



Verschuiving in prioriteiten

Vierhonderd jaar na de inneming van Den Briel, eerstelingen der vrijheid, zijn veel Nederlanders niet zo ingenomen met de uitkomsten van vrijheid. Driehonderd jaar nadat het land reddeloos en de bevolking radeloos was, zien veel Nederlanders de uitredding niet.

Het scheen zo goed te lopen, we waren goed gemutst. De jaren vijftig: mooi zo; de jaren zestig: geweldig, maar gaan we niet wat hard; de jaren zeventig: ?

Is 1972 zoiets als 1572 of 1672 of is het één van die vuljaren in de geschiedenis, die later alleen onderdeel van een periode blijken? Het was in elk geval een rommelig jaar. De oorlog in Vietnam zou een einde nemen, nam geen einde, neemt toch een einde. Nederland had een kabinet, geen kabinet, weer een kabinet, nog geen kabinet. We zouden de inflatie matigen, toch niet zo erg matigen, misschien wel matigen, en nu willen we de inflatie in elk geval niet mateloos. Kan men uit zulk soort gegevens een lijn halen?

De Duitse filosoof Max Scheler heeft gesteld, dat we onze mening moeten gronden op de werkelijkheid en niet onze grondslag zoeken in een vermeende werkelijkheid. Maar wat is die werkelijkheid? Wij zijn sinds 1572 een heel eind gevorderd op de weg naar vrijheid van geweten en godsdienst en vrijheid van meningsuiting, maar hoe vrijer wij worden in het ons uiten, en hoe meer we het leerstuk van de vrije wil aanhangen, des te moeilijker wordt het om de wil te bepalen.

Wilsbepaling betekent kiezen, en kiezen is prioriteiten stellen. Wat de aanblik geeft van verwarring is dat we zijn in een proces van verschuiving van prioriteiten. Ik heb zelf de prioriteitenkeuze voor volledige werkgelegenheid en stijging van het nationale inkomen als economist bewust meegemaakt. Er waren nog een paar andere doelstellingen, maar deze twee stonden zo op de voorgrond, dat men betrekkelijk eenvoudig kon zien, wat er als uitkomst van terecht was gekomen. En viel die uitkomst dan mee, dan was men, zoals gezegd, goed gemutst. Mede door het zo bereikte — de causale verbanden doorzie ik niet, maar ik meen toch dat een stabiele economische basis juist de vrijheid schonk om naar andere doeleinden uit te zien — konden wij verder kijken en van welstand naar welzijn gaan denken. Niet alleen het inkomen op zich zelf maar de omstandig-

heden waaronder het werd verworven, konden in de doelstelling worden opgenomen. Niet alleen het bereiken van een bepaalde productieomvang, maar ook de neveneffecten daarvan kwamen binnen gespreksbereik. Niet alleen resultaten op korte termijn, maar de consequenties op langere termijn kwamen in zicht. En dit alles voor zover het de gevolgen van op de markt gerichte voortbrenging betrof.

Maar de blik ging buiten de markten. Er zijn elementen in het behoeftepatroon die om voorziening vragen in een sociale welvaartsfunctie. Hoe moet men de verdeling van de middelen tussen marktgoederen en collectieve voorzieningen stellen? En de collectieve voorzieningen gaan de landsgrenzen te buiten; velen zien met schuldgevoelens het ontbreken zelfs van basisbevredigingen in andere delen van de wereld. Hoe daarheen middelen te schuiven te midden van de andere doeleinden? Dat alles is nog steeds gehouden binnen de kaders van een klassieke economie. Toedeling van middelen, maar dat geheel gebeurt binnen een orde; welke vorm en inhoud moeten de instituties daarvan hebben, zowel als instrument voor een sociaal-economisch bestel, als ter vervulling van maatschappelijke wensen. Er is keuze van standpunten te over en dat ten aanzien van de werkelijkheid die is ontstaan uit lange historische lijnen. De diepste prioriteit is die tussen verandering en behoud. Daarover kan men theoretiseren, maar bij toepassing stuiten wij op de grenzen van het bestaan en dan begint het gesprek opnieuw.

President Kennedy, naar men zegt een geboren politicus, schreef op een programma over de mogelijkheden van de ruimtevaart: een man op de maan in 1970. Een helder en eenvoudig antwoord, maar hij moest er de aardse werkelijkheid wel voor verlaten.

H.W.L.

Met dit nummer is de jaargang 1972 van ESB afgesloten. De eerstvolgende aflevering zal die van 3 januari 1973 zijn.

Inhoud

<i>Prof. Drs. H. W. Lambers:</i> Verschuiving in prioriteiten	1201
<i>Prof. Dr. W. Albeda:</i> Bezitsvorming door spaarloon?	1203
<i>Drs. J. M. Verhoeff:</i> Het streekvervoer van streek	1204
Notitie Superstores	1207
<i>C. P. A. Bakker:</i> Inkomenspolitiek; een voorbeeld door de overheid?	1209
<i>Drs. A. Buijs:</i> De ontwikkeling van de Nederlandse converteerbare obligatie (II); technische aspecten en het standpunt van de belegger	1211
Geld- en kapitaalmarkt Het moderne geldwezen, door <i>Drs. A. D. de Jong</i>	1214
Boekbespreking Frank Davidson: Management Consultants, door <i>Drs. P. van Zuuren</i> ..	1215
C. D. Harbury: An introduction to economic behaviour, door <i>Drs. H. N.</i> <i>Hoogendonk</i>	1217
Ontvangen publikaties	1218
Mededeling	1218

Onderzoek

is nodig. Het NEI heeft zich daarop sinds 1929 gericht. Naast het pure onderzoekwerk houdt het zich bezig met het uitvoeren van opdrachten van overheden en bedrijfsleven in binnen- en buitenland. Het heeft thans ervaring op vele gebieden, in een spreiding over 50 landen. Er heeft in die periode een specialisatie plaatsgevonden, maar door de samenwerking in teams van economen, econometristen, wiskundigen, sociologen, sociaal-geografen, stedenbouwkundig ingenieurs en civiel-ingenieurs wordt een brede aanpak van de problemen gewaarborgd.

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: L. Hoffman.

Adres: Burgemeester Oudlaan 50, Rotterdam-3016; kopij voor de redactie: postbus 4224.
Tel. (010) 14 55 11, toestel 3701.
Bij adreswijziging s.v.p. steeds adresbandje meesturen.

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

Abonnementsprijs: f 78,00 per kalenderjaar (incl. 4% BTW); studenten f 46,80 (incl. 4% BTW), franco per post voor Nederland, België, Luxemburg, overzeese rijkdelen (zeepost).

Betaling: Abonnementen en contributies (na ontvangst van stortings/giro-acceptkaart) op girorekeningno. 122945 t.n.v. Economisch Statistische Berichten te Rotterdam.

Losse nummers: Prijs van dit nummer f 2,50 (incl. 4% BTW en portokosten). Bestellingen van losse nummers uitsluitend door overmaking van de hierboven vermelde prijs op girorekeningno. 8408 t.n.v. Stichting het Nederlands Economisch Instituut te Rotterdam met vermelding van datum en nummer van het gewenste exemplaar.
Abonnementen kunnen ingaan op elke gewenste datum, maar slechts worden beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.

Advertenties: N.V. Koninklijke Drukkerijen Roelants - Schiedam, Lange Haven 141, Schiedam, tel. (010) 26 02 60, toestel 908.

Stichting
Het Nederlands Economisch Instituut

Adres: Burgemeester Oudlaan 50, Rotterdam-3016; tel. (010) 14 55 11.

Onderzoekafdelingen:

Balanced International Growth
Bedrijfs-Economisch Onderzoek
Economisch-Sociologisch Onderzoek
Economisch-Technisch Onderzoek
Vestigingspatronen
Macro-Economisch Onderzoek
Projectstudies Ontwikkelingslanden
Regionaal Onderzoek
Statistisch-Mathematisch Onderzoek
Transport-Economisch Onderzoek

Bezitsvorming door spaarloon?



Dezer dagen aanvaardde het parlement twee regeringsvoorstellen met betrekking tot de bezitsvorming. De fiscale belemmering voor het spaarloon werd weggenomen door een uniform tarief voor spaarloon vast te stellen en de Algemene Premie Spaarregeling werd ingetrokken. Een niet zo spectaculaire operatie, maar één die toch wel de aandacht verdient.

Sinds de drie vakcentrales hun rapport over de Vermogensaanwasdeling (VAD) publiceerden is er eigenlijk niet zo bar veel gebeurd op dit terrein. Men kan niet zeggen, dat de vakverenigingen zich krachtig ingespannen hebben om hun ideeën in praktijk te brengen. Maar ook van de zijde van de regering heeft men het gelaten bij de verschillende premie-spaarregelingen (voor jeugdigen, voor ambtenaren, de combinatie van spaarregeling en winstdeling, de algemene premie-spaarregeling). Men heeft zich beperkt tot die stelsels, waardoor het sparen wordt aangemoedigd door een extra beloning van de spaarinspanning. Maar de structurele aanpak van de problematiek der vermogensspreiding laat nog op zich wachten.

Waarom eigenlijk, kan men vragen. Ik geloof dat de belangrijkste oorzaak gelegen is in de onzekerheid, die nog steeds bestaat over de mogelijkheden en wenselijkheid van de voorstellen die er liggen.

"Spaarpremiëring is de eenvoudigste en minst ingrijpende vorm van bevordering van bezitsvorming. Hoewel de voordelen duidelijk zijn: men bevordert het sparen en went mensen aan sparen, blijven er twijfels. Komt het er niet op neer dat men de spaarmogelijkheid beloont? Is er de zekerheid, dat men besparingen premieert die er toch wel gekomen zouden zijn? Vindt niet in vele gevallen spaarverschuiving plaats in plaats van nieuwe besparing? Is de Algemene Premie Spaarregeling niet

erg duur? Deze laatste overweging zal wel de belangrijkste rol hebben gespeeld bij de afschaffing van deze regeling.

Veel fundamenteeler is de aanpak van de VAD. Maar ook hier liggen de problemen voor het oprapen. De technische ingewikkeldheid mag men niet over het hoofd zien. Maar wezenlijker is de ongelijkheid, die bij een belangrijke toepassing der vermogensaanwasdeling zou gaan ontstaan tussen werknemers bij bedrijven met veel en met weinig winst, bij profit- en non-profit-organisaties. Bovendien heeft de winstrosie van voor 1972 het klimaat voor VAD-regelingen niet gunstig gemaakt.

Toch blijft de redenering achter het gehele streven naar bezitsvorming interessant en eigenlijk nog wel actueel. Die redenering heeft twee elementen.

1. Ons economisch stelsel moge vele voordelen hebben, de ongelijke vermogensverdeling die er nauw mee samenhangt, mag niet worden weggecijferd.

2. Bij een hoog loonaandeel in het nationale inkomen kan een gebrek aan besparingen een bijdrage vormen tot de inflatie. Als werknemers in sterkere mate deelnemen in de besparingen kunnen wij ons een hoog loonaandeel in het nationale inkomen beter veroorloven.

Het tegenargument tegen 1, dat de vermogensvorming in brede kring de werknemers tot kleine kapitalisten maakt, vind ik niet zo reëel. Het zal alleen de wat dogmatische socialistische overtuigen.

Wat let ons, zo gezien dan nog om een nieuwe aanzet tot een politiek van bezitsvorming in gang te zetten? Als ik het goed zie, dan speelt de inflatie ons ook hier parten. De compensatie voor de prijsstijging leidt reeds tot zo'n stijging der loonsom, de stijgende kosten

der sociale verzekeringen doen zo'n groot beroep op het besteedbare inkomen, dat het er gewoon niet van komt daarenboven nog een deel der beschikbare „ruimte" voor loonsverhoging in beslag te nemen door een gedwongen (of beter, overeengekomen, maar hoe ondervindt het individu dat) besparing.

Toch vind ik spaarloon nog een der meest aantrekkelijke manieren van bezitsvorming. Men vermijdt de ingewikkeldheid en de ongelijkheid der VAD. De vrees voor spaarverschuiving kan veel geringer zijn (al blijft er een kans op zo iets, maar de nadelen daarvan zijn gering). Bovendien, bij een juiste aanwending der gevormde spaargelden is op den duur het resultaat van spaarloon niet zo verschillend van dat van VAD. Men vat een structureel probleem van ons maatschappelijke stelsel aan, en bestrijdt tegelijkertijd de inflatie.

Bij een wat bredere participatie van werknemers in spaarloonregelingen kan men zich voorstellen, dat vrij grote fondsen ter beschikking komen. Wanneer die fondsen belegd worden zou een — mogelijk belangrijke — nieuwe institutionele belegger kunnen worden opgebouwd. Voor vakbondsleden een mogelijkheid om een (bescheiden) dividend te toucheren en om bezit te vormen waarover men te eniger tijd kan gaan beschikken. Over de mogelijkheden, die zo'n fonds zou bieden invloed uit te oefenen op de kapitaalmarkt, zouden interessante filosofieën kunnen worden opgebouwd. Voor de vakbeweging een interessant uitgangspunt voor nieuwe actie.

Het streekvervoer van streek

DRS. J. M. VERHOEFF*

1. Inleiding

Allerwegen is bekend, dat het slecht gaat met het streekvervoer 1). Niet alleen financieel, bedrijfseconomisch dus, maar ook maatschappelijk gezien verkeert het streekvervoer in een positie waarbij beslissingen omtrent zijn toekomst dienen te worden genomen. Maatschappelijk gezien worden steeds minder vervoerbehoefden bevredigd en dat in een periode waarin dergelijke behoeften als gevolg van de stijgende welvaart toenemen.

Het een gaat natuurlijk hand in hand met het ander. Daling van het aantal reizigers betekent bij een gegeven tarief een verslechtering van het bedrijfsresultaat. Dit geeft op haar beurt weer aanleiding tot verlaging van het verzorgingsniveau, wat weer leidt tot daling van het aantal reizigers. Wij zijn hier bij de bekende vicieuze cirkel, bij de „downward spiral” om met Buchanan 2) te spreken.

Louter bedrijfseconomisch gezien, kan men onder de huidige omstandigheden het streekvervoer beter opheffen. Bezie men de vervoersmarkt, dan zal de daling van het aantal reizigers zich zonder overheidsingrijpen voortzetten, totdat een ieder die daartoe wettelijk en lichamelijk in staat is, een eigen vervoermiddel bezit voor de middellange afstand. Deze daling is een structureel verschijnsel. In laatste instantie blijft voor het streekvervoer slechts een restgroep van potentiële reizigers over, die door bepaalde belemmeringen hun keuze van vervoermiddel beperkt ziet. Aanvaard dient te worden dat het streekvervoer na 1963 een inferieur goed is geworden: hoe meer het inkomen per capita stijgt, hoe minder er van het streekvervoer gebruik wordt gemaakt 3).

Maatschappelijk gezien is de opheffing van het streekvervoer voor de overheid echter niet aanvaardbaar. Naast de reeds oudere doelstelling van de zorg voor de verplaatsingsmogelijkheden van bepaalde bevolkingscategorieën, is recent als doelstelling naar voren gekomen het openbare vervoer te handhaven en te verbeteren op basis van het inzicht, dat het particuliere vervoer alléén de vervoerbehoefden in de toekomst niet kan dekken, zonder zeer grote „social costs” te vergen 4).

Met deze twee benaderingswijzen, de bedrijfseconomische en de maatschappelijke, die elk tot een andere aanbeveling komen, stuit men op een dilemma. Dit soort dilemma's is inherent aan het politieke systeem van een kapitalistische welvaartsstaat. In eerste instantie zal de overheid van zulk een staat, zoals wij Nederland toch wel mogen klassificeren, haar doelstellingen zodanig vaststellen, dat én de welvaart voor een ieder zo groot mogelijk wordt én het particuliere bedrijfsleven zo veel mogelijk blijft ingeschakeld. Kunnen deze doelstellingen niet meer worden verwezenlijkt, dan zal de overheid in tweede instantie genoodzaakt zijn óf in te grijpen in de bedrijfstak, óf haar doelstellingen te beperken.

De overheid heeft nu duidelijk *niet* gekozen voor een beperking van de doelstellingen. De recente uitbreiding heeft immers plaats gevonden, toen de structurele ontwikkelin-

gen in deze en verwante (bijv. spoorwegen) bedrijfstakken reeds gaande waren 5).

Of de doelstellingen, in het bijzonder de recente, tot een wijziging van de ontwikkelingen in de „modal split” zullen leiden, dient per vervoerstechniek en in de tijd te worden gezien. Op middellange termijn kunnen de doelstellingen wat het streekvervoer over de weg betreft, een bijdrage leveren. Zij het, dat deze bijdrage niet als een verschuiving in de „modal split” t.g.v. het streekvervoer moet worden gezien, maar als een vertraging in de verschuiving t.g.v. de auto. Deze vertraging heeft als maatschappelijk voordeel, dat de infrastructurale werken die als gevolg van de „Vollmotorisierung” 6) moeten worden gedaan, gelijkmatiger over de tijd kunnen worden verspreid. Tegenover deze „social benefits” staan uiteraard de „social costs” van het handhaven (of uitbreiden) der diensten.

Op lange termijn bezien zal de bijdrage van de doelstellingen gering zijn. Thans heeft het streekvervoer als enig voordeel, naast vele kwalitatieve nadelen, de lagere vervoersprijs. Op lange termijn zal dit voordeel van geen betekenis meer zijn tegenover de door de grotere welvaart zwaarder wegende kwalitatieve nadelen.

Binnen agglomeraties echter kunnen op lange termijn nieuwe kwalitatieve voordelen van de autobus ontstaan. Te denken valt hierbij aan tijdswinst door vrije busbanen en het vermijden van parkeermoeilijkheden. Om van deze voordelen in de toekomst gebruik te maken, dient men zich bij de uitwerking van de doelstellingen op middellange termijn reeds met dit agglomeratievervoer bezig te houden ten einde de mogelijkheden voor de toekomst niet te blokkeren.

De uitwerking der doelstellingen leidt gezien de huidige verliesituatie tot een ingrijpen van de overheid in de bedrijfstak. Het economisch uitgangspunt zal hierbij moeten zijn, dat de overheid een zo groot mogelijke kwaliteit aan vervoersdiensten verkrijgt bij een gegeven kostenniveau. Onder

* De auteur is wetenschappelijk medewerker vervoerseconomie en haveneconomie aan de Nederlandse Economische Hogeschool te Rotterdam.

1) Een betere benaming zou zijn „interlokale autobusdiensten”, omdat er niet alleen sprake is van streekvervoer-, doch ook van trajectvervoerondernemingen. Deze laatste exploiteren slechts één of enkele lijnen. Algemeen wordt de bedrijfstak echter aangeduid door de door ons gebezigde term. Onder interlokale autobusdiensten dient men volgens de Wet Autovervoer Personen te verstaan autobusdiensten die een *gemeentegrens* overschrijden. De gemeentegrens is het criterium voor het onderscheid lokaal/interlokaal en *niet* de grens van een bevolkingsagglomeratie.

2) C. Buchanan et al., *Traffic in towns* (shortened edition), 1963, blz. 51-53.

3) CBS, *Statistiek van het personenvervoer*.

4) Zie o.a. CVV, *Jaarverslag 1965-1966*, blz. 3 en 14.

5) De verliezen in de bedrijfstak begonnen zich voor te doen na 1965. In 1969 werd de eerste subsidiepost op de rijksbegroting gezet ad f. 3 mln.

6) De term is afkomstig van K. Oettle, *Verkehrspolitik*, 1969.

kwaliteit valt te verstaan „gerichte” kwantiteit, d.w.z. de mate waarin het aanbod van vervoersdiensten in tijd en plaats tegemoet komt aan de vraag. Eerst met een op de vraag afgestemde kwantiteit bereikt men immers een reactie in de „modal split”. Het woord „vervoersdiensten” dient men hierbij ruim te interpreteren; het omvat bijv. ook het gerief van het vervoermiddel en de wachtgelegenheid.

Het ingrijpen van de overheid in de bedrijfstak kan theoretisch op een aantal wijzen geschieden. Als minimum kan zij de markt ordenen, wat het aanbod betreft, waarna de ondernemingen weer volgens bedrijfseconomische beginselen hun bedrijf uitoefenen. Als maximum kan de overheid de ondernemingen nationaliseren en zelf de produktie ter hand nemen. Tussen dit minimum en maximum aan overheidsingrijpen liggen een aantal mogelijkheden die steeds „ingrijpender” worden. Als grens tussen „minder ingrijpend” en „meer ingrijpend” zou men een al dan niet wijzigen van de Wet Autovervoer Personen van 1939 kunnen zien.

In de huidige situatie komen echter noch het minimum, noch het maximum in aanmerking. Het minimum niet, omdat zulk een overheidsingrijpen in ons politieke systeem eerst plaats zal vinden, wanneer alle andere mogelijkheden tot het verwezenlijken van de doelstellingen zijn uitgeput. De andere mogelijkheden zijn tot nu toe echter nog niet aan de orde geweest.

Het minimum komt niet in aanmerking, omdat er sprake is van *structurele* omstandigheden: het gemotoriseerde particuliere vervoer is uit onze samenleving niet meer weg te denken. Aan het einde der jaren dertig kon men wel volstaan met zulk een minimum aan ingrijpen: er was toen echter sprake van *conjuncturele* omstandigheden.

Dit artikel behandelt de keuze die de overheid gezien de doelstellingen uit de theoretische mogelijkheden tot ingrijpen heeft gemaakt. Wij zullen bezien welk ingrijpen die keuze inhoudt, hoe dit ingrijpen in de praktijk uitwerkt en of die keuze op economische gronden effectief en efficiënt kan worden genoemd.

Het voorgestelde overheidsingrijpen 7)

Dit overheidsingrijpen valt min of meer in twee delen uiteen. Enerzijds tracht men de aanbodzijde van de markt te ordenen en wel door samenwerkingsverbanden te stimuleren. Naar de ideeën van de Commissie Vervoersvergunningen (CVV) dient men te komen tot de vorming van 17 samenwerkingsverbanden 8). Deze verbanden benaderen volgens de Commissie de optimale bedrijfsgrootte, zoals die zich thans voordoet 9), en men kan derhalve door middel van deze verbanden gebruik maken van de „economies of scale” aan de produktiezijde van de vervoersdiensten.

Anderzijds heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met de betrokkenen, een uniform rekeningsschema ontwikkeld. Dit schema biedt de mogelijkheid normkosten vast te stellen van een door de overheid (centrale of lagere) te bepalen verzorgingsniveau. Het negatieve verschil tussen normkosten en opbrengsten zal door de overheid aan de ondernemingen in de vorm van een subsidie of bijdrage worden verstrekt (aannemingsgedachte). Het rentabiliteitsbeginsel blijft volgens de CVV in deze conceptie gehandhaafd wat betreft de ondernemingswijze produktie en het toepassen van bedrijfseconomische beginselen ter bereiking van de normkosten (commercialiteitsbeginsel) 10).

Bovendien stimuleren de overheden van verschillend niveau de vorming van samenwerkingsverbanden van lokale en interlokale ondernemingen in een agglomeratie. Dit ten einde te komen tot een eenheid in het verzorgingsniveau, het lijnennet en de tariefstructuur. Deze samenwerkingsverbanden overlappen weer ten dele de samenwerkings-

BETALING ABONNEMENTSGELD EN LEDEN-CONTRIBUTIE 1973

In verband met de automatisering van onze abonnementen- en ledenadministratie per 1 januari 1973 verzoeken wij u dringend geen abonnementsgeld en contributie te willen overmaken alvorens u daarvoor een giro-acceptkaart van ons hebt ontvangen. U steunt onze poging tot kostenvermindering, indien u alleen betaalt via de giro-acceptkaart welke wij u medio januari 1973 zullen toezenden.

Directeuren NEI

verbanden van de interlokale ondernemingen, zoals hierboven genoemd 11).

Beelden wij het bovengenoemde voorgestelde overheidsingrijpen in een schema uit, dan dient ook nog rekening gehouden te worden met de volgende thans reeds in de praktijk aanwezige samenwerkingsvormen t.a.v. één vergunning.

- De vergunning is gesteld t.n.v. een door de samenwerkende ondernemingen opgerichte NV of Coöperatieve Vereniging ua. De ondernemingen verdelen onderling de te exploiteren lijnen. Hierbij treft men nog twee varianten aan, nl.
 - a. de ondernemingen treden naar buiten op als een eenheid 12),
 - b. de ondernemingen treden naar buiten op als zelfstandige ondernemingen 13).
- De vergunning is gesteld t.n.v. een al dan niet exploiterende onderneming, doch deze heeft de exploitatie of een gedeelte daarvan volgens een meerjarig contract uitbesteed. Deze samenwerkingsvorm kent vele varianten: van een vaste kilometervergoeding voor de onderaannemer tot een geheel zelfstandige exploitatie 14). Schematisch dient het voorgestelde overheidsingrijpen nu te worden gebouwd op de thans reeds aanwezige samenwerkingsvormen. Het resultaat hiervan is weergegeven in het afgedrukte schema 15).

Toetsing van het overheidsingrijpen aan de doelstellingen

Uitgaande van de economische inhoud der doelstellingen, vereist de kwaliteit, dat men snel kan reageren op veranderingen in de vraag naar vervoer. Men dient marktgericht te zijn ten einde de kwaliteit van het vervoer enerzijds te hand-

7) Onder het voorgestelde overheidsingrijpen dient men ook de plannen van de Commissie Vervoersvergunningen te begrijpen. Aan deze commissie is de vergunningverlening door de overheid opgedragen. Tegen een uitspraak van de Commissie kan men in beroep gaan bij de Kroon, tegen een uitspraak van de voorzitter der Commissie kan men in beroep gaan bij de minister van Verkeer en Waterstaat.

8) Tijdschrift *Openbaar vervoer*, mei 1971, blz. 175-177.

9) CVV, *Jaarverslag 1969*, blz. 10.

10) CVV, *Jaarverslag 1967-1968*, blz. 19.

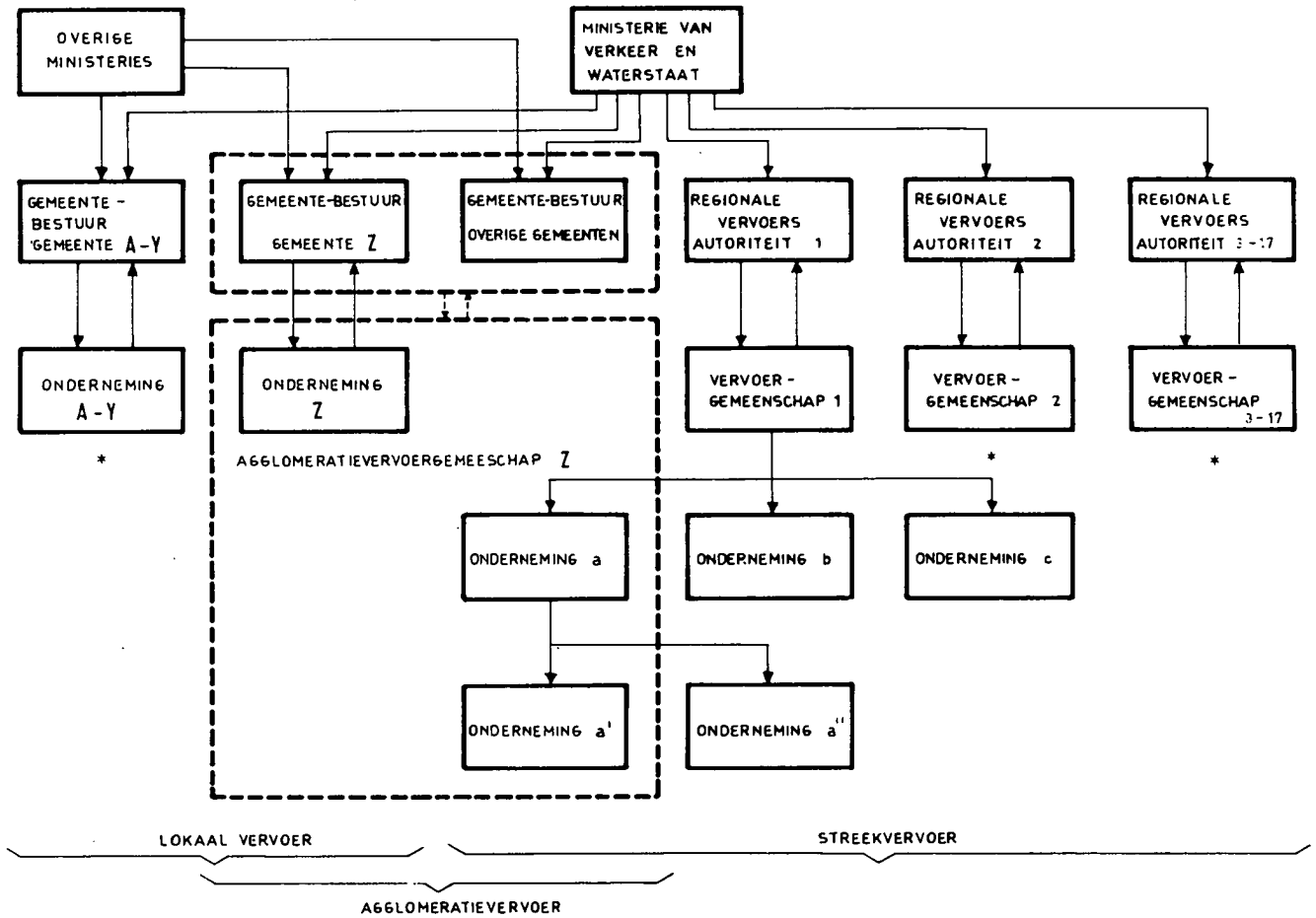
11) Studiecommissie Samenwerkingsverband Openbaar Vervoer Rotterdam en Omstreken (SOVR), *Interimrapport*, 1971.

12) Bijv. CV Thoolse Autobusdiensten „TAD” UA, waarin deelnemen J. C. Krijger te Goes, C. van de Klundert te Nieuw-Vossemeer en NV Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten „BBA” te Breda.

13) Bijv. NV Vervoermij „De Twee Provinciën” te Rotterdam, waarin deelnemen NV Ragom te Ridderkerk en NV Stoomboot-Reederij op de Lek te Sliedrecht.

14) NV Vermaats Autobedrijf te Nieuw-Helvoet en C. van Oeveren te Zierikzee exploiteren bijv. lijndiensten voor de NV RTM te Zierikzee.

15) Uitgangspunt voor het schema is het schema dat het Koninklijke Nederlandse Verbond van Transport-Ondernemingen naar aanleiding van de ideeën der CVV heeft ontwikkeld in de brochure *Mensen Onderweg*, 1969.



- De pijlen geven resp. aan een opdracht, een financiële bijdrage of een advies.
- De sterren geven aan, dat het schema aldaar is afgebroken.
- De gestippelde lijnen geven resp. de agglomeratievervoersautoriteit en de agglomeratievervoergemeenschap aan.
- De vervoersautoriteit bepaalt het verzorgingsniveau en besteedt de exploitatie uit aan de vervoergemeenschap.

haven en anderzijds door analyse van de toekomstige vraag te verbeteren. Deze marktgerichtheid betekent, dat de afstand tussen het niveau waar de vraag wordt ervaren en het niveau waar het aanbod wordt vastgesteld, niet te groot mag zijn.

Ook uit hoofde van de kosten dient het aantal instituties en relaties zo klein mogelijk te zijn. Men dient de verhouding tussen de „social costs” en „social benefits” ook vanuit de kostenzijde niet ongunstiger te maken dan strikt noodzakelijk is gezien de doelstellingen. De kosten van het tussen de uitvoerende ondernemingen en het Ministerie liggende ambtelijke en administratieve apparaat maken het openbaar vervoer maatschappelijk duurder of doen het verzorgingsniveau bij een gegeven begroting lager liggen.

Vanuit deze materiële inhoud van de doelstellingen naar het schema ziende, valt het grote aantal instituties en relaties op, dat zowel in de breedte als in de diepte wordt geschapen. De praktische uitwerking van het voorgestelde overheidsingrijpen veroorzaakt in de bedrijfstak een complexiteit, die een slagvaardig beleid bemoeilijkt, zo niet onmogelijk maakt. De conclusie dat het voorgestelde overheidsingrijpen *economisch gezien* noch effectief, noch efficiënt genoemd kan worden, dringt zich bij deze toetsing aan ons op.

Deze conclusie wordt nog versterkt door het feit, dat de bedrijfstak zelf in zijn ontwikkeling verder gaat dan het voorgestelde overheidsingrijpen. Samenwerking tussen ondernemingen die volgens de ideeën van de CVV ieder een samenwerkingsverband vullen, vindt reeds plaats (16).

Om het aantal relaties te verkleinen, zouden enkele bepalingen in de WAP dienen te worden gewijzigd. Speciaal

artikel 13 lid 3, betreffende de vrijwillige samenwerking, en het door de wet gecreëerde onderscheid lokaal/interlokaal vervoer, doen de relaties in de diepte ontstaan (17).

Het wijzigen van deze bepalingen zou een wettelijke „follow-up” zijn van de ontwikkelingen die in de bedrijfstak hebben plaats gevonden (en plaatsvinden). In de eerste plaats is een gedwongen samensmelting van ondernemingen in plaats van een samenwerkingsverband, voor het overgrote deel van de ondernemingen niet onoverkomelijk bezwaarlijk. Zij zijn in de loop der jaren in overheids-handen terecht gekomen en kunnen relatief gemakkelijk worden samengevoegd. Voor een klein deel der ondernemingen zal de opheffing van de vrijwilligheid echter wel moeilijkheden veroorzaken: de particuliere ondernemingen. De structuur van de bedrijfstak die door richtlijn A4 bij de WAP is ontstaan, doet zich hier gelden (18).

In dit verband dient te worden bedacht, dat de vrijwillige samenwerking gebaseerd was op het rentabiliteitsbeginsel (19). De overheid grijpt in principe zo weinig

16) Bijv. de fusie tussen de NV NZHVM te Haarlem (Den Haag-Amsterdam-IJmuiden) en de NV Naco te Alkmaar (Noord-Holland).
17) Art. 13 lid 3 luidt: „Bij het verlenen van vergunningen, als bedoeld in dit artikel, wordt gestreefd naar vrijwillige samenwerking van ondernemers. Daartoe kunnen onder de voorwaarden, aan de vergunning verbonden, er zijn, welke de evenbedoelde samenwerking betreffen”. Zie voor het onderscheid lokaal/interlokaal voetnoot 1.

18) De richtlijn houdt in, dat dochterondernemingen der NS niet bevoordeeld mogen worden.

19) Zie voor een uiteenzetting over het rentabiliteitsbeginsel bijv. H. C. Kuiler, *De ontwikkeling der vervoerseconomie en die der Europese integratie*, 1963.

mogelijk in wanneer een bedrijfstak, die op markt-economische beginselen is georganiseerd, redelijk functioneert. De gedachte van het rentabiliteitsbeginsel is in het voorgestelde overheidsingrijpen echter teruggebracht tot een commercialiteitsbeginsel 20), zodat ook de vrijwillige samenwerking ter discussie kan worden gesteld.

In de tweede plaats is het onderscheid lokaal/interlokaal vervoer voor sommige stadsgebieden reeds geëlimineerd door de verlening van een stadsvervoergerubiedvergunning of door het feit, dat een streekvervoeronderneming een stadsnet exploiteert 21). De verlening van de vergunning voor een agglomeratie, zijnde in dit verband een economisch-sociografische eenheid met een eigen vervoermarkt, aan één onderneming, is slechts een stap verder op deze weg. De grenzen van zulk een agglomeratie kunnen o.a. worden bepaald met de technieken zoals die ontwikkeld zijn door de SOVR 22).

Het aantal instituties en relaties in de breedte zou verkleind kunnen worden door minder dan 17 samenwerkingsverbanden c.q. ondernemingen te creëren. Wat de optimale grootte van deze samenwerkingsverbanden betreft, dient men te bedenken, dat de som van de optima niet gelijk is aan het optimum van de som. De kosten van de instituties en relaties die zowel in de breedte als in de diepte in het leven worden geroepen, dienen bij de optimalisering mede in aanmerking te worden genomen.

De naar voren gebrachte vermindering van het aantal instituties en relaties veronderstelt uiteraard een verdergaand ingrijpen dan de ideeën van de CVV naar voren brengt. Op zich is het een verdienste van de Commissie, dat zij de (recente) doelstellingen tracht te verwezenlijken door een herstructurering van de bedrijfstak, dus rekening houdend met het bestaande, het historisch gegroeide. Wij vragen ons echter af, of zij sommige voorstellen niet te optimistisch, dan wel voor een te korte termijn beziet.

Wat bijvoorbeeld de samenwerkingsverbanden betreft, denkt de Commissie aan „zulk een vorm van exploitatieve samenwerking, dat het mogelijk wordt vrijwel dezelfde voordelen te behalen als bij een fusie het geval zou zijn”.

Verder meent zij, na geconstateerd te hebben, dat „het zeer moeilijk is vast te stellen waar in het streekvervoer de optimale bedrijfsgrootte ligt”, „dat aldus zeker voor de middellange termijn de optimale bedrijfsgrootte wordt benaderd en een verdere vergroting daarvan, althans voorshands, moet worden ontraden” 23).

De optimale bedrijfsgrootte wordt door de CVV op basis van de door haar ontworpen 17 samenwerkingsverbanden derhalve concreet gesteld op 200 à 300 wagens. Vergelijken wij deze grootte met die in 1948 door J. W. Hupkes als optimaal werd gezien, nl. 100 à 150 wagens 24), dan blijkt zich in de afgelopen 20 jaar een verdubbeling te hebben voorgedaan. Deze ontwikkeling extrapolerend in de toekomst en daarbij in aanmerking nemend dat de ontwikkeling van de management-technieken nog sneller zal zijn dan de afgelopen 20 jaar, komen wij tot de conclusie, dat de Commissie de herstructurering eerder richt op de huidige mogelijkheden dan op de toekomstige.

Bij elk overheidsingrijpen in een bedrijfstak loopt men het risico, dat het in eerste instantie ordenende ingrijpen in het marktgebeuren, op den duur verstarrend en beschermend werkt. Gezien de recente doelstelling dient men echter nieuwe wegen in te slaan; wij noemden reeds de marktgerichtheid. De markt-research en -approach kunnen vanzelfsprekend niet optimaal plaatsvinden en functioneren in een groot aantal versplinterde eenheden, i.c. samenwerkingsverbanden.

Het overige voorgestelde ingrijpen geeft ook nog aanleiding tot enkele opmerkingen. Ondernemingsgewijze productie is bijna een voorwaarde om de markt-approach te realiseren. De NV-vorm geeft de onderneming de mogelijkheid vrij aan het maatschappelijke verkeer deel te nemen. Wij zouden de ondernemingsgewijze productie zelfs zo ver

SUPERSTORES

Evenals in Nederland komen in Engeland de zgn. solitaire vestigingen of superstores (grote winkeleenheden buiten de stadscentra) de laatste tijd in de belangstelling. Begin dit jaar publiceerde Lintas Ltd. te Londen, wegens Englands toetreding tot de EG, een rapport over de achtergronden van en de recente ontwikkelingen in de groei van grotere eenheden binnen de detailhandel in Duitsland, Frankrijk, Nederland en België in vergelijking met die in Engeland¹⁾. Hoewel dit rapport voor Engeland werd opgesteld, is het ook bruikbaar voor Nederland. De schrijfster van het rapport is pro-superstore: „I saw in superstores a futuristic projection of the streetmarkets of yesterday”. Er zal echter nog veel studie noodzakelijk zijn om te concluderen dat haar opmerking: „The Saturday family superstore or supermarket trip is a new growing feature of life”, economisch en planologisch aantrekkelijk is. Helaas verschijnt daarover nog weinig literatuur.

L.H.

¹⁾ Jennifer Tanburn, *Superstores in the 70 s*, Lintas, Londen, 1972, 42 blz., £ 3.

willen doortrekken, dat ook de aannemingsgedachte vervalt. Op basis van algemeen landelijke richtlijnen en onafhankelijk van de positie van de overheidsbegroting op dat moment, bepalen de ondernemingen op grond van de uitkomsten der marktonderzoeken hun productie. De richtlijnen kunnen worden ontwikkeld uit een samenspel tussen de overheid en de ondernemingen.

De overheid kan dan de negatieve resultaten die uit de bovenstaande productie voortkomen, via een stelsel van normkosten dekken. Een ander dekkingsstelsel is ook mogelijk; alternatieve stelsels zijn jammer genoeg nog niet ontwikkeld, zodat men zich tot dusver richt op het meest voor de hand liggende stelsel.

Enigszins bevreemdend is echter, dat de CVV het rentabiliteitsbeginsel in het stelsel van de normkosten gehandhaafd ziet onder de naam „commercialiteitsbeginsel”. Indien, zoals bij het voorgestelde ingrijpen het geval is, de overheid zowel de opbrengsten (tarieven en verzorgingsniveau), als de normkosten bepaalt, blijft er voor commercieel handelen weinig ruimte meer over. Bovendien zullen de ondernemingen bij een negatief verschil tussen de werkelijke en de normkosten, een extra dekking behoeven van de overheid om op de weg te kunnen blijven. Het ware wellicht beter geweest in dit geval te spreken van een ondernemingsgewijze productie met een overheidsdekking op basis van een budgetsysteem.

Alternatieve structuur

Uitgaande van de economische inhoud der doelstellingen, dus het verkrijgen van een zo groot mogelijke kwaliteit aan vervoersdiensten en uitgaande van de te verwachten ont-

20) Zie voetnoot 10.

21) De RET te Rotterdam bezit bijv. zulk een stadsvervoergerubiedvergunning voor o.a. Vlaardingen, Schiedam en het westelijke deel van IJsselmonde. De NV Veluwe Autodienst te Apeldoorn bijv. exploiteert stadsnetten te Apeldoorn en Harderwijk.

22) Zie voetnoot 11.

23) CVV, *Jaarverslag 1969*. Cursivering door de auteur aangebracht.

24) J. W. Hupkes, Preadvies KNVTO, gepubliceerd in *Coördinatie van het personenvervoer*, 1948, blz. 7.

wikkelingen in het autobusvervoer op de middellange en lange termijn, laat zich de volgende alternatieve structuur voor de organisatie van het streekvervoer bedenken.

Op lange termijn kunnen er voor de autobus binnen de agglomeraties nieuwe kwalitatieve voordelen ontstaan. Dit betekent, dat reeds op middellange termijn maatregelen dienen te worden getroffen om een structuur te scheppen waarbinnen die kwalitatieve voordelen zich ten volle kunnen ontplooiën. In de uit het voorgestelde overheidsingrijpen voortvloeiende structuur is dit nu onmogelijk. Het agglomeratievervoer dient niet tussen het lokale en interlokale vervoer in te hangen, maar dient in de structuur *centraal* te staan.

Dit betekent, dat de hoekpunten-theorie van de CVV zal moeten vervallen. Deze theorie, inhoudende dat de hoekpunten van de streekvervoersgebieden zo veel mogelijk in steden moeten vallen, heeft in de jaren na de oorlog tot tevredenheid aanleiding gegeven. Maar dit betekent niet, dat zij bij gewijzigde structurele omstandigheden („Vollmotorisierung”, agglomeratievorming) ook nog vpldoet. De uitval van de commissie aan degenen die deze theorie willen verwerpen, is onder de bovenstaande omstandigheden onheus 25).

Uitgaande van de lange-termijn-toekomstmogelijkheden van het openbare vervoer in de agglomeraties, kan men drie (of meer) agglomeratie-ondernemingen creëren, die zowel het rail- als het wegvervoer verzorgen. Hierbij denken wij in de eerste plaats aan ondernemingen voor het IJmondgebied, het Rijnmondgebied en de Haagse regio. Eventueel kan men zich ook een onderneming voorstellen voor het Utrechtse stedelijke gebied. Deze ondernemingen zien wij als zelfstandige NV's, dus niet als samenwerkingsverbanden. Bovendien zijn zij door hun NV-vorm niet meer geïncorporeerd in de gemeentebegrotingen. De verliezen worden gedekt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hiermede wordt voorkomen, dat andere ministeries via de gemeentebegrotingen eveneens de verliezen van het openbare vervoer subsidiëren. (In 1971 werd de helft van het begrotingstekort der gemeente Amsterdam veroorzaakt door het gemeentelijke vervoerbedrijf).

In de rest van het land, inclusief de overblijvende steden, kan men vijf ondernemingen creëren. Wanneer op lange termijn het openbare vervoer op het platteland geen kwalitatieve voordelen meer heeft, kunnen deze ondernemingen zich meer op de groeiende stedelijke gebieden in hun vervoersgebied richten. De vijf ondernemingen kan men zich denken in het Noorden (Friesland, Groningen en Drenthe), het Oosten (Gelderland, Overijssel en de Flevopolders), het Zuiden (Limburg, het Oosten van Noord-Brabant en de Betuwe), het Zuidwesten (Noord-Brabant en de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden) en de Randstad Holland incl. Noord-Holland (buiten de agglomeratie-vervoergebieden) 26).

De afbakening der vervoergebieden behoeft niet zo problematisch te zijn, als de CVV bij afwezigheid van de hoekpunten-theorie veronderstelt. Wanneer in de toekomst het agglomeratievervoer in de vorm van een railstelsel een infrastructuur heeft gekregen, kan het streekvervoer „nieuwe stijl” op dit vervoer aansluiten bij de stations aan de rand der agglomeratie. Voor de Rijnmondregio valt hierbij bijv. te denken aan Spijkenisse, Krimpen a/d IJssel, Sliedrecht/Alblasserdam enz. De afbakening, zowel tussen de agglomeratiegebieden en de streekvervoergebieden, als tussen de laatste onderling, dient echter flexibel te zijn, zodat men zich kan aanpassen aan nieuwe eisen.

Mochten de nieuwe acht of negen ondernemingen de optimale bedrijfsgrootte niet bezitten, dan zal de tijd hun die brengen. De daling van het aantal reizigers en de toepassingsmogelijkheden van management-technieken (mobilifoon e.d.) doet ondernemingen die thans eventueel optimaal zouden zijn, in de toekomst te „klein” worden. Bovendien dient men niet de optimale bedrijfsgrootte van elke onderneming te bepalen in eerste instantie, zoals wij reeds hebben

beweerd, doch het optimum van de gehele structuur. Het voordeel van deze structuur, enerzijds het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en anderzijds een achttal ondernemingen, is dat het contact tussen de overheid en de ondernemingen *directer* kan zijn. Daardoor wordt de mogelijkheid geopend dat er een *wisselwerking* ontstaat tussen de vervoerspolitiek-bepalende en de vervoerspolitiek-uitvoerende instanties. Ons inziens kan dit een overheidsbeleid alleen maar ten goede komen. Doch ook de ondernemingen verkrijgen in deze structuur een grotere speelruimte.

Slotwoord

In het voorgaande spraken wij van agglomeratie-ondernemingen, die zowel het rail- als het wegvervoer omvatten. Deze integratie van de vervoerstechnieken die het personenvervoer verzorgen is noodzakelijk, willen de kwalitatieve voordelen van elk hunner volledig tot hun recht komen. Het is nu eenmaal zo, dat elke vervoerstechniek een schakel is in de reisweg van de consument, zodat een afzonderlijke beschouwing van elk der technieken weinig zinvol is. Ook de taxi mag bij deze integratie niet worden vergeten. Op het platteland kan deze op lange termijn eveneens een functie vervullen. In de gemeente Achtkarspelen in Friesland wordt reeds enige tijd een proef genomen om de taxi een feeder-functie te laten vervullen t.o.v. de trein 27). In Zweden heeft de overheid het verbod om passagiers tegen betaling in een personenauto mee te nemen, zelfs geheel opgeheven 28).

Gelukkig is de NS op weg om deze integratie te bewerkstelligen. Zij laten haar streekvervoer-dochterondernemingen reeds fuseren tot ondernemingen die de grenzen van de 17 samenwerkingsverbanden overschrijden, terwijl zij tussen haar spoor- en busbedrijf een coördinator hebben aangesteld. Ook de Commissie-Volmuller beveelt integratie aan en wel zodanig, dat er in de Randstad Holland één openbaar vervoerstelsel ontstaat, dat zowel het rail- als het autobusvervoer verzorgt. Jammer genoeg moet de aanzet tot dit stelsel worden gevormd door samenwerkingsverbanden per agglomeratie, waar wij juist zo'n bezwaar tegen hebben 29). Bij het maken van plannen voor de Randstad Holland alleen moet men er verder voor waken dat men dit gebied niet teveel losweekt van de rest van Nederland. Een „over-all” openbaar vervoersplan lijkt ons daarom aantrekkelijker.

Hoe het ook zij, vele problemen zullen in ieder geval nog moeten worden opgelost, welke structuur men ook voorstelt. In onze conceptie is het losmaken van de lokale vervoersbedrijven uit de gemeentelijke autoriteit bijv. zulk een probleem. Een probleem op een ander vlak is de waardering van de historische rechten der particuliere ondernemingen. Dit probleem is dan weer gekoppeld aan de vraag of de acht (of meer) ondernemingen gemengde bedrijven moeten zijn, of louter particulier, of louter in overheidshanden. Bij dit laatste kan men dan weer denken aan de centrale overheid of lagere overheden.

Het zal nog geruime tijd duren, eer het streekvervoer „nieuwe stijl” op streek is.

J. M. Verhoeff

25) CVV, *Jaarverslag 1970*.

26) De grenzen vallen samen met de grenzen van groepen samenwerkingsverbanden uit de ideeënschets der CVV.

27) Taxibedrijf en Autoverhuur M. Hamstra te Gerkesklooster verbindt deze plaats en de plaats Stjoobos viermaal daags met Buitenpost.

28) AB Bilstatistik, *New guide lines for Swedish Transport Policy*, 1964.

29) Commissie Bevordering Openbaar Vervoer Westen des Lands, *Eindrapport*, 1972.

Inkomenspolitiek

Een voorbeeld door de overheid?

C. P. A. BAKKER*

Wie vóór de jongste verkiezingen voor de Tweede Kamer der Staten-Generaal de moeite heeft genomen de standpunten van de verschillende politieke partijen te vergelijken, iets waartoe ook *ESB* heeft bijgedragen in het nummer van 8 november 1972 door de woordvoerders van verschillende partijen antwoord te laten geven op concrete vragen, zal bemerkt hebben, dat er ondanks grote verschillen toch op een aantal terreinen een grote mate van eenstemmigheid heerst. Dat laatste is ook het geval ten aanzien van de vraag of er in Nederland meer gedaan moet worden om te komen tot een grotere gelijkmatigheid in de inkomens. Uiteraard bestaan er wel verschillen ten aanzien van de mate waarin en het tempo waarmede, alsook de middelen waarmede dat moet worden bereikt.

In het hierboven genoemde nummer van *ESB* moest onder meer een antwoord worden gegeven op de vraag: hoe denkt u over de suggestie dat bij wijze van voorbeeld de overheid voor haar ambtenaren een loonstop instelt en daarnaast een algemene prijsstop afkondigt? Het viel te verwachten, dat geen der woordvoerders met een bevestigend antwoord zou komen. De afwijzing van de suggestie vond veelal plaats op grond van de rechtvaardigheid en/of de onmogelijkheid van de uitvoering. Opmerkelijk was de reactie van Drs. M. J. W. M. Peijnenburg, dat wel de vraag mag worden gesteld of en in hoeverre de arbeidsvoorwaarden van de overheid als gangmaker fungeren. Deze opmerking snijdt hout, omdat tot nu toe vrijwel zonder kritiek de salarisontwikkeling van het bedrijfsleven, die overwegend betrekking heeft op CAO-lonen, wordt gebruikt voor de salarisverhoging van zowel het lagere, als het middelbare en hogere overheids personeel. Dit betekent, dat de overheid bij de belangrijke algemene welvaartsverbetering van de werknemers in de laatste jaren de middelbare en hogere ambtenaren daarin procentueel evenveel heeft laten meegenieten als de lagere ambtenaren. Het is natuurlijk moeilijk te zeggen of de overheid wel anders gekund had, omdat in diezelfde jaren de belastingdruk voor de middelbare en hogere inkomens belangrijk is verhoogd.

Er is m.i. voldoende reden om dit beleid toch aan een kritisch onderzoek te onderwerpen. Voor de individuele middelbare en hogere ambtenaar speelt namelijk de in verhouding tot de lagere ambtenaren (en tot de werknemers met CAO-lonen in het algemeen) ruimere mogelijkheid tot individuele positieverbetering een grote rol. Reeds in 1948 werd de mogelijkheid geschapen voor snellere promotie als uitvloeisel van het inkorten van salarisschalen. Hoezeer het ook de bedoeling was, dat bevordering voortaan alleen zou geschieden op grond van het vervullen van een hoger gekwalificeerde taak, in de praktijk speelde de anciënniteitspromotie toch nog een belangrijke rol. Conjuncturele situaties gaven aanleiding tot rangeninflatie, welk verschijnsel grotendeels aan de openbaarheid was onttrokken. Door de Toxopeus-ronde werd dit enigszins afgeremd.

Tegenwerkende maatregelen — afgezien van de f. 400-ronde — kwamen niet voor.

Werkt de overheid als gangmaker?

Het is een algemeen bekend feit, dat de overheid met haar salarisbeleid ten aanzien van middelbare en hogere ambtenaren zowel in de sector van de dienstverlening als in de sectoren handel en nijverheid als voorbeeld fungeert. Er zijn talrijke particuliere werkgevers die in verband met minder goede pensioenvoorzieningen een compensatie geven in het salaris, waaruit de betrokken werknemer, indien hij zijn pensioenvoorzieningen ontoereikend vindt, eventueel zelf aanvullende voorzieningen moet treffen in de vorm van levensverzekeringen of sparen en beleggen. Een verhogingspercentage van 10 heb ik in verschillende gevallen zelf in de praktijk aangetroffen.

Ook buiten de kring van werknemers dient de overheid tot voorbeeld. Zo kon men bijv. aan het begin van dit jaar zien, hoe de commissie-Donner de honorering van de huisartsen had afgeleid uit het salaris van een topfunctie van de overheid. Daarbij werden evenwel verschillende opslagen toegepast voor risico's en niet in het minst voor het belastingnadeel voortvloeiende uit de beperkingen van de lijfrente-af trek (volledige afwenteling van de hoge marginale tarieven van de inkomstenbelasting!). Een ander voorbeeld trof ik onlangs in een opinieweekblad aan, waarbij de honorering van de zelfstandige jurist werd afgeleid uit het salaris van de rechter. Deze voorbeelden zijn met verschillende andere uit te breiden. Het lijkt nauwelijks voor bestrijding vatbaar, dat de overheid voor grote groepen van middelbaar en hoger personeel als „price-leader” op het terrein van de salarissen optreedt, hetzij direct door overneming van het voorbeeld, hetzij indirect door de belastingpolitiek. Dit geldt a fortiori indien men in aanmerking neemt, dat bij teruggang in de conjunctuur de overheid geen salarisverlaging voor middelbare en hogere ambtenaren kent, zelfs geen inhouding van periodieke verhogingen zoals in het bedrijfsleven met name bij hogere functionarissen voorkomt, om van verlagingen van tantièmes, die soms matige salarissen moeten opvullen, nog maar niet eens te spreken.

Enkele suggesties

Het zou onrechtvaardig zijn het tot nu toe gevoerde beleid opeens met grote gestrengheid om te buigen. Verkregen rechten dienen zoveel mogelijk te worden geëerbiedigd. Het is echter wel mogelijk ten aanzien van ambtenaren, die na een bepaald tijdstip in dienst worden genomen of worden

* De auteur is registeraccountant te Utrecht.

bevordert enige matiging te betrachten. Daarbij dient niet alleen het salaris, doch ook de pensioenregeling in aanmerking te worden genomen, welke als een tijdbom het toekomstige overheidsbeleid begint te bedreigen.

Veranderingen in het salarisbeleid

De overheid betaalt aan een kleine groep topfunctionarissen salarissen welke meer dan f. 100.000 per jaar bedragen ofwel tien keer het minimumloon. Die afstand vind ik zonder meer te groot. Veel groter is de groep met salarissen van f. 80.000 tot f. 100.000. Daaronder vallen de snel in aantal groeiende hoogleraren, directeuren-generaal, secretarissen-generaal, plaatsvervangende secretarissen-generaal e.d., alsmede verschillende leidende figuren in dienst van lagere overheden en semi-overheden. Voor deze groepen zou ik de toekomstige salarisverhogingen willen beperken tot hetzelfde bedrag, dat wordt verkregen bij een salaris gelijk aan ongeveer vijf maal het minimumloon, dus thans bij ca. f. 50.000. Dit komt neer op het maximumsalaris van de rijksrang van administrateur (schaal 148). Voor de salarissen tussen f. 50.000 en f. 80.000 kan dezelfde gedragslijn worden aangehouden.

Een tweede maatregel is het invoeren van periodieke verhogingen voor de salarissen, die deze systematiek niet kennen. Vooral nu men bijv. op jeugdige leeftijd (met weinig of geen onderwijservaring) al hoogleraar kan zijn, is het te overwegen om het vaste salaris — in dit geval ca. f. 80.000 per jaar — te vervangen door een aanvangs-salaris, dat op 30-jarige leeftijd de helft bedraagt en daarna met 2,5% van het maximum (of 5% van het minimum) per jaar stijgt, zodat het maximum op 50-jarige leeftijd wordt bereikt. De op 35-jarige leeftijd benoemde hoogleraar, zou dan kunnen beginnen op f. 50.000 en daarna tot zijn vijftigste jaar elk jaar een verhoging van f. 2.000 kunnen ontvangen.

Een dergelijk systeem zou ook voor ministers, kamerleden en leden van de rechterlijke macht kunnen worden ingevoerd. Deze ingreep is zo verstrekkend, dat zeker in de overgangperiode van bijv. tien jaar door middel van vaste persoonlijke toelagen een oplossing moet worden gezocht voor het ontstaan van een al te grote ongelijkheid tussen nieuwe ambtenaren en de reeds zittende. Gelet op het aantal gevallen van promoties die uiteraard onder de nieuwe regeling moeten vallen, zal dit probleem vrij snel kunnen worden opgelost.

Veranderingen in het pensioensysteem

In het thans bestaande systeem bedraagt het ouderdomspensioen 1,75% per dienstjaar over het laatstgenoten salaris, welk pensioen zowel waardevast als welvaartsvast is. Het systeem kent geen maximum, zodat degene die een pensioengrondslag van bijv. f. 125.000 heeft bij 40 dienstjaren aan pensioen en AOW-uitkering in totaal ca. f. 90.000 per jaar ontvangt. Ik vind dit absurd. M.i. dient een maximumpensioengrondslag te worden ingevoerd welke correspondeert met ca. vijf maal het minimumloon, derhalve thans ca. f. 50.000. Daarvoor zou de hierboven reeds genoemde schaal 148 als richtlijn kunnen worden gebruikt. Op deze basis wordt bij 40 dienstjaren met inbegrip van de AOW-uitkering een ouderdomsvoorziening van ca. f. 37.000 verkregen, van welk bedrag zelfs de hoogste ambtenaar redelijk kan leven. Wie vindt dat hij daarmee niet kan uitkomen, moet uit zijn salaris maar iets opzij leggen in de vorm van een levensverzekering of gewoon sparen en beleggen.

Een tweede beperking welke m.i. redelijk is, is een afzwakking van het „final-pay”-systeem tot de positie welke de ambtenaar uiterlijk op zijn 55e verjaardag heeft bereikt om

aldus de buitensporige lasten voor de overheid van latere promoties op te vangen. Op deze leeftijd heeft men normaal gesproken drievierde van de actieve periode achter de rug, welke de levensstijl heeft bepaald op basis waarvan iemands pensioen kan worden vastgesteld.

Deze maatregelen kunnen zowel op nieuwe als op de reeds aanwezige ambtenaren worden toegepast, waarbij voor de laatstgenoemde categorie de pensioengrondslag kan worden bevroren voor zover deze thans hoger is dan het door mij genoemde maximum.

De hierboven voorgestelde maatregelen betekenen een forse ingreep in het bestaande systeem. Zij mogen echter niet los worden gezien van hetgeen nu volgt.

Veranderingen in het belastingsysteem

Als compensatie voor de geleidelijke nivellering van de ambtelijke salarissen en de vermindering van de pensioenen dient in het schijventarief van de inkomstenbelasting een wijziging te worden aangebracht. Voor de 5e en 6e schijf, omvattende het belastbare bedrag tussen f. 37.184 en f. 51.792 resp. f. 51.792 en f. 69.856, dienen de percentages van 58 en 63 geleidelijk te worden teruggebracht tot 49, zijnde het percentage dat ook voor de 4e schijf geldt. Eén punt van de 5e schijf betekent een belastingverlaging van (maximaal) f. 146 en één punt van de 6e schijf (maximaal) f. 181.

Aldus wordt bereikt, dat over een normaal te noemen arbeidsinkomen het marginale percentage beneden het magische getal 50 blijft, waarvan men in belastingkringen aanneemt, dat dit een verderfelijke invloed heeft op de belastingmoraal en aanleiding geeft tot tal van constructies om belasting te ontgaan. Bij een belastbare som tot het maximum van de 5e schijf daalt het belastingbedrag van f. 22.149 tot f. 20.835 (dit is met f. 1.314) en bij het maximum van de 6e schijf van f. 33.025 tot f. 29.686 (dit is met f. 3.339, welk bedrag tevens het maximum vormt voor de vermindering van grotere belastbare sommen). Het laatste effect kan desgewenst nog grotendeels worden opgeheven door voor de 7e en 8e schijf de percentages van 66 en 69 gelijktijdig geleidelijk op het maximum van 71 te brengen.

Samenvatting

De hierboven als een eenheid voorgestelde maatregelen zullen geleidelijk bewerkstelligen, dat de naar algemeen gevoelen te grote verschillen in bruto-inkomens van het overheidspersoneel kleiner worden. Dit geldt in mindere mate voor de besteedbare inkomens. De haalbaarheid is hoofdzakelijk gebaseerd op het feit, dat de overheid in het gehele maatschappelijke leven als voorbeeld dient en op het erkende feit, dat een deel van de hoge marginale tarieven van de inkomstenbelasting in de praktijk wordt afgewenteld. Gebaseerd op ervaringen in West-Duitsland ben ik van mening, dat de verlaging van het marginale tarief voor normale arbeidsinkomens tot 49% voorts een gunstige invloed uitoefent op de bereidheid om zich naast een normale arbeidsdag nog extra inspanningen te getroosten, welke bereidheid thans zichtbaar afneemt. Het is derhalve goed denkbaar, dat een dergelijke maatregel zichzelf zou betalen.

C. P. A. Bakker

**Bijbenen en bijblijven,
ESB maakt het mogelijk.**

De ontwikkeling van de Nederlandse converteerbare obligatie (II)

Technische aspecten en het standpunt van de belegger*

DRS. A. BUIJS

TECHNISCHE ASPECTEN VAN DE CONVERTEERBARE OBLIGATIE

De conversiekoers

Onder de conversiekoers verstaat men de ruilverhouding volgens welke obligaties (eventueel met bijbetaling van contanten) kunnen worden omgewisseld in aandelen. Omdat na de tweede wereldoorlog vooral de sterkere ondernemingen zich gingen bedienen van de converteerbare obligatie, is het verklaarbaar dat het absolute niveau der conversiekoersen zich in de loop der jaren omhoog heeft bewogen. Tabel 1 ontleend aan Haccoû toont dit aan ¹⁾.

Tabel 1.

Conversiekoers	Vóór-oorlogse leningen	Leningen uit de periode 1945-1959	Enkele leningen uit de periode 1961-1971
pari	9	0	0
van 100 tot 150%	13	4	1
van 150 tot 200%	6	13	1
van 200 tot 300%	5	20	4
boven 300%	4	2	4
	37	39	10

Hoewel de gegevens betreffende de tien leningen uit de periode 1961-1971 zoals weergegeven in de laatste kolom slechts op een kleine steekproef berusten, bestaat toch de indruk dat het niveau der conversiekoersen zich de laatste jaren verder omhoog heeft begeben.

De conversietechniek

De verschillende mogelijkheden om een vastgestelde conversiekoers te verwezenlijken noemt men conversietechnieken. We kunnen drie conversietechnieken onderscheiden:

1. de conversietechniek, waarbij de conversiekoers tot stand gebracht wordt door een omwisselingsverhouding zonder meer;

2. de conversietechniek waarbij de conversiekoers tot stand wordt gebracht door de omwisselingsverhouding en een bijstorting in contanten;

3. de conversietechniek, waarbij de conversiekoers tot stand komt door de omwisselingsverhouding en een restitutie in contanten.

De onder 3 genoemde regeling is, voor zover ik

kan nagaan, slechts éénmaal in Nederland toegepast en dus onbelangrijk. Het betrof hier een lening van de Borneo Sumatra Handelsmij waarvan de stukken gedurende een gedeelte van de conversieperiode omwisselbaar waren tegen een koers van 175% en daarna tegen 200%. In beide gevallen moesten twee obligaties van f. 1.000 worden ingeleverd ter verkrijging van één aandeel. In de eerste conversieperiode paste men dan een restitutie van f. 250 toe. Toepassing van conversietechniek 1 (omwisseling met gesloten beurzen) is aan praktische beperkingen onderhevig.

Het is theoretisch mogelijk om iedere conversiekoers met gesloten beurzen te verwezenlijken; een conversiekoers van bijv. 157% kan bereikt worden door 157 obligaties in te wisselen voor 100 aandelen. Het spreekt vanzelf dat een dergelijke regeling niet bevorderlijk zou zijn voor de goede verhouding tussen emittent en belegger, en het welslagen van een uitgifte onder dergelijke voorwaarden zou dan gevaar kunnen lopen.

We mogen er daarom van uitgaan dat de ondernemer er steeds naar zal streven het aantal bij conversie in te leveren obligaties tot een minimum te beperken. Bogaert ²⁾ stelt hiervoor in zijn dissertatie een maximum van 5. Indien wij deze grens als gegeven beschouwen, dan is het aantal koersen dat als mogelijke conversiekoers kan optreden zeer beperkt bij toepassing van conversietechniek 1.

De 2e conversietechniek, waarbij sprake is van bijstorting van een bedrag in contanten, is voor alle conversiekoersen toepasbaar. De keuze van de conversiekoers is niet louter een technische kwestie; deze kan van invloed zijn op de vermogensstructuur van de onderneming. Een bijstortingsregeling heeft immers tot gevolg dat ten tijde van de conversie een extra hoeveelheid middelen aan de onderneming toevloeit.

De tien recente leningen leveren wat conversietechniek betreft het volgende beeld op.

In zeven gevallen werd conversietechniek 2 gebruikt (de bijstortingsregeling). Bij de leningen van Stokvis, Drentsch-Overijsselse Houthandel, Hoek en Van Berkel bestaat de indruk dat de bijstortingsregeling om afrondingsredenen is gekozen.

* In het eerste deel, dat verscheen in *ESB* van 13 december 1972, werd ingegaan op het gezichtspunt van de ondernemer.

¹⁾ De converteerbare obligatie, *Het tijdschrift voor Vennootschappen, verenigingen en stichtingen*, 1959.

²⁾ *Conversietechniek bij converteerbare obligaties*, Tilburg, 1961.

Bij de leningen van Proost en Brandt (1961 en 1971) en van Van Gelder is het bij te storten bedrag zó groot, dat hier waarschijnlijk bewust deze conversietechniek is gekozen om ten tijde van de conversie een extra hoeveelheid liquiditeiten te verkrijgen.

Bij de leningen van AKU, Nederlandse Middenstandsbank en Nijverdal-ten Cate treffen we conversietechniek 1 aan, met dien verstande dat de omwisseling bij AKU en de NMB niet geheel met gesloten beurzen zal geschieden. Bij deze ondernemingen, die een kleine aandelencoupure kennen wordt namelijk het aantal voor een obligatie te verkrijgen aandelen bepaald door de conversieprijs te delen op de nominale waarde van de obligatie.

Indien het aantal aldus te verkrijgen aandelen niet op een geheel getal uitkomt, dan zal de resterende fractie van een aandeel terugbetaald worden op basis van de beurskoers ten tijde van de conversie. Uiteraard moeten we bij deze berekeningen de nominale waarde van de obligaties (die in § luiden) omrekenen in guldens (waarin de aandelen zijn genoteerd).

Zeer interessant is, gezien de onzekerheid op de valutamarkt, de bepaling bij deze twee leningen dat bij berekening van het aantal bij conversie te verkrijgen aandelen de waarde van de dollar op f. 3,60 zal worden gesteld. Een pariteitswijziging van de dollar t.o.v. de gulden, welke uiteraard van invloed is op het in guldens terug te betalen bedrag bij aflossing, zal dus geen invloed hebben op de conversiekoers.

Conversiebevorderende bepalingen

Zoals reeds eerder is besproken, ligt het tegenwoordig in de bedoeling van vrijwel iedere ondernemer die converteerbare obligaties uitgeeft, om via deze emissie tot vergroting van het permanente vermogen te komen. Daarom zijn tegenwoordig meestal bepalingen in de leningsvoorwaarden opgenomen waardoor de ondernemer de conversie kan bevorderen.

Als eerste mogelijkheid is het recht van vervroegde aflossing te noemen. De ervaring leert dat wanneer de aandelenkoers zich boven de conversiekoers verheft, de houders van de converteerbare obligaties zich toch geenszins haasten met omwisselen, omdat de hoge aandelenkoers dan wordt weerspiegeld in een hogere beurswaardering van de converteerbare obligaties. Om deze afwachtende houding van de beleggers tegen te gaan, kan de onderneming haar converteerbare obligaties vervroegd aflosbaar stellen, zodat de obligatiehouders, op straffe van verlies van eigen voordeel, wel tot conversie moeten overgaan. Op deze manier weet de onderneming het gevaar te omzeilen dat een slecht beursklimaat in de toekomst de koers van haar aandelen dusdanig zal drukken dat conversie voor haar obligatiehouders niet meer aantrekkelijk is.

Een recent voorbeeld is de lening ten laste van Hoeks Machine- en Zuurstoffabriek die per juli 1971 vervroegd aflosbaar werd gesteld. De koers der aandelen (ca. 630%) bewoog zich aanzienlijk boven de conversiekoers.

Een tweede conversiebevorderende bepaling voor de ondernemer is het recht van verlaging van de conversiekoers. Een verlaagde conversiekoers kan bestemd zijn voor alle obligaties, maar kan ook alleen van toepassing zijn op de groep obligaties die op het moment der verlaging aflosbaar zijn gesteld. Het kan

gebeuren dat de aandelenkoers zo laag is geworden dat de obligatiehouders door geen enkele conversiekoers te verleiden zijn om tot omwisseling van hun stukken over te gaan.

Een recent voorbeeld hiervan is te vinden bij Van Gelder Papier, waarvan de aandelenkoers ten gevolge van ernstige moeilijkheden beneden pari is gedaald, terwijl de conversiekoers van de in 1962 uitgegeven lening 325% bedraagt.

Opgemerkt dient te worden dat zich gedurende de looptijd van de lening ontwikkelingen kunnen voordoen waardoor de ondernemer niet zoveel prijs meer stelt op daadwerkelijk optredende conversie. Dit kan bijvoorbeeld verband houden met de financieringskosten die na conversie hoger kunnen uitvallen en dan nauwelijks op te brengen zijn door een onderneming met matige bedrijfsresultaten. Uiteraard zullen in een dergelijk geval de balansverhoudingen niet de verbetering ondergaan die conversie teweeg had kunnen brengen.

DE BELEGGER EN DE CONVERTEERBARE OBLIGATIE

De converteerbare obligatie als aantrekkelijke beleggingsmogelijkheid

Dat de converteerbare obligatie als financieringsvorm zo'n grote vlucht heeft genomen in de afgelopen tientallen jaren is uiteraard in eerste instantie te danken aan de welwillende opstelling van de individuele belegger t.o.v. deze beleggingspapieren. Deze positieve houding is te danken aan de volgende eigenschappen.

1. Omdat de converteerbare obligatie alle eigenschappen van een gewone obligatie draagt, wordt deze financieringsvorm gerekend tot de risicomijdende beleggingen. Het is een bekend verschijnsel dat de mogelijkheden voor emissie van risicomijdende beleggingspapieren veel groter zijn dan voor risicodragende.

2. Indien de aandelenkoers zich boven de conversiekoers begeeft, kan de belegger door conversie een voordeel behalen waarvan de grootte afhankelijk is van de gekozen conversietechniek en van het verschil tussen aandelenkoers en conversiekoers op het moment van omwisseling.

3. Ook in het koersverloop van convertibles schuilt een interessant aspect voor de belegger. Indien de aandelenkoers zich boven de conversiekoers begeeft, dan zal dit koersverschil tot uitdrukking komen in een hogere beurskoers voor de converteerbare obligaties. Dientengevolge zal de obligatiehouder meestal weinig haast hebben met omwisseling van zijn obligaties. Zijn converteerbare obligaties kennen, rekening houdend met de gebezigde conversietechniek, dezelfde beurswaardering als de bij omwisseling te verkrijgen aandelen. Indien de aandelen beneden de conversiekoers noteren (een blik op de beurspagina leert dat dit vaak voorkomt), dan is de conversie niet actueel. De converteerbare obligaties kunnen dan als gewone obligaties worden gewaardeerd. Als de rentestand sinds de uitgifte niet al te zeer gewijzigd is dan zal de koers van de converteerbare obligatie ongeveer rond pari blijven hangen. Een en ander houdt in dat de converteerbare obligatie veel gevoeliger is voor koersstijgingen dan voor koersdalingen.

Bescherming van het conversierecht

Wanneer tijdens de looptijd van een converteerbare obligatielening nieuwe aandelen worden uitgegeven, dan kan de waarde van het conversierecht in zekere mate worden aangetast. Zo zal het veelal gebeuren dat bij een uitkering van stockdividenden of bonusaandelen de aandelenkoers evenredig met een dergelijke uitkering omlaag gaat. Een dergelijke koersdaling is uiteraard in het nadeel van de bezitters der converteerbare obligaties omdat het verschil tussen conversiekoers en aandelenkoers zich dan in een voor hun nadelige richting wijzigt. Om hieraan tegemoet te komen is meestal in de leningsvoorwaarden de bepaling opgenomen dat de conversiekoers onder dergelijke omstandigheden zal worden aangepast.

De nieuwe conversiekoers wordt bepaald op de uitkomst die verkregen wordt door de dan geldende conversiekoers te vermenigvuldigen met de uitkomst van de volgende formule:

$$\text{factor} = \frac{A \times p + B \times q}{(A + B) \times p}$$

A = het vóór de emissie uitstaande nominale aandelenkapitaal;

B = het nominale bedrag der nieuw uit te geven aandelen;

q = de emissiekoers der nieuw uit te geven aandelen. Deze koers van uitgifte wordt bij aandelenuitkering ten laste van enige reserve aangenomen op nihil, bij uitkering van aandelen als dividend op 100%;

p = het koersgemiddelde van de gewone aandelen berekend over een periode van 20 dagen direct voorafgaande aan de dag der officiële aankondiging.

Bovenstaande formule is nog maar vrij kort in gebruik. Tot voor enkele jaren werd een iets andere formule gebruikt waarin voor p niet de beurskoers, maar de oude conversiekoers werd genomen. Het is trouwens opvallend dat bij alle bepalingen over mutaties van de conversiekoers steeds de mededeling ontbreekt op welke wijze een nieuwe conversiekoers gerealiseerd zal worden, m.a.w. het is onbekend welke conversietechniek wordt toegepast in de nieuwe situatie. Vermoedelijk zal, wanneer gebruik is gemaakt van een bijstortingsregeling, het bij te storten bedrag verlaagd worden met het verschil tussen oude en nieuwe conversiekoers.

Van den Donk toont aan de hand van enkele voorbeelden aan dat een dergelijke handelwijze een ernstige benadeling van de bezitters der converteerbare obligaties met zich kan brengen ³⁾. Kortweg aangeduid komt deze benadeling hier op neer dat het hefboomeffect dat een flink bijstortingsbedrag op de obligatiekoers kan hebben in belangrijkheid afneemt omdat bij de aangepaste conversieregeling juist dit bij te storten bedrag wordt verminderd. De benadeling van de obligatiehouders kan ook als volgt worden gezien. Met het conversierecht hebben de obligatiehouders in feite een claim in handen op een bepaald gedeelte van het aandelenkapitaal. Indien nu vóór het conversiestip het aandelenkapitaal toeneemt, dan zal deze claim relatief kleiner worden.

Om aan alle genoemde problemen tegemoet te komen is wel voorgesteld om bij conversie aandelen uit te reiken die nog voorzien zijn van alle dividendbewijzen die gedurende de looptijd van de lening aan-



Alle bankzaken
65 vestigingen
in Nederland
Affiliatie te New York

(I.M.)

gewezen waren als claims bij voorkomende emissies, bonusuitkeringen enz. Bij toepassing van deze regeling zou geen enkele partij benadeeld worden. Het is daarom jammer dat praktische bezwaren ruime toepassing van deze regeling in de weg staan.

Een belangrijk punt is al de lange conversieperiode die meestal van toepassing is. Hierdoor kan het gebeuren dat aan de uit te reiken aandelen dividendbewijzen van jaren her gehecht moeten zijn. Het toegepaste principe is echter juist: het aantal uit te reiken aandelen bij conversie wordt naar evenredigheid verhoogd. Dit evenredigheidsbeginsel treffen we aan bij de leningen van de AKU en de NMB. Hier wordt het aantal bij conversie te verkrijgen aandelen berekend door de nominale waarde van de obligatie te delen door de conversieprijs. Een lagere conversieprijs heeft dan automatisch een hoger aantal uit te reiken aandelen tot gevolg.

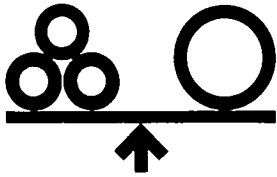
Slotbeschouwing

Blijkens het voorafgaande zijn het tegenwoordig vooral de sterke ondernemingen die de converteerbare obligatie benutten. Het ligt dan vrijwel steeds in de bedoeling langs deze weg permanent vermogen aan te trekken. Een interessante toepassingsmogelijkheid van de converteerbare obligatie doet zich trouwens voor bij fusies.

Het kan voorkomen dat de samenvoeging van de aandelenkapitalen van een tweetal fuserende ondernemingen bij de nieuw te vormen onderneming leidt tot een overvloed van eigen vermogen, wat uiteraard een grote financieringslast met zich brengt.

Alleen al om psychologische redenen zal de nieuwe onderneming proberen een dividendverlaging in het fusiejaar te voorkomen. Om aan deze problemen het hoofd te bieden luidt een omwisselingsaanbod tegenwoordig nogal eens geheel of gedeeltelijk in converteerbare obligaties. De financieringslasten komen dan voor de nieuw gevormde maatschappij aanmerkelijk lager uit, terwijl op den duur toch een groei van het permanente vermogen kan worden bereikt. Recente voorbeelden van deze toepassing zijn de emissies van Nijverdal-ten Cate (1970, bij de overname van Gelderman), Vihamij-Buttinger (1970, aandeelhouders Buttinger kregen, naast aandelen, ook convertibles aan-

³⁾ De positie van een houder van converteerbare obligaties bij kapitaaluitbreiding, *ESB*, 11 en 18 april 1962.



Het moderne geldwezen

DRS. A. D. DE JONG*

Aangezien deze rubriek voornamelijk is gewijd aan specifieke onderwerpen, die betrekking hebben op de geld- en kapitaalmarkt, is het aardig om ter afwisseling ook eens aandacht te besteden aan een meer algemene beschrijving van de vraagstukken op het gebied van het geldwezen. Aanleiding hiertoe vormt de verschijning van de twaalfde druk van het standaardwerk *Het moderne geldwezen* van Korteweg en Keesing 1), dat al door vele generaties economen als leerboek wordt gebruikt.

De eerste druk van dit boek verscheen in 1945 en sindsdien is het voortdurend bijgewerkt met het oog op de veranderde ontwikkelingen en inzichten. De nieuwste druk wijkt echter qua uiterlijk en inhoud sterk af van de voorgaande. In plaats van één stemmige zwarte band bestaat *Het moderne geldwezen* nu uit vier fleurige delen, die achtereenvolgens gewijd zijn aan inleiding en macro-economische uitgangspunten, de techniek van het betalingsverkeer, de geldtheorie, en de geldpolitiek. In verband

met deze nieuwe indeling zijn de hoofdstukken op een andere manier gegroepeerd. Het betoog heeft een strakkere lijn gekregen door de ontwikkeling van het muntstelsel in enkele landen te verwijzen naar de bijlagen. Hier heeft ook het vraagstuk van het wezen en de waarde van het geld, dat tegenwoordig niet meer zo in de belangstelling staat, een plaats gekregen. Het is de bedoeling, dat elk deel afzonderlijk gebruikt (en gekocht) kan worden. Telkens worden aan het begin van een deel de relevante begrippen, voor zover die in de voorgaande delen al ter sprake zijn gekomen, kort samengevat. Degenen die vooral geïnteresseerd zijn in de praktijk van het geldwezen kunnen daarom volstaan met de delen II en IV (de techniek van het betalingsverkeer en de geldpolitiek), terwijl de meer theoretisch belangstellenden wellicht alleen deel I en III (macro-economische uitgangspunten en geldtheorie) ter hand zullen nemen. Met het oog op deze tweedeling is het lastig, dat zich alleen in deel II

en IV trefwoordenregisters bevinden (voor resp. de eerste twee delen, en het gehele boek), zodat het aanbeveling verdient om in elk deel een volledig trefwoordenregister op te nemen. Nieuw in vergelijking met de vorige druk is de samenvatting aan het einde van elk hoofdstuk van de daarin behandelde stof. Dit is bij een leerboek bepaald onontbeerlijk om de grote lijn niet uit het oog te verliezen, terwijl ook de haastige student er gaarne gebruik van zal maken. Een aparte opmerking moet gemaakt worden over de bijzondere wijze, waarop deze druk tot stand is

* De auteur is medewerker bij het Economisch Bureau van de AMRO-bank te Amsterdam.

1) S. Korteweg en F. A. G. Keesing, *Het moderne geldwezen*, twaalfde, geheel herziene druk, bewerkt in samenwerking met H. de Haan, S. K. Kuipers en J. K. T. Postma. Noord-Hollandsche Uitgevers Maatschappij, Amsterdam, 1971, 4 delen, 682 blz., f. 75,40 (= f. 14,90 + f. 24,50 + f. 19,50 + f. 16,50).

geboden) en Amalga (1970, aandeelhouders DRU kregen een aanbod dat ten dele in nieuw uit te geven converteerbare obligaties luidde).

De laatste jaren komen steeds meer ondernemingen met kleine aandelencoupons op de beurs. Deze ontwikkeling kan interessante gevolgen hebben voor de in de toekomst uit te geven converteerbare leningen. Zoals reeds geschetst bij de bespreking van de door AKU en de NMB uitgegeven leningen, kan dan op eenvoudige wijze een conversietechniek worden gekozen die geen bijstortingsregeling vraagt en die bij kapitaalmutaties van de onderneming een voor alle partijen bevredigende aanpassingsregeling kent.

De overvloed van dollars in Europa heeft er in de laatste jaren toe geleid dat een aantal grote Nederlandse ondernemingen speciale leningen heeft uitgegeven, luidend in dollars. Bij deze emissies was vrije inschrijving mogelijk, dit in tegenstelling tot de meeste emissies, waarbij sprake is van een voorkeursrecht voor de bestaande aandeelhouders.

Het is niet onmogelijk dat dit claimrecht in de toekomst een minder belangrijke rol gaat spelen dan tot op heden. De kleine aandelencoupon vereist namelijk

inlevering van een groot aantal claims voor een obligatie en omdat aan een claim doorgaans toch al niet zo'n grote geldswaarde wordt toegekend dreigt de claimhandel dan te onttaarden in een enorm snipperwerk. Bovendien zullen grote ondernemingen wellicht op de Europese kapitaalmarkt willen emitteren en dan zou een claimrecht, gezien de vaak geringe verspreiding van de aandelen, het welslagen van de emissie in de weg kunnen staan.

Uit het feit dat ondernemingen bij uitgifte van een converteerbare obligatie vaak in staat zijn een rentepercentage te bedingen dat soms 1% lager ligt dan het rentepercentage der staatsleningen, blijkt dat de belegger bereid is een prijs te betalen voor het conversierecht, wellicht in de hoop dat dit recht hem enigszins beschermt tegen de voortschrijdende inflatie.

Omdat, zoals in het voorgaande is geschetst, ook voor de ondernemer bijzonder aantrekkelijke aspecten van de converteerbare obligatie te signaleren zijn, is het te verwachten dat deze financieringsvorm zich ook in de toekomst in een grote populariteit mag verheugen.

A. Buijs

gekomen. De schrijvers en bewerkers vormden een werkgroep, waarbij men elkaars ontwerp-hoofdstukken amendeerde, terwijl de hoofdstukken ook getoetst werden in responsie-colleges van de Groningse economische faculteit. Deze zorgvuldige werkwijze, die voor een leerboek alleen maar kan worden toegejuicht, heeft tot gevolg gehad, dat het boek al voor de publikatie vele malen kritisch is bezien. Hoewel men hierdoor wel enig gras voor de voeten van de recensenten zal hebben wegge-maaid, blijven er toch nog wel enkele opmerkingen te maken.

Het eerste deel, dat bestemd is voor hen, die nog weinig kennis hebben van de macro-economie, begint met enkele inleidende opmerkingen over de aard en het karakter van de economische wetenschap (voor dergelijke opmerkingen wordt hier overigens de Griekse term „prolegomena”, dit is hetgeen vooraf wordt gezegd, geïntroduceerd). Zeer nuttig is de behandeling van de nationale rekeningen te zamen met de economische kringloop, waarbij men ook al spelenderwijs vertrouwd wordt gemaakt met de bekende begrippen als Y, C, I, S enz. Bij de behandeling van het evenwichtspeil van het nationale inkomen wordt een model gebruikt, dat ook de overheid en het buitenland omvat, maar de financiële sfeer wordt nog bewaard tot deel III (geldtheorie).

In het tweede deel, dat gewijd is aan de techniek van het betalingsverkeer, komen allereerst ter sprake de verschillende soorten standaarden en munten, alsook het ontstaan van bankbiljetten en giraal geld. Bij de behandeling van het bankwezen wordt veel aandacht besteed aan het liquiditeitsprobleem. Ter illustratie van de verhouding tussen de aangetrokken en de uitgezette gelden wordt gebruik gemaakt van een „geconsolideerde” balans van AMRO en ABN. Opgemerkt kan worden, dat de liquiditeitsgraad (plm. 50%) wel wat geflatteerd is door meetelling van het omvangrijke Eurovalutabedrijf van beide instellingen. Naast de spaarrekeningen op termijn, die op blz. 160 als enige genoemd worden, bestaan er overigens ook spaarrekeningen met een vaste looptijd. Het geldscheppingsproces (voor niet-ingewijden altijd een geheimzinnige zaak) wordt aan de hand van een schema uit de doeken gedaan. Daarnaast wordt terecht ook aandacht besteed aan de recente ontwikkeling in het bankwezen en aan de opvattingen van De Nederlandsche Bank over de secundaire liquiditeiten. In het hoofdstuk over de middelen van de geldpolitiek en de financiële overheidspolitiek wordt een duidelijke en volledige uiteenzetting gegeven van de instrumenten, die de centrale bank en de overheid in de loop der jaren hebben gehanteerd en waarvan de consequenties voor de geld- en kapitaalmarkt al vaak het onderwerp

van deze rubriek zijn geweest. Bij de behandeling van de internationale betalingen is niet vergeten om een plaats in te ruimen voor de Eurodollarmarkt. Het hoofdstuk gewijd aan de glorie en het verval van de gouden standaard is, hoewel het een voorbije periode betreft, nog zeer lezenswaard. Het tweede deel wordt afgesloten met het ontstaan en de rol van het IMF in het naoorlogse betalingsverkeer.

Deel III heeft de geldtheorie als onderwerp. Het is stellig het minst gemakkelijke onderdeel van dit boek, vooral door het kwistig gebruik van grafieken en vergelijkingen (in hoofdstuk XII al ruim 150!). Toch moet deze aanpak, waarmee bij de macro-economische uitgangspunten in het eerste deel al een begin werd gemaakt, zeker als een grote verbetering worden beschouwd. In de vorige druk kwamen formules nauwelijks voor, waardoor de behandeling vaak wat „zweverig” werd. Bij de nieuwe opzet maakt de met formules „doorschoten” tekst het echter vaak moeilijk om de grote lijn te volgen, zodat een uitgebreide verbale samenvatting aan het einde van elke paragraaf de duidelijkheid zeker ten goede zou komen. Achtereenvolgens komen ter sprake de klassieke en de Keynesiaanse interesttheorie en de wisselwerking tussen de geldsfeer en de goederensfeer in een besloten resp. een open volkshuishouding. Bij het model van de open volkshuishouding worden de evenwichtsvoorwaarden afgeleid voor situaties, waarbij van het reële nationale inkomen, de prijzen en de wisselkoersen telkens één grootheid variabel is en de andere twee worden verondersteld constant te zijn. De actuele controverse tussen de Keynesianen en de monetairisten over de effectiviteit van de monetair politiek wordt wel kort aangeduid maar niet verder uitgewerkt.

In het vierde deel staat de geldpolitiek centraal. Begonnen wordt met een algemene uiteenzetting over de economische politiek en de daarmee nagestreefde bekende vijf doelstellingen (ook het milieu als actuele zesde doelstelling wordt al genoemd). Bij de bespreking van de monetaire politiek wordt veel verwezen naar de in deel II besproken middelen van de geldpolitiek en de financiële overheidspolitiek, zodat de opzet om elk deel afzonderlijk te kunnen gebruiken, hier minder opgaat. Bij de financiële overheidspolitiek wordt een heldere uiteenzetting gegeven van het structurele begrotingsbeleid en de daarbij gehanteerde Zijlstra-norm. Het hoofdstuk over de Europese monetaire integratie kan zeker als een aanwinst worden beschouwd. Men waagt zich hier terecht niet aan ál te optimistische geluiden, en geeft duidelijk de vele problemen aan, die overwonnen moeten worden. Deel IV wordt afgesloten met de monetair-politieke vraagstukken in het kader van het IMF, met name het vraagstuk van de wisselkoersen (vast, zwevend, kruipend), de gewenste omvang van de monetaire reserves en de samenstelling daarvan (o.a. de SDR's).

Samenvattend kan worden gezegd, dat *Het moderne geldwezen* door deze nieuwe druk een complete gedaante- verwisseling heeft ondergaan, die zeker als een grote verbetering kan worden gezien. De inhoud is nu weer „up to date”, maar zal voortdurend om herziening vragen, ook al gezien het gebruik als leerboek. De splitsing van de veelomvattende stof in een viertal aparte delen komt tegemoet aan het idee van „elk wat wils”. Het boek als geheel heeft door de vaak overstelpende volledigheid ook een belangrijke functie als naslagwerk.

A. D. de Jong



Boeken nieuws

Frank Davidson: Management Consultants, Thomas Nelson and Sons Ltd., Londen, 138 blz., £ 2,75.

Organisatie-adviseur is een beroep dat sterk in opkomst is. Het is dan ook een beroep dat met een zekere achterdocht wordt bekeken door de leiders van ondernemingen. Deze achterdocht wordt veroorzaakt door de beunhazerij die in dit beroep welig tiert, maar ook door het feit dat

organisatie-adviseurs, meer dan andere adviseurs, op de stoel van de ondernemer gaan zitten. Zij zijn de loodsen die het soms gammele scheepje dat onderneming heet, een goede haven moeten binnensturen. Tenslotte zijn organisatie-adviseurs duur en menige, vooral kleine, on-

onderneming schrikt terug voor de kosten die hun adviezen met zich brengen.

Niettemin is het opzetten en leiden van een onderneming langzamerhand zo'n ingewikkeld werk geworden dat er een liefde-haatverhouding tussen ondernemers en organisatieadviseurs is ontstaan. Zonder elkaar deugen zij niet en met elkaar meugen zij niet. Over deze verhouding handelt dit boek, waarbij verschillende aspecten de aandacht krijgen.

In de eerste plaats gaat de schrijver in op het ontstaan van organisatieadviseurs. De vraag naar en de behoefte aan advies is zo oud als de mensheid zelf. Bijbelse figuren als Jethro en Josef worden genoemd en zelfs wordt gesteld dat Kain Abel versloeg omdat hij van zijn broer een hem onwelgevallig advies zou hebben gekregen. Maar de echte organisatieadviseur moet men zoeken in het gevorderde industriële tijdperk. Het waren Taylor en Gilbreth in de Verenigde Staten — beiden ook wel vaders van „scientific management” genoemd — die men in de tweede helft van de vorige eeuw met recht als de eerste industriële adviseurs kan beschouwen. Hun adviezen bleven echter beperkt tot verhoging van de produktiviteit door middel van arbeidsstudie en werkmethodeverbetering en de daarmee samenhangende beloningsstelsels.

Daarna beschrijft Davidson de ontwikkeling die het vak in de loop van deze eeuw heeft ondergaan. Van arbeidsstudie groeide het tot wetenschappelijke bedrijfsorganisatie en beter nog tot „scientific management”. Het gehele beleid van de ondernemer is zo langzamerhand het object van de bedrijfsorganisatie geworden en steeds weer hebben nieuwe technieken hun intrede gedaan. De schrijver noemt de afzetproblematiek, de toepassing van wiskundige methoden, zoals „operations research” en de automatische verwerking van gegevens. De invasie van de adviseurs in de directiekamers van de ondernemers was echter volledig toen de ondernemingsstrategie en de planning op lange termijn het doelwit van de organisatieadviseurs begon te worden.

Hoewel het boek zuinig is met kwantitatieve gegevens, wordt niettemin vermeld dat in 1969 het aantal praktiserende organisatieadviseurs in de Verenigde Staten ongeveer 45.000 bedroeg en in het Verenigd Konink-

rijk ca. 3.000. De jaarlijkse groei schat men op 12%. Tevergeefs heb ik gezocht naar een vergelijkbaar cijfer voor Nederland. Het betrouwbaarste gegeven is het aantal adviseurs, verenigd in de Orde van Organisatie-Adviseurs (OOA). De circa 200 leden van deze organisatie vormen een gekwalificeerde groep, die moet voldoen aan stringente eisen van theoretische vorming en praktische ervaring. Deze groep is slechts een kleine fractie van het totale aantal al dan niet gekwalificeerde organisatieadviseurs in Nederland.

Terugkerend tot het boek van Davidson stel ik tot mijn schrik vast dat ik eigenlijk in het eerste hoofdstuk: „The Emergence of the Consultant” ben blijven steken. Het boek bevat niet minder dan vijftien hoofdstukken die men eigenlijk heel goed onafhankelijk van elkaar kan lezen. Zij handelen over het betrekken van de ondernemingsleiding in het werk van de adviseur, over nieuwe management-technieken, over het professionalisme in de bedrijfsorganisatie en over de opleiding en achtergronden van de adviseur. In verband met dit laatste ziet men een toenemende tendentie de organisatieleer, die van vele wetenschappelijke walletjes eet, te stoelen op economische, sociologische en psychologische principes, naast de oude in het algemeen technische achtergrond.

Het is duidelijk dat de grote ontwikkeling van het vak bedrijfsorganisatie en specialisatie in het bedrijfsadvieswerk heeft veroorzaakt. Zo ziet men, naast de produktieadviseur, adviseurs ontstaan op het gebied van de afzet (marketing), van de administratieve automatisering en op het gebied van het personeelsbeleid in ruime zin (ook opleiding en werving). Daar algemene bedrijfsadviezen liefst zo integraal mogelijk moeten zijn, dus voor de onderneming als geheel moeten gelden, ziet men tevens een concentratie bij de organisatieadviesbureaus. In Amerika en Engeland is deze concentratie sterk doorgevoerd; daar beheersen weinige grote bureaus een groot deel van de markt. Ook in Nederland is deze ontwikkeling waar te nemen, ook al blijven de kleine adviesbureaus een niet onbelangrijke functie vervullen.

Zeer belangwekkend zijn de hoofdstukken 14 en 15 van het boek. Eerstgenoemd hoofdstuk handelt over de adviseur als manager. Davidson heeft door middel van een aardige analyse aangetoond waarom

organisatieadviseurs het als manager dikwijls niet zo goed doen. Zeker geldt dit voor de adviseurs die worden geplaatst op de stoel van de ondernemende manager, de man die iets van de grond af moet opbouwen. Beter voldoet de adviseur in directeursposities die men als professioneel ziet en waarbij het gaat om het beheer van een lopend bedrijf. Maar ook dan nog voldoet de organisatieadviseur beter in een staffunctie dan in een lijnfunctie en kan een te langdurige carrière als adviseur hem ongeschikt maken voor het leiderschap van een onderneming.

Het in hoofdstuk 15 behandelde probleem van de relatie adviseur-kleinere onderneming is van groot belang. De kleinere onderneming (hier zijn bedoeld de ondernemingen met een omzet van circa f. 10 mln. en een personeelsbestand van ongeveer 250 personen) heeft een veel grotere behoefte aan bedrijfsadviezen dan de grote onderneming. Niettemin zijn er tal van factoren die maken dat de kleinere onderneming onvoldoende gebruik maakt van de diensten van derden. De hoge kosten verbonden aan bedrijfsadviezen zijn een voorname oorzaak van dit verschijnsel, maar daarnaast zijn er ook andere barrières die een goede adviesrelatie in de weg staan. Dikwijls liggen zij op het psychologische vlak.

Het boek van Davidson heeft de voornaamste problemen rondom het organisatieadvieswerk op heldere wijze gesteld en ontwikkelingen voor de toekomst aangegeven. De schrijver heeft een luchtige schrijffrantaal, waarbij hij het element van de humor — typisch Britse humor — niet heeft geschuwd. Met recht kan men zich de vraag stellen of de in het boek beschreven Brits-Amerikaanse toestanden ook op ons land betrekking hebben. Ik meen dit volmondig te kunnen onderschrijven, ook al is de nuancering in ons land hier en daar wat anders. Wie over de Nederlandse organisatieadviseurs en hun werk wil lezen, raadplege het in 1966 verschenen jubileumboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de eerder genoemde OOA¹⁾. Daarin schrijft o.a. de nestor van de Nederlandse organisatieadviseurs, Ir. E. Hijmans: „De organisatiekunde is in beweging omdat zij geen weten-

¹⁾ *Organiseren - Organiseatiekunde; beschouwingen van organisatieadviseurs*, Samsom NV, Alphen aan den Rijn, 1966, 316 blz.

schap kan zijn, maar een versmelting van weten en willen, gestuwd door maatschappelijke krachten". Wetenschap of geen wetenschap, de problematiek van de organisatiekunde

en van haar professionele beoefenaars is er niet minder interessant om.

P. van Zuuren

C. D. Harbury: An introduction to economic behaviour. Fontana Introduction to Modern Economics, Meulenhoff-Bruna NV, importeur, Amsterdam, 206 blz., f. 10.

Enige tijd nadat Pinguin Pockets begon met de voortreffelijke uitgavenreeks waarin verschillende onderdelen van de economische theorie in handzame vorm worden hergegrepeerd door middel van artikelenseries van moderne en gezaghebbende auteurs, heeft nu ook een andere Engelse uitgeverij, Fontana/Collins, een zevental paperbacks geprogrammeerd die als geheel gezien een vrij breed basisoverzicht geven van de stand van de economische wetenschap van dit ogenblik. *An introduction to economic behaviour* is daarvan het eerste deel. De auteur, hoogleraar economie en hoofd van het „Department of Humanities” van de City University van Londen en tegelijkertijd ook „supervisor” van de gehele serie, beoogt de lezer hiermee in te leiden in het begrippenapparaat van de economische theorie, het denkpatroon van de beoefenaars van de wetenschap, en van de overheid in haar voorbereiding van economisch-politieke beslissingen.

Harbury maakt al direct duidelijk wie hij als „de lezer” ziet, namelijk de student economie in het eerste jaar van zijn studie en daarnaast iedereen die zich een zekere basiskennis op economisch gebied wil eigen maken. Hij pretendeert dus beslist niet, zoals zovele „populair-wetenschappelijke” auteurs, te schrijven voor de „ontwikkelde en geïnteresseerde leek”, wie dat dan ook moge zijn. Deze verduidelijking is niet overbodig, zeker niet wanneer iemand zich bij het alleen al lezen van de inhoudsopgave kan afvragen of het wel mogelijk is om in ca. 200 bladzijden duidelijk te maken waar het bij het economische gedrag in de ruimste zin om gaat. Hierbij kan men tegelijkertijd in het boek een driedeling aanbrengen, en wel een micro-economisch onderdeel, handelend over het economische gedrag van de individuele consument en producent (de hoofdstukken 1 t/m 5), een macro-economisch deel, handelend over het economische gedrag van groepen in de volkshuishouding (de hoofdstukken 6 en 7) en een

afrondend en beschouwend deel, waarin ook het economische gedrag van de overheid wordt besproken (de hoofdstukken 8 en 9).

Het eerste van de negen hoofdstukken, *The Family Budget*, is al duidelijk zo inleidend als de titel van het boek uitdrukt: aan de hand van het bekende consumptiepatroon met goederen, prijzen en inkomens in verschillende klassen wordt toegevoerd naar het opbouwen van een algemene uitspraak over het consumentengedrag, en wel op zodanige wijze dat de lezer dit gehele opbouwproces vanaf het eerste woord kan volgen. Op vrijwel dezelfde manier gebeurt dit voor de producent in hoofdstuk 2, *The Business of Production*. Hoofdstuk 3, *Markets and Prices*, laat zien, na een korte expositie van het keuzeprobleem in de economie, hoe de consumenten en de producenten elkaar vinden op de markt, waarna hoofdstuk 4, *Supply and Demand in the Market for Goods*, de lezer informeert over verloop en betekenis van vraag- en aanbodcurven naar goederen en ook over de oorzaken en consequenties van verschuivingen ervan. Hoofdstuk 5, *Supply and Demand in other Markets*, rondt het prijstheoretische gedeelte af. De vele grafische voorstellingen geven hier een goede verheldering van de tekst, die met enkele formules nog wordt ondersteund.

Ondertussen is men al op de helft van het boek gekomen, zodat voor de twee resterende hoofddelen nog maar 100 bladzijden overblijven, terwijl het hier toch gaat om de meer „sprekende” hoofdonderwerpen van de economie, zoals inkomensstromen, werkgelegenheid en economische politiek. Voor de auteur blijkt dit gelukkig geen punt. Zo vertelt hoofdstuk 6, *National Income and Expenditure*, niet alleen wat het nationale inkomen is, hoe het wordt gevormd en besteed — dit aan de hand van een eenvoudig voorbeeld van een nationaal rekeningstelsel — maar geeft ook helder en schematisch weer hoe de verschillende delen ervan op

elkaar inspelen. Daarentegen vraagt hoofdstuk 7, *Income Determination*, wel wat meer zelfwerkzaamheid; hier worden iets moeilijker begrepen als evenwichtsinkomen, multiplier, marginale en gemiddelde consumptie- en spaarquote voor het voetlicht gebracht en wordt ook uitgelegd wat de „spaarparadox” inhoudt, dit aan de hand van eenvoudige grafieken en algebraïsche vergelijkingen.

Het derde deel, bestaande uit de hoofdstukken 8, *Economic Policy*, en 9, *The Methods of Economics; Tools and Techniques*, zou men, hoewel beide hoofdstukken qua inhoud sterk uiteenlopen, toch samen wel het best als een synthese van het voorgaande kunnen zien. Zij zijn wat meer beschouwend en samenvattend en hierbij neigt de auteur ertoe op sommige momenten het inleidende kader te overschrijden. Want hoofdstuk 8 bevat, naast een exposé van wat een overheidsbegroting inhoudt met als voorbeelden enkele cijfers voor Engeland, enkele gedachten over waarde-oordelen, inkomensverdeling en conflictsituaties welke zich kunnen voordoen bij het stellen van doeleinden van economische politiek. Hoofdstuk 9 tenslotte geeft een inzicht hoe men te werk moet gaan bij het opbouwen en weergeven van economische modellen: het beschouwend element ligt hier in de zin van het gebruik van de wiskunde, de juiste wijze van toetsen van resultaten, verband houdende met het empirische karakter van de economische wetenschap, en als voortvloeiend daaruit het trekken van conclusies uit waarnemingen ten einde te komen tot het opstellen en formuleren van economische wetten. Het boek is afgesloten met een appendix over de betekenis en het gebruik van grafieken in de economie.

Wil men nu een antwoord geven op de vraag in hoeverre de schrijver het door hemzelf gestelde doel heeft bereikt, dan kan met genoegen worden vastgesteld dat hij niet is verdronken in de veelheid van wat hij in een zo kort bestek had weer te geven. Op heldere en prettig-leesbare wijze, zonder daarbij overdreven te populariseren, leidt hij de lezer in tot het gedrag van individuele personen en ondernemers en van samenlevingen in hun totaliteit, gezien vanuit de gezichtshoek van het keuzeprobleem van het met schaarse alternatief aanwendbare middelen bereiken van een veelheid van rangschikbare doeleinden. Ongetwijfeld is het daarbij een goede gedachte ge-

weest, eerst gewoon te laten zien hoe dat gedrag is en pas wanneer de lezer met de elementen ervan vertrouwd is geraakt, wat meer te gaan „filosoferen”. Het is de auteur dan ook zeker niet kwalijk te nemen dat in deze opzet een aantal zaken wat minder uitvoerig moest worden behandeld. Ten aanzien van een tweetal daarvan rijst echter toch de vraag of zij, gezien de actuele belangstelling welke zij genieten, niet minder aandacht hebben gekregen dan waarop zij recht hadden.

In de eerste plaats moet worden vastgesteld, dat de schrijver onder „economic behaviour” naast de reeds opgesomde voorbeelden blijkbaar niet rekent het gedrag van landen en volkshuishoudingen ten opzichte van elkaar en ten opzichte van hun plaats in het economisch wereldbestel. Zeker, hij legt uit wat internationale handel is en geeft een paar bladzijden theorie over comparatieve kosten en wisselkoersvorming, maar aan een zo actueel punt als het bestaan en oplossen van internationale inkomensverschillen gaat het boek — helaas — voorbij.

In de tweede plaats zou, in het in vergelijking tot de omvang van het boek vrij grote hoofdstuk over economische politiek, met daarin een uitgebreide uitleg van het „laissez-faire”-beginsel als tegenpool van een centraal geleide economie, toch wel enigszins verduidelijkt mogen worden hoe zo'n centraal geleide economie in grote lijnen werkt, in plaats van te volstaan met de enkele opmerking dat (blz. 174) „in recent years, central planners in some Communist countries have come to realise that prices can play an important role in a socialist state, without private ownership of the means of production”.

Hoewel deze twee punten aan de didactische kwaliteiten van het boek niets afdoen, zijn zij juist zo expliciet genoemd omdat zij, gezien de ervaringen van de laatste jaren, toch zeer sterk leven bij eerstejaarsstudenten in de economie. En daarmee is men tegelijkertijd weer aangeland bij de vraag — reeds eerder gesteld — of het boek kan voldoen aan de eisen ten aanzien van hen voor wie het volgens de auteur in de eerste plaats geschreven is: diezelfde eerstejaarsstudenten in de economie. Uiteraard betreft dit dan de Nederlandse situatie en literatuurbehoefte. Een inleidend boek als dit kan in principe daaraan redelijk tegemoetkomen, omdat de universitei-

ten in ons land waar economie als hoofdvak wordt gedoceerd, zich meer en meer op het standpunt stellen dat de propaedeutische studie beoogt een globaal overzicht van het gehele arbeidsveld van de economie te geven. Het antwoord op de vraag zou dan het beste kunnen luiden dat het boek weliswaar voor een universitaire propaedeutische een wat te „kort bestek” bezit, maar ideaal is voor diegenen die na het eindexamen van het middelbaar onderwijs voornemens zijn economie te gaan studeren en zeer zeker ook voor hen die overwegen om, naast een volledige dagbetrekking, een avondopleiding MO-economie te gaan volgen. Het boek geeft die lezers een onmisbare informatie, die na aandachtig lezen tot basiskennis wordt welke van groot profijt zal zijn wanneer inderdaad het besluit om te gaan studeren wordt genomen. De Engelse taal waarin het boek is geschreven, kan daarbij een belangrijk voordeel zijn, omdat economiestudenten in het verdere verloop van hun studie veel Engelstalige literatuur zullen moeten lezen.

Tot slot zijn er enkele geconstateerde drukfouten te vermelden: blz. 45: voorlaatste regel „north-west” moet zijn „north-east”; blz. 77: 6e regel van onder: „2 tons” moet zijn „3 tons”; blz. 207: in grafiek, bovenaan de y-as: achter punt C staat tussen haakjes (£ 5,000, zero houses); dit moet zijn (£ 8,000, zero houses); blz. 208: 5e regel van onder: „Point G” moet zijn „Point C” en de 3e regel van onder „Point C” moet zijn „Point G”.

H. N. Hoogendonk

Landbouw-Economisch Instituut: Bedrijfsuitkomsten in de landbouw. Boekjaren 1967/68 t/m 1970/71, 's-Gravenhage, 1972, 179 blz., f. 10.50.

Dit overzicht van de bedrijfsuitkomsten in de landbouw (BUL) is de derde in deze reeks van jaarlijks verschijnende publikaties. Beoogd wordt een beeld te geven van de ontwikkeling van de bedrijfsuitkomsten van de Nederlandse landbouwbedrijven (excl. tuinbouw) onderverdeeld naar gebied, bedrijfstype en grootteklasse. De BUL is gebaseerd op de bedrijfsboekhoudingen van het LEI, waarbij uitsluitend gebruik is gemaakt van bedrijven waarvan ook eerdere uitkomsten bekend waren, zodat vergelijkingen kunnen worden gemaakt van de ontwikkeling van het gemid-

delde niveau van bedrijfsuitkomsten met voorgaande jaren. Tevens is in deze uitgave een overzicht gegeven van de ontwikkeling van de produktiviteit, van de opbrengstprijzen en kosten per eenheid produkt en van de spreiding en de hoogte van het arbeidsinkomen van de ondernemer en de volwaardige arbeidskracht; afzonderlijke aandacht is besteed aan de bedrijfsresultaten van bedrijven met betaalde arbeid.

Paul Taubman en Terence Wales: Mental ability and higher educational attainment in the 20th century. National Bureau of Economic Research Occasional Paper 118, New York, 1972, 47 blz.

Rapport over effectiviteit van het Amerikaanse hoger onderwijs samengesteld voor The Carnegie Commission on Higher Education.

ESB

Mededeling

Stadsvernieuwing

De Faculteit der Rechtsgeleerdheid van de Rijksuniversiteit te Leiden organiseert in samenwerking met het Instituut voor Bestuurswetenschappen een leergang over stadsvernieuwing.

De deelonderwerpen zijn:

1. Juridische aspecten, door Prof. Mr. P. de Haan;
2. Financiële aspecten, door Ir. C. de Cler;
3. Sociaal-psychologische aspecten, door Dr. J. van Londen;
4. Stedebouwkundige aspecten, door Ir. A. A. M. van den Berg.

De leergang wordt gehouden op de vrijdagmiddagen van 16 februari, 2, 16 en 30 maart en 13 april (forum o.l.v. Dr. S. O. van Poelje) in het Juridisch Instituut, Hugo de Grootstraat 27 te Leiden.

De leergang is vnl. bestemd voor bestuurders en ambtenaren van gemeenten en provincies en voor beleidsfunctionarissen uit de rijkssfeer, die een academische of daarmee gelijk te stellen opleiding hebben genoten. Het aantal deelnemers is beperkt tot 150.

Aanmelding vóór 26 januari a.s. bij het Instituut voor Bestuurswetenschappen, Sir Winston Churchilllaan 275, Rijswijk (ZH), tel.: (070) 90 77 62, tst. 119, met naam, functie, werkadres en correspondentie-adres.

De kosten ad f. 95 dienen, tegelijkertijd met de aanmelding, te worden overgemaakt op girorekening 9013 t.n.v. de Algemene Bank Nederland te Leiden t.b.v. bankrekening 56.65.19267 met vermelding „Leergang bestuursrecht”.

