

## Superstore

„Vakbeweging, studenten, welzijnsbepleiters, milieubeschermers, VPRO en andere maatschappij-kritische groepen, mocht u nog een niet voor protest gereserveerd uurtje over hebben en nog enkele niet beschilderde spandoeken, hier is een goed doel. Klim in de boom en desnoods in de gordijnen”.  
(*De ondernemer*, juli/augustus 1973)

Met behulp van deze taal trekt de Federatie van het Katholiek en Christelijk Ondernemersverbond in het Midden- en Kleinbedrijf (hier verder Federatie genoemd) ten strijde tegen de zgn. perifere detailhandelsvestigingen. Dit zijn grote, gemakkelijk per auto bereikbare, zelfbedienings-bedrijven buiten de bestaande winkelcentra en woonwijken. Dat ten strijde trekken moeten we wel met een grote korrel zout nemen, want de Federatie stelt zich als generaal ver achter de vuurlinie op en wil het vuile werk door maatschappij-kritische groepen laten doen. Ik ben bang dat een op deze wijze gevoerde strijd bij voorbaat verloren is. De Federatie doet er beter aan door met gefundeerde argumenten zelf als actiegroep binnen het midden- en kleinbedrijf op te treden.

De Federatie heeft een slechte strategie ontwikkeld. De argumenten die ze hierbij gebruikt, zijn weinig origineel; ze komen ook voor in de adviezen die diverse instanties over de perifere detailhandelsvestigingen gaven 1). De meeste argumenten lijken uit het advies van een door de regering-Biesheuvel ingestelde interdepartementale werkgroep te zijn gekomen. Hoewel deze werkgroep niet tegen de perifere vestiging of superstore was, liet ze erg kritische geluiden horen. Laat ik enkele argumenten noemen.

1. Superstores (de Federatie spreekt van „her-en-der-vestigingen”) tasten het natuurlijke milieu aan.
2. Superstores maken de consument afhankelijker van de auto; aanleg van nieuwe wegen is noodzakelijk.
3. Superstores onttrekken „schone” werkgelegenheid aan de bewoonde gebieden.
4. Voor de consumenten betekenen de superstores een teruggang in voorzieningen-niveau; wijk- en buurtwinkelcentra worden aangetast.
5. Door superstores verpauperen de binnensteden.

De ondernemers, georganiseerd in de Federatie, zijn door het noemen van deze argumenten plotseling milieubeschermers en concurrenten van de consumentenorganisaties geworden. Het is overigens vreemd dat deze organisaties, die zich waarschijnlijk blind staren op een lagere prijs, pro-superstore zijn. Ook al heeft de Federatie de consumenten-organisaties tegen, ze staat enigszins op gelijke lijn met de maatschappij-kritische Prof. Dr. A. van der Zwan, die aan de Erasmus Universiteit Rotterdam commerciële economie doceert. In *NRC Handelsblad* van 29 december 1972 verkondigde Van der Zwan dat door de superstores de welvaartsverdeling steeds schever gaat groeien. Door de concurrentie van deze winkelbedrijven wordt de omzet van het bestaande win-

kelapparaat afgeroomd, waardoor de voorzieningsgraad van dit apparaat binnen de bevolkingscentra afneemt. Dit gaat ten koste van de lagere-inkomensgroepen.

Zijn de door de Federatie genoemde argumenten onjuist? Ik meen van niet. Maar ze zijn tot nu toe weinig operationeel. Er blijven plannen voor nieuwe superstores komen en de gemeentebesturen die uiteindelijk hun fiat moeten geven, zijn tot nu toe weinig kritisch. Thans bestaan er reeds 13 superstores en zijn er nog 7 in aanbouw. Als de grootwinkelbedrijven hun zin krijgen, komen er nog eens 28 bij, zodat Nederland 48 van deze winkelreuzen kan krijgen.

De Federatie doet er beter aan zelf met gefundeerde studies te komen, waarin de argumenten nader worden uitgewerkt, of met plannen te komen om als kleine middenstand gezamenlijk tegen de superstores ten strijde te trekken. Prof. Van der Wilde deed over dit laatste in *ESB* een suggestie.

Daarnaast zou het toe te juichen zijn als gemeentebesturen er blijk van zouden geven zich van hun verantwoordelijkheid bewust te zijn; de ondernemers kunnen eraan meehelpen hen op deze verantwoordelijkheid te wijzen. Het vestigen van een superstore in een gebied, dat qua inwonertal niet veel meer zal groeien, leidt automatisch tot inkrimping van de bestaande winkelvoorzieningen, die veel last van de concurrentie zullen ondervinden. We moeten namelijk niet denken dat door een superstore het consumptiepakket van de bevolking zal groeien.

Dit betekent dat superstores slechts gevestigd mogen worden in groeiende bevolkingscentra. Bij het projecteren van nieuwe woonwijken dienen de superstores te worden geïntegreerd in de geplande winkelcentra omdat het voor het leefmilieu aantrekkelijker is alle wijkvoorzieningen binnen de woongebieden te houden. Het solitair vestigen leidt tot decentralisatie van de dienstverlenende bedrijven en daardoor tot onnodig verkeer.

Men mag pas tot het vestigen van een superstore besluiten indien op lange termijn voor de gehele gemeenschap de baten groter zijn dan de lasten. Tot die lasten moeten worden gerekend de voorzieningen die de gemeenschap ten behoeve van de superstore aanbrengt (bouwrijp maken van grond, aanleg van wegen enz.). Die lasten zullen trouwens door de superstore moeten worden betaald 2). Deskundigen zijn van mening dat indien de gemeenschapslasten in rekening worden gebracht, de superstore weinig kans van slagen heeft. Worden ze niet in rekening gebracht dan subsidieert de gemeenschap indirect de superstore. Gemeenschapsgeld lijkt mij daarvoor te schaars.

L. Hoffman

1) Een overzicht hiervan gaf Prof. Dr. J. P. I. van der Wilde, *Perifere detailhandelsvestigingen*, *ESB*, 27 juni jl., blz. 572-575.  
2) Misschien heeft het zelfs zin de superstore te laten bijdragen in een fonds voor noodlijdende middenstanders.

# Inhoud

<i>Drs. L. Hoffman:</i>	
Superstore .....	681
<b>Column</b>	
Van mussen en ministers, door <i>Drs. P. A. de Ruiter</i> .....	683
<i>Drs. A. M. C. Janssen:</i>	
Verplaatsing van rijksdiensten; effecten voor werkgelegenheid en bevolking .....	684
<i>Prof. Dr. N. Tiemstra:</i>	
Noordelijk perspectief (I); Noord-Nederland: oefenterrein voor profeten en schriftgeleerden .....	688
<i>Mr. W. J. de Graaff:</i>	
Verkeer, milieu en ruimtelijke ordening .....	692
<b>Toets op taak</b>	
De begrotingsruimte voor Noord-Brabant (1973-1978), door <i>Drs. J. D. Hilferink</i> .....	696
<b>Boekennieuws</b>	
Mr. M. M. Mendel: Het statutaire doel van de naamloze vennootschap, door <i>Mr. P. M. A. L. Plompen</i> .....	698
Prof. Dr. H. C. Kuiler: Inleiding tot de vervoers- en haveneconomie, door <i>Drs. P. van Zuuren</i> .....	699
Recent trends in collective bargaining, door <i>Prof. Dr. W. Albeda</i> ....	700

# 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 i.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 i.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:** B.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

# Van mussen en ministers

Honger maakt rauwe bonen zoet. Aan dat spreekwoord denk je (met enige gêne) als je, op vakantie in vreemde dreven, regelmatig de moeite neemt om ettelijke kilometers om te rijden ten einde, tegen een veelvoud van de Nederlandse prijs, een exemplaar te kopen van het ochtendblad dat je thuis doorgaans mijdt. En waarvoor eigenlijk? Om, te midden van opgewonden proza over de huwelijksperikelen van twee niet meer zó jeugdige filmsterren, over de moeilijke dagen die commandanten te velde moeten doormaken nu de datum nadert waarop de groetplicht wordt afgeschaft, over de rol die „ons” leger al dan niet speelt tijdens het regeringsjubileum van koningin Juliana I) en het paginagrote geketel over de Nederlandse showbusiness (of wat daarvoor moet doorgaan), plotseling ook nog de mededeling aan te treffen dat de regering het moeilijk heeft met de begroting voor 1974.

Had iemand anders verwacht? „Nee”, zal ook de heer Biesheuvel met grimmige voldoening constateren. Dat Nederlandse regeringen het in deze tijd van het jaar moeilijk hebben met de begroting voor het volgende jaar schijnt een natuurwet te zijn. De mussen mogen medio juli dood van het dak vallen, het kabinet (onverschillig welk) vergadert. Het parlementaire voetvolk, de politieke ontwikkelingen moe, mag eind juni de zon al opzoeken, ministers (en ook de staatssecretarissen blijven geconsigneerd) moeten nog wat nablijven. Ruimte berekenen, eventueel ruimte creëren, ruimte financieren . . . en ruimte verdelen. Het laatste vooral!

„Deadlines” zijn het gemeenschappelijke kenmerk van regeringen en redacties. De ratio ervan bij de eerste categorie lijkt, voor zover het althans deze budgettaire beslissingen betreft, niet steeds even helder. Je normale bezigheden onthecht en vanaf enige afstand, ervaar je dit van dichtbij bezien reeds merkwaardige, op een zo goed mogelijke verdeling van de politieke „pijn” gebaseerde, haast-je-rep-je budgettaire mechanisme nu helemaal als een anachronisme, een geforceerd besluitvormingsproces à la een Brusselse marathon-vergadering. Een mening die je bevestigd vindt in de meegenomen „achterstallige” tijdschriften. Bij Koopmans bijv., volgens wie het huidige



budgettaire beslissingsproces zelfs aan zijn faillissement toe is 2).

Evenmin als Koopmans geloof ik overigens dat toepassing van moderne begrotingstechnieken kan helpen de overheidsuitgaven beter te beheersen, indien niet het beslissingsmechanisme zélf op de helling wordt gezet. De vraag is alleen: hoe? Daarom ben ik erg benieuwd naar Koopmans' aangekondigde studie over de noodzakelijke veranderingen in het beslissingsproces en in de organisatie van de belangrijkste beslissingscentra en naar de wijze waarop hij denkt rationele planning een krachtiger tegenhanger te kunnen maken van de vaak zeer irrationele consensusgedachte als basis voor de politieke besluitvorming.

Laten we ons echter over die mogelijkheden geen illusies maken. Het politieke bedrijf is niet anachronistischer dan de wijze waarop de politieke keuze van het Nederlandse volk is uitgekristalliseerd, namelijk in de samenstelling van zijn parlement, niet irracioneler dan het vaak weinig coherente en consistente verwachtingspatroon dat ditzelfde Nederlandse volk in programmatisch opzicht van „zijn” politiek heeft. Natuurlijk zijn politici niet tegen rationalisering van het overheidsbeleid, al was het maar uit fysiek eigenbelang. Maar dezelfde mensen, die van politici dat zogenaamde rationele handelen verlangen, zijn tegelijkertijd ook dragers van politieke voorkeuren. Iedere politicus, iedere politieke partij moet, juist ook ter wille van de achterban, uit het onderhandelingsproces waaraan hij of zij deelneemt (en dus ook uit begrotingsbesprekingen) iets mee kunnen nemen dat hij/zij aan het politieke thuisfront kan slijten.

Bovendien is daar altijd de drang om op zeer korte termijn al iets te kunnen slijten. Het politieke bedrijf is nu eenmaal ongewis en dus kan het bijv.

noodzakelijk zijn de uitgaven van het departement, met wier verhoging of verlaging een bepaalde politieke partij zich uitdrukkelijk heeft vereenzelvigd, op zeer korte termijn reeds in de politieke gewenste richting te sturen. Het is echter niet uitgesloten dat de flexibiliteit van de uitgaven in kwestie zodanig is dat de bewuste politieke doelstelling maximaal, d.w.z. bezien over de gehele — normale! — kabinetsperiode, gerealiseerd kan worden op voorwaarde dat de in gang gezette beleidsombuigingen pas financiële resultaten in de tweede helft van de — alweer normale! — kabinetsrit opleveren. Maar wie garandeert dat de regering de volle rit zal uitzitten? En dus kan het een (hoewel wellicht weinig rationele) politieke eis zijn om reeds het eerste jaar, zij het misschien geforceerd, de beleidsombuiging financieel gestalte te geven.

Die drang kan ook voortspruiten uit de bekommernis voor de omvang van het totaal van alle begrotingshoofdstukken, bijv. ten einde nog wat „ruimte” te kunnen scheppen voor andere politieke prioriteiten. Erg veel „objectieve” ruimte schijnt er voor 1974 niet te zijn. Zo dat langzamerhand al niet duidelijk was geworden, heeft Koopmans ons dat onlangs nog eens nauwkeurig voorgerekend (in *ESB* van 20 en 27 juni jl.) Het ochtendblad (maar daarin onderscheidt het zich dezer dagen waarschijnlijk niet van andere bladen) spuit iedere dag weer nieuwe speculaties over de wijze waarop de regering extra ruimte denkt te kunnen scheppen. De laatste berichten willen dat onze liefste vijand, de automobiel, voor een forse extra financiële ruimte zal moeten zorgen. Op vakantie in een land, waar de toerist het autorijden aantrekkelijk wordt gemaakt door subsidiëring van de benzineprijs, kan je dit nieuws niet anders dan zwijgend tot je nemen. Waarmee deze vakantie-overpeinzing rond loopt.

1) Nooit kreeg in vreedstijd het militaire bedrijf zo veel publiciteit als in de beginfase van een regering, die zo wars is van militair vertoon als het kabinet-Den Uyl.  
2) In *Openbare uitgaven*, 1973 - 1.

# Verplaatsing van rijksdiensten

## Effecten voor werkgelegenheid en bevolking

DRS. A. M. C. JANSSEN\*

### Inleiding

In oktober 1972 maakte de regering het voorstel bekend inzake de spreiding van rijksdiensten 1). Dit voorstel moet worden gezien tegen de achtergrond van de te verwachten ontwikkelingen van de werkgelegenheid en de woonsituatie in de Haagse regio. De regering verwacht namelijk dat de werkgelegenheid in deze regio een voortdurende groei te zien zal geven — vooral in de dienstensector — en dat de toenemende suburbanisatie in steeds sterkere mate het groene hart zal aantasten. De verplaatsing wordt gericht op het Noorden en op Zuid-Limburg, ten einde een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de werkgelegenheidssituatie in deze regio's en aan het streven naar een meer optimale bevolkingsverspreiding.

In het onderstaande wordt eerst een korte schets gegeven van de ontwikkelingen van de werkgelegenheid in de Haagse regio, zowel in het verleden als in de toekomst. Daarna wordt ingegaan op het regeringsvoornemen, waarbij speciale aandacht wordt geschonken aan het beleid ten aanzien van de migrerende ambtenaren. Tenslotte wordt aangegeven welke effecten kunnen worden verwacht met betrekking tot werkgelegenheid en bevolking.

### Ontwikkelingen in de Haagse regio

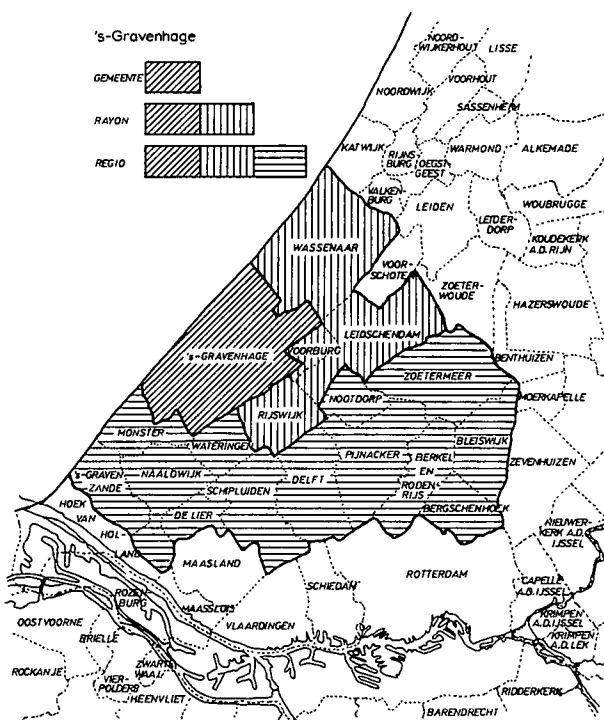
Wanneer men inzicht wil verkrijgen in de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de Haagse regio mag men zich niet beperken tot de gemeente of het (GAB-)rayon, maar moet een zodanige ruime regio worden genomen dat wonen en werken een min of meer samenhangend geheel vertonen. Dit is het geval indien wordt uitgegaan van het arbeidsrayon Den Haag aangevuld met een of meer economisch nauw verbonden rayons, zoals Delft en Naaldwijk (zie kaartje). Op die manier komt bijv. mede de invloed van de gemeente Zoetermeer tot uiting.

In de periode 1960/1970 vertoonde het rayon een gematigde groei in de werkgelegenheid. De bevolking echter daalde in aantal, met name in de jaren na 1965. Met betrekking tot de regio daarentegen kan, vooral in de periode 1965/1970, van een duidelijke groeikracht worden gesproken. Een van de oorzaken van dit verschil in ontwikkeling is de verplaatsing van activiteiten vanuit het rayon naar randgebieden, terwijl ook ten aanzien van de woonfunctie deze randgebieden een steeds belangrijker plaats innemen.

Uitgaande van onder meer nationale ontwikkelingstenden- ties en de regionale werkgelegenheidsstructuur kan voor de periode 1970/1980 een voortgaande groei en een weer toenemende spanning op de arbeidsmarkt in de regio, alsmede een stabilisering van de werkgelegenheid in het rayon worden verwacht. Dit laatste is vooral een gevolg van de geringe bevolkingsgroei in het Haagse rayon en van een nieuwbouw die ver achterblijft bij de landelijke toename in

de woningbouw, waardoor de migratie uit het rayon wordt gestimuleerd. Deze tegenwerkende krachten in het arbeidsaanbod zijn in de regio kleiner dan in het rayon. Zodoende kunnen de groeimogelijkheden in de werkgelegenheid, met name in de dienstensector, beter tot uiting komen in de regio dan in het rayon.

De voortgaande groei van de werkgelegenheid in de Haagse regio en de verder toenemende suburbanisatie zullen leiden tot een steeds groter beslag op ruimte in de perifere gebieden. Het groene hart zal op deze wijze nog meer worden aangetast.



### Het regeringsvoornemen

Een afremming van de groei in de kantorensector, zowel in de particuliere sfeer als bij de rijksoverheid, kan een bijdrage leveren aan het tegengaan van de genoemde ontwikkelingen. Daartoe zou een deel van het rijksapparaat naar elders moeten worden overgebracht. Het voornemen is in de komende 4 à 5 jaar ca. 6.500 arbeidsplaatsen van de rijks-

\* De auteur is medewerker op de afdeling Regionale Analyse van het Centraal Planbureau te 's-Gravenhage.

1) Nota *De ontwikkeling van de Haagse agglomeratie en de afremming van de groei van de kantorensector* van 9 oktober 1972.

dienst te spreiden. Dit aantal zou binnen een termijn van 10 à 12 jaar op 16.000 moeten worden gebracht. De regering wil deze spreiding ten goede laten komen aan het Noorden en Zuid-Limburg.

In tabel 1 is aangegeven welke aantallen te spreiden arbeidsplaatsen de regering voor ogen staan, alsmede de verdeling naar provincies en de fasering in de tijd.

Tabel 1. Verplaatsing rijksdiensten, 1975/1985

Provincie	1975/1980	1980/1985	Totaal
	1.000 arbeidsplaatsen a)		
Groningen .....	3,0	5,0	8,0
Friesland .....	0,4	0,6	1,0
Drenthe .....	0,8	0,2	1,0
Overijssel .....	0,3	0,7	1,0
Limburg .....	2,0	3,0	5,0
Zuid-Holland .....	- 6,5	- 9,5	- 16,0

a) Formatieplaatsen, d.w.z. bezette arbeidsplaatsen en vacatures.

Er dient op te worden gewezen dat de regeringsnota, rekening houdend met de wens van gebundelde deconcentratie, een beperkt aantal gemeenten van bestemming aanduidt en niet provincies. De effecten van de spreidingsmaatregel blijven echter niet beperkt tot deze gemeenten, maar zullen ten gevolge van directe en indirecte reacties tot uiting komen in een ruimer gebied. Aangezien niet zonder meer kan worden aangegeven welke omvang dit gebied heeft zijn de effecten onderzocht op provinciaal niveau.

### Migrerende ambtenaren

Ten behoeve van de effectberekeningen is het nodig een veronderstelling in te voeren ten aanzien van het percentage mee-migrerende ambtenaren. De ervaring opgedaan met de spreiding van rijksdiensten in het verleden, weergegeven in tabel 2, biedt echter weinig houvast bij het maken van veronderstellingen ten aanzien van het aantal mee-migrerende ambtenaren. Er blijken zich namelijk grote verschillen tussen de diverse verplaatste diensten te hebben voorgedaan. Ten aanzien van factoren die daarbij mogelijk een rol hebben gespeeld is te denken aan de mate van specialisatie, de leeftijdopbouw, de hoogte van de toelagen en de afstand van de nieuwe vestigingsplaats tot Den Haag. Het aantal overgeplaatste diensten is echter te klein om het effect van de verschillende factoren te kunnen analyseren.

Globaal kan worden geconstateerd dat van de 1.600 personeelsleden die vóór de overplaatsing werkzaam waren op de betreffende diensten ca. 45% is meegegaan. Uitgedrukt in de 2.000 formatieplaatsen is dit 35%.

Tabel 2. Gegevens inzake de spreiding van rijksdiensten a), (oktober 1972)

Dienstonderdeel	1	2	3	4		6	7		9
				Aantal arbeidsplaatsen bij aanwijzing als spreidingsobject			aantal	Gemigreerde medewerkers	
				formatie	bezetting	in % van kolom			
							4	5	
Afd. Rijksstudietoelagen .....	Groningen	1969	130	96	49	38	51		130
Rijks Computer Centrum .....	Apeldoorn	1970	265	171	124	47	73		141
Bijdr. vaststelling gesubs. woningbouw .....	Zwolle	1970	77	53	23	30	43		54
Verzekeringskamer .....	Apeldoorn	1970	123	94	65	53	69		58
Rijksdrichoeksmeting .....	Apeldoorn	1970	15	12	10	67	83		13
Fotogrammetrische Dienst .....	Apeldoorn	1970	118	72	50	42	70		68
Centr. Tekn. & Opl. Bureau .....	Apeldoorn	1970	81	11	5	6	45		76
Adresseerafd. Rijksbel. ....	Apeldoorn	1970	24	20	9	38	45		15
Verificatie Rijksbel. ....	Apeldoorn	1970	10	10	7	70	70		3
ITC (Internat. Instituut Luchtkartering & Aardk.) ...	Enschede	1971	110	110	80	73	73		30
Centr. Dienst voor In- en Uitvoer (CDIU) .....	Groningen	1972	182	182	22	12	12		160
Alg. Burgerlijk Pensioenfonds .....	Heerlen	1972	800	680	247	31	36		1.096
<b>Totaal</b> .....			<b>2.035</b>	<b>1.583</b>	<b>707</b>	<b>35</b>	<b>45</b>		<b>1.928</b>

a) Bron: Centraal Bureau Spreiding Rijksdiensten.

Gezien de onzekerheid omtrent het effect van de verschillende factoren op de migratiegeneigdheid zijn ten aanzien van de voorgenomen overplaatsing twee alternatieven nader uitgewerkt. In het eerste alternatief is uitgegaan van het in de regeringsnota genoemde aantal mee-migrerende personeelsleden overeenkomend met 2/3 van het aantal arbeidsplaatsen. In het tweede is een aandeel van 1/2 aangehouden. Gelet op de omstandigheid dat het (16.000) formatieplaatsen en niet-bezette arbeidsplaatsen betreft, is deze 50% aanzienlijk hoger dan hetgeen in het verleden gemiddeld werd waargenomen. Toch lijkt deze veronderstelling gerechtvaardigd, onder meer vanwege het voorkomen van verplaatsingstoelagen te verhogen.

Overigens bestaat de mogelijkheid op basis van de verschillen in uitkomsten tussen beide alternatieven een indruk te verkrijgen van de consequenties van andere dan de hier aangehouden aantallen mee-migreren.

### Samenhangen op de arbeidsmarkt

Om de effecten van de overplaatsing van rijksdiensten te kunnen schatten moet rekening worden gehouden met de samenhangen die zich op de arbeidsmarkt voordoen. Daarover is globaal op te merken dat in de regio's algemeen werkende krachten optreden, die door de aanwezigheid van regionale factoren gedifferentieerd tot uiting komen. Zo vertoont de regionale ontwikkeling van de werkgelegenheid per sector een duidelijke paralleliteit met de nationale. De mechanisatie in de landbouw en de relatief langzaam toenemende vraag naar agrarische producten komen in alle regio's tot uiting. De industriële sector is wat zijn afzet betreft meer gericht op de nationale of internationale markt dan op de lokale en de technische ontwikkelingen in deze sector zijn evenmin aan regiogrenzen gebonden. Bij de diensten spelen lokale omstandigheden wel een belangrijke rol, maar door de relatief grote uniformiteit in inkomensontwikkeling tussen de regio's vertoont ook in deze sector de regionale ontwikkeling een vrij grote overeenkomst met die op nationaal niveau.

In regio's waar discrepanties tussen vraag naar en aanbod van arbeid voor een bepaalde periode potentieel aanwezig zijn, worden tegenkrachten in het leven geroepen waardoor deze discrepanties zich uiteindelijk maar voor een relatief klein deel manifesteren in een afwijkend werkloosheidspercentage. Zo kan gesteld worden dat wanneer in een regio tijdelijk een vermindering van de werkgelegenheid in een bepaalde sector optreedt de werkloosheid aanvankelijk toe-

neemt. De stijging is echter aanmerkelijk geringer dan de desbetreffende werkgelegenheidsdaling, en op de lange duur neemt de extra werkloosheid af. De door de werkgelegenheidsdaling veroorzaakte ontspanning op de arbeidsmarkt stimuleert namelijk de groei van de industrie en stuwende diensten, terwijl daarnaast het aanbod van arbeid wordt afgeremd door afnemende immigratie en toenemende emigratie, soortgelijke bewegingen van de pendelstromen, en daling van de deelname aan het arbeidsproces.

De werkgelegenheidsmultiplier kan, gezien het verband tussen stuwende en verzorgende sector, bij volledig elastisch arbeidsaanbod op 2 worden gesteld. De toenemende ruimte op de arbeidsmarkt — veroorzaakt door een afremming van de werkgelegenheid in de stuwende sector en de reactie daarop van de verzorgende sector — stimuleert echter de werkgelegenheid. Hierdoor is in de praktijk de multiplier kleiner dan 2 en kan het uiteindelijke effect op de totale werkgelegenheid gesteld worden op ca. 1,5 maal de oorspronkelijke impuls.

Bovenstaande inzichten, verkregen bij de analyse van de regionale arbeidsmarktontwikkelingen in het verleden, zijn geformaliseerd in een regionaal arbeidsmarktmodel 2).

### Werkgelegenheidseffecten

Met behulp van dit regionale arbeidsmarktmodel is het mogelijk een indruk te verkrijgen van de betekenis die het regeringsvoornemen heeft voor de werkgelegenheid, werkloosheid en migratie. Tabel 3 geeft voor Zuid-Holland de effecten op de werkgelegenheid per sector en op de werkloosheid. De overeenkomstige — maar tegengestelde — gevolgen voor de provincies van bestemming zijn hiervan af te leiden door rekening te houden met het aandeel van elke provincie in de spreidingsoperatie.

In de tabel is, evenals in de navolgende tabellen, onderscheid gemaakt tussen effecten van een mee-emigreren van ambtenaren overeenkomend met 1/2 dan wel 2/3 van de te verplaatsen arbeidsplaatsen, d.w.z. van 8.000 resp. 10.600 ambtenaren gedurende de gehele periode 1975/1985.

Tabel 3. *Gecumuleerde effecten op de werkgelegenheid per sector en op de werkloosheid in Zuid-Holland*

	1/2 mee			2/3 mee		
	1980	1985	1990	1980	1985	1990
	x 1.000					
Industrie .....	0,8	2,4	3,3	0,5	2,0	3,0
Bouwnijverheid .....	- 0,9	- 1,7	- 1,2	- 1,0	- 1,8	- 1,2
Diensten a) .....	- 6,6	- 19,0	- 23,9	- 6,6	- 19,2	- 24,4
Werkgelegenheid .....	- 6,7	- 18,3	- 21,8	- 7,1	- 19,0	- 22,6
Werkloosheid .....	1,0	2,2	1,3	0,8	1,8	1,2
Beroepsbevolking b) .....	- 5,7	- 16,1	- 20,5	- 6,3	- 17,2	- 21,4

a) Spreiding rijksdiensten volgens tabel 1 en reactie daarop van verzorgende diensten.  
b) In provincie werkzame en werkloze personen.

Duidelijk komen in deze tabel tot uiting de multiplier-effecten in de dienstensector en de bouwnijverheid en tevens de compenserende reactie van de industriële sector op de gecreëerde ruimte op de arbeidsmarkt. De reacties aan de aanbodzijde van de arbeidsmarkt hebben consequenties voor de groei van de beroepsbevolking. De vermindering van het arbeidsaanbod in Zuid-Holland komt tot uiting in de vorm van vertrekoverschot (zie tabel 5), verminderde deelname van de bevolking aan het arbeidsproces en geringer inkomend pendelsaldo. Te zamen met de compenserende reacties van de industrie leidt dit ertoe dat per saldo de werkloosheid veel minder toeneemt dan het oorspronkelijke verschil tussen het aantal verplaatste arbeidsplaatsen en het aantal mee-migrerende personeelsleden 3).

De verschillen tussen beide onderzochte alternatieven blijken, wat betreft de uiteindelijke resultaten, afgezwakt te zijn in vergelijking met de verschillen in de oorspronkelijke impulsen. Dit betreft niet alleen de beroepsbevolking maar ook de werkloosheid. Bij de beschrijving van de effecten voor de migratie wordt op deze geringe verschillen nader ingegaan.

Tabel 3 geeft aan dat het werkgelegenheidseffect voor Zuid-Holland, ongeacht de migratie-alternatieven, op 22.000 arbeidsplaatsen in 1990 kan worden gesteld. Uitgaande van de 16.000 te spreiden arbeidsplaatsen betekent dit een extra effect van 6.000 arbeidsplaatsen, hetgeen aanzienlijk geringer is dan het veelal gebruikte multiplier-effect. In het voorgaande werd deze lage waarde reeds nader toegelicht.

De betekenis van een en ander voor de beroepsbevolking in de desbetreffende provincies is weergegeven in tabel 4.

Tabel 4. *Gecumuleerde effecten op de beroepsbevolking a)*

	1/2 mee			2/3 mee		
	1980	1985	1990	1980	1985	1990
	x 1.000					
Groningen .....	2,5	7,8	10,0	2,8	8,4	10,5
Friesland .....	0,4	1,1	1,4	0,4	1,1	1,4
Drenthe .....	0,7	1,1	1,5	0,8	1,2	1,5
Overijssel .....	0,3	1,0	1,4	0,3	1,0	1,4
Limburg .....	1,8	5,1	6,2	2,0	5,5	6,6
Zuid-Holland .....	- 5,7	- 16,1	- 20,5	- 6,3	- 17,2	- 21,4

a) In provincie werkzame en werkloze personen.

### Bevolkingseffecten

De gevolgen voor de migratie van beroepsbeoefenaren en van personen worden gepresenteerd in tabel 5. Omdat de aandacht meer gericht is op de in de tijd geaggregeerde aantallen dan op de migratie in de afzonderlijke perioden zijn voor de in de tabel vermelde jaren telkens de gecumuleerde effecten vanaf 1975 weergegeven. Voor elk van de twee alternatieven betreffende het percentage mee-migrerende personeelsleden zijn aangegeven de omvang van de gecumuleerde migratie-impuls (1/2 c.q. 2/3 van de te spreiden arbeidsplaatsen), de gecumuleerde migratie (migratie-impuls te zamen met geïnduceerde migratie) en deze gecumuleerde migratie verhoogd met de natuurlijke aanwas. Dit laatste cijfer, waarin

Tabel 5. *Migratie-effecten in Zuid-Holland*

	Gecumuleerde migratie-impuls a)		Gecumuleerde migratie			Gecumuleerde migratie incl. natuurlijke aanwas		
	1980	1985 en 1990	1980	1985	1990	1980	1985	1990
Beroepsbeoefenaars (in 1.000-tallen)								
1/2 mee	- 3	- 8	- 5	- 13	- 14	- 5	- 13	- 16
2/3 mee	- 4	- 11	- 6	- 14	- 16	- 6	- 15	- 17
Personen (in 1.000-tallen)								
1/2 mee	- 8	- 20	- 11	- 30	- 35	- 12	- 34	- 43
2/3 mee	- 10	- 26	- 13	- 34	- 39	- 14	- 38	- 48

a) 1/2 c.q. 2/3 van de te spreiden arbeidsplaatsen vermeld in tabel 1, en daarmee overeenkomende personen.

2) Dit regionaal arbeidsmarktmodel, ontwikkeld op het Centraal Planbureau, zal binnenkort worden gepubliceerd.  
3) De initiële verruiming van de arbeidsmarkt is, indien de helft meegaat, 8.000 arbeidsplaatsen (16.000 minus 8.000 emigratie). De werkloosheid zal in 1985 echter slechts met 2.200 toegenomen zijn en in 1990 met nog maar 1.300.

naast de migratie als zodanig ook de natuurlijke groei van de betreffende migrerende beroepsbeoefenaren is opgenomen, geeft de uiteindelijke consequentie aan voor de beroepsbevolking uit hoofde van migratie. Het resterende deel van het effect van de maatregel op de beroepsbevolking komt tot stand door wijzigingen in het pendelsaldo en de deelname aan het arbeidsproces.

Alleen de effecten voor Zuid-Holland zijn in deze tabel opgenomen. De consequenties voor de provincies waarheen de diensten worden overgeplaatst, kunnen uit de gepresenteerde cijfers worden afgeleid door rekening te houden met hun aandeel in de overplaatsing.

Het uiteindelijke effect is ten gevolge van secundaire migratiereacties groter dan de initiële impuls. Deze secundaire reacties zijn in het lage migratie-alternatief sterker vanwege de grotere ruimte op de arbeidsmarkt, zodat het verschil tussen de migratie-alternatieven vrij gering wordt. Uiteindelijk bedraagt de discrepantie slechts 1.700 beroeps-personen, terwijl de initiële impuls 2.600 verschilt.

De in tabel 5 aangeduide effecten leiden tot de verwachting dat in 1990 ten gevolge van de onderhavige regeringsmaatregel de bevolking in Zuid-Holland, en meer in het bijzonder in de regio Den Haag 40.000 tot 50.000 personen kleiner zal zijn dan wanneer niet in de ontwikkeling wordt ingegrepen. Gezien de toenemende suburbanisatie mag worden verwacht dat het genoemde bevolkingseffect niet zo zeer Den Haag zelf zal treffen maar veeleer de randgemeenten en nog verder gelegen gebieden.

#### Effecten op congestie e.d.

Het is gewenst een indruk te verkrijgen van de mate waarin de voorgenomen spreidingsoperatie bijdraagt tot de ontspanning van de krappe woonsituatie, de vermindering van congesties e.d. in het Westen. Daartoe kan het bevolkingseffect van 40.000 à 50.000 personen uitgedrukt worden in percentages van de bevolking die zonder regeringsingrijpen in 1990 aanwezig zal zijn. Voor Zuid-Holland komt het effect dan neer op 1,5%, voor de regio Den Haag op maximaal 4%. Deze 4% is aan de hoge kant aangezien aangenomen mag worden dat het effect van de verplaatsing zich niet zal beperken tot deze regio maar ook, zoals gezegd, zal doorwerken in aangrenzende gebieden. Ten aanzien van de gemeente zelf kan worden verwacht dat de effecten minimaal zullen zijn. Een eventueel door de overplaatsingen veroorzaakt vacuüm zal weer opgevuld worden. Ook zal er door de ruimere woonsituatie minder aanleiding bestaan de stad te verlaten.

Vanzelfsprekend zijn de genoemde percentages slechts globale indicaties voor de invloed op woonsituatie, congestie e.d., omdat ervan is uitgegaan dat elke persoon in gelijke mate deel heeft aan de genoemde verschijnselen, terwijl veeleer van een marginaal toenemende invloed sprake zal zijn. Dit laatste zou dus betekenen dat de genoemde percentages onderschattingen zijn.

Naast de bovengenoemde effecten dient gewezen te worden op de planologische consequenties. De benutting van de vrijkomende ruimte in het Westen, de lokalisering van de rijksdiensten en de daarbij behorende immigratie in het Noorden en in Zuid-Limburg vergen afzonderlijke aandacht.

#### Migratiebeleid

Ter afsluiting van deze beschouwing worden enige gedachten in overweging genomen die samenhangen met het overheidsbeleid ten aanzien van ambtenaren werkzaam op diensten die voor spreiding in aanmerking komen. Dit beleid is erop gericht de betreffende ambtenaren te stimuleren met hun dienst mee te migreren.

Uit het voorgaande is duidelijk geworden dat de twee onderzochte alternatieven ten aanzien van de migratie van

ambtenaren relatief weinig verschil tonen in werkgelegenheids- en migratie-effecten.

De bijdrage aan een betere situatie op de arbeidsmarkt is een element dat speciale aandacht verdient. De verwachting is dat zonder ingrijpen het werkloosheidspercentage van Zuid-Holland en vooral in de regio Den Haag beneden het landelijke percentage zal blijven. Voor het Noorden en vooral Zuid-Limburg wordt het tegenovergestelde verwacht. Uitgaande van de spanning in het Westen en het ruime arbeidsaanbod in de regio's waarheen de rijksdiensten zullen worden overgeplaatst, verdient derhalve een beleid waarbij het personeel niet al te zeer gestimuleerd wordt om mee te migreren de voorkeur. Deze gedachte, voortkomend uit arbeidsmarktoogpunt, heeft met name betrekking op de korte en middellange termijn. Op lange termijn is de verwachting dat de spanning of ontspanning die opgeroepen wordt door de betreffende spreidingsoperatie door reacties op de arbeidsmarkt zal worden afgezwakt.

De voorgaande opmerkingen pleiten voor een soepel beleid ten aanzien van de migratie van de betrokken ambtenaren. Voor de diensten zelf echter is het, operationeel gezien, van belang dat voldoende mensen meegaan. Daarbij is het kwalitatieve aspect evenwel van grotere betekenis dan de kwantiteit. Dit kwalitatieve aspect en evenzo de sociale gevolgen voor de betrokken gezinnen zijn in de bovenstaande analyse niet tot hun recht gekomen. Deze aspecten verdienen een afzonderlijke benadering en zullen bij de uiteindelijke beslissing eveneens in beschouwing moeten worden genomen.

#### Samenvatting

De werkgelegenheid in de Haagse regio zal naar verwachting in de komende jaren een voortgaande groei te zien geven, met het accent op de dienstensector. Deze groei gaat gepaard met een toenemende spanning op de arbeidsmarkt. De suburbanisatie van de regio neemt steeds grotere afmetingen aan en vormt in toenemende mate een bedreiging van het groene hart van Holland. Het regeringsvoornemen is erop gericht deze ontwikkelingen af te remmen. De voor spreiding in aanmerking komende diensten zullen overgeplaatst worden naar het Noorden en Zuid-Limburg om zodoende tevens een bijdrage te leveren aan de verbetering van de werkgelegenheidssituatie in deze stimuleringsgebieden.

De te verwachten effecten van de voorgenomen overplaatsing van 16.000 arbeidsplaatsen zijn berekend met behulp van een regionaal arbeidsmarktmodel. Daarbij is uitgegaan van twee veronderstellingen ten aanzien van de migratiegeneigdheid van de betrokken ambtenaren. Enerzijds is min of meer aangesloten bij de ervaring uit het verleden (1/2 mee), en anderzijds is als uitgangspunt genomen hetgeen de regering veronderstelt (2/3 mee). Deze twee migratieveronderstellingen geven slechts geringe verschillen in effecten te zien.

Het werkgelegenheidseffect wordt voor Zuid-Holland en meer in het bijzonder voor de regio Den Haag, in 1990 op 22.000 arbeidsplaatsen geraamd, hetgeen duidt op een veel geringere multiplier dan veelal wordt aangenomen. Dit wordt veroorzaakt door compenserende reacties. De ontspanning op de arbeidsmarkt als gevolg van het vertrek van de desbetreffende diensten trekt namelijk stuwende activiteiten aan, die vervolgens de verzorgende sectoren stimuleren.

Het effect op de bevolkingssomvang wordt geraamd op 40.000 tot 50.000 personen. Ten aanzien van de woonsituatie, congestie e.d. in 1990 betekent deze bevolkingsvermindering een verlichting van 1,5% voor Zuid-Holland en maximaal 4% voor de Haagse regio. Verwacht kan worden dat de consequenties voor de bevolking eerder in de randgebieden dan in Den Haag zelf merkbaar zullen zijn.

A. M. C. Janssen

# Noordelijk perspectief (I)

Noord-Nederland: oefenterrein voor profeten en schriftgeleerden

PROF. DR. N. TIEMSTRA

*De komende weken zal Prof. Tiemstra in drie artikelen aandacht besteden aan de economische problematiek van het Noorden van Nederland. Het hier afgedrukte artikel gaat vnl. over de Nota Noorden des Lands. Het tweede artikel behandelt het aangekondigde beleid en in het derde artikel wordt een vergelijking gemaakt tussen de ontwikkeling van het Noorden en die van een Franse perifere regio. Prof. Tiemstra is hoogleraar aan de Katholieke Hogeschool te Tilburg. Daarvóór was hij directeur van de NETO (thans: Economisch-Technologisch Instituut te Groningen).*

## Veranderende kijk op het Noorden

De laatste tijd zijn er duidelijk tendenties — ook vanuit het Noorden — om dit landsdeel niet meer te beschouwen c.q. te exposeren als ontwikkelings- en probleemgebied (een in het overheidsbeleid overigens al in 1965 verlaten uitgangspunt), maar hoogstens als een stimuleringsgebied en dan nog een met een aantal aantrekkelijke aspecten en potenties. Ir. J. Bloemendal, directeur van het Industrialisatiebureau Noorden des Lands, ziet volgens persgesprekken een toenemende, natuurlijke aantrekkingskracht van het Noorden; er zitten zwakke plekken in het bedrijfsleven, maar de economische problematiek valt wellicht wel wat mee; wervingsacties om personeelsleden vanuit het Westen aan te trekken, worden boven verwachting gehonoreerd.

Mijn Amsterdamse collega Dr. J. G. Lambooy riep in december jl. voor de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel in Den Haag een duidelijk zorgelijker beeld op voor de Randstad zelve. Hij signaleerde nogal wat verpaupering in dit gebied, betwijfelde de waarde van de huidige plannen tot spreiding van rijksdiensten (in principe mee eens), vond de bepleite verhuizing van ongeveer een miljoen randstedelingen naar andere provincies te duur en in de praktijk onuitvoerbaar (volkomen mee eens), wees (terecht) op interregionale verschillen in inkomens én bestedingen (huren!), voorts op het uitstekende voorzieningenniveau in het Noorden en was van mening dat de overheid wel kan bepalen waar een bedrijf niet mag komen, maar nooit waar het wel zal komen (mee eens).

Ik vind deze teneur voor het Noorden zelf heel gezond. Geen regio helpt zichzelf uit de moeilijkheden met klaagzangen en kreten, wel met het deskundig formuleren van goed in het geheel passende realistische beleidsplannen die *mogelijke* wegen aangeven om onaanvaardbare ongelijkheden (ten dele) weg te nemen en die tegelijk wijzen op de positieve aspecten van het gebied en mogelijke „wederdiensten” (opname van een stukje overbevolking elders). Gegeven de omvang van het nationale „wensenpakket” is dit de beste politiek. De Federatie van Noordelijke Economische Instituten werkt in die richting en daarnaast doet bijv. het ETI-Groningen dit voor zijn eigen provincie.

## Mini-inventarisatie: structuur en problematiek 1)

### a. Bevolking

Op 1 januari 1971 woonden in het Noorden 1.421.754 mensen of 10,8% van de totale Nederlandse bevolking. Dit aandeel is redelijk stabiel sinds 1965. Het bewoog zich tussen 1940 en 1950 rond de 12% en was eens (1 december 1869) 17,4%. Blijkens de nog te bespreken jongste *Nota Noorden des Lands* voelt de overheid ervoor in 2000 weer het percentage van, alsdan, een kleine eeuw geleden(!), nl. 15, te bereiken.

Bevolkingsdichtheid per km<sup>2</sup> is in het Noorden: 171 (Nederland 388); Drenthe: 141, in Friesland: 156 en in Groningen: 227. Grote onderlinge verschillen en: het Noorden is alleen *relatief* dunbevolkt!

Het aantal 15-39 jarigen was op 1 januari 1970 in het Noorden: 34,9% (Nederland 36,7%) en het aantal mensen ouder dan 65 jaar: 11,5% (Nederland 10,1%). Kreet: Drenthe is één bejaardentehuis. Realiteit: het betrokken aandeel is 10,0% en daarmee het laagste in het Noorden. Dit aandeel stijgt duidelijk, maar de provincie kan nog wel iets hebben.

Uit tabel 1 blijkt de mate van urbanisatie in het Noorden.

Tabel 1. Bevolking naar urbanisatiegraad in procenten op 1 januari 1970

	Platteland	Verstedelijkt platteland	Steden
Noorden .....	45,8	20,7	33,5
Nederland .....	22,0	25,3	52,8

Het gemiddeld aantal personen per woning bedroeg in 1970 in Drenthe: 2,8; Friesland: 3,1; Groningen: 3,2 (Nederland 3,5). De inwoners van Drenthe, Friesland en Groningen hebben per hoofd de beschikking over resp. 1.224, 690 en 109 m<sup>2</sup> bos en woeste grond, dat in het algemeen redelijk bereikbaar is (Nederland 389 m<sup>2</sup>). Het landschappelijk beeld vertoont nog tekorten, maar in de ogen van vele Westerlingen is de situatie in Noord-Nederland *in dit opzicht* paradijselijk.

De binnenlandse migratie bedroeg in 1970: + 385, de buitenlandse: + 636 (in 1960 resp. - 6825, - 664). Er zijn wel grote interprovinciale verschillen: de binnenlandse migratie van Friesland noteert al verschillende jaren ca. - 700/- 1000, die van Drenthe + 1500/ + 2000, Groningen boekte in 1968/1969 omstreeks - 2000, en in 1970 - 111. Aan de grote, lange mars het goede land uit, is wel in belangrijke mate

1) Bronnen: *Statistisch Zakboek voor het Noorden des Lands*, div. jaren; CBS.



een eind gekomen. Kreet: de besten trekken weg. Realiteit: in 1969 vertrokken in de leeftijdscategorie 25 t/m 40 jaar ongeveer evenveel gezinshoofden en afzonderlijk gemigreerden uit Friesland als er zich vestigden, de balans voor Drenthe was zelfs gunstig. Groningen boekte een licht verlies. Het zijn ook lang niet allen fabrieksarbeiders en werkplaatsvklui die vertrekken! Statistische analyse wijst op een zeker evenwichtig „verversingsproces“.

#### b. Werkgelegenheid en bedrijfsleven

Tabel 2. Verdeling van de beroepsbevolking naar sectoren in % (manjaren)

	Noorden		Nederland
	1970	1980 a)	1970
Landbouw .....	12,5	8,5	7,2 (1980: 5,1)
Nijverheid .....	28,5	27,8	30,2
Bouwnijverheid .....	10,8	12,2	10,8
Diensten .....	45,9	49,7	50,6 (1980: 53,2)
Werkloosheid .....	2,3	1,8	1,2
	100,0	100,0	100,0 (CPB)

a) Ongewijzigd beleid.

Bij de beroepsbevolking bestaan twee problemen: werkloosheid en arbeidsbeloning.

Sinds „jaar en dag“ is de werkloosheid in het Noorden naar verhouding groter dan landelijk gemiddeld het geval is. Doch het verschil wordt duidelijk kleiner. In 1960 bedroeg de arbeidsreserve van mannen in procenten van de afhankelijke mannelijke beroepsbevolking in het Noorden 6,0% (Nederland: 1,7%), in 1970: 3,4% (Nederland: 1,5%). Nevenprobleem voor het Noorden: 35,7% is 50-65 jaar, in Groningen zelfs 40,4% (Nederland: 28,8%). En het aandeel van de uit anderen hoofde moeilijk plaatsbaren (opleiding, ervaring) is in het Noorden vrij groot. Zie ook de juist verschonen analyse van Moonen 2). De gedurende één jaar te geven 35%-loonkostentoeslag bij het in dienst nemen van oudere werklozen zal weinig soelaas bieden. Het ware te wensen dat budgettair een goede vervroegde pensionering mogelijk was. Ze lijkt mij overigens betaalbaar 3).

De industriële structuur in het Noorden wijkt af van die in Nederland als geheel. De diversificatiecoëfficiënt is voor Drenthe: 0,198, voor Friesland: 0,212, voor Groningen: 0,146. Er zit een dalende tendens in deze coëfficiënt. Gemeten naar personeelssterkte in de industrie in procenten (eind september 1970) voor industriële ondernemingen met 10 en meer personen excl. het bouwbedrijf zijn t.o.v. Nederland *oververtegenwoordigd*: de bewerking van hout, kurk en stro (5,1% t.o.v. 3,8%); kleding en reiniging (7,2% t.o.v. 6,2%); textielnijverheid (8,1% t.o.v. 7,3%); bereiding van voedings- en genotmiddelen (20,8% t.o.v. 14,2%). *Ondervertegenwoordigd* is o.a. de chemische nijverheid (5,4% t.o.v. 8,9%) en de metaalnijverheid, scheeps-, vliegtuig- en wagenbouw (34,2% t.o.v. 39,6%). Voor het formuleren van een globale conclusie ten aanzien van een zekere *gemiddelde* achterstand van de inkomens in het Noorden ten opzichte van Nederland zijn nog de in tabel 3 vermelde gegevens essentieel.

Tabel 3. Aantal belastingplichtigen naar bedrijfscategorieën per inkomensklasse (kerninkomen, 1967), in %

Inkomen x f. 1.000	Landbouw, visserij	Nijverheid	Dienstenverlening
<10 .....	63,5	60,0	56,7
10 - 20 .....	26,7	34,5	31,7
20 - 50 .....	9,2	4,7	10,1
≥50 .....	0,6	0,8	1,5
	100,0	100,0	100,0

(Bewerkt naar CBS-gegevens)

In een vroegere analyse 4) heb ik, althans voor Groningen, laten uitkomen dat tussen 1960 en 1965 ten opzichte van Nederland sprake is geweest van inkomensnivellering. Maar het aandeel van de Groninger inkomens boven f. 15.000,— bedroeg in 1965: 8,89% (Nederland: 9,90%). Waarschijnlijk zijn de hogere beroepsposities in het Noorden ondervertegenwoordigd en/of genieten deze een geringer inkomen.

Als wij ons nu verder realiseren dat a. een belangrijk deel van de in het Noorden oververtegenwoordigde bedrijfsklassen *landelijk* (dus niet alleen in het Noorden!) per beroepspositie gemiddeld lagere uurlonen uitkeert dan enkele in het Noorden ondervertegenwoordigde klassen (er kunnen landelijk tussen de bedrijfsklassen verschillen optreden van 40 à 45%), b. verschillende van de in het Noorden oververtegenwoordigde klassen een tamelijk *hoge* bruto marginale kapitaalcoëfficiënt hebben (4 à 5), c. relatief veel medewerkers hebben met een opleiding op lager niveau (tot 2/3 van het totale bestand), en d. indien men zich rekenschap geeft van de reeds aangestipte verdeling der beroepsbevolking én van het aantal belastingplichtigen, dan ligt een zekere achterstand in inkomen per inwoner en belastingplichtige voor de hand. Die achterstand (per hoofd) tendeert in Drenthe en Friesland 16 à 17% te zijn, in Groningen ca. 7%. In Groningen is in dit opzicht sinds 1955 niet veel veranderd; wel stonden Friesland en Groningen er in 1950 relatief beter voor.

De in het Noorden in de *nijverheid gemiddeld* genoten lonen (mannelijke arbeiders van 25 jaar en ouder) — zie bovengenoemde aspecten! — tenderen veel minder achter te blijven, maar vormen wel een even hardnekkig als een eenzijdig gehanteerde conflictstof. Natuurlijk vormt zo'n gemiddelde inkomensachterstand van ca. 13% een probleem om goed voor ogen te houden. Eerlijkheidshalve dienen wij wel te bedenken dat het verschil tussen de zgn. arme en rijke regio's in inkomen per hoofd in Nederland (omstreeks 30% in 1971), veruit het geringste was in de oude EG: België: 47%, Frankrijk: 59%, Duitse Bondsrepubliek: 100%, Italië: 117% 5).

Over de mogelijkheden tot een (snelle) inloop ben ik niet erg optimistisch. Het aandeel van de landbouw in de beroepsbevolking volgt maar traag de landelijke daling; voor de relatieve groei van de dienstensector geldt hetzelfde. Er waren 20 jaren (1950/1970) voor nodig om (onder betere omstandigheden) in het Noorden de personeelsbezetting in de industrie van 67.600 (7,0%) op 109.400 (9,7%) te brengen. De groei voltrok zich voornamelijk in de industrialisatiekernen: Drenthe: + 91% (1959/1970), Friesland: + 53%, Groningen: +31%.

Er zijn nog enkele andere aspecten die de aandacht vragen. De overbewinkeling in het Noorden neemt af. Het aantal vestigingen in de detailhandel (overigens niet zo'n goed criterium) was in 1950: 14,1% en in 1971: 11,3% van het totaal aantal vestigingen in Nederland. Met het aantal warenhuizen loopt men in de pas. Ditzelfde geldt bijv. ook voor het aantal personenauto's van recente bouwjaren (1965-1970). De bedrijfsinvesteringen hadden in de jaren 1955/1958 voor 7,6% in het Noorden plaats; dit percentage steeg tot 9,5 in de jaren 1958/1962 en tot 10,6 in de periode 1963/1966; in de jaren 1967/1970 daalde het tot 9,8 6). Qua netto-toegevoegde waarde tegen factorkosten stelde de Noordelijke nijverheid in 1965 ten opzichte van Nederland als geheel wat teleur 7). Er zit nog geen voldoende autonome groei in het bedrijfsleven in Noord-Nederland: vele oude ondernemingen baren zorgen. De Stewart-waarde voor de centrale ligging der noordelijke provincies (1960, Drenthe: -17,70, Friesland: -19,73, Groningen: -20,61) wijst op een duidelijk perifere ligging.

2) R.E.F. Moonen, De ontwikkeling van de regionale werkgelegenheid in Nederland in de periode 1956-1970, *Economie*, januari 1973 blz. 157-179.

3) N. Tiemstra, Verslag van de directeur opgenomen in het NETO-Jaarverslag 1970, blz. 131.

4) N. Tiemstra, t.a.p., blz. 138, 139.

5) EG, *Basisstatistieken*, Brussel, 1971.

6) CBS-Analyse bedrijfsinvesteringen 1955-1970.

7) CBS, *Regionale Rekeningen*, 1965.



Groningen: Princetuin

### De jongste Nota Noorden des Lands

De snit van deze in september 1972 uitgebrachte nota is moderner dan die van eerder verschenen nota's. Nu eens geen reeks van merendeels bekende tabellen, maar een gespierde inleiding, inhoudende een stuk visie en meteen met de deur in huis vallen. Het start-offensief bevat wel enkele missers: „Het inkomen per hoofd is aanzienlijk gestegen, hoewel er nog sprake blijft van een achterstand ten opzichte van het Westen” (aldus niet juist). „De grote migratiestroom vanuit het Noorden is opgedroogd, . . .” (niet de beste formulering). „De verbindingen met de Randstad worden door NLM, Spoorslag en de aanleg van autowegen snel beter” (nou, nou). Aanval is de beste verdediging: „Noorderlingen zouden geen Nederlanders zijn, als er niets te klagen bleef, maar het accent in deze nota ligt toch duidelijk anders dan in de vorige aan het Noorden gewijde beschouwingen. Centraal staat thans de rol die het Noorden in Nederland te spelen heeft, bijv. ter ontlastening van een overvolle Randstad, waar congestie en milieuvervuiling het leven voor velen lang niet zo plezierig maken als in het Noorden” (zinnen om eens heel goed bij te gaan zitten! Het lijkt erop dat het Noorden in ruil voor betere inkomens wat minder lol en leefbaarheid alsmede meer drukte zal moeten aanvaarden, en als twee ruilen . . .).

Er komt een integraal structuurplan (uit te brengen door een stuurgroep, daartoe gesteund door een kleine coördinatiegroep, een regionale werkgroep en werkgroepen ad hoc. De Bestuurscommissie Noorden des Lands en regionale deskundigen praten mee). Op dát rapport kan echter niet worden gewacht. Congestie in het Westen en inkomensachterstand in het Noorden zullen moeten worden weggewerkt door een omvangrijke West-Noordverhuizing, met voorop het ambtenarenheir, om het bevolkingsaandeel weer op de 15% van om-

streeks 1905 te brengen. De spreiding der rijksdiensten zou het Noorden in 1977 ca. 3.000 ambtenaren opleveren; in het begin van de jaren tachtig moeten dat er 8.000 zijn. Normaliter zouden er in het Noorden tot 2.000 ca. 500.000 personen bijkomen (=140.000 nieuwe arbeidsplaatsen); de 15%-norm vraagt 700.000 personen méér (onder bepaalde veronderstellingen 150.000 nieuwe arbeidsplaatsen). Dit alles (overigens geënt op een verouderde, te hoge bevolkingsprognose, nl. ca. 17 mln. voor Nederland) brengt het Noorden in 2000 op 2,6 mln. zielen. Van de ambtenareninvasie zal de stad Groningen in hoge mate profiteren. Totale verwachte ambtenareneffect: ca. 50.000 zielen.

De Nota kondigt het inmiddels bekende selectieve investeringsbeleid aan (heffingen, evt. aangevuld met vergunningen); het Noorden en Zuid-Limburg kennen deze heffingen niet, maar wel een aantal stimulantia: voortgezette premiëring van investeringen in vaste activa, zgn. uitbreidingspremiëregeling, evt. premiëring van herstructurering van ondernemingen, nu ook premiëring van vestiging van stuwende dienstverlenende bedrijven zonder de arbeidsplaatsendrempel van 75, verhoogde investeringsaftrek (25%) en vervroegde afschrijving voor de Kleine Handelsvaart, 5% korting op het aardgas-tarief voor industriële grootverbruikers (dus geen 0,21 ct. per m<sup>3</sup>/nul), loonkostentoeslag (35%) gedurende één jaar voor in het Noorden in dienst genomen oudere werklozen.

Er is veel aandacht (en er wordt veel geld toegezegd) voor de herinrichting van Oost-Groningen en de Gronings-Drenthse veenkoloniën; de uitvoering zal (gelukkig!) gebaseerd worden op een lex specialis en zal in de long run van overheden, p.r.-lichamen en overige belanghebbenden f. 905 mln. aan bijdragen vragen. Zwaar weegt de gezondmaking van de landbouw (bedrijfsvergroting annex -verplaatsing), maar ook het creëren van een stelsel van hoofdwegen, demping van in

waterstaatkundig en vervoer technisch opzicht nagenoeg functieloze waterwegen en aankleding van het landschap (vooreerst 2.000 te beplanten ha en nadien nog eens 5.000 ha, „indien” . . . tot militaire vestiging in Oost-Groningen . . . „besloten wordt”). Aangekondigd wordt een specifiek op het Noorden gericht milieubeleid waarin (uiteraard) de waterverontreiniging centraal staat. Terecht worden de experimenten van het Avébé-concern in Gasselternijveen tot het terugbrengen van de inbreuk op het milieu genoemd.

De Nota vermeldt nogal wat „stads-Groninger” (Odyssee der ambtenaren) en Oost-Groninger beleidspunten. Voor het Noorden als geheel staat de korte-termijnverbetering van de infrastructuur voorop en dat is een goed ding. De doorgaande autosnelwegverbinding van de noordelijke provincies met het noordelijk deel van de Randstad (afsluitdijk-Purmerend-Amsterdam) kan eind 1977 gereed zijn. Als onderdeel van een nieuwe, korte verbinding via Zuidelijk Flevoland komt het gedeelte Lelystad-Lemmer-Joure eveneens eind 1977 gereed; nogmaals wordt gewezen op de urgentie van het gedeelte Muiden-Lelystad, maar dan wel in het kader „van de grootschalige woningbouwprojecten die voor Lelystad worden ontwikkeld”(!).

Wat de provinciale en gemeentelijke infrastructuurle voorzeningen betreft, gaat Economische Zaken in de jaren 1973 t/m 1976 investeren in de versnelde uitvoering van belangrijke projecten (verbinding met de Eemshaven, Oost-Groningen, industriehaven Harlingen, verbinding Leeuwarden-Drachten-Emmen). Voor stedelijke verkeersvoorzieningen komt f. 60 mln. extra beschikbaar. Ter ondersteuning van niet-voorzienbare nieuwe bedrijfsvestigingen wordt rekening gehouden met een additionele behoefte van max. 1.000 woningwoningen (toewijzing door de minister van EZ); het achterblijvende eigen woningbezit krijgt een extra prikkel (verruiming gemeentelijke garanties voor leningen).

Het interdepartementaal opgebouwde bijzonder regionaal welzijnsbeleid gaat een zgn. afrondingsbeleid inhouden voor die centrumgemeenten waar het voorzieningenniveau nog onvoldoende moet worden geacht, het educatieve werk wordt geïntegreerd aangepakt (f. 14,5 mln. voor genoemde periode). Gepleit wordt voor een weloverwogen plan voor de ontwikkeling van het toerisme; in Friesland zou het toerisme al een grote bron van inkomsten vormen (de vraag is: wat is groot?). Bij het evalueren van de onderwijsvoorzieningen stuit men duidelijk op het grote aantal kleine scholen. Gedacht wordt aan het behoud van het kleuteronderwijs en de lagere leerjaren van het basisonderwijs in de kleinere kernen en aan concentratie van de hogere leerjaren. „Met welwillendheid” heeft de regering kennisgenomen van het rapport Universitaire vestiging in Friesland/Fries-Gronings memorandum, waarin wordt gepleit voor een universitaire vestiging in Leeuwarden die te zamen met de Rijksuniversiteit Groningen („ten volle in staat . . . haar taak als de universiteit voor de drie noordelijke provincies te vervullen”) de universiteit van het Noorden zou moeten vormen. De „verplichte nummers” ontbreken verder niet: een heao-school te Leeuwarden („indien deze past in de conceptie van het hoger onderwijs nieuwe stijl”) en een hts in Drenthe („bij voorkeur te Emmen”, maar Assen blijft genoemd).

Er zal in het Noorden een bedrijfsvoorlichtingsproject (individuele én collectieve voorlichting) gericht op de kleinere ondernemingen incl. de ambachtelijke bedrijven worden uitgevoerd. Het Economisch Instituut voor het Midden- en Kleinbedrijf zal in de gelegenheid worden gesteld bij het producerende ambacht en bij de kleine industrie te speuren „naar de factoren, die in positieve of negatieve zin de groei van deze categorie ondernemingen in de regio beïnvloeden”. Voorts wordt een onderzoek aangekondigd (expl. „sociaal-wetenschappelijk”) naar de problematiek van de arbeidsverhoudingen en de activiteiten op het gebied van het personeelsbeleid in de Noordelijke ondernemingen. Gemeenschappelijke personeelsdiensten voor kleine en middelgrote ondernemingen zullen worden gestimuleerd en gesubsidieerd. En dan iets belangrijks: krachtens een nieuwe migratieregeling zullen geoefende

en geschoolde beroepsbeoefenaars die zich vanuit de Randstad als werkers metterwoon in het Noorden vestigen aanspraak kunnen maken op een soort (Rijks-) verhuis- en herinrichtingskostentoeelage. De Nota bevat verder een bijdrage van het CPB, die ik al heb aangestipt (regionale ontwikkeling van de werkgelegenheid en het spreidingsbeleid 1970-2000, toegespitst op het Noorden des Lands) alsmede een samenvatting van een CIVI-rapport dd. augustus 1972 omtrent de industriële structuur in het Noorden, waarbij kennelijk is geprofiteerd van de kennis van ETI's en het Industrialisatiebureau Noorden des Lands.

## Kort commentaar

### a. pluspunten

- Officiële stukken staan doorgaans niet bol van de bronvermelding van beleidssuggesties en ideeën. Nu is dat niet zo erg. Een aantal aangekondigde maatregelen en verschillende gedachten zijn de afgelopen jaren hardnekkig vanuit het Noorden door autoriteiten en deskundigen (ETI-directeuren bijv.) gepubliceerd en in Den Haag „ingeprept” waarbij het uithoudingsvermogen een grote rol speelde. Om bij mijn eigen leest te blijven: ik heb o.a. de blz. 5-7, 86-88, 92, 94, 98-111 en 128-130 van het NETO-Verslag 1970 naast de Nota gelegd en het was aldus plezierig vergelijken. Het stemt tot voldoening dat de inspanningen die velen zich in het Noorden hebben getroost om maatregelen tot ontwikkeling van dit landsdeel gerealiseerd te krijgen, niet tevergeefs zijn geweest. Voordien, toen er nogal eens werd volstaan met het uiten van boze woorden en kreten, was dit wel eens anders.
- Het beleid gaat t.z.t. steunen op een integraal structuurplan; het Noorden bouwt hieraan mee.
- De verbetering van de bereikbaarheid van het gebied en de verdere openlegging ervan.
- De verbetering van het instrumentarium om bedrijfsvestigingen, -uitbreidingen en herstructurering uit te lokken, niet alleen in de industrie; ook het uitlokken van het individueel migreren van werkers komt aan de orde.
- De reconstructie van het Gronings-Drenthse grensgebied zal op een lex specialis berusten.
- Het landschap zal worden verbeterd.
- De landbouw wordt niet bij voorbaat als een failliete boedel beschouwd.
- Verhoging van het onderwijspeil kan terzake van het aanbod van bepaalde soorten arbeid de schaarste temperen en aldus meer tot de welvaart bijdragen dan verdichting van de bevolking.

### b. Minpunten

- Bevolkingstoename an sich behoeft volstrekt niet te leiden tot hogere inkomens per hoofd, nog afgezien van hogere social costs.
- Alle integratiegedachten ten spijt praktizeert dezelfde overheid terzelfder tijd het beleid van de „uitdijende Randstad” (Almere, een nieuwe „filter” naast Lelystad).
- De Nota exposeert een zekere onevenwichtigheid: er wordt veel gezegd over of aangekondigd voor de stad Groningen en Oost-Groningen. Dat is prettig. Het Noorden kent evenwel nog andere plekken die de aandacht behoeven.
- Fixatie op het jaar 2000; de Kairos-gedachte, de volheid der tijden?
- Duidelijker had moeten uitkomen dat het Noorden naar vele criteria volstrekt geen eenheid is. In een aantal gevallen zullen specifieke ontwikkelingen voor de delen op grond van verschillende functionele potenties moeten worden nastreefd.
- Van de beoogde volksverhuizing zal voorlopig, en niet alleen uit kostenoverwegingen (de middelen zullen ontbreken), niet veel terecht komen.
- Een ontwikkelingsbeleid krachtens een dichotomie groei-

# Verkeer, milieu en ruimtelijke ordening

MR. W.J. DE GRAAFF\*

De titel „Verkeer, milieu en ruimtelijke ordening” kent de volgende drie begrippen, waaraan in dit artikel aandacht wordt besteed:

1. de maatschappelijke functie;
2. de maatschappelijke situatie;
3. de maatschappelijke activiteit.

Deze begrippen zijn zowel qua inhoud als qua samenhang erg gecompliceerd. Daarom behandel ik eerst de vraag: waar zitten onze problemen van verkeer, milieu, ruimtelijke ordening en hoe hangen zij samen? Ik kom dan op maatschappij-filosofisch terrein terecht.

Schema I geeft aan hoe drie motorische krachten de groei en ontwikkeling van de samenleving stuwen: arbeid, kennis en samenwerking. Elkaar gestadig versterkend zijn zij de sleutel tot beter bestaan voor een grotere bevolking, die ter wille daarvan in talrijke grotere en kleinere verbanden is georganiseerd, d.w.z. samenwerkt in o.a. ondernemingen en staatsverbanden.

Onder bevolkingsdruk, welvaartsdrang en concurrentiedruk worden deze verbanden in een evolutieproces versterkt en zo zien wij de *ondernemingen* zich specialiseren en een proces van schaalvergroting ondergaan. Een afweerdang of expansiedrift in de kern gelijk aan die van de primitieve groep in zijn strijd om het naakte bestaan, waar de huidige samenleving uit evolueerde. De middelen daartoe zijn kennis, arbeid en samenwerking. Het productieproces wordt gestadig ingewikkelder en kapitaalintensiever, de omvang groeit, de onderlinge afhankelijkheid neemt toe, de samenwerking verdicht zich tot telkens grotere en hechtere verbanden. De geografi-

---

polen-overig gebied is (gelukkig) snel aan het verouderen. Het kernenbeleid vraagt een genuanceerder aanpak.

Algemene opmerking: in het Noorden mag als belevingscategorie hoogstens sprake zijn van een getemperd optimisme; a. de ondernemingsleiding bepaalt nog steeds zelf waar vestiging zal plaatshebben en de alternatieven zijn in de eerste plaats: (elders) in de Randstad, Veluweranden, Brabantse stedenrij, buitenland; b. bij de vele regionale en gemeentelijke claims om bijstand en stimulantia voegen zich eerlang duidelijk die vanuit de Randstad (met name de grote steden).

In het tweede artikel zal ik nader ingaan op het aangekondigde (c.q. een m.i. beter) beleid. In het slotartikel zal ik enkele saillante bevindingen naar voren brengen van Prof. Willem Alonso ter zake van de ontwikkeling van een Franse perifere regio. Mijn vermaarde collega gaf mij toestemming deze gedachten thans te publiceren. Ze houden een les in voor hen die zich bezighouden met de verdere uitbouw van het Noorden.

N. Tiemstra

sche verdeling van arbeid wordt voortdurend manifester en klinkt grotere gebieden door onderlinge afhankelijkheid tot saamhorigheid aaneen.

Binnen deze verbanden specialiseert zich het *individu*. Ieder moet daarin mee, of hij wil of niet. Arbeidsproductiviteit, loon en consumptie gaan omhoog; de levenswijze verandert. De specialisering maakt het individu ook kwetsbaarder en afhankelijker. Hij vraagt bescherming van de collectiviteit, door of onder garantie van de staat.

Wanneer deze collectieve zorg een vanzelfsprekendheid wordt, waardoor bestaansrisico's worden weggenomen, verminderen de gevoelens van verbondenheid met de engere leef-, werk- of woonverbanden. Ook het verantwoordelijkheidsgevoel. Visie en mentaliteit, geest en denken, het rechtsgevoel zelfs, ondergaan de invloed van de situatie, waarin de mens te leven en te werken heeft. Waar de *ruimte* beperkt is, komen de industrie, de consumptie- en woonbehoeften en het gedragspatroon met elkaar in conflict: milieu en ruimte worden aangetast. De welvaartsstaat krijgt de rekening gepresenteerd.

Het is de taak *van de staat* de noodzakelijke voorwaarden te vervullen voor bestaan en welzijn van individu én samenleving. In de takken van staatszorg zijn met name de bevordering van de basiselementen van de samenleving terug te vinden: kennis, arbeid en samenwerking. Een goede ontplooiing van de ondernemingen d.i. verzekering van de materiële behoeftenvoorziening en tevens verzekering van middel van bestaan, staat daarbij hoog op de ranglijst. De staat moet ook in conflictsituaties, die deze ontplooiing en zekerheden bedreigen, beslissen en ordenend ingrijpen.

Wetgeving — het in handen van de staat geschikte middel — regelt de onderlinge betrekkingen, wat altijd neerkomt op samenwerking en tegengaan van dat wat de samenwerking verstoort; zo t.a.v. economische verhoudingen, van sociale verhoudingen, van arbeidsbetrekkingen enz. Onderwijs bevordert kennis; energievoorziening steunt en versterkt arbeid en het verkeer in al zijn vormen legt de onmisbare schakels in de ketens van onderlinge samenwerking. De zorg voor het milieu en de ruimtelijke ordening zijn daar nu bijgekomen.

Met dit korte woord vooraf is de plaats van het verkeer, het milieu en de ruimtelijke ordening in het maatschappelijk kader gesteld, evenals de verantwoordelijkheden van de mens en van diens maatschappelijke verbanden en organen.

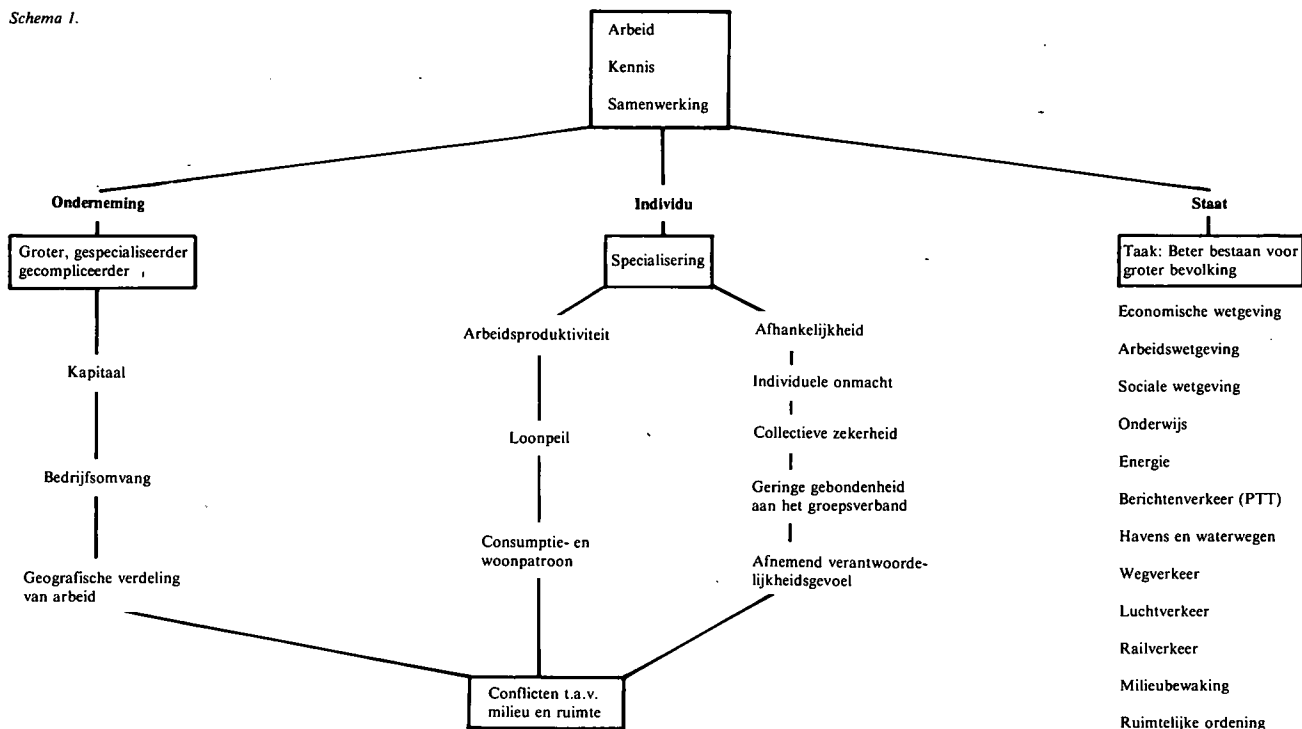
## Harmonie en machtsfactoren

Houdt de ontwikkeling van de in schema I aangeduide factoren onderling gelijke tred en blijft de samenhang bewaard, dan is er een natuurlijk proces van toenemende productie, be-

---

\* De auteur is directeur Algemene Zaken bij de Nederlandse Spoorwegen.

Schema 1.



geleidende wetgeving en collectieve voorzieningen; een geleidelijke en harmonische groei naar hogere welvaart en meer bestaansmogelijkheid voor een grotere bevolking.

De werkelijkheid is evenwel slechts zelden geleidelijk en dan nog alleen kortstondig. De werkelijkheid gaat met schokken, met vallen en opstaan gepaard: kennis en vooral samenwerking schieten tekort. *Machtsfactoren* kunnen de harmonische groei ernstig misvormen. Een zodanige machtsfactor is de politieke invloed of feitelijke macht van de georganiseerde werknemers, die de behartiging van groepsbelangen kunnen afdwingen. Wij constateren in onze tijd een geforceerde inkomensontwikkeling van bepaalde groepen, waardoor de verhouding tussen beloning en arbeidsproductiviteit verbroken wordt en deze achteraf moet worden aangepast op straffe van tenietgaan van de onderneming. Onder de druk van de loonstijgingen zien wij een geforceerde drang naar schaalvergroting en diepte-investeringen om rentabiliteit en continuïteit van ondernemingen te redden. Er zijn grote kapitaalbehoeften en er bestaat terzelfder tijd een grote kapitaalvernietiging. Veel research en wetenschap zijn voor deze herstructureringen ingezet.

Met de geforceerde inkomensontwikkeling loopt ook het *consumptiepeil* sneller en hoger op dan bij een harmonische ontwikkeling; de behoefte aan begeleidende collectieve voorzieningen (bijv. op het gebied van de infrastructuur) zwelt geforceerd aan, doch stuit af op onvoldoende inzicht, onzekerheid en geldgebrek. De zaak kan uit de hand lopen.

### Het thema verkeer

De problemen van het *openbaar vervoer* moeten in dit kader van verbroken evenwichten worden gezien. De autobusondernemingen, tot het midden van de jaren zestig bloeiende en zelfs zeer winstgevendende bedrijven, werden in een periode van slechts enkele jaren alle verlieslijdend. Zij werden gesteld tegenover:

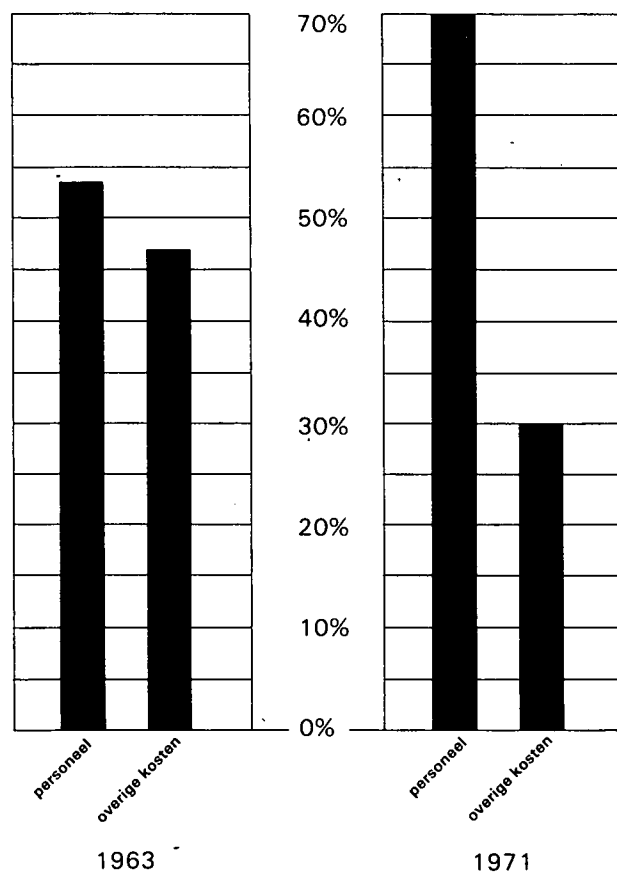
1. een exceptionele kostenontwikkeling en
2. een exceptionele marktontwikkeling.

#### Ad 1. Kostenontwikkeling

Figuur 2 geeft de ontwikkeling van de personeelskosten in

Schema 2.  
**BUSONDERNEMINGEN N.S.-CONCERN**

Personeelskosten in procenten van de totale kosten

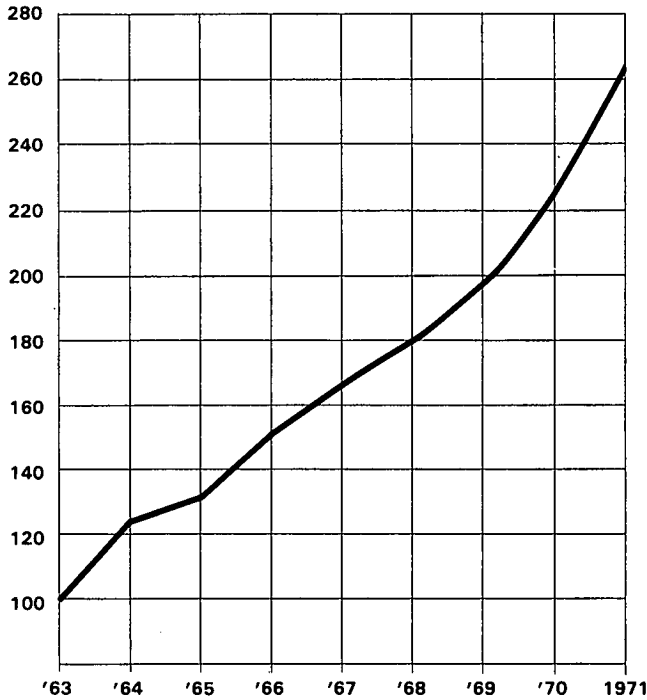


verhouding tot de totale kosten, zoals deze zich aftekent bij de basisondernemingen van de NS, die te zamen 70 à 80% van het totale streekvervoer in ons land vertegenwoordigen. In

Schema 3.

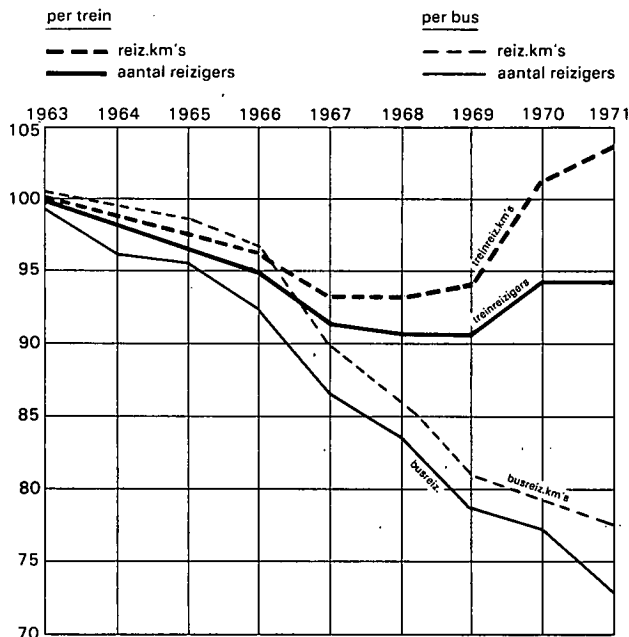
### BUSONDERNEMINGEN N.S.-CONCERN

Gemiddelde personeelskosten per man  
1963=100



Schema 4.

### ONTWIKKELING VAN HET VERVOER



Het openbaar vervoer is in vergelijking met de particuliere auto een aanvaardbaarder alternatief naarmate de reisafstand groter is:  
 - het streekvervoer(bus) incasseerde zwaarder klap dan de rail;  
 - de gemiddelde reisafstand steeg zowel bij de rail als bij de bus (vervoersverlies op de korte, vervoerswinst op de lange afstand)

1963 waren de personeelskosten nog 53% van het totaal, acht jaren later beliepen zij 70% van het totaal.

Uitgedrukt in kosten per man (figuur 3) stegen de personeelskosten in deze periode tot de index 265. Een deel van

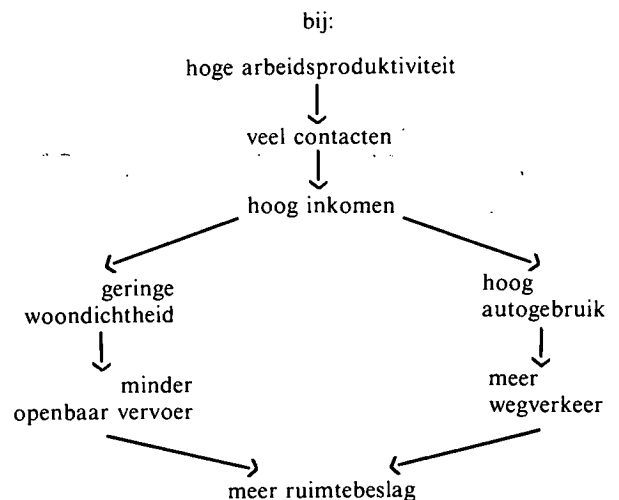
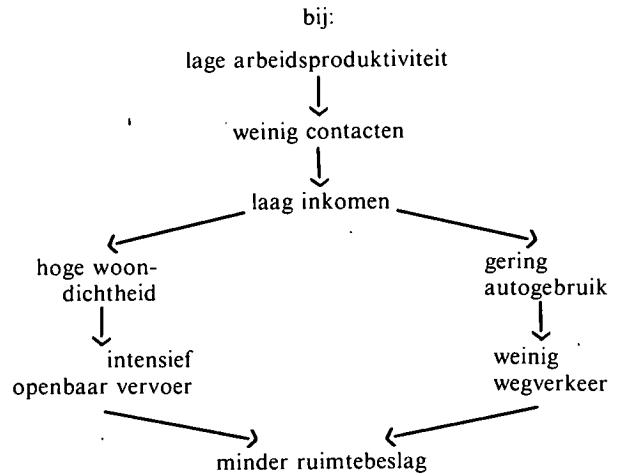
deze stijging is inhalen van achterstand. De sterke en snelle stijging van het loonpeil — zonder dat dienovereenkomstige verhoging van arbeidsproductiviteit d.w.z. de gemiddelde productie aan reizigerskilometers per man mogelijk was — is dus de eerste oorzaak van de moeilijke positie waarin het openbaar vervoer is geraakt.

#### Ad 2. Marktontwikkeling

De marktontwikkeling staat geheel in het teken van de explosieve ontwikkeling van autobezit en autogebruik. De auto opent nieuwe mogelijkheden; er worden tochten en reizen gemaakt waar vroeger niet aan werd gedacht. Het verkeer springt in volume omhoog. Ook doen zich verschuivingen voor: een deel van de reizen, voorheen gemaakt per openbaar vervoer, vindt plaats per particuliere auto. Figuur 4 geeft aan hoe in de periode 1963 - 1971 de aantallen per trein en per bus vervoerde interlokale reizigers teruglopen. Van beide categorieën openbaar vervoer is de teruggang in de reizigerskms. echter minder dan die van de aantallen reizigers, hetgeen erop wijst dat met name in korte afstandsverkeer reizigers naar de auto zijn overgegaan.

Ook het feit dat de klap harder aankwam bij de streek-busondernemingen dan bij de op landelijke schaal opererende rail wijst erop, dat met name op de korte afstanden de auto aanmerkelijk attractiever is dan het openbaar vervoer. Op de langere afstanden is de weerstand beter; zelfs hebben de NS vanaf 1968 gestadig aan lange afstandsverkeer gewonnen: de reizigerskms-productie steeg bij een kleiner aantal reizigers.

Het autobezit en het autogebruik hebben zich explosief ontwikkeld, sterk gestimuleerd door dezelfde explosieve inkomensontwikkeling, die het openbaar vervoer door loonstijging in deficitaire positie bracht. De welvaartsgolf heeft het consumptie- en gedragspatroon ingrijpend gewijzigd.



Wanneer een laag inkomen in hoogte stijgt, behoort tot de eerst aangeschafte duurzame gebruiksgoederen ongetwijfeld de auto. Deze geeft opening tot een ander, gevarieerder en kleurrijker levenspatroon en is het symbool van een nieuw verworven status en welvaart.

Het autobezit en het autogebruik worden bij voortgaande welvaartsstijging aanmerkelijk versterkt en geconsolideerd door wijzigingen in het woon- en het vestigingspatroon:

- de autobezitter verlaat in een volgende welvaartsronde de stad en gaat buiten wonen;
- ondernemingen en instellingen richten zich vervolgens bij het kiezen van hun vestigingsplaats op bereikbaarheid per auto;
- het wegennet en de stadsstructuur worden op deze ontwikkeling aangepast en zorgen voor weer een volgende versnelling.

Door de inkomensexplosie ingeleid en versneld, voltrekken zich in opeenvolgende golven, ingrijpende wijzigingen in het maatschappelijke gedragspatroon. Stedelijke ontwikkeling en infrastructuurbouw consolideren tenslotte de voorwaarden, die tot de stormachtige groei van het gebruik van de particuliere auto hebben geleid. Een kettingreactie, waarin de voorwaarden voor het functioneren van het *openbaar* vervoer worden aangetast.

### De maatschappelijke betekenis van het openbaar vervoer

De verplaatsing van personen is geen doel op zichzelf, doch een verbindende schakel tussen verschillende maatschappelijke activiteiten, een schakel die de samenwerking realiseert. Het verkeer en het vervoer van personen, zowel de eigen auto als het openbaar vervoer hebben een dienende, maatschappelijke functie. In dit opzicht heeft het eigen vervoermiddel, de eigen auto, door volledige paraatheid en grote verplaatsingsmogelijkheid, in beginsel superieure eigenschappen. Beschikbaar op elk gewenst moment en in praktisch iedere relatie.

Wij hebben in het verleden deze maatschappelijke waarden van de eigen auto tot gelding willen brengen door een voortreffelijk wegennet ter beschikking te stellen en door binnen de voor deze individualisering te nauwe steden door sloop ruimte te verschaffen. Door zijn paraatheid en flexibele gebruiksmogelijkheid opent de eigen auto ook welhaast onbeperkte vestigingsmogelijkheden en oefent daardoor een spreidende werking uit op de ruimtelijke structuur. Het vestigingspatroon van nu is primair gericht op bereikbaarheid per eigen auto en toont een gespreide stedelijke structuur, een dicht wegennet. Op vérgaande wijze zijn de voorwaarden vervuld voor een zo ruim mogelijk gebruik van de eigen auto.

Langs deze weg heeft het vervoer per eigen auto een sterk structureerende werking gehad op het ruimtelijke woon-, werken leefpatroon. Het is evenwel duidelijk dat deze gespreide structuur zeer veel ruimte behoeft. En hier ligt het punt waar de maatschappelijke voordelen door maatschappelijke nadelen worden overtroffen. Het blijkt dat er grenzen zijn aan de maatschappelijke voordelen van grote paraatheid en mobiliteit van de eigen auto. Deze grenzen liggen dáár waar de gebruiksmogelijkheid door ruimtegebrek verloren gaat en het verschaffen van nog weer meer ruimte op niet meer te aanvaarden consequenties stuit. De maatschappelijke baten wegen niet meer op tegen de maatschappelijke offers.

De vrijheid van vestiging, de vrijheid zich met eigen vervoermiddel te verplaatsen en de vrijheid dit naar believen te parkeren, maken andere vrijheden en waarden onmogelijk. De bedreigden komen in verzet. Het is een maatschappelijke regel dat vrijheid dan geen vrijheid meer blijft. De balans wordt opgemaakt van het provenu der verleende faciliteiten en van de offers, die daarvoor op geheel andere gebieden worden gebracht en daaronder ook de overlast, die de medemens wordt aangedaan.

De reacties, die wij op het ogenblik om ons heen zien („dag

boom, dag vogel, dag vlinder”) zijn een symptoom van het feit dat de spreidende werking van het individuele vervoermiddel ruimten en waarden heeft aangetast, die voor andere levensaspecten niet gemist kunnen worden. De politiek de vrijheid van het autogebruik de breedst denkbare mogelijkheden te bieden, wordt niet meer aanvaard.

Welzijn houdt meer in dan welvaart. Zelfs kan welvaart, waar leefruimte beperkt is, door spreiding van vestiging en een fijnmazig communicatiepatroon het welzijn bedreigen. Onder die bedreiging is het besef van de betekenis van ruimtelijke ordening en milieubescherming en van de grote rol, die daarin door het openbaar vervoer kan worden vervuld, snel gegroeid. Het openbaar vervoer heeft naast zijn normale maatschappelijke, dienende functie van verbindingsschakel in het samenwerkingsproces van de samenleving, nog een tweede maatschappelijke waarde: het openbaar vervoer is een instrument, dat een andere ruimtelijke ordening, gericht op zo efficiënt mogelijk ruimtebeslag en daarom op sterkere concentratie van vestiging, kan helpen verwezenlijken.

### Ruimtelijke ordening en milieubescherming

Laten wij de symptomen eens samenvatten:

- een vestigingspatroon, in toenemende mate gericht op bereikbaarheid per particuliere auto;
- uiteenspatten van de oude stadskernen onder de splijtende werking van het autoverkeer;
- sterke spreiding, niet alleen van het wonen, maar ook van arbeidsplaatsen en stedelijke voorzieningen;
- een ontwikkeling, die nog resterende landelijke ruimte opvult met een wijdmazige verstedelijkte structuur van Amerikaans karakter;
- een structuur met een gedeconcentreerd, op autogebruik gebaseerd, communicatiepatroon, dat geen mogelijkheden laat aan openbaar vervoer en dat voor niet-automobilisten zo goed als onleefbaar is;
- een structuur en een bijbehorend communicatiepatroon, met snel groeiende ruimtebehoeften, die beide gaan haperen zodra aan deze behoeften niet meer kan worden voldaan;
- een algemeen tekort aan ruimte voor welzijn en leefbaarheid.

Het probleem van de alternatieve mogelijkheid, het comprimeren van de vervoersstroom en inschakeling van het collectieve vervoermiddel, ligt levensgroot op tafel. Waar de vervoersstromen dun en diffuus zijn, is voor het collectief (openbaar) vervoer geen plaats. Het kan zijn functie slechts vervullen, indien het voor velen bereikbaar is, in beginsel (bij voorkeur) op loopafstand: daar waar de vestigingsdichtheid groot, de vervoersstromen zwaar en de ruimte beperkt is.

Ons land behoort tot de dichtstbevolkte gebieden ter wereld; de beschikbare ruimte is uiterst beperkt. Dit is maatgevend. Het patroon van wonen en werken, van wonen en recreatie zal anders moeten functioneren. Niet gespreid en ongestructureerd met een diffuus op het gebruik van eigen auto gebaseerd communicatiepatroon, maar gericht op concentraties van vestiging, gestructureerd en aan radiale verbindinglijnen gesitueerd. Er moet een nieuw verstedelijkingspatroon komen, dat voor lokalisering van de verschillende voorzieningen en activiteiten rekening houdt met de belangrijkste relaties en dat de vestigingsplaats kiest op basis van lopen in combinatie met het openbaar vervoer. Wij koersen dan bewust aan op een stedelijke structuur, die slechts beperkte mogelijkheden biedt aan het particuliere vervoer.

Ruimtelijke structuur en verkeersstructuur behoren onafscheidelijk bij elkaar. Kiest men voor de een dan kiest men ook voor de ander; bepalend voor de keuze is de overvloed dan wel het gebrek aan ruimte:

- ruimtelijke ordening *gericht op individueel vervoer* (auto) als verbindend element, stuurt aan op spreiding van vesti-

ging en bouwt een ruitvormig patroon van wegen. Het ruimtebeslag is dan groot;

- ruimtelijke ordening *gericht op collectief vervoer*, stuurt aan op *concentraties van vestiging*, zodanig gesitueerd dat radiale verbindingen mogelijk zijn. Een noodzakelijkheid waar de beschikbare ruimte beperkt is.

De ruimtelijke ordening staat voor een duidelijke, dwingende koerswijziging. Een stedelijke structuur gericht op collectief vervoer vereist een wijksgewijze aanpak, waarbij de elementen en de voorzieningen, waaronder ten principale de verkeersvoorzieningen, wat bereikbaarheid betreft, zo optimaal mogelijk ten opzichte van elkaar worden gesitueerd. Het grofmazige net van radiale collectieve verbindingen dient zo beperkt mogelijk te worden gehouden; de aanpassing dient veel-  
eer in de situering van de vestigingen te worden gevonden: bij voorkeur op loopafstand van het verkeerssysteem. Het moet worden erkend, dat deze stedenbouwkundige aanpak een wetenschap vereist, waarvoor de basis op dit moment nauwelijks voorhanden is.

Er zullen dan — in nog hogere mate dan nu — omstandigheden ontstaan waaronder op bepaalde plaatsen, in bepaalde relaties, op bepaalde tijdstippen, het gebruik of parkeren van de eigen auto wegens ruimtegebrek, niet mogelijk en ook niet meer aanvaardbaar is: in gebieden van grote woondichtheid, in het woon-werkverkeer, in het spitsuur, bij massaevenementen.

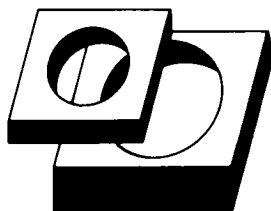
Op andere tijden of andere plaatsen, voor andere doeleinden, zal de auto preferabel zijn en het gebruik daarvan maatschappelijk ook geen enkel bezwaar hebben. De geschetste ruimtelijke ordening zal derhalve vergezeld gaan van een politiek die gericht is op een selectief gebruik van de particuliere auto, een politiek waarbij het openbaar vervoer zijn sterke kanten kan ontwikkelen. Die sterke kanten zijn wat met name

het railvervoer betreft:

1. het vervoer over de iets langere afstanden. Uit de gegevens bleek dit reeds. De NS verbeteren dan ook, met succes, de interprovinciale treindiensten van het intercitynet, evenals die met de grote verstedelijkte gebieden in België en West-Duitsland;
2. het agglomeratievervoer. Dit is een dwingende noodzaak, omdat hier door ruimtegebrek het geïndividualiseerde verkeer tot wezenlijk onaanvaardbare gevolgen leidt.

Het openbaar vervoer heeft een eigen functie, eigen kracht en eigen maatschappelijke waarde, doch steeds in samenhang met de ruimtelijke ordening, waarvan de structuur op zichzelf weer afhankelijk is van de vraag of er veel dan wel weinig vestigingsruimte beschikbaar is. De staat heeft als algemene taak te voorzien in de voorwaarden voor het bestaan en het welzijn van het individu en van de samenleving en moet de waarborg en voorwaarden tot het juist functioneren van het maatschappelijke bestel vervullen en het behoud van menselijke waarden garanderen. Geconfronteerd met ruimtegebrek en milieubedreiging, zal de overheid een doelbewust, op bereikbaarheid per openbaar vervoer gericht vestigingsbeleid moeten voeren. Zij zal daartoe een politiek van wijksgewijze stadsuitbreiding en stadsreconstructie moeten volgen, zoveel mogelijk rekening houdende met loopafstanden en bereikbaarheid tot de collectieve vervoermiddelen. Zij zal, in samenhang met het vestigingsbeleid, het openbaar vervoer moeten hantieren als een uiterst belangrijk overheidsinstrument in de totale problematiek van ruimtelijke ordening, milieuhygiëne, leefbaarheid en zelfs bestaanbaarheid van de steden.

W.J. de Graaff



### Toets op taak

## De begrotingsruimte voor Noord-Brabant (1973-1978)

DRS. J. D. HILFERINK

In maart van dit jaar heeft de commissie voor de financiën uit de Staten van Noord-Brabant een uitvoerig en uitstekend gedocumenteerd rapport uitgebracht, waarin de financiële positie van de provincie op middellange termijn onder de loep wordt genomen<sup>1)</sup>. Nagegaan wordt hoe de uitgaven zich globaal zullen ontwikkelen, uitgaande van de veronderstelling dat het tot op heden gevoerde algemene en financiële beleid ongewijzigd zal worden voortgezet. Deze probleemstelling is expliciet geformuleerd in het interim-rapport van 1971. De inkomsten worden vergeleken met de begrotingsruimte die in de komende jaren beschikbaar zal komen, gegeven de ontwikkeling van de

algemene middelen (de uitkering uit het provinciefonds en de opbrengst van de eigen belastingen) en een bijzonder dekingsmiddel, de doeluitkering van het rijk op grond van de Wet Uitkeringen Wegen. Daarnaast komen nog een aantal financieel-technische zaken, zoals de afschrijvings- en reservepolitiek, aan de orde.

Een tekortkoming van het rapport lijkt het ontbreken van een overzichtelijke inleiding, met een opsomming van de uitgangspunten die aan de verschillende ramingen ten grondslag liggen. Nu dient de lezer zich eerst een weg te banen door een berg van detailinformatie, voordat enig zicht wordt gekregen op de gehanteerde begrippen

en veronderstellingen. Hinderlijk zijn ook de vele herhalingen, zowel in de tekst als in de bijgevoegde tabellen.

Ook als men zich de nodige moeite getroost om het rapport te doorgronden, blijven op bepaalde punten twijfels bestaan. Dit geldt in het bijzonder voor de inhoud van het begrip „ongewijzigd beleid”. De meeste schrijvers verstaan onder ramingen bij ongewijzigd beleid: „ramingen waarbij door bijstelling voor prijsstijgingen het volume

<sup>1)</sup> *Budget van de provincie Noord-Brabant gezien op middellange termijn*, 's-Hertogenbosch, 1973.



van de verschillende overheidsactiviteiten gelijk worden gehouden aan het volume in de meest recente begroting" 2). We hebben de indruk dat de rapporteurs deze definitie voor ogen zweeft als zij stellen dat „de vaststelling van de noodzaak en de voorrang" van de verschillende uitgaven niet tot hun competentie behoort (blz. 15). Deze indruk wordt nog versterkt door de wijze van raming van een aantal uitgaven, zoals de subsidies.

Bij de raming van de personeelskosten en de uitgaven voor wegen (die in de vorm van kapitaallasten en onderhoudskosten op het budget tot uitdrukking komen) past de commissie evenwel een geheel andere benadering toe, die leidt tot een uitbreiding resp. beperking van de activiteiten. De personeelsbezetting wordt namelijk gecorrigeerd voor de (vermoedelijke) uitbreiding van bepaalde bijzondere taken, waaronder het milieubeheer en het welzijnsbeleid. Het bedrag van de jaarlijkse investeringen in wegen wordt daarentegen ongewijzigd gehandhaafd op het niveau van 1973, zonder zelfs een correctie voor prijsstijgingen aan te brengen.

Als gevolg van deze handelwijze is de in het rapport berekende begrotingsruimte op de middellange termijn moeilijk te interpreteren. Men heeft niet de „objectieve ruimte" bepaald en evenmin een eigen visie op de prioriteiten van het uitgavenbeleid ontwikkeld 3).

Ruim de helft van de rapporttekst handelt over de *aanleg en het onderhoud van wegen*, van oudsher de belangrijkste taak van de provincie. De omvang van het provinciale budget wordt grotendeels door de vervulling van deze taak bepaald. Zo ook in Brabant, waar niet minder dan 47% van de totale uitgaven (ca. f. 100 mln.) hiervoor wordt aangewend.

Voor de bestrijding van uitgaven ter zake van wegen ontvangt de provincie een doeluitkering uit 's-rijks kas. De som van de uitkeringen aan provincies is gelijk aan die over het vorige jaar vermenigvuldigd met een getal, dat overeenkomt met de procentuele stijging van het aantal geregistreerde motorrijtuigen. In de jaren zestig schommelde dit percentage tussen de 11 en 17. Blijkens gegevens van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de stijging in de periode 1970-1972 aanzienlijk minder bedragen (7%). Op grond van deze gegevens en in de verwachting dat in de komende jaren de kosten van het autobezit verder zullen toenemen, hebben de rapporteurs gemeend te moeten rekenen met een afnemende van de groei van het aantal motorrijtuigen in de periode 1973-1978 van 7% tot 6% per jaar.

De veronderstelde daling van de doeluitkering heeft tot gevolg dat de kosten van aanleg en onderhoud van wegen —

bij handhaving van het huidige, nominale investeringspeil — binnen enkele jaren aanmerkelijk hoger zullen zijn dan de middelen van de uitkering. Deze constatering zou — aldus het rapport — kunnen leiden tot een herbezinning op de beleidslijnen van het wegenprogramma. Het is van belang hieraan toe te voegen dat de rijksbijdrage niet wordt aangepast voor loon- en prijsstijgingen. Perioden van krachtige inflatie, gepaard gaande met een afnemende groei van het autobezit, zijn derhalve uitermate ongunstig voor de financiële positie van de provincie. Er vindt op dit ogenblik interprovinciaal overleg plaats om na te gaan hoe kan worden bereikt dat bij de toewijzing van rijksmiddelen in de toekomst rekening wordt gehouden met de gestegen kosten.

---

### Deze rubriek wordt verzorgd door het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven

---

Het pessimisme (of zo men wenst: optimisme) van de commissie over de ontwikkeling van het autopark wordt echter niet algemeen gedeeld. Oudminister Drees heeft onlangs opgemerkt dat het verstandig is er bij het uitstippelen van het verkeers- en vervoersbeleid rekening mee te houden dat de groei van het auto-bezit wel eens zou kunnen doorgaan zoals in de oude prognoses wordt voorspeld 4). In de recente, lage prognoses zou men onder meer de invloed van de immigratie uit de landen rond de Middellandse Zee en de toeneming van het aantal auto's e.d. per gezin onderschatten. Drees verwacht ook niet dat de groei van het auto-bezit door lastenverzwaringen veel zal worden afgeremd.

De *personeelslasten* maakten in 1972 25% uit van de provinciale begroting. Het rapport bevat een prognose van de *personeelsbezetting* (griffie, waterstaat, planologische dienst) tot 1978, ten dele gebaseerd op de expansie van het apparaat die sinds 1950 heeft plaatsgevonden. Daarnaast houdt men

rekening met het effect van mogelijke taakuitbreidingen en de personele consequenties van een gehouden organisatie-onderzoek. De rapporteurs verwachten dat het personeelsbestand op grond van bovengenoemde factoren omstreeks 1977/1978 nauwelijks meer zal toenemen. Helaas wordt de ramingsmethode niet beschreven, waardoor de mogelijkheid van een kritische beoordeling van de uitkomsten ontbreekt en de waarde van de prognose, als discussiestuk, sterk vermindert.

Het verloop van de *subsidies* en de *overige uitgaven* (in totaal ca. 25% van het budget) is bij benadering geraamd door aan te nemen dat het tot op heden gevoerde beleid ongewijzigd zal worden voortgezet. De commissie doet geen uitspraak omtrent de hoogte van de afzonderlijke uitgaven.

Samenvattend wordt gesteld dat — bij de gegeven veronderstellingen — de begroting over de periode 1973 tot en met 1978 slechts krap sluitend zal zijn. We hebben reeds eerder opgemerkt dat deze conclusie moeilijk te interpreteren is, omdat de commissie op tamelijk willekeurige wijze sommige onderdelen van het beleid heeft gewijzigd en andere ongewijzigd heeft geëxtrapoleerd. Wat de betrouwbaarheid van de prognose betreft, hangt veel af van de loon- en prijsontwikkeling. Aangenomen wordt dat de gemiddelde loonsom per werknemer jaarlijks met 9% zal toenemen en de prijzen met 6% per jaar. Men stelt kennelijk nogal veel vertrouwen in de anti-inflatie politiek van de regering.

J. D. Hilferink

---

2) L. Koopmans, Het budgettaire perspectief voor het kabinet-Den Uyl, *ESB*, 20 juni 1973, blz. 555. Van het constante volume wordt afgeweken — volgens Koopmans — wanneer exogene factoren, aangegane verplichtingen of concrete afspraken, nopen tot toewijzing van een hoger of lager bedrag.

3) Enigszins vergelijkbare kritiek heeft R. M. de Haan geuit ten aanzien van de geëxtrapoleerde ramingen in de *Miljoenennota 1973*. Zie hiervoor: Ramen, afwegen en ombuigen, *ESB*, 4 oktober 1972, blz. 937.

4) *Accent*, 21 juli 1973, blz. 9.

## Behoeft uw staf uitbreiding?

Verzuimt dan niet ESB voor uw oproep in te schakelen.

ESB biedt u een grote trefzekerheid, óók bij aspirant-leidinggevende functionarissen in de commerciële, administratieve of aanverwante sectoren.

Adv.-afd ESB  
Postbus 42  
SCHIEDAM

# Boeken nieuws

**Mr. M. M. Mendel: Het statutaire doel van de naamloze vennootschap.** Deel 6 van de Serie Vennootschaps- en Rechtspersonenrecht (Serie Monografieën vanwege het Van der Heijden-Instituut), Kluwer, Deventer, 1971, 240 blz. Prijs f. 32,50.

Mendels studie is gewijd aan de vraagstukken rondom het statutaire doel van de NV, ofwel: het blijkens de statuten beoogde werkterrein van de NV (blz. 36). Naast het statutaire doel heeft de NV nog andere wettelijke doeleinden: winstmaximalisatie op lange termijn, alsmede de verdeling van de winst onder de aandeelhouders (voor zover de statuten niet anders bepalen en met dien verstande dat geen winst mag worden uitgekeerd, indien verliezen, in voorafgaande jaren geleden, niet zijn angezuiverd). Mendel acht het bewerken van het statutaire arbeidsveld een subdoel van het winstdoel der NV (blz. 22).

Nadat in Hoofdstuk III de bemoeieningen van de notaris en het departement van justitie met het statutaire doel aan de orde zijn gekomen, bespreekt Mendel in Hoofdstuk IV de problematiek bij de omschrijving van dat doel in de statuten. Volgens hem brengen art. 36c Wetboek van Koophandel en het grondbeginsel der openbaarheid van de inrichting der NV mede, dat aandeelhouders en derden bij raadpleging van de doelomschrijving een behoorlijk beeld moeten kunnen krijgen van de door de NV te ondernemen activiteiten. Mendel is daarom geen voorstander van het in de departementale richtlijnen neergelegde standpunt, dat in de statutaire doelomschrijving de belangrijkste activiteiten duidelijk dienen te worden vermeld, doch de doelomschrijving voor het overige algemeen mag zijn. Subjectieve of voorwaardelijke doelomschrijvingen vinden bij Mendel geen genade. Evenmin mag van de statutaire doelomschrijving deel uitmaken een bepaling, dat nader aangegeven handelingen slechts mogen worden verricht met toestemming van commissarissen (of van anderen). Terecht wijst Mendel er op, dat een ander standpunt de mogelijkheid opent om op simpele wijze de art 47a en 47 b Wetboek van Koophandel voor een aanzienlijk deel te ontkrachten: statutaire toestemmingsvereisten zouden dan immers onder omstandigheden externe werking hebben, in strijd met de aan de genoemde (nieuwe) artikelen ten grondslag liggende idee (blz. 86-88).

De Hoofdstukken V t/m VII vormen de kern van het boek. Behandeld wor-

den de functies van het statutaire doel, alsmede de vraag, wanneer een handeling buiten het statutaire doel valt. In ons recht heeft het statutaire doel in de eerste plaats de interne functie van taakbeperking voor allen, die binnen de organisatie van de NV een taak vervullen. Mendel is van mening, dat een bestuurder tegenover de NV niet aansprakelijk moet zijn voor de uit een door hem verrichte doeloverschrijdende transactie voor de NV voortvloeiende schade, wanneer de bestuurder „has acted honestly and reasonably and ought fairly to be excused”, zoals een Engelse rechter het formuleerde (blz. 99-102).

In het externe effect van de statutaire doelomschrijving is medio 1971 wijziging gekomen ten gevolge van de Eerste EEG-Richtlijn met betrekking tot het vennootschapsrecht. Voordien kon volgens ons recht een NV slechts aan een doeloverschrijdende transactie met een derde gebonden zijn, indien de laatste bij het verrichten van de transactie te goeder trouw en met inachtneming van redelijke zorgvuldigheid kon en mocht aannemen, dat de bewuste handeling in overeenstemming was met het statutaire doel. Voor deze bescherming kon de derde alleen in aanmerking komen, wanneer hij ten tijde van het verrichten van de transactie de statutaire doelomschrijving van de NV had geraadpleegd. Deze voorwaarde vormde een niet te onderschatten obstakel voor een vlot verloop van vooral het internationale handelsverkeer. Het recht van de Bondsrepubliek stelde deze voorwaarde niet, ook al was daar het uitgangspunt, dat het statutaire doel in beginsel slechts interne werking heeft, wat op de achtergrond geraakt.

Het is daarom niet verwonderlijk, dat in de Eerste EEG-Richtlijn gekozen is voor het Duitse uitgangspunt. De Richtlijn laat echter de lidstaten vrij om in hun nationale wetgeving te bepalen, dat de NV niet wordt gebonden aan doeloverschrijdende transacties met een derde, indien zij bewijst dat de derde wist dat de handeling de grenzen van dit doel overschreed of hiervan, gezien de omstandigheden, niet onkundig kon zijn; publicatie van de statuten op de voorgeschreven wijze is voor dit bewijs

niet voldoende. Van deze mogelijkheid heeft de Nederlandse wetgever gebruik gemaakt. In art. 36h Wetboek van Koophandel ontbreekt echter de bepaling dat publicatie van de statuten (volgens de artt. 8 en 30a Handelsregisterwet door nederlegging van de akte van oprichting ten kantore van het handelsregister en mededeling daarvan door de secretaris van de Kamer van Koophandel en Fabrieken in de Nederlandse Staatscourant) niet voldoende is voor het bewijs dat de derde de doeloverschrijdende of daarvan niet onkundig kon zijn. Wel is deze regel in de Memorie van Toelichting bij de Wet tot Aanpassing aan de Eerste EEG-Richtlijn onderschreven.

Terecht maakt Mendel bezwaar tegen deze gang van zaken: de bedoelde regel hoort thuis in de wet zélf. Mendel gaat echter verder en stelt voor in de wet op te nemen de bepaling: „Indien de NV bewijst dat bij het verrichten der rechtshandeling aan de wederpartij een omschrijving van het statutaire doel is aangeboden waaruit ondubbelzinnig het doeloverschrijdende karakter der rechtshandeling blijkt, wordt vermoed dat de wederpartij hiervan niet onkundig kon zijn”. M.i. worden hierdoor extra moeilijkheden opgeroepen i.v.m. de vraag óf aan de voorwaarden voor toepassing van deze uitzonderingsregel is voldaan. Bovendien zal de rechter zeer waarschijnlijk ook nu reeds besluiten, dat de derde in de door de uitzonderingsregel bestreken situatie van het doeloverschrijdende karakter niet onkundig kon zijn. Mijn voorkeur blijft er dan ook naar uitgaan om in art. 36h Wetboek van Koophandel de bepaling op te nemen dat voor het bedoelde bewijs publicatie van de statuten op de voorgeschreven wijze niet voldoende is.

Wel kan ik instemmen met Mendels voorstel om duidelijk in art. 36h Wetboek van Koophandel te doen uitkomen, dat de regel van dat artikel niet verhindert dat de NV een beroep doet op overschrijding van de aan haar verteenwoordiger verleende volmacht, wanneer door overschrijding van het statutaire doel tevens de grenzen van de verleende volmacht zijn overschreden.

Hoofdstuk VI handelt over de vraag wanneer een handeling buiten het statutaire doel valt. Volgens Mendel kunnen in dit verband drie categorieën handelingen worden onderscheiden. Ten eerste de handelingen, die in de doelomschrijving uitdrukkelijk zijn verboden. Ten tweede de handelingen, die men, gezien de omstandigheden van het geval, in redelijkheid niet dienstbaar kan achten aan de in de statuten vermelde werkzaamheden. Dit betreft de zgn. secundaire handelingen: voorbereidings-, uitvoerings- en begeleidingshandelingen. Mendel bepleit hier (concrete) marginale toetsing door de rechter, d.w.z. dat de rechter een handeling

pas als doeloverschrijdend mag beschouwen als het orgaan van de NV, gezien de omstandigheden, in redelijkheid niet tot het oordeel had kunnen komen dat de handeling dienstbaar was aan het doel (blz. 141).

M.i. mag dit „freies Ermessen” van het orgaan (meestal het bestuur) in beginsel slechts gewicht in de schaal leggen bij het oordeel of het orgaan *intern* vrijuit gaat. *Extern* lijkt mij beslissend, of de derde wist of niet onkundig kon zijn van het feit, dat naar objectieve redelijke maatstaf de bewuste handeling niet kan worden beschouwd als „incidental to or consequential upon” het in de doelomschrijving vermelde arbeidsveld van de NV (vgl. H.R. 23 maart 1928, N.J. 1928, 730, Huidenarrest). Tenslotte vallen volgens Mendel buiten het statutaire doel de handelingen die, gezien de omstandigheden, in redelijkheid niet kunnen worden geacht gericht te zijn op het belang van de NV. Als ik het goed zie, is deze laatste categorie eigenlijk de voorname; ook een handeling die expliciet in de doelomschrijving is toegestaan kan buiten het statutaire doel vallen indien zij, gezien de omstandigheden, in redelijkheid niet kan worden geacht gericht te zijn op het belang van de NV (blz. 144).

Het belang van de NV wordt door Mendel omschreven als het belang dat de NV heeft bij het maken van winst terwille van haar eigen voorspoedige voortbestaan en terwille van andere, in het Wetboek van Koophandel of in de statuten aangegeven, met haar karakter niet onverengbare, wijzen van besteding dier winst. De vraag naar het belang van de NV valt dus samen met de vraag naar de bestemming van de door de NV te maken winst (blz. 25 e.v.). Mij is niet



Voor boeken op het gebied van economie, sociologie, recht, medicijnen en techniek:

**WETENSCHAPPELIJKE BOEKHANDEL ROTTERDAM B.V.**

Waarin opgenomen:  
De Wester Boekhandel  
Stamboekhandel Rotterdam

Rochussenstraat 223, Rotterdam 3003  
Tel. (010) 23 46 92, 23 20 76, 23 90 39 en 25 39 41

Vestiging in de Erasmus Universiteit, Complex Woudestein. Tel. (010) 14 55 11, toestel 31 15.

(Buiten openingstijden neemt onze automatische telefoonbeantwoorder uw bestellingen op, onder nr. (010) 23 46 92).

(I.M.)

geheel duidelijk geworden wat Mendel bedoelt met de in de omschrijving van het belang der NV voorkomende zinsnede: „met haar karakter niet onverengbare”, nu hij op blz. 16 (in noot 7) zegt het juist te achten de NV te kenschetsen als „de organisatie der risicodragende kapitaalverschaffers”. Met betrekking tot de zgn. Structuur-NV is dit m.i. slechts te verdedigen, wanneer men niet de zeggenschaps-, maar alleen de uitdelingsstructuur in zijn beschouwingen betreft (vgl. Prof. Mr. I. A. C. van Haren, NJB 1972, blz. 1193 e.v.).

Tot slot: ondanks het feit, dat enige door Mendel behandelde onderwerpen hun direct belang voor het geldende recht hebben verloren, is dit helder geschreven boek een welkome bijdrage voor al diegenen, die zich willen verdiepen in de problematiek rondom het statutaire doel van de NV, mede door de grote aandacht die Mendel heeft geschonken aan het recht dienaangaande van verschillende andere lidstaten van de vergrote EG.

**P. M. A. L. Plompen**

noemt, de Tweede Vervoersrevolutie (met hoofdletters) aan, waarbij de Cartesiaanse wereldbeschouwing voor het vervoer wordt verlaten. In plaats van de totaliteit als de som van de delen treden het mondiale denken, de multi-modale benadering en de sociaal-economische rentabiliteit op de voorgrond. De economische wetenschap alleen kan niet meer de sleutel zijn op antwoorden die het vervoer vraagt. Een interdisciplinaire benadering van de vraagstukken is onontbeerlijk.

Ik heb zo lang bij dit eerste summier hoofdstuk stilgestaan omdat het in feite de kern van het boek vormt. De eerste vervoersrevolutie, in het tweede hoofdstuk beschreven, is niet zo belangwekkend meer, nu wij ons midden in de Tweede Vervoersrevolutie bevinden. De volgende hoofdstukken zijn respectievelijk gewijd aan het aanbod van vervoersdiensten, aan de vraag naar deze diensten, aan de vervoerspolitiek en aan de kosten, marktvormen en prijzen. In het zevende hoofdstuk introduceert de schrijver de zeehavens, in het bijzonder de positie van de deltahavens. Is dit hoofdstuk nog in hoofdzaak beschrijvend, in het volgende wordt dieper op de zeehavenfuncties ingegaan. Hier wordt een definitie van een haven ontwikkeld die als volgt luidt: „Een haven is een terminal facility in een goederenstroom, welke ontstaat door een zodanige combinatie van produktiefactoren, dat daarin een aantal specifieke functies vervuld kunnen worden ten aanzien van zeevaart, inland transport, dienstverlening en industrie, en wel zodanig dat een optimaal resultaat van de goederenstroom en van de inkomensverdeling wordt verkregen, zowel privaat-economisch als nationaal-economisch”. Ik geloof dat de begrippen „terminal facility” en goederenstroom nogal met elkaar in tegenspraak zijn. Ware het niet beter in plaats van de Engelse woorden terminal facility simpelweg de Nederlandse woorden schakel of onderbreking te plaatsen? Daardoor zou de definitie zeker aan duidelijkheid winnen.

Als primaire functies van een haven onderscheidt dit hoofdstuk de beschutte laad- en losplaats voor zeeschepen, de overslagfunctie zelf en het transport over land. Op elk van deze functies gaat de

---

**Prof. Dr. H. C. Kuiler: Inleiding tot de vervoers- en haveneconomie.** Universitaire Pers, Rotterdam, 1973, 186 blz., f. 27,50.

---

Zoals reeds in de eerste bladzijden van dit boek is aangegeven, bevat het een selectie van geschriften van de schrijver, hem aangeboden ter gelegenheid van zijn 25-jarig jubileum als docent aan de Nederlandse Economische Hogeschool (NEH). Het geheel is samengesteld en bewerkt door Drs. J. M. Verhoeff, wetenschappelijk medewerker aan de NEH. Hoewel de hoogleraar de drukproeven van dit boek ongetwijfeld onder ogen heeft gehad, rijst de vraag in hoeverre de bewerker bekortingen, aanvullingen of retouches heeft aangebracht om uit een aantal geschriften, voordrachten, syllabi en inaugurele redes een min of meer sluitend geheel te maken. Ik zal het er maar op houden dat Kuiler zelf de auteur is van het boek dat bij zijn jubileum is verschenen. De inleiding en de verantwoording zijn uit de aard der zaak voor rekening van de samensteller.

Het kortste hoofdstuk is het eerste, dat

de ontwikkeling van de vervoerseconomie als wetenschap behandelt. Hierin wordt gesteld dat de vervoerseconomie in de eigenlijke zin van het woord is ontstaan nadat de leerstellingen van de algemene economie zijn uitgebreid met de elementen ruimte en tijd. In de jaren dertig zijn de bouwstenen van de vervoerseconomie samengebracht tot een systematisch geheel. Dit was niet toevallig, want in die tijd viel de opkomst van nieuwe vervoerstechnieken samen met een ernstige economische teruggang. Het waren de toenmalige hoogleraren F. de Vries, W. E. Boerman en J. F. ten Doeschate, die elk op hun eigen wijze theoretische grondgedachten over het vervoer hebben ontwikkeld. Na de oorlog verbreedde de nationale horizon zich tot een Europese, waarbij de integratiegedachte op de voorgrond kwam. Nog vóór dit vraagstuk tot een oplossing is gekomen dient zich in de jaren zestig, wat Kuiler

schrijver nader in om tenslotte aandacht te schenken aan de dienstverlenende functie, de industriële functie en aan de werk- en woonfunctie. Opvallend is dat telkens weer het Rotterdamse havengebied als voorbeeld wordt gekozen. Een bewijs hoezeer Kuiler zijn hart heeft verpand aan de haven van Rotterdam. Het hoofdstuk over de economie van de havens beschrijft de vormen van havenbeheer en de prijsvorming van de haventarieven. Hier wordt het ingewikkelde terrein van zeehavengelden en vergoedingen voor alle mogelijke diensten betreden. Meer doorzichtigheid in deze voor verladers en ontvangers zo verwarde materie zou zeker gewenst zijn.

Bijzondere aandacht verdient het laatste hoofdstuk, handelend over de nog onvoltooide Tweede Vervoersrevolutie. Deze revolutie heeft een mentale en een technisch-organisatorische achtergrond. Mentaal omdat het denken over het vervoer van nationaal mondiaal is geworden. Technisch omdat de interdependentie van de verschillende vervoerswijzen tot een multi-modale benadering leidt. Het is de koppeling van de goede eigenschappen van verschillende vervoers technieken om tot een optimaal resultaat te komen. Voorbeelden daarvan zijn de container, het kangoeroevervoer, de lichterscheepen en de rij-op-rij-af scheepen.

In dit hoofdstuk zijn ook prognoses voor de ontwikkeling van het goederen- en personenvervoer in de komende jaren gemaakt. Deze prognoses zijn gebaseerd op de toenemende productie, de veran-

deringen in de plaats van de voortbrenging, de veranderingen in de aard van de producten en de voortbrenging van nieuwe producten. Kuiler toont zich hierbij een onverbetterlijke optimist, die geen oog heeft voor de uitputting van de voorraden grond- en hulpstoffen die de wereld rijk is. Op zichzelf reeds kan het tekort aan energie een ernstige rem op de ontwikkeling van het vervoer vormen. Wel wijdt hij enige aandacht aan de wrijvingen die ontstaan doordat de technische vervoersrevolutie niet of nog onvoldoende is gevolgd door een equivalent in de commerciële en administratieve sfeer. De integrale verwerking van gegevens of de automatisering van de documentatie in het internationale handelsverkeer is overigens een onderwerp van diepgaande studie, waarbij de normalisatie een belangrijke functie vervult.

Kuiler heeft met dit boek de schaarse Nederlandse literatuur op het gebied van de vervoers- en haven economie ongetwijfeld verrijkt. Het terrein dat hij heeft behandeld is overigens zo breed en zo diep dat nog een aantal lacunes bestaan. Zo zou een verdere uitwerking van de multi-modale benadering van het vervoer gewenst zijn en zouden ook de vervoersprognoses aan de hand van al of niet remmende factoren kunnen worden verrijkt. Het boek wil echter niet meer zijn dan een inleiding. Een inleiding die men overigens met genoegen leest en die tot verder denken aanzet.

P. van Zuuren

---

**Recent trends in collective bargaining.** International Management Seminar 21-24 september 1971. Final Report, OECD, Parijs 1972, 90 blz.

Het eindrapport van de hierboven aangeduide conferentie geeft niet de indruk, dat men in september 1971 belangrijke nieuwe vondsten heeft gedaan. Hoewel uit de laatste paragraaf blijkt, dat enkele deelnemers van oordeel waren, dat er een crisis is in de arbeidsverhoudingen in de democratische maatschappij, leidde deze crisis (voorzover dat uit het verslag blijkt) nauwelijks tot creatief denken. Eerder geeft het de indruk van een gezelschap, dat de problemen wel ziet, maar er niet echt tegenaan durft te gaan. De auteur zelf (Pierre Candau) meent, dat de Staat thans een der partners is in het systeem van arbeidsverhoudingen. En als werkgever, en als hoedster van het algemeen belang moet ze een beleid voeren.

Maar over de inhoud van dit beleid worden we niet wijzer. Dat wilde stakingen vaak het gevolg zijn van ontevredenheid der leden over de leiding en dat zij geïnitieerd, of gebruikt kunnen worden voor ideologische doeleinden, brengt ons niet verder. Ook de conclusie, dat meer inspraak wellicht de

arbeidsonrust zou kunnen verminderen, is zonder verdere uitwerking onvoldoende interessant.

Het is tekenend dat het rapport eindigt met de vaststelling dat „employers should reflect on the philosophy which should underlie their action in future collective bargaining”. Inderdaad. Maar zo te zien, heeft deze conferentie daar weinig toe bijgedragen.

W. Albeda

---

**S. G. M. Verkoren-Hemelaar en M. de Smidt: Buitenlandse werknemers in de Westeuropese regio's; een analyse van de demografische en economische determinanten van hun aanwezigheid.** Rapport I SISWO censusmonografie alloctonen, Project B, Geografisch Instituut der Rijksuniversiteit Utrecht, 1972, 57 blz.

Studie bedoeld als internationaal kader, te gebruiken als achtergrond bij de bestudering van de verschillende aspecten van het verschijnsel van de internationale arbeidsmigratie met betrekking tot

Nederland. De Nederlandse verhoudingen t.o.v. woon- en werksituatie alsmede demografische karakteristieken van de buitenlandse werknemers komen kwantitatief aan de orde bij de bewerking van het materiaal van de volkstelling 1971, in de vorm van een censusmonografie. In deze studie, die zich niet verder uitstrekt dan 1968, komen enerzijds de demografische en economische achtergronden in de attractielanden aan de orde, anderzijds de werksituatie van de buitenlandse werknemers op nationaal en regionaal niveau.

**CBS: Watervereiniging ten gevolge van verzilting 1950-1970.** Staatsuitgeverij, Den Haag, 1973, 28 blz., f. 5,50.

Bevat de resultaten van een onderzoek naar de economische consequenties van de verzilting van de Nederlandse oppervlaktewateren. De studie is uitgevoerd op de afdeling Leefmilieu van de hoofd-afdeling Gezondheidsstatistiek van het CBS. Achtereenvolgens worden behandeld de bronnen van verzilting, de financiële schade van verzilting en de uitgaven voor compensatie- en eliminatiemaatregelen. Speciale aandacht is besteed aan een kosten- batenanalyse van de opslag van afvalzout bij de Franse kalimijnen. De jaarlijkse kosten van een dergelijke eliminatiemaatregel bedragen f. 15 mln. à f. 17 mln. Hier staan alleen voor Nederland al baten tegenover van f. 29,5 mln. à f. 33,5 mln.

**Bedrijfsgegevens voor de detailhandel in uurwerken en gouden en zilveren werken over het jaar 1970.** Economisch Instituut voor het Midden- en Kleinbedrijf, 's-Gravenhage, 1972, 48 blz., f. 9,50.

Onderzoek naar de resultaten van 100 bedrijven in de detailhandel in uurwerken en gouden en zilveren werken over 1970. Er is aandacht besteed aan enkele vormen van bedrijfsuitkomsten (bruto-marge, exploitatiekosten, uitkomsten per omzetklasse en naar afdeling detailhandel en afdeling ambacht), arbeidsprestaties, omzetsnelheid, gebruik van verkoop- en bedrijfsruimte en werkkapitaal.

**Prof. Mr. P. A. Stein: Zekerheidsrechten — hypotheek.** Serie Recht en Praktijk 7a, Kluwer, Deventer, 1972, tweede druk, 253 blz., f. 32,50.

In dit boek bespreekt de auteur, hoogleraar in het burgerlijk recht en handelsrecht aan de Universiteit van Amsterdam in de inleiding allereerst de hoofdregels van het executierecht, de aansprakelijkheid van de schuldenaar en zijn vermogen en oneigenlijke voorrechten. Daarna besteedt hij ruime aandacht aan 1. hypotheek op onroerend goed en 2. hypotheek op schepen en op luchtvaartuigen. Het boek is voorzien van veel bijlagen, een uitvoerig trefwoordenregister, een artikelenregister en een jurisprudentieregister.