

# ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN DE STICHTING HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

9 november 1966  
51e jaargang, no. 2567  
verschijnt wekelijks

## Statistiek

### 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

Statistiek .....	1155
Belastingen en conjunctuur- omslag .....	1156
<i>R. M. de Haan:</i> Belasting, inflatie en de K.V.P. ....	1159
<i>Dr. J. W. H. Geerlings:</i> De kosten van de weg; enkele actuele aspecten (II)	1161
Europa-bladwijzer No. 40...	1164
<b>Boekbespreking:</b> Mr. H. Luijk: De formu- lering van het bedrijfsbeleid (bespr. door Drs. P. van Zuuren) .....	1167
Recente publikaties .....	1170
<i>Prof. Dr. C. D. Jongman:</i> Geld- en kapitaalmarkt ...	1171

AUTEURSRECHT VOORBEHOUDEN

**B**IJ het C.B.S. is de eerste van een vijftal publikaties verschenen over de studieresultaten van de studentengeneraties 1954-1957 <sup>1)</sup>. Dit eerste deel bevat algemene informatie omtrent numeriek rendement en eerste studieduur in alle faculteiten, waarbij dus vooral de *positieve* studieresultaten werden belicht. Deze zijn in verband gebracht met factoren als vooropleiding, leeftijd bij behalen van het schooldiploma v.h.m.o. en directe/indirecte aansluiting. Bovendien zijn de studieresultaten der generaties 1954-1957 vergeleken met die van de generaties 1948-1950 en — voorzover mogelijk — 1961-1962. Onderzocht zijn voorts nog de studieresultaten van „omgezwaaide” studenten.

Het is uiteraard ondoenlijk in dit artikelje de studieresultaten voor alle faculteiten te belichten; slechts de belangrijkste geven wij weer voor de juridische (mannen en vrouwen) en de economische (alleen mannen) faculteiten. In de tabel (z.o.z.) wordt het numeriek rendement — d.i. het aantal studenten, in procenten van het aantal bij eerste inschrijving, dat na een bepaald aantal jaren een examen met succes heeft afgelegd — gedurende 8 jaar weergegeven en wel cumulatief, zodat in één oogopslag is af te lezen hoe groot het percentage van de oorspronkelijk ingeschrevenen is dat na 1, 2, 3, . . . . 8 jaar is afgestudeerd. Hierbij zijn de generaties 1954-1957 met die van 1948-1950 vergeleken. In een tweetal grafiekjes (eveneens z.o.z.) is bovendien nog het numeriek rendement voor de generaties 1948-1950 gedurende 13 jaar weergegeven, ook weer cumulatief. Als belangrijkste conclusies die uit dit materiaal kunnen worden getrokken, zouden wij willen noemen:

- Voor de juridische faculteiten blijkt het numeriek rendement (n.r.) na 8 jaar (en daarmee dus de studieresultaten) van de generaties 1954-1957 over het algemeen hoger te zijn dan dat van de generaties 1948-1950. Voor de economische studie is het n.r. ongeveer gelijk gebleven.

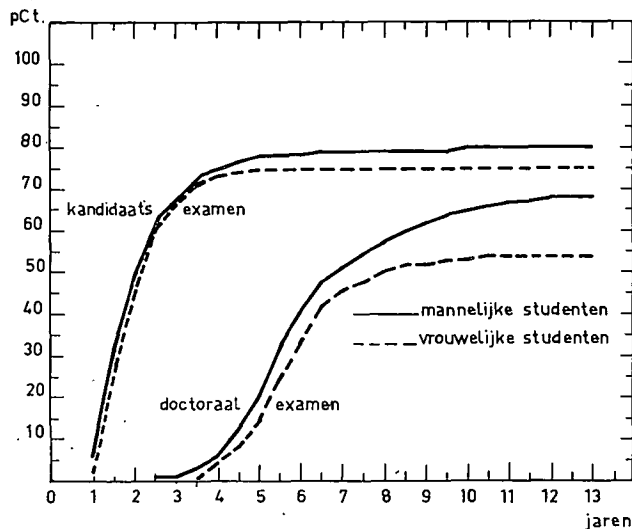
- De n.r. lopen voor de beide onderzochte studierichtingen nogal uiteen. Om ons tot de generaties 1954-1957 te beperken: na 8 jaar is 63 pCt. van de mannelijke studenten in de juridische faculteit afgestudeerd; voor de economische studie is dit percentage dan slechts 32 (universiteiten) resp. 37 (hogescholen). Deze verschillen worden evenwel kleiner als men de n.r. na 13 jaar vergelijkt. Voor de generaties 1948-1950 steeg het n.r. in de vijf jaar tussen 8 en 13 jaar van 58 tot 68 pCt. (mannen) in de juridische faculteiten, doch in de economische faculteiten (mannen) relatief veel meer, nl. van 33 tot 51 pCt. (universiteiten) en van 37 tot 48 pCt. (hogescholen). Niet zo verwonderlijk natuurlijk; het weerspiegelt slechts de gemiddeld kortere studieduur voor de juristen. Wat tevens opvalt is, dat deze stijging voor de universiteiten (33-51 pCt.) op haar beurt weer belangrijk meer is dan die voor de hogescholen (37-48 pCt.). Dit is ook te zien in grafiek 2, waar de doctoraal-lijn (universiteiten) een verloop *onder* de doctoraal-lijn (hogescholen) heeft tot 9½ jaar, doch vanaf 10 jaar een verloop *boven* de laatste krijgt. Men zou hieruit en uit het verloop van de kandidaatlijnen kunnen afleiden dat het tijdsverloop tussen het slagen voor het kandidaats- en voor het doctoraal examen gemiddeld groter is aan de economische faculteiten van universiteiten dan aan de economische hogescholen, maar dat het n.r. aan de eerste uiteindelijk hoger is dan aan de laatste. E.e.a. heeft echter slechts beperkte waarde; in de periode nadat de generaties 1948-1950 studeerden is veel veranderd in de onderscheiden studieprogramma's.

<sup>1)</sup> *Statistiek van het wetenschappelijk onderwijs*. Studieloopbaan der generaties 1954-1957. Deel 1: Algemene informatie (alle faculteiten). C.B.S., 1966, f. 6.

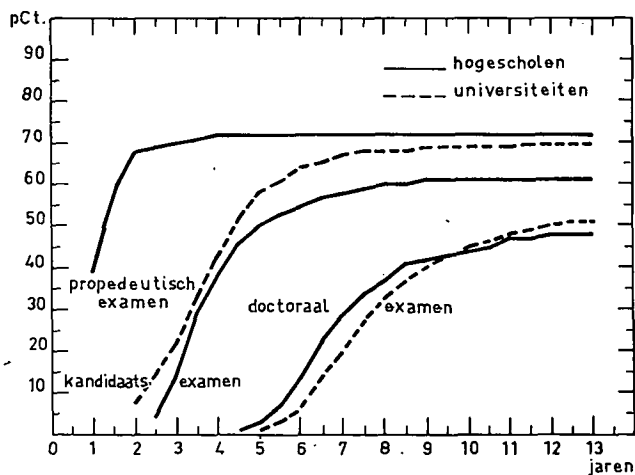
Numeriek rendement gedurende 8 jaar voor de studenten-  
generaties 1948-1950 en 1954-1957, per examen  
(cumulatieve percentages)

Soort examen	Generaties	Geslaagd binnen ..... jaren							
		1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Rechtsgeleerdheid (mannen):</b>									
Kandidaats .....	1948-1950	6	50	68	75	78	78	79	79
	1954-1957	2	49	72	79	81	82	82	82
Doctoraal .....	1948-1950	—	0	1	6	20	40	52	58
	1954-1957	—	—	0	2	9	31	55	63
<b>Rechtsgeleerdheid (vrouwen):</b>									
Kandidaats .....	1948-1950	2	46	67	73	75	75	75	75
	1954-1957	1	53	75	78	79	79	79	79
Doctoraal .....	1948-1950	—	—	—	5	15	34	46	50
	1954-1957	—	—	—	1	8	31	43	50
<b>Economische wetenschappen (universiteiten, mannen):</b>									
Kandidaats .....	1948-1950	0	8	22	43	58	64	67	68
	1954-1957	—	0	16	42	61	64	66	67
Doctoraal .....	1948-1950	—	—	—	0	1	6	20	33
	1954-1957	—	—	—	—	1	5	19	32
<b>Economische wetenschappen (hogescholen, mannen):</b>									
Propaedeutisch .....	1948-1950	39	68	70	72	72	72	72	72
	1954-1957	47	69	72	73	73	74	74	74
Kandidaats .....	1948-1950	—	0	14	38	50	55	58	60
	1954-1957	—	—	21	44	54	58	59	61
Doctoraal .....	1948-1950	—	—	—	0	3	14	29	37
	1954-1957	—	—	—	—	2	9	26	37

GRAFIEK 1. N.R. juridische faculteiten generaties 1948-1950



GRAFIEK 2. N.R. economische faculteiten generaties 1948-1950



• In de juridische faculteiten is het n.r. van vrouwelijke studenten belangrijk lager dan dat van hun mannelijke studiegenoten.

Wij zijn erg nieuwsgierig naar de nog te volgen delen van de nieuwe C.B.S.-reeks over de studieresultaten. ar

# Belastingen en conjuncturomslag

OVER de aanwezigheid van een „gat” in de begroting 1967 en van een „kuil” bij de toekomstige opstelling van de begroting 1968 bestaan meningsverschillen, die de aanleiding vormden van de kabinet-crisis doch waarover slechts de kleine kring van budgettaire deskundigen een zelfstandig oordeel kan geven. Zelfs het meest oprechte en deskundige streven naar een zo goed mogelijk functionerende democratie, een zo „duidelijk” mogelijke voorlichting inbegrepen, stuit hier op de barrière van „het menselijk tekort”. De leer der openbare financiën laat zich niet door een spoedcursus — door congressen, affiches of zelfs door een „teach-in” — populariseren. Toch is het niet alleen een electorale noodzaak dat er een standpunt wordt ingenomen. Het aspect van de nabije verkiezingen — al dan niet vervroegd — heeft evenwel onvermijdelijk tot gevolg dat de politici en de — al dan niet duidelijk — geëngageerde communicatiemedia bij de voorlichting over de aanleiding van de kabinetscrisis er niet geheel zeker van kunnen zijn dat een streven naar een zo zakelijk mogelijk budgettair inzicht van een zo groot mogelijk aantal kiezers de beste waarborg is voor een zo groot mogelijk aantal zetels. Wij constateerden reeds dat de problematiek daarvoor te gecompliceerd is, doch daarenboven brengt het reclame-aspect van een verkiezingscampagne met zich mede dat het zetelrendement groter is bij een appel aan *algemeen* aanwezige menselijke neigingen, zoals die van een begrijpelijke — steeds acute — afkeer van belasting betalen en van de latente vrees voor een bankroet, waarover gewoonlijk confuse voorstellingen bestaan, als gevolg van immense budgettaire gaten en leeuwekuil.

In een strikt economische benadering van de economische politiek — d.w.z. met een zo groot mogelijk onthechting aan een politiek of ander engagement — worden de aanwezige waarde-oordelen niet aan een waarde-oordeel onderworpen, doch slechts de verschillende doelstellingen op hun consistentie en de hantering van de instrumenten op hun doelmatigheid getoetst. Volledigheidshalve herinneren wij eraan dat de volkomenheid van zo'n waarde-vrijheid niet onomstreden is. Volkomenheid en menselijk tekort zijn nu eenmaal inconsistent.

In dit artikel veroorloven we ons een stuk begrotingspolitieke waarde-vrijheid in zoverre wij de verschillende opvattingen over de eventuele „gaten” en „kuilen” niet beoordelen, doch slechts als „exogene” veronderstellingen beschouwen <sup>1)</sup>.

Een kernvraag is of de begroting 1967 een oververhitte economie moet afkoelen dan wel aan een kwakkellende economie stimulerende impulsen zal moeten geven. In de Miljoenennota 1967 wordt gesteld dat de overschrijding van de trendmatige begrotingsruimte door het

<sup>1)</sup> Zoals bekend zou in de begroting 1967 een gat zitten, uitgaande van de wenselijkheid de trendmatige begrotingsruimte niet te overschrijden, doch wel volledig te benutten. Het is opmerkelijk dat een zodanige wenselijkheid in en voor het nachtelijke parlementaire debat niet controversieel was. Dit brede basisstandpunt, inclusief het eventuele „gat”, wordt in dit artikel gerelativeerd.

De laatste prognose van het Centraal Planbureau kenmerkt zich door een grote mate van onzekerheid inzake het tijdstip, waarop de verwachte conjunctuuromslag zich zal voordoen. In samenhang hiermede is een zo flexibel mogelijk budgettair beleid vereist. Dit betekent ó.m. dat bij een gewenste belastingverhoging op een langere termijn de voorkeur moet worden gegeven aan een „open datum“.

accres van de overheidsuitgaven wordt gecompenseerd door de vastgestelde en voorgenomen belastingmaatregelen, hetgeen dus een conjunctureel *neutraal* effect zou inhouden. Desalniettemin wordt een zeker anti-cyclisch element gepretendeerd vanwege de impulsbeperking.

Welk conjunctuurbeeld van 1967 had het kabinet-Cals bij de opstelling van de begroting 1967 voor ogen? Dit aspect kwam aan de orde bij de eerste van het drietal „klemmende” vragen, die de voorzitter van de fractie van de K.V.P. in de Tweede Kamer stelde alvorens zijn motie in te dienen. In deze vraag sprak hij de mening uit dat het uitgavenniveau van de begroting 1967, gepaard gaande met een „onvoldoende structurele dekking”, een „onvoldoende waarborg” biedt tegen de financieel-economische spanningen.

In zijn antwoord erkende de Minister van Financiën dat hij niet exact het effect van de begroting t.o.v. het gewenste evenwichtsherstel kan geven. Deze onzekerheid illustreerde hij met het citeren van de derde alinea — na het voorlezen van de eerste alinea — van de inleiding van de macro-economische verkenning 1967 van het Centraal Planbureau. Wij geven de eerste drie alinea's weer (curs. van ons):

„De periode van overbesteding die sinds 1963/1964 was ontstaan door forse loonstijgingen en een sterke expansie van de woningbouw, bij een gelijktijdige sterke vergroting van export, investeringen en overheidsbestedingen, vindt in 1966 waarschijnlijk haar climax en keerpunt. Aldus is het beeld dat in deze macro-economische verkenning wordt opgeroepen. Het keerpunt vindt vooral zijn oorsprong in een monetair verkrapping en in een op beperking gericht beleid, waardoor de stijging der investeringen een halt wordt toegevoerd en meer in het algemeen de ontwikkeling der nationale bestedingen wordt afgeremd”.

„Bij deze ontwikkeling zal 1967 voor het eerst sinds 1962 weer een bevredigend betalingsbalansoverschot laten zien en dus een evenwichtig niveau van het totaal der binnenlandse bestedingen, zij het niet zonder een prijsstijging die nog als zeer groot moet worden beschouwd. Daarbij blijft de economische groei niet al te ver achter bij die in de voorafgaande jaren en wordt enige ontspanning op de arbeidsmarkt bereikt zonder dat de werkloosheid onaanvaardbare proporties aanneemt”.

„Deze gestileerde samenvatting van de verwachte ontwikkeling in de komende tijd berust op berekeningen waarvan, zoals bekend, de uitkomsten in dit stadium nog *zeer onzeker* zijn. Dit hangt vooral samen met het feit dat een aantal uitgangspunten voor de ramingen nog steunt op voorlopige aanwijzingen, zoals de verwachtingen t.a.v. de economische ontwikkeling in het buitenland, de binnenlandse loonstijging en de reactie van de investeringen op de monetair verkrapping in haar huidige omvang”.

Wij hebben de tweede alinea ook weergegeven omdat hierin summier het conjuncturele beeld van 1967 wordt geschetst met de implicaties van de begroting 1967. Vooral door de monetair verkrapping in 1966 wordt verwacht dat zich een flinke afkoeling zal voordoen, doordat het volume van de bedrijfsinvesteringen in vaste activa, excl. woningbouw, niet zal toenemen. Vermoedelijk in samenhang hiermede meende het kabinet-Cals zich nog een „aanzienlijke stijging der uitgaven” (citaat uit de troonrede) te veroorloven, hetgeen immers gepaard zou kunnen gaan met een overschot op de lopende rekening van de betalingsbalans van f. 800 mln.

E.-S.B. 9-11-1966

In de derde alinea erkent het Centraal Planbureau echter de zeer grote onzekerheidsmarge, waarbij met name de vermelding van de onzekerheid van de reactie van de *investeringen* op de monetair verkrapping veel meer aandacht verdient dan er tot dusver aan is gegeven. Het is namelijk zeer wel mogelijk dat de bovengenoemde bedrijfsinvesteringen niet slechts zullen stagneren, doch zelfs een forse daling te zien zullen geven. Een dergelijke gang van zaken kan geheel of grotendeels de bestedings-effecten compenseren, die zullen voortvloeien uit een grotere stijging van de contractlonen dan die met het *veronderstelde*<sup>2)</sup> — derhalve niet geraamde — percentage van 3,5 en uit een overschrijding van de geraamde overheidsuitgaven, resp. een achterblijven van de verwachte overheidsinkomsten. Indien zich daarbij nog een teleurstellende ontwikkeling van de uitvoer niet ten gevolge van een overbesteding doch van een tegenvallende buitenlandse vraag (o.a. door een verminderd concurrentievermogen) zal voordoen, is een stagnatie van de produktie en een onaanvaardbare stijging van de werkloosheid niet uitgesloten.

**D**E grote vraag is echter *wanneer* zich een omslag zal voordoen. De onzekerheid van een antwoord hierop komt tot uiting in de laatste drie alinea's van de bovengenoemde inleiding tot de prognose van het Centraal Planbureau (curs. van ons):

„Bovendien leert de ervaring dat het exacte tijdstip van een *omslag* in de ontwikkeling als thans wordt voorzien, moeilijk kan worden bepaald. Reeds een betrekkelijk kleine verschuiving daarin kan ertoe leiden dat het beeld van 1966 ongunstiger wordt dan thans is voorzien (dit geldt in het bijzonder voor de betalingsbalans) en dat de *ontspanning* en het *evenwichtsherstel* ook in 1967 nog niet volledig zichtbaar worden. Ook een afwijking in andere richting is evenwel mogelijk”.

„Niettemin is de algemene richting der onderliggende tendenties reeds thans vrij duidelijk te onderkennen aan zulke indicatoren als de toenemende aantallen berichten omtrent (overigens ten dele structureel bepaalde) bedrijfssluitingen, de daling van het aantal openstaande aanvragen van werkgevers, het teruglopende aantal ontslaaanvragen van werknemers behandeld door de arbeidsbureaus en de duidelijke financieringsmoeilijkheden bij de lagere overheid en op de markt voor onroerend goed (woningen)”.

„Indien de ontwikkeling zich inderdaad zo zal realiseren als thans wordt verwacht, dient er in het verdergaande beleid voor te worden gewaakt dat in 1968 niet door het evenwicht wordt heengesloten”.

<sup>2)</sup> Op verzoek van de regering, kennelijk ter vermindering van een herhaling van het „announcement-effect” van de „endogene” raming in de prognose 1966 en ter versterking van de onderhandelingspositie van de werkgevers en inflatiebewuste vakbondsbestuurders.

(I.M.)

INTERN TRANSPORT  
TRANSPORTWERKTUIGEN

**TRANSPORTA**

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

1157

Kort samengevat: het is zeer wel mogelijk dat het jaar 1967 nog geheel of grotendeels in het teken van de overbesteding zal staan en er zich wederom een tekort op de lopende rekening van de betalingsbalans zal voordoen. Het is echter eveneens niet uitgesloten dat zich reeds medio 1967 een belangrijke afkoeling zal voltrekken met de dreiging van een door het evenwicht heen-schieten omstreeks de jaarwisseling 1967/1968.

Ten onrechte domineert de voorstelling dat de prognose van het Centraal Planbureau kan worden gekarakteriseerd door een overschot op de lopende rekening van de betalingsbalans van f. 800 mln. in het jaar 1967 (waarvan overigens de „normale” foutenmarge reeds f. 500 mln. belooft). Het is veeleer de grote mate van onzekerheid van het tijdstip van de conjuncturomslag, die kenmerkend is. Naar onze mening is deze prognose van het Centraal Planbureau mede daardoor veel realistischer dan die van september 1965 voor het jaar 1966: *èn de begroting 1967 èn de genoemde prognose 1967 onderscheiden zich gunstig van die voor het jaar 1966.*

*De grote mate van onzekerheid van het toekomstig conjunctuurbehoefte vereist een zo groot mogelijke flexibiliteit van het budgettaire beleid.* De begroting 1967 voldoet evenwel niet aan deze voorwaarde. Het is zeer wel mogelijk dat de overbesteding en overspanning — vooral in de ogen van hen, die een gat in de begroting zien — een duidelijker anti-cyclisch beleid vereist, dat o.m. gerealiseerd kan worden door een uitstel van het ingaan van de tweede tranche van de verlaging van de loon- en inkomstenbelasting en/of door een vermindering van de voorgenomen overheidsuitgaven<sup>3)</sup>.

De laatste cijfers over de handelsbalans en de mededeling van de Minister van Financiën in „de nacht van Schmelzer” over het beloop van de dienstenbalans wijzen op een tekort op de lopende rekening van de betalingsbalans, dat in belangrijke mate het bedrag van f. 300 mln. zal overtreffen. Het krantebericht<sup>4)</sup> dat het Centraal Planbureau inmiddels het tekort op f. 800 mln. raamt, komt dan ook geenszins als een verrassing. De laatste cijfers over de investeringen in vaste activa, namelijk die over de eerste helft van dit jaar, wijzen nog op een zeer fors accres van 13,5 pCt. De arbeidsmarkt in september laat wel een verdere toename van de arbeidsreserve zien, doch deze bleef nog beperkt tot 1,4 pCt. (mannen in procenten van de afhankelijke mannelijke beroepsbevolking). De kapitaalmarktrente blijft op een zeer hoog niveau. Deze gegevens wijzen op een voortduren van de overbesteding en van de overspanning van de economie.

Gezien de onzekerheid van het toekomstig conjunctuurbehoefte lijkt het eveneens ondoelmatig nu reeds de datum van invoering van een algemene verhoging van de omzetbelasting op langere termijn, bijv. op 1 januari 1968 dan wel op 1 oktober 1967, definitief vast te leggen. Het feitelijke conjunctuurbehoefte kan de keuze van een vroegere of latere datum rechtvaardigen<sup>5)</sup>.

Met betrekking tot de voorgestelde wijzigingen in de begroting 1967 vanwege de fractie van de V.V.D. — o.a. een vermindering van het uitgavenaccres, een algemene verhoging van de omzetbelasting per 1 januari 1967 met

f. 580 mln. en een *additionele* verlaging van de loon- en inkomstenbelasting met f. 400 mln., e.e.a. op jaarbasis — zou bijv. de datum van het ingaan van de laatstgenoemde additionele verlaging open kunnen worden gehouden tot een tijdstip, waarop een overmatige afkoeling een budgettaire impuls wenselijk maakt. Bij een hoge prioriteit voor het tegengaan van looninflatie kan zo'n uitstel eventueel een matiger verhoging van de omzetbelasting rechtvaardigen, gepaard met een nog minder omvangrijk uitgavenaccres, bijv. door een grotere efficiency in alle overheidssectoren.

Intussen bevat het plan van de V.V.D. — waarvan het bestaan een uiting is van een streven naar een duidelijk alternatief, waaronder een concrete opvulling van het „gat” en de „kuil”, hetgeen zich wel zeer gunstig onderscheidt van onduidelijke negatieve attitudes — een aantal variabele elementen in de vorm van P.M.-posten voor resp. een geleidelijker toepassing van de versnelde belastinginning en van een herleving van investeringsfaciliteiten bij een stagnatie van de bedrijfsinvesteringen.

**D**OOR een grote mate van flexibiliteit kan de rijksbegroting haar plaats als effectief conjunctuurpolitiek instrument *herkrijgen*, waarvan de wenselijkheid openhartig in de laatste Miljoenennota wordt erkend, zodat o.m. het monetaire beleid<sup>6)</sup> kan worden gesteund en ontlast.

Ons pleidooi voor een zo flexibel mogelijk budgettair beleid vertoont enigermate een analogie met de kritiek van Prof. Witteveen in dit blad<sup>7)</sup> op de begroting 1962. Hierin werd o.m. geconcludeerd:

„Om ons in staat te stellen om meer bewust door de wisselvalligheden van het conjunctuurverloop te koersen, hebben wij dringend behoefte aan een fiscaal instrument met een grotere variabiliteit. Het „balanceerstokje” bestaande in de verschuifbare ingangsdatum van de verlaging der inkomstenbelasting is op het kritieke moment weggeworpen. In plaats daarvan zou een blijvend beschikbaar evenwichtsinstrument moeten worden geschapen. Het komt mij voor, dat de onlangs in Engeland ingevoerde mogelijkheid om binnen zekere grenzen tussentijdse wijzigingen aan te brengen in de omzetbelasting hiertoe bijzonder geschikt zou zijn”.

Het zou betreurenswaardig zijn wanneer de mogelijkheden voor een slagvaardig beleid worden geofferd aan politieke compromissen.

Amsterdam.

M. H.

<sup>3)</sup> M.a.w. door de trendmatige begrotingsruimte *niet* volledig te benutten voor hogere uitgaven en/of lagere belastingen.

<sup>4)</sup> *Het Parool* van 3 november jl.

<sup>5)</sup> Tijdens het parlementaire debat opperde de fractievoorzitter van de A.R.P. de wenselijkheid van een nader vast te stellen datum.

<sup>6)</sup> Het recente O.E.S.O.-rapport over Nederland concludeerde: „On the whole, monetary policies have been moderately restrictive, and it should be considered that, in the circumstance, the outcome was as satisfactory as monetary policies, in themselves, can warrant”.

<sup>7)</sup> In *E.-S.B.* van 1 november 1961.



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

COOLSINGEL 49 — ROTTERDAM — TELEFOON No. 11 61 55

(I.M.)

# Belasting, inflatie en de K.V.P.

HET K.V.P.-rapport over de herziening van belasting-tarieven in verband met de geldontwaarding<sup>1)</sup> heeft in dag- en weekbladen veel aandacht gekregen. Terecht, omdat onze grootste politieke partij daarmee een geprononceerd standpunt inneemt met betrekking tot een belangwekkend fiscaal-economisch vraagstuk. De pers heeft zich bepaald tot het weergeven van de conclusies, zodat er nog wel behoefte is aan een beoordeling van de analyse.

Wie zich tot de bestudering van dit rapport zet, wordt in de eerste plaats getroffen door de beknoptheid van het betoog. Slechts zes bladzijden heeft de commissie nodig gehad om tot haar verstrekkende aanbevelingen te komen. In drie bijlagen, die samen vijf bladzijden tellen, worden de hoofdpunten met enkele tabellen toegelicht. Al heel snel kan men dus overgaan tot het nader bezien van de vele passages waarbij in eerste lezing een vraagteken moest worden geplaatst.

Reeds de probleemstelling geeft aanleiding tot bedenkingen. Op de derde bladzijde schrijft de commissie (en ze onderstreept dit gedeelte): „het vraagstuk, dat de huidige belastingwetgeving tot gevolg heeft, dat de overheid in belangrijke mate profijt trekt van de muntontwaarding, omdat de belastinginkomsten automatisch meer stijgen dan het tempo van de inflatie”. De gevoeligheid van de overheidsuitgaven voor de geldontwaarding blijft buiten beschouwing, zodat de geponeerde stelling door de erop volgende bijzin onvoldoende wordt gemotiveerd. Lonen en salarissen maken een groot deel uit van de totale „produktiekosten” van de overheid. Ook de overdrachtsuitgaven zijn sterk inflatiegevoelig. Het is te betreuren dat het rapport niets over deze elasticiteit aan de uitgavenkant meedeelt, terwijl de middelen van het Rijk wel naar dat kenmerk worden onderscheiden.

Een tweede bezwaar is dat de gegeven formulering reeds een veroordeling in zich bergt, doordat een belaste term als „muntontwaarding” tegenover het zgn. „profijt” van de overheid wordt geplaatst.

In de derde paragraaf, die tot titel draagt: „Waarom aanpassing”, wordt de lezer door de volgende stelling overvallen: „In het belastingsysteem moet worden uitgegaan van waarde vaste belastingen, omdat zowel het draagkrachtbeginsel als het welvaartsbeginsel dit vereisen”. De motivering van deze zin is uiterst mager en bovendien aanvechtbaar. Op de aard van genoemde beginselen wordt

<sup>1)</sup> „Automatische correctie van het progressie-effect in de loon- en inkomstenbelasting bij geldontwaarding”, z.j. Uitg. K.V.P., Mauritskade 25, 's-Gravenhage; Rapport van een speciaal daarvoor ingestelde commissie.

<sup>2)</sup> Te bedenken valt, dat niemand heeft kunnen aantonen wat in de leuze: „heffen naar draagkracht”, met het woord „naar” wordt bedoeld; proportionele, degressieve en progressieve tarieven kunnen er met gelijk recht op worden teruggevoerd. Het welvaartsbegrip is leeg; voor een zinvolle hantering moeten normen voorop gesteld worden. Het is bijv. een open vraag of de welvaart niet gediend zou zijn met een groter overheidsaandeel in de nationale productie. Een beroep op de mening van het parlement is zinloos: de prijsveranderingen sturen alle preferentiestructuren in de war. Bovendien kan in sommige situaties de conjunctuurbeheersing voor de welvaartsontwikkeling van zo groot belang zijn, dat geen procyclische effecten mogen worden geriskeerd.

niet ingegaan, hoewel de literatuur daarover niet eenstemmig is<sup>2)</sup>. Ook zijn er nog wel meer beginselen<sup>3)</sup>, die dus òf niet van belang worden geacht (maar waarom dan niet?) òf in de hiergenoemde begrepen zijn, wat ook wel enige toelichting zou verdragen.

Het via een citaat van Van den Berge gedane beroep op de Grondwet gaat niet op. In onze constitutie is zeker niet bepaald dat het totale bedrag dat aan belastingen zal worden geheven door de wet zal worden bepaald en al evenmin is dat het geval met de wijze van verdeling over de burgers<sup>4)</sup>. Verder wordt in het gehele geschrift het woord „afwenteling” niet genoemd. De problematiek die daar achter zit, is de commissie uit de weg gegaan<sup>5)</sup>, terwijl zij op het punt van het conjunctuurbeleid nu juist weer erg vlug met uitspraken klaar staat. Het belangrijkste instrument van conjunctuurpolitiek, het budgettair beleid, kan immers in botsing komen met de gewenste afbakening tussen de publieke en de private sector waarvoor in dezelfde paragraaf ook wordt gepleit.

HET rapport vraagt — zoals bekend — een jaarlijkse automatische aanpassing van de tarieven. Het is niet mogelijk de betreffende alinea's aan een diepgaand onderzoek te onderwerpen; zij zijn niet in het Nederlands gesteld<sup>6)</sup>. Toch vraagt men zich af waarom de prijsindex (1) op 1 juli (2) de correctiemaatstaf moet zijn voor het tarief van alleen (3) de inkomstenbelasting van het daarop

<sup>3)</sup> De Langen noemt er in *De grondbeginselen van het Nederlandse belastingrecht* zes, waaronder ook het profijtbeginsel en het beginsel van de bevoorrechte verkrijging. Iets beter was geweest als i.p.v. het draagkrachtbeginsel het meer omvattende gerechtigheidsbeginsel was genoemd (zie bijv. C. Goedhart: *Hoofdlijnen van de leer der openbare financiën*, hoewel daar, door de vaagheid van dat begrip, ook niet veel mee valt te beginnen).

<sup>4)</sup> Art. 133: „Door de wet worden de begrotingen van alle uitgaven des Rijks vastgesteld, en de middelen tot dekking aangewezen”.

Art. 188: „1. Geen belastingen kunnen ten behoeve van 's Rijks kas worden geheven, dan uit kracht van een wet”.

Art. 189: „Geen privilegiën kunnen in het stuk van belastingen worden verleend”.

Van den Berge heeft uit deze luttele voorschriften wel te ver gaande conclusies getrokken. De betekenis van het laatste artikel is slechts om willekeur in de vorm van persoonlijke voorrechten te verbieden. Het gaat daarbij uitsluitend om de opzettelijke en bewuste frustratie van de rechtsgelijkheid tussen personen. De „Proeve” stelt voor om het artikel te laten vervallen, omdat — zoals daar op blz. 161 staat — „voorrechten en vrijstellingen met betrekking tot bepaalde belastingen (...) in bepaalde omstandigheden alleszins rechtvaardig (kunnen) zijn (enz.)”.

<sup>5)</sup> De huisartsen rekenen in hun laatste honorariumvoorstellen al zeer openhartig met (hoge) netto inkomens. In de inflatiestrijd proberen allerlei groepen elkaar „weg te drukken”. Van de overheid mag niet worden verlangd dat zij afwacht wat er voor haar overschiet.

<sup>6)</sup> „In grote lijnen komt deze nieuwe methodiek hier op neer, dat de correctie in de belastingen voor wat betreft de prijsstijgingen jaarlijks en automatisch geschiedt en niet zoals nu na enkele jaren of anders gezegd i.p.v. om de paar jaren een parlementaire discussie over belastingverlaging met name, in verband met de correctie op de gestegen prijzen, zou dit laatste jaarlijks en automatisch dienen te geschieden en wel door jaarlijks per 1 juli via de index van de prijzen de correctie in de belastingen vast te stellen en deze in januari daarop volgend in de tabellen voor de loon- en inkomstenbelastingen te verwerken” (blz. 5).

volgend kalenderjaar. De vraagpunten (1) en (3) worden eenvoudig weggewuifd. Men zou het prijsindexcijfer voor consumptiegoederen moeten gebruiken, aldus de commissie, die net doet of dat vanzelfsprekend is <sup>7)</sup>. De belastingen en andere heffingen waarin de progressie *niet* doorwerkt en die dus eigenlijk achterblijven, zouden toch al regelmatig worden opgetrokken en bovendien „niet aan de orde zijn”. Daarmee wordt de al te beperkte probleemstelling toegegeven. Alle argumenten tegen het schoksgewijs corrigeren van tarieven gelden immers ook voor die andere middelen van het Rijk! Het is in ieder geval inconsequent en ook niet in overeenstemming met de gegeven opdracht, dat automatische optrekking van de belastingvrije voet en van de aftrekposten wordt afgewezen. De peildatum 1 juli wordt in het geheel niet gemotiveerd. Men zou toch op zijn minst een keuze voor een voortschrijdend 12-maandsgemiddelde van de gebruikte prijsindex verwachten.

Ook de andere bezwaren die de commissie zelf noemt, worden in het geschrift te snel „weerlegd”. Dat de overheid meer last heeft van de inflatie dan de gemiddelde burger, wordt bij de behandeling van het budgetair bezwaar verzwegen. Over het conjunctureel bezwaar wordt luchtig heengewandeld, hoewel de automatische aanpassing ook automatisch procyclisch werkt. Het is daarbij bepaald merkwaardig, dat in de samenvatting de bezwaren „niet doorslaggevend” worden genoemd, terwijl de argeloze lezer ze alle ontzenuwd zou kunnen wanen.

Er is in de publiciteit nog al wat nadruk gevallen op de conclusie van de commissie, dat bepaalde inkomensklassen er ook nog reëel op achteruit zouden gaan als de prijsstijging maar half zo groot zou zijn als de salarisverhoging. Het is onbegrijpelijk dat de fout in de redenering die daaraan ten grondslag ligt, in het rapport terecht kon komen. Het additionele, beschikbare inkomen dat nodig is om de prijsstijging op te vangen, behoort te worden berekend door dit stijgingspercentage op het netto inkomen toe te passen en niet, zoals in de betreffende bijlage gebeurt, op het inkomen vóór belasting. De commissie rekent op deze manier:

Inkomen .....	f. 24.000
10 pCt. verhoging .....	f. 2.400
Extra belasting (groep I) .....	f. 1.267
Extra nodig i.v.m. prijsstijging 5 pCt. ....	f. 1.200
Welvaartsdaling .....	f. 67

Over de gedaalde waarde van de guldens die de fiscus opeist, behoeft de inkomestrekker zich echter niet te bekommeren. Dus is de goede berekening:

Netto inkomen .....	f. 16.229
Na 10 pCt. stijging .....	f. 17.362
Extra nodig 5 pCt. ....	f. 811
Welvaartsstijging .....	f. 322

Natuurlijk wordt deze uitkomst ongunstiger naarmate een groter deel van de inkomensstijging door de prijs-

<sup>7)</sup> Logischer lijkt op het eerste gezicht een kostenindexcijfer (zodat de „windfall-profits” worden geëlimineerd); misschien is het prijsindexcijfer van de kosten van levensonderhoud nog beter. Er zijn nog wel meer mogelijkheden.

## VERGADEREN - CONFEREREN STAFBESPREKINGEN

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



GEEN PARKEERPROBLEEM

**HOTEL DE WAGENINGSE BERG**

Rôisserie Belmonte - Indisch restaurant - Bar

(I. M.)

verhogingen wordt opgeslokt. In het bovenstaande voorbeeld zou men bij prijsstijgingen van 8 pCt. en hoger in de rode cijfers komen. Toch is er zelfs in zulke extreme gevallen geen reden tot paniek. Boven de f. 12.750 per jaar stijgt de A.O.W./A.W.W.-premie niet meer, hetgeen een gunstige invloed heeft op het beschikbaar inkomen. Duurzame gebruiksgoederen stijgen bovendien minder in prijs dan de eerste levensbehoeften. Zulke toch voor de hand liggende overwegingen zoekt men in het rapport tevergeefs.

DE bijlagen van het rapport geven alleen voorbeelden. Dat is niet zo verwonderlijk, want doordat de belastingtabellen niet in eenvoudige formules zijn uit te drukken, valt er ook geen formule af te leiden voor marginale belastingtarieven. Wel was het gemakkelijk genoeg geweest om naar voren te brengen, dat het eventuele voor- of nadeel van de belastingbetaler als volgt kan worden weergegeven:

$$I \left\{ \begin{array}{l} (1+i)(1-b_n) - (1+p)(1-b_0) \\ (i-p)(1-b_0) - (1+i)(b_n-b_0) \end{array} \right\} \begin{array}{l} \geq 0 \\ \geq 0 \end{array} \quad \text{of:}$$

I = oorspronkelijk inkomen; i = stijgingsquote van het inkomen;  $b_0$  = gemiddelde belastingquote vóór de verhoging van het inkomen en  $b_n$  erna; p = stijgingsquote van het prijspeil.

In deze formule heeft de vorm  $(b_n - b_0)$  de rol van de zwarte piet. Hij veroorzaakt namelijk de pijn bij de zgn. middengroepen <sup>8)</sup>. De lagere inkomens profiteren van de omstandigheid dat  $(1 - b_0)$  nog betrekkelijk dicht bij 1 blijft; de hogere hebben het voordeel dat  $(b_n - b_0)$  tot nul nadert door het maximum tarief van 70,5 pCt.

De commissie heeft het blijkbaar eenvoudig willen houden en is een mathematische of statistische benadering uit de weg gegaan. Zij heeft de door haar (fout) berekende voor- en nadelige effecten niet in een grafiek afgebeeld, hoewel een dergelijke figuur haar bedoelingen overtuigender zou hebben weergegeven.

Niemand zal beweren dat de verzwaring van de belastingdruk door de werking van de inflatie geen problemen oproept. Juist daarom is het jammer dat die vraagstukken „en bagatelle” worden behandeld in een serieus bedoelde publikatie van een politieke partij. De aanbevelingen die in het rapport worden gedaan, zijn onvoldoende gefundeerd.

Amsterdam.

R. M. DE HAAN.

<sup>8)</sup> „Middengroepen” is een eigenaardige term. Tenminste driekwart van onze beroepsbevolking blijft in zijn inkomen bij deze groepen achter.

(I. M.)

**§ N.V. SLAVENBURG'S BANK §**

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

## De AASHO Road Test<sup>1)</sup>

TEGEN de toepassing van de AASHO Road Test in vraagstukken als de toerekening van de kosten van de weg wordt wel aangevoerd, dat deze test qua opzet een zuiver technische aangelegenheid is geweest, waarbij het erom ging relaties te leggen tussen wegdikte, asdrukken e.d. en dat de resultaten niet mogen worden aangewend in meer economisch getinte toepassingen. Ten aanzien van de bruikbaarheid van de testresultaten voor dit onderwerp moet echter worden gezegd, dat deze zeker aanwezig is; het is immers mogelijk de technische categorieën van de AASHO Road Test (dikte van de wegverharding; slijtage = levensduurverkorting) te vertalen in economische categorieën (constructiekosten; onderhoudskosten). Bovendien heeft de AASHO uitdrukkelijk als een van de vier elementen van het grote wegtransportvraagstuk, ter oplossing waarvan de test is opgezet, de vaststelling van „the highway cost responsibility of various classes of highway users as a basis for more equitable taxation” genoemd<sup>2)</sup>.

De door de AASHO gedane waarnemingen zijn tot nu toe niet aangevochten. Door vele auteurs is waardering uitgesproken voor de grote zorgvuldigheid betracht tijdens het onderzoek<sup>3)</sup>.

Over de formules, die op de waarnemingen kunnen worden gebaseerd, bestaat evenwel geen eenstemmigheid. In de meeste publikaties over deze test worden de reeds in het vorige artikel genoemde twee relaties vermeld. Voor asfaltwegen is door de Amerikanen Finn en Shook evenwel een andere formule ontwikkeld<sup>4)</sup>. In de appendix wordt deze formule aan een onderzoek onderworpen. Daaruit blijkt, dat het voor de toerekening van de kosten van de weg nauwelijks verschil maakt of deze formule wordt gebruikt of die van het type-AASHO/Highway Research Board. Het is daarom niet juist, te stellen dat de uitkomsten die met de AASHO/HRB-formule worden bereikt, totaal insignificant zijn en dat derhalve de AASHO Road Test niet kan bijdragen tot de oplossing van het vraagstuk van de kosten van de weg, zoals de I.R.U. schrijft<sup>5)</sup>.

Een ander bezwaar, dat nogal eens tegen de toepassing van de AASHO-resultaten wordt aangevoerd is, dat de formules die de relaties beschrijven op extrapolaties berusten. Zij hebben betrekking op geringe aantallen aspassages en zouden derhalve niet op echte wegen mogen worden toegepast. Zijn de tijdens de 2 jaar durende proefneming gerealiseerde aantallen aspassages inderdaad

onrealistisch? Op de meeste rijstroken zijn tot 1 miljoen passages geconstateerd, ook van de zwaarste voertuigen<sup>6)</sup>. Zouden er in ons land veel wegen zijn, die tijdens hun levensduur per rijstrook meer verkeer verwerken? Wij kunnen ons hier beperken tot het zware verkeer, omdat dit in de toerekening het zwaarst weegt. Een rijstrook is met 10.000 voertuigen per dag vrijwel volledig bezet. De meeste wegen halen dit aantal echter bij lange na niet. Een gemiddelde bezetting van 5.000 voertuigen aannemend, komen wij tot 250 zware vrachtauto's per strook per dag. Per jaar (250 werkdagen) is dit ruim 60.000 zware vrachtauto's. Rekening houdend met het aantal zwaarbeladen assen per voertuig (de frontas is in het algemeen relatief licht beladen en telt nauwelijks mee; niet alle ritten zijn volbeladen) zou voor deze categorie een aantal van 100.000 aspassages per jaar resulteren. Dit komt overeen met 10 jaar AASHO-beproeving, hetgeen toch wel realistisch aandoet.

## Enkele bijzondere problemen

### De invloed van het weer.

HET weer speelt een grote rol ten aanzien van de levensduur van wegen. Vooral in het voorjaar hebben de wegen veel te lijden van opdooi<sup>7)</sup>; ook in de andere seizoenen veroorzaken temperatuurwisselingen schade. Dit zou voor de toerekening van de onderhoudskosten niet van belang zijn, als niet door sommige auteurs in strijd met veler ervaring werd gesteld, dat deze schade onafhankelijk is van het voertuiggewicht<sup>8)</sup>.

Het is niet duidelijk, waarom zware assen tijdens opdooi in verhouding tot lichte assen meer of minder schade zouden veroorzaken dan onder andere omstandigheden. Bovendien heeft zich in het gebied waar de AASHO Road Test is gehouden, in twee seizoenen opdooi voorgedaan. De gevolgen van opdooi vormen dus een integrerend onderdeel van het cijfermateriaal. Overigens moet hierbij worden aangetekend, dat het voorjaarseffect in verhouding minder sterk wordt naarmate het gaat om dikkere wegen met een langere levensduur, d.w.z. om wegen die meer de werkelijkheid benaderen. Dit is duidelijk aangetoond door Painter<sup>9)</sup>.

Ter afsluiting van dit punt en ter vermindering van misverstand zij nog uitdrukkelijk gesteld, dat er onzes inziens geen twijfel over kan bestaan, dat de door het weer „veroorzaakte” kosten in het algemeen ten laste moeten komen van het verkeer.

### Het probleem van de onaangepaste wegen.

VELE wegen zijn qua sterkte duidelijk niet aangepast aan het verkeer dat er gebruik van maakt. Hierbij zijn twee aspecten te onderscheiden. Het verkeer kan namelijk zowel drukker als zwaarder zijn dan waarop bij de bouw werd gerekend. In beide gevallen zal de weg betrekkelijk snel slijten. Dit brengt hoge kosten van het

<sup>6)</sup> Highway Research Board: *Pavement Research*; Special Report 61E, blz. 27, 39, 152 en 153.

<sup>7)</sup> Interessant is de grafiek op blz. 18 van de I.R.U.-studie:

<sup>8)</sup> I.R.U.-studie, blz. 86.

<sup>9)</sup> L. J. Painter: „Analysis of AASHO Road Test data by the Asphalt Institute”, in dezelfde bundel als de studie van Shook en Finn, blz. 84-97, in het bijzonder figuur 16 op blz. 94.

<sup>1)</sup> Het eerste deel van dit artikel over het vraagstuk van de kosten van de weg is gepubliceerd in *E.-S.B.* van 2 november 1966. Hierin werden, na een inleidende paragraaf, behandeld: de vaststelling van de totale kosten, uitgaven en opbrengsten, en de toerekening van de kosten van de weg.

<sup>2)</sup> Highway Research Board: *The AASHO Road Test, History and Description of Project*; Special Report 61 A, blz. 11.

<sup>3)</sup> Bijv. op verschillende plaatsen in het I.R.U.-rapport.

<sup>4)</sup> J. F. Shook en F. N. Finn: „Thickness design relationships for asphalt pavements” in *International Conference on the structural design of asphalt pavements*; proceedings, blz. 52-83, in het bijzonder blz. 79 linker kolom.

<sup>5)</sup> Op. cit., blz. 59. De conclusie die de I.R.U. trekt, is overigens gebaseerd op vergelijking van de twee formules zelf (die er inderdaad verschillend uitzien) en niet op de uitkomsten ervan.

mee. Hierover stelt de I.R.U., dat zij „ne sauraient être imputés à la circulation automobile en raison de ce que, dans l'hypothèse d'une gestion optimale du réseau routier, elle ne saurait occasionner de dégâts nécessitant de telles réparations, lesquelles d'ailleurs constituent en partie les frais généraux”<sup>10)</sup>.

Voor zover de snelle slijtage een gevolg is van *te druk verkeer* moet evenwel worden bedacht, dat het gaat om de slijtage per voertuig. Als het verkeer drukker is dan verwacht, mag de levensduur van de weg evenredig korter zijn. Het is nu ter discretie van de wegbeheerders of zij de levensduur door ingrijpende reparaties gaan verlengen of dat zij de weg reconstrueren en dan tegelijk aanpassen aan de verkeersdrukte. Zonder tegenbewijs mag worden aangenomen, dat zij de op lange termijn beste oplossing zullen kiezen. Aldus gezien is er weinig reden het verkeer deze kosten kwijt te schelden. Wel zou er over te discussiëren zijn of deze kosten als onderhoudskosten of als kapitaal-kosten zijn te beschouwen. Dit maakt voor de toerekening verschil. Ten dezen bleek de reeds meermalen genoemde Commissie-Kosten van de Weg van mening, dat al vrij spoedig niet meer van onderhoud maar van een investering moet worden gesproken<sup>11)</sup>.

De snelle slijtage kan ook een gevolg zijn van *te zwaar verkeer*. Hiermede wordt een uitermate ingewikkeld probleem aangesneden. Afgezien van B-wegen wordt ons wegennet tegelijkertijd bereiden door alle soorten gemotoriseerd verkeer, van lichte motorfietsen van 100 kg tot zware vrachtautocombinaties van meer dan 30 ton. Het is denkbaar voor elke gewichtscategorie aparte wegen te bouwen: van licht geconstrueerde wegen voor licht verkeer tot zeer zwaar geconstrueerde wegen voor het zwaarste verkeer. Dan zou tevens rekening kunnen worden gehouden met de andere eisen die door elk der categorieën aan wegen worden gesteld. Hierbij kan bijv. worden gedacht aan verschillen in motorvermogen per ton gewicht (belangrijk voor remmen en accelereren) en aan verschillen in wendbaarheid en breedte.

Dergelijke aparte wegennetten zouden niet alleen uiteenlopen qua zwaarte, maar ook qua rijstrookbreedte, boogstralen (dit ligt in steden weer heel anders dan op buitenwegen), hellingen e.d. Zou voor elke gewichtscategorie hetzelfde aantal verbindingsmogelijkheden moeten bestaan als thans het geval is dan zouden de aanlegkosten tot fantastische hoogte stijgen. De onderhoudskosten zouden in verhouding echter wellicht lager zijn omdat dan alle verkeer op aan het voertuiggewicht aangepaste wegen zou rijden. Het huidige wegennet vormt een compromis, verkregen na afweging van de tegengestelde eisen „categorale aanpassing” en „verbindingsmogelijkheden” met de nadruk kennelijk op de laatste eis. Slechts de B-wegen vormen een uitzondering<sup>12)</sup>.

Tegen deze achtergrond lijkt het niet onredelijk het zware verkeer naar rato te laten bijdragen in de niet geringe onderhoudskosten zoals ook het lichte verkeer naar rato moet bijdragen in de voor dit verkeer alleen eigenlijk te hoge kapitaalkosten. Opmerkelijk is, dat juist in die kringen die spreken over te lichte wegen, belangstelling bestaat voor het toelaten van voertuigen met nog zwaardere assen. Hieraan is het laatste punt van deze paragraaf gewijd.

<sup>10)</sup> Op. cit., blz. 25, punt c.

<sup>11)</sup> Eerste rapport Kosten van de Weg, blz. 52.

<sup>12)</sup> Vgl. over deze problematiek het artikel van J. Walter in *Het Financieele Dagblad* van 3 en 4 maart 1965, getiteld „Investeringen in verkeersinfrastructuur”.

#### De toelating van de 13-tons as.

HET in Nederland, Duitsland, Italië, Zwitserland en Oostenrijk maximaal toegelaten gewicht van enkele assen is 10 ton en in Frankrijk en België 13 ton. Toelating van assen van 13 ton in de andere landen zou zowel in het binnenlandse als in het internationale goederenvervoer over de weg tot verlaging van de exploitatiekosten van vrachtauto's kunnen leiden. Vrachtauto's met een 13-tons as kunnen immers per auto en per chauffeur meer lading meenemen. In Frankrijk zouden de exploitatiekosten per tonkilometer van vrachtauto's met 2 assen bij vervanging van de 10-tons as door een 13-tons as 8,5 pCt. dalen<sup>13)</sup>.

Hier is sprake van een optimumprobleem. Tegenover het voordeel voor de vervoerder staan namelijk hogere kosten van de weg. Bestaande wegen gaan sneller kapot en kosten dus meer onderhoud of moeten eerder worden vervangen resp. moeten worden aangepast aan het zwaardere verkeer; nieuw te bouwen wegen moeten zwaarder en dus duurder worden geconstrueerd. Het is de vraag of de vermindering van de exploitatiekosten voor de vervoerder opweegt tegen de hogere kosten van de weg. Op dit punt zijn enkele gegevens bekend. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen bestaande en nieuw te bouwen wegen<sup>14)</sup>.

Ten aanzien van de *bestaande wegen* wordt in de I.R.U.-studie gesteld, dat in Frankrijk de onderhoudskosten 15 pCt. zijn gestegen als gevolg van de verhoging van het maximale asgewicht van 10 tot 13 ton<sup>15)</sup>. Dit stijgingspercentage wordt echter niet in geld omgerekend en vergeleken met de genoemde daling van de exploitatiekosten per tonkilometer. Wel wordt vermeld, dat de stijging van de kosten van de weg in andere landen veel geringer zou zijn. Als voorbeeld wordt onder meer Duitsland genoemd. Over dit land staat uit andere bron nog een informatie ter beschikking. In de Ministerraad van de E.E.G. is op 22 juni 1964 over het vraagstuk van de maten en gewichten van vrachtauto's gesproken. Tijdens die besprekingen heeft Minister Seebohm verklaard, dat voor het aanpassen van het Duitse wegennet aan de 13-tons as uitgaven ten belope van 20 mrd. (!) DM nodig zouden zijn. Voor Nederland is door de Staatssecretaris bij die gelegenheid een bedrag van f. 650 mln. genoemd. Op grond daarvan verzette de Nederlandse regering zich tegen toelating van de 13-tons as; zij meende deze middelen beter voor uitbreiding van het wegennet te kunnen bezigen<sup>16)</sup>.

Met betrekking tot *nieuw te bouwen wegen* is in de I.R.U.-studie volgens verschillende methoden becijferd, dat — rekening houdend met een geringer aantal passages bij een gelijke in totaal te vervoeren hoeveelheid goederen — dergelijke wegen 16-18 pCt. dikker moeten zijn dan voor 10-tons assen geschikte wegen<sup>17)</sup>. De daaraan verbonden extra kosten worden in vlak land geschat op 2 tot 3 pCt. van de totale kosten van de weg<sup>18)</sup>. Dit gaat uit van een aandeel van de kosten van de wegverharding in de totale kosten van slechts 10-15 pCt. In ons land is dat echter 40 pCt.<sup>19)</sup>. De kostenverhoging in ons land zou dus ca. 8 pCt. zijn, d.i. meer dan f. 100 mln. per jaar.

<sup>13)</sup> I.R.U.-studie, blz. 96.

<sup>14)</sup> Op. cit., blz. 86.

<sup>15)</sup> Op. cit., blz. 83-86 resp. 87-96.

<sup>16)</sup> *De Volkskrant*, 11 december 1964.

<sup>17)</sup> Op. cit., blz. 91 en 95.

<sup>18)</sup> Op. cit., blz. 95.

<sup>19)</sup> Vgl. het reeds genoemde artikel in *De Ingenieur*, tabel 2.



Het is zeer de vraag, of de met vrachtauto's met 13-tons as te behalen exploitatiewinst tegen de genoemde kostenstijgingen van de infrastructuur opweegt. Schattingen van deze exploitatiewinst worden thans node gemist. Daarbij wordt dan nog in het midden gelaten dat volgens de in het vorige artikel vermelde mening reeds thans het zwaarste verkeer minder dan de kosten van de weg betaalt.

Ten slotte dienen enkele conclusies te worden geformuleerd.

### Conclusies

HET vraagstuk van de toerekening van de kosten van de weg is zowel urgent als gecompliceerd. Tegen de door de Nederlandse regering voorgestane bedrijfs-economische aanpak zijn theoretische bezwaren aan te voeren. In de praktijk van de coördinatie van het verkeer en vervoer en van de investeringen in infrastructuur is deze aanpak echter te verkiezen boven de huidige situatie. Een belangrijke rol bij de toerekening van de kosten van

### Appendix

De formule van Finn en Shook luidt:

$$T = (-20,5 + 5,53 \log W + 0,669L_1 + 0,0932L_1L_2) \times \left(\frac{2,5}{\text{CBR}}\right)^{0,4} \dots (1)$$

Hierin is:

- T = de dikte van de wegverharding
- W = het aantal passages van een as met gewicht  $L_1$
- $L_1$  = het asgewicht in kilopounds (= 543 kg)
- $L_2$  = een factor die gelijk is aan 0 voor enkele assen en gelijk aan 1 voor tandem-assen.
- C.B.R. (California Bearing Ratio) = maat voor het draagvermogen van de ondergrond.

In de I.R.U.-studie wordt (blz. 57) de coëfficiënt van  $L_1$  ten onrechte als 0,0669 vermeld. De uitkomsten worden dan heel anders.

Wij gaan de formule iets vereenvoudigen. In het gebied waar de AASHO Road Test is gehouden, geldt C.B.R. = 2,5. Hiermede verdwijnt de tweede factor. Overigens is duidelijk, dat deze factor — wat ook de waarde voor C.B.R. is — geen invloed uitoefent op de onderlinge relatie tussen asgewicht en aantal aspassages. Bezien wij alleen enkele assen (d.w.z.  $L_2 = 0$ ) dan verdwijnt ook de term  $0,0932 L_1L_2$ . Schrijven wij vervolgens gemakshalve  $L$  voor  $L_1$  dan resulteert

$$T = -20,5 + 5,53 \log W + 0,669 L \dots (2)$$

Merkwaardig is, dat volgens deze formule bij geringe aspassages de benodigde dikte van de verharding negatief is. Wij laten dit punt verder rusten.

Met behulp van formule (2) is het op eenvoudige wijze mogelijk equivalentiefactoren te berekenen die aangeven hoeveel slijtage door de passage van een willekeurige as wordt veroorzaakt in verhouding tot een standaardas. Als standaard- of referentie-as nemen Finn en Shook een as van 18 kilopounds (= 8,15 ton), omdat deze de in grote delen van de Verenigde Staten zwaarst toegestane as is (op. cit., blz. 79 rechter kolom). De formule voor de equivalentiefactor  $F_L$  ( $L$  duidt op het gewicht van de as waarvoor de equivalentie wordt berekend) luidt dan:

$$F_L = 10^{0,12088 (L-18)} \dots (3)$$

De factor 0,12088 in de exponent ontstaat door deling van 5,53 op 0,669. In Nederland is de toegestane maximale asdruk 10 ton, in enkele andere landen 13 ton. Deze asgewichten komen overeen met resp. 22,1 en 28,7 kilopounds.

Formule (3) wordt dan resp.:

$$F_L = 10^{0,12088 (L-22,1)} \dots (4)$$

en

$$F_L = 10^{0,12088 (L-28,7)} \dots (5)$$

Ten einde te zien of de uitkomsten met de formules (4) en (5) veel afwijken van die welke worden verkregen uit de in dezelfde termen geschreven formule van de H.R.B.

$$F_L^* = \left(\frac{L}{22,1}\right)^4 \text{ resp. } \left(\frac{L}{28,7}\right)^4 \dots (6)$$

de weg zal ondanks recente kritiek moeten worden vervuld door de resultaten van de AASHO Road Test.

De uitkomsten van dit onderzoek sluiten globaal aan bij reeds bekende relaties. Ongetwijfeld hebben het verkeer en het wegennet in elk land bepaalde bijzondere kenmerken die afwijken van de omstandigheden tijdens de AASHO Road Test. Ter vaststelling van de invloed van deze afwijkingen zijn thans zgn. satellietproeven aan de gang. Tot de resultaten daarvan bekend worden lijkt toepassing van de uitkomsten van de AASHO Road Test verantwoord.

Het probleem van de toelating van de 13-tons as is een optimumvraagstuk. Tegenover zeer hoge extra kosten van de weg staan voorhands nog niet becijferde exploitatievoordelen voor de vervoerders.

Het woord is thans aan de Commissie-Kosten van de Weg, die een interimrapport zal publiceren. Haar ideeën zullen ongetwijfeld bij velen belangstelling wekken.

Soest.

Dr. J. W. H. GEERLINGS.

zijn voor assen van 1, 2, 4, 6, 8 en 10 ton de equivalentiefactoren berekend en vermeld in onderstaande tabel. Daarbij is de as van 10 ton steeds op 1 gesteld.

† Equivalentiefactoren van verschillende assen

Asgewicht	Highway Research Board	Finn en Shook	
		referentie-as = 10 ton	referentie-as = 13 ton
1 ton .....	0,00010	0,00394	0,00396
2 „ .....	0,00160	0,00726	0,00727
4 „ .....	0,0256	0,0247	0,0248
6 „ .....	0,129	0,0842	0,0840
8 „ .....	0,410	0,294	0,293
10 „ .....	1	1	1

Het werken met twee verschillende referentie-assen maakt dus geen verschil, wel echter het werken met twee verschillende formules. Bij nader inzien is ook dat echter meer schijn dan wezen. Dit blijkt, als wij een eenvoudig toerekeningsssommetje maken. Stel, dat f. 100 onderhoudsuitgaven moeten worden verdeeld over in totaal 10.000 voertuigkilometers. Een vrij reële verkeerssamenstelling (veel lichte en weinig zware assen) is 60 pCt. assen van 1 ton, 20 pCt. van 2 ton, 10 pCt. van 4 ton, 5 pCt. van 6 ton, 2½ pCt. van 8 ton en eveneens 2½ pCt. van 10 ton. Met behulp van de equivalentiefactoren uit de vorige tabel laat zich nu berekenen wat in elke gewichtscategorie per voertuigkilometer moet worden betaald. Deze bedragen zijn vermeld in de volgende tabel.

• Per voertuigkilometer te betalen onderhoudsuitgaven; cijfervoorbeeld

Asgewicht	Volgens de Highway Research Board	Volgens Finn en Shook
1 ton .....	<< 0,5 cent	< 0,5
2 „ .....	<< 0,5	< 0,5
4 „ .....	1	1
6 „ .....	3	2
8 „ .....	9	7
10 „ .....	23	23

Ondanks de sterk uiteenlopende equivalentiefactoren blijken de binnen elke gewichtscategorie per voertuigkilometer te betalen bedragen dus niet veel te verschillen. Hoe komt dit? De grootste verschillen in equivalentiefactoren vinden we bij de lichtste assen (1 en 2 ton). Deze veroorzaken volgens beide formules uiterst weinig slijtage. Het maakt in de praktijk natuurlijk bijzonder weinig uit, of voor zo'n as „bijna niets” of „vrijwel niets” moet worden betaald, ook al is „bijna niets” enige malen zo groot als „vrijwel niets”. Aan de andere kant van de schaal zien wij, dat het zware verkeer (assen van 8 en 10 ton) in beide gevallen het leeuwedeel van de onderhoudsuitgaven veroorzaakt, nl. volgens de H.R.B. 79 pCt. en volgens Finn en Shook 75 pCt. Het kan ons in de praktijk dus betrekkelijk onverschillig laten welke formule wordt gebruikt.

## Integratie buiten de E.E.G.

NAAST de E.E.G. bestaat in West-Europa de Europese Vrijhandels Associatie. De verlaging der onderlinge invoerrechten binnen deze organisatie was op 1 juli 1966 6 jaar van kracht. Naar aanleiding hiervan is in de *Board of Trade Journal* een overzicht verschenen van de „Opportunities in E.F.T.A.; British exports in the first six years”, waarin een aantal opmerkelijke gegevens voorkomen. Zo is in de eerste plaats het aandeel van de E.E.G. in de Britse exporten groter dan dat van de E.F.T.A.; ondanks toenemende tariefdiscriminatie is ook van 1959 tot 1965 de Engelse export naar de E.E.G. sneller gegroeid dan die naar de E.F.T.A. Binnen de E.F.T.A.-groep is het de export van Engeland naar Oostenrijk die het meest is gestegen, terwijl die naar Denemarken de kleinste toename te zien geeft.

Het belang van de E.E.G.-markt voor de E.F.T.A.-staten komt ook naar voren in het artikel „Le commerce extérieur de la Suède. l'A.E.L.E. et le Marché Commun” van V. Epifanic in de *Revue du Marché Commun* van maart 1966. Volgens deze auteur staat Zweden — ondanks zijn neutraliteitspositie — voor het dilemma van de keuze tussen de niet-politieke economische samenwerking in een vrijhandelszone en de verdergaande integratie van de Gemeenschappelijke Markt. De belangrijkste aantrekkingskracht van de E.E.G. schuilt in het lidmaatschap van West-Duitsland, Zwedens belangrijkste leverancier en afnemer. Merkwaardig is, dat de betekenis van Duitsland tussen 1954 en 1964 — ondanks de scheiding tussen de economische groeperingen in Europa — nog is toegenomen; de betekenis van de gehele E.E.G. als leverancier is echter afgenomen, als afnemer daartegenover toegenomen. De auteur besluit zijn uitsluitend feitelijk artikel met de uitspraak dat de voor Zweden beste oplossing een „intégration pure et simple des deux blocs” is. Erhard wist dus wel, bij zijn recente bezoek aan Stockholm, waarvoor zijn gehoor belangstelling zou hebben.

Ook Denemarken en Noorwegen hebben grote belangen bij de E.E.G. Zij worden daarom voor een dilemma geplaatst nu een na de tweede wereldoorlog ontworpen plan, t.w. de oprichting van een Noordse douane-unie tussen Denemarken, Noorwegen, Zweden, Finland en IJsland, in het begin van dit jaar tijdens een zitting van de Noordse Raad te Kopenhagen nieuw leven is ingeblazen. De argumenten voor en tegen dit voorstel worden uitvoerig geanalyseerd in een artikel van de hand van Nils Lundgren getiteld „Nordic Common Market — for and against” (*EFTA-Bulletin*, maart 1966, april 1966). De auteur bespreekt achtereenvolgens de houding welke de

genoemde landen ten opzichte van een dergelijke douane-unie innemen, waarbij hij o.a. ingaat op de in Denemarken bestaande vrees dat de verhoging der invoerrechten, welke een gemeenschappelijk buitentarief waarschijnlijk voor Denemarken met zich brengt, tot ernstige kostenstijgingen voor de Deense industrie zou leiden. Op grond van door de auteur gemaakte berekeningen meent deze dat dit argument slechts geringe betekenis toekomt. Ook de, in andere landen naar voren gebrachte, economische bezwaren acht de auteur weinig steekhoudend. Hierbij komt dat in het kader van de E.F.T.A. onderlinge afschaffing der invoerrechten reeds is overeengekomen.

Meer betekenis kent de auteur toe aan de politieke tegenstellingen. De neutraliteitspositie van Zweden en Finland maakt bijv. toetreding tot de E.E.G. voor deze landen waarschijnlijk onmogelijk; hun belangen kunnen dan misschien het beste veilig gesteld worden in het kader van een Noordse samenwerking. Denemarken en Noorwegen daarentegen worden voor het dilemma gesteld of zij meer gebaat zijn bij nauwere banden met de E.E.G. of bij deelname aan een Noordse douane-unie.

De belangrijkste voordelen van een Noordse douane-unie acht de auteur de versterking der politieke en culturele banden tussen de deelnemende landen, de vorming van een tegenwicht tegen Engeland binnen de E.F.T.A. en de versterking van de onderhandelingspositie der Noordse staten ten opzichte van bijv. de E.E.G. De conclusie van Lundgren is ten slotte dat „most of the economic arguments used in the debate are not very heavy” en „... the decision has to be taken on political grounds”.

## Oostenrijk

DE aan de gang zijnde onderhandelingen tussen de E.E.G. en Oostenrijk betreffende een eventuele associatie van dit land worden helder, beknopt en objectief besproken door Dr. M. H. Fitz in *Aussenwirtschaft* van juni 1966. Onder de titel: „Die Verhandlungen über die Assoziierung Österreichs mit der E.W.G.; Verhandlungsergebnisse und offene Fragen”, presenteert de auteur een samenvattend en actueel beeld van de stand van zaken. De problemen bij deze onderhandelingen zijn geconcentreerd op een vijftal punten.

Ten eerste de tariefkwesties. Oostenrijk wil in vijf jaar de binnentarieven tegenover de E.E.G. laten vervallen en in twee jaar het eigen buitentarief aan dat van de E.E.G. aanpassen. Het vergt daartegenover onmiddellijke rechtenvrije toegang tot de E.E.G.-markt. Dit wijst de E.E.G.-commissie af, daar Oostenrijk nog lid van de E.F.T.A. is en een dubbel lidmaatschap niet aanvaardbaar wordt geacht.

(I. M.)

Met één aandeel **VEREENIGD BEZIT VAN**

Voor agrarische produkten stuurt de E.E.G. op wederzijdse preferentiële behandeling van een aantal produkten aan, terwijl Oostenrijk direct wenst te harmoniseren over de gehele linie. Een compromis t.a.v. beide punten lijkt er wel in te zitten.

De overige punten betreffen aspecten van de Oostenrijkse neutraliteitspolitiek en de positie van Oostenrijk tegenover de Oosteuropese landen. Hier liggen de vraagstukken moeilijker, juist omdat de E.E.G. een nauwkeurig omschreven institutioneel kader en een eigen rechtsstructuur heeft, terwijl Oostenrijk soevereine rechten wenst te behouden. Zo insisteert Oostenrijk op het recht zelfstandig handelsverdragen met derde landen te kunnen blijven afsluiten, op vetorecht in de Associatieraad en parlementaire ratificatie van de besluiten, een apart scheidsgerecht en recht tot opzegging van het Associatieverdrag. De E.E.G. is niet ongenegen tot compromissen, maar moet begrijpelijkerwijze bepaalde grenzen trekken. Economisch gezien zullen het vooral de vraagstukken der gemeenschappelijke economische politiek zijn, die tijdens de tweede onderhandelingsronde op de voorgrond staan.

#### Oost-Europa

**N**IET alleen in West-Europa, ook in Oost-Europa staan vele en grote moeilijkheden de economische integratie in de weg, zoals blijkt uit een in *L'économie* (no. 1004, 29 april 1966) verschenen overzicht van de ontwikkeling van de Comecon: „Le marché commun de l'Est” van R. J. Bradout de Vignecourt. De acht thans bij de Comecon aangesloten landen vormen een indrukwekkend geheel: zij beschikken over een grondgebied dat twintigmaal zo groot is als dat van de Westelijke Gemeenschappelijke Markt, hun gezamenlijke bevolking is bijna twee maal zo omvangrijk en hun industriële produktie maakt een derde deel uit van de wereldproduktie. Binnen dit gezelschap neemt de Sowjet-Unie een zeer overwegende positie in.

De eerste vijf jaren na haar oprichting in 1949 had de Comecon een geringe betekenis. Gedurende de daaropvolgende periode ontstond geleidelijk het besef dat de planning der verschillende lid-staten op elkaar afgestemd moest worden en dat hierin naar een internationale arbeidsverdeling moest worden gestreefd. In het begin der jaren zestig werd het nationalisme in de satelliet-landen zo krachtig, dat van deze voornemens weinig terecht kwam. De belangrijkste successen van de Comecon liggen op het gebied van de onderlinge handel, welke op grond van de gesloten overeenkomsten aanzienlijk is gestegen.

Een van de belangrijkste problemen waarmee de Comecon thans worstelt, wordt volgens dezelfde auteur in „Pays de l'Est; pourquoi l'intégration économique piétine?” (*L'économie*, no. 1014, 8 juli 1966) gevormd door het bilaterale betalingsverkeer waaraan de communistische landen vasthouden. In 1963 werd weliswaar de „Internationale Bank voor Economische Samenwerking” opgericht, waarbinnen verrekening der wederzijdse tekorten en

overschotten kan plaatsvinden met behulp van de tot rekeneenheid verheven Russische roebel. Oorspronkelijk zou de Bank ook een rol moeten spelen bij de gezamenlijke financiering van gemeenschappelijke bedrijven, maar het verzet van Roemenië heeft dit plan vrijdeld. Wat overgebleven is, wordt door de auteur onvoldoende geacht als aanloop tot verdere economische integratie, waarbij hij aantekent dat het paradoxaal aandoet dat juist socialis-tische landen, waarin de overheid over zeer grote bevoegdheden beschikt, slechts van de klassieke handels- en betalingsmechanismen gebruik maken om de economische integratie te verwezenlijken.

#### Latijns-Amerika

**O**OK buiten Europa worden pogingen in het werk gesteld om tot economische integratie te komen. Voorbeelden hiervan treft men aan in Midden- en Zuid-Amerika. In 1960 werd door zeven Latijnsamerikaanse landen het Montevideo-verdrag ondertekend, waardoor een vrijhandelszone in het leven werd geroepen. Een jaar later sloten zich nog twee landen aan, zodat thans alle Zuidamerikaanse landen behalve Bolivia en Venezuela aan deze organisatie deelnemen. Eveneens in 1960 werd door vier Middenamerikaanse staten (Guatemala, El Salvador, Honduras en Nicaragua) een verdrag tot oprichting van een Gemeenschappelijke Markt met een bovennationale structuur afgesloten, waartoe later ook Costa Rica is toegetreden.

Over de Latijnsamerikaanse economische samenwerking handelt een artikel van H. J. Jordan: „Entwicklungs-politik und wirtschaftliche Integration in Lateinamerika” (*Europa Archiv*, 25 februari 1966). Deze auteur meent dat de ontwikkeling van de Latijnsamerikaanse vrijhandels-associatie niet aan de verwachtingen heeft beantwoord. De toename van de handel is niet spectaculair en niet alle partners hebben hiervan kunnen profiteren. In 1965 heeft daarom de President van Chili het initiatief genomen om te komen tot een nauwere economische integratie, in de vorm van een gemeenschappelijke markt met supra-nationale instellingen, naar het voorbeeld van de E.E.G. De meeste lid-staten verzetten zich echter tegen een dergelijke uitbreiding. Ten slotte is overeenstemming bereikt over een aanzienlijk minder vergaande regeling, nl. de vorming van een permanente Raad van Ministers, welke gesteund wordt door adviezen van een comité van deskundigen, onder wie de bekende Raul Prebisch.

Een wat optimistischer visie treft men aan in een artikel van Dr. Werner K. Tillmann: „Aus den Anfängen heraus” (*Der Volkswirt*, 3 juni 1966). Hoewel binnen de Latijns-amerikaanse Vrijhandelszone zodanige moeilijkheden bestaan dat vaak wordt beweerd dat deze organisatie geen lang leven meer beschoren is, wijst deze auteur erop dat sinds de oprichting een aantal belangrijke resultaten zijn geboekt, met name op het terrein van de afschaffing der onderlinge invoerrechten. Op grond hiervan is hij van mening dat de eerste bestaansfase heeft aangetoond dat de

(I. M.)

**1894** : aandeelhouder in ca. 200 ondernemingen

BELEG INTERNATIONAAL

BELEG IN **Interunie**

BELEG INTERNATIONAAL

BELEG INTERNATIONAAL

BELEG INTERNATIONAAL

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

(I. M.)

organisatie zinvol is. Verder meent de auteur een verandering in het vroeger zeer nationaal getinte denken te bespeuren in een meer supranationale richting. Ook dit zal op het integratieprogramma een positieve invloed hebben, zodat Dr. Tillmann het verdere bestaan van de L.A.F.T.A. vol vertrouwen tegemoet ziet.

De eerder genoemde Middenamerikaanse Gemeenschappelijke Markt bestond in juni van dit jaar vijf jaar. Gedurende deze periode is heel wat bereikt. De onderlinge invoerrechten zijn verdwenen, met uitzondering van die op 54, voornamelijk agrarische, produkten; voor 70 pCt. van de importen is een gemeenschappelijk buitentarief overeengekomen; een begin is gemaakt met een geïntegreerde industrialisatieplanning en de Central American Bank for Economic Integration heeft reeds vele industriële projecten gefinancierd. D. Browning meent dan ook in: „The central American market” (*Board of Trade Journal*, no. 3615, 1 juli 1966) dat deze instelling „most successful” is. Nu de douane-unie voor een belangrijk deel is verwezenlijkt, zal in de naaste toekomst de aandacht vooral geconcentreerd worden op de verder uitbouw van de economische integratie, bijv. de harmonisatie van de belastingwetgeving, een gemeenschappelijke landbouwpolitiek enz.

Eveneens naar aanleiding van het eerste lustrum van deze organisatie wordt in *World Business* (juli 1966) — een nieuwe uitgave van de Chase Manhattan Bank — een overzicht gegeven van de resultaten van deze periode, waaruit nog enkele aanvullende gegevens kunnen worden geput. De inkomensstijging bedroeg tussen 1960 en 1965 ongeveer 5,5 pCt. per jaar, tegenover een jaarlijkse stijging van 4,5 pCt. in de jaren vijftig. De onderlinge handel steeg gemiddeld met 32 pCt. per jaar. Een begin is gemaakt met een regionale industrialisatiepolitiek, hetgeen een der grootste voordelen is die de economische integratie voor de betrokken landen kan opleveren. Een probleem wordt nog gevormd door de onderlinge betrekkingen tussen de Midden- en Zuidamerikaanse gemeenschappelijke markten.

Mogelijk kan Mexico op den duur een brug tussen beide organisaties slaan, daar zij nauwe betrekkingen met de Centraalamerikaanse markt heeft aangeknoopt.

#### Arabische samenwerking

EEN ander voorbeeld van landen die naar economische integratie streven, vormen de Arabische landen die reeds in 1953 besloten dat de vorming van een gemeenschappelijke markt het uiteindelijke doel van de economische samenwerking tussen deze staten moest zijn. Behalve enige liberalisatie van de onderlinge handel had deze beslissing weinig praktische consequenties, zodat in 1957 opnieuw een overeenkomst tot de vorming van een economische unie werd gesloten. Wegens een trage ratificatieprocedure trad dit verdrag pas in 1964 in werking. De vijf aangesloten landen besloten als voorbereiding op de economische unie eerst een gemeenschappelijke markt te verwezenlijken.

Muhammed Diab plaatst echter in een artikel over: „The Arab common market” (*Journal of Common Market Studies*, mei 1966) een vraagteken bij de ernst van de bedoelingen van de deelnemende staten. Immers, daar in de belangrijkste staten de buitenlandse handel een overheidsmonopolie is, moeten waarborgen worden geschapen dat dit de opzet van de gemeenschappelijke markt niet doorkruist. Tot het aanbrengen van deze waarborgen bleken de verschillende landen niet bereid. De auteur somt nog een aantal gebreken op, bijv. het feit dat beslissingen van de Ministerraad door de lid-staten moeten worden geratificeerd en het ontbreken van een multilateraal betalingsakkoord. De benaming „gemeenschappelijke markt”, waarmee deze groepering zich aandient, is ook misleidend, omdat niet is voorzien in het tot stand brengen van een gemeenschappelijk buitentarief, zodat het hier in feite om een vrijhandelsassociatie gaat.

EUROPA-INSTITUUT  
van de Rijksuniversiteit te Leiden.

EUROPA-INSTITUUT  
van de Universiteit van Amsterdam.

(I. M.)

**DE VRIES ROBBÉ & Co**

GORINCHEM

**staalconstructies  
metalen ramen en deuren**

Mr. H. Luijk: *De formulering van het bedrijfsbeleid*. Publikatie no. 2 van de Stichting Het Organisatie Studiecentrum. Uitg. N. Samsom N.V., Alphen aan den Rijn 1965, 112 blz., f. 30.

**D**EZE tweede publikatie van Het Organisatie Studiecentrum achten wij een passender onderwerp in de sfeer van de management-research dan de eerste, die handelde over het directiesecretariaat <sup>1)</sup>. Met de formulering van het bedrijfsbeleid zou de reeks publikaties van het Studiecentrum eigenlijk zeer wel kunnen beginnen.

Immers, de formulering, of beter nog het overdenken en bepalen van het bedrijfsbeleid, is een conditio sine qua non voor het bestaan en voortbestaan van de moderne onderneming. Het Nederlandse spreekwoord: denkt aler gj doet en doende denk dan nog, is hierop ten volle van toepassing.

De studie is verdeeld in een vijftal

hoofdstukken en een aanhangsel, dat een voorbeeld geeft van de beleidsformulering van de fictieve onderneming N.V. „Modern Kantoor”. In dit aanhangsel geeft de schrijver een volledige formulering van het beleid. In deze formulering vindt men niet slechts een credo van de topleiding, maar ook een handleiding voor het praktische gedrag van alle medewerkers. Daarbij

<sup>1)</sup> Mr. H. Luijk: *Het Directiesecretariaat*. Uitg. N. Samsom N.V., Alphen aan den Rijn 1964.



## GEMEENTE 'S-GRAVENHAGE

Burgemeester en Wethouders van 's-Gravenhage roepen sollicitanten op voor de aanstaande vacature van

# HOOFD

van de secretariaafdeling

## economische zaken

Deze afdeling is belast met de voorbereiding van het gemeentelijk beleid met betrekking tot:

- a. de verdere uitbouw van de economische ontwikkeling van de gemeente in de ruimste zin, het doen van onderzoeken samenhangende met de economische problematiek van een grote gemeente daaronder begrepen,
- b. de openbare nutsbedrijven en een aantal andere gemeentelijke bedrijven en diensten,

alsmede met het treffen van voorzieningen ter verzekering van de uitvoering van bestuurlijke beslissingen op dit terrein.

Vereisten zijn een bij voorkeur academische opleiding, een ruime praktische ervaring op gebieden welke voldoende raakvlakken met de aangeboden functie hebben, een grote werkkraft, representatieve hoedanigheden, inventiviteit, een goed stijlistisch vermogen, inzicht in bestuurlijke verhoudingen en leidinggevende capaciteiten.

De honorering van deze functie zal op een niveau kunnen liggen van ruim f 37.000,— per jaar. De gunstige secundaire overheidsregelingen (o.m. AOW-vrij, welvaartsvaste pensioenvoorziening) zijn van toepassing.

Een psychologisch onderzoek zal deel uitmaken van de selectieprocedure.

Geïnteresseerden kunnen zich voor nadere inlichtingen telefonisch in verbinding stellen met de Gemeentesecretaris (070-185281, toestel 333).

Sollicitaties, met vermelding van de naam van dit blad ONDER No. N 252 te richten aan de Directeur van het Gemeentelijk Bureau voor Personeelsvoorziening, Burg. de Monchyplein 10, 's-Gravenhage.

Telkens en telkens blijkt ons weer hoezeer de nog steeds snel groeiende lezerskring van onze uitgave



deze wegwijzer, speciaal voor de particuliere belogger, wat inhoud, actualiteit en objectiviteit betreft, waardeert.

Dit heeft vele redenen: het bevat wekelijks:

- 1e Interessante (hoofd)artikelen, die steeds actuele onderwerpen deskundig behandelen.
- 2e Een uitvoerig en levendig, bijna dynamisch geschreven beursoverzicht, de stemming goed weergevend.
- 3e Door een ieder te hanteren fondsanalyses, volgens een eigen praktisch systeem, enig voor Nederland.
- 4e Een chronique scandaleuse, fair en onderhoudend geschreven en uiteraard zonder sensatie.
- 5e Een leerzame vragenrubriek, adviezen voor velen inhoudend.
- 6e Gegevens omtrent vele fondsen (ook van incurante) telkens wanneer hieromtrent iets te melden valt.

Wij zenden u op uw verzoek gaarne gratis een 2-tal proefnummers ter kennismaking.

Adm. Bel-Bel, Postbus 42, Schiedam.

gaat de studie zo ver, dat men zich afvraagt of zij niet teveel op het gebied van een organisatie-handleiding komt of op dat van een planning op lange termijn.

Het eerste hoofdstuk houdt zich bezig met het beleid, dat a. het doel inhoudt dat men wil bereiken; b. de wegen en de middelen aangeeft waarmee men dit doel wil bereiken en c. het geheel van principes die bij de keuze van doel, wegen en middelen een functie vervullen. Vooral de beleidsprincipes hebben ons belang ingeboezemd, omdat zij ons een blik gunnen in de micro-ethiek van de onderneming, die nu eenmaal niet congruent behoort te zijn aan de maatschappelijke macro-ethiek. De beleidsprincipes hebben, in tegenstelling tot het doel, de wegen en de middelen, een statisch en zeer duurzaam karakter. Zij vormen zodoende wat later in de studie de bedrijfs-persoonlijkheid van de onderneming wordt genoemd.

Het ontstaan van het bedrijfsbeleid is het onderwerp van het tweede hoofdstuk. Het beleid in de onderneming groeit uit bewust gericht creatief denken,

geïnspireerd en gestimuleerd door de dagelijkse informatiestroom van buiten. Het beleid is, behalve in de sector der beleidsprincipes, sterk onderhevig aan de dynamiek van deze tijd. Bedrijfspolitiek is het zich aanpassen aan bepaalde omstandigheden op korte termijn, zonder aantasting van het beleid op lange termijn. Bedrijfspolitiek is dus bedrijfsbeleid op korte termijn.

Het beleid van de onderneming vindt zijn weerslag in de besluitvorming; geen wonder dat aan het besluitvormingsproces in de beleidssfeer een apart hoofdstuk is gewijd. Voor het besluitvormingsproces is het beleid een tweesnijdend zwaard. Het vereenvoudigt en versmalt het beslissingsproces enerzijds, het verkleint anderzijds de beslissingsvrijheid; immers, principes vernauwen de beslissingsmarge. Aan de hand van een aantal trapsgewijs opgebouwde schema's wordt de invloed van het beleid op de besluitvorming aangetoond.

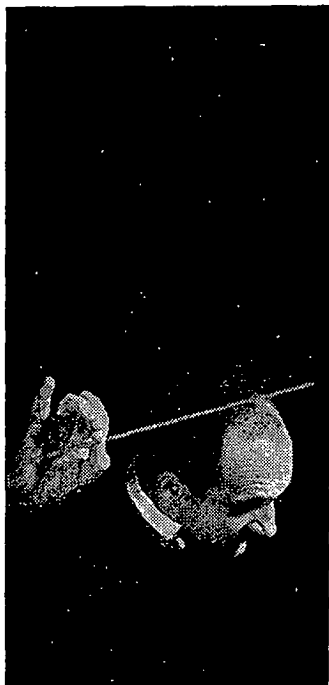
Het vierde hoofdstuk behandelt het beleid als onderdeel van de directietaak. Uit een enquête is gebleken dat de directie 60 pCt. van haar tijd zou willen besteden aan de bepaling van het be-

leid en aan de bewaking daarvan. De overige 40 pCt. van haar tijd zou zij ter beschikking willen hebben voor organisatie, uitvoering en representatie. Het komt ons overigens voor dat deze gebieden moeilijk zijn te scheiden, zodat men én de wensdroom van de directie én de gegevens omtrent de werkelijk bestede tijd met een korreltje zout moet nemen. In ieder geval is het welhaast een wet dat, hoe groter de onderneming, hoe meer tijd de directie voor het eigenlijke beleid ter beschikking heeft. Niets nieuws overigens: Fayol heeft daarop reeds gewezen, zij het dat hij de accenten wat anders legde <sup>2)</sup>.

Wij komen thans tot het meest pragmatische hoofdstuk van het boek: de vorm en inhoud van de beleidsformuleringen. De korte Amerikaanse credo's, die slechts iets loslaten over de beleidsprincipes, verwerpt de schrijver, onzes inziens ten onrechte <sup>3)</sup>. Immers, de

<sup>2)</sup> Henry Fayol: *Administration Industrielle et Générale*. Uitg. Dunod, Parijs 1920.

<sup>3)</sup> Stewart Thompson: *Management creeds and philosophies*. Uitg. American Management Association, New York 1958.



**aandacht.....**

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



Wie iets te zeggen heeft - adverteert in vaktijdschriften

## ALGEMENE VERENIGING CENTRALE VERWARMINGS- EN LUCHT-BEHANDELINGSINDUSTRIE (ACI)

# *secretaris sociaal-economische juridische vraagstukken*

De Algemene Vereniging voor de Centrale Verwarmings- en luchtbehandelings-industrie (ACI) zoekt ter verlichting van de taak van de Algemeen Secretaris een Secretaris. Deze functionaris zal worden belast met de bestudering van sociaal-economische vraagstukken (bedrijfs-, prijzen vestigingsregelingen), juridische zaken (contracten, reglementen etc.) evenals met het onderhouden van in- en externe betrekkingen (w.o. ook buitenlandse contacten). In het kader van zijn voorlichtende taak zal hij schriftelijk en mondeling moeten rapporteren, dit laatste zowel in kleinere kring als ook op grotere bijeenkomsten. Voor de vervulling van deze functie wordt bij voorkeur gedacht aan een jurist of econoom, die op basis van zijn ervaring er reeds mee vertrouwd is geraakt in het

raam van een bedrijfstak te denken en die m.b.t. sociaal-economische en juridische vraagstukken een eigen bijdrage kan leveren. Voor degene, die zich intensief wil bezighouden met de sociaal-economische problemen van een gehele bedrijfstak en die wil meewerken aan de aanpassing van het algemeen beleid aan de steeds wisselende landelijke markt-politieke verhoudingen, ligt hier een zeer afwisselende en interessante functie, waarin men zijn ervaring aanzienlijk kan uitbreiden en gericht kan verdiepen. Belangstellenden worden uitgenodigd gegevens, die een duidelijk beeld verschaffen van opleiding, ervaring en sollicitatiemotief, te richten tot het Bestuur van de ACI p/a de Algem. Secretaris de heer J. C. Rops, Laan van Nieuw Oostindië 72 B, Den Haag.

„management creeds” hebben het voordeel dat zij niet in details gaan en zich slechts op enkele duurzame waarden concentreren. Zij leggen met opzet de nadruk op de duurzame principes en op het doel van de onderneming om ten aanzien van de wegen en de middelen zich de nodige vrijheid te kunnen voorbehouden. De credo's behoeven geen holle frasen te zijn, zoals de auteur stelt. In een maatschappij, waarin de consument een bewuste plaats inneemt — en dat willen wij ook in Nederland bereiken — kunnen de credo's van ondernemingen een nuttige taak verrichten. Zij geven de onderneming de gelegenheid beweeglijker te zijn dan in

het geval dat haar gehele beleid van a tot z op schrift is vastgelegd.

Met name lijkt ons een beleidsformulering gevaarlijk als men zich daarin bindt aan bepaalde cijfers, zoals in de model-formulering in het aangesel genoemd. Als daarin wordt gesteld dat de onderneming streeft naar een reële omzetting van 10 pCt. per jaar, en bovendien nog een onderverdeling van deze omzetting wordt gegeven, dan kunnen wij daarin onmogelijk een beleidszaak zien. Hier is sprake van planning op lange termijn en planning is geen beleid. Hoogstens vloeit de planning uit het beleid voort. Dat het beleid overigens uiteenvalt in

een tiental onderdelen, spreekt vanzelf. Het is immers delegerbaar, zodat iedere functionaris met een met verantwoordelijkheid beklede functie aan de vorming en uitvoering van dat beleid kan medewerken.

Tot slot van deze bespreking een drietal opmerkingen. Dat het gehele werk met een zekere pompeusheid is uitgevoerd, is tekenend voor de „bedrijfspersoonlijkheid” van de Stichting Het Organisatie Studiecentrum. Wij geloven dat men de goede manager even goed kan bereiken door een wat bescheidener uitgevoerd boek, zonder dat natuurlijk afbreuk aan de inhoud wordt gedaan.



## KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.

gevestigd te 's-Gravenhage

### UITGIFTE van

**499.875 gewone aandelen, elk groot nominaal f 100,-**

Ondergetekende bericht, dat de inschrijving op bovengenoemde aandelen, met recht van voorkeur voor de houders van de thans uitstaande gewone aandelen,

tegen de prijs van f 200,- of US \$ 55,25 per aandeel van nominaal f 100,- openstaat tot en met

**maandag 21 november 1966**

van des voormiddags 9.00 uur tot des namiddags 4.00 uur,

ten kantore van

**PIERSON, HELDRING & PIERSON**

**ALGEMENE BANK NEDERLAND N.V.**

**AMSTERDAM-ROTTERDAM BANK N.V.**

**H. ALBERT DE BARY & CO. N.V.**

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

**LIPPMANN, ROSENTHAL & CO. N.V.**

**MEES & HOPE**

**NEDERLANDSE OVERZEE BANK N.V.**

**VLAER & KOL**

te Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage en Utrecht, voor zover aldaar gevestigd, op de voorwaarden, vermeld in het prospectus d.d. 4 november 1966.

De inschrijving staat gelijktijdig open in New York.

Prospectussen en inschrijvingsformulieren zijn verkrijgbaar bij de inschrijvingskantoren, alwaar tevens exemplaren van de statuten en het laatstverschenen jaarverslag onzer vennootschap alsmede van het Amerikaanse prospectus ter inzage liggen en in een beperkt aantal verkrijgbaar zijn.

**KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.**

's-Gravenhage, 5 november 1966.

In de inleiding staat vermeld dat de publikatie tot stand is gekomen op basis van interviews en conferences met tal van topfunctionarissen uit het bedrijfsleven. Achter het woord „conferences” staat ook nog tussen haakjes vermeld „waaronder in N.I.V.E.-verband”. Een dergelijke aanduiding is weinig hoffelijk, alleen reeds omdat vele lezers niet weten dat N.I.V.E. de afkorting is voor het Nederlands Instituut voor Efficiency. Indien dit instituut inderdaad een rol heeft gespeeld bij het totstandkomen van deze studie, en dat nemen wij gaarne aan, dan is een vollediger vermelding in een zinsnede op haar plaats. In de derde plaats vermeldt het voorwoord dat men de publikatie niet moet zien als een eindpunt van de bestudering van het onderwerp in kwestie. Akkoord, bescheidenheid siert de auteur. Maar is het dan niet gewenst de lezer naar de

literatuur te verwijzen die over het onderwerp is verschenen? Deze literatuur is in Nederland misschien dun gezaaid. In de Angelsaksische wereld bestaan echter tal van belangwekkende

publikaties over de formulering van het bedrijfsbeleid en over top-managementvraagstukken die daarmee nauw verwant zijn.

's-Gravenhage.

P. VAN ZUUREN.

#### RECENTE PUBLIKATIES

**P. Deneffe: Distributie en consument. Evolutie en prognose.** Serie Bedrijfs-economische Bibliotheek. Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij, Antwerpen 1966 (voor Nederland: H.E. Stenfert Kroese, Leiden), 244 blz., f. 20.

Dit boek beschrijft hoe in het proces „produktie-distributie-consument” gedurende de volgende tien jaar de distributiekanaalen zeer belangrijke wijzigingen zullen ondergaan ingevolge de ver-

anderende produktievoorwaarden en de versnelde evolutie in het gedrag van de verbruiker.

In deel I wordt het groeiend belang van de distributie, zowel in de Verenigde Staten als in Europa, vastgesteld. In deel II en deel III vormt de studie van de veranderingen in de distributie het centraal thema, ook weer voor de Verenigde Staten en voor Europa. Ten slotte (deel IV) worden de gevolgen van de ontwikkeling van de distributie voor het bedrijfsbeleid belicht.



## THOMASSEN & DRIJVER - VERBLIFA N.V. verpakingsindustrie

Ter vervulling van de functie

### hoofd bedrijfseconomische afdeling

op ons hoofdkantoor te Deventer zoeken wij contact met een ACADEMISCH GEVORMDE ECONOOM in de leeftijd van omstreeks 40 jaar.

Voor een juiste taakvervulling wordt een ruime ervaring in een soortgelijke positie in het bedrijfsleven wenselijk geacht. Ons bedrijf heeft ca. 7500 werknemers.

Aanvankelijk zal de aan te stellen medewerker kunnen steunen op de kennis en ervaring van de tegenwoordige functionaris.

Belangstellenden wordt verzocht hun sollicitatie te richten aan ons bureau Personeelsvoorziening, Postbus 103 te Deventer. Kandidaten die in aanmerking komen, zullen spoedig tot een oriënterend gesprek worden uitgenodigd.

FABRIEKEN: DEVENTER - DOESBURG - DORDRECHT - HOOGEVEEN -  
KROMMENIE - LEEUWARDEN - OSS - UTRECHT - ZAANDIJK



## GELD- EN KAPITAALMARKT

### Geldmarkt

Op de laatste dag van oktober was bij kassluiting f. 8.048 mln. aan bankpapier in omloop. Dit is niet het hoogste cijfer, dat dit jaar werd behaald. In juli pleegt een nog hogere top in verband met de vakanties te worden bereikt. Het genoemde bedrag is, vergeleken met 1 november vorig jaar, al weer een f. 500 mln. hoger geworden, hetgeen bij benadering de jaarlijkse trendmatige stijging van onze bankbiljetten-circulatie aangeeft. De liquiditeit van het bankwezen staat hierdoor jaar na jaar onder druk. Tot voor enkele jaren vonden de banken hiertegenover compensatie door de toevoer van liquiditeiten uit het buitenland als gevolg van het overschot op de totale betalingsbalans. Nu dit overschot een tekort is geworden, vindt ook uit dezen hoofde een drainage plaats van bankliquiditeiten.

De banken hebben zich hiertegen verweerd door hun buitenlandse liquiditeiten te laten teruglopen. In vorige kronieken heb ik enkele malen gewezen op de daling van het netto uitstaande bedrag. Als de ontwikkeling zich in dezelfde richting voortzet, zal deze bron binnen afzienbare tijd zijn opgedroogd. Blijft bij de banken de vraag van cliënten naar valuta het aanbod overtreffen, dan zullen de banken deviezen bij de Centrale Bank moeten gaan kopen, hetgeen de binnenlandse bankliquiditeiten zal aantasten.

In de tweede plaats hebben de banken hun toevlucht gezocht bij De Nederlandsche Bank. Het gemiddelde bedrag van het beroep op de kredietfaciliteiten van de Centrale Bank, hetzij in de vorm van discontering of van het opnemen van voorschotten in rekening-courant, zal dit jaar aanmerkelijk hoger uitkomen dan vorig jaar. In 1965 vond een groot beroep veel meer incidenteel plaats dan in het lopende jaar. In 1966 zien wij gedurende lange perioden hoge cijfers in de desbetreffende posten, in het bijzonder bij de rekening-courantvoorschotten.

Als gevolg van deze ontwikkeling laat de geldmarkt in het algemeen het beeld van wisselende krapte zien. In vroegere jaren was het juist omgekeerd: de markt was in het algemeen ruim met incidenteel perioden van krapte.

Dat de geldmarkttarieven onder de huidige omstandigheden hoog zijn, behoeft geen betoog.

### Kapitaalmarkt

In september schatte het Centraal Planbureau het tekort op lopende rekening op transactiebasis op f. 300 mln. Omdat uit de voorlopige cijfers van het eerste halfjaar 1966 was gebleken, dat op dezelfde basis

in dit tijdvak een tekort van f. 1.147 mln. was ontstaan, kon worden gezegd dat in het tweede halfjaar de ontwikkeling gunstiger zou zijn. De jongste raming is echter veel ongunstiger. Thans wordt aangenomen, dat over 1966 het tekort f. 800 mln. zal bedragen. Nog steeds betekent dit dat het tweede halfjaar een overschot moet hebben, doch dit is aanmerkelijk kleiner dan eertijds werd verwacht.



## Wij zoeken voor de administratieve sector organisatie- medewerkers

(leeftijd 28-35 jaar)

Het ligt in de bedoeling de taakstellingen van de **administratieve afdelingen** te bestuderen en deze aan te passen aan wijzigingen, die het gevolg zijn van de snelle groei van het bedrijf.

De taak van de nieuwe medewerkers zal zijn de afdelingschefs bij te staan bij het opbouwen van de personeelstaken door analyse van de uit te voeren werkzaamheden en het vaststellen van bewerkingstijden.

De medewerkers zullen van het bedrijf gedurende 10 maanden een opleiding ontvangen in moderne organisatie-technieken. In de opleiding zal in belangrijke mate ook aandacht worden geschonken aan de meest recente inzichten in de menselijke verhoudingen.

Zowel voor het volgen van de opleiding als voor het met succes toepassen van de verworven kennis is het diploma HBS-B of Gymnasium-B noodzakelijk, gevolgd door verdere studie in de richting van bedrijfsorganisatie of economie (bijv. MO + Cand. economie of Bacc. economie).

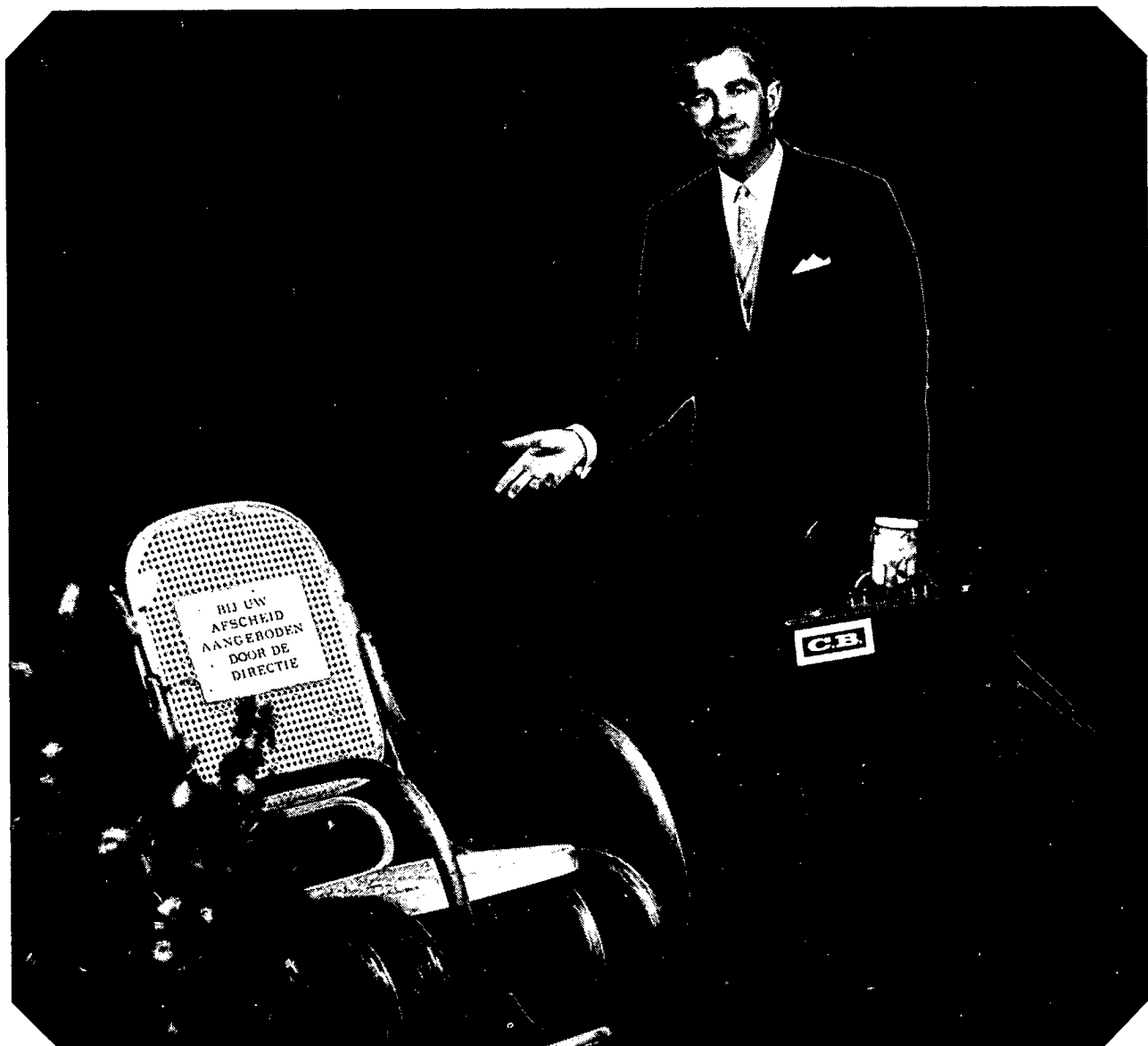
Binnen afzienbare tijd kan eventueel voor huisvesting in Zaandam worden gezorgd. Met de hand geschreven sollicitatiebrieven worden gaarne ontvangen door Albert Heijn N.V., Centrale Personeelsdienst (A 226), Westzijde 26 te Zaandam.

# albert heijn

2 AH 200

Adverteren in „E.-S.B.”  
getuigt van  
feeling voor marketing





## GEEF OUD-MEDEWERKERS DEZE ↑ ZEKERHEID

Verstandig de man die vooruit ziet. Verstandig de ondernemer die pensioenrisico's overgeeft aan CENTRAAL BEHEER. Want CENTRAAL BEHEER is een instelling voor het bedrijfsleven. Samen met de bij haar aangesloten ondernemers-organisaties is CENTRAAL BEHEER een gezonde verzekeringscombinatie. Het is goed bij een afscheid een blijk van waardering mee te geven. Voor de jaren daarna zorgt CENTRAAL BEHEER.

**PENSIOEN-RISICO** collectieve ouderdoms-, weduwen-, wezen- en invaliditeitsverzekering.

**WET-RISICO** bedrijfs-w.a.-verzekering-motorrijtuigverzekering-ongevallenverzekering voor inzittenden van automobielen - collectieve invaliditeitsverzekering.

**BRAND-RISICO** brand- en bedrijfsschadeverzekering van industriële en andere objecten.

**MOLEST-RISICO** verzekering tegen oorlogsschade, stormschade en andere risico's.

**VERVOER-RISICO** transportverzekering van goederenzendingen in binnen- en buitenland.

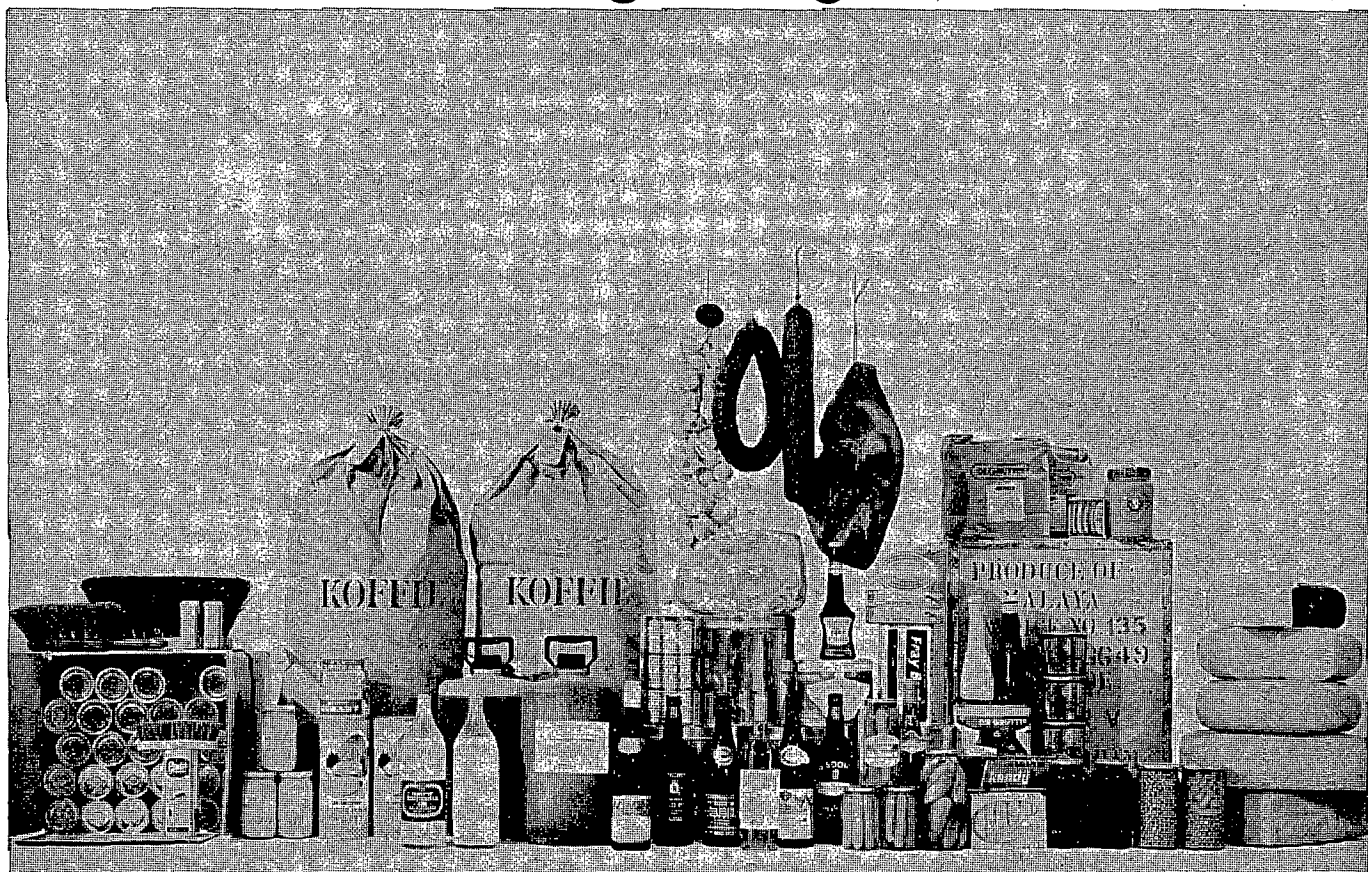
**VERENIGING VOOR CENTRALE ELEKTRONISCHE ADMINISTRATIE-C.E.A.** loon-, voorraad-, debiteuren-administratie, facturering enz. met behulp van elektronische apparatuur.



## CENTRAAL BEHEER

BOS EN LOMMERPLANTSOEN 1 AMSTERDAM-W. TEL. 134971-POSTBUS 8400

# wat wil een intelligente grootverbruiker?



Hij wil: 1. Efficiënt inkopen. Dus alles bestellen bij één leverancier met (daardoor!) de hoogste kortingen. Eén keer afleveren, één keer controleren, één keer administreren: extra winst in tijd en geld. 2. Alleen de allerbeste kwaliteit. 3. Interessante speciale aanbiedingen. 4. Zeer snelle levering (zo nodig binnen 24 uur). Dus een leverancier met eigen besteldiensten.

Kortom: hij wil niets meer - maar zéker ook niets minder - dan De Gruyter Grootverbruik.

*De Gruyter Grootverbruik levert U een compleet assortiment levensmiddelen, waarvan vele uit de eigen (17) fabrieken. Daarom: controle in elke fase, aflevering in de beste conditie. Wij geven U een gevarieerde greep uit ons assortiment.*

*koffie, thee, cacao,  
limonades, margarine,  
olie, vet  
automatenprodukten,  
chocolade, bonbons,  
suiker, jams, stroop,  
boterhamartikelen,  
verse vleeswaren en  
vleeswaren in blik,  
kaas, meelprodukten,*

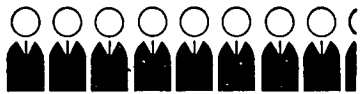
*koek, toast, biscuits,  
pudding, puddingsaus,  
rijst, gort, havermouth,  
conserven, peulvruchten,  
zuidvruchten, soepen,  
aroma's en extracten,  
specerijen, mosterd,  
tafelzuren, wijnen,  
zeep en wasmiddelen,  
reinigingsmiddelen.*

## DE GRUYTER GROOTVERBRUIK

EIGEN BEZORGDIENT



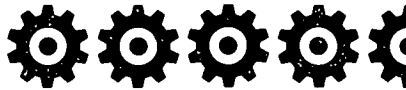
PARALLELWEG 147 - 'S-HERTOGENBOSCH - TEL. 04100-25101 - TELEX 50095



ZIJ HEBBEN 825 MENSEN IN DIENST



ZIJ HEBBEN 4600 M<sup>2</sup> FABRIEKSTERREIN IN GEBRUIK



ZIJ HEBBEN 45 PRODUKTIE-EENHEDEN IN BEDRIJF



ZIJ FABRICEREN 18.365.000 EENHEDEN PER JAAR



ZIJ HEBBEN 760 VERKOOPPUNTEN IN NEDERLAND



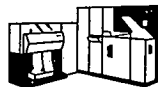
DIE ZIJ 55.680 FACTUREN PER JAAR TOEZENDEN



ZIJ HEBBEN EEN OMZET VAN 28,43 MILJOEN



ZIJ HEBBEN 3 DIRECTEUREN



EN 1 BULL GENERAL ELECTRIC COMPUTER DIE ALLES ADMINISTREERT

WIE WEET HOE RENDABEL EEN  
BULL GENERAL ELECTRIC COMPUTER VOOR UW BEDRIJF ZOU ZIJN

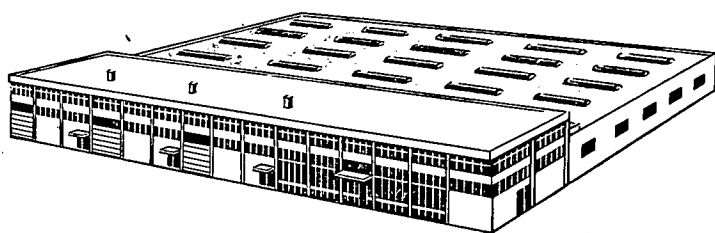
**BULL**

**GENERAL  ELECTRIC**

BULL NEDERLAND,  
Vliegtuigstraat 26, Amsterdam-W.  
Tel. (020) 15 89 55, telex 14221

GENERAL  ELECTRIC IS EEN DOOR GENERAL ELECTRIC COMPANY USA GEDEPONEERD HANDELSMERK

# BEDRIJFSHALLEN met kantoren



In Weesp wordt de 1e serie van een complex moderne bedrijfshallen gebouwd.

De bouw van de 2e serie wordt reeds voorbereid.

Inlichtingen :

Macobouw N.V.  
Burg. Hogguerstraat 397  
Amsterdam  
Tel. (020) 13 41 11

# MACO BOUW

oppervlakten :

600, 1450, 2900, 4350 m<sup>2</sup> enz.

vrije overspanning 18 m

vrije hoogte 4,50 m

centrale verwarming (gas)

zowel koop als huur

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

Als u jong bent, energiek, inventief en . . .

## ECONOOM

leest u dit dan even.

Wij weten, dat er in deze tijd voor elke „nieuwe” econoom wel „ergens” een plaats is. Maar wij weten ook, dat ons reeds jarenlang in Assen gevestigde accountantskantoor, met een zich snel uitbreidende cliëntenkring, een jong Drs. Economie een gelegenheid biedt, die **niet** vaak voorkomt. Hier gaat het nl., al van de aanvang af, meer om „samenwerking” met de accountant — en momenteel nog enige directeur — dan om zonder meer „medewerking”. En als u degene bent, die wij zoeken, begrijpt u ook meteen wat wij daarmee bedoelen.

Naast het strikte accountantswerk ontstaat bij steeds meer cliënten behoefte aan dienstverleningen die op het terrein van de econoom liggen. Vandaar deze gelegenheid om al zeer spoedig zelfstandig te werken, op directieniveau.

Een korte brief aan het accountantskantoor A. Smit, Postbus 44 te Assen, is ons voldoende om een afspraak met u te maken voor een ontmoeting, waarbij wij gaarne uitvoerig met u zullen praten.



Bij het **GEMEENTEVERVOERBEDRIJF** te Amsterdam kan worden geplaatst een

## ADJUNCT-CHEF VAN DE AFDELING ECONOMIE.

De afdeling Economie is belast met het onderzoeken van vervoerseconomische problemen en de statistische verwerking hiervan.

Gegadigden dienen aan de volgende eisen te voldoen :

- doctoraal examen economie (bedrijfseconomische richting en statistische analyse);
- enige jaren praktijkervaring;
- leeftijd niet ouder dan 35 jaar;
- leiding kunnen geven aan een kleine groep administratief personeel;
- organisatorische kwaliteiten bezitten.

Salarisgrenzen naar gelang van leeftijd en ervaring van f. 16.296,— tot f. 23.856,— per jaar; boven de genoemde bedragen wordt een vakantietoelage van 6 pCt. toegekend.

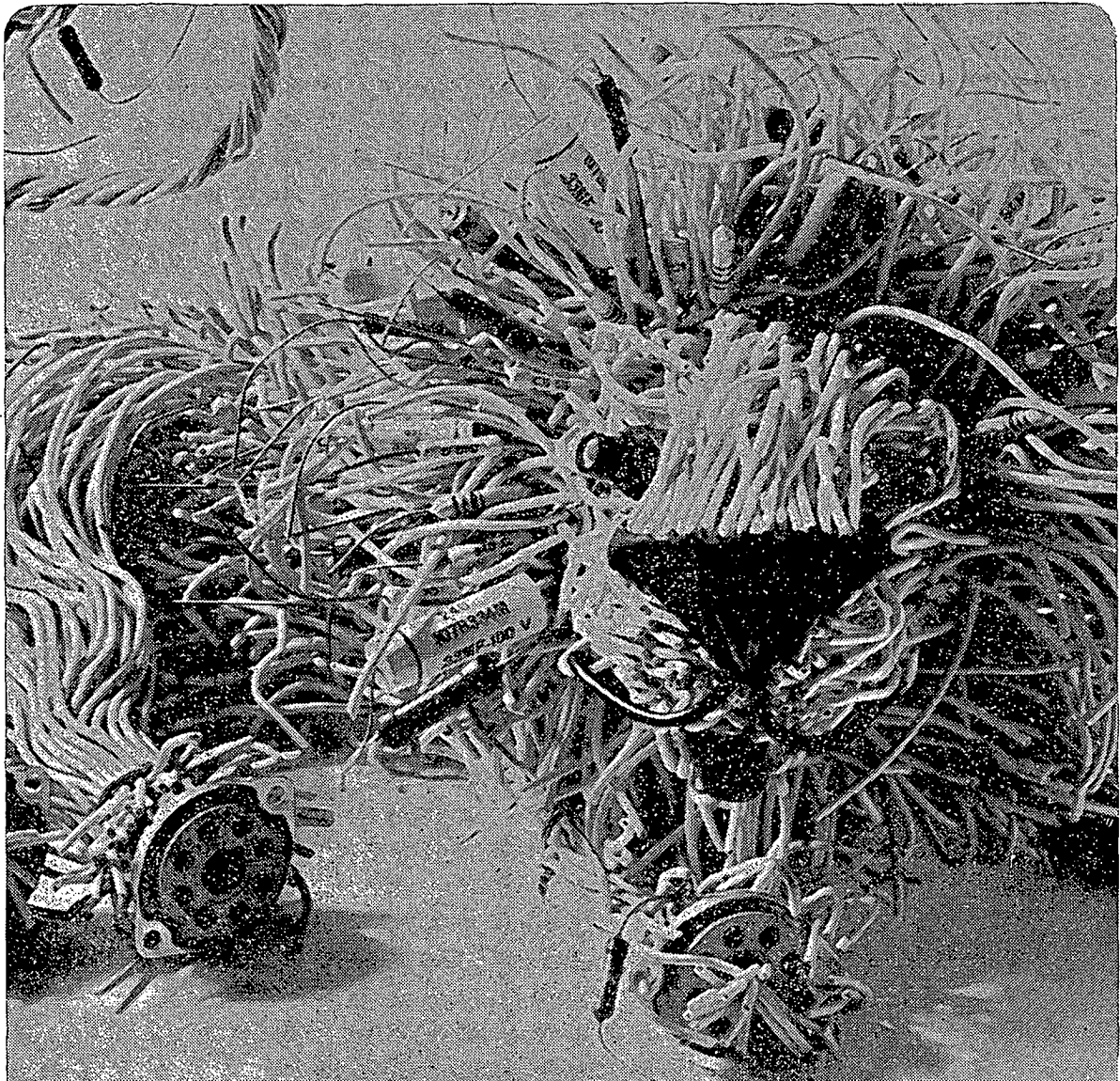
Premie A.O.W./A.W.W. komt voor rekening van de Gemeente.

Kindertoelage volgens de Kindertoelagereregeling Overheids-personeel en Algemene Kinderbijslagwet.

Verplaatsingskostenverordening is van toepassing.

Sollicitanten dienen bereid te zijn zich aan een lichamelijke keuring en een psychologisch onderzoek te onderwerpen.

Volledige sollicitaties onder no. L 877 in te zenden bij de Directeur van de Dienst der Gem. Personeelsvoorziening, Sarphatistraat 92, Amsterdam-C.



## Koning van de low-cost computers

Als u op dit moment aan administratieve automatisering toe bent - maar niet van plan bent een koninklijk honorarium te betalen - is de Honeywell 120 de computer die u nodig hebt.

De 120 is de goedkoopste magneetbandcomputer ter wereld.

Hij heeft een geheugencapaciteit van maximaal 32.768 tekens.

Hij leest en ponst gelijktijdig met rekenen.

Met drie magneetbanden kost hij minder dan f 500.000,-

De 120 is de junior van een

koninklijke familie - de Honeywell SERIE 200. Een serie computers die volledig compatibel is.

Als de 120 te klein voor u wordt, componeren we een groter systeem voor u - aangepast aan uw nieuwe eisen. Dat kunnen we omdat al

onze hardware en software een bloksgewijze opbouw heeft.

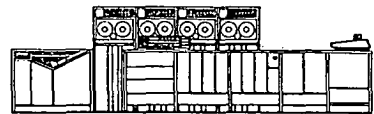
Geen verspilling van capaciteit, geen verspilling van geld.

Want terwijl u groeit breidt u het systeem uit - geleidelijk en daardoor economisch verantwoord.

Wij noemen deze nieuwe conceptie:

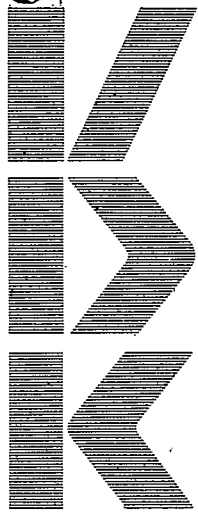
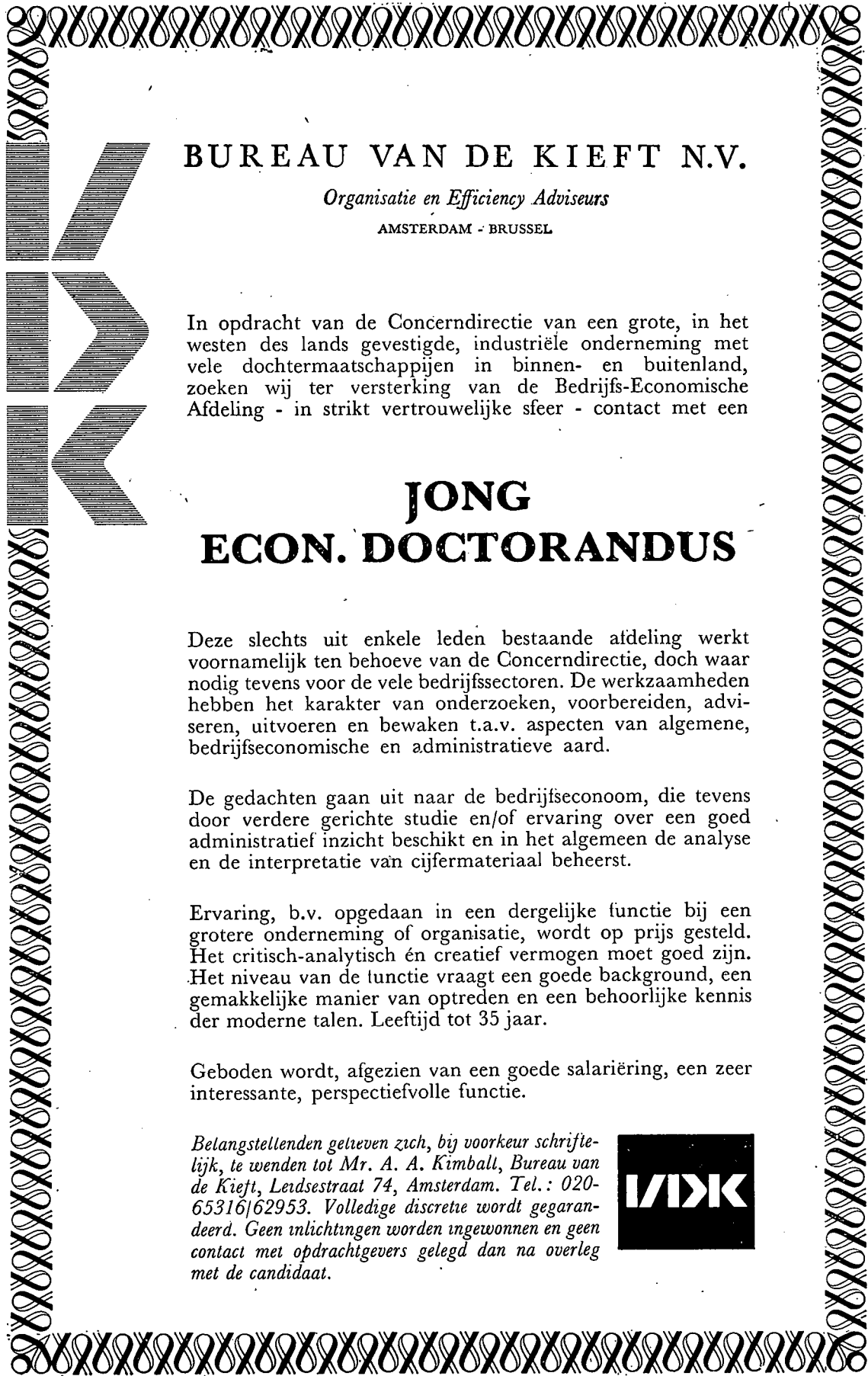
Dimensional Data Processing.

Bent u geïnteresseerd? Schrijf of bel Honeywell Electronic Data Processing, James Wattstraat 100, Amsterdam. Telefoon (020) 92 22 29.



# Honeywell

Electronic Data Processing.



# BUREAU VAN DE KIEFT N.V.

*Organisatie en Efficiency Adviseurs*

AMSTERDAM - BRUSSEL

In opdracht van de Concerndirectie van een grote, in het westen des lands gevestigde, industriële onderneming met vele dochtermaatschappijen in binnen- en buitenland, zoeken wij ter versterking van de Bedrijfs-Economische Afdeling - in strikt vertrouwelijke sfeer - contact met een

## JONG ECON. DOCTORANDUS

Deze slechts uit enkele leden bestaande afdeling werkt voornamelijk ten behoeve van de Concerndirectie, doch waar nodig tevens voor de vele bedrijfssectoren. De werkzaamheden hebben het karakter van onderzoeken, voorbereiden, adviseren, uitvoeren en bewaken t.a.v. aspecten van algemene, bedrijfseconomische en administratieve aard.

De gedachten gaan uit naar de bedrijfseconoom, die tevens door verdere gerichte studie en/of ervaring over een goed administratief inzicht beschikt en in het algemeen de analyse en de interpretatie van cijfermateriaal beheerst.

Ervaring, b.v. opgedaan in een dergelijke functie bij een grotere onderneming of organisatie, wordt op prijs gesteld. Het kritisch-analytisch én creatief vermogen moet goed zijn. Het niveau van de functie vraagt een goede background, een gemakkelijke manier van optreden en een behoorlijke kennis der moderne talen. Leeftijd tot 35 jaar.

Geboden wordt, afgezien van een goede salariëring, een zeer interessante, perspectiefvolle functie.

*Belangstellenden gelieven zich, bij voorkeur schriftelijk, te wenden tot Mr. A. A. Kimball, Bureau van de Kieft, Leidsestraat 74, Amsterdam. Tel.: 020-65316|62953. Volledige discretie wordt gegarandeerd. Geen inlichtingen worden ingewonnen en geen contact met opdrachtgevers gelegd dan na overleg met de kandidaat.*

