

# Economisch-Statistische Berichten



UITGAVE VAN DE STICHTING HET NEDERLANDS ECONOMISCH INSTITUUT

10 FEBRUARI 1971

56e JAARGANG

No. 2784

## Slepend

Men kan de factoren die tot een staking leiden onderscheiden in conditionerende en directe oorzaken. Bij de sleepbootstaking lijken beide te onderkennen. De conditionerende factoren lijken aanwezig te zijn (geweest) in de drie groepen factoren die volgens Dunlop's industrial-relations-theorie bepalend zijn.

De politieke factoren zijn duidelijk: de loonmaatregel en het verzet ertegen; de grotere hardheid die het optreden van de vakbeweging op het ogenblik kenmerkt; de strijd om de gunst van de werknemers (mogelijke stembusgangsters) in verband met de komende verkiezingen. Het zijn aanwijzingen dat de politieke factoren uitbarstingen mogelijk maken.

Economisch is er sinds de invoering van de loonmaatregel weinig veranderd. De krappe arbeidsmarkt en het inflatietempo zijn onveranderd. En de aanwijzingen, dat er tegen de tijd dat de loonmaatregel afloopt sprake zal zijn van een duidelijk economische teruggang, zijn blijkbaar niet zo sterk dat zij nu al een matigende invloed hebben (dit argument is niet waterdicht: het verlangen van werkgevers om te wachten met het afsluiten van nieuwe looncontracten is ook te begrijpen als een aanwijzing dat zij verwachten over een aantal maanden iets goedkoper uit te zullen zijn dan op dit moment. Zou dit het geval zijn, dan is er echter voor de bonden alle reden om aan te dringen op contracten nú. Ook in dit geval moet men dan spreken van invloed van de — nu nog — krappe arbeidsmarkt).

Ook in de technologische ontwikkeling lijken veranderingen aan te wijzen, die „conditionerend” genoemd kunnen worden. De sleepboten, zowel als de gesleepte boten, worden voortdurend kostbaarder en — typisch professioneel trekje in de actie — blijkens uitlatingen van stakers achten zij zich voor de toegenomen verantwoordelijkheid niet voldoende gecompenseerd. Een laatste factor in deze groep lijken de geografische omstandigheden. De referentiegroep van het sleepbootpersoneel wordt duidelijk gevormd door de havenarbeiders. Met het november-akkoord, dat op de havenstaking was gevolgd, waren naar het inzicht van de stakers de loonverhoudingen in hun nadeel veranderd.

Met de havenstaking en de gevolgen daarvan lijken directe oorzaken genoemd. Hoe men deze staking ook beoordeelt, duidelijk is dat het prestige van de „erkende” bonden tijdens deze staking ernstig is aangetast. En zowel de felheid van de sleepbootstaking als het dure november-akkoord lijken duidelijke aanwijzingen dat de bonden proberen hun prestige terug te winnen. Zij richten zich daarbij tot drie groepen. De werkgevers wordt duidelijk gemaakt dat de verhouding voortaan

door een grotere distantie zal worden gekenmerkt. De leden, het sleepbootpersoneel, maar via hen de havenarbeiders, wordt gedemonstreerd dat de bonden wel degelijk iets presteren. Tenslotte lijkt de actie een poging tot overbieden van de actiecomités.

Tijdens de actie heeft de heer De Boon, en later de advocaat van de werknemers, bedreigd dat een door de bonden verloren kort geding zoveel zou betekenen als het startschot voor actiecomités. Het is waarschijnlijk niet al te kwaaddenkend om te veronderstellen, dat de bonden er op speculeerden dat angst voor het lossen van dit schot de werkgevers voor juridische actie zou doen terugschrikken. Zouden de bonden inderdaad het kort geding hebben verloren, dan zouden zij echter ook zelf buiten spel zijn gezet en zou van terugwinnen van prestige niet veel sprake zijn geweest. Bevat deze veronderstelling waarheid, dan lijkt de kwalificatie „hoog spel” voor de gehele actie nauwelijks overdreven. En mogen de bonden, nu de werkgevers in de tweede instantie het kort geding door hebben laten gaan, blij zijn met het uitstel dat de uitspraak hun gegeven heeft.

Op het moment dat de staking werd uitgeroepen, bestond op twee punten verschil van mening. Over de datum waarop over nieuwe lonen onderhandeld moest worden en over de hoogte van de nieuwe lonen zelf. Tijdens de bemiddeling van wethouder Viersen werd over het eerste punt overeenstemming bereikt. De onderhandelingen van dinsdag 3 februari gingen dan ook in hoofdzaak over de hoogte van de nieuwe lonen. Toen het akkoord door de stakers verworpen werd, werd een tweede karakteristiek van de actie duidelijk: het f. 45-ultimatum was voor stakingsleider Hulsker een *onderhandelingseis*. Voor de stakers was het echter een *magisch getal* geworden (vergelijk de f. 25 schoon van de havenstaking of de f. 400). En duidelijk werd daarmee dat het voor vakbonden één ding is om in een explosief klimaat een staking uit te roepen, maar het heel wat lastiger is om een actie vervolgens zo te beheersen, dat die op elk gewenst moment beëindigd kan worden. Een ervaring waarmee ook de bonden rekening zullen hebben te houden.

Het laatste, in een korte beschouwing als deze, belangrijke aspect betreft het effect op de loonmaatregel. Was de actie bedoeld als een poging een landelijk patroon te scheppen voor de manier waarop deze omzeild kan worden? Het is waarschijnlijk te veel eer. De bovengenoemde oorzaken lijken samen voldoende verklaring te bieden. Voor zover met de actie zo'n patroon is geschapen, is dat echter gedaan door de minister van Sociale Zaken, en niet door de bonden, met de uitspraak dat afspraken nú, over lonen na 1 juli, wel wat voorbarig zijn, maar toch tot de verantwoordelijkheid van de partijen zelf behoren!

J. de Jong

# Inhoud

Drs. J. de Jong:	
Slepend .....	121
Drs. L. Hoffman:	
Economische groei OECD-landen .....	122
Prof. Dr. F. Hartog:	
De tucht van de markt .....	123
Ir. S. A. Posthumus:	
Binnenvaart op drift .....	124
Prof. Drs. J. Brands:	
De besloten vennootschap .....	127
Mededelingen .....	129
Ingezonden .....	130
Boekennieuws .....	131, 134
Prognoses .....	133

## Redactie

Commissie van redactie: H. C. Bos, R. Iwema, L. H. Klaassen, H. W. Lambers, P. J. Montagne, J. H. P. Paelinck, A. de Wit

Redacteur-secretaris: P. A. de Ruiter

Adjunct redacteur-secretaris: J. van der Burg

## Economisch-Statistische Berichten

Uitgave van de Stichting Het Nederlands Economisch Instituut

Adres: Burgemeester Oudlaan 50, Rotterdam-3016;

kopij voor de redactie:

postbus 4224. Telefoon:

(010) 14 55 11, toestel 3701. Bij adreswijziging s.v.p. steeds adresbandje meesturen.

Kopij voor de redactie: in tweevoud, gétypt, dubbele regelafstand, brede marge.

Abonnementsprijs: f. 44,72 per jaar, studenten f. 31,20, franco per post voor Nederland, België, Luxemburg, overzeese rijksgdelen (zeepost).

Prijs van dit nummer: f. 1,50. Abonnementen kunnen ingaan op elke gewenste datum, maar slechts worden beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.

Betaling: giro 8408; Bank Mees & Hope NV, Rotterdam; Banque de Commerce, Koninklijk plein 6, Brussel, postcheque-rekening 260.34.

Advertenties: N.V. Kon. Ned. Boekdrukkerij H.A.M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam, tel. (010) 26 02 60, toestel 908.

# Economische groei OECD-landen

Toen in 1961 de OEEC werd omgezet in de OECD kwam een eind aan het benadrukken van de door de tweede wereldoorlog veroorzaakte economische moeilijkheden in West-Europa. De aandacht werd hierdoor meer gericht op de economische groei die nodig is voor de verhoging van de levensstandaard van de twintig bij de OECD aangesloten landen en op de hulpverlening aan de ontwikkelingslanden. De belangstelling voor de economische groei blijkt o.a. uit het doel, dat de lidstaten zich stelden, in de jaren zestig een reële stijging van het bruto nationaal produkt met 50% te bereiken. Ondanks het benadrukken van de economische groei mag de OECD geen groei-fetisjisme verweten worden. In 1961 was men in de praktijk helemaal nog niet zo ver om rekening te houden met de negatieve effecten die de economische groei kan veroorzaken.

## Enkele macro-economische cijfers van acht OECD-landen <sup>a)</sup>

	Gemiddelde jaarlijkse groei 1955-1968						% BBP per sector in 1968			gemiddelde jaarlijkse groei BNP 1965-1970
	totaal	landbouw	industrie	diensten	werkgelegenheid	bevolking	landbouw	industrie	diensten	
België	3,9	1,0	4,5	3,8	0,4	0,6	5,4	41,1	53,5	4,2
West-Duitsland	5,1	2,0	5,8	4,7	0,6	1,1	4,6	51,0	44,4	4,4
Frankrijk	5,7	2,3	6,6	5,2	0,3	1,1	7,5	45,2	47,3	5,4
Italië	5,5	2,8	7,1	5,0	-0,8	0,9	11,1	38,6	50,3	6,3
Japan	10,2	—	—	—	1,5	1,0	10,5	37,9	51,6	12,4
Nederland	5,1	2,7	6,1	4,7	1,0	1,3	7,0	42,2	50,8	4,7
Ver. Koninkrijk	2,8	2,7	3,1	2,4	0,5	0,6	3,1	46,8	50,1	2,4
Verenigde Staten	4,0	1,1	3,9	4,2	1,5	1,5	3,3	37,7	59,0	3,7

a) De groei is reëel; BBP = bruto binnenlands produkt (Japan netto); BNP = bruto nationaal produkt.

Eind 1970 verscheen van de OECD een rapport waarin werd aange- toond dat het gestelde doel voor de OECD als geheel bereikt werd<sup>1</sup>. De gewenste groei werd niet gerealiseerd in het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, België, Denemarken, Zweden, Zwitserland, Grieken- land en Portugal, maar werd ver overtroffen in Italië en Japan. In dit rapport wordt tevens beschreven hoe die 50% groei, een geaggregeerd cijfer, bereikt werd. Niet alle sectoren in de economie vertonen deze groei. De groei van de landbouwsector is geringer en de groei van de industrie (uitgezonderd in de Verenigde Staten) is groter dan die van de totale produktie, terwijl de groei van de dienstensector tussen beide in ligt, behalve in de Verenigde Staten, Oostenrijk en Noorwegen, waar hij het hoogst is, en in het Verenigd Koninkrijk waar hij het laagst is. Er is een aantal factoren, in elk land verschillend, die invloed hebben op de economische groei:

1. De groei van de kapitaalgoederenvoorraad door de investeringen, die met hun belichaamde technische vooruitgang de arbeidsproductiviteit verhogen. We zien dan ook dat landen met een hoge investeringsquote vaak een sterke economische groei kennen. De techniek wordt mogelijk gemaakt door uitgaven aan research en ontwikkeling en door de ver- spreiding van de techniek ten gevolge van een betere communicatie.

2. De groei van de beroepsbevolking veroorzaakt samen met de door de investeringen gevormde arbeidsplaatsen groei van de produktie. Ook de beroepsbevolking draagt door meer scholing bij tot een technische vooruitgang.

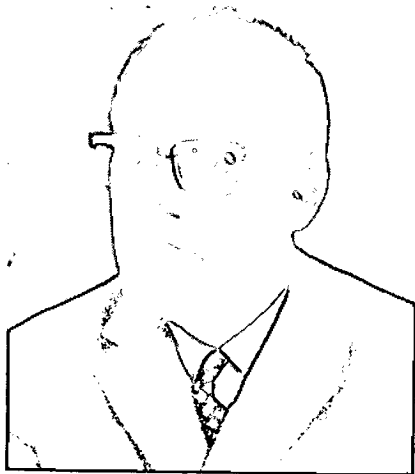
3. Sectorale samenstelling van de economie en de verandering hierin. Naarmate de welvaart van een land stijgt zien we dat een verschuiving optreedt van belangrijkheid in de economie van landbouw via industrie naar diensten. De overgang van landbouw naar meer produktieve in- dustrieën veroorzaakt meer economische groei, terwijl de overgang van industrie naar diensten de economische groei afremt.

4. De internationale handel stimuleert de economische groei. Helaas moet geconstateerd worden dat de OECD er niet in geslaagd is de hulp- verlening aan en de handel met de ontwikkelingslanden te verbeteren.

L. Hoffman

<sup>1</sup> OECD: „The Growth of Output 1960-1980, Retrospect, Prospect and Problems of Policy”, december 1970.

## De tucht van de markt



De marktprijsvorming staat op het ogenblik niet erg hoog in aanzien. Men behoeft er maar weinig over door te denken of er dienen zich vele monopolie-elementen aan, en ook de consumenten worden zodanig gemanipuleerd dat hun vraag een onbetrouwbare afspiegeling is van hun echte behoeften. Maar hebben we iets beters? Als we de euvelen van de marktprijsvorming willen verhelpen komen we doorgaans van de regen in de drup. Er dringen zich enkele voorbeelden op waar geheel of ten dele gebroken is met de tucht van de markt, maar die niettemin allerminst tot navolging prikkelen.

Neem de genationaliseerde industrie in Engeland. Men wilde hier de economische commandoposten in handen nemen, om de volkshuishouding beter van bovenaf te kunnen regelen. Maar het is precies andersom uitgekomen. De genationaliseerde industrie is de inflatiemaker bij uitstek geworden. Men leze wat *The Economist* daarover telkenmale schrijft. De tucht van de markt werkt hier niet meer. Daardoor is er geen rem meer tegen looninflatie. Eventuele verliezen als gevolg van excessieve loonstijging worden bijgepast door de overheid. Liquiditeitsmoeilijkheden door toeneming van loonbetalingen worden gemakkelijk opgevangen doordat men volop kan lenen bij het bankwezen. Leningen worden namelijk door de overheid gegarandeerd. Op deze wijze weet de genationaliseerde industrie zich te onttrekken aan de politiek van geldkrapte. Engeland wordt door het genationaliseerde blok aan het been in belangrijke mate onbestuurbaar.

Of neem de Europese landbouw. Men wil de boeren bepaalde minimum prijzen garanderen en maakt bo-

vendien hun produktiefactoren extra goedkoop. Het gevolg is dat er grote overschotten ontstaan, die tegen zwaar verliesgevende prijzen op de wereldmarkt worden verkocht. Daardoor wordt deze nog meer bedorven, met als gevolg weer meer protectie.

Het derde voorbeeld is de Nederlandse woningbouw. Er wordt zwaar gesubsidieerd om nieuwe woningen betaalbaar te maken voor de minst draagkrachtigen. Maar daardoor worden de huren zozeer bedorven dat er weinig animo meer is het particuliere initiatief op de woningbouw te richten. De vraag wordt afgeleid naar de sterk bevoorrechte woningwetbouw. Die moet als gevolg daarvan in steeds sterkere mate het gat opvullen dat de van de markt weggedrongen particuliere bouw openlaat. Er moet voortdurend meer geld bij, en er zou bovendien meer gebouwd kunnen worden als men het aanbod niet ontmoedigde.

In al deze gevallen zijn de bedoelingen goed, en de redenen waarom de tucht van de markt wordt opzij gezet zijn zeer achtenswaardig. Maar toch: iets dat de markt redelijkerwijs vervangen kan, hebben we nog niet gevonden. Alles wordt slechter als we het beter willen doen. Door de signalen van de markt op te geven moeten we in de mist verder. Er kan onmiddellijk worden toegegeven dat het gebrekkige signalen zijn. De verfiende denkapparatuur van de welvaartseconomie laat duidelijk zien wat er allemaal mis is. Maar alvorens deze signalen als waardeloos terzijde te schuiven is het van belang na te gaan wat de alternatieven zijn.

Meer in het algemeen is het op het ogenblik de waan van de tijd dat alles wat fout is anders gedaan moet worden. Wie ook over dat andere

kritisch wil nadenken wordt bij de discussie veelal terzijde geschoven. Toch is het niet voldoende acht te geven op bestaande fouten. Er moet ook aannemelijk worden gemaakt of en in hoeverre het alternatief beter zal werken. Het ziet er naar uit dat een ideale economische orde niet mogelijk is. Wij zullen ons moeten neerleggen bij een aantal tekortkomingen. Het gaat er om dat stelsel te vinden waar deze het geringst zijn. Daarbij ligt de bewijslast bij degenen die iets willen veranderen. Als zij de marktprijsvorming opzij willen zetten zullen zij het op dit punt zeer zwaar hebben, want zoals de genoemde voorbeelden laten zien is het middel veelal erger dan de kwaal.

Dit brengt ons nog op een ander punt, namelijk de verdere uitbouw van de industriepolitiek. De slechte ervaringen met landbouwsubsidies verhinderen niet dat nu ook voor de industrie steeds meer aan regeringssteun wordt gedacht. Nog geschiedt het ad hoc, maar mettertijd zal ook dit worden uitgebouwd tot een systeem. In het licht van het voorgaande moet het zich begeven op het hellende vlak van subsidiëring zeer gevaarlijk worden geacht. Niemand denkt nog aan een zo algemene subsidiëring als bij de landbouw, maar ook daar is het als uitzonderingsmaatregel begonnen. Als de tucht van de markt eerst wordt ondermijnd, lijkt het later nog maar een kleine stap haar geheel opzij te zetten. De markt is een scheidsrechter die goed spel beloont en verkeerd spel afstraft. Iedere scheidsrechter neemt wel eens verkeerde beslissingen en is feilbaar. Maar gaat het zonder scheidsrechter beter?

# Binnenvaart op drift

IR. S.A. POSTHUMUS\*

## Aandacht voor de toekomst

Onze oudste vervoerstak, de binnenvaart, begint in enige beweging te komen. Men begint zich zorgen te maken over de toekomstige ontwikkeling. Tot voor kort hechtte men daaraan niet veel aandacht. De schipperij is een traditioneel vak en men heeft meestal gedacht, dat het wel zo zou blijven. In de crisisjaren (1933) werd ter bescherming van de individuele schippers een beurtverdeling via de op verschillende plaatsen van ons land onder overheidsverantwoordelijkheid werkende schippersbeurzen ingevoerd.

Met deze „evenredige vrachtverdeling” was men tevreden, ook al moest men in tijden van overcapaciteit van aangeboden ladingruimte soms dagen op een vracht wachten. Bovendien werd deze regeling sinds de invoering van de Wet Goederenvervoer Binnenvaart (WGB, november 1951) sterk uitgehold door verschillende uitzonderingen, waardoor in bepaalde relaties bevrachting buiten de beurs om, en daarmee een veel efficiënter gebruik van scheepsruimte, mogelijk werd.

Deze situatie van betrekkelijke rust wordt nu nogal ernstig verstoord. Directe aanleiding is een wetsvoorstel van staatssecretaris Keyzer, dat beoogt de WGB zodanig te wijzigen, dat de hele evenredige vrachtverdeling en de verantwoordelijkheid van de overheid daarvoor komen te vervallen. Motief daartoe is het besluit van de Raad van EEG-verkeersministers van 22 juni 1965, dat primair gericht was op de regeling van het Europese grensoverschrijdende vervoer, maar met de consequentie, dat dit beleid binnen vastgelegde termijnen na de invoering van de eerste fase eveneens zou gelden voor het interne nationale vervoer. Reeds in de eerste etappe zou met name het goederenvervoer te water gebonden zijn aan zgn. referentie-tarieven. Dat zijn door de Europese overheden vastgestelde margetarieven. Binnen de marge is elke vrachtvereenkomst vrij. Buiten de marge zal publikatie van het overeengekomen tarief verplicht zijn. Vervoersovereenkomsten met een langere looptijd op bijzondere prijsvoorwaarden zullen mogelijk zijn, zij het binnen het kader van zekere beperkende bepalingen. De invoering van deze referentie-tarieven impliceert een vrije mededinging op de vervoersmarkt.

Dit principe-besluit van de Raad van Verkeersministers heeft in ons land in de kring der vervoerders een in het algemeen positieve reactie ondervonden. Het is het enige principiële en het gehele vervoer omvattende besluit in de geschiedenis van deze Raad, dat eensgezind was. De Europese Commissie heeft daarna geprobeerd deze visie op de ontwikkeling van de Europese vervoerspolitiek met gedetailleerde voorstellen op onderdelen te verwerkelijken. Er is tot nu toe weinig

van terecht gekomen. Zoals in zoveel gevallen, als de Raad van Ministers van de EEG tot concrete beslissingen moet komen naar aanleiding van door de EEG-Commissie ingediende voorstellen, ontstaat een verlamming in de besluitvorming, waardoor de noodzakelijke voortgang op irriterende wijze vertraagd wordt.

## Versterking van de mededinging

Voor elke bedrijfstak, ook voor het vervoer, blijft de mededinging als motor voor een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering een essentiële voorwaarde. Elke bedrijfstak, ook de binnenvaart, waarin dit element niet werkt, slaapt in, veroudert en gaat tenslotte ten onder. Bij het vervoer — en niet alleen bij het vervoer — is er in de loop van de ontwikkeling de laatste veertig jaar steeds nadrukkelijker de voorwaarde gesteld dat een verantwoorde mededinging alleen aanvaardbaar is binnen het kader van een soepel, maar effectief werkende capaciteitsregeling. Dit is de essentie van de hier te lande geldende wetgeving voor het vervoer (Wet Autovervoer Personen, Wet Autovervoer Goederen, Wet Goederenvervoer Binnenvaart), en dat is en blijft een beslissend en juist uitgangspunt. Zorg dat de capaciteit van de aangeboden ladingruimte (via een verantwoord vergunningenbeleid t.a.v. uitbreidingsverzoeken) zich zodanig ontwikkelt, dat er een evenwicht blijft tussen het aanbod van en de vraag naar ladingruimte.

Te lang is aan het vervoer de functie van „dienst” toegekend. In feite is daarmee de eigen economische functie van het vervoersbedrijfsleven genegeerd. Wanneer men de capaciteitsontwikkeling niet enigermate in de hand houdt, is de natuurlijke neiging tot expansie gewoonlijk zo sterk, dat er in feite steeds overcapaciteit is. In die situatie is de naar ladingruimte vragende verlader altijd de „koning” in de markt. Hij kan tot afbraakprijzen de vervoerders, die bijna tot elke prijs bereid zijn hun vaste lasten zoveel mogelijk te compenseren, tegen elkaar uitspelen. Een betrekkelijk bescheiden overcapaciteit kan reeds gemakkelijk tot moeilijkheden in de bedrijfsvoering leiden, ook in de door en door gezonde vervoerbedrijven.

De verdeling van de te grote ladingruimte via de eventuele vrachtverdeling op de schippersbeurzen is dan ook in feite het gevolg van de in de binnenvaart periodiek en veelvuldig voorkomende overcapaciteit.

\* De auteur van dit artikel was Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in het Kabinet-Cals (1965-1966); hij is (voor de PvdA) lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en voorzitter van de Transportcommissie van het Europese Parlement.

Daar ligt de kern van het vraagstuk. Persoonlijk, en met mij vele anderen, ben ik dan ook van mening dat de evenredige vrachtverdeling afgeschaft moet worden als er een redelijke capaciteitsregeling in de plaats daarvan is gekomen. Binnen dat kader kan er pas sprake zijn van een bedrijfsvoering op basis van de gewenste mededinging der vervoerders in hun relaties met de verladers.

### Wat doen de overheden?

Lang hebben de Nederlanders — en lang niet alle Nederlanders — alleen gestaan met de verkondiging van de hiervoor aangeduide stellingname. Met name in de Europese vervoerdiscussie. Vooral Duitsers en Fransen zwoeren en zweren nog wel vast bij een strak en bureaucratisch tarificatie-systeem als enig middel om vanwege de overheid invloed op de ontwikkeling van het vervoerswezen uit te oefenen. Terwijl men andere takken van bedrijfsleven een grote vrijheid van handelen laat bij het sluiten van overeenkomsten met hun afnemers, was dat het vervoer, dat toch ook een zelfstandige economische bedrijfstak is, niet vergund.

Ondertussen, heel langzaam, begint er begrip te komen. De hiervoor vermelde beslissing van de Raad van Verkeersministers in juni 1965 getuigt er reeds van. Hoezeer aanvankelijk geporteerd voor de Duitse en Franse dogmatiek, begint ook de Europese Commissie langzamerhand iets van de essentie van deze problematiek te begrijpen. Deze Commissie heeft ondertussen voor de Europese binnenvaart een aantal maatregelen voorgesteld die bedoelen om zowel het gevaar van de *structurele* overcapaciteit (met een sloopregeling) als het gevaar van een *conjuncturele* overcapaciteit (met een vrijwillige tijdelijke stilleg-regeling) te beteugelen.

Ook de Centrale Commissie voor de Rijn (leden: de Rijnvaartstaten West-Duitsland, Frankrijk, Nederland, België, Zwitserland, benevens Engeland) heeft een voorstel voor een stilleg-regeling op tafel gelegd. Ondertussen hebben de nationale staten ook reeds bepaalde voor hun gebied geldende maatregelen voorgesteld of reeds in werking gesteld. De Westduitse regering stelde een sloopregeling voor de binnenvaart in werking. In Nederland heeft de Commissie vervoervergunningen de uitbreiding van de Nederlandse binnenvloot geblokkeerd (behalve t.a.v. voor dit doel zeer goede schepen) en is na enkele sloopmaatregelen voor beperkte categorieën nu ook een meer omvattend wetsontwerp voor een sloopregeling aan de Kamer aangeboden. Toch wel een teken dat er enige beweging in deze problematiek komt.

### Wat wil het bedrijfsleven?

De grote zwakte van het bedrijfsleven in de binnenvaart is dat het een weinig krachtige eenheid vormt. Enerzijds zijn de grote rederijen — hetzij op enigerlei wijze verbonden met sterke verladers of ook aan zee-rederijen, hetzij meer of minder onafhankelijk — sterk gericht op maatregelen die modernisering van het bedrijf beogen. In die kring is mogelijk de meeste bereidheid aanwezig om tot een gezellig mededinging te geraken. Zij fungeren voornamelijk in het grensoverschrijdend vervoer. Daarnaast is er zowel in het grensoverschrijdend, in het zuiver binnenlands vervoer als in beide functies een groot aantal van particuliere schippers,

die soms georganiseerd zijn in grote of kleinere coöperatieve verbanden, of geheel individueel werkzaam zijn.

Een groot deel der particuliere schippers in het voornamelijk grensoverschrijdend vervoer — dat niet verplicht is via de beurs lading te zoeken — is georganiseerd in de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale. Sommigen werken via kleinere coöperaties (o.a. voor speciale vervoeren). Verder zijn de schippers in nationale of confessionele organisaties, die weer meer of minder overkoepeld worden door de Stichting Nederlandse Particuliere Binnenvaart. Daarnaast werkt als ontmoetings- en discussiecentrum voor deze organisaties het Binnenscheepvaartcongres en bestaat er nog een algemene schippersvereniging Schuttevaer, waarin echter slechts nautische en technische vraagstukken behandeld worden (met één uitzondering op deze regel, namelijk de vraagstukken m.b.t. het onderwijs van schipperskinderen). Een wel zeer gedifferentieerd, ja verdeeld gezelschap, dat nauwelijks in staat is om in de maatschappelijke tegenstellingen, waarbij zij betrokken zijn, een krachtige positie in te nemen. Wel een groot verschil met bijvoorbeeld de wijze waarop de landbouw-wereld haar vragen en wensen weet te realiseren.

Het is duidelijk dat deze sector van het bedrijfsleven, als het er op aankomt, in *het algemeen* niet veel wil. Toch zijn er enige verheugende aspecten te melden.

### Redelijke toekomst mag verwacht worden

Er begint nu in dit conglomeraat van standpunten langzamerhand wat discussie en een beetje tekening te komen. In het bijzonder door de indiening van de hiervoor vermelde wetsontwerpen: wijziging WGB (d.w.z. opheffing van de evenredige vrachtverdeling) en sloopregeling.

De wezenlijke achtergrond van deze vragen is de noodzaak onze binnenvaartvloot drastisch te vernieuwen. Zo op het eerste gezicht is er geen kou aan de lucht. We beleven op dit ogenblik één van die perioden van opleving in de binnenvaart (waarvan de Rijnvaart de bepalende factor is) die van tijd tot tijd voorkomen. Zij het dan tot nu toe de perioden van overcapaciteit heel wat meer en heel wat langer voorkwamen dan die van volbezetting, die we nu doormaken. Gewenst is een zodanige capaciteit in Europees en nationaal verband, dat er in het algemeen een evenwicht is in de markt tussen de wensen der verladers en die der schippers.

De toekomst van deze bedrijfstak lijkt verzekerd. In Europees verband vervoert de binnenvaart meer dan weg en rail tezamen. Uiteraard ligt daarbij het zwaartepunt op het massagoed, maar ook het stukgoed en vooral gespecialiseerde relatievervoeren op dit gebied zijn een niet te verwaarlozen factor. Wanneer de trend van de afgelopen jaren zich blijft voortzetten, mag aangenomen worden, dat van 1968 tot ± 1985 het door de Europese binnenvaart vervoerde goederenvolume zal verdubbelen.

### Gezondmaking is nodig

De grote vraag is echter welke bijdrage de Nederlandse binnenvaart aan deze verwachte ontwikkeling zal geven. Hoewel aanvankelijk de aandacht sterk werd gericht op de *kwantitatieve* overcapaciteit, van deze voor dit ogenblik meer of minder opgeheven is (afgezien van

de vele schepen die in feite voor opslagruimte worden gebruikt), valt de aandacht meer en meer op de *kwali-teit* van de vloot. Maar als de kwaliteit van de vloot verbeterd zou worden en de oude schepen gesloopt en nieuwe — grotere — gebouwd gaan worden, dan zal men met bijzondere aandacht ook het kwantitatieve-capaciteitsverloop moeten volgen en op soepele wijze moeten regelen. Anders vervalt men weer tot meer frequente perioden van overcapaciteit.

Om de situatie fundamenteel te verbeteren werd, zoals gezegd, door de regering op 18 november 1969 een wetsvoorstel ingediend om de evenredige vracht-verdeling af te schaffen. Zowel op een in maart 1970 over dit onderwerp georganiseerd Binnenscheepvaart-congres, als in het verslag van de hoorzittingen door de Vaste Kamercommissie van Verkeer & Waterstaat op 2 april 1970 gehouden, alsook in het voorlopig verslag op dit wetsontwerp blijken verdeeldheid en aarzeling.

Een belangrijk deel van de particuliere organisaties wil van deze afschaffing niets weten, maar wil integendeel de werking ervan meer algemeen gaan toepassen, en wenst dus beëindiging van de uithollende uitzonderingen. Een andere groep — vooral de verladers — zijn voor de afschaffing zonder meer. Daartussen zit een onmeetbare categorie, die begrijpt dat voor een moderne bedrijfsvoering in de binnenvaart de evenredige vrachtverdeling een niet meer bruikbaar middel is geworden, maar zij stelt deze afschaffing pas als aanvaardbaar als de regering een aantal compenserende maatregelen neemt. In de eerste plaats maatregelen, die de gezondheid van de bedrijfstak niet alleen herstellen, maar ook kunnen handhaven: modernisering, sloopregeling, een effectief werkende capaciteitsregeling. Daarnaast een aantal sociale maatregelen, waardoor de zwakken die door deze regeling gaan afvallen op redelijke wijze een ander bestaan kan worden verschaft (bijstand, herscholing, e.d.).

Reeds bij de behandeling van dit ontwerp werd door vertegenwoordigers van deze tussengroep de in het voorlopig verslag vermelde eis gesteld, dat behandeling van dit wetsontwerp pas mogelijk zou zijn als de inhoud van de door de regering aan te bieden sloopregeling bekend zou zijn. Dit wetsontwerp is inmiddels op 17 november 1970 aan de Tweede Kamer aangeboden.

### **Nieuwbouw nu!**

Er is intussen een beslissend en, in zekere zin, een sluipend gevaar: de voortdurende veroudering van onze binnenvaartvloot. Zonder dat dit voor elk geval geldt kan men daarbij stellen, dat in het bijzonder de kleinere scheepstypen tot de categorie van de steeds minder bruikbare schepen gaan behoren. Maar ook bij de grotere schepen, vooral bij de gesleepte schepen, is er sprake van vérgaande veroudering. Grosso modo is tweederde tot driekwart van de vloot afkomstig van de tijd voor de Tweede Wereldoorlog, zelfs een 10 à 20% van voor de Eerste Wereldoorlog. Het is verleidelijk met deze schepen te blijven varen, zolang ze nog niet verdrongen worden door nieuwe en meer of minder voor speciaal vervoer gebouwde schepen in binnen- en vooral buitenland. Deze oude schepen zijn meestal volledig afgeschreven; men kan dus voor betrekkelijk lage vrachten nog voordelig varen. Een nieuw schip kost handen vol geld en komt dus onder een

zware hypotheek (met een zeer hoge rente).

En toch wordt de situatie steeds dringender. Bij enige recessie in de markt (en dat komt in de binnenvaart tot nu toe periodiek voor) dreigt een meedogen-loze sanering. Een mogelijkheid is nog het gebruik als opslagruimte, maar daarin zit ook niet meer zoveel ruimte. De meeste kans biedt de scheepssloper met een — in die omstandigheden geldende — afbraakprijs voor het geleverde schroot.

Het was om deze overwegingen dat op het binnenscheepvaartcongres van 18 november 1970 een discussie werd geëntameerd onder de titel „Nieuwbouw Nu”. Niet wachten tot het weer minder goed gaat, maar nú in de periode van volbezetting en goede vrachten moderniseren. Daarbij kwamen natuurlijk in volle omvang de vragen rond het in november 1970 aangeboden wetsontwerp sloopregeling aan de orde.

De historie van de oplossing van de problemen rond de sanering van onze binnenvaart is, met enkele woorden samengevat, de volgende: in het voorjaar van 1965 besloot de Commissie Vervoervergunningen op de basis van de Wet Goederenvervoer Binnenvaart deze bedrijfstak te sluiten voor verder toe te voegen schepen. Er dreigde toen een toevloed van oude, buitenlandse schepen, die voor een appel en een ei hier verkocht werden. Deze regeling gold — uiteraard — zowel voor uit het buitenland als uit het binnenland aangeboden schepen. Een technische commissie uit het bedrijfsleven adviseerde over de kwaliteit der aangeboden schepen en alleen, wanneer deze kwaliteit goed was, kon de CVV deze schepen toelaten. In 1969 werd op deze basis ongeveer eenderde der aanvragen afgewezen.

In november 1965 trad de sloopregeling kleine noordelijke schipperij in werking. Hier was de sanering het meest urgent. Via deze regeling, die geldt voor de schepen beneden de 100 ton, werd tot nu toe 15.000 ton laadvermogen uit de markt genomen. Op 15 augustus 1968 kwam de sloopregeling binnenvaart 1968 (voor schepen tot 300 ton) in werking. Het is de bedoeling dat hiermede 180.000 ton uit de markt zal worden genomen.

Maar ook voor grotere scheepstypen was sanering en vernieuwing een dringende zaak. Daartoe installeerde de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op 20 oktober 1968 een Studiecommissie Sloopregeling. Via 21 dagvergaderingen kwam deze Commissie — behalve op één punt — tot een praktisch unaniem resultaat. Na drie maanden werken, op 31 januari 1968, bood zij haar rapport aan de Staatssecretaris aan. Daarna duurde het bijna drie jaar, voordat een wetsontwerp Sloopregeling op tafel kwam. Dit zou dus het sluitstuk van de totale herstructurering van onze binnenvaart moeten zijn.

Ook hier dezelfde bezwaren van de schipperij als reeds met de behandeling van de voorgestelde afschaffing van de evenredige vrachtverdeling beleefd. Op al die punten waar de sloopcommissie met een aantal begeleidende, sociaal en fiscaal tegemoetkomende suggesties was gekomen, bleef de Staatssecretaris substantieel achter bij hetgeen door deze commissie was voorgesteld. Wanneer men ziet naar de financiële hulp, die de overheid wil geven, wanneer men ziet naar de begeleidende maatregelen, dan moet men concluderen dat onze binnenschipperij — toch een levenskrachtige bedrijfstak — er vergeleken met de overheidshulp aan de landbouwsanering maar bekaaid afkomt.

# De besloten vennootschap

(BV of PV?)

PROF. DRS. J. BRANDS

Het ontwerp van wet tot regeling van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, de Memorie van Toelichting, het Voorlopig Verslag, nu ook de Memorie van Antwoord verschaffen belangwekkende lectuur voor hen, die het wel en wee in het bijzonder van de middelgrote onderneming ter harte gaan.

Bij de wijziging van de wettelijke regeling voor de naamloze vennootschap in 1928 merkte, naar ik meen, de minister van Justitie naar aanleiding van vragen over de wenselijkheid van een bijzondere regeling voor de besloten vennootschap op, dat als men van de voordelen van de naamloze vennootschap gebruik wilde maken, men de bezwaren er maar bij moest nemen. Een afzonderlijke regeling achtte hij niet nodig.

Velen vreesden een uittocht uit de NV-vorm naar de commanditaire vennootschap op aandelen die geen publikatievoorschriften voor de jaarstukken kent, uit vrees voor WvK art. 42 c. (ter inzage leggen van de jaarstukken bij het Handelsregister). Het is allemaal erg meegevallen. Het vennootschapsrecht voor de NV heeft bijzonder goed voldaan, voor grote zowel als voor kleine en middelgrote ondernemingen.

Bij de verdere ontwikkeling van het bedrijfsleven, enorm snel vooral na ongeveer 1950 gaf het WvK blijkbaar een prima regeling, ook voor de besloten vennootschap. Klachten of misstanden zijn er niet veel geweest over het tekortschieten van de wettelijke voorschriften. In ons land komen de besloten vennootschappen bij duizendtallen voor.

Bij het groter worden van de ondernemingen gaat de betekenis van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders steeds verder achteruit en evenzeer die van de individuele aandeelhouder. Ook wordt het voortdurend moeilijker om uit te vinden waar nu eigenlijk de ondernemer moet worden gezocht, na de „managerial revolution”, bij de grote concerns, waar naar de top gestegen managers met de leiding zijn belast.

Echte ondernemers vindt men bij de kleine en bij de middelgrote ondernemingen. Zij komen op en naar voren als de zaak bloeit, maar zij gaan er evenzeer mee te gronde als het misloopt. Voor zover deze zaken

besloten vennootschappen zijn is daar de Algemene Vergadering nog een uiterst belangrijke aangelegenheid, ook al wordt deze vaak slechts op papier gehouden. Het bestuur moet ten zeerste rekening houden met de individuele aandeelhouder en met de verdeling van het aandelenkapitaal.

Nu het WvK zo goed blijkt te zijn uitgevallen voor de besloten vennootschap is het wel jammer dat er verandering moet komen, met een afzonderlijke wettelijke regeling voor de besloten vennootschap (BV). De Eerste Richtlijn van de EEG tot het coördineren van het vennootschapsrecht in de zes landen dwingt tot bepaalde maatregelen. Begrijpelijk dat de Commissie uit de Tweede Kamer in het Voorlopig Verslag de vraag stelt, of het niet het beste zou zijn de bestaande regeling voor de NV met enkele weinig betekende wijzigingen voor de besloten vennootschap te reserveren (in de wet is immers de Algemene Vergadering van aandeelhouders de hoogste macht in de NV en verondersteld wordt dat de NV een overeenkomst is tussen twee of meer personen, die iets in gemeenschap brengen met de bedoeling daarmee voordeel te behalen. Hetgeen overeenstemt met de besloten vennootschap).

De Memorie van Antwoord zet uiteen waarom de minister een nieuwe opzet wenselijk acht.

## Blokkering

Hoe moet nu de bedrijfsman, de gewone zakenman-niet-jurist, die met deze materie in hoge mate te maken heeft, tot een oordeel komen over de vernieuwingen? Juridisch zijn er natuurlijk talrijke problemen en facetten, die hem niet erg aanspreken. Hij heeft behoefte aan een eenvoudige en praktische regeling, waarvan de hoofdlijnen hem duidelijk zijn.

„Het wetsontwerp heeft de karakterisering van de BV gezocht in een wettelijke blokkering... Bij vennootschappen die thans als besloten plagen te worden aangeduid, zijn statutaire blokkeringsclausule gangbaar. Hierbij sluit het wetsontwerp aan” (MvA).

Het is de moeite waard hierbij even stil te staan. Bij de bedoelde vennootschappen vormen de aandeelhouders veelal een min of meer besloten kring. Dikwijls begint de kleine onderneming met één of meer familieleden tezamen om te proberen of de zaak van de grond kan komen. Als het een beetje gaat komt de vraag of men er een NV van zal maken, om verschillende redenen. Dan vindt men het vanzelfsprekend, dat men niet zonder meer aan een ieder zijn aandelen zou mogen overdragen. Er komen stringente bepalingen voor de overdracht van aandelen. Waarom? Voor de veiligheid, omdat men met elkaar moet samenwerken; in zekere zin uit armoede.

De kleine, daarna de middelgrote onderneming heeft

Posthumus

voortdurend met financiële moeilijkheden te kampen. Steeds ervaart men hoe moeilijk het valt het financieel te bolwerken. Directeuren-aandeelhouders moeten borg blijven bij bankkrediet en bankkrediet is vrijwel de enige kredietvorm waartoe de NV toegang kan verkrijgen, naast hypothecaire geldlening. In deze fase van moeizaam beleid en voortdurende zorgen kan men er geen outsiders bij gebruiken.

Dit verandert zodra er ruime financiële perspectieven komen. Dan wordt er op beslotenheid en op een besloten kring van aandeelhouders in het minst geen prijs meer gesteld.

Het karakteristieke van de BV ligt niet bij de blokkeringsbepalingen voor de overdracht van aandelen, maar bij de beperkte financiële mogelijkheden, die bepaalde consequenties hebben. De beslotenheid is een onvermijdelijkheid en zij verdwijnt gewoonlijk bij verruiming van de geldelijke positie. De situatie in de tijd van de beslotenheid is niet zodanig dat het verantwoord zou zijn een beroep te doen in het openbaar ter verkrijging van de zozeer benodigde geldmiddelen.

De karakterisering van de besloten vennootschap moet m.i. dan ook *niet* worden gezocht bij de blokkeringsbepalingen. De middelgrote onderneming heeft behoefte aan een ondernemingsvorm met rechtspersoonlijkheid en een in aandelen verdeeld kapitaal (continuïteit, vererving, keuze van bestuurders, reservering). Maar er moeten daardoor geen misvattingen ontstaan ten aanzien van de financiële mogelijkheden.

Het is bij de groeiende middelgrote onderneming helemaal de bedoeling niet „besloten” te blijven. Alleen is gewoonlijk de weg lang, die van „besloten” naar „open” voert.

*Het zou m.i. dan ook voorkeur verdienen, niet te spreken van „Besloten Vennootschap” of „BV”, maar van „Particuliere Vennootschap” of „PV” (vgl. Private Cy).*

Dan komt het typische, het eigene, beter uit. Het blijft immers nog een particuliere aangelegenheid, een soort van eigen zaak, geen min of meer openbare aangelegenheid. Bij deze laatste, bij de open NV, stromen de geldmiddelen toe, afkomstig van derden, van onbekenden waarmee men verder niets te maken heeft, zodra de aandelen werkelijk courante effecten worden.

#### Aandeelbewijzen

„De ondergetekende deelt niet de opvatting van die leden, die van oordeel waren dat het gewenst zou zijn de blokkeringsregeling geheel aan de statuten over te laten” (MvA).

Na de uitvoerige en gedetailleerde regeling van het ontwerp van wet biedt de MvA een ander stelsel, waarin vooropgesteld wordt dat de *statuten* een blokkeringsregeling *moeten* bevatten. Het doel van de wettelijke regeling is tweeledig (blz. 5, MvA):

blokkering voor aandelenoverdracht moet het besloten karakter van de vennootschap verzekeren;

aandeelhouders moeten hun aandelen wel kunnen vervreemden.

Het eigene van de besloten, liever de particuliere, vennootschappen ligt m.i. bij de mogelijkheden voor kapitaalverrijking: niet in het openbaar — niet via de

beurs — voor aandelen of voor certificaten van aandelen. Het moeten particuliere zaken blijven.

In het wetsontwerp wordt het particuliere karakter verkregen door alleen aandelen op naam toe te laten (waartegen geen enkel bezwaar), door beperkingen bij overdracht voor te schrijven (hetgeen aan de belanghebbenden zou kunnen worden overgelaten); en door geen aandeelbewijzen toe te laten (hetgeen m.i. gerust kan worden toegelaten voor aandeelhouders die dat wensen; bij de vaak moeilijke financiële positie komt het in onderpand geven van aandelen regelmatig voor).

#### Certificering

Certificaten aan toonder mogen niet worden uitgegeven. De vraag is weer: waarom niet? Naar ik hoop zijn dan certificaten op naam wel toegelaten, d.w.z. certificaten door een of meer aandeelhouders in het

(I.M.)



**Een nieuw  
herkenningsteken  
van de Friesland Bank**

**Een snel groeiende bank.  
Gunstige rentecondities.  
Geen omzetprovisie.  
Balanstotaal f 321.5 miljoen.  
Grootste bank van Friesland.**

# Friesland Bank

**16 vestigingen in Friesland.  
Hoofdkantoor:  
Leeuwarden, Zaailand 110.**



leven geroepen door middel van een administratiekantoor (stichting) waar de aandelen worden ingebracht tegen afgifte van certificaten.

Certificering komt bij familievennootschappen veel voor, teneinde het bestuur blijvend in bekwame handen te houden. Wanneer het administratiekantoor door bewakende en zakelijke bestuurders wordt geleid, kan afkwalering van de onderneming door opvijzeling van onbekwame familieleden-aandeelhouders worden voorkomen, zonder financiële benadeling van erfgenamen. Er zijn voorbeelden te over van ondernemingen die het slachtoffer werden van familieleden-bestuurders, niet voldoende berekend voor de zware taak van ondernemingsleider.

Ook op grond van andere overwegingen kan certificering van de aandelen juist bij de besloten vennootschap zeer doelmatig zijn, zonder dat aan het besloten ofwel het particuliere karakter van de onderneming afbreuk wordt gedaan.

### Vereenvoudiging

De BV-vorm (PV-vorm) zal waarschijnlijk veelvuldig worden toegepast, zodat het niet onredelijk lijkt dat ook een niet-jurist zich bezig houdt met de vraag of vereenvoudiging of verbetering van het ontwerp mogelijk zou zijn.

De ervaring met het WvK 1928 is voor talloze besloten vennootschappen zo gunstig geweest, dat men wel mag stellen dat op dit terrein eenvoud het kenmerk van het ware is gebleken.

De eventuele voorwaarden voor de overdracht van aandelen kunnen gemakkelijk in de statuten worden opgenomen, maar het is helemaal niet nodig wettelijk een blokkering voor te schrijven. Wanneer belanghebbenden een blokkering wensen kan de notaris tal van mogelijkheden vinden in het ontwerp van wet. Zo ook met de aandelen. Wil men het particuliere karakter van de onderneming accentueren door aandelen op naam,

dan is dat niet erg. Handel in de aandelen is er toch niet, zelfs niet op de markt voor incurante fondsen. Maar waarom zouden de aandeelhouders geen aandeelbewijzen mogen hebben als zij dat wensen?

Waarom verder de vaak in familieverbanden zo nuttige certificering van aandelen te verbieden? In de praktijk heeft men hiermede alleszins voldoende ervaren en naar ik meen een zeer gunstige.

De MvA echter houdt zich bezig met de kwalijke positie van de deugnet-aandeelhouder en zijn trawanten-houders-van-certificaten-aan-toonder:

„Mocht zich toch een geval voordoen waarbij uitgifte voor de B.V. wordt verheimelijkt, dan zal de B.V. bij de ontdekking het recht hebben de inmiddels uitbetaalde dividenden als onverschuldigd terug te vorderen” (MvA, blz. 11).

In het Voorlopig Verslag werd reeds aangedrongen op een vereenvoudigde constructie. Het is mij niet duidelijk, waarom vereenvoudiging zou moeten betekenen een wezenlijke verandering in de opzet van de wetsontwerpen” (MvA, blz 3). De BV toch krijgt een geheel eigen wettelijke regeling. Er kan wel veel parallel lopen met de regelingen voor NV's, maar ook de NV's verkrijgen weer geheel eigen regelingen.

Met grote waardering zal men kennis nemen van de vermelding op blz. 3, dat voor de BV een maximum kapitaal of een maximum aantal arbeiders (werknemers) niet als criterium zal gelden, zodat de grootte van de onderneming niet ter zake doet. Ook groot geworden ondernemingen kunnen volkomen besloten en volkomen particuliere zaken blijven.

Dat op een desbetreffende vraag in het Voorlopig Verslag wordt geantwoord dat het niet in het voornemen van het Kabinet ligt een bijzonder fiscaal regime in het leven te roepen voor de BV (MvA, blz. 10) is wel zeer te betreuren, maar niet velen zullen op dit gebied enigerlei illusie hebben gekoesterd.

J. Brands



## Mededelingen

### Cursus mens en organisatie

Het Nederlands Christelijk Werkgeversverbond organiseert in samenwerking met het Raadgevend Bureau Lebon N.V. een cursus *mens en organisatie* kernthema van deze cursus, bedoeld voor het hoger leidinggevend kader is: *het verkrijgen van vaardigheden en het verschaffen van een beter inzicht in het functioneren van de mens in de organisatie.*

Het programma bestaat uit een vijftal, onderling nauw samenhangen-

de onderwerpen:

1. functie-analysering;
2. werkstructurering;
3. management development;
4. communicatie en besluitvorming;
5. organisatietheorie.

Deze cursus start begin maart 1971 en zal uit 20 bijeenkomsten bestaan, die als regel eenmaal in de week worden gehouden van 19.00 tot 22.00 uur. De kosten van deelname bedragen f. 875 per persoon.

Nadere inlichtingen: Raadgevend Bureau Lebon N.V., Nieuwstraat 10, Zaltbommel, tel. (04180) 32 36.

### Europees marketing management

Het NIMA, Nederlands Instituut voor Marketing, organiseert sinds enige jaren series studiebijeenkomsten in samenwerking met universitaire instellingen in Nederland. Deze studiebijeenkomsten, die telkens ge-

wijd zijn aan een thema op het terrein van marketing, hebben tot doel het wetenschappelijk onderzoek op het betreffende terrein te bevorderen.

In de studiebijeenkomsten zelf staat de dialoog centraal, hoewel elke bijeenkomst wordt voorafgegaan door een cursorische inleiding. De dialoog geeft vervolgens aanleiding voor verder wetenschappelijk onderzoek.

Na dergelijke projecten in samenwerking met de Katholieke Hogeschool in Tilburg en de Landbouw Hogeschool in Wageningen start op 5 februari a.s. een cyclus over het thema: *Europees marketing management.*

Deze cyclus is voorbereid door de Nederlandse Economische Hogeschool te Rotterdam onder leiding van Prof. Dr. H. J. Kuhlmeijer. Voor de voorbereiding van dit project ontving het NIMA een belangrijke sub-

sidie van het Ministerie van Economische Zaken. De organisatie van de discussiebijeenkomsten is in handen van het NIVE, Nederlands Instituut voor Efficiency.

De cyclus omvat een serie van tien middagbijeenkomsten, waarin het Marketing Management zal worden belicht tegen de achtergrond van schaalvergroting op de Europese markt. Het doel is de Nederlandse commerciële bedrijfsfunctionaris meer vertrouwd te maken met Europa als werkterrein voor zijn marketing-activiteiten. Hierbij zal op de EEG de nadruk worden gelegd.

De bijeenkomsten zullen worden voorgezeten door Dr. A. P. van Gent, voorzitter van de Wetenschappelijke Commissie van het NIMA. Kosten van deelname: f. 975. Inlichtingen en opgaven bij het NIVE, Parkstraat 18, Den Haag, tel. (070) 61 49 91, toestel 80.

### Kwantitatieve marketing

De cyclus *marketingbeslissingen kwantitatief benaderd*, georganiseerd door het NIMA in samenwerking met het Economisch Instituut Tilburg zal op 2 februari a.s. voor de zesde maal worden gehouden. In de afgelopen twee jaar hebben ca. 150 commerciële functionarissen aan deze serie van tien discussiebijeenkomsten deelgenomen. Het doel van de cyclus is de marketers vertrouwd te maken met de toepassing van een aantal kwantitatieve technieken en modellen, welke hun marketingbeslissingen meer solide fundering kunnen geven.

De cyclus is bedoeld voor al dan niet academisch gevormde functionarissen. Gespecialiseerde, deskundige kennis is niet vereist. Wél is enige jaren ervaring op een marketingafdeling noodzakelijk.

Kosten van deelname: f. 975. Inlichtingen en opgaven bij Economisch Instituut Tilburg, t.a.v. de heer A. G. Coppejans, Hogeschoollaan 225, Tilburg; tel. (04250) 70960.

### Docenten voor Cuba

In verscheidene Westeuropese landen zijn comités voor wetenschappelijke samenwerking met Cuba opgericht. Ook in Nederland bestaan er plannen om de wetenschappelijke contacten met Cuba te intensiveren. Van Cubaanse kant (in de Academie van Wetenschappen en in de Universiteit van Havanna) heeft men vooral be-

langstelling voor korte cursussen van buitenlandse topdeskundigen.

De belangstelling gaat vooral uit naar toegepast fundamenteel onderzoek op het gebied van de geneeskunde ten behoeve van mens en dier (veeartsenijkunde). Genetica (in verband met het kweken en fokken van planten- en dierenvariëteiten) en diverse landbouwwetenschappen hebben een zekere prioriteit, maar overigens geldt dat alle kennis welkom is. Ook de historici en sociologen wensen meer contacten met het buitenland. Historici zijn bijvoorbeeld geïnteresseerd in vroege relaties tussen Java en Cuba in verband met suikerriet. Ook heeft men belangstelling voor de relaties tussen Nederland en Spanje in het Caribisch Gebied in de zestiende eeuw. Sociologen wensen meer informatie over de sociologie in de Oosteuropese landen en over sociologische theorie die betrekking heeft op ontwikkelingsproblemen. Zowel de sociologen als de historici zijn geïnteresseerd in de toepassing van de wiskunde in de sociale wetenschappen.

Er wordt door een werkgroep Cuba-Nederland naar gestreefd om voor de zomervakantie van 1971 of voor de kerstvakantie 1971/1972 van Cubaanse kant uitnodigingen te ontvangen voor lessen van Nederlandse wetenschapsbeoefenaars aan Cubaanse universiteiten. In de hoop dat althans een deel van deze contacten leidt tot het entameren van gemeenschappelijke onderzoeksprojecten.

De lessen kunnen behalve in het Spaans ook in het Engels of Frans worden gegeven. De reiskosten Madrid-Havanna en de verblijfkosten in Cuba zijn voor rekening van de Universiteit van Havanna. Belangstellenden dienen een curriculum vitae te overleggen en een inhoudsbeschrijving van de te geven colleges.

Prof. Dr. G. J. Kruijer (p/a Sociologisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam, Korte Spinhuissteeg 3, Amsterdam-C) kan nadere inlichtingen verstrekken.



## Ingezonden

### Pensioenfinanciering

In zijn artikel over „Pensioenfinanciering en de nationale besparingen” schrijft Drs. R. Iwema in *ESB* van 23 december 1970, dat het pensioenvraagstuk al meermalen in *ESB* ter

sprake is gebracht, maar dat „het effect van de pensioenregeling op de omvang van de nationale besparingen” daarbij in het algemeen slechts in beperkte mate aan de orde kwam.

Ik veronderstel, dat de heer Iwema bij het nazien van de zaakregisters van de jaargangen van *ESB* niet ver genoeg is teruggegaan, anders zou hij het artikel gevonden hebben, dat op 4 mei 1927 in *ESB* is verschenen, waarin ik het verband tussen de pensioenregelingen en de nationale besparingen al uitvoerig heb behandeld. Hij zou dan hebben gezien, dat het probleem van toen en nu praktisch niet is veranderd.

Pensioenvoorziening in welke vorm ook is een offer, dat de actieven zich moeten getroosten ten bate van de post-actieven. Het vraagstuk is alleen hoe kan men de actieven er toe brengen zich zoveel te ontszeggen en van hun inkomen af te staan, dat de af te zonderen bedragen voldoende zijn om de post-actieven een inkomen te verschaffen, dat in redelijke verhouding staat tot het inkomen der actieven in eenzelfde jaar.

Het kapitaaldeckingsstelsel maakt de daarvoor noodzakelijke offers wellicht gemakkelijker te aanvaarden, omdat de actieven daarbij de illusie hebben, dat zij voor zichzelf sparen, terwijl bij het omslagstelsel het veel duidelijker is, dat de jongeren de ouderen onderhouden.

Bij het omslagstelsel hebben de ouderen een door de wet vastgelegde sociale claim op de actieven; bij het kapitaaldeckingsstelsel hebben de ouderen voor hun onderhoud ten dele een sociale claim op de actieven, die uit hun premiebetaling wordt gehonoreerd, ten dele een financiële claim op de staat (of andere debiteur), die uit rente van het verzamelde kapitaal wordt bekostigd. Maar die rente kan door de staat alleen betaald worden uit belastingheffing voornamelijk van de actieven, die daardoor toch ook de financiële claim in wezen dragen.

Bij het kapitaaldeckingsstelsel kan de last, die de actieven hebben te dragen, op den duur verlicht worden door de afgezonderde bedragen aan te wenden voor investeringen, die de arbeid in de toekomst produktiever maken. Datzelfde is ook te bereiken bij het omslagstelsel, wanneer het verschil tussen de hogere last, die het kapitaaldeckingsstelsel op de actieven legt (hoger, omdat in één generatie behalve de uitkerin-

gen aan de non-actieven ook een vermogen moet worden verzameld, tenzij dat vermogen wordt verkregen door de pensioenverbeteringen uit te stellen) en de last van het omslagstelsel bij de actieven wordt afgeroomd door belastingen, die dan ook voor investeringen worden gebruikt, die arbeid produktiever maken.

In beide gevallen moet men de actieven dus overtuigen, dat er een grotere zelfdiscipline in de consumptie, ook van de staat, nodig is om de besparingen (lees: investeringen in bedrijven en infrastructuur) mogelijk te maken.

Dit is een onpopulair geluid, maar

het is de fundamentele waarheid, dat de welvaart niet zo groot is als gedacht wordt en dat verbetering van pensioenen, bestrijding van milieuvervuiling, van de inflatie, enz. alleen bereikt kan worden door een algemene versobering, althans vertraging in de vooruitgang. Als dit algemeen aanvaard wordt, zijn er meer methoden om tot verbetering der pensioenen te komen. Men zal dan moeten zoeken naar de grootste zekerheid en naar de weg van de minste weerstand. De keuze is dan meer een politieke dan een economische of financiële beslissing.

A. F. Bronsing



---

**Prof. Dr. M. A. G. van Meerhaeghe: Economie, een kritisch handboek.**  
H. E. Stenfert Kroese, Leiden 1970, 535 blz., f. 48.

---

Dr. van Meerhaeghe, hoogleraar economie te Gent, heeft met zijn boek *Economie* in feite gezorgd voor een volledig herziene zesde uitgave van zijn *Handboek van de Economie*. Hij wil hiermee een inleiding van alle terreinen van de economie geven om de lezer vertrouwd te maken met een zo praktisch mogelijk gerichte benaderingswijze van de economie. Het mag wel eens gezegd worden dat we er blij mee mogen zijn dat er nog economen zijn die aan de ondankbare taak beginnen een handboek over de economie te schrijven in de Nederlandse taal. Het is alleen jammer dat dit vaak beperkt blijft tot een inleiding. Zo zijn er nu al inleidingen geschreven door o.a. De Jong, Andriessen, Delfgaauw, Heertje, Van Meerhaeghe en Van de Klundert.

Van Meerhaeghe streeft naar een behandeling van zoveel mogelijk onderwerpen. Hij slaagt hierin door de indeling in micro- en macro-economie vaarwel te zeggen. Ook al is een leerboek over de economie geen roman, zoals in het voorwoord gesteld wordt, toch is de auteur erin geslaagd een duidelijk boek te schrijven met korte hoofdstukken en paragrafen, meestal voorzien van een

kort commentaar over het realiteitsgehalte van de behandelde stof. Deze commentaren hebben waarschijnlijk tot de ondertiteling „een kritisch handboek” geleid. Hierbij heeft Van Meerhaeghe zich beperkt tot de wetenschappelijke kritiek, hoewel er hier en daar toch zeker aanleiding toe was ook enige commentaren aan het economisch functioneren en de structurering van de hedendaagse maatschappij te wijden. De behandeling van de externe effecten als water- en luchtverontreiniging en het waardenvrij zijn van de economische wetenschap komen onvoldoende uit de verf.

Van Meerhaeghe is voor een waardevrije of positieve economie, maar schrijft desondanks in de paragraaf over de openbare schuld: „Een overheidslening heeft een nadelige invloed als de vraag van de particuliere sector daardoor onbevredigd blijft en zo de investeringen worden tegengewerkt”. Een positieve economie zal dit nooit kunnen beweren; zij mag de particuliere bestedingen niet belangrijker vinden dan de overheidsbestedingen. Dit is trouwens een veel gemaakte fout in de economie; steeds weer leert men ons hoe de overheid, door als sluitpost te fungeren, door

middel van haar budgetpolitiek de particuliere sector goed kan laten functioneren. We mogen Van Meerhaeghe deze kritiek dan ook nauwelijks aanrekenen, al loopt hij wel een risico met zijn „kritisch handboek”.

Het boek telt vier delen en een bijlage over de economische leerstelsels. Deel I, de inleiding, bevat de beschrijving van enkele economische begrippen en theorieën die iedere econoom behoort te weten, en een beschrijving van het geld en de economische kringloop met behulp van o.a. de nationale rekeningen en de inzet-uitzettafel (input-outputtabel). Aan deze tabel hecht de auteur m.i. te weinig waarde. Hij stelt nl. dat de inzet-uitzettafel als prognose-instrument weinig betekenis heeft door het hanteren van constante technische coëfficiënten (verhouding tussen de intermediaire input en de totale input). Voor lange-termijnprognoses gebruikt men echter constante marginale technische coëfficiënten. Bovendien leent deze tabel, een vierkante matrix, zich voor waardevolle berekeningen.

Deel II behandelt de gezins- en bedrijfshuishoudingen. Hier blijkt duidelijk dat de auteur zich beperkingen heeft moeten opleggen. Hoewel hij terecht opmerkt dat de marginale analyse weinig realistisch is, is zijn verhandeling over de indifferentiecurven wat summier. Zo wordt er bijvoorbeeld geen vraagcurve afgeleid en worden bij de behandeling van het inkomens-, substitutie- en prijseffect Slutsky wél, maar Hicks niet genoemd. Verder stel ik mij voor dat een bedrijfseconoom niet tevreden zal zijn met de summier behandeling van de bedrijfshuishouding. Bovendien is de paragraaf over de organisatie nogal traditioneel.

In deel III behandelt de auteur de prijsvorming bij de diverse markt vormen, de inkomensvorming en -besteding, het niveau en de fluctuaties van het nationale inkomen, het algemene prijspeil en de economische groei. De auteur is nogal kritisch over het praktisch nut van de multiplier, accelerator en kapitaalcoëfficiënt. Een beginnend econoom, waarvoor dit boek toch vooral geschreven is, zal hierdoor in de verleiding komen deze begrippen maar te vergeten, terwijl er in de praktijk wel degelijk mee gewerkt wordt. Goed vind ik de poging om aan te geven dat conjunctuurgolven moeilijk vast te stellen zijn. Zoals vaak in

inleidingen over de economie komt één van haar belangrijkste onderdelen, de verklaring van de economische groei, ook hier onvoldoende aan de orde. Het lijkt mij nuttig de groeitheorieën te scheiden in neo-Keynesiaanse en neo-klassieke. De eerste zoeken de oorzaak van de groei in de vraag, de tweede in het aanbod met behulp van een productiefunctie. Van Meerhaeghe behandelt de Harrod-Domar theorie (neo-Keynesiaans) en de Solow-Swan theorie (neo-klassiek). Omdat echter bij de behandeling van de neo-klassieke groeitheorie geen productiefunctie wordt vermeld komt het verschil tussen beide theorieën niet duidelijk over.

In deel IV wordt een beschrijving gegeven van de economische theorieën van de internationale betrekkingen en van de rol van de overheid bij het voeren van economische politiek. De internationale betrekkingen worden uitvoerig en duidelijk behandeld. De overheid wordt niet zo uitvoerig behandeld en minder nauwkeurig. Hier en daar worden stellingen geponeerd die wel enige uitleg behoeven. Laat ik een tweetal voorbeelden noemen:

1. Op blz. 443 staat dat de praktische bruikbaarheid van de modellen gering blijkt te zijn; ze kunnen wel een systematischer overzicht geven van de diverse mogelijkheden in het

economisch beleid. Afgezien van de vraag wat met systematischer bedoeld wordt, leven we dacht ik toch ook in een tijd waarin de modellen voor prognose- en simulatiedoeleinden steeds belangrijker worden.

2. Iets verder staat dat de overheid de geïnde belastingen vooral uitkeert aan lage-inkomenstrekkers, waardoor ze meestal voordelig voor de consumptiegoederenindustrieën zijn. Dit lijkt mij aanvechtbaar.

Ondanks mijn kritiek moet ik toch zeggen dat Van Meerhaeghe met dit boek zeker de student in de economie kan helpen. Het lijkt me nuttig als studieboek en als naslagwerk. De indeling in korte hoofdstukken, het vermelden van veel literatuur en het aanwezig zijn van een uitgebreid personen- en zakenregister zullen zeker hiertoe bijdragen. Verder vind ik het van belang dat Van Meerhaeghe de lezer waarschuwt tegen het als l'art pour l'art beoefenen van de economie. Hij voelt duidelijk de relativiteit van de economie aan. Dit moge duidelijk zijn met het volgende citaat uit het boek, dat mij tevens een gepaste afsluiting van deze boekbespreking lijkt: „In elk geval lijkt ons de zelfverzekerdheid die uit veel publicaties of uitspraken van economen blijkt, dikwijls ongepast. Men geeft de leek de indruk dat de economie bij machte is alle problemen op te lossen”.

**Drs. L. Hoffman**

De twee volgende delen, „Investment Decisions”, en „Deficit Financing and Inflation”, bevatten geen bijdragen welke thans nog de moeite van het vermelden waard zijn. Het vijfde deel, „Role of Fiscal Policy”, bevat het nog altijd zeer lezenswaardige artikel van Adler: „Fiscal Policy in a Developing Country”, een artikel van Prest uit 1962 en een bijdrage van Wald: „Taxation of Agriculture in Developing Countries”.

Het zesde en laatste deel, „Foreign Finance and Aid”, tenslotte is totaal verouderd. Naast artikelen van Balogh (uit 1945!) en Nurkse (1954) over particuliere investeringen, bevat dit onderdeel een bijdrage uit 1961 over de schuldenpositie van de ontwikkelingslanden en het bekende artikel van Rosenstein-Rodan: „International Aid for Underdeveloped Countries”. Toen dit laatste artikel in 1961 verscheen, kreeg het ongetwijfeld terecht zeer veel aandacht, niet in het minst om de opgenomen projecties van bevolkingsgroei en nationaal inkomen voor individuele ontwikkelingslanden. Thans echter zijn deze cijfers volledig achterhaald.

Conclusie: van de 23 in deze bundel opgenomen artikelen zijn slechts enkele nog relevant. Verreweg de meeste bijdragen zijn volkomen verouderd; meer recente artikelen zijn niet opgenomen. Al met al is het een bijzonder teleurstellend, zo al niet een overbodig boek.

**Drs. M. Sanders**

---

**A. N. Agarwala en S. P. Singh (red.): Accelerating Investment in Developing Economies.** Oxford University Press, Londen 1970, 611 blz., 78 sh.

---

Deze verzameling reeds eerder gepubliceerde artikelen is een vervolg op de in 1958 verschenen bundel *The Economics of Underdevelopment*, een boekwerk dat op het moment van publikatie bepaald voorzag in een nuttige functie. Dat kan helaas niet zonder meer gezegd worden van de thans verschenen bundel.

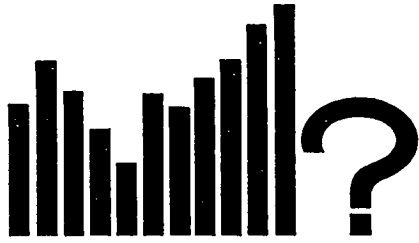
Het boek is onderverdeeld in 6 onderdelen. Het eerste deel, „Investment and Economic Growth”, bevat bijdragen van Hirschman en Streeten over „unbalanced growth”, alsmede artikelen van Kahn, Ellis en Cairncross. Een tiental jaren geleden was een dergelijke keus nog begrijpelijk, zij het wat eenzijdig. Voor een bundel gepubliceerd in 1969 is een dergelijke selectie echter onaanvaardbaar, met

name vanwege het feit dat de opgenomen artikelen zonder uitzondering sterk verouderd zijn.

Het tweede deel, „Investment Criteria and Capital Intensity”, bevat een aantal klassieken op het gebied van projectbeoordeling, zoals het artikel van Kahn van 1951, Chenery's belangrijke bijdrage van 1953, het controversiële artikel van Galenson en Leibenstein van 1955 en Sen's artikel over de keuze van kapitaalintensiteit van 1957. Stuk voor stuk zijn dit bijdragen die nog altijd van belang zijn. Daarnaast zou echter verwacht mogen worden dat ook een aantal nieuwere bijdragen opgenomen zou zijn. Zo mist men het belangrijke werk van Marglin, Arrow en Turvey, om slechts enkele namen te noemen.

**Centraal Bureau voor de Statistiek: Econometrische analyse van de vraag naar woningen (Woningbehoeftenonderzoek 1967).** Statistische en econometrische onderzoeken, no. 11, 1970. Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage 1970, 50 blz., f. 7.

Had de studie van de uitkomsten van het Woningbehoeftenonderzoek 1964, gepubliceerd in *Statistische en econometrische onderzoeken* no. 10, betrekking op de vraag- en aanbodrelaties op de markt van woondiensten, het onderhavige onderzoek is beperkt gebleven tot een analyse van de vraagzijde van de woningmarkt. De daarbij gebruikte schattingsvergelijkingen zijn in beginsel dezelfde als die welke werden toegepast bij het eerste onderzoek. Dit heeft het mogelijk gemaakt de uitkomsten van beide onderzoeken met elkaar te vergelijken.



## Prognotities

T.P. 2000

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft onlangs een fraai uitgevoerde publikatie het licht doen zien, waarin deskundigen van het ministerie een toekomstvisie geven op de onderwerpen waarmee het ministerie zich bezig houdt<sup>1</sup>. In het voorwoord van deze nota, die in geen enkel opzicht lijkt op de gebruikelijke stukken die departementen van tijd tot tijd publiceren, wordt kort de reden van deze belangstelling voor de toekomst aangegeven.

Verkeer en Waterstaat bepaalt in belangrijke mate het infrastructuurel gezicht van ons land, niet alleen nu maar ook voor de rest van deze eeuw en zelfs voor een gedeelte van de volgende eeuw. Het aantal factoren wat betrokken is bij de beslissingen over de vormgeving van de infrastructuur is zo groot, dat het bijna niet meer te overzien is. Terecht wordt gesteld, dat wij ons niet kunnen veroorloven in het maatschappelijke spel met miljarden-investeringen af te gaan op onze intuïtie, of onze fantasie.

De in dit rapport naar voren gebrachte verwachtingen zijn dan ook gebaseerd op huidige ontwikkelings-tendensen, waarover concrete gegevens beschikbaar zijn. Om tot een operationeel werkstuk te komen heeft men zich niet in allerlei futurologische maatschappijbeschuwingen willen storten. De bedoeling van de publikatie is om een discussie over de in de toekomst te maken keuzen mogelijk te maken. Er wordt aangegeven wat de technische mogelijkheden zijn en wat de consequenties zijn van een voortzetting van bepaalde ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de uitbreiding van het autopark. Die consequenties zullen niet altijd algemeen aanvaard worden. In dat geval moeten er andere oplossingen worden gezocht.

In deze nota wordt voor de openbare discussie over dit soort vraagstukken materiaal aangedragen. Dat het de samenstellers ernstig gemeend is om commentaar uit te lokken blijkt o.a. uit de envelop die men in het stuk aantreft, waarin men zijn kritiek of suggesties aan het ministerie kan toezenden.

Wie kennis neemt van dit boekwerkje komt snel onder de indruk van de overstelpende hoeveelheid informatie over diverse ontwikkelingen die hierin bij elkaar is gebracht. Bij mijn weten is dit voor een departement een unieke publikatie. Het zou een voorbeeld kunnen zijn voor andere ministeries, die op dit gebied nog weinig presteren. Helaas beperken de meeste departementen zich nog steeds tot een ad-hoc benadering van allerlei vraagstukken. Dat betekent wel dat deze publikatie min of meer in een vacuüm terecht komt.

Zoals in de nota wordt gesteld opereert het ministerie van Verkeer en Waterstaat in een breder geheel; het is wel mogelijk gedachten te ontwikkelen, maar er kunnen geen uitspraken worden gedaan over zaken, die andere ministeries eveneens in betekende mate aangaan. Terecht wordt dan ook de conclusie getrokken dat de verdere ontwikkeling van de economische, sociale en recreatief-culturele planning op lange termijn onontbeerlijk zal blijken voor het overheidsbeleid. Het is te hopen dat het Sociaal Planbureau dit vacuüm enigszins zou kunnen opvullen. Ook op economisch gebied moeten er verdergaande projecties worden gemaakt dan nu het geval is. Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt een prognose zoals *De Nederlandse economie in 1973* op een veel te korte tijdsperiode betrekking te hebben. Ook het Centraal Planbureau zal dus meer op de lange termijn moeten gaan doen. Daarvoor zijn momenteel eigenlijk geen mensen beschikbaar. Het is wellicht veelbetekenend dat Verkeer en Waterstaat zich tot het Nederlands Economisch Instituut heeft gewend voor een advies over de te verwachten ontwikkelingen op langere termijn.

Gezien de omvangrijke hoeveelheid materiaal in dit rapport is het slechts mogelijk om enkele van de meest interessante ontwikkelingen te schetsen, die ons hier worden voorgelegd. Het lijkt mij echter een absolute noodzaak dat ieder die zich met het openbaar bestuur bezig houdt — ik denk aan Kamerleden en

gemeenteraadsleden — kennis neemt van het gehele rapport.

Het rapport begint met enkele opmerkingen over de zeescheepvaart en luchtvaart. Momenteel is de zeescheepvaart voor onze deviezenpot nog de belangrijkste bedrijfstak. Het is echter zeer wel denkbaar dat in de komende dertig jaar de luchtvaart de scheepvaart op dit punt zal inhalen. Dit zal echter in grote mate afhangen van de ontwikkeling van de vrijheid in de lucht. Helaas valt te constateren dat zich zowel in de zeescheepvaart als in de luchtvaart tendensen aftekenen die leiden tot meer protectie.

Het verkeer is in belangrijke mate afhankelijk van de weersomstandigheden. In het kader van het door de Wereld Meteorologische Organisatie opgezette plan „World Weather Watch” zullen in de periode 1980-1990 speciale weercommunicatiesatellieten worden ingezet, die waarschijnlijk op een internationale basis zullen worden gefinancierd.

Als gevolg van een toenemende bevolking, en een verdere groei van het nationale inkomen en van het inkomen per hoofd zal de vervoersbehoefte in de komende decennia nog toenemen. Hierbij spelen de toenemende afstanden in het woonwerkverkeer en de te verwachten veranderingen in het leefpatroon, met name betreffende vrije tijd en recreatie, een belangrijke rol. De ontwikkeling lijkt te gaan in de richting van een sterk gemotoriseerde maatschappij. Kabouters opgelet dus. Vanwege het grote beslag op de schaarse factor grond en het toenemen van hinderlijke bijverschijnselen van het verkeer, zoals luchtverontreiniging en geluidshinder, is een zorgvuldige begeleiding geboden.

Volgens prognoses van het Nederlands Economisch Instituut zal het aantal personenauto's toenemen van 2.500.000 nu tot ca. 7.500.000 in 2000. Gelukkig zijn er wel mogelijkheden in het vooruitzicht om een aantal van de genoemde nevenverschijnselen aan te pakken. Wat de auto's betreft valt hierbij te denken aan elektrische aandrijving, terwijl ongeveer in 1990 zelfs de elektronische geleiding van auto's mogelijk gaat worden. Dit zal de bezwaren die

<sup>1</sup> „T.P. 2000, op weg naar 2000, een toekomstprojectie van Verkeer en Waterstaat”. Staatsdrukkerij, 's-Gravenhage 1970.

aan de auto zijn verbonden kunnen reduceren, met name wat betreft de benodigde ruimte voor wegen, de luchtverontreiniging en de verkeers- onveiligheid. Er zal echter een grote behoefte blijven aan parkeerruimte, wat belangrijke consequenties kan hebben voor de inrichting van de centra van grote steden.

Als alternatief voor de auto wordt melding gemaakt van de zogenaamde teletrans, die in de Verenigde Staten wordt ontwikkeld. De gebruiker wordt in een elektronisch geleide capsule met ruimte voor vier personen naar een opgegeven bestemming geleid via ondergronds of bovengronds aangelegde buizen. Dergelijke oplossingen zouden een alternatief kunnen bieden voor de sterk stijgende behoefte aan ruimte voor verkeerswegen. In het Westen des lands heeft het wegennet nauwelijks meer enige reservecapaciteit. Uitbreiding van het wegennet veroorzaakt conflicten met andere wensen van de bevolking. Men denke bijvoorbeeld aan de sterk omstreden aanleg van de duinweg bij Wassenaar.

Betreffende het vervoer van stukgoed is in het scheepvaartvervoer de opkomst van de container van belang. In 1970 werd 35% van het stukgoed in containers vervoerd, althans op de voornaamste scheepvaartroutes. In het jaar 2000 zal minstens 75% van het stukgoederenvervoer tussen geïndustrialiseerde landen op deze wijze plaatsvinden, terwijl het vervoer tussen ontwikkelde en ontwikkelingslanden voor ca. 50% in de vorm van eenheidsladingen zal worden afgewikkeld.

Bij de toekomstige vervoermiddelen in de zeescheepvaart is het interessant om de voorspellingen te zien met betrekking tot de draagvleugelboot. Binnen een termijn van een jaar of tien zal de draagvleugelboot evalueren tot een vaartuig van ca. 3.000 ton met een snelheid van ca. 90 km per uur. Het luchtkussen-vaartuig zal wellicht worden ontwikkeld tot zo'n 4.000 ton met een snelheid van ongeveer 150 km per uur. Dit zal zonder twijfel consequenties hebben voor de verbindingen met onze Engelse overburen.

Op het gebied van de communicatie is de ontwikkeling van de beeldtelefonie de moeite van het vermelden waard. Men verwacht in het jaar 2000 zo'n 250.000 aansluitingen voor beeldtelefoons, waarmee jaarlijks ca. 200 miljoen beeldsprekken zullen worden gevoerd.

In de Verenigde Staten wordt dit al op bescheiden schaal toegepast, maar momenteel is het gebruik van de beeldtelefoon nog te kostbaar.

Bij de bespreking van de veiligheidsaspecten van het verkeer wordt gewezen op een steeds meer gekwalificeerde deskundigheid, die hiervoor noodzakelijk is. Er zijn verschillende soorten deskundigen nodig voor de onderzoeksinstituten, beleidsinstanties, industrie- en wegenbouw, voor de stedenbouw en voor de rechterlijke macht. Aan de opleiding van deskundigen op diverse niveaus zal dan ook grote aandacht moeten worden besteed.

Verkeer en Waterstaat heeft met deze publikatie een voorbeeld gegeven van hoe het beleid zou kunnen worden voorbereid. Het is nodig dat hiernaast andere departementen, provin-

cies en steden eveneens in deze richting gaan werken. Deelprognoses, die niet in een groter geheel worden geïntegreerd, blijven anders in de lucht hangen. Het laatst genoemde voorbeeld wijst bijvoorbeeld op de noodzaak van onderwijsplanning. Voor het zover is, dat het onderwijs zich realiseert dat er ook een buitenwereld is waarmee rekening moet worden gehouden, zal er echter nog heel wat tijd verstrijken.

Het is dringend noodzakelijk, dat er vanuit de politiek meer aandrang komt om lange-termijnvisies op tafel te leggen voor de uitstippeling van het beleid. Helaas schijnt planning de vijand van de politiek te zijn. Als dit juist is, is er behoefte aan een nieuw soort politicus, die hier wel het belang van inziet. Dit laatste is een stukje kritische futurologie.

**Drs. P. Ressenaar**



**L. A. van Hulstentop: Automatisering en het zelfstandig oordeel van de accountant.** Samsom, Alphen aan den Rijn 1970, 20 blz., f. 3,75.

Openbare les gegeven bij de aanvaarding van het ambt van buitengewoon lector in de accountancy aan de Katholieke Hogeschool te Tilburg op donderdag 19 november 1970.

**Drs. M. Dwarswaard: Praktische statistiek. Deel 2.** Delwel, Wassenaar 1970, 240 blz., f. 12,50.

De stof die deze tweede stap op de weg naar statistische toepassingen biedt, is geleidelijk opgebouwd. Tussen de tekst door worden geregeld vragen gesteld. Ook berekeningsvraagstukken komen veelvuldig voor. Er is ruimschoots gebruik gemaakt van verduidelijkende voorbeelden en voorstellingen. Het gebruik van wiskunde is tot het uiterste beperkt. Achterin het boek zijn statistiekopgaven van het examen MBA opgenomen.

**W. H. Slaterus: Onderhoudsmanagement en bedrijfsbeleid.** NIVE, 's-Gravenhage / Samsom, Alphen aan den Rijn 1970, 157 blz., f. 22,50.

In dit boek over onderhoud en de organisatie ervan worden functie, taak en plaats van de „technische dienst”, zowel in samenhang met de produktieafdelingen als op zichzelf, uitvoerig besproken. Enerzijds wordt aandacht geschonken aan de verbanden met de produktiewerkzaamheden, het daarbij behorende optimalisatievraagstuk en de mogelijke vormen van coördinatie, anderzijds aan de interne samenhangen tussen de deeltaken: selectie, werkvoorbereiding, planning, uitvoering, „feed-back”-studies en de deeltaken zelf. Het boek is tot stand gekomen in samenwerking met medewerkers van het Raadgevend Efficiencybureau Bosboom & Hegener.

**Drs. J. L. Wage: Telefonisch verkopen.** (Oorspronkelijke titel: Telefonverkauf. In samenwerking met de auteur vertaald door Mevr. S. Tisseur). Samsom, Alphen aan den Rijn/Brussel 1971, 185 blz., f. 27,50.

Dit boek beoogt aan te tonen hoe, door middel van telefonisch verkopen, de buitendienst kan worden geactiveerd en of — en in welke mate — besparingen in tijd en kosten kunnen worden bereikt. Het zwaarte-

punt ligt op het juiste verkoopbevorderende telefoongebruik tussen bedrijven, tussen leveranciers en wederverkopers of verwerkende industrieën, niet derhalve op de telefonische acquisitie tegenover de particuliere consument.

Inhoud:

1. Verkoopkosten, verkoopplanning en gebruik van de telefoon.
2. Hoe beïnvloedt de telefoon de algemene verkooptechniek?
3. Is telefonische verkoop maatschappelijk toelaatbaar?
4. Hoe verkoopt men zichzelf (en een afspraak) door de telefoon?
5. Hoe ziet uw televisitekaartje eruit?

6. Verkoopgesprekken aan de telefoon: verdere voorbeelden.
7. Organisatorische problemen bij de telefoonverkoop.
8. Van telefonische naar elektronische verkoop.
9. De telefoon in cijfers en getallen.

**G. M. van Balen: Enige financieel-rekenkundige aspecten in praktijk en theorie.** VUGA-boekerij, 's-Gravenhage 1970, 325 blz., f. 27.

Het renteniveau is gedurende de jaren 1960-1970 zo sterk gestegen, dat de behoefte is ontstaan aan tafels voor samengestelde interest (eindwaarde en contante waarde), annuïteiten en koersrendement van

geldleningen, die aan de huidige hoge rentepercentages zijn aangepast. Deze tafels zijn in het tweede gedeelte van dit boek opgenomen; zij lopen bijna alle op met  $1/8\%$  tot en met  $10\%$ . In het eerste gedeelte van deze uitgave, het theoretische, zijn uit het gamma van de financiële rekenkunde die onderwerpen behandeld, die noodzakelijk zijn voor een goed begrip en een doelmatig gebruik van de opgenomen tafels. Aan de hand van uitgewerkte voorbeelden is aangegeven op welke wijze de tabellen toegepast en hoe bepaalde vraagstukken opgelost kunnen worden. Het boek is verschenen onder het aan *Vrij Nederland* ontleende motto: „Geld maakt niet gelukkig, een hoge rentevoet wel”.



**VRIJE UNIVERSITEIT TE AMSTERDAM**

Aan de Economische Faculteit ontstaat binnenkort een vacature voor

## wetenschappelijk medewerker

voor de sectie Organisatie en Leiding.

De te benoemen functionaris zal worden belast met het geven van begeleidingscolleges in de kandidaatsstudie en assistentie bij de werkcolleges in de doctoraal studie.

Voorts zal voldoende tijd beschikbaar worden gesteld voor het voorbereiden van een dissertatie.

Van sollicitanten wordt verwacht dat zij zich positief opstellen ten opzichte van de doelstellingen van de Vrije Universiteit.

Nadere informatie over deze functie worden gaarne gegeven door Prof. Dr. H. Thierry, telefoon: 020-41 33 40.

Salariëring zal plaatsvinden volgens de normen van het wetenschappelijk rangenstelsel, zoals bij alle Universiteiten van kracht.

Schriftelijke sollicitaties te richten aan het Hoofd van de Personeelsdienst Vrije Universiteit, postbus 7161, Amsterdam, onder vermelding van nummer 99271.



Het Gemeentelijk Bureau voor de Statistiek vraagt een

## research- medewerker

die tot taak zal krijgen het verrichten van onderzoek op o.a. economisch en demografisch gebied. In hoofdzaak zal het hierbij gaan om de statistische voorbereiding van enquêtes, het uitvoeren van analyses van kwantitatieve aard en de opstelling van prognoses.

Geboden wordt een afwisselende en veelzijdige werkring met een grote mate van zelfstandigheid. De gedachten gaan in dit verband uit naar een academicus, bij voorkeur een

## econoom

die kan bogen op:

- een aantal jaren ervaring in kwantitatief onderzoekingswerk
- kennis van statistische methoden
- goede contactuele eigenschappen.

Het salaris is in overeenstemming met de hoge eisen, die aan een goede vervulling van deze staffunctie worden gesteld.

Een psychologisch onderzoek kan tot de selectieprocedure behoren.

*Goede secundaire arbeidsvoorwaarden.*

Sollicitaties binnen 14 dagen onder no. 82/0936 ongefrankeerd te zenden aan: chef Bureau Personeelvoorziening, antwoordnummer 363, stadhuis, Rotterdam.



**Gemeente  
Rotterdam**

# FINANCIERING VOOR ACADEMICI

**finac  
108%**

*hogere ambtenaren, leraren, staffunctionarissen enz., door het bureau dat sedert 1946 deze diensten verleent.*

*Uw woning, verbouwing, auto, inkoop in associatie, vestiging of overname enz., worden volledig gefinancierd.*

*Vraag budget-schema aan: het Voorlichtingsbureau voor Academics.*

Amsterdam  
Damrak 68,  
tel. 020-63796-234890

Utrecht  
Maliesingel 34,  
Tel. 030-1 1068-18867

*U reageert op annonces  
in „E.-S.B.”?*

*Wilt U dit dan steeds duidelijk  
tot uitdrukking brengen?*

DR. SLOOFF'S

## Wegwijzer voor de Belegger

f 8,50

Een prettig leesbaar boekje voor hen, die gaarne wegwijs worden op het punt van beleggen; een ideaal naslagwerkje voor hen, die dit reeds zijn. Verkrijgbaar bij uw boekhandelaar of rechtstreeks bij de uitgever:

**H. A. M. ROELANTS TE SCHIEDAM.**



Bij de provinciale planologische dienst  
kan worden geplaatst een

PROVINCIE OVERIJSEL



## MIDDELBAAR PLANOLOGISCH ONDERZOEKER

### Inlichtingen :

bij de  
adjunct-directeur  
tijdens de  
kantooruren  
(tel.  
05200-11533).

### Taak :

toegepast sociaal wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot regionaal ruimtelijke vraagstukken.

### Salaris :

bij bezit van het diploma planologisch onderzoek van f 1487,— tot f 1936,— per maand; bij studie voor genoemd diploma tot maximaal f 1450,— per maand.

### Sollicitaties :

met uitvoerige inlichtingen binnen veertien dagen na verschijning van dit blad te richten aan de directeur van bovengenoemde dienst, Stationsweg 5, Zwolle.

Eén onzer relaties is een groot Nederlands concern met een aantal werkmaatschappijen in en buiten Europa. De concerndirectie, zetelend in het Westen des lands, wordt bijgestaan door een aantal stafbureaus. Door belangrijke uitbreiding is op één der stafbureaus plaats voor een

## bedrijfseconomisch beleidsmedewerker

die zal worden ingeschakeld bij het adviseren en coördineren met betrekking tot de activiteiten van enkele der werkmaatschappijen overzee van het concern.

Zetelend op het stafbureau zal hij een nauw contact onderhouden, zowel met de verschillende andere stafafdelingen als met de betrokken werkmaatschappijen.

Een goede beheersing van Engels in woord en geschrift is noodzakelijk.

Wij zijn gemachtigd in strikt vertrouwelijke sfeer contacten te leggen met een bedrijfseconoom met "managerial" ervaring, die zijn carrière in een internationaal concern verder wil uitbouwen.

Ook een technicus met economische ervaring zou in deze functie mogelijkheden hebben.

Voor een bekwame gegadigde tussen 30 en 40 jaar kunnen perspectieven tot uitgroei worden

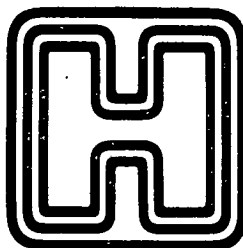
geboden, zowel in lijn- als in staffuncties.

### Procedure:

Van belangstellenden ontvangen wij gaarne een levensloop met pasfoto, alsmede een korte met de hand geschreven motivering der sollicitatie.

Telefonische inlichtingen kunnen desgewenst worden ingewonnen op 12 en 19 februari a.s. tussen 10 en 12 uur op nr. 020 - 762232, toestel 25.

Teneinde onze opdrachtgever zo volledig mogelijk te informeren, zal - na uw toestemming - mede gebruik worden gemaakt van een psychologisch onderzoek.



Sollicitaties onder nr. 154 aan  
Bureau Dr. Ph. M. van der Heijden,  
Directie- en Kaderformatie,  
Apollolaan 22, Amsterdam-Z.

Tot de taak van de N.V. Maatschappij voor Projektontwikkeling EMPEO behoort het samenstellen van concrete aanbevelingen van grote projecten.

Ter uitbreiding van het bestaande apparaat vragen wij

## **een drs. economie**

(met praktische ervaring in het bedrijfsleven)

of

## **een civiel ingenieur**

(met belangstelling voor bedrijfseconomie)

die bereid is met zijn specifieke inzet in teamverband de aan de voorbereiding van projecten verbonden complexe stedelijk/planologische en overige markt vraagstukken op te lossen.

Belangstellenden wordt verzocht hun sollicitaties te richten tot de Personnel Manager van de Verenigde Bedrijven Bredero N.V.

NIEUWE GRACHT 6 UTRECHT TELEFOON 030-16481



## **B E D R I J F S E C O N O O M**

De directeur van het Girokantoor der gemeente Amsterdam zoekt contact met belangstellenden voor de functie van

### **HOOFD BEDRIJFSECONOMISCHE ZAKEN**

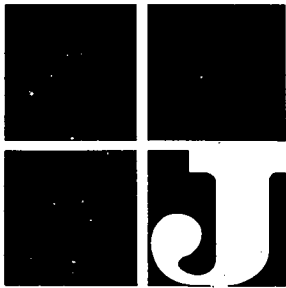
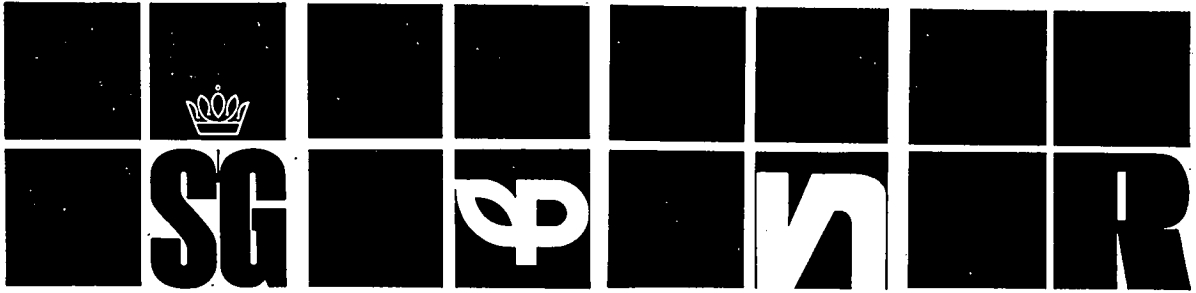
Naast het leiding geven aan de ontwikkeling van de activiteiten zoals bedrijfsadministratie, interne controle, budgettering, organisatie en statistiek, wordt van de nieuwe medewerker een zelfstandige bijdrage aan de vormgeving van het bedrijfsbeleid verwacht.

Een voltooide academische opleiding, kennis van de administratieve automatisering en ervaring in het leiding geven zijn de vereisten in deze functie.

Leeftijd tot 40 jaar.

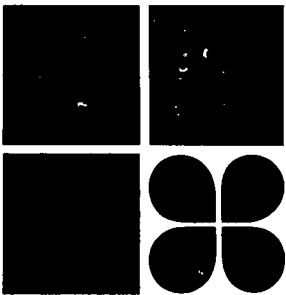
Korte en zakelijke reacties onder No. U 1718 waarop snel zal worden gereageerd, kunt u richten aan de Directeur van de Dienst der Gemeentelijke Personeelsvoorziening, Jan Luijkenstraat 94, Amsterdam-Zuid.

Wilt u telefonisch reageren, dan kunt u zich in verbinding stellen met de heer J. A. Stofkoper, Directeur van het Girokantoor, gedurende de kantooruren telefoon (020) 22 00 11, buiten de kantooruren telefoon (02975) 22 25.



ZAADUNIE N.V., holdingmaatschappij van meer dan tien zaadteelt- en zaadhandelbedrijven (waaronder de N.V. Koninklijke Zaadteelt en Zaadhandel Sluis & Groot, C.W. Pannevis' Zaadteelt en Zaadhandel N.V., enz.) in zes landen zoekt een

# ADMINISTRATEUR-CONTROLLER



De Zaadunie is een expansieve onderneming, die zich op een gebied beweegt dat een snelle evolutie doormaakt. Dat stelt hoge eisen aan verfijning en versnelling van de budgettaire programmering en de controle van de gehele groep.

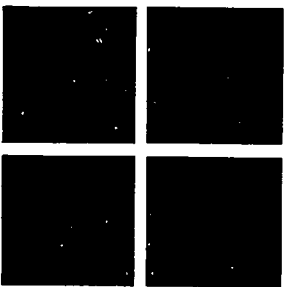
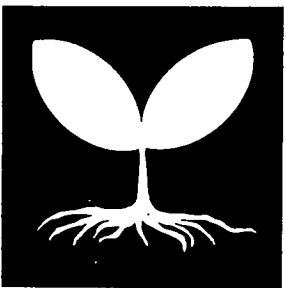
De bedrijfstak is kapitaalsintensief en sterk seizoenmatig. Daarbij komt de internationale structuur en dat doet de behoefte ontstaan aan een centrale „bankiersfunktionaris”.

Voor de meeste van de aangesloten werkmaatschappijen berust de verantwoordelijkheid zowel voor de administratieve inrichting als voor financiering en budgettaire programmering bij de Holdingmaatschappij. Voorts ligt het in de bedoeling meer dan tot dusver de jaarstukken in eigen beheer op te stellen. De holding heeft een directeur, de nieuw te benoemen funktionaris wordt rechtstreeks onder deze verantwoordelijk voor alle bovengenoemde taken.

Vereisten zijn:

- Opleiding op academisch- of NIVRA-niveau.
- Deskundigheid ten aanzien van administratieve automatisering.
- Visie op de problematiek van financiering en investering.
- Leidinggevende capaciteiten.

Zij, die menen dat deze functie voor hen ernstige overweging verdient, worden verzocht een zorgvuldig gestelde brief te richten aan Ir. N.R.A. Krekel, die gedelegeerd commissaris van de Zaadunie N.V. is, (Postbus 26, Enkhuizen). Hij is bereid, wanneer daartoe bijzondere aanleiding bestaat, persoonlijk informatie te verschaffen. In dat geval wordt men verzocht telefonisch contact op te nemen met zijn secretaresse Mevrouw Garms, telefoon 02280 - 3838, toestel 151.

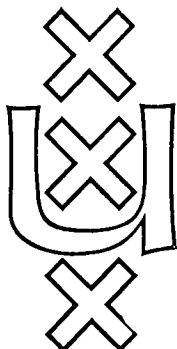


# ZAADUNIE

# Universiteit van Amsterdam

Bij het Instituut voor Bedrijfseconomie en Accountancy kan worden aangesteld

## wetenschappelijk medewerker



tot wiens taken onder meer zal behoren:

- het leiden van werkgroepen bedrijfseconomie
- het assisteren bij de voorbereiding van colleges
- het assisteren bij bedrijfseconomisch onderzoek.

Gedacht wordt aan een jong academicus, in het bezit van het doctoraaldiploma economische wetenschappen en bij voorkeur met enige bedrijfservaring. Gelegenheid tot het voorbereiden van een dissertatie kan worden gegeven. Aanstelling zal geschieden in het rangenstelsel voor de wetenschappelijke medewerkers.

Schriftelijke sollicitaties te richten aan de Hoogleraar-Directeur van het Instituut, Prof. Dr. P. Verburg, Herengracht 514-516 te Amsterdam, telefoon (020) 21 78 78, toestel 2132, bij wie tevens inlichtingen kunnen worden ingewonnen, evenals bij drs. H. M. A. Koenders (toestel 2130).

## PROJECTBUREAU VOOR DISTRIBUTIE-ECONOMIE

De levensmiddelengroot- en detailhandel is een boeiende sector van het bedrijfsleven. Via talrijke afzetkanalen van groot tot klein en een sterke verscheidenheid van ondernemingen en organisaties in deze branche, trekt een brede stroom van goederen naar de consument.

Er verandert veel in dit stroomgebied, in toenemend tempo. Het enkele maanden geleden tot stand gekomen bureau (PRODIS), waarin participeren HEINEKEN, DOUWE EGBERTS en NUTRICIA, richt zich, in samenwerking met de handel, op het uitvoeren van projecten, die de doelmatigheid van het distributieproces kunnen bevorderen.

Voor economisch-analytisch werk en het begeleiden van projecten wordt gezocht een

## BEDRIJFSECONOOM

De gedachten gaan uit naar een praktisch ingestelde, contactueel goede gesprekspartner, bij voorkeur met enkele jaren ervaring op bovengeschetst terrein. Hij zal worden opgenomen in de management development policy van één der in het projectbureau samenwerkende concerns.

Brieven, informatief voldoende basis gevend voor een oriënterend gesprek, worden gaarne tegemoet gezien bij de directie van het bureau, Sportlaan 198 te Amstelveen (postbus 139).