

# ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN DE STICHTING HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

17 september 1969

54e jrg.

No. 2713

Verschijnt wekelijks

## COMMISSIE VAN REDACTIE:

H. C. Bos; R. Iwema; L. H. Klaassen;  
H. W. Lambers; P. J. Montagne; A. de Wit

## REDACTEUR-SECRETARIS:

P. A. de Ruiter

## ADJUNCT REDACTEUR-SECRETARIS:

J. van der Burg

## 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

Een eerste indruk .....	893
<i>Dr. C. de Galan:</i>	
Een uitnodiging die geen aandacht verdient.....	894
<i>Prof. Dr. A. J. Reitsma:</i>	
Wisselkoersvariaties en economische integratie.....	897
<i>Dr. J. D. de Haan, m.b.a.:</i>	
De kosten van de weg, een momentopname .....	902
<i>Notities:</i>	
Quousque tandem? .....	901
Het gebruik van het Nederlandse wegnenet.....	904
<i>Mededelingen</i> .....	900
Geld- en kapitaalmarkt..	906
Recente publikaties.....	907

AUTEURSRECHT VOORBEHOUDEN

## Een eerste indruk

van de Miljoenennota 1970 is noodzakelijk een vluchtige. Weinig ruimte om de rijstebrijberg om en om te keren, hooguit voldoende om er enige krenten uit te pikken.

De belangrijkste krent vormt uiteraard de vergelijking met het jongste halfjaarlijkse rapport van de Sociaal-Economische Raad. Daaruit springt vooral naar voren de in de afgelopen maanden zozeer bediscussieerde combinatie van BTW-verhoging en inflatiecorrectie in de I.B.-tarieven. Op het eerste gezicht lijkt het of de aanbeveling van de SER in de wind is geslagen. De inflatiecorrectie zal namelijk voor tweederde (en niet voor de helft zoals de SER suggereerde) ten gunste van 1970 komen; de omzetbelasting (het belaste woord „BTW” is gewerd in de stukken) zal wél in 1970 reeds worden verhoogd.

Bij nader inzien valt het mee. De omzetverhoging zal niet zo veel om het lijf hebben; enige voedingsmiddelen zullen zelfs naar het lagere tarief worden overgebracht. Het resultaat zal op jaarbasis een verhoging van de prijsindex van de gezinsconsumptie „slechts met globaal 1/4%” inhouden<sup>1</sup>. Door de ingangsdatum bovendien op 1 juli te stellen is voor 1970 het effect nog de helft daarvan. Dit lijkt dus verwaarloosbaar klein te zijn. Alleen hoe globaal is „globaal”? Deze regering heeft zich eerder reeds schromelijk verkeken op het effect van de nieuwe omzetbelasting voor de prijsbeweging. Niettemin verdient zij op dit punt het voordeel van de twijfel, waakzamer als zij nu toch geworden moet zijn door de ervaringen van het afgelopen jaar.

Is het prijseffect van de verhoging van de omzetbelasting inderdaad gering, dan zal men uit *dezen hoofde* tegen de doorvoering van tweederde (f. 600 mln.) der inflatiecorrectie in de I.B.-tarieven in 1970 weinig bezwaar kunnen maken. Dat zal men hooguit kunnen doen als resultaat van een afwegingsproces tussen enerzijds de noodzaak van f. 600 mln. I.B.-verlaging (ook al is het dan geen echte verlaging, maar slechts het ongedaan maken van een stiekeme verhoging) en anderzijds de noodzaak van grotere taakuitbreiding van de overheid dan in deze Miljoenennota wordt voorzien. Voor de laatste is echter nauwkeuriger bestudering van de afzonderlijke begrotingshoofdstukken vereist.

De verhoging van de omzetbelasting zal in 1970 f. 105 mln. opbrengen. De inflatiecorrectie met tweederde kost daarentegen f. 150 mln. meer dan de door SER bepleite correctie met slechts de helft in 1970 (f. 450 mln.). Een eenvoudig rekensommetje leert dan dat — blijvend binnen het kader van de SER-berekening — voor f. 45 mln. meer dekking zou moeten worden gezocht dan de SER reeds daartoe als mogelijkheden aangaf. Het lijkt er echter niet op. Waaruit wij tevreden constateren dat wij geen

<sup>1</sup> Daar zal bovendien, in vergelijking met de SER-aanbeveling, een verruiming van het reële besteedbare inkomen van 1/4% tegenover staan, als gevolg van de geringere verschuiving naar 1971 van de inflatiecorrectie in de I.B.-tarieven.

ongelijk hadden toen wij op 2 juli jl. de rekensom van de SER wat simplistisch achtten.

Hoé simplistisch zal vooral het bedrijfsleven ervaren. De door de werkgevers toch reeds als een dure concessie (terwille van de rust aan het loonfront in 1970) beschouwde aanbeveling in het SER-rapport de afbreking van de omzetbelasting op investeringen te vertragen, heeft de heer Witteveen gretig opgevolgd. Alleen wil hij de vertraging nog groter maken, hetgeen het bedrijfsleven in 1970 liefst nog f. 190 mln. meer zal gaan kosten dan de toch al niet onaanzienlijke f. 250 mln., gesuggereerd in het SER-rapport. Bovendien wordt de teruggaaf van de omzetbelasting op voorraden nog enigszins vertraagd. Dekking wordt bovendien nog verkregen door o.a. handhaving van het oorspronkelijk als tijdelijk bedoelde 46e. punt van de vennootschapsbelasting. Waarschijnlijk geen schokkende mededeling voor de NV's. Het betekent immers „geen verzwarend van druk in verhouding tot de bestaande toestand”, zoals de Miljoenennota meent. Hetgeen op zichzelf niet onjuist is. Hopelijk gaat van deze motivering evenwel geen precedentwerking uit op toekomstige belastingmaatregelen. Een belastingverhoging het eerste jaar acceptabel maken door haar als tijdelijk voor te stellen en dan de definitiefmaking het tweede jaar te motiveren met het argument dat men nu toch aan de druk ervan gewend is, lijkt ons geen lichtend voorbeeld van zindelijk denken in de openbare financiën, hoe betrekkelijk onbelangrijk de fiscale gevolgen ook kunnen zijn.

Een enkele opmerking over de uitgavenzijde van de Miljoenennota 1970. Ook al zeggen uitgaventotalen, zo lang je niets weet over de doelmatigheid van specifieke uitgavencategorieën, heel weinig, het heeft niettemin een zekere indicatieve waarde te weten dat het aandeel van onderwijs en wetenschappen bijvoorbeeld in het totaal van de begroting opnieuw zal toenemen en in 1970 ca. 27% van de totale rijksuitgaven zal uitmaken, ofwel 7,8% van het netto nationale inkomen tegen marktprijzen, tegen in 1965 nog 6,4%. Het aandeel van het wetenschappelijk onderwijs is het sterkst toegenomen in die vijf jaren, van 1,3% tot 1,9% van het nationale inkomen. Voor het overige onderwijs beliep de stijging van 5,1% tot 5,9%.

De laatste tijd kan men vrij veel pleidooien aantreffen voor handhaving of zelfs verhoging van onze „veiligheidspremie”, waarmee dan het relatieve peil van onze defensie-inspanning wordt bedoeld, relatief zowel ten opzichte van de totale Nederlandse overheidsuitgaven, als ten opzichte van deze inspanning in andere westelijke landen. Het feit dat het aandeel van Defensie in het nationale inkomen opnieuw iets zal dalen (van 4,0% in 1969 tot 3,9% in 1970) zal voor dit soort pleidooien opnieuw voedsel verschaffen. Pleidooien die wij eerlijk gezegd nooit goed begrijpen, ook niet wanneer het om andere departementen gaat. Die fixatie op een bepaald percentage (hetzij van nationaal inkomen, hetzij van het totaal der overheidsuitgaven) lijkt ons een weinigzeggende maatstaf voor de beoordeling van de mate waarin de betreffende overheidstaken worden vervuld. Ook daarvoor is bestudering van de afzonderlijke begrotingshoofdstukken gewenst.

dR

ESB

Komt nog uitvoerig terug op de  
miljoenennota 1970!

# Een uitnodiging die

## Aantekeningen bij de oratie van

In het openingsstukje van *ESB* van 27 aug. jl. werd door dR de aandacht van de H.H. economen gevraagd voor de in druk verschenen Delftse oratie van H. J. van Zuthem, die *De geloofwaardigheid van onze economische orde* heet. dR verwijt Van Zuthem wel enkele dingen, maar meent toch dat hij een bijdrage heeft geleverd tot het proces van bewustwording. Ik geloof dat *niet* en ik meen ook dat zeker economen hun aandacht beter aan andere publikaties kunnen schenken. Van Zuthem heeft een heel slecht verhaal geschreven en dat is te betreurenwaardiger omdat het thema, *de economische orde*, beter verdient. Niet alleen staat het algemeen in de aandacht, maar ook is er de laatste tijd vooral in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten veel over verschenen dat wél waardevol is.

Een belangrijk bezwaar tegen Van Zuthem is al meteen, dat hij het begrip economische orde niet definieert en zelfs niet omlijnt. Gewoonlijk wordt er onder verstaan de organisatie van het economisch leven, de wijze van coördinatie van economisch handelen, de mate van decentralisatie en democratisering van economische beslissingen. Het staat natuurlijk iedereen vrij om daar van af te wijken, maar dan zou men toch enige omschrijving verwachten. Van Zuthem heeft er een ratjetoe van gemaakt. De machtsverdeling zit er in en ook de inkomensverdeling. De „toenemende zorgvuldigheid waarmee de belangen van werknemers worden behandeld” is eveneens „een verandering van de economische orde zelf”. Waarschijnlijk worden ook de produktiejacht, de „dodelijke ernst waarmee wij onze eigen behoeften primair stellen” en de water- en luchtverontreiniging tot de economische orde gerekend. Er is zelfs reden om aan te nemen dat het gehele economisch handelen, het beleid en het behoeftenpatroon bij Van Zuthem vallen onder het begrip economische orde. Op blz. 10 en 11 blijkt het dan ook te gaan over „onze economische werkelijkheid” en dat is natuurlijk wel een erg ruim begrip.

Nu kan men dit op het eerste gezicht een woordenkwesie vinden. Maar er is m.i. meer in het geding. Niet alleen getuigt deze behandeling van een grote vaagheid en onzorgvuldigheid. Ook komt de schrijver aan een vergelijking met andere orden dan de onze niet toe. Maar bovendien wordt het onduidelijk waarvan Van Zuthem nu eigenlijk de (on)geloofwaardigheid wil behandelen. Trouwens, ook de term geloofwaardigheid is mij niet helemaal helder. Gaat het in wezen niet om de aanvaardbaarheid of de doeltreffendheid?

### INKOMENSVERDELING EN SCHAARSTE

Van Zuthem spreekt eerst over de inkomensverdeling. „Zeer grote inkomensverschillen kunnen de geloofwaardigheid van de economische orde aantasten”. Aangezien aan de welvaarts groei in dit verband een beperkende invloed wordt toegeschreven, zal wel bedoeld zijn dat ernstige

# geen aandacht verdient

an Zuthem

materiële armoede de drijfveer is. Die armoede is er niet meer over de brede lijn, maar nog wel voor bepaalde groepen. „De vraag is alleen, of deze armoede het gevolg is van onze economische situatie of van onze inkomenspolitiek. Het laatste lijkt mij te verdedigen”. Helaas adstrueert Van Zuthem deze stelling niet, maar hij wil kennelijk zeggen dat de geloofwaardigheid van de economische situatie (!) niet wordt aangetast als iets met beleid te verhelpen is. Dat lijkt me twijfelachtig. En geldt het dan niet evenzeer voor de door de schrijver sterk beklemtoonde water- en luchtverontreiniging? Terloops wordt ook over de inkomensnivellering als feit gesproken, maar helaas opnieuw zonder bewijs.

Vervolgens bespreekt Van Zuthem de machtsverdeling binnen de bedrijven, die afgezien van detailkritiek in grote lijnen door de werknemers wordt aanvaard. Ik betreur dat met de schrijver, maar meer nog dat hij over de andere economische machten, de collectieve, niet spreekt. Deze macht (van de overheid) breidt zich uit en dat lijkt mij een punt van betekenis. Het sociaal-economische beleid kan met recht worden beschouwd als een compensatie voor de nadelen van een kapitalistische economische orde. De verzorgingsmaatschappij verandert die orde en dat zou de geloofwaardigheid ervan wel eens kunnen beïnvloeden, meer dan de factoren die Van Zuthem noemt.

Als de belangrijkste van die factoren ziet hij de idee van de materiële schaarste. De behandeling daarvan is ook de kern van zijn betoog:

„Dit idee van de schaarste is zo centraal en beheersend voor ons denken en handelen, dat het zoals bij dergelijke ideeën meer voorkomt, geen voorwerp van kritiek en bezinning is. Toch is hiertoe alle aanleiding, want het ontstaan van het schaarste-begrip hangt samen met armoede en gebrek aan primaire middelen. Niettemin wordt het begrip schaarste meestal ongenueanceerd gebruikt, ongeacht of er sprake is van primaire, secundaire of luxe behoeften. Evenmin leeft de vraag waar de bron ligt van de behoeften, zodat er van echte en onechte behoeften gesproken zou kunnen worden.”

Als ik het goed zie, wordt hier opnieuw een van de gebruikelijke terminologie afwijkend begrip gehanteerd. In het spraakgebruik betekent schaars: voor geld en goede woorden nauwelijks te bemachtigen. Dat is niet bedoeld. Voor economen is schaars een technische term die betekent: niet onbepaald voorhanden. In die zin bestaat schaarste natuurlijk, zoals ook al blijkt uit de onvervulde wensen van Van Zuthem. Ik geloof dat bedoeld is dat er geen honger en gebrek meer heerst, althans niet hier in betekenende mate. De dringendheid van de behoeften wordt dan minder groot, maar dat is toch algemeen bekend?

Jammer is ook dat van primaire, secundaire en luxe en bovendien van echte en onechte behoeften wordt gesproken. Zonder nadere aanduiding zijn deze begrippen immers onbruikbaar. Ook begrijp ik niet dat Van Zuthem stelt dat het nastreven van materiële geneugten en de eruit voortvloeiende produktiejacht geen voorwerp van kritiek en bezinning zijn. Hij zit daar, naar ik aanneem, wat beter

in dan ik, maar er is toch in de loop der tijden van religieuze zijde en door moralisten veel over gezegd? En er wordt de laatste tijd toch heel druk over gediscussieerd, juist ook in Nederland?

„Toch is het duidelijk”, aldus de schrijver, „dat de noodzaak tot een alsmear stijgende materiële welvaart vanuit humanitaire overwegingen niet aanwezig is”. En de schaarste-idee moet om die reden zelfs verworpen of tenminste sterk gerelativeerd worden. Hoezo? En welke overwegingen zijn dit dan? Toevallig vind ik voor mijzelf toemening van de individuele koopkracht óók niet zo belangrijk. Maar velen staan pas aan het begin van een redelijke consumptie en de collectieve voorzieningen, de toemening van de vrije tijd en de welvaartsverdeling op wereldschaal, die Van Zuthem terecht belangrijk acht, vragen toch ook om welvaartstoemening en ze wijzen op schaarste.

Er is nog een gevolg van het schaarste-syndroom. „Terecht of ten onrechte worden we getrokken in de tegenstelling tussen efficiency en democratie, alsof hier sprake is van gelijkwaardige alternatieven waartussen de mensen kunnen kiezen. In een schaarste-maatschappij zal altijd worden gekozen voor de efficiency”. Alweer een onbegrijpelijke passage. Gaat het nu wel of niet om een tegenstelling? Van Zuthem meent kennelijk van wel, want hij spreekt later van een spanning en van de democratie die nu te financieren is. Ik geloof hier niet erg in en meen dat zeker in onze tijd de efficiency democratie eist. En als het niet gaat om gelijkwaardige alternatieven, welke verdient dan prioriteit? En kiezen we altijd voor efficiency? Op staatkundig terrein toch niet?

## WERKLOOSHEID EN MARKTMECHANISME

Een derde gevolg is de angst voor werkloosheid. Het lijkt mij zeer de vraag of die aan de schaarste kan worden toegeschreven. Eerder lijken mij in het geding het gevoel uitgeschakeld te worden en de arbeidsethos. Dus eerder overgeleverde waarden en normen dan de economische orde. In het voorbijgaan concludeert Van Zuthem nog dat in onze tijd „economische schommelingen niet in de laatste plaats het gevolg zijn van het ongecontroleerde consumeren”. In de eerste plaats is dat niet waar. Schommelingen ontstaan door de investeringen, door de overheid, door het economisch proces; de consumptie is relatief een stabiele factor waarvan het aandeel in het nationale inkomen ook niet toeneemt. Maar bovendien: moet de consumptie dan gecontroleerd worden? Dat is op zijn minst in strijd met het verdere betoog.

Van Zuthem concludeert: „Met de groei van de welvaart worden de voorwaarden geschapen, waaronder wij onze produktie kunnen richten op hetgeen wij in gezamenlijk overleg nodig vinden”. En ook: „Schaarste is een fictie geworden, die als zelfstandig economisch motief op misleiding berust en vervangen moet worden door planning”. Hier snap ik niets van. Juist als schaarste een

fictie is, lijkt planning mij minder nodig. Juist in de ontwikkelingslanden is planning een bittere noodzaak. Bij ons overigens ook, maar dat komt omdat er nog zoveel dingen schaars zijn en zelfs schaarser worden. De vrije bestedingsmarge wordt groter, maar dat maakt gezamenlijk overleg in andere fasen toch niet minder urgent?

Naast de schaarste is er nog een tweede fictie, nl. „die van de dienstbaarheid van onze economische orde. Nog steeds is de gangbare opvatting, dat het marktmechanisme reageert op de wensen van de consumenten”. Ik weet niet welke gangbaarheid hier wordt bedoeld. De consumenten zelf lijken mij deze mening over het algemeen niet toegevoerd. De economische wetenschap, die over het marktmechanisme het een en ander in het midden heeft gebracht, hangt deze opvatting sinds de monopolioïde marktvormen worden geanalyseerd ook niet meer zonder voorbehoud aan. Overigens heeft Van Zuthem inzake de gebrekkige dienstbaarheid natuurlijk wel gelijk, maar hij overdrijft sterk als hij meent dat „de tijd waarin de wil van de consumenten kan worden uitgevoerd voorbij is”. En hij komt met zichzelf in strijd, als hij stelt dat de huidige orde eenzijdig dienstbaar is aan het opheffen van een vooronderstelde materiële schaarste. Want die veronderstelling leeft toch juist bij de consumenten?

## TEGENSTRIJDIG BETOOG

Er zou over de beschouwingen van Van Zuthem nog wel meer te zeggen zijn, maar het bovenstaande lijkt mij voldoende om aan te tonen dat hij een bijzonder warrig en tegenstrijdig betoog heeft gehouden. Het gaat hem in feite ook helemaal niet om de economische orde. Eigenlijk wil hij aantonen dat onze maatschappelijke waarden niet deugen en dat *ons behoeftenpatroon wijziging dient te ondergaan*. De mythe van de schaarste is de mythe van de verkeerde behoeften!

Nu is er voor de verandering van het behoeftenpatroon best iets te zeggen. Maar ook een uiteenzetting van de persoonlijke opvattingen hieromtrent vraagt om enige helderheid. Van Zuthem bepleit eerst meer aandacht voor het welzijn en zegt dat dit „een ondergeschikte en concurrerende waarde heeft t.o.v. de materiële voortuitgang”. Ja, concurrerend altijd natuurlijk, dat volgt uit de schaarste. Welzijn brengt kosten met zich mee. Of meent Van Zuthem misschien van niet? En ondergeschikt is jammer, maar dat is niet een gevolg van het feit dat we de offers die moeten worden gebracht niet *kunnen* opbrengen, maar van de *onwil*. Het is een kwestie van politieke keuze en ik vind het te betreuren dat Van Zuthem hier de mythe van de onmogelijkheid in stand houdt. Hij bevordert daarmee het misverstand dat de oplossing van allerlei misstanden de omverwerping van het hele systeem vereist. En dat leidt tot starheid en status quo. Dat onze verkeerde keuze „de heiligheid van de individuele behoeften aan goederen en diensten” onderstreept, lijkt mij op zijn minst opnieuw onzuiver gesteld. De behoefte aan welzijn, aan zuivere lucht en water, is toch ook een individuele? Ten dele is zij zelfs nu al te voldoen, op de markt. En anderdeels eist deze behoefte een collectieve ingreep en als de politieke wil er is, kan die best plaatsvinden.

Van Zuthem zegt: „Onze samenleving is ziek, omdat wij wel de financiële en technische problemen van de ruimtevaart en de kleuren-TV kunnen oplossen, maar niet de financiële en technische problemen van de ontwikkelingshulp, de water- en luchtverontreiniging en het parkeer-

probleem”. Nu is het vraagstuk van de ontwikkelingslanden heel wat complexer dan de andere en het vereist een mondiale aanpak en organisatie. Maar voor de rest is het een kwestie van willen en niet van kunnen; van prioriteiten dus. Ruimtevaart is ook niet een zaak van economische orde en berust op een collectieve aanpak, die ook de andere problemen zou kunnen oplossen. Op het terrein van de water- (Nederland) en lucht-(V.S.)verontreiniging wordt aan die oplossing trouwens eindelijk gewerkt.

Nee, het is duidelijk dat Van Zuthem voorstander is van bepaalde politieke prioriteiten, dat hij een hogere waarde wil zien toegekend aan het welzijn en dat hij egoïstische drijfveren betreurt. Dat mag (en ik ben het grotendeels met zijn voorkeuren eens), maar het ontslaat hem niet van de plicht daarover helderder te zijn en de oorzaken goed te analyseren.

Overigens wil de schrijver ook een andere economische orde. Ten eerste wil hij democratischer functionerende bedrijven. Akkoord, maar dan toch niet met de illusie daardoor het schaarste-idee aan betekenis te laten verliezen en een andere behoeftenschaal te doen ontstaan. Daarop wijst bijv. de Joegoslavische orde ook niet. Het gaat hier om een waarde in zichzelf.

Ook wil Van Zuthem de consumenten meer laten meespreken. Met hun bestaande voorkeuren? En hoe? Hij „pleit hiermee niet voor een herstel van een liberaal marktmechanisme”, hoewel dit mechanisme in handen van de overheid en overigens onder concurrentieverhoudingen wel degelijk de consumentensoevereiniteit bevordert. Er kleven echter grote nadelen aan, maar het aantonen daarvan zou een behandeling van de economische orde vereisen. Wat wil Van Zuthem dan wel? „Een maatschappij, waarin mensen zelf in volle bewustzijn de voorwaarden scheppen waaronder zij willen leven”. Dat klinkt aantrekkelijk genoeg, maar daarvoor was dit hele verhaal niet nodig en had gesproken moeten worden over collectieve beslissingsmechanismen, over de functionering van de democratie, over coördinatieproblemen en over de botsing met een gedecentraliseerde besluitvorming. En over een marktmechanisme met doelbewuste correcties.

Het is jammer dat een aantal belangwekkende onderwerpen zo dooreen zijn gehaspeld en zo onvoldoende zijn geanalyseerd. Tot bewustwording kan dit betoog m.i. niet bijdragen. En evenmin tot begrip omtrent „in welk kader ik de bedrijfssociologie wil beoefenen”. En ook niet tot de samenwerking tussen deze wetenschap en andere. Gelukkig geeft Van Zuthem aan het eind van zijn verhaal een interessant onderzoekprogramma, dat op beter doet hopen. Hij legt er terecht de nadruk op dat de wetenschapsman zijn onderwerp kritisch moet benaderen. Het is in dit verband jammer, dat aan het slot een typisch misverstand weer opduikt. Van Zuthem zet zich af tegen een neutrale of waarde-vrije wetenschap: „Een voorbeeld daarvan zou zijn een bedrijfssociologie, die meehelpt productie- en organisatieproblemen op te lossen los van de kritische vraag waartoe en in wiens opdracht en belang we eigenlijk produceren en organiseren”. Zo'n wetenschap lijkt mij nu juist niet waardevrij en zelfs niet waardebewust. Ik weet niet of Van Zuthem zijn oratie als een voorbeeld van bewuste waardegebondenheid beschouwt. In dat geval heeft hij m.i. deze vorm van wetenschapsbeoefening geen dienst bewezen. Na zijn vorige publikaties vond ik deze teleurstellend.

C. de Galan

# Wisselkoersvariatiën en economische integratie

„Life in this wicked world is a choice of evils”\*

## INLEIDING

### Probleemstelling

De Franse Frank werd onlangs gedevalueerd. Een opwaardering van de Duitse Mark wordt door velen verwacht. Het invloedrijke Engelse blad *The Economist* pleit steeds veelvuldiger voor een zwevend Pond Sterling. Geruchten gaan dat ook in IMF-kringen wordt overwogen om over te gaan op een stelsel van flexibeler en/of verschuivende wisselkoersen.

Al deze ontwikkelingen maken de vraag zeer actueel hoe men in een integrerend gebied als de EEG, vanuit het standpunt van voortgezette integratie, zich moet opstellen tegenover de roep om vrijere wisselkoersen.

Het is geenszins de bedoeling hier het probleem van vaste versus vrije wisselkoersen in zijn algemeenheid aan de orde te stellen.<sup>1</sup> De ontzaglijke hoeveelheid literatuur op dit gebied geeft wel de overtuiging dat geen enkel „haalbaar” systeem „in this wicked world” anders kan zijn dan een „choice of evils”. Zelfs uitsluitend in het licht van de integratie wordt de problematiek slechts uiterst fragmentarisch behandeld. Zo wordt bijvoorbeeld de moeilijke vraag hoe flexibele koersen zich zouden kunnen verdragen met een gemeenschappelijk landbouwbeleid in zijn huidige vorm, niet aan de orde gesteld. Dat echter het huidige stelsel van de „adjustable peg” daarmee harmonieert, zal na de jongste Franse devaluatie wel niemand willen bevreemden.

Voorts maakt schrijver er allermintst aanspraak op de technische aspecten van alternatieve systemen voldoende te hebben doorgelicht. Zulks geldt derhalve nog te meer voor de eventuele consequenties. Getracht wordt slechts te illustreren dat indien men in de naaste toekomst de proef zou nemen met een stelsel van flexibeler wisselkoersen, een integrerend gebied zoals de EEG daarbij voor speciale keuzeproblemen kan komen te staan.

### Begripsbepaling

Alvorens verder te gaan, is het van belang om de in de titel genoemde term *koersvariatiën* nader te bepalen. Volledig vrije wisselkoersen willen wij niet in de beschouwingen betrekken. Het is uitermate onwaarschijnlijk dat men in de naaste toekomst voor zulk een stelsel zal opteren. Wel zijn praktisch relevant (a) het stelsel van de „adjustable peg”, zoals het huidige Bretton Woodsstelsel veelal wordt aangeduid, alsmede (b) systemen met een bredere band, al dan niet met verschuivende pariteiten,

zoals die tegenwoordig alom in discussie zijn en waarvan aanvaarding in de naaste toekomst niet lijkt uitgesloten. Met *verschuivende pariteit* („sliding parity”) wordt in dit artikel bedoeld elke systematische beweging van pariteiten, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt naar technische methode.

### Meade: externe én interne flexibiliteit

De theoretische problemen van vaste of variabele wisselkoersen in verband met een douane-unie werden door J. E. Meade in één van een drietal in Rotterdam gehouden voordrachten reeds in 1955 besproken<sup>2</sup>. Hij gaf toen als zijn mening te kennen dat: „The use of the weapon of exchange rate variations would.... usually ease the achievement of balance of payments equilibrium and the maintenance of real freedom of trade within an economic union”. Hij noemde wijzigingen in de wisselkoers toen: „...one of the most potent and least obnoxious forms of adjustment”<sup>3</sup>.

Bij het variëren van de wisselkoers onderscheidde Meade twee mogelijkheden:

- (1) Vaste koersen tussen de partnerlanden onderling (intern), maar variatiemogelijkheid in de gezamenlijke koersen naar buiten (extern); dit zou men kunnen aanduiden met de term „blokflexibiliteit”;
- (2) Variatie in de externe én interne koersen. Aan de laatste mogelijkheid gaf hij duidelijk de voorkeur.

De redenering van Meade kwam hierop neer dat hij als alternatief voor koerswijzigingen zag, hetzij het gezamenlijke variëren van import- en betalingsbeperkingen naar buiten, hetzij gezamenlijke, doch gedifferentieerde, deflatie of inflatie. Waar import- en betalingsrestricties binnen een Unie niet kunnen worden toegepast, zou bij vaste interne koersen als enig middel tot onderlinge redressering van de betalingsbalans overblijven binnenlandse deflatie of inflatie. De hieruit voortvloeiende noodzaak van een gecoördineerde economische politiek zou volgens Meade vervallen als *koerswijziging* ook tussen de unielanden mogelijk zou zijn. Aldus zou de vrijheid worden herkre-

\* Verzuchting van J. E. Meade in „The Various Forms of Exchange-rate Flexibility”, zie voetnoot 5.

<sup>1</sup> Verwezen moge worden naar F. Hirsch: *Money International*, Allen Lane, The Penguin Press, Londen 1967, vooral Hoofdstuk 15, met name tabel 28.

<sup>2</sup> J. E. Meade: *The Theory of Customs Unions*, Professor Dr. F. de Vries Lectures, North-Holland Publishing Company, Amsterdam 1955, Hoofdstuk 1.

<sup>3</sup> J. E. Meade: *op. cit.*, p. 26.

voor elk uitieland om een binnenlandse financiële politiek te voeren uitsluitend met het oog op de eigen binnenlandse vereisten. Vrijheid van handel en betalingen, aldus Meade, zou dan verenigbaar zijn met echte onafhankelijkheid van nationale monetaire stelsels <sup>4</sup>.

Ruim tien jaar later stelde Meade:

„I am one of those who favour a much greater measure of exchange rate flexibility than is practised by the countries of the free world today, but life in this wicked world is a choice of evils and it may be that the evils of exchange rate variations when one comes to look at them are worse than some of the other methods. I do not myself believe this to be the case, but it is only fair to have a good look at the difficulties” <sup>5</sup>.

Het is de bedoeling om in het hiernavolgende enkele van zulke „difficulties” te bezien, speciaal in verband met landen die streven naar een gemeenschappelijke markt.

#### EXTERNE FLEXIBILITEIT EN INTEGRATIE: INTERNE VASTE OF FLEXIBELE KOERSEN?

Zoals in het begin reeds gesteld werd, beweegt de meningsvorming in de vrije wereld zich in de richting van *grotere flexibiliteit* van koersen met de mogelijkheid van verschuivende pariteiten. In dit verband kan de jaarvergadering van het IMF in september 1969 van bijzonder belang worden.

De vraag wordt dan acuut of men in de EEG dan nog kan en moet aansturen op „*blokflexibiliteit*” (met *onderling vaste koersen*), of dat men *individueel* aan een nieuw stelsel zal deelnemen en zodoende ook frequenter *onderlinge pariteitswijzigingen* als systeem gaat accepteren.

#### Wat zegt het Verdrag?

Bij het beantwoorden van deze vraag biedt het Verdrag van Rome ons weinig hulp. In dit Verdrag wordt de betalingsbalans tot de eigen verantwoordelijkheid van de lidstaten gemaakt en wordt ieder lid geacht een zodanig economisch beleid te voeren dat het evenwicht van zijn betalingsbalans in haar geheel verzekerd en het vertrouwen in zijn valuta gehandhaafd wordt (Art. 104). Wel wordt gesproken van het coördineren van economische politiek tot dit doel (Art. 105) en het beschouwen van de wisselkoerspolitiek als een zaak van gemeenschappelijk belang (Art. 107), maar van een soort valuta-unie met vaste onderlinge koersen is geen sprake. Formeel is integratie op monetair terrein dus geen dwingend onderdeel van het Verdrag.

#### Wat zeggen de experts?

Meade. We hebben reeds geconstateerd dat Meade in 1955 de mogelijkheid van *koersvariatie* naar binnen zowel als naar buiten bepleitte. Hij dacht toen waarschijnlijk meer aan een douane-unie (vrij goederenverkeer) dan aan een gemeenschappelijke markt of een nog verder gaande economische unie. Zelfs dan bleek onvoldoende duidelijk dat men ook bij variabele koersen internationale monetaire coördinatie niet duurzaam kan ontberen. *Zonder zulk een coördinatie kan naar mijn mening geen enkel internationaal monetair bestel bevredigend werken.* Hiervan zijn wij nog ver verwijderd.

Carli. Volgens recente berichten <sup>6</sup> schijnt Dr. Carli, Gouverneur van de Bank van Italië, zich, althans voorlopig,

B.B.K.:  
kunstdruk

P.T.T.:  
winstpost

Cape Griz Nijs

Leraren- en scholenprotest:  
on(der)wijsbeleid

Misdadige uitwas autocultuur:  
zwarte pomp

VMF/Stork-Werk(spoor)loos

Geruchten over verplaatsing  
nationale Dodenherdenking:  
rotter Dam?

(ongecorrigeerd)

weliswaar een voorstander te betonen van *meer flexibele koersen*, ook voor de EEG-landen t.o.v. elkaar, maar blijft hij als einddoel zien de vorming van een monetaire zone die zich kenmerkt door *intern rigide wisselkoersen*.

Holtrop. Vooralsnog acht Holtrop <sup>7</sup> het volmaakt onmogelijk dat de centrale banken in een gebied als de EEG gezamenlijk de verantwoordelijkheid op zich zouden nemen voor het interne evenwicht binnen de Gemeenschap als geheel, én voor het externe evenwicht en bloc in verhouding tot de rest van de wereld. Dit zal onmogelijk zijn, aldus Holtrop, zolang de Gemeenschap nog bestaat uit soevereine naties die verschillen in welvaartsniveau en in nationale sociale en politieke doelstellingen, die nog zelfstandig kunnen beslissen over overheidsbestedingen en belastingen, en die het nog vrij staat hun eigen munt te infleren door overmatige kortlopende financiering van overheidsuitgaven.

Geen van deze zaken, aldus Dr. Holtrop, is nog onder supranationale controle en voorzover dit kan worden voorzien, verwacht hij ook geen ontwikkeling in deze richting.

Toch mag hieruit *niet* worden afgeleid dat Dr. Holtrop, in verband met het daardoor ook binnen de EEG zich kunnen voordoen van betalingsbalansonevenwichtigheden, destijds de gedachten reeds liet gaan in de richting van *pariteitsveranderingen* als instrument van betalingsbalanspolitiek. Hij zei namelijk: „Under these circumstances it is essential that every member-country of an integrated community, as a check on its financial policies, remains

<sup>4</sup> J. E. Meade: *op. cit.*, p. 28.

<sup>5</sup> J. E. Meade: „The Various Forms of Exchange-rate Flexibility” in *International Payments Problems*, Washington D.C., American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1966, p.p. 71-80. Tevens in L. H. Officer & Th. D. Willett (ed.): *The International Monetary System*, p.p. 201-211.

<sup>6</sup> Zie *The Economist*, 7/6/1969, p. 72, en de *N.R.C.*, 10/7/1969, p. 3.

<sup>7</sup> M. W. Holtrop: *Central Banking and Economic Integration*, The Per Jacobsen Foundation, 1968.

responsible for its balance of payments and, ultimately, for the *maintenance* of its exchange parity" <sup>8</sup>. Zekere beperkingen van de vrijheid van het kapitaalverkeer acht hij daarbij onvermijdelijk, omdat anders het binnenlandse monetair instrumentarium voor betalingsbalansevenwicht niet langer effectief zou zijn.

*Bosman*. Een krachtig geluid ten gunste van *vaste* koersen in EEG-verband komt in Nederland van Professor Dr. H. W. J. Bosman uit Tilburg. Zijn betoog <sup>9</sup>, gezien vanuit normatief gezichtspunt, komt mij strikt logisch voor. Wil men voortgezette integratie, waaronder uiteindelijk ook vrij kapitaalverkeer, dan zal ook met kracht moeten worden gestreefd naar een gemeenschappelijk maken van de monetaire politiek. Beziet men de bestaande Gemeenschap als een Unie in wording, dan is, aldus Bosman, een monetaire Unie de logische consequentie.

Wanneer dat doel kan worden bereikt is nog onzeker, doch, zegt Bosman, wel dient alles te worden nagelaten wat het bereiken van dit doel zou uitstellen of op losse schroeven zetten. Hij voegt hieraan toe: „...zo zou het thans toch reeds zo moeten zijn dat de coördinatie van het monetair beleid althans de zekerheid geeft dat de wisselkoersen tussen de landen niet meer behoeven te veranderen”.

Een mogelijke innerlijke tegenstrijdigheid in het Verdrag, waar Bosman<sup>10</sup> op duidt, is dat wel gestreefd wordt naar een vrij kapitaalverkeer, maar het Verdrag een monetaire Unie met onderling vaste koersen niet voorschrijft. „Opnieuw zien wij dus”, aldus Bosman, „dat onherroepelijke vastheid van wisselkoersen uiteindelijk de voornaamste eis is waaraan voldaan moet worden om het kapitaalverkeer niet alleen formeel doch ook materieel vrij te maken”. Hij stelt zich hierbij op het standpunt dat bij onderling variabele koersen door het risico-element van een mogelijke koerswijziging egalisatie van rentevoeten slechts onvolledig plaats zal vinden.

Aanvaardt men de wenselijkheid (impliciet schuilt hierin uiteraard een waardeoordeel) van voortgezette integratie, dan zal men die van een monetaire Unie in principe niet kunnen verwerpen.

Velen zullen het daarom eens zijn met de door Bosman geuite gedachte dat de logica van de voortgezette uitvoering van het EEG-verdrag eist dat deze EEG uitmondt in een monetaire Unie.

*Von der Groeben*. Ook in kringen van de Commissie der Europese Gemeenschappen zijn in het recente verleden geluiden te beluisteren geweest van een sterk pleiten voor *vaste* wisselkoersen. Zo stelde Dr. H. von der Groeben <sup>11</sup> dat de nog bestaande flexibiliteit in de koersen van de EEG-landen geheel zou moeten verdwijnen. Onder de Europese Monetaire Overeenkomst behoeft niet te worden geïntervenieerd indien de koersen met niet meer dan 0,75% van de dollarpariteit afwijken. Dit betekent theoretisch mogelijke wisselkoersfluctuaties van maximaal 3%. Von der Groeben pleit daarentegen voor een systeem waarbij de koersen in het geheel niet meer rond de pariteit zullen schommelen. Tevens stelt hij:

„It would decidedly be a better contribution to the creation of conditions similar to those of a domestic market if the parities were 'frozen' once and for all within the Common Market”.

Hij voegde hier echter later aan toe:

„It would be a mistake to imagine that it would be sufficient to declare the parity relationship within the union immutable by

Curatoren van het Nederlandsch Economisch Instituut hebben besloten tot uitbreiding van het Directorium van het Instituut. Het verheugt ons dat op grond van dit besluit tot de Directie van het Instituut per 1 september 1969 is toetgetreden Prof. Dr. J. H. P. Paelinck. Prof. Paelinck is hoogleraar aan de Economische en Sociale Faculteit te Namen en aan de Nederlandse Economische Hogeschool te Rotterdam.

**Directie Stichting  
Het Nederlandsch Economisch Instituut**

a legal act. If no action is taken to safeguard the actual economic basis for this measure, circumstances could well render it inapplicable, since decisions and developments in the national economies might affect the market in such a way as to make nonsense of legal undertakings”.

„Over the longer term there is”, aldus Dr. von der Groeben, „a definite need for agreement on common objectives, since failure to reach such agreement would mean that it would be impossible to make the monetary arrangements which are indispensable if there are to be conditions similar to those of a domestic market, and that the fixing of the exchange rates would not only make no sense but would give rise to additional difficulties”.

*Deze laatste opmerking is belangrijk. Voorziet men vooralsnog geen overeenstemming over gemeenschappelijke doeleinden, en geen mogelijkheid van een gemeenschappelijke monetaire politiek, dan moet men wellicht bij het ontbreken van de voorwaarden voor wat men een „first best”-oplossing zou kunnen noemen, opteren voor wat men beschouwt als een „second best”-oplossing van meer flexibiliteit van koersen ook onderling.*

De recente Franse devaluatie illustreert overduidelijk de grote mate van monetaire autonomie die zelfs binnen de EEG nog bestaat. Ook beslissingen omtrent de waarde van de Mark blijven in laatste instantie geheel aan Duitsland voorbehouden, waarbij nationale politieke overwegingen een grote rol spelen.

Er ontbreekt dus veel aan de door Dr. von der Groeben zo noodzakelijk geachte „agreement on common objectives”. De nationale autonomie op het gebied van het gebruik van de instrumenten van economische politiek is nog zeer groot, en het laat zich aanzien dat men die autonomie, ook binnen de EEG, slechts uiterst schoorvoetend zal prijsgeven. Dit kan aanleiding geven tot verstoring van het externe evenwicht, ook binnen de Gemeenschap, hetgeen vroeger of later zou kunnen leiden tot onevenwichtige wisselkoersverhoudingen.

<sup>8</sup> M. W. Holtrop: *op. cit.*, p. 16, cursivering van mij.

<sup>9</sup> Zie H. W. J. Bosman: „Het Pond Sterling en de Monetaire Integratie in West-Europa”, *Economie*, april 1969, p.p. 320-323.

<sup>10</sup> H. W. J. Bosman: „Monetaire Integratie in West-Europa”, *Tijdschrift voor Economie*, 1966, no. 2, tevens opgenomen in Prof. Dr. H. W. J. Bosman: *Internationale Monetaire Aspecten*, Stenfort Kroese, 1969, p.p. 105-125.

<sup>11</sup> Zie Dr. Hans von der Groeben: „European Monetary Policy”, in *Geldtheorie und Geldpolitik*, Festschrift für Professor Schmolders, doch uitgegeven als overdruk door de Commissie van de Europese Gemeenschappen, Brussel, november 1968.

## KOERSFLEXIBILITEIT: TWEE SYSTEMEN

Een tegenwoordig veel besproken gedachte is die van een vergroten van de koersflexibiliteit door een groter toelaatbare spreiding van de koersen rondom de pariteit (de zogenaamde „bredere band”) <sup>12</sup>. Daaraan wordt wel gekoppeld de gedachte van, al dan niet automatisch, verschuivende pariteiten („sliding parity”) <sup>13</sup>.

### *Bredere band met „sliding parity”*

Bredere banden en verschuivende pariteiten worden vaak min of meer in één adem genoemd. Zo blijkt uit een in 1966 gepubliceerde verklaring van 27 vooraanstaande economen, waaronder o.m. uit Engeland Meade en uit Nederland Tinbergen, dat men zowel het systeem van de bredere band alsook de „shiftable parity” propageerde.

Toch kan men voorstander zijn van het ene en tegenstander van het andere. Twee economen weigerden bijvoorbeeld te tekenen omdat zij zich wél konden verenigen met de bredere band, doch niet met de verschuivende pariteiten. Twee van de 27 tekenden weliswaar, maar zouden de verklaring liever hebben gezien zonder het voorstel van de verschuifbare pariteit <sup>14</sup>. Zo kan het wellicht worden begrepen dat G. N. Halm, die eerder had gepleit voor het systeem van de bredere band rond onveranderlijke pariteiten <sup>15</sup>, zich toch onder de ondertekenaars bevond.

Omgekeerd, willen de meeste voorstanders van een „sliding parity” deze wél zien gekoppeld aan een bredere band. Zo behelst het voorstel van Houthakker een bescheiden verruiming van de spreiding der koersen rond de (bewegende) pariteiten. Het accent ligt hier echter duidelijk anders. Houthakker stelt namelijk dat een verbreding van de band zonder middeling „weinig tot het aanpassingsproces bij zou dragen omdat dat proces de ontwikkeling van evenwichtspariteiten moet dienen en niet de afremming van conjuncturele en incidentele schommelingen” <sup>16</sup>.

Als een belangrijk *nadeel* van het stelsel van de „sliding parity” wordt wel genoemd het gevaar van *destabiliserende speculatie*. Dit gevaar wordt groter naarmate de pariteit per tijdseenheid met een groter percentage mag bewegen. In een voorbeeld neemt Meade <sup>17</sup> aan dat landen zou worden toegestaan hun pariteit met maximaal  $\frac{1}{6}\%$  per maand te veranderen. Zouden ze een voortdurend tekort of surplus op hun betalingsbalans hebben, dan zouden ze in Meade's systeem daartoe verplicht moeten worden. Dit zou betekenen dat indien voor twee valuta's de trend zich een jaar lang voortdurend in tegenovergestelde richting bewoog, de valuta van het deficitland maximaal met  $(2 \times 12 \times \frac{1}{6} =) 4\%$  t.o.v. die van het surplusland zou kunnen depreciëren. Voor kortlopend kapitaal zou dan de neiging bestaan om op grote schaal zich te gaan bewegen van het tekort- naar het surplusland.

### *Bredere band met vaste pariteiten*

De voorstanders van het systeem van de bredere band met behoud van vaste pariteiten wijzen erop dat onder hun stelsel de *speculatie stabiliserend* zal werken, indien de band althans niet te breed wordt genomen. Immers, onder dit systeem kan een valuta die onder druk komt slechts beperkt depreciëren, en kan op een gegeven moment alleen nog maar omhoog. Speculanten zullen dan een valuta die onder druk staat, gaan *steunen*.

## Conclusie

Bovenstaande observaties geven aanleiding tot de overweging dat de keuze van het bepaalde technische systeem dat in beperkte mate een grotere flexibiliteit in de wisselkoersen moet brengen, een zaak is waarbij duidelijke voorkeuren een rol kunnen spelen.

## KOERSFLEXIBILITEIT EN EEG

Terwijl de voorstanders van vaste koersen binnen de EEG het huidige „Bretton Woods”-systeem van de „adjustable peg” voor intern gebruik per definitie moeten verwerpen, zullen anderen toch ook vermoedelijk weinig heil zien in de continuering van een stelsel dat in recente jaren onbevredigend heeft gewerkt. Heeft men daarnaast vooralsnog onvoldoende vertrouwen in het verzekeren van betalingsbalansevenwicht door middel van gecoördineerde fiscale en monetaire politiek binnen de EEG dan zal men, teneinde ruimte te scheppen voor aanpassing, zich toch wellicht voelen aangetrokken tot een stelsel van grotere flexibiliteit in de wisselkoersen ook binnen de EEG. Het kan hier uiteraard dan heel best zijn een „choice of evils”, een „second best”-oplossing in de praktische omstandigheden

<sup>12</sup> Voor een uitvoerige bespreking van dit systeem moge worden verwezen naar G. N. Halm: *The „Band” Proposal: The Limits of Permissible Exchange Rate Variations*, Princeton University 1965.

<sup>13</sup> Zie bijvoorbeeld H. S. Houthakker in *Economisch Kwartaal Overzicht Amro Bank*, december 1968, die voorstelt een „zelfregelende pariteitschaal”. Zie ook A. J. Butter: „Automatisch kruipende wisselkoersen”, *ESB*, 30/7 en 6/8, 1969, voor de meer technische aspecten en verdere literatuur.

<sup>14</sup> Zie W. Fellner: „On Limited Exchange-rate Flexibility”, Hoofdstuk 5, in W. Fellner, F. Machlup, R. Triffin and Eleven Others: *Maintaining and Restoring Balance in International Payments*, Princeton University Press, 1966.

<sup>15</sup> G. N. Halm: *op. cit.*

<sup>16</sup> H. S. Houthakker, *t.a.p.*, p. 15.

<sup>17</sup> J. E. Meade in de in voetnoot 4. vermelde bron.

## Mededelingen

### Kwaliteitsbeleid - Besliskunde

Het Adviesbureau voor Kwaliteitsbeleid en Besliskunde zal dit najaar de 10e Informatie cursus Besliskunde (Operational Research) en de 2e Cursus Toegepaste Statistiek organiseren.

De cursus Besliskunde is bedoeld voor leidinggevende functionarissen in industrie en handel en bij de overheid. Deze cursus omvat een tiental bijeenkomsten, telkens twee op één dag ('s middags en 's avonds) met een tussenruimte van twee weken. De cursus Toegepaste Statistiek is bedoeld voor functionarissen op middelbaar niveau in industrie, handel, bij de overheid, op wetenschappelijke instituten, laboratoria, enz. Deze cursus omvat 24 bijeenkomsten, telkens twee op één dag ('s middags en 's avonds) eveneens met een tussenruimte van twee weken. Bij beide cursussen ligt het accent op de toepassingen.

Voor nadere inlichtingen wordt u verzocht zich schriftelijk of telefonisch te wenden tot bovengenoemd Adviesbureau, Weena 700, Rotterdam, telefoon (010) 12 58 65.



waarin men zich denkt te bevinden.

Met name voor een integrerend gebied als de EEG lijkt het van belang om aan enkele van de in de vorige paragraaf genoemde mogelijke verschilpunten t.a.v. de praktische uitvoering van een grotere koersflexibiliteit speciale aandacht te geven.

*Met „sliding parity”*

Wij hebben reeds gezien dat een bewegende pariteit de mogelijkheid oproept van destabiliserende valutaspeculatie. Voorstanders van dit systeem stellen zich echter voor, deze speculatie te bedwingen door ervoor te zorgen dat er de nodige verschillen ontstaan in de rentevoeten op korte termijn. Zo stelt Meade dat in zijn voorbeeld met een 4% hogere rentevoet in het depreciërende land de speculatie volledig zou kunnen worden bezworen. Dit zou volgens sommigen tevens het voordeel hebben dat er hiermede een automatische stabilisator wordt geïntroduceerd.

Hier staat evenwel tegenover, dat bij het voeren van een dergelijke politiek de rentevoet voor binnenlands gebruik wegvalt als een instrument van economische politiek, en men zich veel meer zal moeten verlaten op fiscale politiek. In zoverre korte- en lange-termijnrentevoeten niet onafhankelijk zijn, moet men voor een integrerend gebied zich tevens afvragen of men hiermede niet een permanente hinderpaal introduceert voor verdere integratie en met name voor het scheppen van een vrije kapitaalmarkt.

Als tweede bezwaar tegen een bewegende pariteit zien sommigen dat de uiteindelijke grote mogelijkheid van koersvariatie (grote koersonzekerheid op langere termijn!) de onderlinge lange-termijninvesteringen zou kunnen belemmeren. Dit bezwaar kan worden beluisterd bij de voorstanders van volledig vaste koersen binnen de EEG.

*Met vaste pariteit*

Het komt mij voor dat beide bovengenoemde bezwaren grotendeels wegvallen bij een stelsel van een bredere band rond een onveranderlijke pariteit. Bovendien lijkt het door Houthakker tegen dit stelsel gerichte verwijt dat het weinig kan bijdragen tot het aanpassingsproces niet geheel juist. Indien men, zoals de meesten tegenwoordig doen, mag aannemen dat, althans met betrekking tot de voornaamste industrielanden, de prijselasticiteiten in hun onderlinge handel op iets langere termijn tamelijk groot zijn, dan zouden ook beperkte koerswijzigingen via de handelsbalans belangrijke invloed kunnen hebben op herstel van het externe evenwicht.

Van belang in het kader van de integratie is tenslotte de overweging dat vaste pariteiten ervoor zouden zorgen dat de noodzaak van tamelijk hechte monetaire coördinatie blijft bestaan. Dit betekent dat men het zich niet zou kunnen veroorloven ver af te wijken van het pad van harmonisatie van de binnenlandse economische politiek. De beperkte flexibiliteit rond onderling vaste pariteiten kan niet meer doen dan als een beperkt stootkussen fungeren voor de aanzienlijke oneffenheden die we op dit pad vooralsnog aantreffen. De drang tot het wegnemen van die oneffenheden zou dus blijven bestaan.

## CONCLUSIE

Uit het voorgaande volgt dat indien de IMF-landen zouden overgaan op enigerlei stelsel van bredere band cum verschuivende pariteiten en ook de EEG-landen dus hieraan

ESB 17-9-1969

## QUOUSQUE TANDEM ?

*Hoe lang nog zullen we een bericht als het onderstaande met dezelfde vertederde glimlach lezen, waarmee de redactie van de Nieuwe Rotterdamse Courant het kennelijk heeft neergeschreven? Ik stel me voor dat onze voorouders met soortgelijke gevoelens uit hun plaatselijke courant vernamen dat „heden te zeven ure bij de Noorderpoort aan de armen gratis soep zal worden verstrekt”.*

*Uit de Nieuwe Rotterdamse Courant van 10 september 1969:*

*„Bejaarden goedkoop naar de diergaarde.*

*In de week van 15 tot en met 20 september kunnen de Rotterdamse bejaarden diergaarde Blijdorp nog eens bezoeken tegen een entreprijs van 10 cent per persoon. Zij waren hiertoe eind augustus ook al gedurende een week in de gelegenheid, maar velen hebben zich toen laten weerhouden door het zeer slechte weer. Voor de directie van de dierentuin een reden om haar gulle (sic!) gebaar te herhalen.”*

*Hoe lang nog zullen we op een dergelijke manier aan een, ook voor de post-actieven, redelijke inkomensverdeling gestalte geven? Hoe lang nog, politieke ambtsdragers?*

**R. Iwema**

deel zouden nemen, toch nog de vraag blijft bestaan of deze deelname „en bloc” dient te geschieden dan wel individueel. Bij „en bloc”-deelname rijst dan weer de vraag of men dat zal willen doen op basis van volledig vaste onderlinge koersen dan wel op basis van een bredere band met vaste onderlinge pariteiten.

Het is denkbaar dat diegenen die volledige integratie binnen de EEG nog als een ver verwijderd ideaal zien, doch op het pad hierheen zo weinig mogelijk obstakels zouden willen zien geplaatst, wel de noodzaak gevoelen van grotere koersflexibiliteit, doch binnen de EEG niet verder zouden willen gaan dan het systeem van de *bredere band met behoud van vaste onderlinge pariteiten*<sup>18</sup>. Dit zullen met name diegenen zijn die een verdere uitvoering van het Verdrag van Rome in de richting van de totstandkoming van een vrije kapitaalmarkt van essentiële betekenis achten.

Zou laatstgenoemd systeem door de EEG-landen in de toekomst worden nagestreefd, dan zal het wellicht toch nog nodig zijn, alvorens daartoe over te gaan, te besluiten tot een zekere „realignment” van bestaande pariteiten teneinde uit bestaande koersverhoudingen voortvloeiende onevenwichtigheden uit de weg te ruimen en „met een schone lei” te kunnen beginnen. Op zichzelf is ook dit een uiterst moeilijk probleem.

**A. J. Reitsma**

<sup>18</sup> De gedachte is ook wel geopperd om, rekening houdend met de verder voortgeschreden integratie en daaruit voortvloeiende harmonisatie van economische politiek van een bepaalde groep landen, de band voor onderlinge koersvariabiliteit minder wijd te maken. De consequenties van een dergelijk gedifferentieerd systeem zijn moeilijk te overzien. Vergelijk G. N. Halm, *op. cit.*, p. 29.

# De kosten van de weg, een momentopname

## INLEIDING

Het vraagstuk van de bepaling van de kosten van de weg voor de spoor-, water- en landwegen en de toerekening hiervan aan de diverse categorieën van gebruikers krijgt steeds meer aandacht. Deze toenemende belangstelling vloeit vooral voort uit de sterke groei van het verkeer, de toenemende verliezen van het openbaar vervoer en het streven in EEG-verband naar harmonisering van de concurrentievoorwaarden tussen en binnen de vervoerstakken (met name in het kader van de havenpolitiek).

Er is wat betreft de verkeersbelastingen en de verkeersuitgaven een drietal aspecten te onderscheiden:

- Het niveau van de aan de takken van vervoer op te leggen lasten;
- De richting waarin de door het verkeer opgebrachte middelen worden aangewend;
- De bepaling van de kosten van de weg.

De punten a en b liggen in de politieke sfeer, terwijl punt c primair een technisch karakter heeft.

Tot 1965 was het ook wat Nederland betreft zo, dat op basis van regionale of nationale belangen infrastructuurwerken werden aangelegd, gefinancierd uit de algemene middelen, waartegenover de gebruikers voor het gebruik van in hun bezit zijnde transportmiddelen al dan niet belastingen betaalden welke aan de algemene middelen toevoelden. Het oorzakelijk verband tussen inkomsten en uitgaven was niet sterk, waarbij nog kwam dat bijv. de wegenbouw het schoolvoorbeeld is van een middel tot het voeren van een anti-cyclische conjunctuurpolitiek.

In 1967 werd, volgens de begrotingsstukken voor 1969, door het Rijk aan investeringen en onderhoud van en toezicht op de wegen een bedrag van f. 878,1 mln. besteed; de opbrengst aan motorrijtuigenbelasting en accijns op benzine en dieselolie bedroeg dat jaar f. 1.418 mln. De opbrengst van het weeldetarief op personenauto's schatten wij op f. 300 mln. Gezien de noodzaak te komen tot meerjarenplanning en de financiering hiervan veilig te stellen trad in 1965 het Rijkswegenfonds in werking; o.m. gevoed door een directe bestemmingsheffing in de vorm van opcenten op de motorrijtuigenbelasting (MRB) (opbrengst in 1967 f. 167 mln.).

Ook in West-Duitsland is de Minister van Financiën, sinds 1966, verplicht om een deel van de opbrengst uit de accijns op minerale oliën (50%) vast te leggen voor de wegenbouw. Dit percentage is tot dusver nog niet gehaald; voor 1969 wordt het geschat op 41,6%.

Ook al komt men, zoals wij verder zullen zien, tot nauwkeurig geformuleerde kostenstelsels voor het gebruik van de weg, dan zegt zulks dus nog niets t.a.v. de absolute hoogte van de aan de gebruikers van de infrastructuur op te leggen fiscale lasten. Wel zullen deze lasten, voor zover zij de werkelijke kosten van de weg overschrijden, in prin-

cipe gelijkelijk over de verschillende takken van vervoer dienen te worden verdeeld om concurrentievervalsing te voorkomen.

## RECENTE ONTWIKKELINGEN

Op 16 juli 1968 diende de Europese Commissie een voorstel bij de Raad van Ministers in voor een eerste richtlijn voor de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor *bedrijfsautomobielen*, dat zij omschreef als het eerste resultaat in het vlak van de concrete maatregelen, waartoe de werkzaamheden van de Gemeenschap betreffende de kosten van de weg sinds 1961 hebben geleid. Doel is de op deze voertuigen in de EEG drukkende verkeersbelastingen (voor Nederland de MRB) te vervangen door één *gelijksoortige* heffing op het gebruik van de wegen op basis van het totale gewicht van een voertuig en het aantal assen, rekening houdend met de nationale belastingen op de motorbrandstof (accijns)<sup>1</sup>.

De Commissie beoogt daarmee de *verschillen* tussen de marginale gebruikskosten (omvattend de kosten van de verkeerspolitie, de onderhouds- en vernieuwingskosten) in de daarop gebaseerde heffingen voor de diverse voertuigcategorieën te doen uitkomen en beoogt hiermede voorts een h.i. gewenste aanpassing in mededingingsvoorwaarden tussen de spoorwegen en het zware wegvervoer. De lidstaten kunnen bij het vaststellen van de *absolute* hoogte van de aldus onderling gerelateerde heffingen met andere aspecten dan alleen de kosten van de weg rekening houden (algemene fiscale doeleinden). Zij dienen de marginale gebruikskosten vast te stellen volgens de methode van de uiteindelijk in maart 1969 door de Commissie gepubliceerde teststudie<sup>2</sup>.

In mei 1969 is vervolgens een publikatie verschenen van een werkgroep van het Bundesverkehrsministerium (BVM) te Bonn, welke publikatie gebaseerd is op de Duitse vervoersfilosofie: „Angleichung der Wettbewerbsbedingungen verbunden mit dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit

<sup>1</sup> In geval de bedragen van belastingen op de motorbrandstof aanmerkelijk verschillen naar gelang het type brandstof, worden de bedragen van de heffing voor het gebruik van de wegen gedifferentieerd naar de soort van de gebruikte brandstof. Vergelijk in dit verband ook de opmerking van de Staatssecretaris van Financiën in de energienota dd. 26 juni jl., dat bij een geschikte gelegenheid de toeslag voor diesels op de motorrijtuigenbelasting zou kunnen worden omgezet in een accijns van dieselolie.

<sup>2</sup> Deze zeer omvangrijke studie heeft twee aspecten, enerzijds betreft het een theoretisch en methodologisch onderzoek van de verschillende mogelijkheden voor de geldelijke regeling voor het gebruik van de wegen, daarnaast een praktisch gedeelte bestemd voor het toetsen van de operationele hoedanigheden van de in het theoretisch onderzoek ontwikkelde berekeningswijze en het verschaffen van kwantitatieve gegevens ter beoordeling van de resultaten die de beschouwde stelsels bij toepassing op een bepaalde as opleveren (hier de as Le Havre-Parijs).

der Verkeerswege" (d.w.z. dat iedere weggebruiker zijn kosten moet dragen om tot zuivere concurrentieverhoudingen te komen)<sup>3</sup>. Primair is hier dus de harmonisering van de concurrentievoorwaarden, een stokpaardje van Minister Leber.

Voor Duitsland heeft het vraagstuk van de kosten van de weg in zoverre een urgent karakter omdat de in het kader van het Leberplan op 1 januari 1969 als overgangsmaatregel ingevoerde, vervoerspolitieke „Straszenverkehrssteuer" slechts tot eind 1970 geheven kan worden.

## DE STELSLS VOOR HET VASTSTELLEN VAN DE INFRASTRUCTUURKOSTEN

Bij een bespreking hiervan is het nuttig uit te gaan van een schema dat de, door de Europese Commissie in de teststudie gehanteerde, methoden weergeeft.

### *Het stelsel van de marginale kosten*

Het stelsel van de marginale kosten heeft primair tot doel een optimale benutting van de bestaande verkeerswegen te realiseren. De eerste variant ervan omvat, naast de reeds eerder genoemde marginale gebruikskosten, de marginale congestiekosten (o.a. wachttijden) en de externe marginale kosten (o.a. kosten van hinder en ongevallen). Dit zijn beide maatschappelijke kostencategorieën in die zin, dat zij door de weggebruiker ten laste van een ander — al dan niet weggebruiker — worden veroorzaakt en niet primair voor de Overheid als zodanig tot kosten leiden.

Een andere variant is het stelsel van de marginale gebruikskosten aangevuld met een congestieheffing, welke laatste dient om de vraag aan te passen aan de aanwezige wegencapaciteit. De band met de kosten van de weg is hier dus losgelaten. De moeilijkheid is hoe de prijselasticiteit van de vraag vast te stellen. Voorts is het een defensieve methode en is het gevaar niet denkbeeldig dat een overheid te snel haar toevlucht hiertoe zou gaan nemen, zodra technische middelen dit mogelijk maken, gezien de moeilijke financiële situatie waarin de gemeenten m.b.t. de nieuwbouw van wegen zich bevinden<sup>4</sup>.

### *Het stelsel van het budgettaire evenwicht*

Dit stelsel beoogt om de heffingen zo hoog te doen zijn, dat deze jaarlijks naast het bevorderen van een optimale benutting van de verkeerswegen, mede de financiële behoeften o.m. voor nieuwe investeringen dekken. Mochten de in samenhang met de marginale maatschappelijke kosten staande opbrengsten van het verkeer hiervoor niet voldoende zijn, dan zouden dus de hierop gebaseerde heffingen bijv. proportioneel verhoogd moeten worden om de geschatte tekorten te dekken. Een voordeel van de variant, t.w. budgettair evenwicht met behulp van leningen, is dat piekkosten van nieuwbouwwerken, bijv. kanalen, over een langere periode kunnen worden uitgesmeerd. In het buitenland — met name in Frankrijk — ziet men bij de financiering van de wegenbouw leningen steeds meer toegepast. In Nederland schijnt de overheid deze a.g.v. inflatoire effecten ongewenst te achten, al ziet men wel toepassing ervan bij bepaalde kunstwerken in particulier eigendom (bijv. de Zeelandbrug).

### *Het stelsel van de totale of integrale kosten*

Dit stelsel wordt in de eerder genoemde Duitse studie ge-  
ESB 17-9-1969

### *Stelsel van de marginale kosten*

Marginale maatschappelijke kosten

optimale heffing

<i>marginale gebruikskosten</i>
<i>marginale congestiekosten</i>
<i>externe marginale kosten</i>

<i>marginale gebruikskosten</i>
<i>congestieheffing</i>

### *Stelsel van het budgettaire evenwicht*

met lening

zonder lening

<i>marginale gebruikskosten</i>
<i>marginale congestiekosten</i>
<i>externe marginale kosten</i>
<i>tekort</i>

<i>marginale gebruikskosten</i>
<i>marginale congestiekosten</i>
<i>externe marginale kosten</i>
<i>tekort</i>

### *Stelsel van de totale of integrale kosten*

<i>marginale gebruikskosten</i>
<i>capaciteitskosten</i>

hanteerd. Hierbij zien wij slechts de marginale gebruikskosten, omdat alleen deze de ten laste van de overheid veroorzaakte kosten vertegenwoordigen, aangevuld nu door de capaciteitskosten welke onafhankelijk van het gebruik zijn (omschreven als het verschil tussen de totale kosten van de wegen en de marginale gebruikskosten). Bij deze methode wordt het bestaande water-, sport- en wegennet geïnventariseerd en in geld uitgedrukt op basis van de vervangingswaarde. De jaarlijkse afschrijving en rente worden bepaald op basis van deze vervangingswaarde (op grond wordt niet afgeschreven).

Voorop staat duidelijk het zoeken naar een basis om de concurrentiepositie tussen de verschillende takken van vervoer vast te stellen. Vandaar dat het BVM berekening op basis van de aanschaffingswaarde afwijst, omdat rente en afschrijving op twee gelijke installaties niet verschillend mogen zijn, doordat deze toevallig op verschillende tijdstippen zijn gereedgekomen. Uitdrukkelijk wordt gesteld, dat voor een kostenrekening de daadwerkelijke financiering van de investeringen geen rol speelt. De marginale kosten kunnen bij de belasting van de gebruiker, bijv. uit vervoerspolitieke overwegingen, de ondergrens vormen, de totale kosten de bovengrens.

<sup>3</sup> Verkeerswege - Eine gesamtheit von festen Anlagen die den Ablauf und der Sicherung des Verkehrs von Fahrzeugen im Eisenbahn-, Straszen- und Binnenschiffsverkehrs dienen.

<sup>4</sup> Volgens de Wet Uitkering Wegen van 21 juli 1966 ontvangen de gemeenten jaarlijks voor bij hen in onderhoud zijnde wegen een uitkering voor het onderhoud en de kosten van rente en afschrijving van kapitaalsuitgaven voor de aanleg en de verbetering van wegen. Voor nieuwbouwprojecten zijn zij aangewezen op de kapitaalmarkt en onderworpen aan de strikte bepalingen van de centrale overheid in deze.

# Het gebruik van het Nederlandse wegennet

In het onlangs verschenen Maandschrift (augustus 1969) van het Centraal Bureau voor de Statistiek is een door Drs. J. D. Goslinga samengesteld artikel gepubliceerd, getiteld „Het gebruik van het Nederlandse wegennet in 1966”. Vooruitlopende op een gedetailleerde publikatie over dit onderwerp worden in genoemd artikel enige van de belangrijkste resultaten weergegeven van de in het jaar 1966 op alle categorieën van landwegen gehouden verkeersstellingen en steekproeven inzake het gebruik van de verkeerswegen. Dit geschiedde in het kader van een door de Commissie van de Europese Gemeenschappen geëntameerd onderzoek naar de „Kosten van de Weg”. De desbetreffende resultaten zijn samengevat in de tabellen 1 en 2.

Gebleken zou zijn dat in 1966 door motorvoertuigen in totaal 32.681 mln. km op het Nederlandse wegennet werd afgelegd. Ongeveer 55% hiervan werd afgelegd op de wegen buiten de bebouwde kom. Het etmaal-gemiddelde van de verkeersintensiteit op het gehele Nederlandse wegennet bedroeg 1.300 voertuigen. De grootste verkeersintensiteit hadden de autosnelwegen (18.800 motorvoertuigen per etmaal); de geringste verkeersintensiteit deed zich voor op de niet-planwegen (200 motorvoertuigen per etmaal).

Ingedeeld naar voertuigcategorie bleek dat de personenauto's qua voertuigkm de belangrijkste categorie vormen (81,4% van het totaal); de autobussen daarentegen vormen de minst belangrijke categorie (1,6% van het totaal).

vdB

TABEL 1.

Het gebruik van het Nederlandse wegennet in 1966

	Lengte wegen (in km)	Voertuigkm		Voertuigkm per km weg	
		(x mln.)	In % van het totaal	per jaar (x 1.000)	per etmaal
Totaal .....	71.418	32.681	100	458	1.300
Buiten de bebouwde kom..	46.140	17.963	55	389	1.100
Primaire wegen .....	2.653	9.259	28	3.490	9.600
Autosnelwegen .....	586	4.011	12	6.850	18.800
Overige .....	2.067	5.248	16	2.540	7.000
Secundaire wegen .....	3.730	3.774	12	1.010	2.700
Tertiaire wegen .....	4.945	2.420	7	490	1.300
Verharde niet-planwegen	34.812	2.510	8	72	200
Binnen de bebouwde kom..	25.278	14.718	45	584	1.600

TABEL 2.

Het gebruik van het Nederlandse wegennet naar voertuigcategorie in 1966, in mln. voertuigkm

	Totaal	Motor- rij- wielen	Per- sonen- auto's	Auto- bussen	Vracht- voer- tuigen
Totaal .....	32.681	575	26.595	533	4.968
In % van het totaal .....	100	1,8	81,4	1,6	15,2
Buiten de bebouwde kom ..	17.963	261	14.523	236	2.933
Primaire wegen .....	9.259	121	7.549	121	1.458
Autosnelwegen .....	4.011	43	3.331	37	600
Overige .....	5.248	78	4.218	84	858
Secundaire wegen .....	3.774	60	3.088	65	561
Tertiaire wegen .....	2.420	39	1.936	34	411
Verharde niet-planwegen	2.510	41	1.950	16	503
Binnen de bebouwde kom..	14.718	314	12.072	297	2.035

## VERVOERSPOLITIEKE ASPECTEN

Doel van de methode is volgens het BVM o.m. te weten in hoeverre de gebruikers de kosten dekken en welk deel de gemeenschap betaalt; een verschil zal dan in principe op de categorie gebruikers in hun geheel volgens diverse maatstaven kunnen worden verhaald, dus bijv. in de vorm van een algemene heffing op motorrijtuigen, binnenschepen e.d. Toerekening van de kosten van de individuele wegen aan de gebruikers ervan zou in het politieke vlak niet haalbaar zijn en in het uitvoerende vlak op technische moeilijkheden stuiten (tolcontroles).

Immers, daar de natuurlijke waterwegen als bijv. de Rijn relatief geen grote kosten veroorzaken, zal de Duitse overheid uit een oogpunt van de concurrentiepositie van de Duitse Noordzeehavens de integrale kosten van de Noordduitse kanalen niet of slechts voor een deel aan de gebruikers ervan toerekenen. Eenzelfde probleem bestaat in

Nederland bijvoorbeeld t.a.v. de Rijnvaart op Rotterdam en die op Amsterdam via het Amsterdam-Rijnkanaal. Indien echter dergelijke kosten ook niet door de gebruikers als totaliteit worden opgebracht, leidt zulks tot concurrentievervalsing t.a.v. andere takken van vervoer.

Wat de uiteindelijke consument van de vervoerde goederen betreft kan men stellen dat hij veelal toch de kosten betaalt, hetzij via de belastingen, hetzij meer direct via een hogere prijs van de eindprodukten. Ongetwijfeld is het zo dat goedkope vervoersmogelijkheden Nederland tot een gunstige vestigingsplaats maken met tal van andere voordelen voor de samenleving, doch bij een beschouwing van het vraagstuk van de kosten van de weg en het streven naar gelijkmaking van de concurrentievoorwaarden zij hiervan geabstraheerd.

In dit verband zij ook gewezen op een op 16 juni jl. gepubliceerd verslag van de Commissie over de mate waarin in 1966 de kosten van de weg werden gedekt. Daarin stelt

(I.M.)

**§ N.V. SLAVENBURG'S BANK §**

de EEG-Commissie m.b.t. de spoorwegen, dat het feit dat bij de spoorwegen de exploitatie van de vervoersdiensten en het beheer van de weg in één hand zijn, mede tot gevolg heeft dat op dit ogenblik elke waardering met betrekking tot de wijze waarop de uitgaven over de weg worden gedekt niet anders dan arbitrair kan zijn, reden waarom zij er van afziet.

Met betrekking tot het wegverkeer vermeldt zij voor Nederland in 1966 een dekking van de uitgaven door de ontvangsten met 164,5% (Duitsland 84,7%) en voor het watervervoer een dekking van 2,6% (Duitsland 10,8%). Nu moet men met deze cijfers voorzichtig zijn, omdat zij slechts op één jaar betrekking hebben; zij geven niettemin een indicatie. Met name ligt binnen de vervoerstakken binnen de EEG het accent op de systemen van belastingheffing verschillend, vergelijk de MRB met de brandstofaccijns, resp. de brandstofbelastingen met de scheepsbelastingen en vaargelden. Een harmonisatie zal zich dan ook in eerste instantie in de opzet van de belastingssystemen voltrekken.

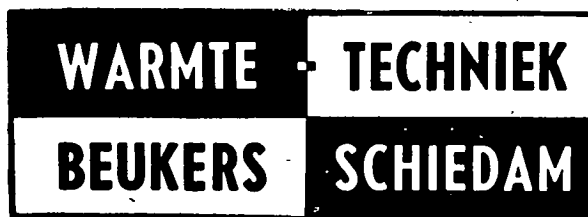
Tenslotte zal bij de aanleg van nieuwe infrastructuurprojecten sterker op het bedrijfseconomische rendement gelet gaan worden. Hierop hebben ook de huidige bewindslieden in de Kamer gewezen.

### DUITSE KRITIEK

Met name het Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehr (BDF) heeft scherpe kritiek geleverd op de Duitse studie over de kosten van de weg, welke kritiek voor een deel voortvloeit, gezien het primaire doel van gelijkmaking van de concurrentievoorwaarden, uit het verschil in structuur tussen de spoorwegen, waar bedrijf en infrastructuur in één hand zijn, en de andere takken van vervoer waar dit niet zo is. De weggebruikers hebben geen invloed op de aanwending van de door hen opgebrachte middelen, niet alleen óf ze voor verkeersdoeleinden worden gebruikt maar ook m.b.t. de prioriteit<sup>5</sup>.

Ook de rente en afschrijving van de infrastructuur zijn voor beide vervoerstakken vaste kosten, terwijl de spoorwegen uit concurrentie-overwegingen kunnen afzien van doorberekening in de tarieven. Ook kunnen zij sneller onrendabele lijnen opbreken, hetgeen m.b.t. water- en landwegen veel moeilijker is; hoewel de ervaring aantoont dat regionale belanghebbenden die zelf de kosten niet dragen sterk verdragend kunnen optreden. Op bedrijfseconomische basis zouden in Duitsland meerdere kanalen gedempt moeten worden en zal 70% van het bestaande wegennet kunnen worden afgesloten. Voorts wordt terecht kritiek geleverd op de wijze waarop de opbrengsten zijn berekend, welke voor de Deutsche Bundesbahn tegenover de kosten van de weg worden gesteld<sup>6</sup>. Mede vermoedelijk gezien deze bezwaren is recentelijk door de plaatsvervangend voorzitter van de CDU-fractie, de heer Müller-Hermann, nog eens de aandacht gevraagd voor overname van de infrastructuur van de spoorwegen door de staat, die deze dan tegen een vergoeding voor de kosten van de weg aan de spoorwegen ter beschikking stelt. Deels ware een compensatie dan wellicht te vinden met overname door de staat van door de spoorwegen geaccumuleerde verliezen. Vermoedelijk zal dit punt nog verder aan de orde komen bij het streven om in de EEG in de jaren zeventig te komen tot een scheiding van de financiële huishouding van de spoorwegen en de staat.

In algemene zin betreffen de bezwaren van het BDF de willekeurigheid bij een kapitalisering van het bestaande



(I.M.)

verkeersnet en de renteberekening op basis van de vervangingswaarde; over een imaginair kapitaal, zoals zij het uitdrukt, dat nooit heeft bestaan o.m. over iedere m<sup>2</sup> van oude Romeinse wegen. Inderdaad is de rentelast enorm. Van de aan het wegverkeer toe te rekenen lasten, groot DM 15 mrd., is alleen al DM 9 mrd. rentekosten, terwijl de marginale gebruikskosten slechts DM 1,3 mrd. bedragen.

Is het terecht dat kosten van wegen, welke uit bedrijfseconomisch oogpunt in het verleden niet gebouwd hadden moeten worden, in hun geheel tegen vervangingswaarde worden toegerekend aan de huidige weggebruiker? Steeds wordt door het BVM het argument gehanteerd dat men van de huidige weggebruikers niet verwachten kan dat zij nu de kosten van op de toekomst gerichte investeringen op zich nemen.

Moet men, zoals het BVM voorstelt, vasthouden aan een methode van toerekening van het zgn. jaarlijkse „Wertverzehr” van de infrastructuur aan de gebruikers?

Een beslissing over de in de EEG te volgen methode van kostenbepaling is uiteraard nog niet getroffen en zal nog wel even op zich laten wachten. Zeker is in ieder geval dat nog veel problemen dienen te worden opgelost, terwijl het gewenst is dat het treffen van maatregelen op het gebied van de kosten van de weg voor alle vervoertakken in gelijk tempo geschiedt.

Dr. J. D. de Haan, M.B.A.

<sup>5</sup> In dit verband zij hier nog gewezen op de recente Engelse studie *Roads for the future*, waar men stelt voor nieuw geplande wegen de resulterende tijdsbesparing, de beheerskostenbesparing en de vermindering van ongevallen vrij goed te kunnen benaderen. De geldwaarde ervan wordt uitgedrukt als een percentage van de vereiste investeringen. Deze rendementpercentages, welke veelal zeer hoog zijn, geven een urgentie-indicatie.

<sup>6</sup> Bij de toerekening van een deel van de opbrengsten aan de kosten van de infrastructuur heeft het BVM de verhouding aangehouden welke het aandeel van de kosten van de weg in de totaalkosten uitmaakt; de bedrijfsverliezen zijn dan echter ook in gelijke mate t.a.v. de bedrijfskosten als t.a.v. de kosten van de weg in aanmerking genomen. Aangezien ook bij de andere vervoerstakken de bedrijfsverliezen buiten beschouwing blijven — tegenover de kosten van de weg stelt men de opbrengst aan belastingen — had men eerst de bedrijfskosten van de totale inkomsten moeten aftrekken, zodat het restant der inkomsten tegenover de kosten van de weg zou staan. De dekkingsgraad van de kosten van de weg zou dan niet 69,4 doch slechts 21% zijn. Voor het wegverkeer bedraagt de dekkingsgraad 76,9%, voor de binnenscheepvaart 7,2 à 10,9%. Opvallend is ook de hoogte van de kosten welke de landbouwtrekkers — die van belasting zijn vrijgesteld — voor de weg opleveren, t.w. ca. DM 1,2 mln., welke kosten bijna zoveel bedragen als die van de categorie zware vrachtauto's boven 12 ton (DM 1,4 mln.).

# Geld- en kapitaalmarkt

## GELDMARKT

Het patroon dat de laatste tijd de Nederlandse geldmarkt kenmerkt is ook in de eerste week van september duidelijk aan de dag getreden. Er bestond een overschot van ontvangsten boven de uitgaven van de Schatkist. Wat 's Rijks kas aan liquiditeiten won werd door de banken verloren. Deze schoven, zoals reeds geruime tijd het geval is, de liquiditeitslast prompt door naar de Nederlandsche Bank, tot uiting komend in een stijging van de posten „Disconteringen” en „Voorschotten in rekening-courant” op de weekstaat. Het saldo van ontvangsten boven uitgaven kon het Rijk echter niet in kas houden. Het ministerie van Financiën moet de gelden, voor zover niet nodig voor aflossing van kasgeldleningen, gebruiken om de ingevolge het seizoenarrangement bij de centrale bank opgenomen kredieten af te lossen. De kredietverlening van de Nederlandsche Bank is derhalve verschoven van het Rijk naar de banken.

Hier doorheen spelen de fluctuaties in de bankpapier-circulatie. De daling in deze omloop in de op 8 september geëindigde week beperkte voor de banken de noodzaak zich van middelen bij de circulatiebank te voorzien.

Of de Nederlandsche Bank dit bewegingspatroon uit monetair gezichtspunt aanvaardbaar acht is de vraag. Wanneer de kredieten aan Staat en banken gezamenlijk een tendentie tot stijgen tonen en de totale liquiditeitscreatie de normale stijgingsbehoefte te boven gaat, dan zeker niet.

Het zou ons dan ook niet verwonderen wanneer de Nederlandsche Bank zowel de Staat als de banken constant onder morele druk houdt om in de situatie verandering te brengen.

Wat de Staat aangaat zal in de nabije toekomst de betaling van de vennootschapsbelasting vanzelf een verandering, althans tijdelijk, doen ontstaan.

## KAPITAALMARKT

De Bank voor Nederlandsche Gemeenten heeft, na de inschrijving, het bedrag van de nieuwe lening op f. 250

mln. geplaatst. Merkwaardig was, dat op de dag, volgend op de inschrijvingsdatum, de beurskoers onder de uitgiftekoers daalde, hetgeen op verkoopdruk wijst. Klaarblijkelijk was er bij de inschrijving toch gemajoreerd. Het blijkt dat alleen wanneer het als een paal boven water staat dat de geldnemer het volle bedrag van de inschrijving accepteert, de markt niet meer inschrijft dan het bedrag dat bij de inschrijfcondities (rente, looptijd, e.d.) past. Zodra men een toewijzing lager dan 100% verwacht, steekt het majoreeren weer de kop op.

## KOERSSTAAT

Indexcijfers aandelen (1963 = 100)	30 dec. 1968	H. & L. 1969	5 sept. 1969	12 sept. 1969
Algemeen .....	121	130 — 108	115	114
Internationale concerns .....	127	138 — 113	122	81
Industrie .....	119	129 — 107	114	112
Scheepvaart .....	89	94 — 80	80	112
Banken en verzekering .....	98	127 — 97	110	116
Handel enz. ....	122	133 — 105	112	123

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

### Aandelenkoersen <sup>1</sup>

Kon. Petroleum .....	f. 182,90	f. 172,05	f. 171,55
Philips .....	f. 59,40	f. 62,15	f. 61,35
Unilever, cert. ....	f. 125,30	f. 105,65	f. 108,75
Zout-Organon. ....	f. 181,60	f. 144,80	f. 147,05
Hoogovens, n.r.c. ....	f. 101,80	f. 103,05	f. 104,—
A.K.U. ....	f. 123,20	f. 121,55	f. 123,25
AMRO-Bank .....	f. 61,20	f. 54,30	f. 54,80
Nat. Nederlanden .....	f. 72,70	f. 93,90	f. 99,—
K.L.M. ....	f. 212,—	f. 197,—	f. 199,75
Robeco .....	f. 243,30	f. 242,60	f. 241,70

### New York

Dow Jones Industrials .....	945	819,50	824
-----------------------------	-----	--------	-----

### Rentestand

Langlopende staatsobligaties <sup>2</sup> ..	6,63	7,77	7,83
Aandelen: internationalen <sup>2</sup> .....	3,4	.	.
lokalen <sup>2</sup> .....	3,9	.	.
Disconto driemaands schatkist- papier .....	5	6	6

<sup>1</sup> Aangepast voor kapitaalwijzigingen.

<sup>2</sup> Bron: Amsterdam-Rotterdam Bank.

Prof. Dr. C. D. Jongman

## Recente publikaties

Thomas H. Wonnacott en Ronald J. Wonnacott: *Introductory Statistics*. Wiley, New York/Londen 1969, 403 blz., 88 sh.

Oorspronkelijk bedoeld als een inleiding tot de statistiek voor economiestudenten, is het gehoor van diegenen voor wie dit boek is bestemd zich allengs gaan uitbreiden: studenten ook in

andere sociale wetenschappen, business schools enz.

Verkorte inhoud: Introduction — Descriptive statistics for samples — Probability — Random variables and their distributions — Two random variables — Sampling — Estimation I — Estimation II — Hypothesis testing — Analysis of variance — Introduction

to regression — Regression theory — Multiple regression — Correlation — Decision theory — Appendix tables — Answers to odd-numbered problems — Glossary of symbols — Index.

Wilfred L. David: *The economic development of Guyana 1953-1964*. Clarendon

Press: Oxford University Press, Oxford 1969, 399 blz., 70 sh.

Dit boek is een veelomvattende analyse van een kleine, open en afhankelijke economie, met zeer veel gedetailleerde informatie. De auteur gebruikt dit materiaal echter óók om enkele van de belangrijkste vooronderstellingen van de ontwikkelings-theorie, in haar algemeenheid te toetsen. Zo ook worden de problemen, structuur en instituties van dergelijke economieën in de beginfase van hun economisch-veranderingsproces geanalyseerd.

Achtereenvolgens worden behandeld:  
— The growth of national income, expenditure and investment;

— The growth of population, employment and the labour force;  
— Agriculture and forests;  
— Mining;  
— Foreign trade and payments;  
— The financing of economic development;  
— Public expenditure and the development process;  
— Economic planning — retrospect and prospect.

**Karl Seiler, III: Introduction to Systems Cost-Effectiveness.** Publications in Operations Research no. 17. Wiley Interscience, New York/Londen 1969, 108 blz., 94 sh.

De vroegere Amerikaanse minister

van defensie, McNamara, heeft de „cost-effectiveness approach” geïntroduceerd in de overheidsfeer, als eerste binnen zijn eigen departement. Van daar heeft het zich ook over andere regeringsbureaus verbreid. Een bekende en tevens veelomvattende inleiding tot de cost-effectiveness theorie en haar toepassingen bestond echter nog niet.

Dit boek is het resultaat van een serie lezingen over dit onderwerp; het veronderstelt een zekere mathematische kennis bij de lezer, o.a. van de waarschijnlijkheidstheorie. In compacte vorm wordt de gehele „systems oriented cost-effectiveness” methodologie uit de doeken gedaan.



## GEMEENTE 'S-GRAVENHAGE

De GEMEENTELIJKE DIENST voor de VOLKSHUISVESTING  
zoekt een

# adjunct-administrateur

ter vervanging van de huidige functionaris, die binnen afzienbare tijd zal worden gepensioneerd.

De dienst is belast met het beheer en het onderhoud van  $\pm$  20.000 gemeentewoningen en met de controle op het technische en financieel-administratieve beleid van de in de gemeente werkzame woningbouwcorporaties. Voorts behoort tot haar taak de verwerving van panden en grond in de z.g. saneringsgebieden en de verkoop en uitgifte in erfpacht van bouwgronden.

De adjunct-administrateur is onder supervisie van de administrateur belast met het geven van leiding aan en het houden van toezicht op de werkzaamheden van enige administratief-boekhoudkundige afdelingen met in totaal  $\pm$  80 medewerkers.

### VEREISTEN:

- ervaring in een leidinggevende functie op administratief-organisatorisch gebied;
- het vermogen een ruime inbreng te leveren bij de door te voeren automatisering van de administratie;
- middelbare schoolopleiding of een daarmee gelijk te stellen ontwikkeling, alsmede één of meer vakdiploma's, bij voorkeur de akte M.O.-boekhouden.

Afhankelijk van leeftijd, opleiding en ervaring, kan bij indiensttreding een salaris worden geboden tot maximaal ruim f 27.000,— per jaar. Bij gebleken geschiktheid is na enkele jaren indeling in een hogere salaris-groep mogelijk. (Het salaris in deze groep bedraagt thans maximaal f 32.000,— per jaar).

De gunstige arbeidsvoorwaarden van de overheid zijn van toepassing (welvaartsvaste pensioenvoorziening, vakantietoelage, kindertoelage, geen inhouding AOW-premie, tegemoetkoming in verplaatsingskosten).

Een psychologisch onderzoek zal deel uitmaken van de selectieprocedure.

Schriftelijke sollicitaties, met vermelding van volledige personalia en levensloop, alsmede van de naam van dit blad, binnens 14 dagen ONDER No. S 255 te zenden aan de Directeur van het Gemeentelijk Bureau voor Personeelsvoorziening, Burgemeester de Monchyplein 10, 's-Gravenhage.

**Lysbeth Tonckens: Spelregels voor sprekers.** Universitaire Pers Rotterdam/Nygh & Van Ditmar/NIVE/Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij, Rotterdam 1969, 191 blz., f. 12,50.

Dit boekje is geschreven voor al diegenen die regelmatig in het openbaar spreken, daar toch steeds weer tegenop zien en na afloop weten dat het veel beter had gekund. De raadgevingen van de schrijfster zijn in twee delen gesplitst, t.w. één voor sprekers op het podium en één voor die aan de vergadertafel.

De schrijfster, docente spreekvaardigheid en communicatieverbetering, begint in elk van de twee delen met het formuleren en toelichten van enige uitgangspunten, zoals: veel met weinig woorden zeggen; voor een boodschap zorgen; enthousiast spreken enz. Vervolgens wijst zij op de noodzaak een

analyse van het publiek te maken, d.w.z. zich een goede indruk te vormen van de geaardheid van de toehoorders. Hoofdstukken vervolgens nog over o.a. de keuze van het onderwerp, voorbereiding van hoofd- en bijzaken, begin, slot en „lichtpuntjes”, gebruik van audio-visuele hulpmiddelen, speciale media (radio en televisie) en technieken (rollenspel), enz.

Het boekje bevat tal van leuke illustraties.

**R. J. Harrison Church: West Africa. A study of the environment and of man's use of it.** Serie „Geographies for Advanced Study”. Longmans, Londen, zesde druk 1968, 543 blz., 60 sh.

Inhoud in hoofdlijnen:

Deel I, The physical basis of West Africa: Geology, coasts and shores — Relief and drainage — Climate —

Vegetation — Soils, their processes and their protection.

Deel II, The resources and their development: Agriculture — Livestock and fisheries — Minerals and power — Transport — Population distribution and movements.

Deel III, The political divisions (18 hoofdstukken — tweederde deel van het boek — gewijd aan individuele landen).

**Dr. H. Goris: Leerboek wiskundige economie.** Noord-Hollandsche Uitg. Mij., Amsterdam 1969, 308 blz., f. 22,50.

Omdat, volgens de schrijfster, de taal van de wiskunde toch reeds een moeilijke is, bestaat er behoefte aan een Nederlandstalig leerboek m.b.t. de wiskundig-economische methoden.

De behandeling van de stof is in

# juristen en economen

## Ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid

De dynamische ontwikkeling die zich voordoet op het gebied van de volksgezondheid, brengt met zich mede dat t.b.v. het Directoraat-Generaal van de Volksgezondheid te Leidschendam worden gevraagd

die zullen worden ingeschakeld bij de beleidsvorming, de beleidsvoering en de beleidsverificatie in één der sectoren van de volksgezondheid zoals planning, bouw en financiering van inrichtingen van gezondheidszorg; gesubsidieerde lichamelijke en geestelijke gezondheidszorg; ziektekostenverzekering; geneesmiddelenvoorziening en besmettelijke-ziektenbestrijding.

Vereist: voltooide universitaire opleiding; praktische ervaring strekt tot aanbeveling.

De functie brengt het onderhouden van contacten met zich mede.

Salaris tussen f 1 369,- en f 2 283,- per maand.

Tel. inlichtingen bij de heer M. G. van der Vegt, tel. 070 - 69 42 11, tst. 2545.

Schriftelijke sollicitaties onder vacaturenummer 9-1955/0936 zenden aan de Rijks Psychologische Dienst, Prins Mauritslaan 1, 's-Gravenhage.

AOW-premie voor Rijksrekening. De salarissen zijn exclusief 6% vakantieuitkering.





twee ronden opgezet. In de eerste ronde wordt van statische en micro-economische relaties uitgegaan en toegewerkt naar complete statistische en macro-economische modellen. In de tweede ronde wordt weer van micro-economische relaties uitgegaan, ditmaal echter met introductie van dynamische elementen. Na de voor een dynamische benadering nodige aanvullende inleiding in notatiegewoonten en terminologie wordt dan, via een aantal voorbeelden van de betekenis van deze benadering aan de hand van partiële en/of micro-economische modellen, toegewerkt naar complete macro-econo-

mische modellen van conjunctuur en groei.

Hoofdstukindeling:

1. Algemene inleiding;
2. Inleiding tot de statische modellen;
3. Achtergronden van vraag- en aanbodcurven;
4. Een gesloten ruilmiddel;
5. Algemeen evenwicht bij productie en ruil;
6. De formules voor de technische relaties;
7. Input-output modellen;
8. Decisiemodellen;
9. Lineaire programmering;
10. Macromodellen;

11. Inleiding tot de dynamische modellen;
12. Het doorwerken van dynamische modellen;
13. Voorbeelden van de periode-approach;
14. Voorbeelden van de continu-approach;
15. Algemene macro-dynamische modellen.

Bij de opzet van dit boek is ernaar gestreefd de studenten reeds vanaf een vroeg stadium van hun studie te leren werken met complete, wiskundig geformuleerde theorieën. Hiertoe worden bij diverse modellen eenvoudige cijfer-



## de rijksoverheid vraagt

voor het Ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid

t.b.v. één der te 's-Gravenhage gevestigde Rijksdiensten in de sociaal economische sector

### hoofd van de afdeling documentatie en research

vac. nr. 9-2291/0936

die leiding en richting zal geven aan deze afdeling, die belast is met het verzamelen, selecteren en bewerken van gegevens omtrent lonen en andere arbeidsvoorwaarden.

Betrokkene moet deze gegevens zelfstandig kunnen analyseren en interpreteren.

Vereist: doctoraal examen economie en ervaring in de econometrische en/of statistische richting.

Salaris, afhankelijk van leeftijd en ervaring, tussen f 1369,- en f 2283,- per maand.

voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

t.b.v. het Directoraat-Generaal van het Verkeer

### academici

vac. nr. 9-0332/0936

economen, juristen of afgestudeerden in andere studierichtingen die zullen medewerken aan de verdere uitbouw van het beleid op het gebied van het vervoer over de weg, langs de rail en over de binnenwateren. Zij zullen worden geconfronteerd met een problematiek met belangrijke nationaal-economische, bedrijfseconomische of juridische facetten, zowel op het gebied van de spoorwegen, het openbaar vervoer, de nationale binnenvaart, het internationale vervoer- en havenbeleid en de internationale binnenvaartpolitiek.

Vereist: enige praktijk- en redactionele ervaring.

Standplaats: 's-Gravenhage.

Salaris tussen f 1369,- en f 2283,- per maand.

Schriftelijke sollicitaties onder het bij de gewenste functie vermelde vacaturenummer (voor elke vacature een afzonderlijke brief) zenden aan de Rijks Psychologische Dienst, Prins Mauritslaan 1, 's-Gravenhage.

**AOW-premie voor Rijksrekening. De salarissen zijn exclusief 6% vakantiegeld**

voorbeelden gegeven. De grote bruikbaarheid van dit boek ligt vooral hierin dat de presentatie van de stof op *alle* economische studenten is gericht, met als voornaamste oogmerk het vak „wiskundige economie” een belangrijke ondersteuning bij de studie te laten zijn.

**Operationele research in Nederland.** Onder redactie van Prof. H. J. M. Lombaers, Ir. J. J. Meinardi en Drs. D. Ravestijn. Marka-boeken no. 104. Het Spectrum, Utrecht 1969, 233 blz., f. 5,50.

Dit boek wil een indruk geven van de praktische toepassing van operationele research in Nederland, zulks naar aan-

leiding van het tienjarig bestaan, in april 1968, van de Sectie Operationele Research (SOR) van de Vereniging voor Statistiek.

Inhoud:

Drs. C. H. Buitenhuis en A. R. W. Muijen: Een niveauregelingssysteem voor ontvangbuizen;

Drs. A. R. van der Burg: Het opvangen van seizoenfluctuaties;

C. Deetman: Het probleem van het plaats reserveren bij een luchtvaartmaatschappij;

J. A. van der Heiden: Onderhoudsplaning van apparatuur;

Drs. A. A. I. Holtgreffe: Hoe maakt NS de dienst uit?;

J. H. van Kampen, A. P. Roos en

P. J. Weeda: Simulatie van de graanoogst op een groot landbouwbedrijf; Prof. J. Kriens: De hoogte van de Nederlandse dijken: een economisch beslissingsprobleem;

F. A. Lootsma: Synchronisatie van verkeerslichten m.b.v. lineaire programmering;

Prof. Ir. J. Sandee: Optimale economische politiek in Nederland;

Ir. W. J. Thieme: De toepassing van operationele research bij de energievoorziening van Staatsmijnen/DSM;

Drs. H. A. M. Wasser: De ontwikkeling van de operationele research bij het RAET;

Drs. D. Ravestijn: Operationele research in Nederland.

## de rijksoverheid vraagt

in het kader van een interdepartementale werving van toekomstige beleidsfunctionarissen

### jonge economen

### jonge juristen

De aan te stellen jonge academici worden bij een departement geplaatst in een functie in de beleidssector. Bij deze plaatsing wordt rekening gehouden met hun voorkeur en geschiktheid. Gedurende hun inwerkperiode nemen zij tevens deel aan oriëntatiebijeenkomsten.

**AOW-premie voor Rijksrekening. De salarissen zijn exclusief 6% vakantie-uitkering.**

tot ca. 30 jaar.

De functies van beleidsambtenaren liggen voor een belangrijk deel op het terrein van:

**studie en onderzoek**  
**planning** van bestuursmaatregelen  
**overleg** in nationaal en internationaal verband  
**adviseren** van de departementsleiding  
**ontwerpen** van wettelijke regelingen  
**voorbereiding** van stukken voor het parlement  
**voorbereiden** van ministeriële beslissingen  
**leiding** geven.

Bijzonderheden worden verstrekt tijdens een voorlichtingsbijeenkomst op 14 oktober 1969.

### jonge sociologen

### jonge politicologen

Aanstelling geschiedt op een aanvangssalaris van tenminste f 1369,- per maand.

Ongeveer 4 jaar na indiensttreding worden zij, bij gebleken geschiktheid, benoemd tot referendaris [max. salaris f 2283,- per maand].

Verwacht wordt dat zij zich zodanig zullen ontwikkelen, dat een verdere carrière tot administrateur [max. salaris f 2660,- per maand] en eventueel hoger, mogelijk is.

**Belangstellenden - ook zij die binnenkort hopen af te studeren - kunnen zich met opgave van naam, adres, leeftijd, studierichting en [vermoedelijke] datum van afstuderen tot uiterlijk 6 oktober a.s. schriftelijk aanmelden bij de Rijks Psychologische Dienst, Prins Mauritslaan 1, 's-Gravenhage, onder vermelding van vacaturnummer 9-2246/0936 in linkerbovenhoek van brief en enveloppe.**

