voor het gemak op 4 personen stellende) jaarlijks gemiddeld f. 1.650 bedroegen. In de periode 1960-1964 was dit gestegen tot f. 2.200. Laat men uit deze cijfers de besparingen via levensverzekeringen en pensioenfondsen weg, dan resulteren bedragen van f. 1.250 en f. 1.600. Bij deze eliminering dient overigens overwogen te worden, dat weliswaar een zeer groot deel der Nederlandse bevolking op deze wijze spaart, doch dat volgens het C.B.S.-spaarbankonderzoek 1960 bij de lagere inkomens, óók procentueel gezien, een geringer deel van het inkomen aldus wordt aangewend.

Het verschil tussen de enkele procenten van de werkgeverscommissie en de bovenstaande cijfers is bijzonder groot, waaruit men af kan leiden dat het effect van de VAD pover is. Weliswaar kan men gemakkelijk berekeningen opzetten, waaruit zou blijken dat een veel groter effect te verwachten is, maar men komt dan weer in de sfeer van de vraag of de VAD te licht of te zwaar is. Wanneer deze bedragen echter, naar de vaste overtuiging van de werkgeversstudiecommissie, juist zijn, is het belangrijker om te onderzoeken welke suggesties hunnerzijds geopperd worden om het verschil te overbruggen tussen de *minieme* vrije werknemersbesparingen (volgens het Spaaronderzoek jaarlijks f. 60 voor de gezinnen met een inkomen van minder dan f. 6.000; toentertijd 40 pCt. vormend van alle werknemersgezinnen) en de forse *gemiddelde* gezinsbesparingen. Want gesteld tegenover die laatste kan in gemoede niet volgehouden worden dat een verhoging dezer werknemersbesparingen tot aanzienlijk hogere bedragen en door middel van een zeer substantiële subsidiëring van die spaaractiviteit niet mogelijk zou zijn. Een dergelijke subsidiëring zou in de eerste plaats vanuit de vermogensaanwas der ondernemingen betaald moeten worden en zou in de tweede plaats en waarschijnlijk via de loon- en prijsmechanismen ten koste moeten gaan van de spaarquota der hoge en zeer hoge inkomens.

Hoe men zich de institutionalisering daarvan aan werkgeverszijde voorstelt, wordt ook uit het artikel van de heer

(I. M.)



## INTERCOM SNELTELEFOON

## LUIDSPREKENDE TELEFOON

### vele namen één begrip

Centrum intercom-systemen zijn in de gehele wereld een begrip. Interne communicatie per intercom betekent, dat Uw telefoontoestellen vrij blijven voor inkomend en uitgaand gesprekkenverkeer.

Intercoms voorkomen onnodig wachten-lopen-zoeken en verhogen de produktiviteit.

Of U nu 2, 20, 200 of 2000 toestellen nodig heeft, vraag dan vrijblijvend documentatie aan bij de:



**Rotterdamse  
Telecommunicatie-  
maatschappij N.V.**

DELFTSESTRAAT 17 · ROTTERDAM · TEL 010-13.49.15\*

Kuin niet duidelijk. Dit is hem wellicht niet kwalijk te nemen, omdat men in zijn kringen deze problemen nog steeds benadert vanuit individualistische gedachtengangen: het sparen wordt er niet gezien als een maatschappelijke daad, noodzakelijk voor de groei onzer maatschappij als totaliteit en mogelijk gemaakt door diezelfde maatschappij. Wat dat betreft zegt het vakbewegingsrapport terecht, dat het individualistische aspect van de eigendom te sterk benadrukt wordt en dat het sociale aspect ervan in het gedrang komt.

Amsterdam.

J. VARKEVISSER.

### Naschrift

**U**IT de inleiding van de heer Varkevisser blijkt duidelijk, dat hij voorstander van de V.A.D. is, omdat hij er een poging in ziet tot maatschappelijke structuurverandering in een door hem gewenste richting. Een dergelijke gevoelsmatige instelling is in zekere zin immuun voor bestrijding, vooral als die bestrijding zich beperkt tot kritiek op de verstandelijke argumenten die tot staving van het betoog waren aangevoerd. Dit verklaart misschien het gevoel van langs elkaar heenpraten. Toch mogen wij het redelijke debat niet laten schieten.

**O**OK aan ondernemerszijde bestaat een gevoelsmatige instelling, in tegengestelde zin. Niet omdat de ondernemers tegen bedrijfsmedewerking aan bezitsvorming van personeelsleden zijn, integendeel. Maar omdat zij op het zeer gevoelige terrein van de financiering der onderneming de vrijheid willen behouden die zij nodig hebben voor de goede uitoefening van hun vak. Ieder vooraf gelegd beslag op de winsten beperkt die vrijheid en maakt de onderneming voor toekomstige kapitaalverschaffers minder aantrekkelijk. Hetzelfde geldt voor iedere blokvorming onder aandeelhouders. Bovendien moet de ondernemer voortdurend bedacht zijn op de verdediging van zijn bedrijf tegen overdreven aanspraken van buiten. Zulke aanspraken komen bijv. van de Staat (als fiscus en anderszins), de grote leveranciers en afnemers, de kapitaalverschaffers en de vakbeweging. Stuk voor stuk onmisbare tegenspelers, maar potentieel gevaarlijk door de eenzijdigheid van hun belang. Concentratie van beschikkingsmacht over de onderneming bij een dezer tegenspelers kan geen ondernemings-leider met gerustheid aanzien. De waarborgen voor een neutraal bestuur der S.B.G.'s kunnen bij een eventuele toekomstige verscherping van de verhoudingen heel goed weer verdwijnen. De huidige vakbewegingsleiders kunnen hun opvolgers niet binden. En dan wordt het beslissende feit de concentratie van macht over de onderneming via het aandelenpakket.

**I**K ben even bekommerd als de heer Varkevisser over de geringe spaarmogelijkheden van kleine inkomens-trekkers en sta even positief tegenover institutionele middelen om hen bij de opbouw van een privé vermogen te helpen, al is het dan niet door een V.A.D. Wel ben ik van mening dat een aanvulling van individuele spaardaden de meeste aanbeveling verdient. „Iets voor niets” is in dit opzicht niet altijd het beste, al verwerp ik het niet absoluut. Hoe de heer Varkevisser kan menen dat „in mijn wereld” (welke die dan ook is) het sparen niet wordt gezien als een maatschappelijke daad, is mij niet duidelijk. In de eerste plaats sparen de meeste directies namens aandeelhouders door hun minder uit te keren dan wat een redelijke beloning op risicodragend vermogen zou zijn. Deze „zelf-financiering” maakt een deel van de groei van het maat-

schappelijk produktie-apparaat mogelijk. Voorts storten de Nederlandse bedrijven ieder jaar vele miljoenen in de pensioenfondsen van hun employés. Zij bouwen daarmee niet alleen sociale zekerheid voor de gezinnen in kwestie op, maar ook spaarvermogen voor „onze maatschappij als totaliteit”. En ten slotte zijn er gepremieerde spaarregelingen, winstdelingen, personeelsobligaties, bedrijfshulp bij de koop van huizen e.d., een bonte staalkaart van institutionele middelen om het sparen door en ten behoeve van personeelsleden (waarvan de maatschappij profiteert) te bevorderen. Er kan zonder twijfel nog meer gebeuren, maar daar hebben wij de V.A.D. niet voor nodig. Trouwens, de V.A.D. zou, als zij effect had, voornamelijk een herverdeling van aanspraken op spaarvermogen betekenen, niet een vergroting van dat vermogen. Daarmee verliest de laatste alinea van de heer Varkevisser veel van haar kracht.

Rotterdam.

P. KUIN.



Beleggen in goud

**GOLDMINES**

Een bloemlezing uit de Zuidafrikaanse goudmijnen. Vraagt inlichtingen of toezending van documentatiemateriaal bij de beheerder Algemene Bank Nederland.

(I. M.)

## Divergerende pensioenontwikkelingen

**D**E welvaartvastmaking van de pensioenen bij de overheid heeft de spanningen in de particuliere pensioensector sterk vergroot. De drastische verhoging van de A.O.W.-uitkeringen heeft slechts een beperkt soelaas geboden. De oorzaak van het onbehagen ligt enerzijds in de steeds verdergaande inflatie (waardoor de post-actieven wel het zwaarst worden getroffen) en anderzijds in het feit dat voor bepaalde groepen uitzonderingsregelingen zijn getroffen die hen vrijwaren tegen de bedreiging van de geldontwaarding. Men ervaart de voor de ambtenaren geldende, gunstige regeling als discriminatie en meent recht op gelijke behandeling te kunnen doen gelden.

De vragen, die hierbij naar de achtergrond worden gedrongen, luiden: hoe kon deze divergentie ontstaan en is opheffing ervan wenselijk en financieel mogelijk? Over de eerste vraag: hoe deze bevoorrechtiging van de werknemers in overheidsdienst kon ontstaan, kunnen wij kort zijn: de toenemende schaarste aan arbeidskrachten doet zich ook gelden in de overheidssector. Verbetering der arbeidsvoorwaarden, ook van de zgn. secundaire arbeidsvoorwaarden was ook hier de voor de hand liggende oplossing. De „monopolie”-positie van de overheid die de verhoging van haar uitgaven zonodig door belastingverhoging kan compenseren, en de optimistische kijk op de ontwikkeling van het staatsbudget maakte de geesten op een bepaald moment rijp voor een (mede door politieke en ook partijpolitieke motieven ingegeven) beslissing op centraal niveau.

Of de gegeven prioriteit ook uit financieel oogpunt juist was en gehandhaafd kan blijven is vers twee: zeker lijkt dat zij een permanent karakter heeft omdat ze in onze wetgeving als beginsel is aanvaard. Hiermede is een deel van onze tweede vraag: of opheffing der divergentie aan overheidskant mogelijk is, reeds in ontkennende zin beantwoord. Dat de divergentie op zichzelf een ongewenst verschijnsel is, staat vast. Indien deze niet ongedaan zou kunnen worden gemaakt, zou dit het ontstaan van een nieuwe, bevoorrechte klasse in onze samenleving ten gevolge hebben, waaruit op den duur nieuwe spanningen kunnen worden geboren. Blijft de vraag in hoeverre deze opheffing door het bedrijfsleven kan worden bewerkstelligd.

**B**IJ de beantwoording dezer vraag spelen twee elementen een rol.

1. Bij het bedrijfsleven ligt de besluitvorming gedecentraliseerd, hetzij bij de bedrijfstakken (waarbinnen in beginsel centrale normstelling mogelijk is), hetzij bij de afzonderlijke ondernemingen. Daar de financiële positie zowel van de diverse bedrijfstakken als die van de ondernemingen uiteenlopen naar hun plaats in het economisch bestel, zijn derhalve alleen incidentele beslissingen denkbaar.

2. Deze incidentele beslissingen vereisen allereerst telkens een nieuw initiatief. Of dit op een bepaald moment kans van slagen biedt, hangt niet alleen af van de financiële mogelijkheden die alsdan geacht worden aanwezig te zijn, doch vooral ook van de voorrang die op dat moment aan een dergelijk initiatief kan worden verleend. Wanneer de „ruimte” bij voorbaat moet worden gereserveerd voor de eisen der actieven, komt verbetering der pensioenen niet aan bod. Dit zelfde geldt wanneer de situatie op de kapitaalmarkt de noodzaak tot zelffinanciering doet toenemen. Wil men zich de toegang tot de kapitaalmarkt niet versperren, dan zal bovendien gezorgd moeten worden voor een aan de rentevoet aangepaste dividenduitkering c.q. -verhoging, zulks eventueel ten koste van pensioenverbetering.

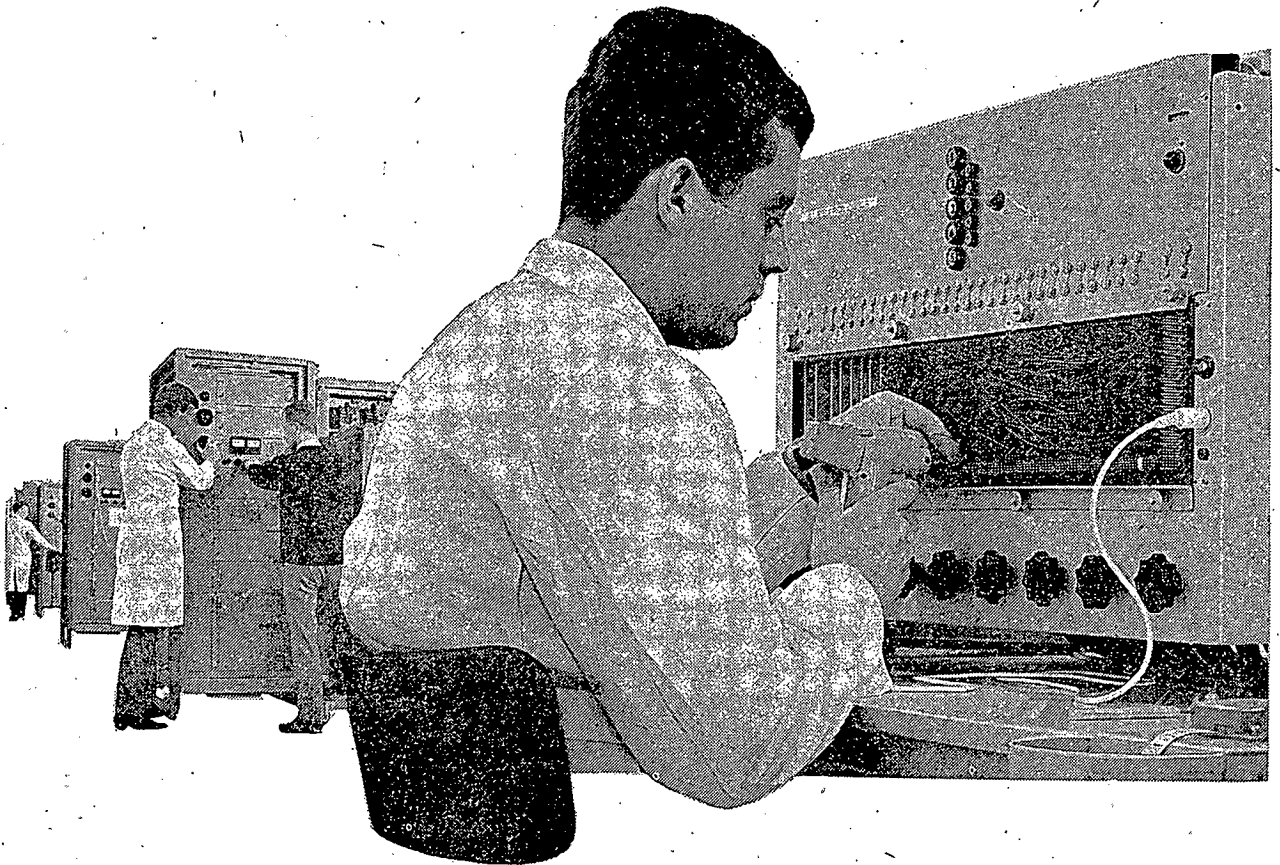
Het particuliere bedrijfsleven verkeert al met al t.a.v. de waardevastmaking van de pensioenen in een geheel andere en veel ongunstiger situatie dan de Staat. De belanghebbenden bij dit bedrijfsleven zijn o.m.:

- a. de Staat, die via Vennootschaps- en Inkomstenbelasting op een groot deel van de winsten beslag legt;
- b. de werknemers, die via de geboden werkgelegenheid en krachtens de gesloten arbeidsovereenkomst een aanspraak op inkomen en pensioen hebben;
- c. de aandeelhouders, die aan hun trek komen wanneer aan de eisen van de voorgaande belanghebbenden is voldaan, zulks alleen indien de exploitatie winst oplevert en de liquiditeit een uitkering mogelijk maakt;
- d. de gepensioneerden, die weliswaar op ethische gronden aanspraak mogen maken op extra uitkeringen wanneer

(zie verder blz. 460)

**Electrologica werkt aan  
automatisering en efficiency**

**...ook bij Electrologica zelf**



Alleen wie Electrologica niet kent, verbaast zich over de kwaliteit van EL-computers.

Electrologica denkt namelijk óók aan efficiëncy bij de produktie. Aan automatisering bij de bouw van computers. Aan het uitsluiten van gewone, menselijke fouten. Kent u de wirwar van draden in het inwendige van een computer? Dan weet u ook, wat hier een geautomatiseerde werkwijze betekent. Niet voor niets ontwikkelde Electrologica zelf een nieuw, ingenieus bedravingsapparaat, de "Wicomatic". Met deze Wicomatic worden feilloos duizenden verbindingen in een computer gelegd. Met als resultaat: technische perfectie en concurrerende prijzen. Hetgeen u terug vindt bij de gehele reeks EL-computers en EL-hulpapparatuur. Het bedravingsapparaat Wicomatic heeft ook nog vele industriële toepassingen.

**Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de elektronische informatieverwerking.**

EL-inventiviteit zorgde ook voor een nieuw, revolutionair massa-geheugen: **Flexodisc**. Technisch nieuws van de eerste orde. En bovendien een bijzonder concurrerende prijs. Dit nieuwe EL-systeem ziet u voor het eerst op de Hannover Messe!

Dit alles maakt,  
dat u **STAND 709** op de Hannover Messe niet mag missen.  
Stel u op de hoogte van de opzienbarende vindingen van Electrologica.

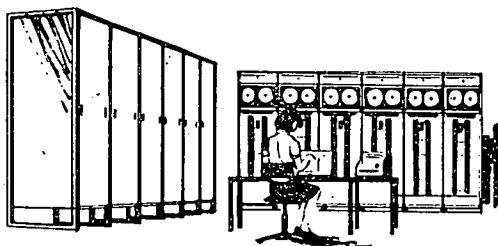
Tijdens de Hannover Messe bent u via elke gewone telexaansluiting direct verbonden met een EL X 8 computer in Rijswijk, Holland.

Vraag inlichtingen in onze stand 709 of bij de verkoopmaatschappijen op welke wijze u gegevens uit het geheugen van een computer kunt opvragen en bewerkingen - op ruim 500 km - kunt laten uitvoeren.

N.V. Electrologica, Stadhoudersplantsoen 214, Den Haag, Tel. 514641. Telex 32284

**EL**

**ELECTROLOGICA**



**ELX2 t/m  
ELX8**

automatiseren + efficiënt denken =  
denken aan Electrologica

de koopkracht van hun pensioen is gedaald, doch die wat de honorering dezer aanspraak betreft afhankelijk zijn van de financiële mogelijkheden die daartoe aanwezig worden geacht door de leider(s) van de betrokken onderneming. Een machtspositie, zoals de Staat en de werknemers innemen is niet voor gepensioneerden voorzien.

Hoe „sterk” zijn deze „ethische gronden”? Het woord „sterk” kan hier aanleiding geven tot misverstand. Het heeft namelijk twee betekenissen en wel a) in de zin van de kracht van het ethische element op zichzelf, een kracht die sterk is toegenomen nu de aanspraak op een waardevast pensioen door de Staat ten behoeve van haar werknemers is erkend en b) in de zin van de kracht tot het effectief maken van de aanspraak, welke mogelijkheid bij voortschrijdende inflatie, mede door de voorrang verleend aan de werknemers van de overheid, juist wordt verminderd. Er schuilt een paradox in het feit, dat de Staat, het recht op waardevastheid erkennend en hiermede ook algemeen normatief optredend, twee minder gewenste effecten heeft veroorzaakt. Het eerste is, dat de Staat permanente, uit de wet voortvloeiende, verplichtingen op zich heeft genomen welke, met de toeneming van de geldontwaarding en van het aantal werknemers dat rechtens in de gelegenheid is of wien dit recht wordt geboden, hun oudedagsverzorging via het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds veilig te stellen, verstorend op het staatsbudget kunnen werken. Het tweede effect is, dat het voorbeeld van de overheid het particuliere bedrijfsleven voor grote moeilijkheden van conformatie plaatst, waaraan het zich slechts ten dele zal kunnen aanpassen.

**D**E vraag van de verbetering der particuliere pensioenen valt in twee delen uiteen:

1. de toekenning van pensioenen, daar waar deze tot nu toe achterwege bleef;
2. de aanpassing van reeds toegezegde pensioenen, die door de geldontwaarding achterbleven.

De prealabele vraag, of dit gehele probleem via een omslagstelsel of via pooling tot oplossing zou zijn te brengen, willen wij hier buiten beschouwing laten. Wij volstaan met verwijzing naar onze eerder in dit blad gepubliceerde artikelen, waarin wij op de grote bezwaren in het bijzonder ook van macro-economische aard wezen, die tegen de totalitaire toepassing van een omslagstelsel zijn in te brengen, vooral nu de kapitaalmarkt krapper is geworden, terwijl pooling geen principiële oplossing van het back-service-vraagstuk kan brengen.

*Ad 1.* De toekenning van (de A.O.W. aanvullende) pensioenen vereist zoals gezegd een initiatief dat of door de individuele ondernemer of door een gehele bedrijfstak moet worden genomen. Het wil ons voorkomen dat dit initiatief nog slechts in uitzonderingsgevallen wordt genomen door de werkgever zelf. Een betere weg wezen wij in ons artikel over de zgn. „vrije” bedrijfspensioenfondsen in het „Sociaal Maandblad” van juli/augustus 1965 en in „E.-S.B.”<sup>1)</sup>

Het knelpunt ten deze ligt in de omstandigheid, dat de laatste jaren de „beschikbare ruimte” steeds weer door de actieven (via de vakorganisaties) wordt geclaimd, waarbij de eisen de berekende ruimte zelfs vaak te boven gaan. Bij de berekening van deze ruimte is tot nu toe door het Centraal Planbureau geen rekening gehouden met de juist door de loonontwikkeling ontstane pensioenachterstand. Deze omissie is niet helemaal logisch: men houdt

<sup>1)</sup> Zie: „De waardevastheid van particuliere pensioenen” in „E.-S.B.” van 5 mei 1965.

**spaar** veilig en  
vertrouwd  
met een Spaardeposito,  
4½-5% rente (resp. 6 mnd. en  
1 jaar opzegging)

**Algemene  
Bank Nederland**  
(Nederlandsche Handel-Maatschappij  
— De Twentsche Bank)

(I.M.)

immers wel rekening met afschrijving en vernieuwing! De feitelijke situatie houdt in, dat een oplossing slechts kan worden bereikt, indien de vakorganisaties bereid zouden zijn aan de belangen van hun leden als toekomstige pensioentrekkers een zekere voorrang te verlenen.

*Ad 2.* De aanpassing van de reeds toegezegde pensioenen, die door de geldontwaarding achterbleven. Deze aanpassing wordt slechts gedeeltelijk voltrokken door de stijgende A.O.W.- en A.W.W.-uitkeringen. Er blijft derhalve nog een stuk aanpassing noodzakelijk en deze aanpassing van particuliere pensioenen vindt gelukkig bij vele voorzieningen plaats. De financiering geschiedt veelal door de gemaakte rentewinsten, soms ook door verhoging van de premie (bij sommige bedrijfspensioenfondsen) en in belangrijke mate (praktisch alléén bij de ondernemingspensioenfondsen en herverzekerde pensioenen) door het vrijwillig storten van back-service. Het zou al een verbetering inhouden, wanneer de fiscus zou toestaan, dat de ondernemingen met herverzekerde regelingen de door hen ontvangen kortingen belastingvrij zouden mogen reserveren, uiteraard onder gehoudenheid deze althans binnen een tijdvak van ten hoogste vijf jaren aan te wenden voor verbetering van ingegane pensioenen. Met medewerking van de fiscus zou dan ook een andere pensioen-divergentie kunnen worden overwonnen, nl. die tussen fondsen (die wel hun rentewinsten vrij mogen reserveren) en de herverzekerde regelingen, waarbij thans de op grond van de gestegen rente te ontvangen kortingen slechts buiten de greep van de fiscus vallen, indien deze onmiddellijk in pensioen worden omgezet.

In de praktijk blijkt van een onmiddellijke omzetting niet veel terecht te komen: wil men enig redelijk effect bereiken dan blijft het storten van back-service noodzakelijk en dit kan alleen plaatsvinden in een jaar, dat de winst dit toelaat. Zelfs al zou men regels voor automatische toekenning van pensioenverhogingen op basis van te verlenen kortingen kunnen uitdenken, dan zou deze formele gang van zaken niet voldoende soelaas bieden. Een suggestie tot een soepeler houding van de fiscus t.o.v. de reservering van kortingen bij herverzekerde regelingen is midden december 1965 onder de aandacht van de betrokken instanties gebracht.

**A**L met al blijft de divergerende pensioenontwikkeling een kwalijke zaak. Het kwalijke is namelijk dat bepaalde groepen krachtens hun machtspositie in staat zijn zich een bevoorrechte positie te verschaffen. De wereld mag dan een schouwtoneel zijn, waarop elk zijn rol speelt en zijn deel ontvangt, doch het aantal plaatsen in de stallet is beperkt. Desondanks kan de regering niet weigeren het aantal plaatsen uit te breiden (het waardevast maken van de pensioenen van het N.S.-personeel), maar dat ook hier op den duur de wal het schip zal keren, zal wel eens duidelijk worden. Tot zolang zullen wij ons bij de feiten moeten neerleggen.

's-Gravenhage.

LOD. S. BEUTH.

# Ondernemingsfinanciering en investeringsloon

**E**LK land heeft taken verricht, die voor de bewoners aanleiding zijn om zich, bij voortduring, op de borst te slaan. De laatste tijd gaan wij, Nederlanders, trots op onze Deltawerken en de gunstige ontwikkelingen in de oecumene. Maar in het bijzonder worden wij toch wel aangesproken door het feit, dat we er in de naoorlogse jaren in geslaagd zijn van een agrarisch land uit te groeien tot een geïndustrialiseerde staat.

In verband met dit laatste hebben de industrialisatie-nota's van het Ministerie van Economische Zaken steeds op een ruime belangstelling kunnen bogen. De nadruk wordt gelegd op het ruimschoots overtreffen van de ambitieuze opgestelde industrialisatieprogramma's, m.a.w. de industriële expansie is groter geweest dan we hadden durven voorspellen. Het strekt ons tot eer, dat wij bereid zijn in te zien, dat het aanschijn van ons eigen welvaartswonder mede beïnvloed werd door bij onze burens werkzame magische krachten.

Wanneer wij, om exact te zijn, met betrekking tot deze expansie de terzake gepubliceerde cijfers bezien dan blijkt, dat het gemiddelde niveau van onze industriële produktie in 1964 het drievoudige was van dat in 1948. Uiteraard kon dit indrukwekkend resultaat slechts bereikt worden door een hoog investeringsniveau. In de achter ons liggende 15 jaar bedroegen de bruto investeringen in vaste activa niet minder dan 23 pCt. van het bruto nationaal produkt.

Het is bekend, dat de besparingen nodig om deze investeringen te financieren voor een belangrijk deel bij de bedrijven zelf worden gevonden door middel van interne financiering. In zijn boek „Moderne Economie” vermeldt Prof. Dr. J. Pen, dat in het jaar 1954 van het totaal der bruto investeringen bij n.v.'s meer dan 80 pCt. op deze wijze was gefinancierd. Op dit moment neemt men aan, dat dit percentage lager ligt, wellicht rond de 60 pCt. voor de afgelopen twee, drie jaar. Voor deze teruggang wordt wel als oorzaak genoemd de stijgende loonkosten. Willen we het bereikte groeitempo handhaven dan is het noodzakelijk, dat het hoge investeringsniveau niet daalt. In dit verband wordt erop gewezen, dat door de loonaanspraken van de arbeiders de handhaving van dit niveau in gevaar wordt gebracht. Gesteld wordt dat vele bedrijven de laatste tijd gedwongen waren aanvullend vermogen op de kapitaalmarkt aan te trekken, omdat door de gestegen loonkosten de financieringsmogelijkheid door middel van ingehouden winsten niet meer aanwezig was.

Als men ervan uitgaat, dat zelffinanciering de ideale financieringswijze is, valt deze gang van zaken te betreuren. Het is echter zeer de vraag, of tegen de achtergrond van bepaalde, niet te stuiten maatschappelijke ontwikkelingen van een ideale financiering kan worden gesproken. Daarbij wil ik nog voorbij gaan aan het feit, dat vele aandeelhouders op bedenkelijke wijze over deze financieringswijze spreken.

Een opmerkelijke ontwikkeling is, dat bij de aantrekking van aanvullende geldmiddelen een grote rol gespeeld wordt door het vreemd vermogen, waarbij, als tweede opmerkelijk-

Men kan waarnemen, dat door een gunstige beoordeling van de toekomstige economische ontwikkeling over een lange periode, de noodzakelijke diepte-investeringen en de voortdurende inflatie wijzigingen optreden in de ondernemingsfinanciering. Er is sprake van een verruiming van de opvattingen t.a.v. de financiering met vreemd vermogen, hetgeen leidt tot een steeds verdergaand gebruik van dit vermogen. Een in belangrijkheid groeiende bron voor vreemd vermogen vormt de groep van institutionele beleggers, vnl. in de vorm van onderhandse leningen.

De bij deze beleggers samenvloeiende collectieve besparingen zijn voor een belangrijk deel afkomstig van werknemers en van de bedrijven waar zij werkzaam zijn. Op deze wijze financieren werknemers indirect voor een deel het bedrijfsleven. Deze besparingen zijn aanzienlijk en zullen nog sterk toenemen. De bereidheid van de institutionele belegger om in toenemende mate leningen aan het bedrijfsleven te verstrekken is eveneens op gunstige toekomstverwachtingen gebaseerd.

Vereist is een gunstig industrieel klimaat. Te hoge consumptief aangewende loonuitgaven kunnen dit klimaat in gevaar brengen. Daar bij voortgezette economische groei hoge looneisen blijvend te verwachten zijn, kan de invoering van investeringsloon gewenst zijn. Dit begrip is minder irreeël als we het in verband brengen met de aan het bedrijfsleven verstrekte onderhandse leningen verkregen uit collectieve besparingen.

Hoge looneisen blijven te verwachten zolang de vakbonden menen, dat er nog geen sprake is van een rechtvaardige inkomensverdeling. Reeds lang zijn verschuivingen in deze verdeling aan de gang. In de toekomst zullen deze zich voortzetten.

heid, een steeds grotere plaats wordt ingenomen door de onderhandse lening. Volgens de Maandstatistiek van het Financieuzen, augustus 1964 (C.B.S.) bedroegen de beleggingen van institutionele beleggers eind 1962 f. 44,1 mrd., waarvan f. 18,7 mrd., ofwel 42 pCt. belegd was in onderhandse leningen. Van deze f. 18,7 mrd. was f. 6,6 mrd. gevloeid naar ondernemingen in de particuliere sector.

Van deze f. 18,7 mrd. is f. 6 mrd. afkomstig van pensioenfondsen en f. 5 mrd. van levensverzekeringmaatschappijen. Eind 1963 hadden de bedrijfs- en ondernemingspensioenfondsen tezamen f. 3,4 mrd. onderhands belegd, waarvan f. 1,7 mrd. ofwel 50 pCt. bij het bedrijfsleven. De grootste levensverzekeringmaatschappij hier te lande had ultimo 1963 f. 1,4 mrd. onderhands belegd, waarvan 58 pCt. bij het bedrijfsleven.

Volgens de Winststatistiek der grotere naamloze vennootschappen 1962 (C.B.S.) had een groep van 6.745 bedrijven (n.v.'s met een gestort kapitaal van ten minste f. 100.000) ultimo 1962 een fiscaal vermogen van f. 26,4 mrd., waarvan f. 8,8 mrd. aandelenkapitaal en f. 17,6 mrd. reserves.

Indien wij de orde van grootte der hiervoor genoemde bedragen nader bezien en vergelijken en daarbij bedenken,

dat door de huidige en nog te verwachten sociale voorzieningen de collectieve besparingen nog verder in betekenis zullen toenemen, alsmede dat door een groeiend vertrouwen bij de institutionele beleggers de neiging om gelden ter beschikking van het bedrijfsleven te stellen toeneemt dan kan men in de eerste plaats in deze ontwikkeling de potentie aanwezig achten om een hoge spaarquote te handhaven. En, in de tweede plaats, wijst dit erop, dat bij de ondernemingen voor de wegvallende mogelijkheid tot interne financiering een in belangrijkheid groeiende mogelijkheid komt opdagen in de vorm van de onderhandse lening. Het zou er dus op kunnen lijken, dat door de afnemende mogelijkheid tot winstinhouding niet de financiering van de noodzakelijke, toekomstige investeringen in gevaar wordt gebracht, doch dat voornamelijk het instituut van de zelffinanciering wordt aangetast.

Door de zelffinanciering, alsmede de vorming van stille reserves, is in vele gevallen de verhouding eigen-vreemd vermogen zodanig, dat er voldoende gelegenheid is om binnen de normale risicogrenzen gebruik te maken van meer vreemd vermogen. Bovendien wijst veel erop, dat deze risicogrenzen steeds ruimer genomen worden. M.i. wordt dit mede in de hand gewerkt omdat, ondanks tijdelijke recessies, de toekomstige economische ontwikkeling over een lange termijn als gunstig wordt beoordeeld. Bovendien zal de daarmee gepaard gaande inflatie ook de vraag naar vreemd vermogen doen toenemen, omdat door de geldontwaarding de zwaarte van deze nominale schuldenlast steeds af zal nemen. Daar komt nog bij, dat deze algemene groeiverwachting verondersteld wordt gepaard te gaan met een structureel arbeidstekort, die de drang tot diepte-investeringen aanwakkert. Ook dit leidt ertoe om de opvattingen t.a.v. de financieringsnormen te herzien.

De ruimte om met vreemd geld te financieren zal eveneens vergroot worden, doordat de bereidheid van institutionele beleggers om aan het bedrijfsleven gelden ter beschikking te stellen zal toenemen op grond van deze zelfde gunstige verwachtingen t.a.v. de economische ontwikkeling. Van belang is bovendien, dat bij financiering door middel van een onderhandse geldlening in vele gevallen een persoonlijke band zal bestaan tussen geldgever en geldnemer, hetgeen tot een eigen en flexibele normering zal leiden. Ook kan dit een grotere openheid bij vele n.v.'s in de hand werken. Deze verdergaande openheid is dringend gewenst.

Allerminst mag uit het voorgaande worden afgeleid, dat men t.a.v. de ondernemingsfinanciering met minder zorg te werk zou kunnen gaan. Ik geloof, dat deze ontwikkeling juist met zich zal brengen, dat aan de ondernemers hoge eisen gesteld zullen worden inzake hun inzicht in de diverse financieringsmogelijkheden en in de toekomstmogelijkheden van hun eigen bedrijf.

**I**N het voorgaande werd een belangrijke rol toegekend aan het vertrouwen, dat men heeft in de toekomstige handhaving van een gunstig industrieel klimaat. Dit houdt in een stabiele conjunctuur en een geleidelijke economische groei. Sterke evenwichtsverstoringen dienen te worden vermeden.

Nu worden hoge looneisen dikwijls gekenmerkt als het grootste gevaar, dat bovenstaande stabiele conjunctuur bedreigt. Zij verhinderen de geleidelijke groei. Dit gevaar is natuurlijk aanwezig. Niettemin zal toch verwacht moeten worden, dat van werknemerszijde steeds hoge eisen te verwachten zijn. Zolang men in die kringen meent, dat er nog geen sprake is van een rechtvaardige inkomensverdeling zullen de vakbonden grote pressie blijven uitoefenen. Men

kan dat billijken, met kan het afkeuren. Men zal het echter moeten accepteren.

Onder deze omstandigheden kan het moment aanbreken, dat hogere lonen, die voor het grootste deel in de consumptieve sfeer aangewend worden, ongewenst zijn. De vraag rijst dan of een hoger loon zodanig te realiseren is, dat een deel ervan in de investeringssector terecht komt. In vele kringen bestaat er een aversie om werknemers te laten delen in de bedrijfswinsten. Men kan er moeilijk warm lopen voor een begrip als investeringsloon.

Echter, wanneer men de in het voorgaande gereleveerde ontwikkelingen in verband brengt met dit investeringsloon dan komt m.i. duidelijk naar voren, dat het nog wat onwezenlijke begrip investeringsloon meer realiteitsgehalte heeft dan men in veel gevallen zal willen aanvaarden. Immers, zowel door de beleggingen in onderhandse leningen als die in aandelen door de institutionele beleggers financiert de werknemer door middel van collectieve besparingen mede het bedrijfsleven.

De collectieve besparingen worden voor een belangrijk deel door de werknemers en de bedrijven waar zij werkzaam zijn opgebracht. Zij keren dus voor een deel op de plaats van herkomst terug. Men zou het nu zo kunnen stellen: door middel van het investeringsloon verkrijgt men weer een verruiming voor zelffinanciering door een grotere mogelijkheid tot winstinhouding. Bij het niet bestaan van dit investeringsloon, wordt deze mogelijkheid weer te niet gedaan, maar door middel van de collectieve besparingen wordt het financieringsgat weer aangevuld in de vorm van onderhandse leningen en participaties in aandelenuitgiften.

**H**IERBOVEN werd gesteld, dat hoge eisen van de vakbonden te verwachten zullen zijn zolang zij menen, dat er nog geen sprake is van een rechtvaardige inkomensverdeling. De term rechtvaardige inkomensverdeling wordt vaak gehoord. Men zou eruit kunnen afleiden, dat bij de inkomensverdeling de rechtvaardigheid de verdeelstempel behoort te zijn. De economie kan tot op heden zelf geen objectieve normen voor de verdeling van het inkomen geven. Mede gelet op het veel voorkomende beroep op de rechtvaardigheid lijkt het niet onrealistisch aan te nemen, dat onder invloed van de feitelijke structuur van de maatschappij, daaronder begrepen de onderlinge afhankelijkheid van de produktiefactoren, een evenwicht in de inkomensverhoudingen is ontstaan, die zodanig is, dat zij een weerspiegeling vormen van de onderlinge machtsverhoudingen der produktiefactoren. Dit houdt dan tevens in, dat wijzigingen in de verdeling van de vruchten der voortbrenging aanwijzingen zijn voor verschuivingen in deze machtsverhoudingen.

Volgens vele economen behoort aan kapitaalverschaffers een groot deel van het inkomen toe te vallen. Zij hebben kapitaal, ondernemerscapaciteiten en arbeid gecombineerd en tot produktie gebracht. Tegenwoordig zien wij, dat deze bejubelden door de door henzelf aangestelde leiders als onmondigen worden behandeld. In vele gevallen wordt rekening en verantwoording afgelegd in fraai geïllustreerde, maar weinig verhelderende, jaarverslagen. Bovendien zijn, wederom, door middel van de institutionele beleggers, grote groepen werknemers mede-eigenaar geworden van vele ondernemingen. De belangen gaan door elkaar heenlopen. We moeten voorzichtig worden in onze uitspraken.

De ondernemersarbeid wordt tegenwoordig ook gezien als een zelfstandige produktiefactor. Meer en meer heeft de ondernemer echter de status van werknemer. Vele bedrijven stellen hun directieleden, na grondige selectie,



Schrijver wijst op de praktische moeilijkheden welke de doorstroming van huurders van goedkope oude woningen naar duurdere nieuwe woningen ondervindt. Voor het verminderen van het grootste bezwaar, het grote verschil in huurniveau, beveelt de schrijver een fiscale aftrek aan, welke eenvoudig is uit te voeren. De benodigde middelen hiervoor kunnen worden verkregen uit afschaffing van alle woonsubsidies buiten de woningwetsector. De maatregel leidt volgens schrijver voorts tot een billijker verdeling van deze subsidies, nl. over degenen die de lasten van de woningnood gelet op hun inkomen feitelijk dragen.

## Doorstroming met fiscale maatregelen

### Doorstroming noodzakelijk

DE uitslag van het Woningbehoefteonderzoek 1964, waarvan de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening in een brief aan de Tweede Kamer mededeling heeft gedaan, heeft nog weer eens bevestigd dat de oplossing van de woningnood voor een belangrijk deel moet worden gezocht in de doorstroming van goedkope naar duurdere woningen.

Wie nu zou verwachten dat de Minister alles in het werk stelt om tot doorstroming te geraken, heeft het mis. Steeds sterker wordt de aandring van de Minister en zijn ambtenaren om door „verschrijvingen” bij grond- en bouwkosten te komen tot lagere huren voor woningwetwoningen en hogere huren of woonkosten in de ongesubsidieerde en de premiesector<sup>1)</sup>. Terwijl de Minister in de Tweede Kamer en aan wie het horen wil, verkondigt, dat hij de huurverschillen wil verkleinen, maakt hij door zijn goedkeuringsbeleid deze verschillen alleen maar groter.

Wil de doorstroming slagen dan zijn twee dingen noodzakelijk:

1. het bouwen van meer grote en aantrekkelijke woningen voor degenen die de woonkosten daarvan willen en kunnen betalen;
2. het verkleinen van de langzamerhand lachwekkend wordende verschillen in woonkosten.

<sup>1)</sup> Zie „Nieuwe ontwikkelingen in het woningbouwbeleid” in „E.-S.B.” van 22 december 1965 van schrijver dezes.

Voor het eerste voelt de Minister niet veel en hij heeft daarbij, helaas, de meerderheid van de Tweede Kamer aan zijn zijde. De Minister geeft er de voorkeur aan eerst een groot overschot aan kleine minimum woningen te kweken vóór degenen die een betere woning willen en kunnen betalen voldoende kansen krijgen.

Wat het tweede betreft heeft de jongste huurmaatregel slechts een kleine stap in de goede richting gezet. Slechts een deel van de sedert de voorafgaande huurverhoging opgetreden stijging van grond- en bouwkosten wordt daardoor gedekt.

Het is politiek gezien geen haalbare kaart de huren van de goede vooroorlogse woningen zoveel te verhogen, dat deze huren in een redelijke verhouding komen te staan tot de woonkosten van nieuwe woningen. Zolang de huren van dergelijke woningen grotendeels op een peil van f. 80 tot f. 120 per maand liggen kan men niet verwachten dat de doorstroming naar nieuwe woningen met huren van f. 200 tot f. 300 per maand behoorlijk op gang komt. Het is dan ook geen wonder, dat tegemoetkomingen in verhuiskosten praktisch zonder gevolg blijven. Dergelijke vergoedingen worden gaarne aanvaard door degenen die zonder de vergoeding om andere redenen toch ook wel verhuisd zouden zijn, doch de overige bewoners van goedkope woningen blijven rustig zitten. Met tijdelijke overbrugging van het huurverschil, zoals al geprobeerd is, worden overeenkomstige resultaten bereikt.

(vervolg van blz. 462)

als zodanig aan. Het zijn werknemers, die overwegend creatieve arbeid als hun werkterrein hebben toegewezen gekregen. Hun arbeid is dus zeer bijzonder en hun verantwoordelijkheid groot. Moeten zij op grond hiervan nu ook een hoog inkomen hebben? Dat is zeer de vraag. Het is een kwestie van schaarste. Het feit, dat wezenlijk goede leiders zeer schaars zijn doet hun inkomen groot zijn. Wil een onderneming over een begaafd leider beschikken dan zal zij diep in de zak moeten tasten.

In geval van een overvloedig aanbod van leiders zal hun inkomen dalen. Tegenwoordig zien we het overgrote deel van onze jeugd, gelukkig, doorstuderen. Steeds minder komt het voor, dat jeugdige personen direct na het verlaten van de lagere school in het arbeidsproces worden opgenomen. Ook de toeloop naar de universiteiten is groter dan ooit. Dit zal er ongetwijfeld toe leiden, dat in de toekomst het aanbod van arbeidskrachten voor ongeschoold en een-

voudig werk zal afnemen. Daarentegen mag verwacht worden, dat intellect minder schaars zal worden. Daardoor zal de thans heersende schaarste aan ondernemerskwaliteiten afnemen. Deze verruiming zal het inkomen van de ondernemer een dalende tendens geven.

Ook hier stellen we vast, dat de factor arbeid binnendringt op een terrein, dat voorheen als een apart gebied werd beschouwd. Deze veranderingen roepen krachten op, die in de inkomensverdeling verschuivingen zullen aanbrengen. De aard van deze verschuivingen brengt mede, dat de vakbonden gaarne aan een en ander hun medewerking willen verlenen door middel van het uiten van hun verlangens. Wellicht realiseren de vakbondsleiders zich ook, dat zij op de lange duur hun eigen graf blijken te hebben gegraven. Dat is dan ook een resultaat van de veranderingen.

's-Gravenhage.

Drs. G. A. M. KUIPER.

### Oplossing mogelijk langs fiscale weg

VAN verschillende kanten is de gedachte geopperd door fiscale maatregelen de oude woningen duurder te maken en aldus een prikkel tot verhuizing te scheppen. Daarbij is met name gedacht aan de goedkope woningwetwoningen die worden bezet door personen die daarin qua inkomen en maatschappelijke positie niet of niet meer thuis horen. Het grote bezwaar van dergelijke regelingen is dat er nogal wat praktische moeilijkheden te overwinnen zijn, die voorts aanleiding zouden kunnen zijn tot uitbreiding van het ambtelijk apparaat. Ofschoon de financiële resultaten van dergelijke regelingen nog wel de moeite waard zijn, moet toch worden verwacht, dat zij voor de doorstroming maar weinig te betekenen hebben, omdat de extra huur- of belastingverhoging in de meeste gevallen toch minder zwaar weegt dan het te overbruggen huurverschil.

Voor zover mij bekend, is tot nu toe niet gedacht aan de mogelijkheid om de kosten van nieuwe woningen langs fiscale weg te drukken. Het is mij gebleken dat langs deze weg zonder al te grote moeilijkheden een oplossing mogelijk is. Daarbij ben ik uitgegaan van de gedachte dat als feit moet worden aanvaard, dat van voldoende optrekking van de oude huren voorlopig geen sprake zal zijn, terwijl anderzijds een algemene subsidiëring van de woningbouw om de woonkosten beneden het kostprijsniveau te houden eveneens niet mogelijk is. Onder deze omstandigheden vormt het betalen van hogere woonkosten dan overeenkomt met het gemiddelde huurpeil van alle woningen een bijzondere last voor degenen die dergelijke hogere woonkosten te dragen. Een dergelijke last weegt zwaarder naarmate de woonkosten een groter aandeel van het inkomen van de betrokkene vragen.

In deze gedachtengang is er alleen plaats voor een financiële tegemoetkoming van de overheid wanneer iemand genoodzaakt is meer aan woonkosten te dragen dan overeenkomt met een zekere norm. Het overschrijden van die norm door personen met een inkomen beneden f. 12.000 per jaar wordt thans in het algemeen opgevangen door de subsidiëring van de woningwetwoningen, waar men niet alleen rekening dient te houden met de zichtbare subsidie op die woningen in de vorm van een bijdrage in het exploitatie-tekort, doch ook met de onzichtbare subsidies, waarvan de rentesubsidie op dit moment wel de belangrijkste is.

De algemene subsidiëring heeft een verlengstuk in de premiesector en wel in het bijzonder ten aanzien van de huurwoningen. Voor wat betreft de eigen woningen in deze sector zal dit in de toekomst in mindere mate het geval zijn, omdat in het vervolg het inkomen van de bewoner-eigenaar een rol zal gaan spelen bij de hoogte van de toe te kennen premie.

Nieuwe premiewoningen en ongesubsidieerde woningen zullen doorgaans slechts bewoond worden door personen met een inkomen boven f. 12.000 per jaar, dat hen onder de aanslagregeling van de inkomstenbelasting brengt. Het opnemen van een tegemoetkoming in het kader van de inkomstenbelasting voor het dragen van relatief hoge woonkosten is voor deze groep mogelijk, omdat zij in de regel een flink stuk inkomstenbelasting betalen.

Naar het voorbeeld van de tegemoetkoming welke aan de werkende, gehuwde vrouw wordt gegeven is een regeling ontworpen, welke als artikel 54a van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 zou kunnen werken. De ontworpen regeling voorziet in een inkomensaf trek voor de gevallen waarin de woonkosten van de betrokken belastingplichtige een zekere gemiddelde norm overschrijden. De in de regeling genoemde getallen zijn zodanig gekozen, dat het enerzijds voldoende aantrekkelijk wordt om een bij het inkomen en de maatschappelijke positie passende woning te betrekken, terwijl anderzijds voorkomen wordt dat de regeling te veel gaat kosten.

De regeling is voorts in belangrijke mate „self-liquidating” omdat bij stijging van het inkomen de tegemoetkoming automatisch vermindert of verdwijnt. Vooral voor personen die naast de algemene regeling van de lonen een persoonlijke stijging van hun inkomsten te verwachten hebben, heeft het zin de stap naar een betere en duurdere woning eerder te zetten dan zonder de tegemoetkoming. Ook de weg naar het eigen huis, waarbij veelal op een toekomstige stijging van het inkomen wordt vooruitgelopen, wordt gemakkelijker gemaakt.

Als men ziet tot welke aantrekkelijke uitkomsten de regeling in individuele gevallen kan leiden, dan komt de vraag op of de vermindering van de opbrengst van de inkomstenbelasting geen onoverkomelijk bezwaar vormt. Volgens een globale becijfering zal dit zeker niet het geval zijn, omdat deze vermindering in de plaats gaat treden van de algemene subsidies voor de woningbouw buiten de woningwetsector. Bovendien komen ter beschikking de woningwetsubsidies die benodigd zijn voor de woningwetwoningen-B die dan zonder bezwaar kunnen worden verhuurd tegen prijzen, waarbij de exploitatierekening zonder saldo sluit, op dezelfde wijze als dit het geval was met de woningwetwoningen die vóór de oorlog zijn gebouwd. (Desgewenst zou men dan ook de woningwetwoningen-B geheel kunnen laten vervallen, omdat degenen die voor zulke woningen in aanmerking komen met behulp van de fiscale voorziening kunnen worden geholpen).

Langs deze weg onttrekt men de subsidie aan personen die daaraan, gelet op hun inkomen, geen behoefte hebben. De aldus vrijkomende middelen kunnen door middel van de fiscale aftrek ter beschikking worden gesteld van degenen die de financiële lasten van de woningnood dragen, omdat zij meer aan woonkosten betalen dan bij hun inkomen gemiddeld het geval is.

Als bijkomend doch niet te verwaarlozen voordeel kan worden genoemd, dat de bouw van andere dan woningwetwoningen kan worden verlost van veel administratieve arbeid, zowel aan het ministerie en de provinciale directies als bij de opdrachtgevers. De premiesector en de ongesubsidieerde sector vloeien dan tezamen tot één ongesubsidieerde sector die de gehele particuliere woningbouw omvat, hetgeen voorts prijsnivellerend kan werken.

Ook voor het bedrijfsleven, dat een belangrijk deel van de bouw van premiewoningen (huurwoningen) voor zijn rekening neemt, zou dit van groot nut zijn. Het bedrijfsleven ondervindt namelijk op dit moment ook veel hinder van de huurverschillen, waardoor binnen het woningbezit

(I. M.)

 **N.V. SLAVENBURG'S BANK** 

van de grote bedrijven de opschuiving stagneert. Bij een fiscale tegemoetkoming die op het inkomen is afgestemd kan men redelijkerwijze van werknemers verlangen dat zij hun weerstand tegen het betrekken van een woning met hogere huur opgeven. Langs deze weg kan ook het bedrijfsleven de doorstroming van oude naar nieuwe woningen bevorderen, ten voordele van de nieuwe werknemers met lagere inkomens.

Bij invoering van de fiscale tegemoetkoming wordt het ook gemakkelijker om voor woningwetwoningen de huurbescherming op te heffen ten aanzien van personen, wier inkomen boven de loongrens ligt. Uiteraard dient een dergelijke maatregel geleidelijk te worden genomen, nadat vaststaat dat voldoende duurdere woningen aanwezig zijn. Het is voorts waarschijnlijk dat de toenemende belangstelling voor betere en duurdere woningen op verschillende plaatsen zo groot zal zijn, dat aan alle behoefte op het gebied van de goedkope woningen kan worden voldaan uit de vrijkomende woningen. Vooral in de plaatsen waar een overmaat aan dergelijke woningen waarschijnlijk is, kan dan geleidelijk de bouw van gewone woningwetwoningen worden verminderd. Ook hierdoor kan een deel van de kosten van de fiscale tegemoetkoming worden opgevangen.

Het is niet ondenkbaar dat de belangstelling voor de fiscale tegemoetkoming zo groot zal zijn, dat de daaraan verbonden kosten de uitgespaarde subsidies in belangrijke mate gaan overtreffen. Als dat het geval zal zijn, dan wordt daarmee een claim gelegd op de toekomstige ruimte welke door de progressie van het tarief van de inkomstenbelasting bij stijging van de inkomens automatisch ontstaat. Wanneer het erom gaat de woningnood snel tot een einde te brengen, dan lijkt mij dat offer gerechtvaardigd.

Men zou als bezwaar tegen de regeling kunnen aanvoeren, dat deze een prikkel inhoudt tot verhoging van de huren van ongesubsidieerde woningen. Dit bezwaar is niet denkbeeldig, omdat de koopkracht van de vragers op de woningmarkt wordt vergroot. Het bezwaar kan worden opgevangen door verruiming van het aanbod. Overigens lijkt mij het gevaar niet zo groot omdat de tegemoetkomingen slechts aan een deel van de gegadigden worden verleend. Zou het verschijnsel, onverhoopt, toch optreden dan kan de overheid bij het goedkeuringsbeleid voorrang geven aan de woningen met de laagste huren c.q. met de laagste aannemingssommen van eigen woningen.

#### De inhoud van de ontworpen regeling

DE hierboven ontwikkelde gedachten leiden tot een regeling met de volgende inhoud:

##### artikel 54a

1. Het belastbare inkomen wordt, uitsluitend voor de toepassing van de tabel en van artikel 57, verminderd met een deel van de woonkosten van de belastingplichtige, voor zover deze woonkosten betrekking hebben op de woning welke hij als domicilie heeft.

2. Onder woonkosten in de zin van het eerste lid worden verstaan:

a. indien de woonkosten betrekking hebben op het eigen gebruik van een woning: de huurwaarde zoals deze op de voet van artikel 34 lid 2 in het inkomen is begrepen;

b. indien de woonkosten betrekking hebben op een woning, welke door de belastingplichtige anders dan als eigenaar wordt bewoond: de huur van of vergoeding voor die woning.

3. De vermindering bedoeld in het eerste lid bedraagt het bedrag waarmee de woonkosten f. 1.800 of, zo het onzuiver inkomen verminderd met de persoonlijke verplichtingen minder dan f. 18.000 bedraagt, tien procent van het onzuiver inkomen verminderd met de persoonlijke verplichtingen, overschrijden.

4. De vermindering volgens het voorgaande lid gaat een bedrag van f. 1.800 niet te boven.

5. De vermindering volgens het derde lid wordt verhoogd met tien procent voor het derde en elk volgend kind voor hetwelk de belastingplichtige kinderaftrek geniet, doch met niet meer dan vijftig procent. Voor het vaststellen van het aantal kinderen blijft artikel 56, vijfde en zesde lid, buiten toepassing.

6. De vermindering vindt geen toepassing indien:

- de woonkosten minder dan f. 1.200 bedragen;
- de uitkomst volgens het derde en vijfde lid tot een lager bedrag dan f. 300 leidt.

7. Onze Minister kan nadere regelen geven nopens de splitsing van huurbedragen die meer omvatten dan het enkele genot van het woongedeelte van een onroerend goed.

#### Toelichting

*Lid 1.* De tekst beperkt de toepassing tot de normale woning. Een tweede woning voor weekend-verblijf of vakantie dient buiten de regeling te blijven.

*Lid 2.* Voor de eigen woning wordt aangesloten bij de huurwaarde zoals deze tot het inkomen is gerekend. Degene die (tegen hoge prijs) een vooroorlogse woning met lage huurwaarde heeft aangekocht en deswege reeds een fiscale tegemoetkoming geniet ten opzichte van degene die een nieuwe woning heeft gekocht wordt hierdoor van dubbel voordeel uitgesloten. Voor de overige gevallen treedt de huur of vergoeding voor de huurwaarde in de plaats. Aangezien deze huur of vergoeding meer kan bevatten dan hetgeen onder huurwaarde wordt begrepen is in het zevende lid daarvoor een voorziening getroffen. Langs die weg kan het in de vergoeding begrepen bedrag voor de brandstoffen van een centrale verwarming e.d. worden afgezonderd.

*Lid 3.* De normale huur is gesteld op tien procent van het onzuiver inkomen verminderd met de persoonlijke verplichtingen. Dit is meer dan tien procent van het *netto* inkomen, dat wordt verkregen door ook met de belasting rekening te houden. Het maximum van f. 1.800 dat met een maandelijks bedrag van f. 150 overeenkomt is gekozen als maximum voor de goedkope woning. Het aanhouden van tien procent beneden een inkomen van f. 18.000 maakt het mogelijk, dat ook bij een lager inkomen met een overschrijding van de norm rekening kan worden gehouden.

*Lid 4.* De maximale vermindering van f. 1.800 betekent, gevoegd bij de grens van f. 1.800 volgens het derde lid, dat met hogere huren dan f. 3.600 geen rekening wordt gehouden. Absoluut en relatief zal de fiscale tegemoetkoming dus het hoogst zijn bij f. 3.600 huur. Voor het beoogde doel lijkt dit voldoende. Een hogere grens stuift op bezwaren vanwege de daaraan verbonden kosten, terwijl een lagere grens al gauw minder attractief wordt.

*Lid 5.* In dit lid is een aanvulling opgenomen ten behoeve van de grote gezinnen. De behoefte hieraan stoelt enerzijds op het feit, dat de grote gezinnen een lagere draagkracht hebben, die een extra prikkel nodig maakt en anderzijds op het mindere effect dat de regeling bij toenemend kindertal heeft op de uitkomst.

Lid 6. De hierin opgenomen beperkingen vloeien voort uit praktische overwegingen. Anderzijds versterken zij de prikkel tot het zoeken naar een betere woning.

Lid 7. De wenselijkheid van deze voorziening is bij lid 2 aangegeven.

#### Voorbeelden

IN het volgende staatje is de toepassing van de regeling op enkele voorbeelden weergegeven. Voor de berekening van de belasting is daarbij uitgegaan van het tarief 1965. Voor 1966 en volgende jaren zal de invloed van de belastingvermindering iets geringer zijn als gevolg van de tariefverlaging per 1 januari 1966 en 1 januari 1967.

Belastbaar inkomen	Aantal kinderen	Belasting	Netto inkomen (1-3)	Huur	Norm	Overschrijding (5-6)	Invloed belasting	Huur minus invl. bel. (5-8)	in pCt. van 4		
									Huur	Invl. bel.	Huur minus invl. bel.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
f.		f.	f.	f.	f.	f.	f.	f.			
9.000	2	737	8.263	1.440	900	540	102	1.338	17,4	1,2	16,2
12.000	2	1.401	10.599	1.800	1.200	600	146	1.654	17,0	1,4	15,6
15.000	2	2.233	12.767	2.100	1.500	600	181	1.919	16,4	1,4	15,0
18.000	2	3.241	14.579	2.070	1.800	270	—	2.070	14,2	—	14,2
				2.400	1.800	600	216	2.184	16,5	1,5	15,0
				2.700	1.800	900	342	2.358	18,5	2,3	16,2
				3.000	1.800	1.200	425	2.575	20,6	2,9	17,7
18.000	5	2.353	15.647	2.070	1.800	351 a)	114	1.956	13,2	0,7	12,5
				2.400	1.800	690 a)	227	2.173	15,3	1,4	13,9
				2.700	1.800	1.170 a)	373	2.327	17,3	2,4	14,9
				3.000	1.800	1.560 a)	518	2.482	19,2	3,3	15,9
24.000	2	5.681	18.319	3.600	1.800	1.800	779	2.821	19,7	4,25	15,4
				4.200	1.800	1.800 b)	779	3.421	22,9	4,25	18,7

a) Inclusief 30 pCt. verhoging wegens kindertal.  
b) Maximum in aanmerking te nemen deel van de overschrijding.

Uit deze voorbeelden blijkt, dat de toeslag voor gezinnen met drie of meer kinderen noodzakelijk is, om een resultaat te verkrijgen, dat ongeveer gelijk is aan dat voor gezinnen met 2 kinderen. In de praktijk zal het hoofdzakelijk gaan om gezinnen met een inkomen van f. 12.000 of hoger. Als het inkomen lager is, blijft echter de mogelijkheid aanwezig om een tegemoetkoming te ontvangen.

Op het eerste gezicht lijkt de norm van 10 pCt. van het belastbaar inkomen misschien aan de lage kant. Als redelijke norm gaat men in de praktijk meestal uit van een deel van het *netto* inkomen, waarbij men op een hoger percentage uitkomt. Voor ons doel moet de norm echter lager worden gesteld om te bereiken dat de uitkomst voldoende aantrekkelijk blijft.

Als maatregel tot bevordering van een algemene verbetering van de volkshuisvesting zou deze voorziening *blijvend* een rol kunnen spelen. Voor dit doel zou men echter na verloop van een aantal jaren de minimum norm geleidelijk iets kunnen verhogen, bijv. van 10 tot 12 pCt., waarbij

de grens van de huur van f. 1.800 naar f. 2.160 verschuift met handhaving van het maximum van de regeling met f. 3.600 huur, dus met vermindering van de in aanmerking te nemen overschrijding van f. 1.800 tot f. 1.440. Een overeenkomstig effect zal voorts uitgaan van het handhaven van de bedragen bij stijgende lonen en prijzen.

Utrecht.

C. P. A. BAKKER.

### MEDEDELINGEN VOOR ECONOMISTEN

#### F. de Vries-lezingen

Op uitnodiging van de Professor F. de Vries Stichting zal Prof. Bent Hansen een drietal lezingen houden over het onderwerp: „Short and long-term planning in underdeveloped countries”.

Deze lezingen zullen plaatsvinden op 3 mei a.s. om 10.30 uur en om 11.30 uur en op 4 mei a.s. om 11.30 uur in het gebouw van de Nederlandse Economische Hogeschool, Pieter de Hoochweg 122, Rotterdam.

Uitnodigingskaarten voor het bijwonen van deze F. de Vries-lezingen kunnen worden aangevraagd bij de secretaris-penningmeester van de Professor F. de Vries Stichting, correspondentie-adres: Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.

#### Voordracht Prof. Habr

Tijdens een gemeenschappelijke bijeenkomst van de Economische Sectie en de Sectie Operationele Research van de Vereniging voor Statistiek op maandag 23 mei 1966, zal de Tsjechische hoogleraar Prof. Habr een voordracht houden over de onderwerpen:

#### 1. System programming.

Experiences with economico-mathematical methods in our economic conditions. Criticisms of known methods. Necessity of new approaches. System programming and its philosophy. Economico-mathematical methods as a tool for transforming existing systems. „Fool-proof” economic systems. „Ideal” solutions. Economic appraisal of degeneracy. Possibilities of further development of the system programming.

#### 2. Some methodological questions concerning the objective function in a centrally planned economy.

Quantitative and qualitative aspects of social goals in optimization models. Overdetermination of economic targets. „Super” objective function. Objective criteria as constraints. Practical solution in many-preferential optimizations.

Deze bijeenkomst zal plaatsvinden in gebouw „Op Gouden Wieken”, Scheveningseweg, Den Haag, aanvang 14.00 uur. Belangstellende niet-leden kunnen een toegangskaart aanvragen d.m.v. overschrijving van f. 2,50 op giro-no. 15072 t.n.v. Raadgevend Efficiency Bureau Bosboom en Hegener N.V. te Amsterdam, onder vermelding van Lezing Prof. Habr.

# Recente publikaties

**Edward B. Fry: Wat is geprogrammeerde instructie?** (Teaching machines and programmed instruction. Vert. door C. van Walraven, met medewerking van Ir. W. Geerts). Universitaire Pers Rotterdam/Nijgh en Van Ditmar, Rotterdam 1965, 200 blz., f. 12,50.

## Verkorte inhoud:

Deel I (Hoofdaspecten van de geprogrammeerde instructie): inleiding — leertoestellen — grondbeginselen van het programmeren — soorten programma's — doelstellingen van het onderwijs en programmering — programmering en verschillen tussen leerlingen onderling — het gebruik van geprogrammeerde instructie.

Deel II (Constructie en evaluatie van programma's): inleidende beschouwingen — aanbieder van de leerstof — de afzonderlijke schakel — het antwoord — beloningen — tempo, vertakking en praktijk — beoordeling van de waarde van een programma.

**Dr. J. Koerts: Schattingsfuncties van storingen in economische relaties.** Universitaire Pers Rotterdam, 1966, 87 blz., f. 17,50.

Deze studie behandelt het schatten van de — niet waarneembare — storingen in het klassieke „regressie“-model.

**Burgerlijk Wetboek.** Met een inleiding van Prof. Mr. H. L. Bakels. Kluwers wetboeken en wetten no. 1. Æ. E. Kluwer, Deventer 1966, XXIV + 546 blz., f. 6,50.

**Wetboek van Koophandel.** Met een inleiding van Prof. Mr. J. M. M. Maeijer. Kluwers wetboeken en wetten no. 2. Æ. E. Kluwer, Deventer 1966, XX + 332 blz., f. 4,50.

De twee meest gehanteerde wetboeken liet Kluwer in een pocketeditie verschijnen, tot meerder gerief van de zeer velen — niet-beroepsjuristen — die voor hun werk of studie tekstedities van deze wetboeken bij de hand moeten hebben.

Prof. Bakels en Prof. Maeijer schreven korte inleidingen, waarin zij de plaats van het B.W. resp. van het handelsrecht in ons rechtsbestel laten zien. Ten einde het raadplegen te vergemakkelijken zijn de artikelen voorzien van opschriften waarin de essentie van deze artikelen wordt weergegeven; bovendien zijn aan het slot uitvoerige trefwoordenregisters opgenomen.

In het B.W. zijn ook opgenomen de Wet Vereniging en Vergadering en de Wet op Stichtingen, in het W.v.K. de Wet op de Coöperatieve Verenigingen, de Faillissements-, de Octrooi-, de Merken-, de Handelsnaam-, de Auteurs- en de Handelsregisterwet. Niet opgenomen is het tweede boek van het W.v.K., omdat verhoudingsgewijze slechts weinigen met het zee- en binnenvaartrecht in aanraking komen.

De deeltjes zien er verzorgd uit; dit geldt in het bijzonder voor de omslagen.

**Prof. Dr. H. C. Bos: Spatial dispersion of economic activity.** Universitaire Pers Rotterdam, 1965, 99 blz., f. 21,50.

Enkele van de praktische vragen, die in deze theoretische en mathematische studie over de optimale geografische spreiding, der produktie worden beantwoord, luiden: Verdient concentratie van de bevolking en van industriële activiteiten in enkele grote centra de voorkeur boven een spreiding over een groter aantal kleinere centra? Bestaan er voor de soorten industrietakken verschillen t.a.v. de mate van ruimtelijke spreiding? Hoe dienen de centra van industriële activiteit landelijk verspreid te liggen?

## GELD- EN KAPITAALMARKT

### Geldmarkt

DE inhoud van de Nederlandse Schatkist beweegt zich als een woelige zee. De ene dag is deze kist nauwelijks groot genoeg om alle middelen te bevatten en korte tijd later is het niveau honderden miljoenen guldens lager. Deze vloed en eb hebben op de geldmarkt een tegengestelde invloed. Wat zou de markt zich niet veel rustiger kunnen ontwikkelen, wanneer de Staat zou besluiten ook bij de handelsbanken saldi te gaan aanhouden, zoals in de Verenigde Staten het geval is. Bovendien zou de Minister van Financiën dan aan rente-inkomen jaarlijks enige tientallen miljoenen guldens incasseren.

In het 18 april eindigende zevendaagse tijdvak voerde de Schatkist f. 305 mln. naar de markt. De maandelijkse uitkering aan de gemeenten speelde hierbij een rol van betekenis. Tegelijkertijd kromp de bankpapiercirculatie verder in, nl. met f. 113 mln. Ten slotte steeg de valutavoorraad van De Nederlandsche Bank met f. 87 mln. Swaptransacties in dollars, een vorm van moderne open-

(I. M.)

BELEG INTERNATIONAAL  
BELEG IN **Interunie**

N.V. Internationale Beleggings Unie „Interunie“, Postbus 617, Den Haag

marktpolitiek, vergelijkbaar met de vroegere transacties in schatkistpapier met beding van wederinkoop, hebben hierop mede invloed gehad. F. J. Sandbergen schat dit bedrag in zijn „Overzicht der geldmarkt” op f. 185 mln. De belangrijkste factoren, die de marktsituatie bepalen, hebben derhalve in dezelfde richting gewerkt.

De banken hebben de haar toestemende middelen gebruikt om een groot deel van de bij De Nederlandsche Bank opgenomen voorschotten af te lossen, nl. f. 309 mln., ofschoon anderzijds door verdiscontering nog f. 5 mln. betaalmiddelen bij de Bank zijn opgenomen. In sommige dagbladen wordt in dit verband nogal eens gezegd, dat de banken zich met de aflossing haasten omdat deze kredietverlening zo duur zou zijn. Onder de huidige omstandigheden is dit bepaald niet juist. De voorschotrente van de Centrale Bank bedraagt 5 pCt. Voor driemaandsdeposito's zal thans niet veel minder moeten worden betaald. De daggeldrente op de open markt heeft in de afgelopen weken van krapte 4 pCt. tot  $4\frac{3}{4}$  pCt. bedragen.

De resterende steun, die De Nederlandsche Bank heeft uitstaan, bedraagt nog f. 256 mln. De banken waren niet in staat meer af te lossen, omdat zij eerst een voorsprong op hun verplichte deposito's willen opbouwen, mede met het oog op de aanstaande stijging van de bankbiljetten-circulatie. Vandaar dat de tegoeden der banken op 18 april f. 218 mln. bedroegen tegenover een verplicht deposito van f. 57 mln.

#### Kapitaalmarkt

De activiteit op de emissiemarkt lijkt de laatste tijd minder groot dan in de eerste maanden van het jaar.

Men moet hierop wellicht de oorzaken en de gevolgen van de autoriteiten, die immers de pogen door de gegadigden in de rij te zetten de vraag wat gelijkmatiger over de tijd te spreiden. Thans hebben de Nederlandse Gasunie en de Nederlandse Dagbladunie de beurt gehad. Inmiddels boort de Bank voor Nederlandsche Gemeenten een nieuwe bron aan in de vorm van de uitgifte van rentespaarbriefven. Het bedrag is beperkt, nl. f. 15 mln., de looptijd eveneens, nl. 6½ jaar. Op de vervaldag vindt aflossing plaats tegen 150 pCt.

Indexcijfers aandelen. (1953 = 100)	30 dec. 1965	H. & L. 1966	15 april 1966	22 april 1966
Algemeen	343	361 — 327	335	336
Internationale concerns	477	513 — 454	466	464
Industrie	313	322 — 300	308	311
Scheepvaart	136	140 — 128	129	128
Banken en verzekering	180	187 — 163	165	163
Handel enz.	163	167 — 156	161	162

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

Aandelenkoersen a).			
Philips	f. 112,50	f. 120,90	f. 120,80
Unilever, cert.	f. 114	f. 101,20	f. 99,40
Kon. Petroleum	f. 147,60	f. 151	f. 150,80
A.K.U.	389	358	361½
K.L.M.	f. 268	f. 445	f. 436
Hoogovens, n.r.c.	440	423	420
E.M.S.	190	206	200
Kon. Zout-Ketjen	765½	673	675½
Zwanenberg-Organon	f. 171	f. 173	f. 178,80
Robeco	f. 222	f. 215	f. 214

New York.			
Dow Jones Industrials	964	948	950

Rentestand.			
Langlopende staatsobligaties b)	5,98	6,43	6,45
Aandelen: internationalen b)	4,0	.	.
lokale b)	4,2	.	.
Disconto driemaands schatkistpapier	4½	4¾	4¾

a) Aangepast voor kapitaalwijzigingen.

b) Bron: Amsterdam-Rotterdam Bank.

C. D. JONGMAN.

## EILANDGEBIED CURAÇAO

### FUNCTIE HOOFD ACCOUNTANTSBUREAU

Het Bestuurscollege van het Eilandgebied Curaçao roept sollicitanten op voor indienstneming als Hoofd van het Accountantsbureau.

VEREIST: a. Diploma NIVA of VAGA, niet later behaald dan in 1963.

b. Leeftijd minstens 35 jaar.

c. Ervaring in overheidsdienst strekt tot aanbeveling.

Aangeboden wordt een contract van 4 à 5 jaar, tenzij t.z.t. met wederzijds goedvinden een langere termijn wordt overeengekomen. Voor evt. sollicitanten in Nederlandse Overheidsdienst zal worden getracht om detachering te verkrijgen.

SALARIS: Berekend op basis van geh. met 3 kind.

Ant. fl. 22.968,00 per jaar (is pl.min. Ned. fl. 42.000,00). Na inhouding van ink.bel. en premieën soc.-verz. wetten resteert netto Ant. fl. 20.150,00.

Bij evt. detachering zijn deze premieën niet verschuldigd. Het Statistiekbureau heeft berekend dat naar de toestand per medio 1965 een Bruto inkomen op Curaçao ad Ant. fl. 22.000,00 gelijke kcopnkracht vertegenwoordigt als een Bruto inkomen in Nederland ad

Ned. fl. 44.100,00 voor een gehuwde zonder kinderen, resp.

Ned. fl. 42.300,00 voor een gehuwde met 2 kinderen, resp.

Ned. fl. 39.700,00 voor een gehuwde met 5 kinderen.

De volledige publikatie van het Statistiekbureau wordt op verzoek per luchtpost opgezonden.

REISKOSTEN: Zowel bij uitkomen als bij repatriëring, vrij reizen voor betrokkene en overige gezinsleden (1e klasse).

UITRUSTINGSKOSTEN-vergoeding: Bij uitkomen Ant. fl. 3.000,00

Bij repatriëring: Ned. Ant. fl. 2500,—

EXTRA VERGOEDING bij afloop contract: minstens 4 maanden extra salaris, nl. een maand salaris voor elk vol dienstjaar (is pl.min. Ant. fl. 7.600,00)

HUISVESTING: Voor een vrijstaande drieslaapkamerwoning met eigen tuin op goede stand kan worden zorggedragen (Huurprijs pl.min. Ant. fl. 200,00 p.m.)

Eigenhandige uitvoerige SOLLICITATIE per omgaande te richten aan „HET BESTUURSCOLLEGE VAN HET EILANDGEBIED CURAÇAO, Scharloeweg 35, Willemstad, Curaçao Ned. Ant.”, onder bijvoering van een recente pasfoto.

Gelegenheid tot een persoonlijk onderhoud in Nederland met de Wethouder voor Financiën van Curaçao, in de tweede helft van april 1966.

## BANDEN E.-S.B. 1965

Zond u ons uw bestelkaart reeds toe?  
Het aantal banden, dat wij laten vervaardigen hangt nl. af van de hoeveelheid bestellingen, die wij ontvangen. Opdat wij u niet zullen moeten teleurstellen adviseren wij u, voor zover u dit nog niet deed, uw bestelkaart omgaand in te zenden aan:

**N.V. Koninklijke Nederlandsche  
Boekdrukkerij H. A. M. Roelants  
Postbus 42, Schiedam**

## MARKETING ADVISEUR

heeft enkele dagen per  
week beschikbaar

Brieven onder No. E.S.B. 17-1, postbus 42, Schiedam

*Blijf bij — Lees „E.-S.B.”!*

# N.V. BANK VOOR NEDERLANDSCHE GEMEENTEN

gevestigd te 's-Gravenhage

UITGIFTE VAN

## RENTESPAARBRIEVEN 1966

tot een zodanig totaalbedrag als tot en met 15 juni 1966 zal worden geplaatst, met dien verstande, dat de verkoop vóór die datum zal eindigen op de dag, waarop een totaalbedrag van

**f 15.000.000.—**

is geplaatst. De Vennootschap behoudt zich voor — na aankondiging per advertentie — het bedrag te verhogen. In dat geval zal in de desbetreffende advertentie het nieuwe totaalbedrag alsmede eventueel een nieuwe datum voor de beëindiging van de verkoop worden bekendgemaakt.

Grootte der stukken: f 500.— en f 100.— nominaal aan toonder.

**KOERS VAN UITGIFTE 100 pCt.**

**De Rentespaarbrieven 1966 zijn aflosbaar op 1 november 1972  
tegen een koers van 150 pCt.**

Vervroegde aflossing zal zijn uitgesloten.

De verkoop vangt aan op maandag 2 mei 1966 bij de kantoren te Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage, voorzover in genoemde plaatsen gevestigd, van:

**Amsterdam - Rotterdam Bank N.V.**

**Algemene Bank Nederland N.V.**

**Lippmann, Rosenthal & Co. N.V.**

**Mees & Hope**

**H. Oyens & Zonen N.V.**

**Pierson, Heldring & Pierson**

**Theodoor Gilissen N.V.**

**Hollandsche Bank-Unie N.V.**

**Nederlandsche Credietbank N.V.**

**Nederlandsche Middenstandsbank N.V.**

alsmede van **Coöp. Centr. Raiffeisen-Bank te Utrecht**

**Coöp. Centr. Boerenleenbank te Eindhoven**

voorts **ten kantore der Vennootschap**

op de voorwaarden van het prospectus d.d. 22 april 1966.

Prospectussen alsmede, in beperkte mate, de statuten en het laatste jaarverslag, zijn, bij bovenstaande kantoren verkrijgbaar.

's-Gravenhage, 22 april 1966.

N.V. Bank voor Nederlandsche Gemeenten.

## EUROPESE INVESTERINGSBANK

(opgericht bij het Verdrag van Rome in het kader van de Europese Economische Gemeenschap)

Bij de Economische Directie van de bank kan worden geplaatst een:

### ECONOOM

In nauwe samenwerking met de financiële en technische deskundigen zal hij investeringsprojecten ten aanzien van de rentabiliteit economisch moeten analyseren; verder zal hij worden belast met algemeen macro-economisch onderzoek per bedrijfstak en per land.

Vereist: enige jaren ervaring in soortgelijke werkring, zeer goede kennis van de Franse taal en mogelijkheid tot spoedige indiensttreding. Leeftijd tot circa 35 jaar.

Goede ontplooiingsmogelijkheden. Aantrekkelijk salaris; vergoeding voor verhuis- en installatiekosten.

Uitsluitend schriftelijke — met de hand geschreven — sollicitaties met uitvoerige inlichtingen en onder bijvoeging van een recente pasfoto, op korte termijn te richten aan het Hoofd van de Afdeling Personeel, Waterloolaan 85, Brussel 1.

## GEMEENTE EDE

(66.000 inwoners)

Gewijzigde oproep

In verband met de snelle groei en structurele verandering der gemeente kan op de afdeling financiën der secretarie worden geplaatst een

### MEDEWERKER

die in staat is een belangrijke bijdrage te leveren in de werkzaamheden betreffende het opstellen van investeringsplannen, de financiële capaciteitsplanning, het uitbrengen van financieel-economische adviezen en/of het samenstellen van de gemeente-begroting volgens moderne methodieken. Een op bovengenoemde werkzaamheden gerichte opleiding is vereist, terwijl ervaring op genoemd terrein tot aanbeveling strekt.

Salaris maximaal f. 1.553,— per maand (*hoofdcategorie 1e klasse*).

Bij het bezit van meerdere vakdiploma's wordt voor een dezer diploma's een toelage van f. 53,— per maand toegekend. Voor het verkrijgen van een woning wordt medewerking verleend.

Sollicitaties met uitvoerige inlichtingen omtrent opleiding en ervaring binnen 10 dagen in te zenden aan burgemeester en wethouders.

*U reageert op annonces in „E.S.B.”?  
Wilt U dat dan steeds kenbaar maken!*

## HET SOCIALE WERKVOORZIENINGSCHAP ZUIDOOSTELIJK LIMBURG

roept sollicitanten op voor de functie van

### Hoofd van de financieel-economische sector

die belast zal worden met de inrichting en opzet van — alsmede de eindverantwoordelijkheid over — de bedrijfsadministraties van het Werkvoorzieningschap.

Zijn taak zal voornamelijk bestaan uit het adviseren over en periodiek verstrekken van gegevens aan de leiding, ondermeer met betrekking tot omzetten, kosten, resultaten, efficiency, rentabiliteit, financiering, liquiditeit, begrotingen enz.

#### EISEN:

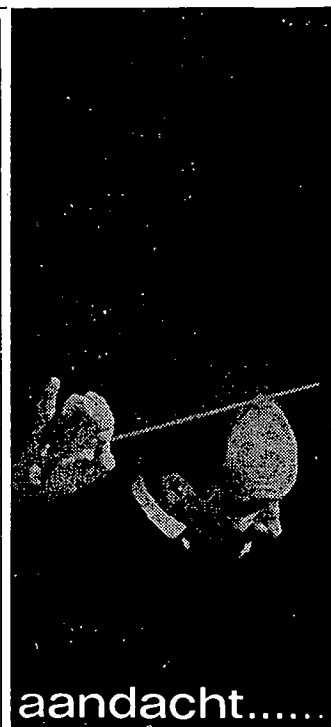
Ruime ervaring en inzicht op vorengenoemd terrein. Qua theoretisch opleidingsniveau wordt gedacht aan het bezit van b.v. het diploma NIVA of VAGA, M.O.-Boekhouden of doctoraal economie. Zij, die op dit gebied een vergevorderde opleiding bezitten, kunnen eveneens solliciteren.  
Leeftijd ± 35 jaar.

#### SALARIËRING:

Afhankelijk van opleiding en ervaring zal de salariering in overeenstemming zijn met de hoge eisen die aan deze functie worden gesteld.

Het Werkvoorzieningschap is een publiekrechtelijk samenwerkingsorgaan, opgericht door 14 gemeenten, dat zich tot doel stelt door het oprichten en exploiteren van werkplaatsen en werkobjecten werkgelegenheid te verschaffen aan lichamelijk en geestelijk gehandicapten (momenteel ± 800 tewerkgestelden).

Sollicitaties binnen 10 dagen te zenden aan de Secretaris van bovengenoemde instelling, p.a. Euterpelaan 32 te Heerlen.



**aandacht.....**

Volledige concentratie. Niets ontgaat de dirigent. Niets ontgaat het publiek. Een harmonisch samenspel met een verrassend resultaat. Bijzondere aandacht krijgt ook Uw advertentie in het vaktijdschrift. Een tijdschrift wordt gelezen in een rustige steer. Bij uitstek de gelegenheid om Uw verkoopboodschap te lanceren. Daarom adverteer steeds méér bedrijven - met groelend succes - in vaktijdschriften!



Wie iets te zeggen heeft - adverteert in vaktijdschriften