

15 februari 1967

52e jaargang, no. 2580

verschijnt wekelijks

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

REDACTEUR-SECRETARIS:

A. de Wit.

ADJUNCT REDACTEUR-SECRETARIS:

P. A. de Ruiter.



COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

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

SECRETARIS COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

J. Geluck.

INHOUD

Maatschappelijke verantwoordelijkheid 187

Dr. P. C. van den Noort:

De kapitaalcoëfficiënt in de groeinota 188

R. L. Hoornstra:

De tariefbepaling van ziekenhuisdiensten 191

Mr. S. Glazenburg:

De spoorwegen en het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de E.E.G. 194

Ingezonden stuk:

J. Kuiterman: Verlangen naar het duurdere huis als statussymbool?, met een naschrift van C. P. A. Bakker 199

Notities:

1936-1966 190
Een carrière in het economisch onderzoek 197

Prof. Dr. C. D. Jongman:

Geld- en kapitaalmarkt 202

Recente publikaties 203

AUTEURSRECHT VOORBEHOUDEN

Maatschappelijke verantwoordelijkheid

VOLGENS de Wet op het Wetenschappelijk Onderwijs is één der taken van het w.o. „de bevordering van maatschappelijk verantwoordelijkheidsbesef”. Zij spreekt daarmee een groot woord gelaten uit. Immers, dat begrip „maatschappelijk verantwoordelijkheidsbesef” is weinig concreet en nogal polyinterpretabel. Een poging hiervoor een wat concreter inhoud te vinden en tevens de rol na te gaan welke het sociologisch onderwijs bij het bevorderen ervan zou kunnen spelen, wordt door Dr. J. M. M. de Valk gedaan ¹⁾.

Wat de inhoud van het begrip betreft komt De Valk tot de volgende definitie:

„... het zich bewust zijn van het feit dat het leven in maatschappelijk verband voor de mens niet slechts betekent dat hij bepaalde verplichtingen heeft jegens de groepen waarvan hij deel uitmaakt, doch tevens dat dit hem in mindere of meerdere mate mede verantwoordelijk maakt voor het doen en laten van deze groepen”.

Hieraan zijn twee elementen te onderscheiden: dat van het kennen, het intellectuele moment, en dat hetwelk betrekking heeft op de bereidheid om de gevolgen van het handelen voor zijn rekening te nemen. Om het met Le Senne te zeggen: *lucidité* en *sincérité*, de noodzakelijke objectieve kennis en de noodzakelijke subjectieve gesteldheid. Tot het eerste element vooral moet het w.o. een bijdrage leveren, ook al omdat — naar De Valk meent — het de tegenwoordige mens eerder schort aan een tekort aan maatschappelijk inzicht dan aan een gebrek aan zedelijke ernst.

Alle sociologische klassieken werden gevoed door een intens maatschappelijk verantwoordelijkheidsbesef, de wil een betere samenleving tot stand te helpen brengen. Eerlijke verontwaardiging en hervormingsdrift verduisterden evenwel maar al te vaak de wetenschappelijke blik. Niet verwonderlijk is het daarom dat als reactie hierop aan het eind van de vorige eeuw de idee van het maatschappelijk engagement in diskrediet geraakte. Doch ook hier wierp de dialectiek der vooruitgang haar vruchten af. These — antithese — synthese: met Durkheim en Max Weber komt een evenwicht tot stand tussen wetenschappelijke objectiviteit en maatschappelijk verantwoordelijkheidsbesef. De beide elementen in dit evenwicht zijn echter de laatste decennia weer uit elkaar gegroeid, enerzijds tot het minutieuze detailonderzoek, anderzijds tot de algemene theorie met een zeer hoge abstractiegraad. Daarmee komen de reële vraagstukken van onze industriële samenleving vaak tussen wal en schip terecht.

De laatste jaren wordt in de sociologenwereld de roep om een duidelijk maatschappelijk geëngageerde wetenschap evenwel weer luider. De namen van Mills, Lipset, Berger, Bottomore, Aron, Schelsky, Popitz en ten onzent Van Doorn zijn in dit verband te noemen. Wel gaan zij zeer voorzichtig en genuanceerd te werk in de omschrijving van hun pogingen een dergelijke wetenschap op te bouwen. Gelukkig maar, het lezen van hun pennevruchten werkt daardoor verademend in de ook nu nog grote stroom van, vaak met veel aplomb en „overacting” en weinig realiteitsbesef opgediende cultuurprofetiën. Dat nuchterheid en realiteitszin heel wel voorwaarden kunnen zijn voor een geëngageerde wetenschap ontgaat velen helaas nog maar al te vaak.

In hoeverre het sociologisch onderwijs zou kunnen bijdragen tot het bevorderen van een duidelijk maatschappelijk verantwoordelijkheidsbesef, is het onderwerp voor een volgende keer.

dr

¹⁾ Dr. J. M. M. de Valk: *Maatschappelijk verantwoordelijkheidsbesef* (Openbare les Rotterdam); Universitaire Pers Rotterdam, 1967, 20 blz., f. 2,95.

De kapitaalcoëfficiënt in de groeinota

$\frac{\Delta K}{\Delta B}$

Het probleem

ECONOMISCHE prognoses vertonen nogal eens de eigenschap dat ze niet in overeenstemming blijken met de werkelijke ontwikkeling. De een zal dat begrijpelijk vinden, de ander ergert zich er aan en een derde verbaast zich erover. De economen zijn natuurlijk zeer vertrouwd met dit verschijnsel en proberen het model steeds verder te verbeteren. De afwijking tussen prognose en realiteit kan onder meer een gevolg zijn van gebreken in de analytische grondslagen waarop het model rust. Naar mijn mening doet dit gebrek zich gelden in de recente studie van het Centraal Planbureau: *De Nederlandse economie in 1970* en in de daarmee parallel lopende ministeriële *Nota inzake groei en structuur van onze economie*.

Het punt waarop mijn kritiek zich richt, is het gebruik van de zgn. marginale kapitaalcoëfficiënten. Deze geven aan, zoals men weet, hoeveel kapitaal er extra nodig is om één eenheid produkt extra voort te brengen in de diverse sectoren of in de gehele economie. De gehanteerde waarden zijn in de tabel opgenomen.

Bruto marginale kapitaalcoëfficiënten per sector in Nederland

	1956/1960	1961/1965	1966/1970
Landbouw	1,9	4,6	4,0
Industrie (incl. bouwnijverheid) ..	3,3	3,6	3,1
Diensten (excl. woningbezit)	7,2	5,8	6,7

Volgens de samenstellers van de groeinota zouden deze waarden inhouden dat een toevoeging van bijv. f. 100 mln. aan de kapitaalgoederenvoorraad in de industrie de jaarlijkse toegevoegde waarde met f. 100 mln.: 3,6 (= f. 28 mln.) zou doen toenemen of „anders gezegd: het maatschappelijk rendement van de investeringen (in industrie en diensten tezamen) bedraagt ongeveer 25 à 30 pCt.” (groeinota, blz. 25).

De aldus geïnterpreteerde kapitaalcoëfficiënten worden in het model van het C.P.B. gehanteerd bij het opstellen van de prognoses voor 1970. Als men de bedragen die beschikbaar zullen komen voor investering kent (bijv. f. 1 mln.) dan kan uit de grootte van de marginale kapitaalcoëfficiënten (c) worden afgeleid wat het effect op de produktie, de toegevoegde waarde, zal zijn, nl. f. I/c mln. Deze zaak is in principe volkomen duidelijk, maar de uitvoering van het principe door het C.P.B. is dit naar mijn mening niet, met alle nadelige gevolgen voor de geldigheid van de uitkomsten.

De kapitaalcoëfficiënt in de praktijk

Het komt er bij de uitvoering van het principe op aan hoe men de marginale kapitaalcoëfficiënt bepaalt. Ze

wordt door het Planbureau eenvoudig bepaald als het quotiënt van de bruto investeringen per manuur (= ΔK) en de toename van de bruto toegevoegde waarde per manuur (= ΔB) en heeft dus de grootte $\Delta K/\Delta B$.

Daarbij gaat men bij de hantering van dit kengetal uit van de gedachte dat hier sprake is van een causale relatie tussen de kapitaalvermeerdering en de produktie-uitbreiding. Dit nu is voor de in de tabel genoemde perioden bepaald niet het geval. De uitbreiding van de produktie is behalve door de grotere input van kapitaal veroorzaakt door de zgn. „technische vooruitgang”, die maakte dat men met dezelfde input reeds meer kon voortbrengen bijv. door rationalisatie, door betere organisatie, arbeidsverdeling, nieuwe produktiemethoden enz.

Een en ander heeft tot gevolg dat niet kan worden gesproken van marginale kapitaalcoëfficiënt, omdat dit per definitie alleen kan betekenen de hoeveelheid kapitaal die extra nodig is om nog één eenheid produkt te maken, bij overigens dezelfde omstandigheden. Aan deze ceteris paribus-clausule was echter in de onderzochte periode niet voldaan ten gevolge van het optreden van „technische vooruitgang”, d.i. het verschuiven van de macro-economische produktiefunctie. Deze technische vooruitgang is aanzienlijk geweest: een groei van 3 pCt. per jaar is zeker niet aan de hoge kant voor de nationale economie of voor een sector als de landbouw.

Volgens de groeinota is in de periode 1961-1965 gemiddeld per jaar ΔK gelijk aan ca. 16 pCt. van het bruto nationaal produkt per manuur en ΔB ongeveer gelijk aan 4,5 pCt. ervan, hetgeen leidt tot een zgn. marginale kapitaalcoëfficiënt van $16 : 4,5 = 3,5$. Maar feitelijk is die toegevoegde waarde reeds met ongeveer 3 pCt. toegenomen, uitsluitend ten gevolge van „technische vooruitgang”, zodat de produktietoename ten gevolge van de investering ca. 1,5 pCt. was. De marginale kapitaalcoëfficiënt is dan gelijk aan $16 : 1,5 = \text{ca. } 11$ of ongeveer driemaal zo hoog als de groeinota veronderstelt. De gevolgen hiervan zijn duidelijk: (1) de marginale produktiviteit van kapitaal (= prijs van kapitaal) is niet 25 à 30 pCt., maar ligt in de buurt van de 9 pCt. ¹⁾; (2) volgens het Planbureau krijgt men door een investering van f. 100 mln. reeds een uitbreiding der produktie van f. 25 à f. 30 mln.; dit is evenwel beslist veel minder, nl. f. 8 à f. 10 mln.: een duidelijk gevaar voor de prognose.

De bewering dat de marginale kapitaalcoëfficiënt ter grootte van 3 à 3,5 onjuist is, ontmoet natuurlijk verzet. Men voert wel aan dat het inderdaad waar is dat de produktie ook is toegenomen door de technische vooruitgang, maar dat deze vooruitgang alleen bereikt kan

¹⁾ Zie ook Dr. A. van Doorn: „Kapitaalcoëfficiënt en beloning van kapitaal” in *E.-S.B.* van 27 juli 1966, blz. 764-765.

(I.M.)

De voordelen van aandelenbezit met beperking van risico: aandelen

worden door investeringen, zodat het geen zin heeft die technische vooruitgang als een zelfstandige factor op te voeren. Dit is een belangrijk wetenschappelijk argument. Ik heb er in verband met een soortgelijke discussie over kapitaalcoëfficiënten en -elasticiteiten reeds over geschreven ².

De rol van de technische vooruitgang

De toename van de toegevoegde waarde per man (ΔB) kan worden gesplitst in twee componenten: (1) een deel dat zuiver en alleen een gevolg is van het gebruik van een grotere hoeveelheid kapitaal (noem dit deel z) en (2) een deel dat uitsluitend een gevolg is van technische vooruitgang (noem dit deel v). Volgens het Planbureau is ΔK : ($z + v$) gelijk aan de marginale kapitaalcoëfficiënt; volgens mij is dit echter $\Delta K : z$.

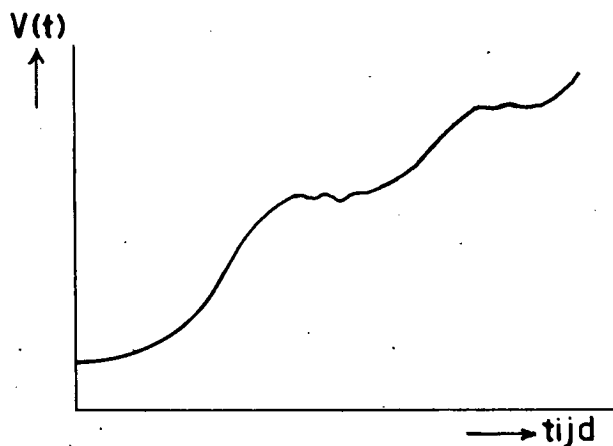
De macro-economische produktiefunctie geeft zonder meer aan dat er een functioneel verband is tussen z en K . Hierover is geen discussie nodig. In de prognose van het Planbureau veronderstelt men echter dat ook v uitsluitend afhangt van K . Dit nu is volgens mij een onjuiste veronderstelling. In een vroegere publikatie over het effect van investeringen op de produktie ³) heb ik er reeds op gewezen dat er geen stringent verband is tussen investering en technische vooruitgang. De bruto investering kan toenemen zonder dat er technische vooruitgang optreedt en omgekeerd kan er technische vooruitgang optreden zonder dat dit gepaard gaat met een vergroting van de bruto investeringen. Technische vooruitgang is één van de belangrijkste factoren in het economisch groeiproces. Men zou in een nota inzake groei en structuur juist een analyse verwachten van deze factor in plaats van een soort vooronderstelling.

Het is duidelijk dat zich in de loop van de tijd geen continu verloopend proces van technische vooruitgang voordoet, noch in de volkshuishouding in haar geheel noch in aparte sectoren daarvan, zoals in de landbouw ³). Men kan in navolging van Schumpeter ⁴) eerder stellen dat dit proces van technische vooruitgang met horten en stoten verloopt. Het gevolg hiervan is dat de groei van het produkt dat uitsluitend een gevolg is van technische vooruitgang (v) geen constante is. De consequentie hiervan is dat de prognose van het Centraal Planbureau niet „uitkomt” zo gauw er zich een vertraging in de technische vooruitgang voordoet. Dan is ΔB kleiner dan verondersteld en dus $\Delta K : \Delta B$ groter, m.a.w. er is meer kapitaal nodig dan het Planbureau verwachtte om toch de genoemde uitbreiding van het nationaal produkt te bewerkstelligen.

Men kan het proces van technische vooruitgang beschrijven als een aaneenschakeling van s-vormige curves, zoals in de figuur schematisch is weergegeven.

In de steile delen van deze curves (de zgn. groeifasen) is er sprake van een vrij constante groeivoet (en dus vrij constante v). Als de volkshuishouding (resp. een sector) zich in zo'n fase bevindt, wordt de prognose niet ernstig aangetast door het gebruik van de in wezen onjuiste marginale kapitaalcoëfficiënt van het Planbureau. Dit verandert echter bij het naderen van verzadigingspunten of „bottlenecks” voor een verdere ontwikkeling (het

Schematisch verloop van de technische vooruitgang



vlakke stuk van de s-vormige curve). Dan valt de groeivoet terug en kan zelfs nihil worden; in dat laatste geval valt het deel v weg en is de prognose er volkomen naast.

Een vergelijking kan misschien de zaak verhelderen. Men wil nagaan hoe het opvoeren van het motorvermogen (= investeringen) van een binnenschip de vaarsnelheid (= produktie) vergroot. Men doet dit door snelheidsmetingen op een rivier waarop het schip vaart. Ondanks hetzelfde motorvermogen kan men geheel verschillende vaarsnelheden vaststellen, uitsluitend ten gevolge van verschillen in de stroomsnelheid van de rivier (= technische vooruitgang) die los staan van het motorvermogen. Het kan door dezelfde oorzaak ook zijn dat opvoeren van het vermogen de ene keer schijnbaar een veel grotere invloed heeft op de vaarsnelheid dan een andere keer. De scheepsbouwers zullen deze invloeden zeker scheiden.

Toch is het met het model ook weer niet zo eenvoudig gesteld. Om dit uiteen te zetten is het nodig te wijzen op een consequentie van mijn theorie, nl. dat in een periode van grote technische vooruitgang de quasi marginale kapitaalcoëfficiënt laag is, en omgekeerd: Bij internationale vergelijking zal een land dat een sterke technische vooruitgang kent een betrekkelijk lage „marginale kapitaalcoëfficiënt” hebben. Dit zou een eenvoudige verklaring geven voor de door Wartnaesignaleerde internationale verschillen ⁵).

Een sterke technische vooruitgang kan voor de economie als geheel gezien gepaard gaan met een sterke stijging van

²) P. C. van den Noort: „Statistiek en het investeringseffect van het E.E.G.-landbouwbeleid” in *E.-S.B.* van 28 juli 1965, blz. 695-697.

³) Zie bijv. R. M. Solow: „Technical Change in the Aggregate Production Function” in *Review of Economics and Statistics*, 38 (1957) en ook P. C. van den Noort: *Omvang en verdeling van het agrarisch inkomen in Nederland*, Wageningen 1965.

⁴) J. A. Schumpeter: *The Theory of Economic Development*, New York 1961.

⁵) Dr. J. A. Wartna: „Bewegingen van de marginale en gemiddelde kapitaalcoëfficiënten in Nederland en in enkele andere landen” in *E.-S.B.* van 29 juni 1966, blz. 675-677.

(I.M.)

VEREENIGD BEZIT VAN 1894

de produktie (per man). Dit verklaart het door het Planbureau empirisch vastgestelde verband tussen de „marginale kapitaalcoëfficiënt” en het groeipercentage van de produktie, waarvoor het zelf geen duidelijke verklaring heeft (het Planbureau spreekt zelf van een dubieuze interpretatie). Hoewel dus niet geanalyseerd en verklaard, houdt het Planbureau in zijn prognose er daarom rekening mee dat de marginale kapitaalcoëfficiënt geen constante is ⁶⁾. Maar het valt moeilijk aan te geven in welke mate die coëfficiënt verandert als men de causale relaties niet voldoende kent. Niettemin kan er zodoende een toevallige foutencompensatie optreden.

Het zou een belangrijke stap vooruit zijn indien ook de technische vooruitgang expliciet als een aparte „grootheid” in het onderzoek werd betrokken. Dit houdt in een beschrijving, kwantificering en analyse van het proces van de technische vooruitgang in de diverse sectoren en in de nationale economie als geheel. Er zijn hierover in de nota's reeds belangrijke fragmenten aanwezig. Zo vindt men bijv. gegevens over de ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit; dit geeft reeds een aanduiding van de mate van technische vooruitgang, hoewel dit toch niet de beste maatstaf is ⁷⁾.

UIT het voorgaande volgt dat het voor de beoordeling van een mogelijke afwijking tussen prognose en realisatie wenselijk is te weten in welke fase men zich bevindt. De groeifase (het steile deel van de curve in de figuur) wordt gekenmerkt door grote ondernemersactiviteit; het is dus ook typisch de periode van de hausse. Vermoedelijk is het zo dat deze fase zich in Nederland voordeed in de periode 1959—1965. Is het nu zo dat in 1966 het omslagpunt werd bereikt? Een nauwkeurig bewijs (voor of tegen) is nog niet te leveren. Wel vertoont onze economie enkele van de symptomen die er op wijzen dat de „groei” verminderd is. Als dit zich voortzet, is het aandeel van de technische vooruitgang in de toename der toegevoegde waarde (v) kleiner dan voorheen. Dit zou een belangrijke oorzaak zijn voor een afwijking tussen prognose en realisatie, want uit de gegevens van het Planbureau over de arbeidsproductiviteit en de toename van de hoeveelheid kapitaal per man valt af te leiden dat men de trend van de afgelopen jaren gewoon doorgetrokken heeft bij het opstellen der prognose. Er wordt blijkbaar verondersteld dat de mate van technische vooruitgang niet verandert. De vraag „Waarom niet?” blijft onbeantwoord. Het ligt echter geenszins voor de hand dat het zo zal zijn; de naoorlogse tijd heeft verschillende perioden gekend waarin zich nauwelijks of geen technische vooruitgang voordeed. Afgezien hiervan is het echter niet juist bij een constant veronderstelde mate van technische vooruitgang tevens te werken met een veranderde (lagere) marginale kapitaalcoëfficiënt; hierin zit, zoals uit mijn analyse volgt, een tegenstrijdigheid.

Mijn conclusie is dat zowel in de studie van het Centraal Planbureau: *De Nederlandse economie in 1970* als in de *Nota inzake groei en structuur van onze economie* het effect

1936-1966

IN 1936 verscheen Keynes' „General Theory”, reden genoeg om dit in 1966 op een of andere wijze in de herinnering terug te brengen, zeker als men bedenkt dat de invloed van het werk van Keynes c.s. zich tot het dagelijks materiële bestaan uitstrekt. Er worden wel om onbenulliger redenen jubilea gevierd, gedenkschriften geschreven of herdenkingsbijeenkomsten gehouden.

Het maandblad van de studieverenigingen van de twee Amsterdamse economische faculteiten, dat luistert naar de allerafschuwlijkste naam „Rostra Economica Amstelodamensia” (in een blad dat zelf „Economisch-Statistische Berichten” heet zou dit eigenlijk niet gezegd mogen worden), heeft hieraan inderdaad iets gedaan. Het novembernummer (1966) is een „Keynesnummer” geworden ¹⁾, met bijdragen van o.a. Alvin Hansen, een van de meest vooraanstaande Amerikaanse Keynesianen, en de Nederlandse hoogleraren Hennipman, A. M. de Jong, Pen, G. Th. J. Delfgauw en Linnemann, alle vrij korte artikelen over o.a. Keynes zelf, het brede terrein van zijn publikaties en de betekenis van zijn werk voor de groeitheorie. Over de uiteenlopende interpretaties van Keynes' invloed op de economie handelt Pens artikeltje, dat eindigt met de fraaie opmerking: „Het vaststellen van de keynesiaanse invloed ligt dan ook op het terrein van de *Philosophie des Alsob*”.

Voor diegenen, die nog slechts een bescheiden kennis hebben van de theorie van Keynes is het langere, afsluitende artikel bestemd, door een der redactieleden van Rostra geschreven en getiteld „Een algemene of een speciale theorie?”. De (nu ex-) Minister van Financiën, A. Vondeling, gaf het nummer een „Ten geleide” mee.

In ca. 40 bladzijden geeft deze publikatie een goede indruk van de persoon, het werk en de invloed van Keynes en is zowel geschikt als inleiding voor de aankomende als reminder voor de „gevestigde” econo-

dR

¹⁾ Voor het luttele bedrag van f. 2 verkrijgbaar bij G. M. R. Geeris, Amstelkade 169 hs, Amsterdam, tel. 020-79 81 71.

van de investeringen op de produktie (toegevoegde waarde) onjuist is gekwantificeerd als gevolg van een onjuiste interpretatie van het begrip marginale kapitaalcoëfficiënt. Door correctie hiervan kan het model alleen maar aan betekenis winnen.

Wageningen.

Dr. P. C. VAN DEN NOORT.

⁶⁾ C. J. van Eyk: *De Nederlandse economie in 1970* in *E.-S.B.* van 28 september 1966, blz. 992-997.

⁷⁾ Solow, op.cit.; zie ook P. C. van den Noort: „Technische vooruitgang in de landbouw” in *E.-S.B.* van 3 augustus 1966, blz. 787-791.

(I. M.)

§ NV. SLAVENBURG'S BANK §

De tariefbepaling van ziekenhuisdiensten

Een voorstel tot prijsvorming op marginale-kostenbasis en prijsdifferentiatie d.m.v. een vastrechtstelsel

Inleiding

IN de algemene economie wordt bij de behandeling van de prijstheorie dikwijls uitgegaan van de veronderstelling, dat de bedrijven streven naar winstmaximalisatie; bij de behandeling van de welvaartseconomie wordt daarentegen nutsmaximalisatie vooropgesteld. Aangezien een ziekenhuis, evenals een openbaar nutsbedrijf, geacht wordt niet het winstmotief voorop te stellen, komt het ons gewenst voor bij de behandeling van de prijsvorming van ziekenhuisdiensten uit te gaan van de hypothese dat een ziekenhuis zal streven naar nutsmaximalisatie.

Uit de prijstheorie is ons bekend, dat het verschil tussen integrale ontvangsten en integrale kosten maximaal is, indien geldt dat de marginale ontvangsten gelijk zijn aan de marginale kosten ¹⁾. Evenals bij het openbaar nutsbedrijf wordt in de ziekenhuiswereld dikwijls onvoldoende aandacht besteed aan deze gedragsregels. Als regel stelt men: het is een bedrijf, dat niet gericht is op het behalen van winst, dus er moet naar gestreefd worden dat de gemaakte kosten juist gedekt zijn. Het principe van kostendekking wordt dan aanvaard als het enige leidende principe. Hiertegen moeten we echter verzet aantekenen. Uit de welvaartseconomie is namelijk bekend, dat in geval van kostendekking niet de optimale situatie behoeft te worden bereikt.

Richtlijnen voor een nieuw stelsel van prijsvorming

Een ziekenhuis zal dienen te streven naar een optimale prijspolitiek. Indien in de welvaartseconomie gesproken wordt over optimale prijspolitiek, bedoelt men hiermee dat een prijs tot stand moet komen, die een optimale produktie-omvang waarborgt. Met optimale produktie-omvang wordt bedoeld, dat met de in te zetten produktiefactoren een optimaal resultaat wordt behaald. Uit de welvaartseconomie is ons tevens bekend, dat een optimale produktie-omvang wordt bereikt, indien de prijs gelijk is aan de marginale kosten. Aan deze voorwaarde wordt voldaan indien er sprake is van volledige mededinging. De marktform op het gebied van het ziekenhuiswezen is echter van een monopolioïde karakter, zodat de prijs zeker niet automatisch op het niveau van de marginale kosten tot stand zal komen.

Wij dienen ons echter wel terdege af te vragen of op dit punt het ziekenhuiswezen kan worden vergeleken met het bedrijfsleven. Indien een bedrijf een bepaald produkt aanbiedt, zal de potentiële koper zich afvragen bij welke prijs hij het produkt wél en bij welke prijs hij het niet zal kopen. Een ondernemer zal zich dit bij zijn prijspolitieke beleid steeds goed dienen te realiseren. Dit geldt uiteraard niet voor een ziekenhuis: de patiënt vraagt zich in eerste instantie niet af, wat kost het als ik mij laat behandelen in een ziekenhuis. Het ziekenhuis wordt als het ware geconfronteerd met een inelastische vraagcurve.

Ondanks deze tegenstelling met het bedrijfsleven menen wij toch te mogen pleiten voor een prijsstelling op het niveau van de marginale kosten. De marginale-kostenregel kan niet worden aangewend om er een optimale produktie-omvang mee te bereiken, aangezien de prijs niet of nauwe-

lijks van invloed is op de produktie-omvang. Het is een andere reden, die ons ertoe doet besluiten de marginale-kostenregel eveneens op het ziekenhuis toe te passen.

Alvorens hierop in te gaan komt het ons gewenst voor de relaties aan te geven tussen de prijs op het niveau van de marginale kosten en de prijs welke gebaseerd is op integrale kostendekking. In de meeste gevallen zal de marginale-kostenregel tot een lager tarief leiden dan in geval van prijszetting op niveau van de integrale kosten. Het ziekenhuisbedrijf is door zijn minimum omvang in verhouding tot de markt dikwijls onderbezet. Dit geldt met name voor de verschillende nevenafdelingen, zoals de operatiekamer en de röntgenafdeling. Bovendien is een modern ziekenhuis dikwijls uitgerust met een zeer kostbare apparatuur, zodat de onderbezettingsverliezen nogal groot kunnen zijn.

Indien het ziekenhuis overgaat op de marginale-kostenregel zal dit in de meeste gevallen leiden tot een tekort op de exploitatierekening. Men zal dan onmiddellijk geneigd zijn te beweren, dat dit inhoudt, dat de marginale-kostenregel niet toegepast kan worden bij het prijsbeleid van het ziekenhuis. Het is namelijk een onmogelijke situatie een ziekenhuis te exploiteren indien er sprake is van een duurzame verliessituatie. De grootte van het ontstane verlies, als gevolg van de marginale-kostenregel, kan echter worden weggewerkt door middel van prijsdifferentiatie. Met prijsdifferentiatie wordt bedoeld, dat voor eenzelfde dienstverlening met dezelfde kostprijs verschillende prijzen worden gevraagd.

Op het eerste gezicht lijkt dit een onaanvaardbaar stelsel. Toch kan het een ideale oplossing zijn. In vele gevallen wordt prijsdifferentiatie toegepast met als doel het behalen van een maximale winst. Prijsdifferentiatie kan echter ook met een ander doel worden aangewend. Een voorbeeld van een juiste en zeker geoorloofde prijsdifferentiatie vormen de elektriciteitsbedrijven. De vastrechtmethode is een voorbeeld van perfecte prijsdifferentiatie ²⁾. Weliswaar wordt niet aan iedere individuele consument een verschillend vastrecht in rekening gebracht, maar wel wordt er onderscheid gemaakt tussen bepaalde groepen van verbruikers. Aan een bedrijf wordt een kleiner vastrecht in rekening gebracht dan aan een particulier.

De voorgestelde regeling komt erop neer, dat de ontstane tekorten van het ziekenhuis worden verdeeld over iedere potentiële patiënt, c.q. de gehele Nederlandse bevolking. Ten einde misverstand te voorkomen zouden we in navolging van Prof. Hartog nog willen wijzen op het volgende ²⁾. Uit het voorgaande moet niet worden geconcludeerd, dat het tarief gebaseerd op de marginale kosten dient ter dekking van de variabele kosten, terwijl het bedrag dat via het vastrecht het ziekenhuis ten goede komt gelijk is aan de vaste kosten. Dit zou uitsluitend waar zijn, indien er sprake zou zijn van proportionele variabele kosten. Immers, in die situatie zijn de marginale

¹⁾ Voor een bewijs van deze redenering zie men F. Hartog: *Toegepaste welvaartseconomie*, Leiden 1965, blz. 62 e.v.

²⁾ F. Hartog, a.w., blz. 104.

en de gemiddelde variabele kosten aan elkaar gelijk.

De volgende motieven hebben ertoe geleid, dat wij de marginale-kostenregel op het gebied van de ziekenhuizen zouden willen toepassen. Mede als gevolg van vele onderbezettingsverliezen geven de verpleegprijzen ieder jaar een stijging te zien. Dit kan tot gevolg hebben, dat de patiënt (c.q. het ziekenfonds) geconfronteerd wordt met tarieven, die de financiële draagkracht overtreffen. Een en ander zal tot gevolg hebben, dat de overheid zich genoodzaakt zal zien in te grijpen door bijv. de ziekenhuizen te gaan subsidieren uit de algemene middelen. Het behoeft geen betoog, dat het particuliere karakter van het ziekenhuis in geval van overheidssubsidies ernstig zal worden aangetast. Mede gezien de ontwikkeling van het ziekenhuiswezen uit de particuliere sfeer is dit ongewenst.

De voorgestelde regeling biedt bovendien een waarborg voor een gunstige ontwikkeling van het ziekenhuis. In vele gevallen kunnen bepaalde investeringen niet tot stand komen als gevolg van een mogelijke onderbezetting van de aan te schaffen apparatuur. Bij hantering van de marginale-kostenregel worden de onderbezettingsverliezen echter door middel van het vastrecht gefinancierd door alle inwoners uit het verzorgingsgebied van het ziekenhuis. Dit betekent dus, dat het verpleegtariaf niet zoveel zal stijgen als in geval van prijsstelling op het niveau van de integrale kosten. Er dient echter nog wel te worden opgemerkt, dat als gevolg van het huidige prijsbeleid in een situatie van onderbezetting dikwijls besloten wordt niet tot aanschaf van apparatuur over te gaan. Dit kan dus in feite een remmende werking hebben op de ontwikkeling van het ziekenhuis.

In het voorgaande is een stelsel van vastrecht voorgesteld als een uitvloeisel van de toepassing van de marginale-kostenregel. Het is uiteraard ook mogelijk nog een stap verder te gaan door een grens te stellen aan de verpleegprijs waarboven deze uit een oogpunt van algemeen belang niet mag stijgen. Het ontstane tekort kan dan door middel van het vastrecht worden weggewerkt. Nog een andere mogelijkheid is de vaste kosten te financieren met het vastrecht, terwijl de variabele kosten de verpleegprijs vormen. De hoogte van de verpleegprijs is echter nog niet zodanig, dat dit noodzakelijk zou zijn. Het is echter niet onwaarschijnlijk, dat mede als gevolg van de ontwikkeling van de medische wetenschap, die steeds meer investeringen noodzakelijk maakt, een ziekenhuistarief tot stand komt, dat de financiële draagkracht van velen zal overtreffen. Een stelsel van vastrecht zou deze zeer ongewenste situatie kunnen opheffen.

De huisartsen hebben reeds een dergelijke regeling. Van iedere ziekenfondspatiënt ontvangen zij namelijk een bepaald bedrag per jaar (een soort vastrecht). Nadat het vastrecht betaald is aan de huisartsen, is de dienstverlening aan de ziekenfondspatiënt geheel gratis. De door ons voorgestelde regeling voor het prijsbeleid van de ziekenhuizen gaat evenwel niet zo ver. Wel dient een vastrecht te worden betaald, doch bij opname in een ziekenhuis zal men bovendien nog een prijs moeten betalen welke gebaseerd is op de marginale kosten:

In het voorgaande is reeds voorgesteld, het vastrecht te relateren aan het inkomen. Voor zover men geneigd is tegen te werpen, dat het bezwaarlijk is voor eenzelfde dienstverlening verschillende tarieven te vragen, kan worden opgemerkt dat het voorgestelde systeem te verdedigen is op grond van het verschil in consumentensurplus van de potentiële patiënten. Dit surplus zal verband houden met het inkomen dat men heeft. Bovendien wordt hierdoor

o.i. tevens een rechtvaardige verdeling van de lasten verkregen. Indien men iemand zou vragen wat hij over zou hebben voor een goede gezondheid zou hij heel ver willen gaan; in sommige gevallen zou men er zijn hele bezit voor willen opofferen.

Dit behoeft echter geenszins een bezwaar te zijn voor de voorgestelde wijze van prijsvorming. Vooral in dit verband dienen we goed te beseffen, dat het bij lange na niet in alle gevallen noodzakelijk is het gehele consumentensurplus af te romen. Er dient zover te worden gegaan, dat bij prijsstelling op het niveau van de marginale kosten het ziekenhuisbedrijf niet te kampen krijgt met exploitatieverliezen. Het consumentensurplus dient in zoverre te worden gemobiliseerd, dat het bedrijf van een sluitende exploitatie gewaarborgd is.

Het is uiteraard ook mogelijk het te betalen vastrecht niet te koppelen aan het inkomen, doch een ieder voor eenzelfde bedrag te laten bijdragen. Deze methode kan echter tot gevolg hebben, dat het op deze wijze berekende vastrecht de financiële draagkracht van de bevolkingsgroepen met de lagere inkomens te boven zal gaan. Een verschil in vastrecht, dus differentiatie naar het inkomen, komt aan dit bezwaar tegemoet doordat de groep met de hogere inkomens de groep met de lagere inkomens subsidieert.

Samenvattend kan worden gesteld, dat het zonder meer niet is te zeggen welk systeem de voorkeur geniet. Om een uitspraak te kunnen doen is het noodzakelijk te beschikken over het nodige cijfermateriaal, zoals het totale tekort van het ziekenhuis als gevolg van de marginale-kostenregel en gegevens betreffende de inkomensverdeling van de diverse ziekenhuisrayons.

Het voorgestelde prijsbeleid kan op de volgende wijze worden gerealiseerd. In de eerste plaats zal moeten worden nagegaan hoe groot het verlies zou zijn, indien prijsstelling plaats zou vinden op het niveau van de marginale kosten. Zodra dit vaststaat, is het bekend in welke mate het consumentensurplus dient te worden afgeroomd. Het is uiteraard niet noodzakelijk, dat het consumentensurplus vastgesteld wordt voor iedere individuele potentiële patiënt. De gehele Nederlandse bevolking kan in groepen worden ingedeeld met betrekking tot het inkomen. Is het bedrag bekend, dat gedekt moet worden door het consumentensurplus, dan kan dit verdeeld worden over de verschillende groepen, terwijl de bijdrage afhankelijk is van het inkomen dat men heeft.

Wij hebben nu als taak, aan te geven hoe het systeem van vastrecht praktisch ten uitvoer kan worden gebracht. De potentiële patiënt van het ziekenhuis, c.q. de gehele Nederlandse bevolking, kan in drie grote groepen worden ingedeeld, t.w.:

- a. de groep, welke verplicht verzekerd is voor ziekenhuishulp;
- b. de groep, welke vrijwillig verzekerd is voor ziekenhuishulp;
- c. de groep, welke in het geheel niet verzekerd is voor ziekenhuishulp.

a. De groep, welke verplicht verzekerd is voor ziekenhuishulp. Van deze groep kan het vastrecht worden geïnd via de ziekenfondsen. Bij feitelijke opname in het ziekenhuis heeft het ziekenfonds dan uitsluitend een tarief te betalen dat gebaseerd is op de marginale kosten.

b. De groep, welke vrijwillig verzekerd is voor ziekenhuishulp. Hiervoor kan hetzelfde als het onder a. genoemde van toepassing zijn.

c. De groep, welke in het geheel niet verzekerd is voor ziekenhuishulp. Deze groep is weliswaar klein, maar kan toch niet veronachtzaamd worden. Een ziekenhuis kan uiteraard niet aan deze groep opleggen, dat ze jaarlijks een bepaald bedrag heeft te betalen. Op grond van empirische gegevens is het ziekenhuis bekend hoeveel niet-verzekerde patiënten men in de loop van het jaar opneemt. Bovendien is het totale aantal niet-verzekerden wel bekend. Indien berekend is wat de totale bijdrage van deze groep zou zijn, komt het ons redelijk voor dit bedrag om te slaan over het aantal niet-verzekerde patiënten dat in de loop van het jaar in het ziekenhuis zal worden opgenomen. Hieruit vloeit voort, dat deze patiënten een relatief hogere bijdrage aan het ziekenhuis verschaffen dan de patiënten uit de groep die verzekerd zijn. Dit bezwaar is echter moeilijk op te heffen, tenzij een ieder uit de groep niet-verzekerden zijn vastrecht aan het ziekenhuis zou voldoen. Dit laatste is realiseerbaar indien de ziekenhuizen generaliseerd zouden worden, dus in overheidshanden zouden komen. De overheid heeft namelijk de mogelijkheid een bijdrage in de vorm van een vastrecht van iedere Nederlander te vorderen. Dit laatste gaat ons echter te ver. Het particuliere ziekenhuis biedt namelijk vele voordelen ten opzichte van het overheidsziekenhuis. Bovendien is in het voorgaande het vastrechtstelsel o.a. aanbevolen om het particuliere karakter van het ziekenhuis zoveel mogelijk te handhaven.

Mede in verband met de financiële moeilijkheden van de ziekenfondsen dient de mogelijkheid van het invoeren van een eigen risico niet uit het oog te worden verloren. Hiermee wordt bedoeld, dat het vastrecht van de verzekerden voor ziekenhuishulp persoonlijk wordt afgedragen aan het ziekenhuis en dus niet door het ziekenfonds. Bij toepassing van dit systeem wordt de financiële positie van de ziekenfondsen uiteraard gunstiger. De mogelijkheid is echter, dat een ziekenhuis niet de bevoegdheid heeft deze bijdrage rechtens te vorderen. Het lijkt ons echter niet onwaarschijnlijk, dat het ziekenhuis deze bevoegdheid van overheidswege kan verkrijgen, zonder dat het particuliere karakter van het ziekenhuis hierdoor wordt aangetast.

Slotopmerkingen

IN het voorgaande is uiteengezet op welke wijze het prijsvormingsproces van ziekenhuisdiensten kan plaatsvinden. Nogmaals zij erop gewezen, dat een prijsvorming op basis van de marginale kosten en een prijsdifferentiatie door middel van een vastrecht het ziekenhuiswezen zeer zeker ten goede zal komen. Vele investeringen, die uit financiële overwegingen niet verricht kunnen worden, kunnen dankzij een perfecte prijsdifferentiatie ten uitvoer worden gebracht. De onderbezettingsverliezen die het gevolg kunnen zijn van de aanschaf van een bepaald duurzaam produktiemiddel, worden thans over de gehele bevolking uitgesmeerd. Vele ziekenhuizen, met name de streekziekenhuizen, zullen dankzij het voorgestelde prijsbeleid op een verantwoorde wijze kunnen worden uitgerust met de vaak zo kostbare apparatuur.

Dikwijls wordt de opmerking gemaakt, dat in de ziekenhuizen reeds prijsdifferentiatie wordt toegepast. Hiermee wordt dan bedoeld het verschil in tarief van de derde-klasafdeling en de tweede-, resp. eerste-klasafdeling. Het komt ons voor, dat deze uitspraak niet altijd juist is. Prijsdifferentiatie heeft namelijk betrekking op een gelijksoortige dienstverlening. Een klasse-patiënt heeft echter in de regel meer faciliteiten (grotere kamer, meer bezoek,

INTERN TRANSPORT TRANSPORTWERKTUIGEN

TRANSPORTA

Postbus 3, Jucphaas, Tel. (03471) 4 86
(I.M.)

eigen telefoon, menukeuze) dan een derde-klaspatiënt. Hieruit volgt dat er sprake is van een ongelijksoortige dienstverlening, waarop tevens het verschil in tarief is gebaseerd.

Er is nog een reden aan te voeren, waaruit kan worden afgeleid, dat hier niet in alle gevallen gesproken kan worden van prijsdifferentiatie. Uit een analyse van kosten en opbrengstcijfers van een bepaald ziekenhuis is namelijk gebleken, dat het resultaat van de derde-klasafdelingen dat van de tweede- en eerste-klasafdelingen overtreft. Hieruit kan dus geconcludeerd worden dat de derde-klasafdelingen de hogere klassen als het ware subsidiëren. Bij een doelbewuste prijsdifferentiatie zou juist het tegenstelde het geval zijn.

De vastrecht-methode heeft echter ook minder gewenste aspecten. Wij denken hierbij vooral aan het feit, dat het gevaar bestaat dat er irrationele investeringen worden gedaan. Hiermee wordt bedoeld, dat geen apparatuur mag worden aangeschaft die uit medisch oogpunt niet noodzakelijk is. Bovendien zal in sommige gevallen samenwerking moeten plaatshebben tussen de verschillende ziekenhuizen. Wij kunnen dit als volgt toelichten. Stel, dat een ziekenhuis behoefte heeft aan een bepaald bestralingapparaat. Een tweede ziekenhuis, dat 50 km verderop aanwezig is, beschikt echter reeds over deze apparatuur. Vervolgens veronderstellen wij, dat het apparaat zelden gebruikt zal worden en tevens dat de patiënt, die genezing kan vinden met behulp van deze apparatuur, vervoerd mag worden. Het zou in deze situatie onjuist zijn, als het eerstgenoemde ziekenhuis tot aanschaf zou besluiten. Wordt echter verondersteld, dat de betrokken patiënt niet vervoerd kan worden, dan kan, ondanks aanwezigheid van een dergelijke apparatuur in een naburig ziekenhuis, de aanschaf zeker verantwoord worden geacht. Indien enig toezicht gewenst zou zijn op deze aangelegenheid zou dit bij uitstek een taak zijn voor het Centraal Orgaan Ziekenhuistarieven. Bij een voldoende verantwoordelijkheidsbesef van de diverse ziekenhuisbesturen zal een dergelijk toezicht echter overbodig blijken te zijn.

Er is getracht een oplossing te geven voor de impasse waarin het ziekenhuis zo langzamerhand komt te verkeren als gevolg van de steeds stijgende verpleegprijzen. Mede op grond van solidariteitsgevoelens hebben wij gemeend het stelsel van vastrecht te kunnen verdedigen, waarbij dus iedere Nederlander een bijdrage, welke gebaseerd is op zijn draagkracht, verschaft aan het ziekenhuiswezen. De trend van stijgende verpleegprijzen zal zich ongetwijfeld voortzetten. De overheid zal dan moeten ingrijpen door het ziekenhuis te subsidiëren uit de algemene middelen met als gevolg dat het particuliere karakter wordt aangetast. De voorgestelde regeling biedt echter een alternatief, waarbij dus enerzijds het particuliere karakter van de ziekenhuizen gehandhaafd kan blijven, terwijl anderzijds een gunstige ontwikkeling van het ziekenhuiswezen gewaarborgd is.

Meppel.

R. L. HOORNSTRA, econ. kand.

De weinig rooskleurige financiële situatie van de spoorwegen in Europa en de onzekerheid omtrent de rol van het spoorwegvervoer in de toekomst zijn factoren, welke de totstandkoming van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de E.E.G. belemmeren. Mede op aandringen van de Nederlandse regering zijn onder auspiciën van de Commissie van de E.E.G. studiedagen voor spoorwegproblemen gehouden. Gebleken is, dat er meer overeenstemming bestond over het spoorwegbeleid in de E.E.G. dan mocht worden verwacht op grond van de uiteenlopende situatie in de lid-staten. Het omzetten in een praktisch beleid van de aanvaarde uitgangspunten zal echter enerzijds een belangrijke mate van aanpassing en structuurherziening van de spoorwegen vergen, anderzijds de bereidheid van de overheid om hiervoor de nodige offers te brengen. Het resultaat van de studiedagen zal de inpassing in het gemeenschappelijk vervoerbeleid vergemakkelijken.

De spoorwegen en het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de E.E.G.

Aandeel in het vervoer van de spoorwegen in de Gemeenschap en ontwikkeling van de financiële situatie van de spoorwegen

OM de positie van de spoorwegen in de Gemeenschappelijke Markt te verduidelijken, zijn een aantal cijfers nuttiger dan een beschouwing (zie tabellen 1, 2 en 3). Het aandeel van het spoorwegvervoer tegenover het aandeel van de andere vervoertakken blijkt in de lid-staten verschillend te zijn. De cijfers wijzen erop, dat Frankrijk en de Bondsrepubliek nog steeds spoorweglanden bij uitstek zijn, terwijl in Nederland en België het watervervoer de kroon spant. In Italië is het wegvervoer van grote betekenis, terwijl ook moet worden gedacht aan de niet vermelde zeescheepvaart. Voor alle lid-staten geldt echter een relatieve achteruitgang van het spoorwegvervoer, welke zowel geldt voor het reizigers- (concurrentie-particuliere auto's) als voor het goederenvervoer (concurrentie van weg- en watervervoer).

De toch al niet rooskleurige financiële situatie van de spoorwegen is, zoals uit de cijfers blijkt, door de bovenaangeduide ontwikkeling niet verbeterd. Zelfs in Nederland en buiten de Gemeenschap in landen als Zweden en Zwitserland, welke tot nu toe het hoofd boven water konden houden, komen de spoorwegen in de rode cijfers. De spoorwegen wijten deze ontwikkeling aan de hen door de regering opgelegde lasten, welke zowel aan de inkomstzijde werken als aan de uitgavenzijde. Aan de zijde van de inkomsten worden in vele lid-staten beperkingen opgelegd in de vorm van lage sociale tarieven of van tarieven in de goederensector welke een aanpassing aan de concurrentie verhinderen. Aan de uitgavenzijde worden de spoorwegen gedwongen onrendabele activiteiten te handhaven terwille van het algemeen belang of doeleinden van sociaal of economisch beleid. Zie tabel 4.

In de personeelssector zijn de lonen en andere arbeidsvoorwaarden (pensioenen) vaak een veel zwaardere last dan in overeenkomstige bedrijven in andere sectoren. Bovendien wordt er door de spoorwegen op gewezen, dat hun concurrentievermogen sterk wordt aangetast door het gebrek aan coördinatie van de investeringen in de infrastructuur, waardoor de spoorwegen hun kosten van de weg zelf moeten opbrengen, terwijl de concurrerende vervoertakken slechts gedeeltelijk met deze kosten worden belast door de overheid, die de infrastructuur (wegen en kanalen) aanlegt.

De plaats van de spoorwegen in het gemeenschappelijk vervoerbeleid

DE discussies rondom het gemeenschappelijk vervoerbeleid, zoals dit op grond van art. 74 e.v. van het E.E.G.-verdrag tot stand moet komen, hebben nog steeds niet tot een afgerond geheel van regels geleid voor de vervoermarkt. Zonder in details hierover te treden, kan worden gesteld dat de spoorwegproblemen in deze discussies steeds een sterke invloed hebben gehad, waarschijnlijk omdat in de grotere landen van de Gemeenschap het spoorwegvervoer een overwegende betekenis had, maar ook omdat men niet tijdig de invloed van het steeds groeiende wegvervoer en van het goedkope gemotoriseerde watervervoer in het vervoerbeleid heeft verdisconteerd. Het eerste voorstel van de Europese Commissie voor de prijsvorming in het vervoer, houdende de instelling van uniforme margetarieven voor alle vervoertakken, is een voorbeeld van de invloed van verouderd „spoorwegdenken”. De nadruk op tarieven in tegenstelling tot andere middelen om de markt te organiseren (bijv. capaciteitsmaatregelen) en de onuitgesproken gedachte, dat op deze wijze de spoorwegen tegen de concurrentie van andere vervoertakken zouden kunnen worden beschermd, zijn de voornaamste aspecten van dit voorstel.

De verdere discussie in de Raad van Ministers van de E.E.G. heeft zoals bekend geleid tot het compromis van 22 juni 1965, waarin de belangen van de vervoertakken in de verschillende vervoeractiviteiten op een betere wijze zijn afgewogen. Wat de spoorwegen betreft wordt voorzien in een etappegewijze versoepeling van het tariefbeleid, waardoor betere aanpassing aan de concurrentie mogelijk wordt, terwijl daar waar — zoals in Nederland — reeds een systeem van vrije prijsvorming bestaat, dit kan worden gehandhaafd. Hiervoor is overigens niet alleen voor de spoorwegen het offer gebracht van de publiciteit van de vrachtprijzen.

Behalve deze maatregelen tot organisatie van de vervoermarkt stelt het compromis van 1965 als tegelijkertijd te verwezenlijken voorwaarden: het bereiken van het financieel evenwicht van de spoorwegen, de oplossing van het vraagstuk van de kosten van de weg, en de tenuitvoerlegging van de bepalingen van de reeds eerder in 1965 aanvaarde harmonisatiebeschikking.

Deze harmonisatiebeschikking is van groot belang voor

de spoorwegen, omdat zij behalve enkele aspecten van fiscale en sociale harmonisatie in het vervoer toch hoofdzakelijk gaat over de maatregelen van de overheid ten aanzien van de spoorwegen. Zij verplicht de lid-staten mede te werken tot de opheffing van openbare dienstverplichtingen van de spoorwegen in de zin van de bovvermeldde lasten en verplicht verder tot vergoeding bij handhaving van deze lasten. Zij verplicht ook in het algemeen tot de zgn. normalisatie van de rekeningen van de spoorwegmaatschappijen, hetgeen wil zeggen dat alle lasten en voordelen, welke de spoorwegen hebben in afwijking van vergelijkbare ondernemingen, dienen te worden berekend en zo er lasten voortvloeiën uit deze berekening deze dienen te worden vergoed. Ten slotte is een verplichting opgenomen tot regeling van de financiële verhouding tussen de overheid en de spoorwegen. Deze verplichtingen zullen alle nog worden uitgewerkt in reglementen, waarvoor de Commissie voorstellen moet doen.

Alhoewel met de eis van financieel evenwicht en van een vergoeding van bedrijfsvreemde lasten reeds een belangrijke stap zou zijn gedaan in de richting van een sanering van het spoorwegbeleid in de lid-staten, mag de vraag worden gesteld, of hiermede de plaats van de spoorwegen in de Gemeenschappelijke Markt voldoende is bepaald. Immers, een spoorwegapparaat dat niet is aangepast aan de huidige en te verwachten marktsituatie en aan de structurele wijzigingen, welke zowel op het reizigers- als op het goederenvervoer invloed uitoefenen, zal ook bij volledige vergoeding van bedrijfsvreemde lasten niet voldoende bijdragen tot een optimaal resultaat voor de Gemeenschap.

Van Nederlandse zijde is reeds voor en bij de totstandkoming van het compromis aangedrongen op een nader beraad tussen de belanghebbenden over dit vraagstuk. Een speciale conferentie over de spoorwegproblemen leek de Nederlandse regering noodzakelijk. Hiermede is door de andere lid-staten ingestemd in die zin, dat de Commissie werd opgedragen een conferentie te organiseren om de regeringen de gelegenheid te bieden gezamenlijk de spoorwegproblemen te bestuderen met inachtneming van het compromis en ten behoeve van de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Studiedagen voor spoorwegproblemen

ONDER deze titel vond de bovengenoemde conferentie plaats. De bijeenkomst had een beperkter karakter dan aanvankelijk door de Nederlandse regering werd bedoeld, hetgeen wellicht is veroorzaakt door de gedachte van de andere lid-staten, dat de resultaten misschien zouden kunnen afwijken van het gewenste beleid. Dientengevolge waren alleen de regeringen vertegenwoordigd en de nationale spoorwegmaatschappijen. In de Nederlandse en de Luxemburgse delegatie was een vertegenwoordiger van de werknemers opgenomen.

Na afloop zijn de vertegenwoordigers van de Union Internationale des Chemins de fer en van de internationale vakorganisaties mondeling ingelicht over de resultaten. De besprekingen waren gebaseerd op een vijftal preadviezen, welke de volgende onderwerpen betroffen:

- de juridische en financiële positie van de spoorwegen ten opzichte van de overheid;
- het overheidsingrijpen en de invloed daarvan op de concurrentiepositie van de spoorwegen;
- de problemen van de prijsvorming;
- de optimale exploitatiestructuur van de spoorwegen;
- de samenwerking van de spoorwegen.

E.-S.B. 15-2-1967

TABEL 1.

Procentueel aandeel van de verschillende vervoertakken in het nationaal goederenvervoer

(tonkilometers)

Vervoertakken	Bondsrep.		Frankrijk		Italië		België		Nederland a)	
	1955	1964	1955	1963	1955	1963	1955	1963	1956	1964
Spoorwegen	50	38	61	52	31	26	38	33	31	21
Weg	23	33	27	30	68	72	36	43	31	43
Water	27	25	12	9	1	1	26	24	38	36
Pijpleiding	—	4	—	9	—	1	—	—	—	—
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

a) Cijfers C.B.S. (beroepsvervoer zonder pijpleiding).

Bron: Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe, 1964.

TABEL 2.

Vervoer per spoor tussen de E.E.G.-landen

(1963; mln. ton)

Land van lading	Land van lossing					Totaal
	Nederland	België en Lux.	Frankrijk	West-Duitsland	Italië	
Nederland	—	1,1	2,0	2,8	0,2	6,1
België en Luxemburg	1,4	—	4,0	2,0	0,4	7,8
Frankrijk	0,2	9,9	—	10,7	2,7	23,5
West-Duitsland	3,7	5,9	12,2	—	2,7	24,5
Italië	0,1	0,2	0,8	1,9	—	3,0
Totaal	5,4	17,1	19,0	17,4	6,0	64,9

Bron: Statistische en Econometrische Onderzoekingen, C.B.S., no. 6, 1966.

TABEL 3.

Vervoer van reizigers per spoor in de E.E.G.-landen

(mln. reizigerskilometers)

Land	1955	1964
Bondsrepubliek	36.716	37.195
Frankrijk	27.700	37.810
Italië	22.655	27.926
België	7.633	8.065
Nederland	7.114	7.455

Bron: Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe, 1964.

TABEL 4.

Land	Door de overheid aan de spoorwegen betaalde bedragen als percentage van de inkomsten	Ontoereikendheid van de inkomsten uitgedrukt in procenten van de uitgaven	
	gemiddelde 1962, 1963 en 1964	1957	1964
Bondsrepubliek	15	21,8	28
Frankrijk	22,2	3,2	9
Italië	37,2	27,8	33
België	33,4	27,5	32,5
Nederland	—	—	1,4
Luxemburg	20,3	4,3	28,7

Bron: C.E.M.T.

Het is niet mogelijk de volledige inhoud en betekenis van de preadviezen hier te bespreken. Het is slechts de bedoeling om na te gaan in hoeverre de hoofdgedachten en de tijdens de studiedagen geformuleerde conclusies bijdragen tot het wegnemen van de bedreiging, welke tot nu toe de financiële situatie van de spoorwegen vormt voor de totstandkoming van een evenwichtig vervoerbeleid en bovendien om na te gaan in hoeverre een bijdrage is geleverd voor een verdere ontwikkeling van het spoorwegbeleid in de Gemeenschap.

Overeenstemming bleek te bestaan over de opvatting van de eerste twee rapporteurs, dat de spoorwegen economische zelfstandigheid dienen te bezitten om de concurrentie op doeltreffende wijze het hoofd te kunnen bieden en om op eigen initiatief een beleid te voeren dat onder meer tot financieel evenwicht moet leiden. Dit is op zichzelf reeds een belangrijke uitspraak, omdat in verband met het feit dat bijna alle nationale spoorwegbedrijven eigendom van de overheid zijn, in verschillende landen nog door de regeringen wordt gehandeld alsof de spoorwegen in hun beleid dezelfde maatstaven moeten volgen als gelden voor de ministeriële departementen. Voor deze economische zelfstandigheid werd het niet essentieel geacht, dat er een juridische onafhankelijkheid bestaat, zoals in Nederland, alhoewel deze een belangrijk element kan zijn voor het weren van politieke invloeden.

Deze economische zelfstandigheid is bovendien nader gespecificeerd. Naar algemeen oordeel dienen de spoorwegen zelf de omvang van investeringen te bepalen op grond van hun inzicht in de ontwikkeling van de afzet en dienen zij de omvang van de produktie zelf te bepalen. Voor de financiering van de investeringen zullen zij de middelen zowel door zelffinanciering, door leningen als door kapitaalvergroting moeten kunnen verkrijgen. Zij zullen de onrendabele diensten moeten kunnen afstoten onder voorbehoud van de hierna genoemde taken ten behoeve van de gemeenschap en nieuw rendabele activiteiten moeten kunnen entameren, bijv. door directe en indirecte deelneming in andere en eventueel nieuwe vervoertechnieken, zoals het wegvervoer. Dit laatste uiteraard op dezelfde voet als andere wegvervoerders.

De zelfstandigheid dient ook aan de inkoopzijde tot uiting te komen bij de aanschaffing van materieel en andere goederen. Op dit punt bestaan vaak nog belemmeringen door van overheidswege vastgelegde procedures of preferenties voor nationale industrieën. Ten slotte geldt zij ook voor het personeelsbeleid, dat gezien het grote aandeel van de personeelskosten, soms meer dan 50 pCt., een overwegende invloed heeft op de bedrijfsuitkomsten.

Niettemin blijven de spoorwegen in zoverre gemengde ondernemingen, dat zij taken ten behoeve van de gemeenschap zullen blijven verrichten. Deze taken zijn in het verleden gebaseerd op een monopoliepositie van de spoorwegen en vastgelegd als „service public” in de vorm van vervoerplicht, exploitatieplicht en tariefplicht en in de vorm van bijzondere verplichtingen ten behoeve van het sociaal en economisch beleid (lage tarieven voor bepaalde streken en bepaalde groepen reizigers).

Een grote mate van overeenstemming bestond er om deze verplichtingen in verband met de veranderde concurrentiepositie drastisch te verminderen. Er is geen reden meer, de spoorwegen te dwingen vervoerprestaties te verrichten, bepaalde lijnen in stand te houden en het niveau van de vervoerprijzen laag te houden, omdat er geen alternatieve vervoersmogelijkheden zouden zijn. Voor steun aan minder ontwikkelde gebieden zijn er andere middelen tot steunverlening buiten het vervoer. De sociale tarieven zijn tot abnormale proporties toegenomen, zodat vaak het grootste gedeelte van de reizigers het kleinste gedeelte bijdraagt tot dekking van de kosten.

De vrijheid zoals boven gesteld om de omvang van de produktie te bepalen, zal bij de exploitatie van onrendabele lijnen vaak stuiten op het al niet gerechtvaardigde motief van handhaving terwille van het algemeen belang. Is in Nederland reeds vóór de oorlog de sanering van het spoorwegnet begonnen en thans uitgegroeid, zodat door

de toegenomen bevolking wellicht weer aanleg van nieuwe lijnen nodig zal zijn, in de andere lid-staten is dit proces nog niet voltooid, soms nog niet eens goed begonnen. Maar ook al heeft men het spoorwegnet aangepast aan de bestaande behoeften en een groot gedeelte van het net „gebeeched” (overeenkomstig de aanbevelingen van het Engelse Beeching-rapport; „der Rückzug aus der Fläche” uit de Duitse spoorwegliteratuur), dan nog zal hoofdzakelijk het reizigersvervoer instandhouding van onrendabele diensten kunnen eisen. Dit is de moderne vorm van de „service public”, welke wellicht zal gelden voor de bediening van de grote agglomeraties.

Op dit punt wordt in een vergoeding van de zijde van de overheid door de harmonisatiebeschikking voorzien. Tijdens de studiedagen werd de nadruk gelegd op de beperking inzake deze opgelegde lasten en op een correcte berekening van de vergoedingen. In Zweden en in Duitsland ziet men voorbeelden van een dergelijke berekening, welke in het eerste geval hoofdzakelijk geografisch is en in het tweede geval functioneel zal zijn voor de zgn. sociale vervoeren. Het grote probleem hierbij is een juiste splitsing van opbrengsten en uitgaven. Op dit punt werd geen uitspraak gedaan. De kostenadministraties van de spoorwegbedrijven zijn niet zodanig uniform, dat een richtlijn kan worden gegeven. In elk geval zal een oplossing moeten worden gevonden voor het vraagstuk van de toedeling van samengevoegde kosten, zoals deze door het reizigers- en goederenvervoer worden veroorzaakt bij het gebruik van dezelfde infrastructuur.

AN het vraagstuk van de juiste toerekening van de kosten van het gebruik van de infrastructuur aan de gebruikers was een centrale plaats toegekend in het tweede preadvies, dat van de heer De Bruin, directeur van de N.V. Nederlandse Spoorwegen. In dit preadvies kwam tot uiting de ongerustheid van de Europese spoorwegen over het uitblijven van een oplossing van dit vraagstuk, waarvan de bestudering in de Gemeenschap niet voldoende voortgang heeft, hoofdzakelijk door de omvang en de diversiteit van de te verzamelen gegevens en de theoretische problemen. De spoorwegen achten zich ten opzichte van de andere vervoertakken in het nadeel omdat zij zelf hun kosten van de weg moeten opbrengen in tegenstelling tot het weg- en watervervoer, dat voor het gebruik van de door de overheid aangelegde of verbeterde wegen en kanalen niet voldoende bijdraagt in de kosten. De spoorwegen achten het een levensbelang, dat een snelle oplossing wordt gevonden. De bestaande situatie zou de concurrentiesituatie aanmerkelijk vervalsen en bovendien tot verkeerde investeringen aanleiding geven. Op dit punt wordt door de spoorwegen een juiste toerekening van de kosten een belangrijk hulpmiddel genoemd voor een juiste coördinatie van de investeringen.

Tijdens de studiedagen is niet ingegaan op de mogelijkheden voor een fundamentele oplossing. De suggestie in de preadviezen om althans een voorlopige oplossing te kiezen, vond over het algemeen weerklank. De meningen inzake de uitvoering van deze suggestie liepen echter uiteen. Het toekennen van een voorlopige uitkering aan de spoorwegen werd als een middel erger dan de kwaal genoemd omdat op die wijze, zowel aan de spoorwegen als aan de gebruikers, welke niet voldoende betalen, een uitkering wordt gegeven. De aan het rapport Allais (Beleidsalternatieven ten aanzien van de prijsvorming in het vervoer; E.E.G.-verzameling Studies Serie Vervoer) ontleende criteria voor de optimale toedeling van de produktiefac-

Een carrière in het economisch onderzoek

De werkzaamheden van het Nederlandsch Economisch Instituut

IN 1929 opgericht als een instituut ter praktische beoefening van de economische wetenschappen, als werkplaats waar studenten zich in het onderzoekswerk konden bekwamen, heeft het Nederlandsch Economisch Instituut zich na 1945 ontwikkeld tot een niet-ambtelijk onafhankelijk instituut van ervaren economen, die met hun kennis en methodieken overheid en bedrijfsleven ten dienste staan. Deze ontwikkeling liep parallel met die van de toegepaste technieken, die steeds beter mogelijk maakten economische implicaties van te nemen beslissingen cijfermatig uit te drukken.

Naast het fundamenteel wetenschappelijk onderzoek richt het Instituut zich vooral op de praktijk, hetgeen de volgende willekeurig genomen voorbeelden van onderzoek illustreren: de gevolgen van economisch-politieke maatregelen, economische evaluatie van de bouw van een stuwdam en andere irrigatiewerken, de consequenties van aanleg van wegen of andere infra-structurele objecten, optimale transport- en distributiesystemen, vestigingsplaats- en rentabiliteitsonderzoeken, optimale stadsuitleg, actieve streekontwikkeling, algemeen-economische surveys enz.

In de loop der jaren heeft het Instituut door de aanpak en de resultaten van zijn onderzoekingen in binnen- en buitenland naam gekregen, hetgeen geconcludeerd mag worden uit het toenemend aantal meer gecompliceerde opdrachten, alsmede uit de omstandigheid, dat regelmatig buitenlandse afgestudeerden als gastmedewerker bij het Instituut werkzaam zijn.

Het Instituut verricht zijn werkzaamheden in het binnenland in opdracht van bedrijfsleven en overheid en in het buitenland voornamelijk in opdracht van instellingen als de Wereldbank, de Verenigde Naties, de E.E.G. enz. De jongste ontwikkelingen doen vermoeden, dat het regionaal en stedelijk onderzoek zich in binnen- en buitenland sterk zullen ontwikkelen. Daarnaast vragen transport- en algemeen-economische ontwikkelingsstudies, met name voor de ontwikkelingslanden, meer en meer aandacht; vooral deze laatste studies geschieden veelal door voor kortere of langere tijd uitgezonden missies, die interdisciplinair zijn samengesteld. Het Instituut werkt met betrekking tot deze laatste studies intensief samen met belangrijke binnen- en buitenlandse technische adviesbureaus, zoals bijv. Nedeco (Netherlands Engineering Consultants), Den Haag.

Wat biedt het Instituut zijn wetenschappelijke medewerkers?

A. Aan pas afgestudeerden en jongere medewerkers:

- * Een werkkring, waarin de eigen mogelijkheden in een stimulerend milieu tot ontplooiing kunnen komen.

- * Ervaring in het verrichten van praktisch gericht economisch onderzoek op wetenschappelijke grondslag.
- * Gevarieerde onderzoekingen, naar onderwerp en plaats (o.m. mogelijkheid als junior-econoom aan missies naar ontwikkelingslanden deel te nemen).
- * Voor pas afgestudeerden een aanvangssalaris overeenkomstig dat bij de overheid en bedrijfsleven; verdere salariëring naar ervaring en leeftijd.

B. Aan ervaren medewerkers bovendien:

- * Al naar hun prestaties en ervaring zelfstandigheid en verantwoordelijkheid, leiding geven aan jongere medewerkers, gebruik van specialistische kennis.
- * Tijdelijke uitzendingen als expert voor onderzoekingen in de ontwikkelingslanden.
- * Salariëring overeenkomstig prestatie; voor hen die tijdelijk in ontwikkelingslanden onderzoekingen verrichten, extra toelagen.

Wat vraagt het Instituut van zijn wetenschappelijke medewerkers?

- * Belangstelling voor gericht economisch onderzoek.
- * Gevoel voor analyse en interpretatie van statistisch materiaal.
- * Voorstellingsvermogen en vermogen tot zelfstandig denken.
- * Bereidheid om in teamverband te werken.
- * Waardering voor bijdragen die andere dan de economische wetenschappen kunnen leveren.
- * Bereidheid om voor kortere of langere tijd aan missies naar ontwikkelingslanden deel te nemen, voor zover men bij dit werk wordt betrokken.
- * Kennis van de moderne talen.

Wie kunnen solliciteren?

Het Instituut heeft regelmatig plaats voor nieuwe medewerkers. In aanmerking komen in de eerste plaats doctores of doctorandi in de economische wetenschappen, daarnaast ook afgestudeerden van andere faculteiten met sterke belangstelling voor of ervaring in het economisch onderzoekswerk.

Men kan zich voor inlichtingen wenden tot de Stichting Het Nederlandsch Economisch Instituut, Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6, tel. (010) 25 65 20, en wel tot een van de volgende personen: Prof. Dr. L. H. Klaassen, directeur; Drs. P. J. Montagne, algemeen secretaris; Drs. E. H. Mulder, secretaris research; Dr. A. J. Hendriks, hoofd afdeling Regionaal Onderzoek.

toren in de vorm van schaarste-opslagen liet nog te veel vragen open om als antwoord te kunnen dienen.

De suggestie om ook de infrastructuur van de spoorwegen evenals de wegen en de kanalen onder overheidsbeheer te brengen, vindt geen genade in de ogen van de spoorwegen, die terecht de exploitatie van het spoorwegbedrijf als een geheel willen blijven zien. Ook werd naar voren gebracht een voorlopige berekening te maken van de thans door de weg- en kanaalgebruikers te betalen lasten, daar de infrastructuurkosten van de spoorwegen tegenover te stellen en het verschil (het voorbeeld had betrekking op de Bondsrepubliek) aan de spoorwegen uit uit te keren.

Zoals reeds gezegd, een uitspraak werd over deze suggesties niet gedaan. De Europese Commissie verklaarde zich een voorstander van een voorlopige oplossing en zal daarvoor suggesties uitwerken. Hierdoor zou een alternatief worden geschapen voor de definitieve oplossing, welke voor de uitvoering van het compromis nog steeds, zoals gemeld, als een prelabelle voorwaarde geldt.

De gehele discussie over de verhouding tussen de overheid en de spoorwegen bracht de wens naar voren dat in de Gemeenschap minimum normen worden ontwikkeld om te gelden als doel voor de thans nog zeer verschillende situatie in de lid-staten. Deze modelregeling dient de economische zelfstandigheid van de spoorwegen te waarborgen ten einde een stimulans te vormen voor de spoorwegbedrijven voor het bereiken van een zo goed mogelijk resultaat.

Het *vraagstuk van de prijsvorming* vormde het onderwerp van een afzonderlijk preadvies. Door de spoorwegen gezien als een vrij bewegend scharnier waaraan alle andere aspecten van de economische zelfstandigheid zijn bevestigd, in de ogen van verschillende regeringen naast overweging van algemeen prijsbeleid nog steeds een nuttig instrument ten behoeve van het vervoerbeleid en de regeling van de verhouding tussen de vervoertakken. In overeenstemming met het compromis was het uitgangspunt van het preadvies een autonome vervoermarkt, gekenmerkt door een vrije keus voor de verlader, het financiële evenwicht van de ondernemingen en voldoende toegang tot de markt, opdat de prijzen de functie hebben om een evenwicht tussen vraag en aanbod tot stand te brengen.

Wat de spoorwegen betreft zou rekening moeten worden gehouden met twee bijzondere aspecten, nl.

— dat de spoorwegen als zich over het gehele nationale grondgebied uitstreckende geïntegreerde bedrijven een grote mogelijkheid van interne compensatie hebben voor de verliezen en winsten van de afzonderlijke diensten

— en dat het groeiend rendement bij toeneming van de vervoerprestaties gegeven het vaste aandeel van de kosten van het apparaat tot verliezen kan leiden.

Bij de verdere uitwerking van deze gedachten kwam de typisch theoretische en schematische benadering van de vervoermarkt naar voren van de Franse preadviseur. Als permanente middelen om de markt te organiseren voor alle vervoerders ging hij uit van op grond van de kosten voldoende gedifferentieerde margetarieven met een niet al te grote marge; een voldoende publiciteit van de prijzen buiten de marge en ten slotte inzicht in de kostenstructuur om een vergelijking tussen de kosten van concurrerende vervoerders mogelijk te maken. De eerste twee genoemde middelen worden ook teruggevonden in het compromis, voor zover althans het vervoer (en dit geldt in het eerste stadium voor het internationale spoorwegvervoer) aan verplichte margetarieven is gebonden. Voor de internatio-

nale binnenvaart geldt reeds onmiddellijk een systeem van referentieprijzen.

Naast deze permanente middelen, voorziet het preadvies echter ook in een aantal maatregelen ad hoc, welke naar aanleiding van de ontwikkeling van de marktverhoudingen in een vrijer prijssysteem dan de meeste landen, — met uitzondering van Nederland — op het ogenblik kennen, het mogelijk maken om bovendien nog een aantal stabiliserende elementen in te bouwen. Deze bestaan uit een indeling in een aantal sectoren van de spoorwegactiviteiten, geografisch gezien om een vergelijking met de andere vervoertakken mogelijk te maken, waarin aan de eis van financieel evenwicht moet worden voldaan. Verder zouden de spoorwegen in hun variabele kosten een min of meer belangrijk deel van hun infrastructuurkosten moeten opnemen als een vast bestanddeel van de prijs voor de afzonderlijke vervoerprestaties en wel op dezelfde wijze als de concurrerende vervoertakken bijv. de brandstofbelasting als variabele kosten beschouwen.

Tegen deze wat al te schematische voorstellingen van de economische werkelijkheid rees aanmerkelijk verzet. Vooral de twee genoemde maatregelen ad hoc werden in strijd geacht met het algemeen aanvaarde uitgangspunt van het preadvies. Door de spoorwegen werd de wenselijkheid van rentabiliteit van de verschillende activiteiten niet ontkend, zoals bijv. van reizigers- en goederenvervoer, maar een strikte eis op dit punt zou leiden tot versplintering van het bedrijf en het afkappen van overigens nuttige en onmisbare diensten. Met betrekking tot het aanhouden van een minimum prijs werd gesteld, dat voor zover meer werd geëist dan de marginale kosten, ieder commercieel beleid onmogelijk zou worden. Tegen het argument, dat misbruik van machtsposities door de spoorwegen moet worden tegengegaan, werd aangevoerd dat zo deze nog bestaan, gezien de scherpe concurrentie, dit mede een gevolg is van het vervoerbeleid van de regeringen, die de concurrentie bijv. door contingentering van het wegvervoer hebben beperkt. De mogelijkheid om in bepaalde gevallen maximum prijzen op te leggen zou in de weinig voorkomende gevallen uitkomst kunnen bieden.

Op grond van geuite kritiek bleek de preadviseur bereid verschillende van zijn stellingen wat minder strikt te formuleren. De nadruk kwam te liggen op het overgangskarakter van de maatregelen naar een vrijere prijsvorming met erkenning dat waar in een bestaande situatie vrije prijsvorming tot goede resultaten leidt, geen maatregelen nodig zijn. De indeling van de vervoermarkt zou slechts moeten dienen als een kader waarbinnen de discussie tussen de overheid en de spoorwegen zou plaatsvinden. Meer dan 5 of 6 sectoren zouden er niet behoeven te bestaan. Voor het dekken van de infrastructuurkosten bleef de preadviseur vasthouden aan het inbouwen van een deel daarvan als vast onderdeel van de prijzen.

Met de behandeling van de nu besproken drie preadviezen was het kader van het spoorwegbeleid wel ongeveer bepaald, ook voor een optimale exploitatiestructuur, het vierde onderwerp. Het thema van de preadviseur was, dat de spoorwegen bij uitstek geschikt zijn, mede door de kostenstructuur, voor massaal vervoer, ook eventueel op korte afstand. Grote eenstemmigheid bestond, dat dit met een gereduceerd apparaat mogelijk is op een goed uitgerust lijnennet, dat een grotere capaciteit zal kunnen hebben, o.a. door automatisering. Op het gebied van het personenvervoer zou een grotere differentiatie van de prijzen mogelijk zijn, waardoor de inkomsten uit dit vervoer zouden kunnen stijgen. Een programmering leek

Verlangen naar het duurdere huis als statussymbool?

IN *E.-S.B.* van 23 november 1966 geeft de heer C. P. A. Bakker zijn visie op het wetsontwerp inzake de in te voeren heffing voor meer draagkrachtige bewoners van woningwetwoningen. Het was niet zijn eerste bijdrage inzake de volkshuisvesting. Helaas moet worden vastgesteld, dat hij niet zijn beschouwingen niet de rechte lijn van Euclides volgt, maar meer de Einsteinskromming, die de rechte lijn als gevolg van de aantrekkingskracht der materie langs een gekromde ruimte op het punt van uitgang doet terugkeren. Inderdaad komt de heer Bakker na veel omzwervingen thans weer ongeveer terug op zijn bijdrage in *E.-S.B.* van 4 juli 1962, waarin hij pleitte voor een belastingverhoging voor degenen, die qua inkomen niet in een woningwetwoning thuis zouden horen. Dit dan met het oogmerk deze mensen uit de woningwetwoningen te verdrijven. In *E.-S.B.* van 27 april 1966 schrijft hij daarentegen:

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

Hier verwerpt hij duidelijk zijn stelling van 1962:

„dat een fiscale maatregel welke tot gevolg heeft dat deze ten onrechte genoten subsidie in de Schatkist terugkeert, voor de gemiddelde Nederlander een voldoende prikkel is om zo spoedig mogelijk een andere woning te zoeken”.

Daar hij geen vertrouwen meer had in de in zijn bijdrage van 4 juli 1962 geopperde gedachte, bepleitte hij in zijn bijdrage van 27 april 1966 subsidiëring van de woningen voor de beter gesitueerden en wel langs fiscale weg; een gedachte die hij overigens ook reeds had gelanceerd in zijn bijdrage van 7 december 1960. Daartussendoor pleitte hij in zijn bijdrage van 18 december 1963 voor subsidie naar behoefte, terwijl hij ter compensatie voor het wegvallen van de algemene subsidies een verlaging van de inkomstenbelasting en een belangrijke verhoging van de kinderbijslag aanbeval. Zijn uitgewerkte voorstel kwam er op neer, dat bijv. een echtpaar zonder kinderen als compensatie voor het wegvallen van de subsidie enkele dubbeltjes belastingverlaging per week zou ontvangen plus tweederde van het bedrag waarmee de verhoogde huur 20 pCt. van zijn netto inkomen zou overschrijden! Gezien de toen door hem voorgestelde, wel zeer drastische, lastenverzwaring ook voor de minst draagkrachtigen, doet het vreemd aan in zijn bijdrage van 23 november 1966 te lezen, hoe hij nog verfijningen aan wil brengen in de veel minder vergaande heffingsregeling voor de beter gesitueerden, zoals deze thans is voorgesteld.

onmisbaar voor het bepalen van de rol van de spoorwegen, mede gebaseerd op een analyse van de toekomstige behoefte aan vervoer. Ook hier diende het initiatief van de spoorwegen uit te gaan. Deze programmering zou niet in de laatste plaats het personeelsbeleid moeten betreffen.

Het laatste preadvies had betrekking op de samenwerking van de spoorwegen, zowel met andere vervoertechnieken als met elkaar. Dit preadvies had vooral een beschrijvend karakter en zette de verschillende vormen van exploitatie uiteen. Bij de discussie viel onder meer de nadruk op de samenwerking van de spoorwegen in het agglomeratievervoer met de bevoegde instanties en met vervoerders. Dit werd des te meer van belang geacht, omdat de spoorwegen bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer een grote rol werd toegedacht. Tevens werd met nadruk gewezen op de verliezen en nadelen, welke voortvloeien uit het oponthoud door verschillende controles aan de grenzen.

Een nauwere samenwerking van de spoorwegen dan nu reeds bestaat, werd mogelijk en wenselijk geacht met name op commercieel gebied. Een volledige samensmelting van de exploitatie zou ideaal zijn, maar een realistischer doel schijnt te liggen in pools voor ontvangsten en uitgaven voor bepaalde diensten. Er werd op gewezen, dat ook aan de inkoopzijde meer samenwerking gewenst leek, alhoewel ook de grote versplintering van de produktie van spoorwegmaterieel mede door nationale protectie kostenverhogend werkt. Voor de reeds bestaande internationale financieringsmaatschappij van de spoorwegen voor de aanschaf van spoorwegmaterieel, de Eurofima, zouden dan wellicht meer mogelijkheden ontstaan.

TIJDENS de studiedagen voor spoorwegproblemen is een verheugende mate van overeenstemming gebleken tussen de deelnemers over de rol van de spoorwegen in de Gemeenschappelijke Markt. Het accent is komen te liggen op de verhouding tot de overheid. Voor deze verhouding dienen op grond van een zelfstandige bedrijfsuitoefening regels te worden geformuleerd. Deze overeenstemming maakt het gemakkelijker om het spoorwegbeleid in te passen in het geheel van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Er is zeker aanleiding om hierin ook te zien een betere aansluiting aan de beginselen van het E.E.G.-verdrag, die ook op de spoorwegen toepassing kunnen vinden.

Niettemin is in de meeste lid-staten nog geen begin van uitvoering gemaakt met de ontwikkelde conceptie. Opdat een redelijke vergoeding van de bedrijfsvreemde lasten kan plaatsvinden, dient tegelijkertijd door het initiatief van de spoorwegen een reële basis te worden aangegeven, waarop met inachtneming van de geschatte behoeften het vervoer van reizigers en goederen moet plaatsvinden.

Ook op het Nederlandse spoorwegbeleid zal het bovenstaande van toepassing kunnen zijn. De te verwachten tekorten van de N.V. Nederlandse Spoorwegen maken, ondanks de sanering welke reeds vóór de oorlog is aangevangen, een herwaardering nodig van de verrichte diensten. Indien bepaalde diensten door de overheid noodzakelijk worden geacht, maar niet rendabel zijn, zal vergoeding moeten plaatsvinden. Een begin van toepassing van deze gedachten wordt voor de N.V. Nederlandse Spoorwegen gevonden in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarin het dekken van een tekort van het spoorwegbedrijf afhankelijk wordt gesteld van een duidelijke afbakening van de verschillende taken en van de daaruit voortvloeiende kosten.

¹s-Gravenhage.

Mr. S. GLAZENBURG.

Wie het geduld weet op te brengen de vele bijdragen, die de heer Bakker in de loop der jaren over de volkshuisvesting heeft geschreven, achter elkaar door te lezen, komt alras tot de verrassende ontdekking, dat de ruimte, waarlangs diens gedachten zich blijkbaar bewegen, wel zéér onregelmatig gekromd is. Vele malen spreekt hij zich, zelfs in éénzelfde artikel, tegen. Zo schrijft hij in zijn bijdrage van 27 april 1966 o.m. (het gaat over de door hem voorgestelde fiscale subsidiëring van de „grote en aantrekkelijke woningen“):

„Als men ziet tot welke aantrekkelijke uitkomsten de regeling in individuele gevallen kan leiden, dan komt de vraag op of de vermindering van de opbrengst van de inkomstenbelasting geen onoverkomelijk bezwaar vormt. Volgens een globale becijfering zal dit zeker niet het geval zijn, omdat deze vermindering in de plaats gaat treden van...”

En slechts even verder:

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

In zijn bijdrage van 7 december 1960 schrijft hij o.m.:

„Het bezwaar tegen de hogere huren, welke gevraagd worden voor de woningen welke in de laatste tijd gereed zijn gekomen, spuit m.i. niet zozeer voort uit het feit dat de arbeider deze huren niet kan betalen, als wel uit het feit dat men deze niet wil betalen,....”

en even verder:

„... terwijl daardoor bovendien een deel van de kunstmatig opgeroepen vraag naar woonruimte, afkomstig van jeugdigen, die nog niet voldoende verdienen, zal verdwijnen”!

Volgens dit recept kunnen de subsidies vervallen. Wie genoeg verdient, heeft geen subsidie nodig en wie niet genoeg verdient, heeft geen recht op woonruimte. Dit laatste onderstreept hij nog eens op 1 maart 1961 met de volgende woorden:

„De vraag naar woningen hangt onder normale omstandigheden stellig voor een deel af van het huurpeil, omdat het huurpeil een van de factoren is welke bepalen of een jongeman voldoende verdient om een gezin te kunnen stichten”.

In zijn bijdrage van 22 december 1965 (toen het blijkbaar nog niet tot hem was doorgedrongen, dat inmiddels de Sociale Bijstandswet in werking was getreden) herhaalt hij dit merkwaardigerwijs nog eens zéér rechtlijnig met de volgende woorden:

„Een vrij groot aantal gevallen heeft betrekking op jeughuwelijken, die soms haastig gesloten zijn. De daarop betrekking hebbende inschrijvingen bij de huisvestingsbureaus vragen geen voorziening op korte termijn omdat de betrokkenen nog niet of nauwelijks in staat zijn de kosten van het gezin te dragen, terwijl het geld benodigd voor de inrichting van een zelfstandige woning in de regel ontbreekt”.

Even rechtlijnig als hij er voor pleit, dat de jonggehuwden „de kosten van het gezin” zelf moeten kunnen betalen, pleit hij in al zijn bijdragen voor het in sterkere mate ten laste van de gemeenschap brengen van „de kosten van het kind”, ook en vooral voor de beter gesitueerden. Beide, in hun aard volkomen tegengestelde, pleidooien zijn slechts gezamenlijk op één rechte lijn te brengen, wanneer men als eerste punt van de lijn een moraalop-

vatting vóóronderstelt, welke blijkens bestaande wettelijke regelingen niet die van de wetgever en dus ook niet van de volksmeerderheid is.

Een tweede merkwaardige, tegengestelde, rechtlijnige beweging in de bijdragen van de heer Bakker wordt gevormd door de in al zijn beschouwingen onder steeds wisselende voorstellen en argumenten terugkerend pleidooi voor grotere en *duurdere* woningen tegen *lagere* prijzen voor de beter gesitueerden en een *lager* woonniveau voor de minder draagkrachtigen tegen *hogere* prijzen. Hij zendt steeds weer dezelfde wijs uit, op steeds weer een andere golfengte. In de hoop een golfengte te vinden, waarop hij gehoor en bijval zal vinden van medestanders, die voldoende onmuzikaal zijn om de valse tonen op te merken.

De heer Bakker maakt in ruime mate gebruik van beweringen zonder bewijs, zoals bijv. dat afschaffing van koppilverkopen de prijzen van woningen zonder subsidie met minstens 10 pCt. kan doen dalen!

Hij heeft uiteraard het volste recht te vechten voor de betere en duurdere woning als statussymbool voor de op dit terrein in het gedrang komende middengroepen. Maar ik heb bezwaar tegen de valse vlag, waaronder hij deze lading presenteert.

Emmen.

J. KUITERMAN.

Naschrift

GEZIEN de vele moeite die de heer Kuiterman zich heeft getroost om mijn pennevruchten, die in een periode van zeven jaar in dit blad zijn verschenen, door te werken, voel ik mij verplicht hem niet met enkele zinnen af te scheppen.

De heer Kuiterman is er zich kennelijk onvoldoende van bewust, dat het woningbouwbeleid, het huurbeleid en het belastingbeleid politieke — of beter nog verpolitieke — zaken zijn, waarbij de belangen van minderheden soms in de knel komen, bewust of onbewust. Voor die minderheden ben ik meermalen in de bres gesprongen, vooral als de houding van de meerderheid soms bedenkelijk veel op discriminatie ging lijken. Zo heb ik bijv. eens gepleit voor een verbetering van de kinderaftrek in de loon- en inkomstenbelasting, omdat die aftrek sinds 1948 steeds onvoldoende is aangepast, waardoor vooral degenen die behoren tot de middengroepen met kinderen relatief steeds zwaarder belast zijn geworden. Door de aftrek voor de werkende gehuwde vrouw, welke hoofdzakelijk aan gezinnen zonder kinderen of met een klein aantal kinderen toevalt, is de situatie eigenlijk nog slechter geworden. Waarom wordt die achterstand niet ongedaan gemaakt? Dat heeft alleen politieke redenen. Voor de gezinnen met drie of meer kinderen behorende tot de middengroepen, die niet meer dan drie procent van het aantal huishoudingen uitmaken, heeft geen enkele politieke partij belangstelling, doch wél voor de ongehuwden. Betekent de houding van de meerderheid dat zij het gelijk aan haar zijde heeft?

Ik betreur, dat de heer Kuiterman in mijn bijdragen over het woningbouwbeleid en het huurbeleid de rechte lijn niet heeft kunnen ontdekken. Ik heb namelijk altijd en consequent gepleit voor:

1. *het opheffen van irrationele woonkostenverschillen*, waardoor de een voor dezelfde woonruimte aanmerkelijk meer moet betalen dan de ander ongeacht zijn draagkracht en waarbij de subsidies in vele gevallen terecht komen waar zij niet of in mindere mate nodig zijn, terwijl zij in

andere gevallen tekortschieten. De oorzaak van die verschillen ligt o.m. bij de huurpolitiek, de verschuivingen in grond- en bouwkosten, koppelverkoop en de niet zichtbare subsidies;

2. *het bouwen voor de behoefte aan grotere en betere huizen*, die daarom ook duurder mogen zijn dan kleinere en slechtere huizen;

3. *het opheffen van belemmeringen voor de particuliere bouw*, zowel met het oog op de continuïteit in de bouw als met het oog op de doorstroming, welke vooral voor de minder draagkrachtigen van belang is, die bij een normaal prijsverschil tussen nieuwe en oude woningen liever een oude woning hebben;

4. *een beleid gericht op geleidelijke terugkeer naar normale verhoudingen*, d.w.z. een toestand waarin iedereen voor woongenot evenals voor elk ander consumptiegoed de kostprijs moet betalen en de subsidie beperkt wordt tot de gevallen, waarin daaraan naar algemeen gevoelen echt behoefte bestaat; een dergelijk beleid veronderstelt geleidelijke afschaffing van de huurbescherming en de huurprijnsbeheersing, hetgeen in een aantal gevallen zeker aanleiding zal geven tot huurverhoging (de goede eengezinshuizen uit de jaren dertig).

EEN deel van mijn wensen is in de loop van de tijd in vervulling gegaan. Een ander deel zal noodzakelijk moeten volgen, tenzij men kiest voor grote werkloosheid in de bouwnijverheid en uitstel van de oplossing van de woningnood.

Wat in de loop van de tijd wel veranderd is, is alleen de praktische aanpak in een concrete situatie, zoals die op een bepaald tijdstip door de omstandigheden werd gevraagd. Zo ben ik nog steeds van mening, dat, zolang de huren in het algemeen nog belangrijk beneden het kostprijsniveau worden gehouden en op ruime schaal algemene subsidies worden gegeven, een fiscale oplossing de meest doelmatige weg is om te komen tot een doorstroming uit de woningwetwoningen van degenen die daarin qua inkomen niet thuis horen, naar andere woningen.

Dat van een oplossing met een matige belasting door mij in 1966 — op korte termijn gezien — minder heil werd verwacht dan in 1962, komt eenvoudig omdat in 1966 het te overbruggen woonkostenverschil relatief belangrijk was toegenomen, enerzijds als gevolg van de sterke stijging van de grond- en bouwkosten, anderzijds als gevolg van de sterke stijging van de rentevoet op de kapitaalmarkt. Het ontwerp van oud-Minister Bogaers tot invoering van een speciale heffing van meer draagkrachtige bewoners van woningwetwoningen had niet volledig mijn instemming, doch ik heb dit ontwerp beschouwd als een stap in de goede richting, die voor verbetering vatbaar is. Het is politiek gezien ook beter adhesie te betuigen aan iets wat men niet geheel juist acht, doch wel in grote lijnen kan onderschrijven, als het alternatief is, dat er misschien helemaal niets gebeurt.

OP de verdere uit hun verband gerukte aanhalingen zal ik verder niet ingaan, omdat ik daarvoor een soortgelijk betoog zou moeten houden.

De laatste drie alinea's van het betoog van de heer Kuiterman vragen om een wederwoord. Wat de eerste daarvan betreft lijkt het mij voor een goed begrip wenselijk vast te stellen, dat het hier gaat om een verschil in appreciatie van de kinderbijslag. Het is een niet te loochenen feit, dat de welvaartsgroei van de gezinnen met een meer dan gemiddelde grootte in de laatste jaren relatief achter

is geraakt bij die van kleinere gezinnen. Deze achterstand manifesteert zich in het algemeen niet in een gebrek aan voeding, kleding of dekking, doch in het niet mee kunnen doen aan de in het maatschappelijk verkeer ontstane gebruiken. Ik ben van mening dat de zorg voor een kind primair bij de ouders berust, doch ik vind ook dat een kind dat als vierde, vijfde of zesde kind in een gezin komt, evenals de andere kinderen in dat gezin, gelijke kansen tot ontwikkeling moet hebben als in een klein gezin. Dat is een welvaartsstaat niet aan de ouders, doch aan de kinderen verplicht, die later wanneer zij volwassen zijn geworden hun bijdrage aan de gemeenschapslasten moeten verlenen.

Ik vind het een dwaasheid, dat het thans voorkomt, dat bij grote gezinnen het loon van de man plus de kinderbijslag lager is dan de bijstandsnormen van de Algemene Bijstandswet. Dit is o.m. een gevolg van het feit, dat de maatschappij thans wel een minimum loon, doch geen minimum inkomen kent. Als een minimum loon voor een echtpaar geldt, dan betekent dat zelfde loon voor een echtpaar met kinderen, van welk loon altijd een deel voor de kinderen besteed moet worden omdat de kinderbijslag slechts een deel van de kosten dekt, dat zo'n gezin met een inkomen moet rondkomen, dat beneden het bestaansminimum ligt. Dit feit wordt nog onvoldoende gezien. Men kan dat niet terzijde schuiven met een beroep op de verantwoordelijkheid van de ouders, omdat men dan het kind treft. We laten toch ook een weduwe niet in de steek, omdat de man bij zijn leven geen aanvullende voorziening op de A.W.W. heeft getroffen?

De heer Kuiterman beweert daarna dat ik steeds heb gepleit voor grotere en duurdere woningen tegen lagere prijzen voor de beter gesitueerden en een lager woonniveau voor de minder draagkrachtigen tegen hogere prijzen. Dit is een kwaadaardige verdraaiing van de feiten. Ik heb slechts gepleit voor meer reële prijzen door het afschaffen van de corruptie nieuwe stijl, zoals deze door verschrijvingen bij grond- en bouwkosten op grote schaal zijn ontstaan.

Het slot van het betoog van de heer Kuiterman bewijst, dat zijn waarnemingsterrein niet veel verder reikt dan zijn woongebied, waar de particuliere bouw zich in het algemeen ongehinderd heeft kunnen ontwikkelen. Vooral in het westen en midden van ons land was dat niet het geval. Daar kwamen alleen al door verschillen in grondkosten verschillen in stichtingskosten voor, die aanzienlijk groter waren dan de door mij genoemde 10 pCt. Deze feiten zijn zo algemeen bekend, dat ik mij van verder bewijs ontslagen acht.

Voor statussymbolen heb ik nooit gevochten. De betere en duurdere woning, zowel voor de woningwetsector als de overige sectoren, is voor mij een eengezinshuis met een gevelbreedte van 6 à 6,5 meter en een diepte van 7,5 à 8 meter met drie tot vijf slaapkamers en zo mogelijk wat zolderruimte, met f. 30.000 à f. 35.000 bouwkosten, waarin gezinnen met 2 tot 5 kinderen zich normaal kunnen ontplooiën. Ik zie niet in waarom tot meerdere glorie van stedenbouwkundigen dergelijke gezinnen voor een groot deel opgeborgen moeten worden in 4-kamerwoningen in torenflats tegen woonkosten die afgezien van subsidies nauwelijks verschillen van die welke gemoeid zijn met het bewonen van het huis, dat de heer Kuiterman slechts als een statussymbool ziet. Het antwoord op de vraag wie zijn lading onder valse vlag presenteert laat ik gaarne aan de lezer over.

Utrecht.

C. P. A. BAKKER.

Geld- en kapitaalmarkt

GELDMARKT

DE goud- en deviezenvoorraad van De Nederlandsche Bank heeft rond de januari-ultimo een vrij grote schommeling te zien gegeven, nl. van f. 7.223 mln. op 23 januari tot f. 7.117 mln. op 30 januari, waarna in de daarop volgende week een stijging tot f. 7.219 mln. volgde. Hierbij heeft de betalingsbalans slechts een bescheiden rol gespeeld. Het is vooral de Centrale Bank, die in deze fluctuaties de hand heeft gehad.

Deze intervenueert van tijd tot tijd op de valutamarkt, vooral door het afsluiten van swaptransacties. Doorgaans verklaart De Nederlandsche Bank zich in geval van grote krapte op de markt bereid dollars te kopen waarbij dus de banken, die hierop ingaan, dollars aan de circulatiebank verkopen, doch zich verbinden op een termijn van één of twee maanden eenzelfde dollarbedrag terug te kopen. Door de levering van de valuta verminderen de buitenlandse tegoeden van de handelsbanken, terwijl tegelijkertijd hun guldenkassen worden versterkt. Bij de vereffening van de transacties vindt het omgekeerde plaats.

Het effect is een egalisatie van de markt. Omdat het in de regel over niet zo grote bedragen gaat, is de egalisatie niet volledig doch slechts ten dele. Het gaat dus eigenlijk om het wegwerken van pieken. Door de koppeling van verkoop der valuta aan de latere koop is de bedoeling, duidelijk een overbrugging tot stand te brengen. Soms blijkt echter dat op de dag van de tegentransactie de ruimte op de markt zich niet zodanig heeft hersteld, dat de banken zonder bezwaar de dollars kunnen terugkopen. De Nederlandsche Bank is dan vaak opnieuw bereid als koper van valuta op te treden.

Hoe in feite deze transacties lopen, is moeilijk te achterhalen. In de week van 9-16 januari daalde de goud- en deviezenvoorraad van De Nederlandsche Bank met f. 62 mln. en in de daaropvolgende week met f. 51 mln. Waarschijnlijk heeft althans een deel van deze daling in verband gestaan met de afwikkeling van de half november gesloten swaptransacties. In deze zelfde periode echter zijn nieuwe transacties tussen de Centrale Bank en de handelsbanken gesloten. In het tijdvak van 23 tot en met 30 januari daalde de deviezenvoorraad van De Nederlandsche Bank met f. 106 mln. Of deze daling uit eerder afgesloten swaptransacties voortvloeide is niet zeker. In elk geval is de Centrale Bank in de eerste dagen van februari opnieuw in de valutamarkt opgetreden en een week later

werden eveneens zaken gedaan. Men heeft hiermede tevens beoogd de verruiming van de markt, teweeggebracht in de week van 9-16 januari, te continueren. In maart en april zullen de tegentransacties moeten plaatsvinden.

KAPITAALMARKT

IN januari hebben volgens de maandelijksse emissiestatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek geen aandelenemissies plaats gehad. Aan obligaties is f. 398,5 mln. uitgegeven. De emissies vielen geheel in de overheids sfeer nl. f. 250 mln. Staatslening en f. 148,5 mln. welke de Bank voor Nederlandsche Gemeenten ten goede is gekomen. De particuliere sector liet verstek gaan. Aan aflossingen kwam een bedrag van f. 95 mln. beschikbaar.

Wat de uitgiften van pandbrieven betreft, werd door hypotheekbanken vooral over de toonbank in 1966 f. 134 mln. geplaatst. Tegenover het in 1965 verkregen bedrag, nl. f. 237 mln., is dit een aanmerkelijke daling. Nu de kapitaalmarktrente op een wat lager niveau is gekomen, is de mogelijkheid dat de activiteit in 1967 zal toenemen, niet buitengesloten.

KOERSSTAAT

Indexcijfers aandelen. (1953 = 100)	29 dec. 1966	H. & L. 1967	3 febr. 1967	10 febr. 1967
Algemeen	270	301 — 268	295	299
Internationale concerns	351	395 — 343	385	389
Industrie	269	299 — 271	293	299
Scheepvaart	108	115 — 108	111	115
Banken en verzekering	154	174 — 155	172	173
Handel enz.	138	152 — 138	149	149

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

Aandelenkoersen a).

Philips	f. 78,70	f. 89,10	f. 89,10
Unilever, cert.	f. 86	f. 100	f. 101,90
Kon. Petroleum	f. 122,40	f. 134,20	f. 132,40
A.K.U.	f. 53,80	f. 54,20	f. 52,40
K.L.M.	f. 352	f. 392	f. 380
Hoogovens, n.r.c.	278	290	318
E.M.S.	150	f. 32,50	f. 34
Kon. Zout-Ketjen	463	521	526
Zwanenberg-Organon	f. 168	f. 190,50	f. 195
Robeco	f. 193	f. 201,50	f. 202,30

New York.

Dow Jones Industrials	786	857	856
-----------------------------	-----	-----	-----

Rentestand.

Langlopende staatsobligaties b)	6,43	6,07	6,10
Aandelen: internationales b)
lokales b)
Disconto driemaands schatkist- papier	5	4 $\frac{7}{8}$	4 $\frac{7}{8}$

a) Aangepast voor kapitaalwijzigingen.
b) Bron: Amsterdam-Rotterdam Bank.

C. D. JONGMAN.

(I. M.)

BELEG INTERNATIONAAL
BELEG IN

Interunie

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

Recente publikaties

Prof. Dr. J. A. Geertman en Drs. A. H. Geertman: **Economie, leerboek voor het middelbaar onderwijs, deel 2.** Agon Elsevier, Amsterdam, tweede herziene en uitgebreide druk, 1966, 181 blz., f. 9,75.

Dit tweede deel behandelt de macro-economie, uitgaande van de kringloopgedachte. In de achtereenvolgende hoofdstukken worden één voor één geld-, krediet- en bankwezen, buitenland en overheid in het kringloop-schema ingebouwd.

In deze herziene druk, meer „Europees” opgezet, zijn nieuwe hoofdstukken opgenomen over macro-economische plannen en Europese samen-

werking. In een Aanhangsel is tevens een beknopte geschiedenis van het economisch denken opgenomen.

Mr. J. van Beek: **Wet op het schadeverzekeringsbedrijf** (Academisch proefschrift). Uitgeverij De Ram, Amstelveen 1966, 278 blz., f. 23,50.

Verkorte inhoud: Geschiedkundig overzicht — Het begrip verzekering en de definitie van verzekering — Toezichtssystemen — Oorzaken en doeleinden van en belangen bij het toezicht — De uitoefening van het toezicht — Internationale aspecten van het toezicht — Internationale organen —

Werkings sfeer van de wet — Het adviesrecht — De solvabiliteit van de schadeverzekeraar als zodanig — Bepalingen van toepassing op buitenlandse ondernemingen — Bespreking van de artikelen van de Wet op het Schadeverzekeringsbedrijf.

Pierre George: **Geografie van de grootstad. Het probleem van de moderne urbanisatie.** (Précis de géographie urbaine. Vert. door M. Mok). Aula no. 266. Het Spectrum, Utrecht 1966, 253 blz., f. 3,90.

De auteur toont in dit boek de achtergrond van de problematiek, ge-

Waarlijk niet alleen voor beginnende beleggers stelde Drs. F. L. G. Slooff de handleiding samen, die onder de titel van

WEGWIJZER VOOR DE BELEGGER

al haar weg heeft gevonden naar duizenden in beleggingen geïnteresseerden.

Men vindt er bij het doorlezen altijd iets in, dat men nog niet wist en ook als naslagwerkje kan het telkens en telkens goede diensten bewijzen.

PRIJS SLECHTS f 2,75

Verkrijgbaar bij uw boekhandelaar of bij de administratie van „Beleggers-Belangen”, postbus 42 te Schiedam.

Vraag eens proefnummers aan voor uw kennissen die „E.-S.B.” nog niet kennen

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

Maak gebruik van de rubriek

„VACATURES”

voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies. Het aantal reacties, dat deze annonces ten gevolge hebben, is doorgaans uitermate bevredigend. Begrijpelijk: omdat er bijna geen grote instelling is, die dit blad niet regelmatig ontvangt en waar het niet circuleert!

OPENBARE WERKEN UTRECHT



Bij de dienst Stadsontwikkeling kan worden geplaatst een

HOOFDPLANOLOOG

die zal worden belast met de leiding van de afdeling sociaal-economisch en sociografisch onderzoek.

Deze afdeling verzorgt het sociaal-wetenschappelijk onderzoek (inclusief studies met betrekking tot de functies van de stad) ten behoeve van de ruimtelijke ordening in de gemeente Utrecht.

Vereist: een academische opleiding (doctoraal examen sociale geografie, sociologie, economie); ervaring in de onderhavige werkzaamheden en de geschiktheid om leiding te geven aan de afdeling.

- Aanstelling kan plaatsvinden op een salaris tot ruim f 26.000,— per jaar.
- Indien niet reeds in overheidsdienst werkzaam, na zes maanden opname in het Pensioenfonds.
- De AOW/AWW-premie ad 10,2% is voor rekening van de gemeente.
- Vakantietoeslag 6%.
- Opname in het I.Z.A. (Ziektekostenregeling).
- Gepremieerde spaarregeling.
- Verplaatsingskostenverordening vindt toepassing.

Sollicitaties met uitvoerige inlichtingen omtrent levensloop, opleiding e.d. en een recente pasfoto te richten aan de hoofddirecteur van Openbare Werken te Utrecht, Achter Clarenburg 12. In de linkerbovenhoek gaarne vermelden nr. 1972 A.

woonlijk aangeduid met het woord „urbanisatie”. In het eerste deel wordt de vorming van het stedelijk kader beschreven, waarbij niet alleen de metropolen in het Westen maar ook de snel groeiende bevolkingscentra in de ontwikkelingslanden worden besproken. Deel twee geeft een beschrijving van de stedelijke activiteiten, waarbij de schrijver ook de sociale aspecten recht doet wedervaren.

Dr. F. Derkinderen: Hoofdlijnen van de bedrijfsstrategie. Kosmos, Amsterdam 1966, 141 blz., f. 16,50.

Hoewel zulks in het boek niet is vermeld, is dit een enigszins bewerkte en bekorte versie van de gelijknamige dissertatie, waarop de auteur vorig jaar aan de Nederlandse Economische Hogeschool promoveerde. Aangezien èn de bewerking èn de bekorting niet zeer ingrijpend zijn, volstaan wij hier met een verwijzing naar de bespreking van de dissertatie in *E.-S.B.* van 27 oktober 1965.

Prof. Dr. W. G. Hoffmann (red.): Textilwirtschaft im Strukturwandel. J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen 1966, 384 blz.

Deze publikatie verscheen naar aanleiding van het 25-jarig bestaan van de „Forschungsstelle für allgemeine und textile Marktwirtschaft an der Universität Münster” en bevat de volgende bijdragen: *W. G. Hoffmann:* Die Textilindustrie im Wachstumsprozess der Volkswirtschaft; *H. Wellenreuther:* Marktform und Marktverhalten in der Textilwirtschaft; *W. Rothe:* Arbeitskosten in den Textilindustrien der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft; *F. Fabian:* Der Konzentrationsprozess in der britischen Textilindustrie; *P. Sass:* Die Nachkriegsposition der Westdeutschen Textilindustrie im interindustriellen Vergleich; *York de Cuvry:* Untersuchung der produktionstechnischen Wettbewerbsdeterminanten der britischen und westdeutschen Wollindustrie; *F. Aumann:* Wachstumsmöglichkeiten des Bruttosozialprodukts der Bundesrepublik Deutschland bis

1975; *H.-P. Lösch:* Gegenwärtige und zukünftige Entwicklungstendenzen der inländischen Textilnachfrage; *H. Reise-witz:* Vorausschätzung der Netto-produktion der Textilindustrie; *W. Kurth:* Die Projektion des Produktionsprozesses; *T. Mandt:* 25 Jahre textilwirtschaftliche Forschung in Münster.

Dr. S. G. Lijftogt: Werkclassificatie, waardering en kritiek. Een onderzoek naar de genormaliseerde methode van werkclassificatie, Commissie Opvoering Productiviteit van de S.-E.R., 's-Gravenhage 1966, 189 blz., f. 15.

Dit rapport vormt een van de resultaten van een onderzoek inzake de Genormaliseerde Methode van werkclassificatie, dat is ingedeeld in de sociologische en de meettechnische aspecten. De onderhavige publikatie is gericht op de historische ontwikkeling, de toepassing en de kritiek op de G.M. T.z.t. zullen de uitkomsten van het onderzoek naar de meettechnische aspecten worden gepubliceerd.

Universiteit van Amsterdam

Bij het Europa Instituut vaceert de functie van

Secretary

of the

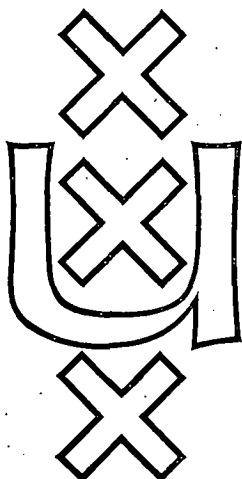
International Course on European Integration

Deze functie omvat de organisatie en dagelijkse leiding van bovenvermelde in het Engels gegeven postdoctorale dagcursus.

Een academische opleiding is vereist, bij voorkeur in de rechten, economie of sociale wetenschappen.

Aanstelling zal geschieden in het rangenstelsel van de wetenschappelijk medewerkers.

Belangstellenden wordt verzocht hun sollicitaties of verzoeken om nadere inlichtingen te richten aan het Europa Instituut, Herengracht 508 te Amsterdam, telefoon 020-21 78 78 toestel 3400.



Voor vacerende functies en beschikbare krachten

op hoog niveau zijn de advertentiekolommen van „Economisch-Statistische Berichten” het aangewezen medium:

1e) Omdat Uw annonce onder de aandacht komt van stafpersoneel in de grote bedrijven.

2e) Omdat Uw annonce wordt gelezen door diegenen, die de zakelijk belangrijke beslissingen nemen, of daarbij van grote invloed zijn.

Dr. M. P. Gans: *Inflatie en vermogensstructuur.* Inaugurale rede Rotterdam. Æ. E. Kluwer, Deventer 1966, 29 blz., f. 3.

Welke invloed ondergaat de vermogensstructuur van de onderneming van het verschijnsel inflatie? Wat zijn uitwerking op de financiële gang van zaken en op de financiële markten betreft, onderscheidt de auteur twee inflatietypen: winstinflatie en loonkosteninflatie.

Sociaal-economische wetgeving in nationaal en Europees verband. Æ. E. Kluwer, Deventer 1966, 84 blz., f. 6,50.

Dit boekje bevat de voordrachten gehouden op het Landelijk Juridisch Studenten-congres 1966 te Utrecht. Na het Openingswoord van *Dr. I. Samkalden* vindt men er de volgende lezingen in afgedrukt: *Prof. Dr. C. J. Oort:* Achter de coulissen van de sociaal-economische wetgeving; *Prof.*

Mr. W. C. L. van der Grinten: Sociaal-economische wetgeving en de civiele rechtsorde; *Mr. P. Verlooren van Themaat:* Europese sociaal-economische wetgeving; *Mr. J. J. A. Ellis:* De territoriale reikwijdte van het mededingingsrecht; *Dr. A. Mulder:* De toekomst van de sociaal-economische wetgeving. De bundel is afgesloten met een literatuurlijst, waarin 36 titels worden vermeld.



KONINKLIJKE MACHINEFABRIEK GEBR. STORK & CO. N.V.

HENGELO (O)

De Koninklijke Machinefabriek Gebr. Stork & Co. N.V. te Hengelo (O) vraagt voor haar financieel-economische afdeling een

CHEF AFDELING BEDRIJFSECONOMISCHE INFORMATIE

Deze afdeling, welke uit ongeveer 6 medewerkers bestaat, heeft tot taak:

- het combineren en analyseren van bedrijfseconomische gegevens ten behoeve van informatie aan directie en bedrijfsafdelingen,
- het adviseren met betrekking tot investeringen,
- het verrichten van bijzondere bedrijfseconomische onderzoeken,
- het maken van statistieken ten behoeve van het bedrijf en het Centraal Bureau voor de Statistiek.

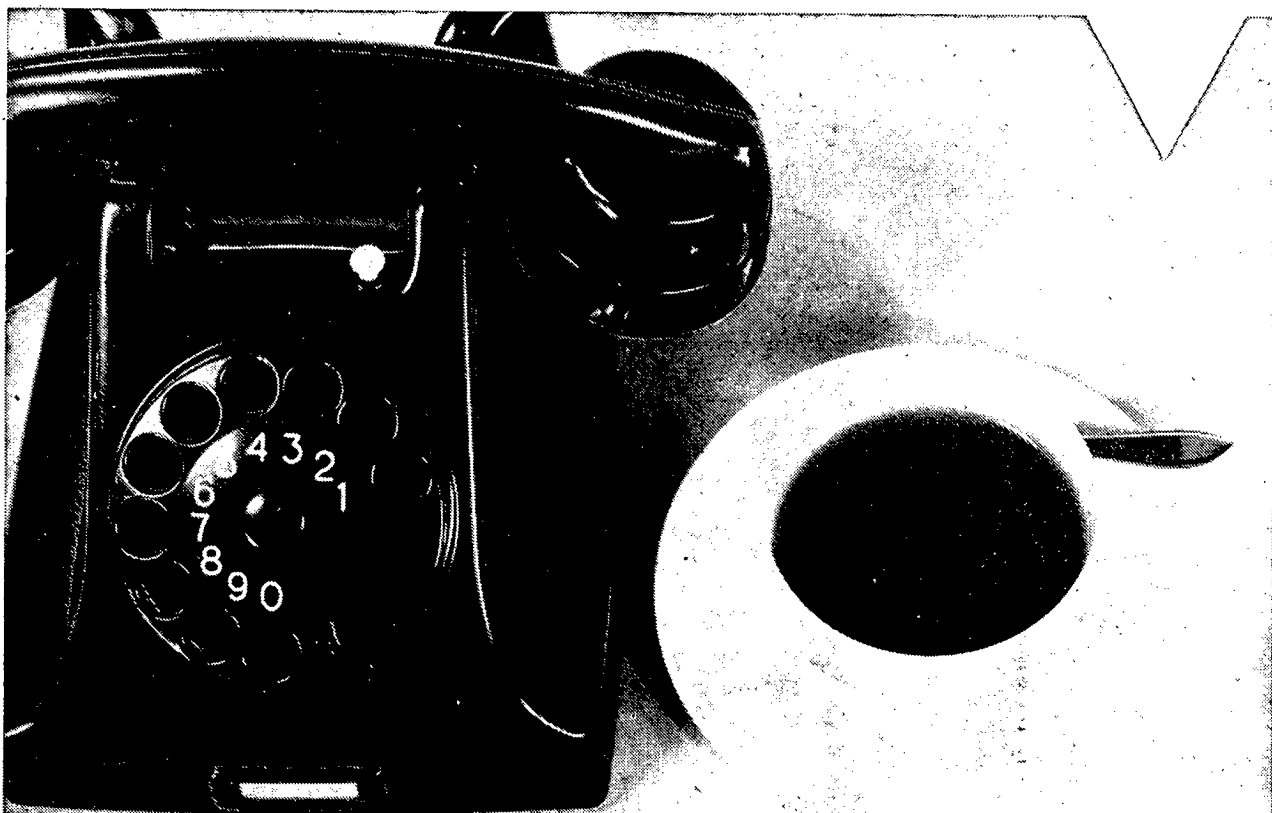
Deze functie kan naar onze mening uitstekend worden vervuld door een bedrijfseconoom (ec. drs.), ongeveer 30 jaar, met enkele jaren ervaring in het bedrijfsleven.

Voor degene die een fundamentele benadering van de problemen niet schuwt en bovendien in staat is vruchtbare contacten met andere afdelingen op te bouwen en te onderhouden, kan deze werkkring een aantrekkelijke stap in zijn carrière zijn.

Belangstellenden kunnen nadere inlichtingen krijgen via onze afdeling Kaderontwikkeling, tel. nr. 05400-54321, intern nummer 642, dan wel hun sollicitaties richten aan de Koninklijke Machinefabriek Gebr. Stork & Co. N.V., postbak 642, Hengelo (O).

STORK





TIMBOEKTOE BIJ DE THEE

Dat kan in een TTN-gezin gebeuren.

Bij een gezellig kopje thee plotseling telefoon uit Timboektoe over een exportorder die rond is.

De TTN-lezer doet zaken in het groot, maar vergeet het kleine niet. Al weet hij dan uit eigen ervaring dat vliegen goedkoper is dan men denkt, slivovitch bij Joegoslavische zakenrelaties het ijs breekt,

daarom vindt hij de toverballen voor de kinderen of de nieuwe stofzuiger voor zijn vrouw niet minder belangrijk (wel koopt hij alles royaler).

Een consumptie-pionier dus, die zich kan permitteren gewoon te blijven.

Deze cijfers zeggen een beetje meer: 52 van de 100 TTN-lezers zijn zelfstandig werkzaam als bedrijfshoofd, oefenen een vrij beroep uit of een toefunctie in loondienst, 70 op de 100 bezitten een (meestal) nieuwe personenauto, 39 een eigen huis en 53 op de 100 gebruiken wegwerpzakdoeken.

En als u meer over een typische pioniers-mentaliteit wilt weten, kijk dan in het TTN-lezerskringrapport.

U bereikt deze topgroep van consumptie-pioniers via TRI TOP NEDERLAND.

Een andere naam voor de grote drie:

Algemeen Handelsblad, Het Vaderland,
Nieuwe Rotterdamse Courant.

Totaal aantal abonnees: 160.000.

