

# ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN DE STICHTING HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

2 november 1966

51e jaargang, no. 2566

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.

## INHOUD

Reclameeting .....	1127
<i>Ir. N. R. A. Krekel, Drs. T. G. van der Woerd en Drs. J. J. Wouterse:</i>	
De Nederlandse scheepsbouw: wat nu? (II) .....	1128
<i>Dr. F. W. C. Blom:</i>	
Vernieuwing van financiële opvattingen in het bedrijfsleven .....	1131
<i>C. P. A. Bakker:</i>	
De belasting op overwerkloon .....	1133
<i>Dr. J. W. H. Geerlings:</i>	
De kosten van de weg; enkele actuele aspecten (I) .....	1135
<b>Boekbesprekingen:</b>	
Opstellen over openbare financiën, deel 1 en 2 ( <i>bespr. door Drs. G. de Man</i> ) .....	1138
Mr. H. Luijk: Het Directie-secretariaat ( <i>bespr. door Drs. P. van Vuuren</i> ) .....	1139
Sidney Dell: A Latin American Common Market? ( <i>bespr. door Drs. M. den Admirant</i> ) .....	1140
Peter Hall: Zeven wereldsteden ( <i>bespr. door Prof. Dr. W. Steigenga</i> ) .....	1143
<i>Prof. Dr. C. D. Jongman:</i>	
Geld- en kapitaalmarkt ...	1144

AUTEURSRECHT VOORBEHOUDEN

## Reclameeting

HET Genootschap voor Reclame wil zijn: „een ontmoetingsplaats voor allen, die in de veelzijdige wereld van de reclame een functie hebben of bij de reclame betrokken zijn”, zoals adverteerders, reclamebureaus, drukkerijen, dagbladuitgevers, fotostudio's, marktonderzoekers, tekstschrijvers enz. Wij moeten ons sterk vergissen als dat ontmoetingsaspect voor de ca. 900 deelnemers aan het 27e congres van het Genootschap, dat op 20 en 21 oktober jl. in de Rotterdamse Doelen werd gehouden, niet het belangrijkste van het hele congres is geweest. Het congressthema luidde: „Nieuwe Dimensies”, wat door zijn vaagheid (het had met evenveel recht bijv. kunnen heten „Contouren voor Morgen” of „Vervagende Grenzen”) zich uitstekend leende voor het intrappen van open deuren en het bewandelen van platgetreden paadjes. Men is hieraan niet ontkomen, zeker niet de eerste congresdag.

Reeds de inleiding op het congressthema van de voorzitter van het Genootschap, Dr. J. P. Ton, bleef — onvermijdelijk bij zo'n onderwerp — ietwat mistig. Interessant voor ons was zijn inleiding slechts waar hij *niet* sprak over het congressthema, namelijk toen hij zich keerde tegen de Stichting Etherreclame en in aansluiting daarop „het” probleem voor de reclame-man voor het komende jaar aanroerde: „het vinden van het juiste evenwicht tussen de orthodoxe media en de televisiereclame” (helaas alleen aanroerde; zou het wellicht geen beter, althans concreter, onderwerp voor het congres zijn geweest?).

De heer Ton pleitte ook voor een nauwere samenwerking in *alle* gelederen van de reclamewereld, o.a. ten einde zich beter te kunnen verdedigen tegen de vele kritiek op het fenomeen reclame. Daarbij noemde hij het „verzoek” inzake de wasmiddelenprijzen van de Britse regering aan Unilever en Proctor & Gamble en de kritiek die Dr. C. de Galan in een radiopraatje spuide. Jammer was het dat de heer Ton de economische argumenten van de reclame-critici slechts trachtte te ontzenuwen met behulp van de al te simpele redenering: reclame is onverbreekelijk verbonden met ons economische stelsel; wie de eerste aanvalt tast ook de laatste aan. Alsof je marxist zou moeten zijn om op de reclamewereld kritiek te mogen hebben! Dat reclame ook een zeker economisch nut heeft, willen wij niet ontkennen; maar men parere economische aanvallen bij voorkeur met economische wapens.

Onvermijdelijk worden op een congres dat naar een naam als „Nieuwe Dimensies” luistert Schumpeters „Neue Kombinationen” weer eens van stal gehaald. Dit gebeurde door Dr. J. Bartels, die overigens het vage kader van het hem toebedeelde onderwerp „Nieuwe dimensies, de ondernemer in groeiende markten” uitstekend wist te vullen. *Schaalvergroting en internationalisatie* waren naar zijn mening de belangrijkste van deze dimensies.

De algehele indruk, die van zo'n dagje congresseren beklijft, is evenwel die van een dag waarop waarheden als koeien worden verkondigd die, naar wij voor het reclamevak hopen, ook door de reclamemensen zelf als zodanig worden ervaren. Maar voor hen was hetgeen buiten de congreszalen te horen en te zien was (concreter: de ontmoetingsplaatsfunctie uit de aanhef van dit artikel) wellicht belangrijker.

Het Genootschap voor Reclame heeft wel eens interessanter congressen — dat van vorig jaar over „imago” bijvoorbeeld — georganiseerd.

dR

# De Nederlandse scheepsbouw: wat nu? (II)

WIJ komen terug op onze constatering in het begin van ons artikel in *E.-S.B.* van 26 oktober 1966<sup>1)</sup>, dat het feitenmateriaal dat Commissie en werkgroepen hebben verzameld, nog andere conclusies toelaat dan die, welke de Commissie daaruit heeft getrokken. Allereerst menen wij, dat de voorgestelde fusie, de scheiding van reparatie en nieuwbouw en ten slotte de inrichting van twee werven voor seriebouw, waarvan de totale kosten boven de f. 200 mln. zullen liggen, geen enkel effect zullen sorteren, als niet eerst een infrastructuur wordt geschapen in de Nederlandse scheepsbouw, die samenwerking überhaupt mogelijk maakt. Twee punten moeten daarbij voorop staan:

- samenwerking en integratie in research, ontwikkeling en standaardisatie;
- gelijkschakeling van calculatie- en boekhoudsystemen.

Daarna pas zal men voorzichtig de weg van concentratie en internationale samenwerking op kunnen gaan.

## Research, ontwikkeling, standaardisatie

DE werkgroep „Research en Ontwikkeling”, zich afvragende waarom de Nederlandse scheepsbouw het schip bouwt dat hij thans bouwt, komt tot de conclusie: „... dat de historisch gegroeide relatie tussen werf en (Nederlandse) reder als de belangrijkste oorzaak gezien moet worden” (ReO 5). Wil men verbeteringen bereiken dan zal men vanuit dit gegeven punt moeten vertrekken. Dat men moet vertrekken is duidelijk, want: „In bedoelde relatie is de rol van de Nederlandse werf min of meer een passieve rol geweest; een afwachten van wat de reder wenst” (ReO 5). Zelfs de „follow-up” van het produkt ontbreekt: „Enige inlichting met betrekking tot constructies, gedrag van het schip, doelmatigheid van laden en losgerei, enz. krijgt de werf nauwelijks” (ReO 6). Bij een bruuske overgang naar seriebouw volgens eigen ontwerp zou wel eens „de wal het schip kunnen keren”.

Enkele subcommissies schenken ook niet hun volle vertrouwen aan het heil van het standaardschip.

— De werkgroep „Produkt” meent: „... dat factoren die betrekking hebben op het produkt zelf, slechts van beperkte invloed kunnen zijn op de concurrentiepositie. De kosten van materialen (lees: onderdelen) e.d. zullen door goedkope lonen en grote seriefabricage (dus van onderdelen) in Japan echter aanmerkelijk lager zijn”

<sup>1)</sup> In dat artikel zijn de voetnoten 1 en 2 abusievelijk verwisseld.

(Pdt 43). De werkgroep gelooft daarin dus meer dan in haar standaardschepen (Pdt 6 en 7).

— De werkgroep „Research en Ontwikkeling” gelooft niet in een standaardschip, want: „De omstandigheden zijn onvoldoende geconsolideerd om in het huidige tijdsgewricht binnen een redelijke tijd tot standaardisatie (van het scheepsontwerp) te komen”.

Men kan het met deze bedenkingen volkomen eens zijn ook al omdat twijfel aan de commerciële „haalbaarheid” van de serieverkoop gerechtvaardigd lijkt. Wij komen dan ook tot een conclusie die in Com 62 - 68 als onderaangetroffen wordt: wil men de zaak in beweging krijgen dan zal men in samenwerking met de Nederlandse reders — voornamelijk hun bouw bureaus — een research- en ontwikkelingsorganisatie moeten opbouwen, welke zich vooral richt op de standaardisatie van details en bouwelementen (ReO 11).

Het zou een inefficiënte, nationale zelfoverschatting zijn hierbij geen aandacht te schenken aan de reeds ver gevordeerde Zweedse standaard. Het is zeer goed denkbaar, dat vanuit het programma van eisen van de Nederlandse rederijen andere behoeften aan standaardisatie ontstaan dan vanuit de programma's van eisen der Zweedse. Men kan echter bij het geleidelijk ontwikkelen van een Nederlandse standaard althans proberen familieverbanden te creëren met de Zweedse en als uiteindelijk perspectief te streven naar een Europese standaard, met de mogelijkheid — pas daardoor te bereiken — van Europese werkverdeling in Europese seriebouw (!).

Het is denkbaar dat bij de bouw bureaus van de rederijen geen enthousiasme bestaat voor het medewerken aan zoveel overleg, waarin zij de indruk zullen krijgen „hun waardevolle know-how weg te geven”. Na enige aarzeling zal deze reserve zeker wegvallen, als men gaat bedenken dat, zodra de Japanse scheepsbouwers de Nederlandse de doodsteek zouden hebben toegebracht, het einde van de bouw bureaus der reders ook niet ver meer zou zijn, gezien het Japanse adagium „first finish then change” (Pdt 9 en 10).

Behalve reders en werven zijn er nog twee instanties in Nederland, welke een waardevolle bijdrage in deze research- en ontwikkelingsorganisatie hebben te bieden: T.N.O. en het ook internationaal hoog aangeslagen Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation (Rei 38). Zo groeit de gedachte aan een ontwikkelingsgroep, waarin de nationale „assets” op het gebied van de ontwikkeling van een rationeel en functioneel scheepsbouwprodukt, t.w. werven, reders, N.S.P. en T.N.O., zijn gebundeld.

(I.M.)

## Uw reserves deskundig belegd: aandelen

Deze groep zou zich in eerste aanleg dienen te richten op het ontwikkelen van een schip dat beantwoordt aan het programma van eisen dat door de Nederlandse reders het beste kan worden gecompileerd, *niet* met de bedoeling een standaardship te ontwerpen, doch ten einde te komen tot een complex van standaardonderdelen en bouwdeelen, die een optimum aan vaar- en vervaardigingsefficiëntie betekenen<sup>2)</sup>. Het staat de werven vrij het als model dienende schip of varianten daarop in binnen- en buitenland aan te bieden. De door enkele werkgroepen gevreesde binding (ReO 7, Pdt 36) van de meewerkende reders aan een opdracht op het ontwerp wordt in deze opzet vermeden.

Vanuit deze samenwerking ad hoc kan een meer duurzame voortvloeiing tot het zo sterk bepleite centrale, nationale ontwerp bureau (Pdt 12), alsmede een bescheiden opzet van de eveneens bepleite integrale researchbenadering (Com 66 en 71), echter beide benaderd langs psychologische — voor betrokkenen aanvaardbare — wegen.

#### Gelijkschakeling van calculatie- en boekhoudsystemen

**G**EEN enkele samenwerking, noch integratie, noch onderlinge toelevering, noch interne specialisatie, is in de praktijk van het produceren en verkopen mogelijk, als aan een opdrachtgever niet op zeer korte termijn een scherpe offerte, die alle deelnemers in de samenwerking bindt, kan worden voorgelegd. Evenmin kan een onduidelijke nacalculatie als basis voor onderlinge verrekening en controle op ieders bedrijfsresultaat worden gemist.

Een uniform calculatiesysteem in de Nederlandse scheepsbouw is daartoe een eerste vereiste. Een goede aanzet vormt het bestaande calculatieformulier van de Cebosine, maar de algemene toepassing hiervan wordt verhinderd door onvoldoende wil tot samenwerken, het ontbreken van een Nederlandse standaard en volslagen ongelijkheid van de rekeningsstelsels, waarop de calculatie bij elke werf moet aansluiten. Al mag de wil tot samenwerken toenemen en al is de ontwikkeling van een Nederlandse (of Nederlands-Zweedse) standaard op korte termijn mogelijk, de uniformering van rekeningsstelsels kan als schakel in deze ketting niet achterwege blijven.

Wellicht kan het accountantsonderzoek dat de Commissie heeft laten uitvoeren, hier een uitgangspunt vormen. Het moeizame doch onontbeerlijke uniformeringsproces<sup>3)</sup> zou aanmerkelijk te versnellen zijn door de vorming van een accountantsmaatschap voor de scheepsbouw, waarin de huidige accountants van de werven zouden participeren, en die de accountantsdiensten voor alle werven zou verzorgen. Ook bij contacten met de overheid en bij internationaal overleg zou deze concentratie uiterst waardevol zijn.

<sup>2)</sup> Wij gebruiken het woord standaard in de nationale betekenis, niet in de beperkte definitie van Pdt 24.

<sup>3)</sup> Zie: *Ontwikkeling - Samenwerking - Fusie*, Samsom, Alphen aan den Rijn 1965, blz. 103.

#### Groepsvorming

**W**ANNEER een sluitende infrastructuur samenwerking eenmaal mogelijk maakt, zal men een goede en beperkte keuze moeten maken van samenwerkingsobjecten. Beperkt: omdat het beter is te slagen in weinig, dan te falen in veel. Het valt op dat de Commissie de vorming van een scheepsbouwgroep door de Commissie tot vijf werven vrijwel geheel baseert op nieuwbouw van scheepstypen, die blijkens de prognose van de Economische Werkgroep internationaal het meest worden gevraagd.

Dit kan verbazing wekken, omdat juist hier de concurrentie het heftigst zal zijn. Wij zouden daarom de praktische acquisitiekansen van de Nederlandse werven als een minstens even goed uitgangspunt willen aanmerken en groepsvorming allereerst willen zoeken bij werven, die in de eerstkomende jaren concrete mogelijkheden zien om tezamen zoveel schepen van een bepaald type te acquireren, dat daaruit af en toe een serie kan worden geformeerd. Deze concrete mogelijkheden vermoeden wij in de relaties met de Nederlandse reders en hun internationale connecties, alsmede in de goede verstandhouding tussen sommige werven en internationale olieconcerns.

Misschien is het mogelijk op grond van deze verbanden één of meer acquisitiekantoren te stichten, waar het noodzakelijk overleg tussen een scheepsbouwgroep en deze opdrachtgevers kan worden geconcentreerd. Vooral voor de planning op wat langere termijn en de gemeenschappelijke ontwikkeling van bruikbare basisscheepstypen en standaardonderdelen zou dit vruchtbaar zijn, in het bijzonder als geprofitteerd kan worden van de resultaten van de eerder bepleite nationale ontwikkelingsgroep. Wij achten dit een zekerder weg naar volledige bezetting van kostbare nieuwe werven voor seriebouw dan een stoutmoedige greep naar een anoniem deel van een wereldmarkt.

Zowel binnen de groep van middelgrote werven als bij de zeven grote werven zien wij praktische mogelijkheden voor deze werkwijze, die overigens veel gemeen heeft met vormen van samenwerking welke in sommige scheepsbouwsectoren reeds tot belangrijke resultaten hebben geleid (H.S.A., I.H.C.). In de bestaande verhoudingen bij de zeven grote werven zou deze samenwerking op nieuwbouwgebied zonder al te veel moeite tussen vijf van hen tot stand te brengen zijn.

#### Internationale samenwerking

**P**OGINGEN tot internationale samenwerking door de W.E.S. (West European Shipbuilders) en de O.E.S.O. (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) zijn mislukt (Com 25, Ec I 3-11). De Commissie beperkt haar aanbevelingen op dit punt tot een pleidooi voor realisering van het steunvoorstel van de E.E.G., dat een subsidie van 10 pCt. op de contractprijs inhoudt. Wij wijten deze mislukkingen aan het doel (productiebeperking) en de omvang (alle „georganiseerde“ scheepswerven) van de samenwerkingspogingen.

(I.M.)

# VEREENIGD BEZIT VAN 1894

Internationale samenwerking tussen een beperkt aantal ondernemingen — en vooral binnen de E.E.G. — zien wij als noodzakelijk en ook mogelijk voor de volgende doelstellingen:

- de ontwikkeling van een Europese standaard op basis van overleg tussen Europese rederijen en werven;
- specialisatie van de seriebouw van scheepsmotoren in overleg met de belangrijkste licentiegevers;
- stichting van dokken voor bouw en reparatie van mega-tankers (tot 500.000 tdw.).

Nederland zal niet op elk van deze gebieden vooraan kunnen staan, maar voor elke concessie zullen compensaties te verkrijgen zijn, die niet alleen de Nederlandse maar ook de Europese scheepsbouw versterken.

#### Financiële faciliteiten

**O**NMISBAAR voor het opvoeren van de omzet, of het nu schepen naar maat, standaardelementen betreft, is een fiscaal en financieel klimaat dat de Nederlandse werf niet ten achter stelt bij haar buitenlandse concurrent en haar de impuls tot verbetering verschaft.

Voor financiële faciliteiten kon de Commissie weinig concrete aanbevelingen doen, gezien haar opdracht (Com 111-121, 149). Aan de analyse van wat in andere landen ingang heeft gevonden, wordt echter wel een geheel rapport (Fin) gewijd. Daaruit blijkt dat in principe drie soorten faciliteiten mogelijk zijn:

1. op schepen: verlaging of restitutie van omzetbelasting, subsidie op contractprijzen aan reders of werven;
2. op scheepskredieten: staatsgaranties, staatskredietfonds, subsidies op rente of kredietverzekeringspremie;
3. op werfinvesteringen: subsidies, kredieten, kredietgaranties, afschrijvingsfaciliteiten.

Als faciliteit op schepen of scheepskredieten achten wij in tegenstelling tot de Commissie (Com 120, Ec I 43) subsidie op de contractprijs een juiste keuze. Het alternatief: faciliteiten op scheepskredieten, werkt discriminerend ten aanzien van opdrachtgevers, die contant betalen. Dit laatste zou overigens minder een bezwaar zijn voor de werven dan voor een gezonde overheidsbeleid ten aanzien van de rederijbedrijven.

Te overwegen zou nog zijn kredietfaciliteiten te scheppen, die alleen worden verleend onder intrekking van de subsidie op de contractprijs. Deze overwegingen zijn actueel in verband met een thans in behandeling zijnde voorstel van de E.E.G.-Commissie tot een subsidie van 10 pCt. op de contractprijs, waarbij de wijze van subsidieverlening nog niet is bepaald. Argument voor de hoogte van de subsidie (10 pCt.) is namelijk dat Japan (Com 119) door middel van subsidies de concurrentieverhoudingen vervalst met 10 pCt. Dit argument achten wij minder gelukkig. Niet de „price-leader” moet de subsidiehoogte bepalen, maar de vraag bij welk opbrengstniveau de Europese scheepsbouw een redelijk bestaan kan vinden, wanneer volgens de modernste methoden wordt gewerkt. Mede



**VOOR ADVERTENTIES EN  
RECLAME IN HET BUITENLAND**

INTERNATIONAAL  
ADVERTENTIE BUREAU

**BOLIJN**

KONINGSPLEIN 12-14 • AMSTERDAM • TEL. 247181

(I. M.)

gezien de conclusies van de werkgroep „Produkt” (Pdt 43) (vergelijk Zweedse scheepsbouw) menen wij dat dit niveau aanzienlijk van dat van de „price-leader” kan afwijken.

Afgezien van een juistere vaststelling van een subsidiepercentage maakt dit andere uitgangspunt ook een subsidiebeleid op langere termijn dan de twee jaar die de E.E.G. voorstelt, mogelijk. Het lijkt ons overigens onjuist om het hele subsidiepercentage — hoe men dit ook vaststelt — toe te kennen in de vorm van faciliteiten op schepen of scheepskredieten, in casu als een percentage op de contractprijs. Immers, subsidies op schepen of scheepskredieten scheppen een „tariefmuur”, die in vele gevallen het streven naar modernisering door diepte-investeringen belemmert (Rei 88).

Het lijkt nuttig een belangrijk deel van de subsidie te verstrekken in de vorm van faciliteiten op werfinvesteringen. De Commissie van de E.E.G. wil dit soort faciliteiten wel verlenen, maar ziet deze los van de subsidie, ook al door hierin de landen vrij te laten. De Financiële Commissie onderstreept deze scheiding door in het gekwantificeerde overzicht van de bestaande steunverleningen per land (Fin 56, Com 117) noch de fiscale noch de investeringsfaciliteiten op te nemen en ook door het onderlinge verband van deze laatste twee onbesproken te laten.

Wij zouden de voorkeur geven aan een regeling die óók investeringsfaciliteiten voor de hele E.E.G. vaststelt in het licht van een te bereiken opbrengstniveau. Als vorm voor investeringsfaciliteiten zouden wij fiscale faciliteiten of kredietfaciliteiten prefereren boven subsidies (investment grants; Fin 35), omdat ze een hoge benuttingsgraad van de investering beter belonen dan een subsidie.

Slot

**U**IT het voorgaande blijkt, dat wij de Commissie Nederlandse Scheepsbouw onze kritiek niet hebben willen besparen. Er zou daardoor een indruk gewekt kunnen worden, die wij niet bedoelen. Met nadruk zij daarom het volgende gesteld. Nooit tevoren is een zo gedegen en rijk gedocumenteerd rapport over één bedrijfstak verschenen. Men kan daarvoor niet genoeg waardering opbrengen. Wanneer wij niettemin een ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw voorstaan, die afwijkt van die welke de Commissie schetst, dan zij erkend dat ook dit slechts mogelijk is op basis van de analyses van deze zelfde Commissie voor de Nederlandse Scheepsbouw 1965.

Ir. N. R. A. KREKEL.  
Drs. T. G. VAN DER WOERD  
Drs. J. J. WOUTERSE.

Rotterdam.

(I.M.)



**BEDRIJFSADMINISTRATIEKANTOOR HOLLAND N.V.**  
**CENTRUM VOOR ELEKTRONISCHE INFORMATIEVERWERKING**

COOLSINGEL 49 — ROTTERDAM — TELEFOON No. 11 61 55

# Vernieuwing van financiële opvattingen in het bedrijfsleven

DE ingrijpende materiële en sociale structuurveranderingen hebben ook wijzigingen gebracht in de bestaansomstandigheden voor ondernemingen. Dientengevolge staan ook de financiële opvattingen van ondernemingen aan herzieningen bloot. Zij zijn uiteraard existentialistisch. Opvattingen die vroeger realistisch waren behoeven niet meer bij de huidige omstandigheden te passen. Dan worden zij verdrongen door nieuwe, die meer op nu zijn afgestemd.

Hieronder worden enige evoluties in opvattingen aangevoerd, die in het bijzonder betrekking hebben op grote open industriële vennootschappen.

## *Financiering met leenkapitaal.*

Dit was vóór de oorlog taboe. Mocht een industrie daartegen tijdelijk zondigen door een lening op te nemen, dan werd zij pas weer financieel gezond geacht als zij die lening weer had afgelost of had weten om te zetten in aandelenkapitaal.

Na de oorlog kwam financiering met leenkapitaal in zwang. Het werd zelfs hoogste wijsheid. Philips heeft uitvoerig betoogd dat de door haar gekozen verhouding eigen : vreemd vermogen van omstreeks 1 op 1 in alle opzichten gezond was.

Bij deze mentaliteitsverschuiving speelden vele factoren een rol: verschuiving van besparingen naar institutionele beleggers, dubbele belasting op uitgekeerde winst en enkele belasting op uitbetaalde rente, lage rentevoet in ons land, inflatiekansen, grote kapitaalbehoefte van de groei-industrie.

De laatste tijd veranderen de inzichten weer. Ondernemingen gaan al zwaarder opzien tegen de rentelast (de rente steeg in ons land de laatste 20 jaar van 3,5 à 4 pCt. tot 7 à 8 pCt.). Bij afnemende spanning op de kapitaalmarkt gaan ondernemingen in hun overwegingen de aflossingsverplichtingen zwaarder tellen. Het gezichtspunt van de belasting van de toekomstige „cash flow” door aflossingen en rente wordt meer bepalend voor de vraag in hoeverre een onderneming schulden op zich mag laden.

## *Aandelenemissiebeleid.*

Vóór de oorlog waren emissies a pari met een maximale claim voor aandeelhouders in ons land het ware. Na de oorlog kwam de verandering, dat claimemissies tegen zo hoog mogelijke koers juist werden geacht, omdat de door nieuwe aandeelhouders betaalde prijs dan zoveel mogelijk in de onderneming belandde en het aandelenkapitaal dan niet nodeloos werd verwaterd.

Momenteel gaat de tendens nog meer naar onderhandse plaatsingen tegen nagenoeg beurskoers, zodat aandeelhouders in het geheel geen claim genieten.

## *Dividendbeleid.*

Vóór de oorlog was dividend principieel wisselend: hoger als de zaken goed gingen en lager als zij slechter gingen. Na een slecht jaar mocht een dividend worden gepasseerd.

Tegenwoordig moet het dividend tamelijk stabiel zijn met een licht opgaande lijn, wil een onderneming de steun behouden van de beleggersmarkt. Met één dividendverlaging of één dividendpassering valt een onderneming uit de beleggersmarkt in de categorie van de minder courante fondsen voor speculatieve beleggers.

## *Stockdividenden en agiobonussen.*

Vroeger werden stockdividenden en agiobonussen door beleggers opgevat als winstuitdelingen in aandelenvorm; zij werden op hoger prijs gesteld dan contante dividenden tot hetzelfde nominale percentage.

Tegenwoordig overheerst de diametraal tegenovergestelde opvatting, dat zij in het geheel geen winstuitkering zijn, niet meer te betekenen hebben dan een herkapitalisatie in de zin van een interne overboeking van reserves naar de rekening gestort kapitaal.

In rendementsberekeningen voor beleggers worden stockdividenden en agiobonussen tegenwoordig buiten beschouwing gelaten. Concrete betekenis wordt niet aan hen toegekend, ten hoogste een psychologische betekenis.

## *Koersvorming van aandelen.*

Volgens vroegere opvattingen werd de koersvorming van aandelen vooral beheerst door het „dividendverleden”. In die gedachten omvatte dividend zowel contant dividend als verkoopopbrengst van stockdividenden, agiobonussen en claims.

Ten gevolge van de professionalisering van het beleggingswezen met beleggingstrusts wordt thans in steeds meerdere mate de koersvorming beheerst door het begrip „winst per aandeel”, dus het geheel van uitgekeerde en ingehouden winst.

De laatste ontwikkeling is dat de koersvorming sterker onder de invloed komt van „winstprojecties per aandeel” en „vergelijking met winstprojecties van soortgelijke ondernemingen”. Dit is mogelijk geworden door het gebruik van de computer bij beleggingsanalisten. Dit kan radicale consequenties hebben. Wij hebben dat gezien aan de koersontwikkeling van aandelen K.L.M. Aan de andere kant kan dit ook tot grote koersval van een fonds leiden, als blijkt dat de groei van de winst van een onderneming bij eerdere verwachtingen tegenvalt en dus haar hele winstprojectie afzakt.

(I. M.)

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

### *Onderscheid in courante aandelen en minder courante.*

Beleggingstruists en beleggingsadviseurs kunnen hun analysewerk uiteraard slechts concentreren op een beperkt aantal fondsen. Die moeten bovendien aan de eis voldoen dat daarin een zo ruime markt bestaat dat het mogelijk is van zulk een fonds grote pakketten te kopen of te verkopen zonder dat de koers daardoor wordt verknoeid.

Hierdoor ontstaat een scheiding tussen twee klassen van aandelen: die welke op de lijst van grote beleggingsinstellingen kunnen staan, en die waarin zij principieel niet geïnteresseerd zijn omdat zij te klein zijn.

### *Vervangingswaarde-jaarverslagen.*

Vóór de oorlog kenden wij alleen jaarverslagen op basis van historische uitgaven. Bij het merendeel van het Nederlandse bedrijfsleven is dat nog zo, en in andere landen is dat ook meestal regel.

Na de oorlog is in ons land door sommige ondernemingen overgegaan op vervangingswaarde-jaarverslagen. Hoofdoorweging was daarbij dat historische jaarstukken een te lage indruk van de vermogenskracht van de onderneming gaven en een te geflatteerd beeld van de „ware economische” rendabiliteit zouden geven.

De laatste tijd gaat men daartegenover weer kritischer staan, ook in kringen van ondernemingen die al jaarstukken op basis van vervangingswaarde-methoden hebben. In onze dynamische tijd met snelle en grillig optredende economische veroudering is namelijk de vervangingswaarde van gespecialiseerde duurzame produktiemiddelen een labiel begrip; vervangingswaarde smelt bijv. weg zodra men tot het inzicht komt dat een vervanging uit rendabiliteitsoogpunt onverantwoord zou zijn. Soms kan opwaardering voortvloeien uit vervangingswaarde-benadering, soms moet zij tot afwaardering leiden. Het opmaken van jaarstukken op basis van vervangingswaarde legt een soms moeilijk te dragen verantwoordelijkheid op directie en commissarissen en accountants.

Daarnaast komt dan nog een zeer rechtstreeks bezwaar van vervangingswaarde-jaarstukken. Doordat zij in beginsel het eigen vermogen van de onderneming tamelijk hoog opvoeren, en eveneens de afschrijvingslasten op de exploitatierekening hoger stellen dan bij afschrijving op historische aanschaffingsprijzen, werken zij vaak uit op een slechts matige visuele vermogensrendabiliteit. Zulke jaarstukken geven dan een somberder beeld van de winstgevendheid van de onderneming dan het geval is bij ondernemingen die hun financiële rendabiliteit tonen aan de hand van jaarstukken op basis van historische uitgaven.

### *Solvabiliteit en verkrijgbaarheid van leningen.*

Volgens vroegere opvattingen hing de solvabiliteit en de mogelijkheid om leningen op te nemen in de eerste plaats af van de balansverhoudingen op de gepubliceerde balans. Dat was ook zo in de tijd dat ondernemingen het voor leningsfinanciering in hoofdzaak moesten hebben van plaatsing van obligaties bij verspreide kleine beleggers.

Momenteel hangt de solvabiliteit en de mogelijkheid om leningen op te nemen meer af van de te verwachten „cash flow”. Bij een fraaie balans maar een slechte „cash flow”-verwachting kan een onderneming nageenog geen leningen verkrijgen.

Dit komt ook weer door een professionalisering aan de beleggerszijde, nl. door het zeer sterke opkomen van de verstrekking van onderhandse leningen door institutionele beleggers. Die hebben sinds de oorlog verreweg de overhand gekregen bij de verstrekking van leningen aan industriële ondernemingen. Zij kunnen zich voorloven „cash flow”-projecties van leningaanvragers te maken; zij kunnen te dien aanzien ook meer vertrouwelijke toekomstinformatie van hun leningaanvragers verlangen dan een individuele kleine belegger zou kunnen verkrijgen.

### *Rendabiliteitseisen en investeringsbeleid.*

Vóór de oorlog gold als regel, dat een onderneming kapitaal mocht investeren als die investering een hoger rendement beloofde dan obligatierendement, bijv. 5 of 6 pCt.

Momenteel moeten wij met veel hogere minimum-rendementseisen rekening houden om een investering verantwoord te maken. Dit ligt aan de (sinds de oorlog ontstane) zware belastingheffing op ondernemingswinsten, en aan de schaarste aan kapitaal welke de meeste ondernemingen ondervinden t.o.v. hun vele investeringsmogelijkheden. Thans moeten wij eerder rekenen met interne rendementseisen vóór belastingen in de orde van 12 à 18 pCt. vóór belastingen.

### *Het begrip winstgevendheid.*

Het begrip winstgevendheid is zelf aan verandering onderhevig. Voorheen dacht men daarbij voornamelijk aan het winstpercentage over de omzet; tegenwoordig komt het begrip winstpercentage t.o.v. het gebruikte vermogen meer op de voorgrond.

### *Huren of kopen.*

Volgens traditionele opvattingen behoorde een industrie de door haar gebruikte produktiemiddelen in eigendom te bezitten. Dat werd niet alleen als het meest natuurlijke en het meest solide beschouwd, maar bovendien was men van mening dat dit op de lange duur ook het voordeligst was. Huren was dan alleen een minder bevredigende oplossing voor een onderneming die helaas te arm was om een produktiemiddel te kopen.

Ook in dit opzicht zijn de opvattingen veranderd. Het „niet rijk genoeg” zijn is geen schande meer; de meest dynamische en bloeiende ondernemingen hebben de grootste financieringsbehoeften. Daarvoor behoeven zij zich niet te schamen. Of zij nu financieel kapitaal aantrekken in de vorm van uitgifte van aandelen of opnemen van leningen, dan wel dat zij kapitaal in natura aantrekken door produktiemiddelen te huren, maakt geen groot principieel verschil. En of huren op de lange duur minder voordelig zou zijn dan eigendom, is ook nog maar de vraag. Het is immers zeer wel mogelijk dat de verhuurder over een goedkopere kapitaalbron beschikt dan wanneer de onderneming eigendom ten dele met haar risicodragend vermogen zou moeten financieren.

**D**IT zijn een aantal veranderingen in opvattingen, die hier natuurlijk maar zeer summier en te weinig genuanceerd konden worden vermeld. Het is alles wel belangrijk, want onze welvaart is afhankelijk van de vraag of onze ondernemingen hun verdere groei-plannen zullen kunnen financieren.

Hilversum.

Dr. F. W. C. BLOM.

# De belasting op overwerkloon

**D**OOR overneming van een amendement van de heer Kieft is in de Wet op de Loonbelasting 1964 de uitdrukkelijke bepaling opgenomen, dat overwerkloon mag worden belast naar het percentage, dat geldt voor zgn. bijzondere beloningen. Op zichzelf was dit niets nieuws, daar de Minister onder de werking van het Besluit op de Loonbelasting hetzelfde reeds bij ambtelijke aanschrijving had goedgekeurd. Zulks werd destijds gemotiveerd met een beroep op de belemmering van de bereidheid tot overwerk van werknemers, te wier aanzien het bijzondere tarief niet kon worden toegepast.

Het wettelijk voorschrift is niet imperatief: het laat aan de werkgever de keus tussen toepassing van de bijzondere tabel dan wel toepassing van de gewone tabel op het totaal van gewoon loon en overwerkloon. Doordat de tabel voor bijzondere beloningen thans beter dan onder de werking van het Besluit is afgestemd op de marginale belastingdruk welke past bij het gewone loon, is de bepaling thans van minder betekenis dan vroeger.

Deze betere afstemming heeft echter een nieuw probleem doen ontstaan. Terwijl onder de werking van het Besluit de toepassing van het bijzondere tarief meestal een voordeeltje voor de werknemers betekende, is dit thans in veel mindere mate het geval. Tegen deze achteruitgang is uit de kringen van de werknemers nogal wat verzet gekomen, dat telkens resulteert in de roep om verlaging van het bijzonder tarief voor overwerkloon. Vanuit fiscaal standpunt bezien is er geen aanleiding tot tegemoetkoming: het huidige bijzondere tarief is in de meeste gevallen nog iets voordeliger dan wanneer het overwerkloon tot het gewone loon wordt gerekend. Verlaging van dit tarief zou zonder meer onbillijk zijn ten opzichte van zelfstandigen voor wie het gehele inkomen zonder meer onder het progressieve tarief van de inkomstenbelasting valt.

Uit de praktijk is mij gebleken, dat niettegenstaande het feit, dat overwerkloon in het algemeen met een toeslag van 25 tot 100 pCt. wordt gehonoreerd, de werknemers het bijzondere tarief toch onrechtvaardig blijven vinden om twee redenen:

a. de werknemers vergelijken enerzijds de belasting over hun gewone loon met dat loon en anderzijds de belasting over het overwerkloon met dat overwerkloon, waarbij zij procentueel grote verschillen zien;

b. de werknemers vergelijken het netto resultaat van overwerkloon met het bruto resultaat van bijverdiensten buiten dienstbetrekking, welke tot een zeker bedrag buiten de belastingheffing blijven.

Het eerste bezwaar wordt veroorzaakt door het feit dat in de belastingheffing over het gewone loon de vrijstelling aan de voet van het tarief voor de primaire kosten van levensonderhoud is verwerkt, terwijl daarboven het progressieve tarief begint. Het is de differentiële beschouwing die het bezwaar oproept.

Het tweede bezwaar is van economische aard. Bij de gegeven overspanning van de arbeidsmarkt is het voor veel werknemers mogelijk om als zelfstandige een additioneel inkomen te verwerven, dat thans tot f. 400 per jaar onbelast blijft mits de aanslaggrens niet wordt overschreden. In de praktijk kan de grens van f. 400 gemakkelijk

worden overschreden, zonder dat de fiscus zulks weet, omdat deze nevenwerkzaamheden voor een belangrijk deel geschieden ten behoeve van particulieren, waarbij voor de betaling geen kwijting wordt gegeven. Het is duidelijk, dat deze situatie geen aanleiding kan zijn voor een meer tegemoetkomende houding van de fiscus ten aanzien van het overwerkloon.

Bij deze bezwaren voegt zich nog een derde: het voortdurend stijgen van de premies voor A.O.W. en A.W.W., welke de werknemers met belasting op één lijn stellen. Hoe de situatie thans is blijkt uit het volgende overzicht:

*Verhouding van bruto tot netto overwerkloon voor werknemers met een jaarloon tussen f. 9.000 en f. 12.000*

	belastinggroep			
	I	II	III-2	III-4
bruto .....	100	100	100	100
fiscale aftrek 6 pCt. ....	6	6	6	6
belastbaar voor premies .....	94	94	94	94
premies A.O.W./A.W.W. 10,2 pCt. ....	9,6	9,6	9,6	9,6
basis belastingheffing .....	84,4	84,4	84,4	84,4
bijzonder tarief belasting .....	23,6	16,9	13,5	10,1
	60,8	67,5	70,9	74,3
bij: fiscale aftrek .....	6,—	6,—	6,—	6,—
	66,8	73,5	76,9	80,3
af: overige inhoudingen ca. ....	3,—	3,—	3,—	3,—
„schoon” loon .....	63,8	70,5	73,9	77,3
totale inhoudingen .....	36,2	29,5	26,1	22,7

Uit dit overzicht blijkt dat belasting en premies A.O.W./A.W.W. tezamen zorgen voor een belangrijke reductie van het bruto overwerkloon tot netto overwerkloon. De procentuele toeslagen op overwerkloon maken in de meeste gevallen de inhoudingen weer goed en wel in die mate, dat het netto loon per uur overwerk niet lager ligt dan het netto loon per uur gewoon werk. Hiermede zijn de werknemers niet tevreden: zij wensen dat zij in hun netto beloning de overwerktoeslagen terugvinden.

(I. M.)



Beleggen in goud

**GOLDMINES**

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

**H**ET komt mij voor, dat het mogelijk is, zonder of met een gering offer van de Schatkist voor deze moeilijkheid een oplossing te vinden welke het gevoel van de werknemers kan bevredigen. De hierna volgende oplossing werd mij ingegeven, door soortgelijke bezwaren welke thans door werknemers in overheidsdienst worden geuit tegen de wijze waarop van hen pensioenpremie wordt ingehouden.

Onder de werking van de Pensioenwet 1922 was de vakantietoeslag in de pensioengrondslag opgenomen. De pensioenpremie werd echter *niet* op de vakantietoeslag, doch op het maandelijks salaris ingehouden. Onder de werking van de nieuwe Algemene burgerlijke pensioenwet wordt de pensioenpremie echter op de vakantietoeslag zelf ingehouden. Toen in 1966 voor het eerst de vakantietoeslag van 4 op 6 pCt. van het loon werd gebracht, vond tevens voor het eerst op de vakantietoeslag inhouding van pensioenpremie plaats, waardoor de netto verhoging ten opzichte van het voorafgaande jaar bijzonder tegenviel. Dat op het gewone salaris minder pensioenpremie was ingehouden was niemand opgevallen.

De fiscale oplossing voor het als hoog gevoelde bijzondere tarief zou kunnen worden verkregen door een deel van de belasting over bijzondere beloningen reeds in het gewone tarief op te nemen. Daartoe zou men kunnen uitgaan van de gedachte, dat vakantietoeslag ter hoogte van 6 pCt. van het loon thans vrijwel algemeen is en dat de overige uitkeringen, waarop het bijzonder tarief in de praktijk wordt toegepast, tenminste 2 pCt. van het loon bedragen. De loonbelastingtabel voor het gewone loon zou dan gebaseerd kunnen zijn op 104 pCt. van het gewone loon, terwijl het bijzondere tarief dan verlaagd zou kunnen worden tot de helft of iets meer van het thans geldende.

Een voorbeeld met toepassing van het tarief inkomstenbelasting 1967 moge dit verduidelijken.

Huidige situatie (voor groep I):			
normaal loon a) .....	f. 9.030	belasting .....	f. 1.418
8 pCt. bijzondere uitkeringen a) f. 722		bijzonder tarief 28 pCt. f. 202	
totaal inkomen .....	f. 9.752	totaal belasting .....	f. 1.620
belasting volgens inkomstenbelastingtabel zou zijn .....			f. 1.625
voordelig verschil .....			f. 5

a) Fiscaal loon na aftrek van premies A.O.W./A.W.W.

Voorgestelde situatie:			
normaal loon .....	f. 9.030		
fictieve bijtelling 4 pCt. ....	f. 361		
belastbaar loon .....	f. 9.391	belasting .....	f. 1.521
8 pCt. bijzondere uitkeringen ..	722	bijzonder tarief 14 pCt. f. 101	
totaal aan belastingen .....			f. 1.622
belasting volgens inkomstenbelastingtabel .....			f. 1.625
voordelig verschil .....			f. 3

Onder de werking van dit systeem ontstaan nu echter verschillen in belastingdruk wanneer de bijzondere uitkeringen meer of minder bedragen dan het aangenomen gemiddelde. Stel, de werknemer heeft niet 8 pCt. doch 6 pCt. aan bijzondere uitkeringen.

(I.M.)

**INTERN TRANSPORT  
TRANSPORTWERKTUIGEN**

**TRANSPORTA**

Postbus 3, Jutphaas, Tel. (03471) 4 86

## Met „E.-S.B.” een beter economisch-politiek inzicht

Over het gewone loon betaalt hij dan aan belasting ..... f. 1.521  
Over 6 pCt. = f. 542 betaalt hij 14 pCt. of ..... f. 76

totaal dus ..... f. 1.597  
terwijl hij volgens de inkomstenbelastingtabel over het totale inkomen  
ad f. 9.030, + f. 542 = f. 9.572 verschuldigd zou zijn ..... f. 1.573

hetgeen een nadelig verschil geeft van ..... f. 24

d.i. ongeveer 1½ pCt. van het belastingbedrag.

Een dergelijk verschil is m.i. aanvaardbaar, aangezien ook bij de huidige situatie verschillen van deze omvang en grotere ten opzichte van de inkomstenbelasting voorkomen. Daartegenover staat, dat wanneer door overwerk meer dan 8 pCt. aan bijzondere uitkeringen wordt genoten, daarop enige belastingreductie wordt verleend. Dit is m.i. ook aanvaardbaar, omdat overwerk aan grenzen gebonden is en slechts hoogst zelden een permanent karakter heeft.

In bovenstaand voorbeeld is met opzet uitgegaan van de situatie in het ongunstigste geval, nl. van een ongehuwde in de hoogste tariefgroep. Voor de groepen II en III zijn de verschillen veel kleiner, terwijl deze verschillen voor de gevallen met jaarlonen beneden f. 9.000 nog weer kleiner zijn, zoals uit de volgende tabel blijkt:

Indien het jaarloon bedraagt:		belooft het belastingpercentage voor werknemers, vallende in								
meer dan	doch niet meer dan	tariefgroep I	tariefgroep II	tariefgroep III, ingeval van kinderaftrek voor:						
				1 k.	2 k.	3 k.	4 k.	5 k.	6 of meer k.	
—	f. 3.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. 3.000	f. 4.000	13	—	—	—	—	—	—	—	—
f. 4.000	f. 6.000	17	13	—	—	—	—	—	—	—
f. 6.000	f. 9.000	22	16	14	12	—	—	—	—	—
f. 9.000	—	28	20	18	16	14	12	10	—	—

Het komt mij voor, dat bij halvering van deze percentages niemand meer kan beweren, dat er nog een fiscale rem op het overwerk bestaat, terwijl de Schatkist daarvoor in het beschreven systeem geen offers van enige betekenis behoeft te brengen. Er is dan ook verder geen behoefte meer aan een voorziening volgens welke de belasting op overwerkloon afhankelijk van de conjunctuur wordt verlaagd of geschorst, zoals deze bij de aanbidding van de begroting voor 1967 werd aangekondigd.

Een technische moeilijkheid is nog de belastbaarheid van de aanspraak op kinderbijslag in groep III. Deze moeilijkheid kan worden opgelost door in de tabel voor deze groep de fictieve bijtelling niet toe te passen op de kinderbijslag. Ten slotte is er voor extreem ongunstige gevallen altijd nog de weg van een aanslag op verzoek ingevolge art. 65 lid 1 sub b van de Wet op de inkomstenbelasting.

Utrecht.

C. P. A. BAKKER.



# De kosten van de weg; enkele actuele aspecten (I)

## Inleiding

DE vaststelling, toerekening en het in rekening brengen van de door elk der weggebruikers veroorzaakte kosten van de weg is om verschillende redenen van groot belang. Daarbij kan worden gedacht aan een zo goed mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur (wegen, kunstwerken, parkeerplaatsen), aan een regeling van de juiste verhouding van het over weg, water en rail verrichte vervoer en aan de daarvoor benodigde investeringen in infrastructuur.

De Nederlandse regering heeft bij verschillende gelegenheden uitdrukkelijk gesteld, dat zij aan toerekening van de kosten van de weg grote betekenis hecht <sup>1)</sup>. Het begrip *kosten van de weg* moet hier in bedrijfseconomische zin worden opgevat; het omvat rente over de onder de wegen liggende grond, rente en afschrijving van wegverhardingen en kunstwerken, onderhoudskosten ten behoeve van deze objecten, kosten van de verkeersregeling (politie, verkeerslichten) e.d.

In het budgetbeleid van de overheid speelt daarnaast het financieringsaspect een belangrijke rol. Dit leidt tot het nastreven van gelijkheid van enerzijds de opbrengst van de specifieke belastingheffing op het verkeer en anderzijds de *uitgaven voor de weg*. Uitgaven verschillen in zoverre van kosten, dat de kapitaalgoederen (wegen c.a.) er niet in voorkomen in de vorm van rente en afschrijving doch als investeringsuitgaven.

Vanuit de algemene economische theorie wordt gesteld, dat een optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur slechts kan worden verkregen door het in rekening brengen van de *maatschappelijke kosten*. Daaronder zijn in de eerste plaats te verstaan de marginale kosten van de weg. De heffing ter dekking van deze kosten (*péage de coût*) dient te worden verhoogd met de door elke weggebruiker aan zijn mede-weggebruikers veroorzaakte overlast (*péage de dissuasion* = afschrikkingsheffing) resp. — indien congestie dreigt te ontstaan — met een toeslag die de vraag naar ruimte op de weg juist gelijk doet zijn aan de beschikbare capaciteit (*péage de saturation* = verzadigingspremie).

Er zijn dus drie mogelijke systemen: dekking van de kosten van de weg, dekking van de uitgaven voor de weg en dekking van de maatschappelijke kosten. Laatstgenoemd systeem heeft theoretisch veel aantrekkelijks, omdat het een uit algemeen-economisch gezichtspunt optimaal gebruik van het wegennet geeft.

Een afzonderlijk element van financieringstechnische aard wordt gevormd door het streven van de overheid naar budgettair evenwicht. De uitgaven voor de weg moeten niet groter zijn dan de opbrengst van de heffingen op het verkeer. Het theoretisch aantrekkelijke systeem van heffingen die gelijk zijn aan de maatschappelijke kosten, voldoet in het algemeen niet aan deze budgettaire eis. Op een onderbezette weg kunnen de heffingen te laag zijn om de uitgaven te dekken, op een overbezette weg kan zich het omgekeerde voordoen. De tekorten en overschotten uit dezen hoofde vormen nuttige aanwijzingen voor

<sup>1)</sup> Vgl. o.m. *Vers une Politique Européenne des Transports*, 1964, blz. 32 van de Franse tekst, resp. blz. 30 van de Nederlandse tekst.

de wenselijkheid van eventuele capaciteitsuitbreidingen. Zij passen echter niet bij budgettair evenwicht.

Het is zaak een heffingensysteem te vinden, dat aan de economische eis van een optimaal gebruik van de weg en aan de eis van budgettair evenwicht zoveel mogelijk tegemoet komt. Dit zal niet gemakkelijk zijn. Gelukkig zijn er ook enkele lichtpunten. Het ziet er namelijk naar uit, dat de uitgaven voor de weg en de bedrijfseconomische kosten van de weg elkaar in totaal niet veel ontlopen. Bovendien zullen heffingensystemen op grond van uitgaven of bedrijfseconomische kosten resp. op grond van maatschappelijke kosten in de praktijk in hoofdzaak een gelijkgerichte uitwerking hebben: hogere heffingen daar waar het druk is en waar de wegenbouw duur is, in casu in het westen van het land en in de steden; lagere heffingen daar waar het niet druk is en waar de wegenbouw goedkoop is.

Nu zijn er voor wie zelfs dit geen troost is. Zij menen, dat een naar moment, plaats en voertuigcategorie gedifferentieerd heffingensysteem praktisch niet te verwezenlijken is, althans niet tegen draaglijke perceptiekosten. Was de techniek sinds de tijd van tolbestormer Floris Vos niet voortgeschreden, dan zouden zij gelijk hebben. Met behulp van moderne elektronische hulpmiddelen behoort een verfijnd heffingensysteem thans evenwel tot de reële mogelijkheden. Onderzoekingen in Engeland onder auspiciën van het Ministry of Transport hebben duidelijk aangetoond, dat de perceptiekosten van zo'n systeem slechts enkele procenten van het ermee te realiseren voordeel behoeven te bedragen <sup>2)</sup>. Een in de praktijk toepasbaar systeem wordt thans uitgewerkt door het Road Research Laboratory <sup>3)</sup>.

Na deze inleidende opmerkingen zullen wij ons verdiepen in enkele aspecten, die bij de huidige stand van de discussie een hoofdrol spelen, nl.: de vaststelling van de totale kosten, uitgaven en opbrengsten en de toerekening van de kosten (in *dit* artikel); de AASHO Road Test en enkele bijzondere problemen, alsmede enige conclusies (in een *tweede* artikel).

## Vaststelling van de totale kosten, uitgaven en opbrengsten

DE jaarlijkse kosten van het wegennet in ons land (rente, afschrijving, onderhoud e.d.) zijn voor de jaren 1950 t/m 1957 vastgesteld door een daartoe speciaal door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingestelde commissie <sup>4)</sup>. Deze commissie, die nog bestaat, heeft een tweeledige opdracht. Zij dient in de eerste plaats vast te stellen hoeveel de kosten van de weg bedragen en in de tweede plaats hoe deze kosten van de weg moeten

<sup>2)</sup> Zie *Road Pricing; the Economic and Technical Possibilities*, H.M.S.O. 1964 (het zgn. Smeed Report). Vgl. ook de geschriften van de Amerikaanse hoogleraar W. S. Vickrey, o.m. „Pricing in Urban and Suburban Transport” in *The American Economic Review* van mei 1963, blz. 452-465.

<sup>3)</sup> *Transport Policy*, H.M.S.O. 1966. Nota van de Minister of Transport aan het parlement, blz. 13.

<sup>4)</sup> De Commissie-Dijkmans van Gunst (ook wel Commissie-Kosten van de Weg genoemd) rapporteerde in 1955 (over de jaren 1950-1953) en in 1959 (over de jaren 1954-1957) onder de titel *Kosten van de Weg*. In deze rapporten zijn tevens de opbrengsten van de op het wegverkeer drukkende belastingen vermeld.

worden toegerekend aan de verschillende categorieën weggebruikers (personenauto's, vrachtauto's enz.). Het eerste deel van haar opdracht heeft zij voor de genoemde jaren vervuld; over het tweede deel — de toerekening — zal zij binnenkort een interim-rapport doen uitgaan <sup>5)</sup>.

Eind 1965 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van vragen uit het Parlement een opsomming gegeven van de uitgaven die na 1953 door de overheid voor de wegen zijn gedaan en van de opbrengst van de specifieke belastingen op het wegverkeer <sup>6)</sup>. In de tabel zijn deze bedragen bijeengebracht. Daarbij is het bedrag van de belastingopbrengst voor het jaar 1965 gewijzigd naar de laatste inzichten <sup>7)</sup>. Ten dele is deze wijziging een correctie op aanvankelijk te hoge ramingen, ten dele houdt zij verband met een wijziging in het systeem van afdracht. Ter vergelijking is het door de Minister voor het jaar 1965 genoemde bedrag tussen haakjes vermeld.

De voor de jaren 1950 t/m 1957 genoemde bedragen zijn gebaseerd op de rapporten van de Commissie-Kosten van de Weg. Omwille van de vergelijkbaarheid met de cijfers voor latere jaren zijn de in deze bron vermelde belastingopbrengsten verhoogd met de naar schatting door bromfietzers betaalde belasting. De kosten van de weg zijn genomen inclusief de kosten ten behoeve van het langzame verkeer. De vermelde kosten- en uitgavenbedragen en belastingopbrengsten hebben dus betrekking op het gehele wegverkeer.

Ondanks dat zijn de kosten en de uitgaven niet geheel vergelijkbaar. Onder de kosten is niet opgenomen een met de zgn. „woonfunctie” verband houdend bedrag. Van de stadsstraten zijn de rente over de grond en de verharding, de afschrijving op de verharding en de onderhoudskosten van de eerste 6 meter breedte namelijk slechts ten dele opgenomen. Onder de uitgaven is geen rekening gehouden met onderhoud en beheer door provincies en gemeenten. Daarover zijn bij de Minister kennelijk geen gegevens beschikbaar. Onder deze twee beperkende bepalingen geven de genoemde bedragen toch wel een aanduiding van de orde van grootte.

*Kosten van resp. uitgaven voor de weg en opbrengsten van specifieke heffingen op het wegverkeer; 1950-1966*

(in mln. glds.)

Jaren	Kosten van de weg a)	Uitgaven voor de weg	Belastingopbrengsten
1950	234	.	174
1951	262	.	211
1952	274	.	231
1953	281	.	253
1954	313	319	281
1955	340	386	299
1956	373	463	331
1957	400	477	476
1958	.	424	493
1959	.	471,	535
1960	.	553	561
1961	.	662	623
1962	.	746	677
1963	.	854	736
1964	.	1.056	928
1965	.	1.242	1.045 (1.101)
1966	.	1.391	1.197

a) Rente en afschrijving op basis van vervangingswaarde; rentevoet 3½ pCt.

De vermelde belastingopbrengsten zijn samengesteld uit motorrijtuigenbelasting, benzinebelasting en — sinds

<sup>5)</sup> Dit werd onlangs door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in de Eerste Kamer bekend gemaakt.

<sup>6)</sup> Brief dd. 17 november 1965 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer.

<sup>7)</sup> Vgl. *Bedrijfsvervoer* van 18 maart 1966, blz. 430.

de invoering daarvan op 1 januari 1962 — dieseloliebelasting. Omzetbelasting op auto's, auto-onderdelen en brandstoffen zit er niet in. Dit houdt verband met het algemene karakter van de omzetbelasting. Op vele goederen drukt een dergelijke kostprijsverhogende belasting. Het is zeker geen specifieke heffing op het wegverkeer en het zou daarom onjuist zijn de opbrengst ervan mee te tellen en te stellen tegenover de door de overheid gemaakte uitgaven of kosten van de weg <sup>8)</sup>. Overigens zij opgemerkt, dat formeel alleen de per 1 januari 1965 ingevoerde verhoging van de motorrijtuigenbelasting een bestemmingsheffing is, nl. ter gedeeltelijke financiering van het Rijkswegenfonds. In wijde kring worden echter — hetgeen materieel wel redelijk lijkt — ook de brandstofbelasting en de rest van de motorrijtuigenbelasting als bestemmingsheffing aangemerkt.

Concluderend kan worden gesteld, dat de wel gehoorde mening als zou het verkeer aanzienlijk te veel betalen, in de cijfers weinig steun vindt. Terzijde moge worden opgemerkt, dat de kopers van nieuwe auto's van mening kunnen zijn, dat zij te veel omzetbelasting betalen, vergeleken met kopers van andere goederen. Hun strijd voor lagere tarieven zullen zij dan echter moeten voeren los van de belastingen die zij als gebruikers van auto's zijn verschuldigd, d.w.z. los van een vergelijking met de kosten of uitgaven voor de weg.

#### Toerekening van de kosten van de weg

IN het kader van het door de Nederlandse regering ingenomen bedrijfseconomische standpunt past een toerekening van de kosten van de weg. De kosten van afschrijving, rente, onderhoud e.d. moeten op een verantwoorde wijze worden verdeeld over de verschillende categorieën weggebruikers. Een zodanige verdeling of toerekening is niet geheel vrij van arbitraire elementen. Dit neemt niet weg, dat toch wel uitkomsten kunnen worden verkregen die de door de verschillende categorieën weggebruikers veroorzaakte kosten aanzienlijk beter weerspiegelen dan de thans geldende belastingtarieven.

In deze zin operationele uitkomsten zijn voor ons land voor het eerst gepubliceerd in 1963 <sup>9)</sup>. Deze berekening had betrekking op het jaar 1961. Voor dat jaar bleek, dat lichte voertuigen (personenauto's, bestelauto's) naar alle waarschijnlijkheid te veel belasting betalen en zware voertuigen te weinig. Dit volgde mede uit de toepassing van twee wetmatigheden, ontleend aan de in de Verenigde Staten enkele jaren daarvoor gehouden AASHO Road Test <sup>10)</sup>. Deze wetmatigheden kunnen als volgt worden weergegeven:

— Dimensioneringswet: de bij verschillende asdrukken vereiste dikte van de wegverharding is evenredig met de 2/3e macht van die asdrukken. Deze relatie is degressief.

<sup>8)</sup> Op dit punt bestaat nog veel misverstand. Wellicht kan een vergelijking met radio en televisie verduidelijkend werken. Wie een radio- of televisietoestel *koopt*, betaalt omzetbelasting (bij een televisieontvanger hetzelfde percentage als bij een personenauto), waarvan de opbrengst in de algemene Rijksmiddelen wordt gestort. Tijdens het *gebruik* van deze apparaten betaalt hij daarnaast luisterbijdrage resp. kijkgeld, waarvan de zenders — d.w.z. de infrastructuur — worden gefinancierd. Evenzo kunnen alleen de motorrijtuigenbelasting en de brandstoffenbelasting worden gezien als financieringsbronnen voor de infrastructuur voor het verkeer.

<sup>9)</sup> J. Walter en J. W. H. Geerlings: „Toerekening van de kosten van de weg in Nederland aan enkele groepen weggebruikers”, *De Ingenieur*, no. 41, 1963.

<sup>10)</sup> Highway Research Board: *The AASHO Road Test*, Special Reports 61A-61G, Washington DC, 1961-1962. (AASHO = American Association of State Highway Officials).

— Schadewet: de bij verschillende asdrukken aan de wegverharding veroorzaakte schade is evenredig met de 4e macht van die asdrukken. Deze relatie is progressief.

De toerekening voor het jaar 1961 bevatte als nieuw en uiterst belangrijk aspect de invloed die op de kosten van de weg uitgaat van het asgewicht. Daarnaast werd rekening gehouden met de invloed van het aantal kilometers per voertuig en de tijdens het rijden ingenomen ruimte (surface dynamique) <sup>11)</sup>. Een belangrijk element ontbrak nog, nl. de invloed van de spitsbelasting oftewel de in de tijd onregelmatige vraag naar infrastructuurcapaciteit. Deze lacune werd met name door de toenmalige bewindslieden betreurd <sup>12)</sup>.

Inmiddels is in een recente studie <sup>13)</sup> een poging gedaan deze lacune op te vullen. Daarbij bleek, dat de dag- en seizoensspitsen voornamelijk door het personenautoverkeer worden veroorzaakt en dat het vrachtautoverkeer — althans op buitenwegen — op werkdagen een zeer regelmatige vrager van wegcapaciteit is. Daar staat echter tegenover, dat over het gehele jaar genomen het personenautoverkeer slechts weinig onregelmatiger is dan het vrachtautoverkeer. Dit wordt veroorzaakt door het feit, dat het personenautoverkeer in de weekeinden van dezelfde orde van grootte is als op werkdagen, terwijl het vrachtautoverkeer in de weekeinden slechts gering is.

Inbouw van dit verschijnsel in het toerekeningsgebouw leverde daarom slechts geringe wijzigingen op in de dekkingspercentages. Deze geven per categorie verkeersdeelnemers aan hoe de verhouding is tussen het aandeel in de specifieke heffingen op het wegverkeer en het aandeel in de kosten van de weg. In verband met het ongeveer gelijk zijn van de totale kosten c.q. uitgaven en de totale belastingopbrengst betekent een percentage groter dan 100, dat teveel wordt betaald en een percentage kleiner dan 100, dat te weinig wordt betaald.

De dekkingspercentages waren voor het jaar 1962 <sup>14)</sup> (over latere jaren zijn te weinig gegevens beschikbaar):

personenauto's .....	146	
motorfietsen .....	83	
autobussen .....	37	
<b>totaal personenvervoer .....</b>	<b>118</b>	
bestelauto's .....	143	
vrachtauto's .....	66	
aanhangers .....	76	
trekkers/opleggers .....	46	
<b>totaal goederenvervoer .....</b>	<b>77</b>	

Uitdrukkelijk zij vermeld, dat deze percentages landelijke gemiddelden zijn. Voor de dure wegen in het westen van het land en in het bijzonder in de grote steden liggen de verhoudingen veel ongunstiger; in de rest van het land daarentegen zijn de percentages aanzienlijk hoger <sup>15)</sup>.

<sup>11)</sup> Deze factor, ook wel „encombrement” genoemd, doet denken aan het ruimterendement waaraan de laatste tijd nogal wat aandacht wordt besteed. Er is echter een verschil: „surface dynamique” en „encombrement” hebben betrekking op de door verschillende voertuigen op dezelfde weg ingenomen ruimte; het ruimterendement heeft betrekking op de ruimte die voor verschillende vervoerstechnieken voor hetzelfde vervoer nodig is (bijv. forensenvervoer naar een stadscentrum per auto of per trein).

<sup>12)</sup> Vgl. de desbetreffende gedeelten van de Handelingen Eerste en Tweede Kamer inzake de behandeling van de begroting 1964 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Opmerking verdient, dat toen vooral de huidige Staatssecretaris als kamerlid zeer geïnteresseerd bleek te zijn in deze materie.

<sup>13)</sup> J. W. H. Geerlings: *Het interlokale personenautoverkeer in Nederland*. Dissertatie Amsterdam 1966, in het bijzonder hoofdstuk 5, paragraaf 5.3.2.

<sup>14)</sup> Op. cit., blz. 118.

Ook afgezien van het probleem van de spitsbelasting konden de bewindslieden zich nog geen definitief oordeel vormen over de in het artikel in *De Ingenieur* toegepaste methodiek. Zij wezen erop, dat de gedachten op dit gebied nog niet waren uitgekristalliseerd en dat de Commissie-Kosten van de Weg nog niet had gerapporteerd. Daarbij speelde ook een rol de vraag of de in Amerika geconstateerde relaties tussen wegdiktes en asdrukken wel in Europa mochten worden toegepast <sup>16)</sup>. De Duitse Minister van Verkeer, Seebohm, had zich omstreeks dezelfde tijd wel reeds een oordeel over de toepasbaarheid gevormd. Hij verklaarde op 10 juni 1964 tijdens een debat over de kosten van de weg in de Bundestag over de AASHO Road Test, „dass die Ergebnisse dieses amerikanischen Tests auf deutsche Strassen unbedenklich angewendet werden können” <sup>17)</sup>.

Thans is ook van de zijde van de I.R.U., de internationale overkoepelende organisatie van weggebruikers, een uitvoerige studie verschenen <sup>18)</sup>. Zij schrijft: „Soucieuse d'être parfaitement éclairée, l'I.R.U. a estimé nécessaire de solliciter l'avis de certaines personnalités, hautement qualifiées, pour établir, en toute indépendance d'esprit, un rapport sur les essais AASHO” <sup>19)</sup>. Deze I.R.U.-studie bevat veel interessant materiaal. In het tweede artikel komt daarvan nog een en ander aan de orde. In dat artikel worden aan de AASHO Road Test zelf en aan enkele bijzondere problemen (o.m. de toelating van de 13-tons as) aandacht besteed. Voorts worden daarin, zoals reeds gezegd, enkele conclusies geformuleerd.

Soest.

Dr. J. W. H. GEERLINGS.

<sup>15)</sup> Op. cit., paragraaf 5.3.3. Regionale verschillen in de kosten van de weg (blz. 122 e.v.).

<sup>16)</sup> Het probleem van de toepasbaarheid ontstaat als gevolg van verschillen tussen enerzijds de omstandigheden, waaronder de AASHO Road Test werd uitgevoerd en anderzijds de in werkelijkheid voorkomende verkeersverhoudingen. Hierbij is te denken aan de volgende factoren:

- het klimaat in het gebied van de proefnemingen (Illinois) is niet representatief voor de gehele wereld;
- hetzelfde geldt voor de kwaliteit van de ondergrond;
- de proefvakken waren ondergedimensioneerd om vóór het einde van de 2 jaar durende proeven resultaten te zien;
- het onderhoud was beperkt tot het strikt noodzakelijke om de proefvakken berijdbaar te houden;
- de invloed van het weer was door de beperkte duur van de proefnemingen anders dan in werkelijkheid;
- de proefvakken werden bereden door homogeen verkeer; normale wegen daarentegen worden bereden door heterogeen verkeer;
- de constructie van de proefvakken was anders dan die van normale wegen.

Over deze feiten is weinig verschil van mening mogelijk; des te meer echter over hun waardering, d.w.z. over hun gevolgen ten aanzien van de aanwendbaarheid van de resultaten onder andere omstandigheden. Het zou hier te ver voeren op al deze punten in te gaan. Volstaan zij met de vermelding, dat de groep van experts van de E.C.E. (Economic Commission for Europe, een orgaan van de U.N.O.) te Genève in de geconstateerde relaties een bevestiging zag van reeds bestaande praktische en theoretische kennis (hetgeen onder invloed van essentiële verschillen niet mogelijk zou zijn geweest) en ondanks de genoemde verschillen reeds enkele malen heeft aanbevolen de geconstateerde verhoudingen van de invloed van lichte en zware assen toe te passen tot de invloed van afwijkende omstandigheden bekend zal zijn. Daartoe worden thans in Amerika zgn. satellietproeven gehouden. Vgl. verder mijn dissertatie, blz. 108 en 109.

<sup>17)</sup> Deutsche Bundestag, 130. Sitzung, Seite 6.317.

<sup>18)</sup> C. Castiglia, M. A. Chiorino, H. Jürgensen en A. Vignoles: *Etudes et recherches sur la technique routière et sur l'économie des infrastructures; analyse et interprétation des essais AASHO*; Studie onder auspiciën van de I.R.U. (= International Road Union, Union Internationale des Transports Routiers).

<sup>19)</sup> Op. cit., blz. 5.

Opstellen over openbare financiën, deel 1 (Algemene vraagstukken) en deel 2 (Bijzondere onderwerpen), onder redactie van de hoogleraren Dr. H. W. J. Bosman, Drs. Ch. Glasz, Dr. C. Goedhart, die beide delen van een inleiding voorzag, en Dr. F. de Roos. Agon Elsevier, Amsterdam/Brussel 1966, resp. 228 en 264 blz., f. 11,90 en f. 12,90.

NA de in 1965 in de Agon Bibliotheek gepubliceerde bundels opstellen over monetaire theorie en nationale monetaire vraagstukken zijn onlangs in dezelfde reeks twee bundels verschenen met opstellen op het terrein van de openbare financiën. Verder zal er, aldus de redactie in haar voorwoord, nog een verzameling opstellen verschijnen over internationale monetaire vraagstukken.

De publikatie van deze bundels is een goede gedachte geweest en het verdient naar onze mening aanbeveling, dat nog meer van deze verzamelingen worden samengesteld, waarbij wij in het bijzonder denken aan onderwerpen als de economische politiek (prijnsbeleid, loonbeleid e.d.) en de Europese economische integratie.

De thans te bespreken bundels bevatten, evenals de voorgaande, uitsluitend herdrukken van reeds eerder gepubliceerde artikelen van Nederlandse en Belgische auteurs.

In deel 1 vindt men in de eerste plaats een drietal beschouwingen van resp. Zijlstra, De Wolff en Stevers en Van Audenhove, over algemene conjuncturele en structurele aspecten van het begrotingsbeleid. De belangrijkste daarvan is ongetwijfeld de voordracht van Prof. Zijlstra: „Möglichkeiten und Grenzen der Konjunkturpolitik”, die hij in 1962 in Kiel heeft gehouden. Hij geeft daarin o.a. de voorwaarden aan waaronder in een groeiende economie een anticyclisch begrotingsbeleid kan worden gerealiseerd of in elk geval een procyclisch beleid kan worden voorkomen, het zgn. structurele begrotingsbeleid, dat men in Nederland sinds 1960 met meer of minder succes heeft toegepast.

Daarna volgen twee artikelen, die de invloed van de rijksbegroting op de conjunctuur tot onderwerp hebben, nl. „Conjuncturele begrotingsanalyse” van Prof. Stevers en het fraaie uit 1954 daterende artikel van Prof. Witteveen: „De monetaire interpretatie van onze economische ontwikkeling”, dat van grote betekenis is geweest voor de in-

de Miljoenennota's toegepaste methode ter bepaling van de van de rijksbegroting uitgaande conjuncturele impuls.

Ten slotte bevat het eerste deel een drietal artikelen van resp. Stevers, Goedhart en Van Audenhove, waarin de financiële verhouding tussen het rijk en de lagere overheden aan de orde wordt gesteld. Daarvan moet in het bijzonder het artikel van Prof. Stevers: „De financiële verhouding tussen het rijk en de gemeenten” worden genoemd, waarin de hele ontwikkeling van het financiële verhoudingsvraagstuk tot en met de totstandkoming en de werking van de „Wet kapitaaluitgaven lagere publiekrechtelijke lichamen” op zeer indringende en heldere wijze wordt geanalyseerd. Het gebruik van het woord intercommunicaal i.p.v. intercommunaal op blz. 139, 3e regel v.o. moet waarschijnlijk aan het theologische verleden van Prof. Stevers worden toegeschreven. In de, enigszins los van het voorafgaande staande, slotparagraaf van zijn beschouwing houdt hij een pleidooi voor een nieuwe budgetnorm voor de gemeenten: sluitende begroting boven de lijn, waarbij behalve de lopende uitgaven ook de overheidsinvesteringen (niet die in bedrijven) uit lopende inkomsten worden gedekt. Het financiële beleid der gemeenten kan op deze wijze beter dienstbaar worden gemaakt aan de macro-economische doelstellingen van de centrale overheid, te meer waar de middelenvoorziening voor de uitgaven boven de lijn in de gedachtengang van Stevers vrijwel geheel bij de centrale overheid zou komen te liggen.

HET is niet mogelijk om in het kader van deze bespreking alle artikelen uit het aan bijzondere onderwerpen gewijde tweede deel — over de grondslagen van de belastingheffing (Kreukniet, Smeets), de analyse van de overheidsschuld (Pen), schuldpolitiek (Glasz, Goedhart), wegenbouwfinanciering (Bosman) en begrotingsprocedure (Pen) — de revue te laten passeren. Wij volstaan met enkele opmerkingen over de bijdragen van Hartog en Drees.

In zijn opstel „Waarheen met onze sociale verzekering en met onze directe belastingen?” houdt Prof. Hartog een pleidooi voor overheveling van zekere risico's (huisarts, apotheek) uit de sociale verzekering naar de particuliere sfeer, omdat men bij stijgende welvaart zekere lichtere risico's gemakkelijker zelf kan dragen. Voorts pleit hij voor afschaffing van de kinderbijslag voor het eerste en tweede kind, omdat hierin een stuk inkomensherverdeling besloten ligt, dat in strijd zou zijn met de bedoeling van de kinderbijslag. Ten slotte breekt hij een lans voor gelijke absolute premiebedragen bij gelijke uitkeringsrechten (bijv. A.O.W.), omdat men alleen dan individueel nut en offers tegen elkaar kan afwegen en een rationele keuze kan maken omtrent de gewenste omvang der voorzieningen.

Met betrekking tot de directe belastingen is hij van mening, dat progressieve tarieven voor de loon- en inkomstenbelasting, voor zover het inspanningsinkomens betreft, moeten worden afgewezen, omdat tegenover een dalend grensnut een toenemende „disutility of labor” voor de verwerving van extra inkomen zou staan.

Wat de sociale verzekering betreft zijn wij van mening, dat de argumenten van Prof. Hartog niet erg overtuigend zijn en dat zijn voorstellen moeilijk zijn te rijmen met de normen voor een redelijke inkomensverdeling. Met betrekking tot de voorstellen inzake de belastingheffing menen wij, dat een toenemende „disutility of labor” geen voldoende grond vormt voor afschaffing van de progressie in de belastingheffing op inspanningsinkomens, afgezien nog van de vraag hoe men de omvang van het inspanningsinkomen juist zou kunnen vaststellen. Afschaffing van de progressie zou alleen aanvaardbaar zijn, indien, zoals Stevers suggereert in een eveneens in deze bundel opgenomen reactie op de beschouwingen van Hartog, het progressie-element in de belastingheffing tóch helemaal wordt afgewenteld. Van dit laatste zijn wij echter nog geenszins overtuigd.

Meer kunnen wij instemmen met de inaugurele rede van Prof. Drees Jr.: „Inkomensverdeling en overheidsuitgaven”, waarin hij aantoont dat diverse categorieën van overheidsuitgaven, in het bijzonder woningbouwpremies en landbouwsubsidies, die mede ten doel

hebben tot een redelijke inkomensverdeling bij te dragen, niet of slechts in geringe mate aan dat doel hebben beantwoord. De theorie der redelijke inkomensverdeling is thans niet veel verder dan de conjunctuurtheorie ruim dertig jaar geleden, aldus Drees.

**Mr. H. Luijk: Het Directiesecretariaat.** Een studie betreffende de secretariaatsfunctie in de top van de onderneming. Publikatie no. 1 van de Stichting Het Organisatie Studiecentrum. Uitg. N. Samsom N.V., Alphen aan den Rijn 1964, 128 blz., geb. f. 30.

OM te beginnen de introductie van een nieuwe organisatie, de Stichting Het Organisatie Studiecentrum, gevestigd te Wassenaar. Het onderhavige boek is de eerste publikatie van dit Studiecentrum, dat zich bezig houdt met praktisch gerichte wetenschappelijke onderzoekingen ter zake van belangrijke algemene vraagstukken op het gebied van organisatie en leiding van ondernemingen. Het bestuur van de stichting bestaat uit een groepje prominente ondernemers, die men als professionele managers kan beschouwen, alsmede uit enkele organisatieadviseurs, waarvan de schrijver er een is. De studie is het resultaat van een onderzoek, ingesteld bij een honderdtal Nederlandse ondernemingen, variërend van 200 tot 3.000 werknemers. Er is reeds een tweede publikatie van het Organisatie Studiecentrum, handelend over „De formulering van het bedrijfsbeleid”, verschenen. Wij hopen ook dat boek binnenkort in dit weekblad te bespreken.

De grafisch ruim opgezette publikatie, waarin een aantal duidelijke diagrammen zijn verwerkt, laat zich bijzonder vlot lezen, zo vlot zelfs, dat men de addertjes onder het gras gemakkelijk over het hoofd ziet. Het eerste hoofdstuk is een terreinverkenning, waarin de schrijver directiesecretaressen en -secretarissen hun werk laat beschrijven. Dit werk blijkt in de praktijk zover uiteen te lopen, dat men gemakkelijk tot de slotsom komt dat in geen enkele onderneming de aan het secretariaat opgelegde taken gelijk zijn. Het aantal stafdiensten dat in het secretariaat is ondergebracht is nu eens zeer beperkt en dan weer zeer ruim.

In het tweede hoofdstuk geeft de schrijver een nadere analyse van de secretariaatsfunctie en wel trapsgewijze: van de stenotypiste, via de secretaresse en de secretaris, naar een volledig secretariaat. Daarbij is als quasi-komische noot een open brief van een secretaresse aan alle goedwillende directeuren opgenomen, alsmede het ietwat laconieke

De inleidingen van Prof. Goedhart bevatten korte en bondige samenvattingen van de opgenomen artikelen, die het geheel van deze bundels mede tot een waardevolle aanwinst stempelen.

's-Gravenhage.

Drs. G. DE MAN.

antwoord van een directeur. Bij een analyse van de secretariaatsfunctie behoort tevens een analyse van de directie-taak, opdat men kan nagaan welke onderdelen van die taak aan het secretariaat delegerbaar zijn. Daarbij komt de studie tot de belangwekkende slotsom dat het secretariaat in wezen een communicatie-instrument is. De directie kan over dit instrument beschikken ter verhoging van de doelmatigheid in de uitvoering van haar persoonlijke arbeid.

Wanneer dan verder de plaats van het directiesecretariaat in de organisatie van de onderneming wordt bepaald, dan zou men die het beste kunnen zien als een staftaak, waarvoor men geen specialist(en) heeft aangetrokken. Het gevaar van deze staftaak is dat zij gemakkelijk de vergaarbak kan zijn van taken en taakjes, die de stafdiensten niet willen vervullen en anderzijds dat het secretariaat teveel op het terrein van bepaalde stafdiensten komt. In de meeste groeiende ondernemingen zal het secretariaat de broedplaats zijn voor een aantal staftaken, die bij verdere groei worden afgesplitst.

Bij de organisatie van het directiesecretariaat als zodanig ontwikkelt de schrijver een soort „Stufen”-theorie, die men min of meer kan baseren op de grootte van de onderneming. Naar zijn oordeel is een secretarisfiguur naast of boven een directiesecretaresse in de kleinere ondernemingen eerder verantwoord dan men vaak denkt. In Nederland geeft men er de voorkeur aan directiesecretaressen rechtstreeks onder het gezag van de directeur te plaatsen en niet onder dat van het hoofd van het secretariaat. Zo men dit doet bestaat het gevaar dat de beschreven hoofdfunctie van het secretariaat, het verzorgen van de communicatie, wordt ondermijnd en het misplaatste aureool, waarmee een directesecretaresse dikwijls is omgeven, een onnodige vergroting ondervindt.

Over de huisvesting en accommodatie van het directiesecretariaat weidt de studie tot in details uit. Daaruit blijkt

dat de persoonlijke efficiency van de directeur de schrijver toch wel zeer ter harte gaat. Dit behoeft ons niet te verwonderen, omdat hij vroeger reeds over dit onderwerp uitvoerig publiceerde<sup>1)</sup>. Zelfs het zitje, de bijzettafel en de boekenkast neemt hij onder de loep.

Het zesde hoofdstuk geeft een beeld van de persoonlijke kwaliteiten van secretaresse en secretaris. Vaardigheden, kennis, eigenschappen, opleiding en leeftijd passeren de revue. Met betrekking tot de veelzijdige functie van directiesecretaris stelt de studie vast dat er in Nederland geen passende opleiding voor bestaat. Men kan niet volstaan met wat het middelbaar onderwijs of een academische studie bieden. Een pleidooi voor een speciale opleiding geeft de studie niet, al blijkt tussen de regels door dat zij wel degelijk zinvol zou zijn. Het ontbreekt vele academici aan voldoende leesvaardigheid, schrijfvaardigheid en vergadervaardigheid om een secretariaatsfunctie aanstands met succes te kunnen vervullen.

In een slotbeschouwing over het secretariaatsprobleem in enkele grote Nederlandse ondernemingen blijkt nog eens ten overvloede hoezeer de studie is gebaseerd op ondernemingen variërend van 200 tot 3.000 personeelsleden. Wij vragen ons af hoe het is gesteld met het grote aantal ondernemingen dat beneden de genoemde ondergrens ligt. Juist omdat de ondernemer in de kleine onderneming zoveel uitvoerende taken op zich moet nemen, is het voor hem bovenal noodzakelijk dat hij van een aantal lasten wordt bevrijd. Welke rol kan in dat geval een secretaresse, een secretaris of een directie-assistent vervullen?

Een andere onderscheiding, die niet voldoende uit de doeken komt doch zeer duidelijk uit de beschrijving van de secretariaatsfunctie van de grote onderneming blijkt, is die van directiesecretariaat en van ondernemingssecretariaat. Een secretaris van een raad van beheer of van een raad van commissarissen is een geheel andere figuur dan een directiesecretaris, ook al bestaan er overgangen. In hoeverre een directiesecretaris tevens ondernemingssecretaris kan zijn en dus zou kunnen meespelen in het algemene beleid, is een vraag waarop de studie geen antwoord geeft.

Aanvankelijk hebben wij ons bij de lezing van dit boek afgevraagd waarom Het Organisatie Studiecentrum als eer-

<sup>1)</sup> „Waar blijft de tijd van de directeur?”, Uitg. N. Samsom N.V., Alphen aan den Rijn 1952. Voor een bespreking zie *E.-S.B.* van 7 januari 1953.

ste onderwerp van studie het directie-secretariaat heeft gekozen. Dit temeer omdat er onzes inziens zoveel belangrijker onderwerpen op het gebied van de management-research bestaan. Wij denken daarbij aan de structuur van de onderneming, het omspanningsvermogen van het gezag, de delegatie van taken en bevoegdheden en niet in de eerste plaats aan de persoonlijke efficiency van de directeur. Wij zijn

na lezing van dit boek niet geheel van onze zienswijze teruggekomen, al zijn wij er ons van bewust dat het onderwerp vele directies zal aanspreken. De publikaties die het Studiecentrum nog op zijn programma heeft staan, zijn er echter borg voor dat de kernvraagstukken van de organisatie van de onderneming voldoende aan bod zullen komen.

's-Gravenhage.

P. VAN ZUUREN.

Na een inleidende beschouwing over de noodzaak van regionale integratie volgen hoofdstukken gewijd aan het Verdrag van Montevideo, het Centraal-amerikaanse integratieprogramma, de ontwikkeling van de Latijnsamerikaanse Vrijhandelsassociatie (L.A.F.T.A.) en speciale onderwerpen als transport- en communicatieproblemen, regionale planning, het beginsel van reciprociteit en het betalingsstelsel, de rol van buitenlandse ondernemingen en de wenselijkheid van institutionele hervormingen.

De kern van Dells betoog is, dat de L.A.F.T.A.-landen bij hun streven naar integratie tot dusver te veel aandacht hebben besteed aan liberalisatie van de onderlinge handel en te weinig aan andere vormen van samenwerking, vooral op het terrein van gemeenschappelijke ontwikkelingsplanning. Wellicht is dit te wijten aan het feit, dat het Verdrag van Montevideo werd

**Sidney Dell: A Latin American Common Market?** Published for Chatham House by Oxford University Press, Londen 1966, 336 blz., 55 sh.

**A**FGAANDE op de titel van dit boek zou men kunnen denken, dat het voornamelijk handelt over Latijnsamerikaanse toekomstmuziek: een gemeenschappelijke markt. In feite heeft de auteur — die een functie bij de U.N.C.T.A.D. bekleedt —

meer te bieden dan uit de titel blijkt. Hij geeft in deze studie een gedetailleerd en helder overzicht van de ontwikkelingen op het gebied van de economische integratie in Latijns-Amerika en van de moeilijkheden, die zich daarbij voordoen.



## GEMEENTE 'S-GRAVENHAGE

De afdeling Economische Zaken van de Gemeentesecretarie van 's-Gravenhage zoekt een jong

### ECONOOM

met een levendige interesse voor de problematiek van de structurele economische ontwikkeling van grote gemeenten.

Hij zal worden belast met onderzoeken die het beleid van de gemeente 's-Gravenhage op dit terrein zullen moeten voorbereiden en ondersteunen.

Het diploma doctoraal economie is vereist; enige ervaring met deze problematiek strekt tot aanbeveling.

Al naar kwaliteiten en ervaring zal de basis-honorering voorlopig liggen tussen f 13.500,- en f 18.500,-.

De gunstige secundaire overheidsregelingen zijn van toepassing.

Gegadigden dienen bereid te zijn zich eventueel aan een psychologisch onderzoek te onderwerpen.

Geïnteresseerden kunnen voor nadere inlichtingen contact opnemen met het Hoofd van de afdeling (070 - 18.52.81, toestel 505, bgg. toestel 515).

Sollicitaties, met vermelding van de naam van dit blad, ONDER No. N 249 te richten aan de Directeur van het Gemeentelijk Bureau voor Personeelsvoorziening, Burg. de Monchylein 10, 's-Gravenhage.



## Technische Hogeschool Delft

Bij het Bureau van de Hogeschool (Afdeling Onderwijs- en Studentenzaken) bestaat plaatsingsmogelijkheid voor een

### STATISTISCH MEDEWERKER

die bij het Bureau Statistiek tot taak zal hebben, het verzamelen en verwerken van gegevens betreffende studenten, examens en aanverwante onderwerpen; het zelfstandig analyseren hiervan.

Vereist: middelbare schoolopleiding, eventueel MULO-B; ruime belangstelling voor statistisch onderzoek; kritisch en creatief ingesteld; in bezit van diploma algemene statistiek, zo mogelijk statistisch analist; leeftijd tot 35 jaar.

Aanstelling en bezoldiging is afhankelijk van opleiding en leeftijd.

Schriftelijke sollicitaties te richten aan het Hoofd van de afdeling Personeelszaken, Julianalaan 134 te Delft, onder vermelding van nr. AD 6652/67704 in de rechterbovenhoek van de sollicitatiebrief.

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

opgesteld in overeenstemming met de G.A.T.T.-voorschriften inzake vrij-handelsgebieden; daarbij zag men over het hoofd, dat het betreffende artikel XXIV veel minder toepasselijk is op onderontwikkelde landen dan op de ge-industrialiseerde landen van West-Europa.

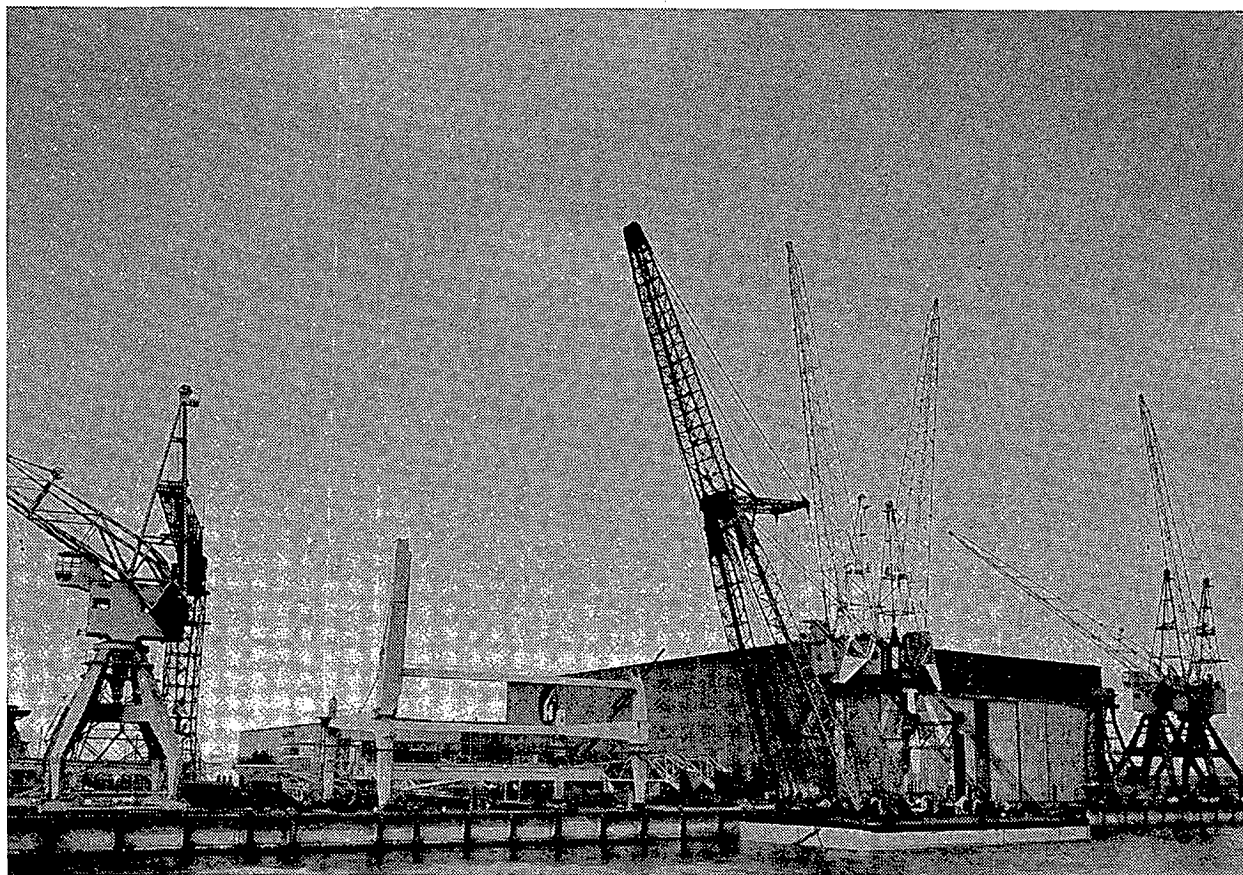
Dell acht het een belangrijke fout van het Verdrag van Montevideo, dat het (in tegenstelling tot het Multilaterale Verdrag van Vrijhandel en Centraal-amerikaanse Economische Integratie van 1958) de nadruk legt op liberalisatie van de *bestaande* handel. Hierdoor zagen de L.A.F.T.A.-landen zich geplaatst voor de noodzaak, iets te doen

dat voor hen nog moeilijker was dan voor Europese landen, namelijk het vrijmaken van de onderlinge handel in agrarische goederen. Dit wreekte zich bij de moeizame onderhandelingen over de eerste gemeenschappelijke goederenlijst in het najaar van 1964; het is niet verwonderlijk, dat men toen zijn toevlucht nam tot een ontsnappingsclausule, waardoor ook na 1973 voor agrarische produkten uitzonderingen kunnen worden gemaakt op de regel, dat goederen van de gemeenschappelijke lijst in het onderlinge verkeer geheel vrij zullen worden verhandeld. Deze moeilijkheid zou volgens Dell niet zijn ontstaan indien het Verdrag

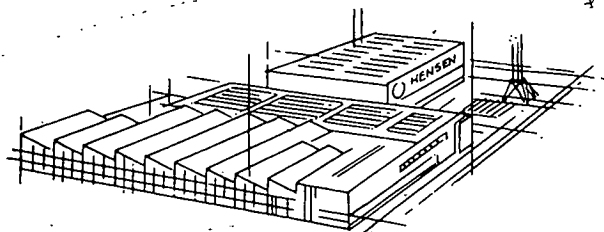
van Montevideo de nadruk had gelegd op de liberalisatie van de toekomstige onderlinge handel in industriële goederen:

„What the L.A.F.T.A. countries need most is to eliminate their mutual tariffs not so much on their existing trade with one another as on the industrial goods they import from the developed countries. This would mean the creation of a region-wide protected market designed to promote the manufacture of goods that would displace imports from third countries”.

Zonder nationale en regionale planning zou dit echter niet te verwezenlijken zijn. Waar het volgens Dell in wezen om gaat is, of de Latijnsamerikaanse landen bereid zijn hun nationale



Gezicht op onze kade voor de grootste en zwaarste overzeese transporten



WERFKRANEN  
DRIJVENDE KRANEN  
HAVENWIPKRANEN  
ERTSVERLAADBRUGGEN  
LOOPKRANEN  
TRANSPORTINSTALLATIES  
SCHEEPSDEKINSTALLATIES  
HELLINGINSTALLATIES  
LIFTEN

# HENSEN • ROTTERDAM

POSTBUS 5040 - TEL. (010) 17 28 60 - TELEX 216 12 - TELEGRAMADRES „MAHENSRO”

plannen te coördineren. Als regionale planning onrealistisch voor Latijns-Amerika is, dan is een gemeenschappelijke markt in dit gebied onrealistisch:

„For it is scarcely conceivable that the Latin American countries — particularly the smaller and weaker ones among them — could afford to allow the forces of regional free trade to determine the distribution of regional gains from integration in an unplanned manner. For them it is plan or die”.

Daarmee wil Dell overigens niet zeggen, dat de door hem bepleite regionale integratie een panacee is voor Latijns-Amerika. Om te kunnen slagen zal ze moeten samengaan met politieke, sociale en economische hervormingen; als deze uitblijven heeft een gemeenschappelijke markt geen reële betekenis.

Wie zich wil verdiepen in het integratiestreven van Latijns-Amerika zal er goed aan doen, deze gedegen

studie aan te schaffen. Ook als naslagwerk kan het boek bijzonder nuttig zijn; als bijlagen zijn onder meer de volledige teksten van het Verdrag van Montevideo en van het Algemeen Verdrag van Centraalamerikaanse Economische Integratie opgenomen. Een uitgebreide alfabetische index is aan het werk toegevoegd.

's-Gravenhage.

M. DEN ADMIRANT.

---

# N.V. NEDERLANDSE GASUNIE

gevestigd te Groningen.

---

Uitgifte

van

**nom. f 100.000.000,- 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub><sup>0</sup>/<sub>10</sub> 20-jarige obligaties 1966**

in stukken van nominaal f 1.000,- aan toonder

**tot de koers van 99<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt.**

---

Aflossing geschiedt à pari, in 10 gelijke jaarlijkse termijnen, vervallende telkenjare op 1 december, voor de eerste maal op 1 december 1977.

Vervroegde algehele of gedeeltelijke aflossing is toegestaan van 1 december 1976 af, uitsluitend op 1 december van elk jaar, in de jaren 1976 t/m 1980 à 101<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% en daarna à 101%.

---

Ondergetekenden berichten, dat zij de inschrijving op bovengenoemde uitgifte openstellen op

**vrijdag 4 november 1966**

van des voormiddags 9 uur tot des namiddags 4 uur,

bij hun kantoren te **Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage, Eindhoven, Utrecht en Groningen**, voor zover aldaar gevestigd, op de voorwaarden van het prospectus van uitgifte dd. 27 oktober 1966.

Exemplaren van het prospectus en inschrijvingsbiljetten, alsmede - tot een beperkt aantal - exemplaren van de statuten en van het verslag over het boekjaar 1965 van de N.V. Nederlandse Gasunie zijn verkrijgbaar bij de inschrijvingskantoren.

Amsterdam

Rotterdam, 27 oktober 1966.

Eindhoven

Utrecht

**AMSTERDAM-ROTTERDAM BANK N.V. ALGEMENE BANK NEDERLAND N.V. MEES & HOPE**

**HOLLANDSCHE BANK-UNIE N.V.**

**NEDERLANDSCHE CREDIETBANK N.V.**

**NEDERLANDSCHE MIDDENSTANDBANK N.V.**

**PIERSON, HELDRING & PIERSON**

**COÖPERATIEVE CENTRALE BOERENLEENBANK**

**COÖPERATIEVE CENTRALE RAIFFEISEN-BANK**

---



**Peter Hall: Zeven wereldsteden.** Problemen van groei en leefbaarheid. (The World Cities. Vert. door Mej. Drs. M. G. Schenk, m.m.v. Mevr. Drs. P. F. van den Berg-Brouwer). Wereldakademie, W. de Haan/J. M. Meulenhoff, 1966, 252 blz., f. 9,50.

**P**PETER Hall heeft in het Verenigd Koninkrijk vooral aandacht getrokken door zijn werk „London 2000”, waarin hij de lezer confronteerde met de problemen der verstedelijking in de eerstvolgende decennia. In dit — in het algemeen populaire geschrift — behandelt hij de mondiale aspecten der verstedelijking aan de hand van een aantal grote stedelijke entiteiten als Londen, Parijs, Randstad Holland, de Rijn-Ruhr-agglomeratie, Moskou, New York en Tokyo.

Hall heeft zich uitvoerig weten te documenteren en klaarlijk ook

door persoonlijke contacten allerhande inlichtingen weten in te winnen. Veelal heeft dit geleid tot een goed uitgebalanceerd beeld, soms echter ook tot een ietwat eenzijdige voorstelling. Zo schrijft hij op blz. 111, dat „de Nederlandse planologen” steden van 100.000, zelfs van 200.000 inwoners om verschillende redenen noodzakelijk achten. Dit was — helaas! — op het ogenblik, dat Hall zijn studie afsloot echter zeker niet het geval. Zelfs zou hij in de Nederlandse tekst der door hem verzamelde rapporten geheel andere geluiden hebben kunnen vernemen. Ook is het niet juist

om in de Randstad over „lintstad” te spreken, hetgeen herinnert aan het begrip „lintbebouwing”, waarvan zeker in het door Hall gesignaleerde geval geen sprake is. Zijn bezwaar tegen een „lintstad” van 170 km in Nederland wordt door hem niet toegelicht en doet wat verwarrend aan, wanneer hij anderzijds vreest voor de gevolgen der sub-urbanisatie in Hollands midden.

Hij legt in zijn studie vooral de nadruk op de concentratie van de werkgelegenheid in het centrum en de verkeerscongesties, alsmede op de politiek-administratieve indeling en organisatie der wereldsteden. Zijn conclusie op blz. 237, dat „in vrijwel alle wereldsteden de toeneming van de werkgelegenheid in het centrum op zijn minst gelijke tred met die in de andere delen van de agglomeratie houdt”, zou in ieder geval nader geadstrueerd dienen te worden. Terecht wijst hij op de betekenis van het centrum voor de concentratie van kennis en overdracht van kennis.

Hij eindigt deze verkenning der wereldsteden met een korte beschouwing over de toekomstige wereldstad, waarin hij onder meer aandacht vraagt voor enkele belangrijke Amerikaanse planologen als Webber en Lynch. Opvallend is, dat Hall meer op de economische dan op de sociale facetten der toekomstige wereldsteden wijst. Toch zijn vraagstukken als „bewoonbaarheid” en „leefbaarheid” van minstens zo grote betekenis als die der communicatie, welke hij sterk beklemtoont. Voor een eerste oriëntatie verschaft deze publikatie echter waardevol materiaal, dat in een overzichtelijke en kritische vorm wordt gepresenteerd.

Amsterdam. W. STEIGENGA.

Voor ons produkt zelfklevende etiketten bestaat een dermate groot en variërend toepassingsgebied, dat wij in betrekkelijk korte tijd zijn uitgegroeid tot de meest gerenommeerde fabrikant op dit gebied in de Benelux en Frankrijk.

In verband met de reorganisatie van onze marketinggroep zoeken wij voor ons hoofdkantoor te Utrecht een

## ● STATISTICUS

die op grond van opleiding resp. ervaring in staat is onze verkoopcijfers en verkoopmogelijkheden te analyseren en deze gecombineerd met extern cijfermateriaal te interpreteren. Voorts zal analyse van onze produktie cijfers tot zijn taak behoren. Alle interne gegevens worden hem toegeleverd door een eigen computer-installatie.

Wij bieden de juiste man, die rechtstreeks onder de directie zal ressorteren, een unieke kans zich grotendeels zelfstandig te ontplooiën.

	<b>AVERY ETIKETTEN N.V.</b>	Vestigingen te UTRECHT BRUSSEL PARIJS LYON LILLE
<b>AVERY</b>	Wittevrouwensingel 100 Telefoon (030) 12941	

Sollicitaties aan afd. Personeelszaken bovenstaand adres.

**ADVERTEER  
MEER  
IN  
E.-S.B.**

## Geldmarkt

NA een korte onderbreking in de week van 11 t/m 18 oktober herstelde zich in de daaropvolgende week de geldstroom naar de Schatkist. Tegelijkertijd begon de behoefte aan bankpapier van het publiek al weer te stijgen, hetgeen resulteerde in een stijging van de circulatie. Beide bewegingen kostten de banken f. 156 mln. liquiditeiten. Voor een deel werd deze aderlating gecompenseerd door het opnemen van voorschotten in rekening-courant bij De Nederlandsche Bank; voor het overige aanvaardde men een daling van de kas. Deze stond op

24 oktober jl. op een zodanig peil, dat voor de verdere stijging van de bankpapieromloop en de nog te verwachten zware belastingbetaling geen voldoende middelen beschikbaar zijn. Een verder beroep op De Nederlandsche Bank en een voortgaande terugtrekking van op buitenlandse geldmarkten uitgezette middelen ligt dus voor de hand. Inmiddels toont de geldmarkt verschijnselen van grote krapte. De rente voor daggeldleningen liep op tot 5 pCt., welke stand op 27 oktober werd bereikt.

De kredietverlening aan het bedrijfsleven vormt één van de belangrijkste activiteiten van het handelsbankwezen. Over de spreiding van de kredieten over de verschillende bedrijfstakken kunnen wij slechts bij benadering iets te weten komen door de statistieken betreffende de grote kredieten (die boven de f. 500.000) te raadplegen. Wanneer

*Abonneert U op*

## DE ECONOMIST

Maandblad onder redactie van

Prof. P. Hennipman,  
Prof. A. M. de Jong,  
Prof. F. J. de Jong,  
Prof. P. B. Kreukniet,  
Prof. H. W. Lambers,  
Prof. J. Tinbergen,  
Prof. J. Zijlstra.

★

Erevoorzitter:

Prof. G. M. Verrijn Stuart.

★

Abonnementsprijs f. 30; voor studenten f. 15.

★

Abonnementen worden aangenomen door de boekhandel en door uitgevers

**DE ERVEN F. BOHN**  
**TE HAARLEM**



## N.V. PHILIPS' GLOEILAMPENFABRIEKEN EINDHOVEN

Voor een der commerciële staforganen vragen wij ten behoeve van de activiteiten op het gebied van „electronic office machines” een

## marktonderzoeker

die zelfstandig de betreffende marktsector zal moeten analyseren.

De gedachten gaan uit naar iemand van academisch niveau, die ervaring heeft opgedaan in de branche van deze office machines, bij voorkeur ook met betrekking tot het verrichten van marktonderzoek en het maken van plannings- en prognoses. Ten aanzien van de bij het marktonderzoek toe te passen methoden en technieken zal de gevraagde medewerker samenwerken met een team van specialisten.

De werkzaamheden brengen veelvuldig internationale kontakten met zich.

*Brieven met gegevens omtrent leeftijd, opleiding, ervaring etc. te richten aan het Hoofd van de afdeling Personeelzaken, Willemstraat 20 te Eindhoven, onder nummer ESB 66098.*

wij de verhoudingscijfers per 30 juni vergelijken met een willekeurige datum in het verleden, bijv. ultimo 1962, krijgen wij onderstaande uitkomst:

	ult. 1962	ult. juni 1966
	(in procenten)	
Industrie .....	43	49
Bouwbedrijf .....	4	6
Handel .....	29	23
Verkeer .....	4	5
Financiële instellingen .....	13	11
Overige .....	7	6
	100	100

Op de vraag of deze cijfers representatief zijn voor de gehele kredietverlening, kan geen antwoord worden gegeven. In andere landen beschikt men wel over zodanige statistieken, in ons land niet. Op de termijn waarop bovenstaande cijfers slaan, kunnen geen spectaculaire veranderingen in de onderlinge verhoudingen worden verwacht. Toch blijkt de industrie steeds meer krediet tot zich te trekken, waaruit blijkt dat de term handelsbank zijn betekenis nauwelijks verdient. De handel weet het naar verhouding met steeds minder krediet te stellen. De wijzigingen in de overige percentages blijven beperkt.

Een onderzoek binnen de industrie brengt aan het licht,

### Huisvestings- moeilijkheden ?

Een eigen huis biedt uitkomst.  
Hypotheken tot HONDERD  
PROCENT van de KOOPSOM.

### Ass.kant. Ooms Moordrecht

Telefoon (01827) 6 44.

*U reageert op  
annonces in*

**„E.-S.B.”?**

*Wilt U dat dan steeds  
kenbaar maken!*

dat de metaalbedrijven zich ongeveer handhaven, doch dat het aandeel van de textiel- en vooral van de voedings- en genotmiddelenindustrie sterk terugloopt. Bestond eind 1962 van het totaal der grote industriële kredieten 26 pCt. uit kredieten aan de voedingsbedrijven, midden 1966 bedroeg dit percentage nog 17. Een sterke groei daarentegen toont de chemische nijverheid, nl. van 10 pCt. tot 17 pCt. van het totaal der industriële kredieten.

Of aan deze verschuivingen kredietbeleid der banken ten grondslag ligt, dan wel zich de behoefte aan bankkrediet bij het bedrijfsleven wijzigt mede in verband met het financieringsbeleid, waarbij men zich meer tot de kapitaalmarkt wendt, kan uit deze cijfers niet worden afgeleid.

BELEG INTERNATIONAAL  
BELEG IN **Interunie**

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

**BERKEL**

fabrieken van weegschalen, weeginstallaties en snijmachines

vraagt voor de controllersafdeling van haar hoofdkantoor te Leidschendam (internationaal management) een

## jong econoom

(doct. examen, bedrijfsecon. richting)

met belangstelling voor administratieve organisatie, budgettering en kostprijsvraagstukken.

De controllersafdeling is een klein team van specialisten; in goede samenwerking, met voldoende ruimte voor zelfstandig werken, realiseert dit team het administratief management, ook in onze talrijke buitenlandse vestigingen.

Gegadigden voor deze vacature verzoeken wij een sollicitatiebrief met vermelding van personalia, opleiding en eventuele ervaring, vergezeld van een recente pasfoto, te richten aan

### VAN BERKEL'S PATENT-HOLLAND N.V.

t.a.v. hoofd afdeling personeelszaken,  
Keileweg 5, Rotterdam-7.



# Met uw geld kunt u bij iedere bank terecht. Maar met uw hoofdpijn?



Stel nu eens dat u problemen heeft. Bijvoorbeeld: commerciële of financiële, import- of exportproblemen. Bent u dan nog zo welkom?

Of heeft men dan geen tijd voor u, zelfs niet als uw problemen zo erg zijn dat u er hoofdpijn van krijgt?

Bedenk dan dat de Nederlandsche Bank-Unie wel tijd heeft voor uw problemen, we hebben ons er zelfs in gespecialiseerd. Een heel team experts staat tot uw beschikking. Deze experts denken en werken met en voor u, luisteren naar u, adviseren u en in 99 van de 100 gevallen lossen ze uw problemen op.

In dat ene andere geval krijgt u een aspirientje.

**HBU** 

Amsterdam, tel.: (020) 22 11 22 Den Haag, tel.: (070) 18 50 80 Rotterdam, tel.: (010) 13 90 00

E.-S.B. 2-11-1966

1147



## RIJKSUNIVERSITEIT GRONINGEN

Bij de afdeling bedrijfseconomie van de Faculteit der Economische Wetenschappen van de Rijksuniversiteit te Groningen moet op korte termijn worden voorzien in de vacature van een

### WETENSCHAPPELIJK (HOOFD)MEDEWERKER

Zijn taak zal, als medewerker van Prof. Dr. A. Wattee, bestaan uit onderwijs- en onderzoekactiviteiten op het gebied van de kosteninformatie, kostprijbepaling en de interne organisatie.

Voor de uitoefening van deze functie is ten minste het doctorale examen economische wetenschappen, of een daarmee gelijk gesteld buitenlands diploma in „business administration“ vereist, alsmede praktische ervaring en theoretische belangstelling op het terrein van kostenvraagstukken en/of de interne organisatieproblematiek.

De Faculteit der Economische Wetenschappen telt momenteel meer dan 700 studenten. Salarisgrenzen van f 1156,— tot f 2586,— per maand. Directe opnemings in pensioenfondsen.

Sollicitaties worden ingewacht — desgewenst na nadere telefonische informatie bij genoemde hoogleraar, telefoon (05900) 3 78 48 (faculteit) of 5 35 65 (privé) — bij het Hoofd van de Afdeling Personeelszaken van de Universiteit, Postbus 72 te Groningen.



### KAS-ASSOCIATIE N.V. Spuistraat 172 - Amsterdam-C

vraagt in verband met uitbreiding van werkzaamheden een economisch medewerker ten behoeve van

## beleggingsonderzoek en beleggingsvoorlichting

Voorkeur gaat uit naar een economisch doctorandus met op dit terrein gerichte belangstelling en ervaring.

Sollicitaties met recente pasfoto onder vermelding „vertrouwelijk“ te richten tot het Hoofd van de Afdeling Personeelszaken.



Bij het

### MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

kan worden geplaatst een

## (BEDRIJFS)-ECONOOM

vac.nr. 6-4399/7188

Taak: het bestuderen van en adviseren omtrent financiële en financieel-economische aangelegenheden, welke verband houden met financieringen (o.a. in de vorm van deelneming) door of met medewerking van de Staat.

Vereist: doctoraal examen economie en bij voorkeur ervaring in het beleid betreffende belangrijke participaties en andere financieringen.

Leeftijd: tot 40 jaar.

Salaris: afhankelijk van leeftijd en ervaring, max. f 2148,— per maand, exclusief 6 pCt. vakantie-uitkering. A.O.W.-premie voor Rijksrekening.

Telefonisch kan een afspraak worden gemaakt voor een oriënterend gesprek (no. (070) 81 40 11, toestel 2726).

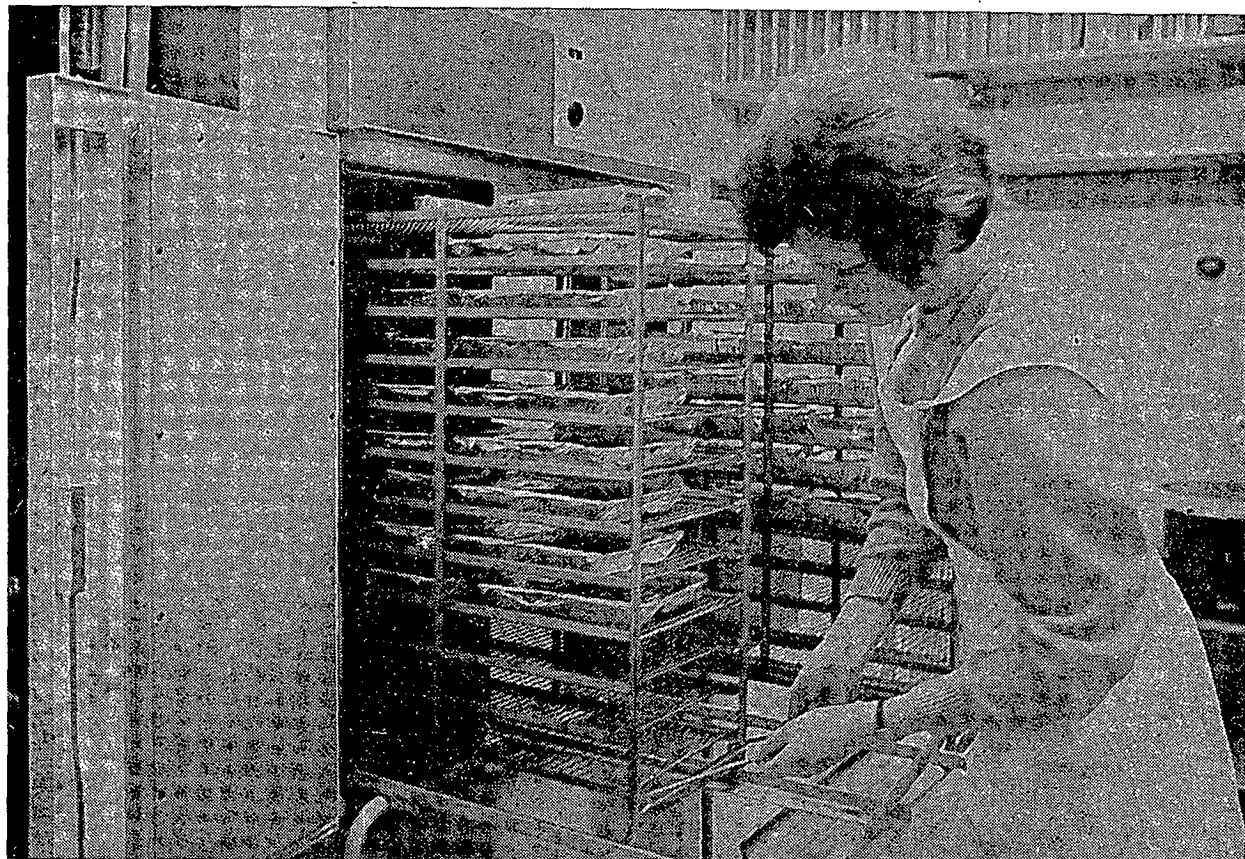
### HOLLANDSCHE SOCIETEIT VAN LEVENSVZERKERINGEN N.V.



A<sup>o</sup> 1807

.... meer dan  
anderhalve eeuw  
levensverzekering

HOOFDKANTOOR  
Herengracht, 475, Tel. (020) 22 13 22, AMSTERDAM C.  
HEAD OFFICE FOR CANADA  
Holland Life Building  
1130 Bay Street, Tel. WA 5-4511, TORONTO.



Cantine Bruynzeel Fabrieken, Zaandam

## Het grote succes in moderne bedrijfsvoering In twee jaar in meer dan 150 bedrijfscantines diepvries-maaltijden van Iglo!

Wat zijn Iglo diepvries maaltijden? Even vernuftig als eenvoudig. Een warme maaltijd voor uw personeel met een minimum aan materiaal! Nu kan uw bedrijf volstaan met een diepvrieskast en een verwarmingsoven, waarin 36 of 72 maaltijden binnen een half uur gebruiksklaar worden gemaakt, op elk moment dat u wenst. En... keuze uit meer dan twintig gerechten of samenstellingen.

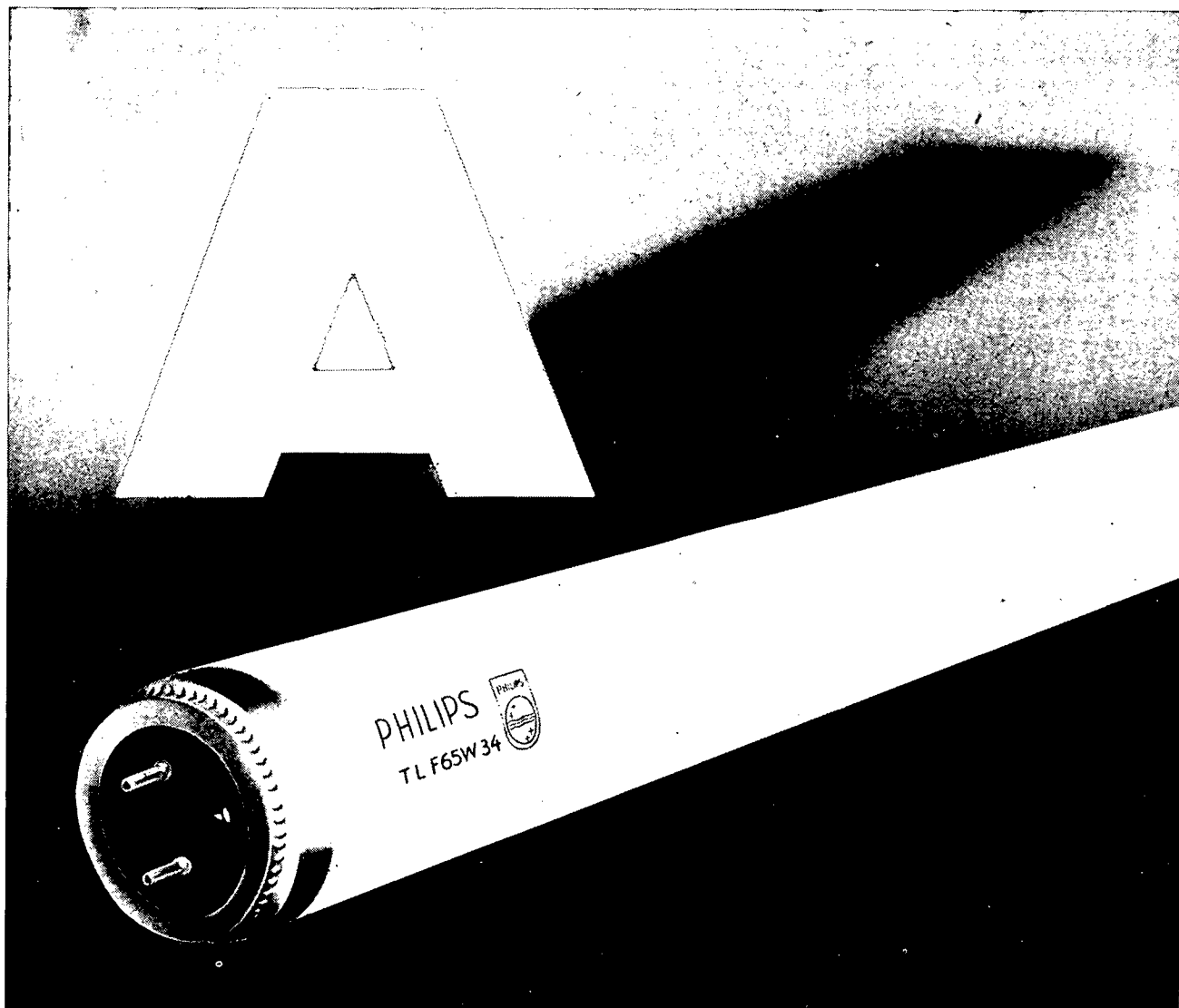
Wat kosten Iglo diepvriesmaaltijden? Rekent u zelf even mee... Géén grote onrendabele investeringen, géén opslagruimte, geen tijdverlies, geen afwas van borden, niets meer schoon te maken, te schillen of te snijden, nauwelijks personeel... en toch elk uur van de dag complete maaltijden voorradig. Hoe u ook rekent, de uitkomst is altijd: voordelig.

Het Iglo warme maaltijden systeem wordt onder meer gebruikt door:

N.V. Kon. Haaftenfabriek E. M. Jaarsma te Hilversum • N.V. Kon. Mij. „De Betuwe” te Tiel • Algemene Kunstzijde Unie N.V. te Hoogezand en Breda • N.V. Stikstof Maatschappij te Sluiskil • Nederlandse Siemens Mij. N.V. te Den Haag • „De Heer” Chocoladefabrieken N.V. te Rotterdam • General Motors Continental S.A. te Rotterdam • Eerste Nederlandse Coöp. Kunststofabriek te Vlaardingen • Hyster N.V. te Nijmegen • Elsevier's Weekblad te Amsterdam • Berghaus N.V. te Amsterdam • Bruynzeel Fabrieken te Zaandam • Woodward Governor Nederland N.V. te Schiphol/Amsterdam • Svenska Metallverken N.V. te Zutphen • N.V. De Volkskrant te Amsterdam.

# IGLO DIEPVRIESMAALTIJDEN

Richt uw verzoek om inlichtingen aan Iglo N.V., de heer J. van der Zeijden, Nijenoord 1 A, Utrecht, tel. 030-35641.



630.29

## Denk voor uw bedrijfsverlichting vooral aan de A van Aanpassing

Elk bedrijf stelt zijn eigen, bijzondere eisen aan de verlichting. Eisen, die worden bepaald door de vorm van de bedrijfsruimte, de wijze van inrichten en vooral door de aard van de werkzaamheden die er verricht worden. Aanpassing aan die eisen is noodzakelijk. Aanpassing door de juiste keuze van

lamptype en armatuur. Met Philips hebt u de zekerheid van een aangepaste bedrijfsverlichting.

PHILIPS „TL”-verlichting:

- Hoog rendement - Blijvend goede lichtopbrengst
- Grote bedrijfszekerheid
- Minimale wattverliezen
- Vol-

komen aanpassing aan elke bedrijfs-situatie.

**Gemaakt voor uw bedrijf:**

Het bijzonder instructieve boekje „Praktische wenken voor Bedrijfsverlichting” wordt u per omgaande toegezonden na aanvraag bij Philips Nederland n.v., Afd. Bedrijfsverlichting 45, Eindhoven.



Dit instructieve boekje ligt voor u klaar bij:  
Philips Nederland n.v.  
Afd. Bedrijfsverlichting, Eindhoven

**PHILIPS** 

**Bedrijfsverlichting**