



Brood en welvaart

Dit wordt geen variatie op het thema van Engel; het gaat hier niet om de invloed van de welvaart op het broodverbruik, maar veeleer om het omgekeerde. Dit stukje handelt nl. over de kwaliteit van ons brood 1) en de invloed daarvan op onze welvaart. Het is al weer enige jaren geleden dat mevrouw Gerda Brautigam als Tweede-Kamerlid voor de Partij van de Arbeid tegen de slechte kwaliteit van ons brood protest aantekende, daarmee overigens meer deining dan succes oogstend. Haar grootste ergernis werd gewekt door het smaak- en reukoze, vette, spierwitte, machinaal voorgesneden, verpakte fabrieksbrood, dat dagenlang „vers”, d.w.z. zacht en week blijft, maar nooit echt vers, knappend, geurig, rul is geweest. Maar ook de meeste warme bakkers — die overigens lang niet altijd zo warm zijn als ze het wel doen voorkomen — bakken er wat van.

Uit de onlangs in de *Consumentengids* gepubliceerde resultaten van een door enkele deskundigen ingesteld onderzoek, waarbij het witbrood van de warme bakkers er weliswaar iets beter afkwam dan het fabrieksbrood, bleek dat een samengaan van goed kruim en een goede korst — de twee voor de smakelijkheid van het brood belangrijkste aspecten — ook bij die warme bakker maar zelden voorkwam. En niet alleen het gesneden witbrood, ook het in ons land nu zo populaire, bij voorkeur eveneens voorgesneden, slapgebakken zgn. tarvobrood — geen vlees en geen vis — vormt een aanfluiting van wat brood kan zijn. Wat de kleine broodjes betreft, bij het bovengenoemde onderzoek bleek — zowel bij de warme bakker als in de broodfabriek — goed kruim en een goede korst daar geen enkele keer in combinatie voor te komen. Over het Nederlandse stokbrood tenslotte, met zijn taaie korst en zijn slecht gerezen binnenste, past de liefhebber van écht stokbrood slechts een somber stilzwijgen.

Laat ons dit Nederlandse brood nu eens, qua smaak en geur, vergelijken met dat van de ons omringende landen. Met de dikke, ronde, naar gebakken tarwe geurende broden met krakende, knapperige korst en bruin, rul kruim in België. Met het zachtzure, donkere, stevige Duitse brood en met de glanzende, ronde „Semmeln” in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland, waarbij goed kruim en een goede korst wel degelijk altijd blijken te kunnen coincideren. En met de echte Franse stok, die krakend breekt, met grote gaten in het uitgerezen deeg. Wat is dan de oorzaak dat deze vergelijking voor onze broodkwaliteit zo ongunstig uitpakt?

De *causa proxima* is snel gegeven: zij ligt in de inferioriteit van zowel de grondstof als het productieproces. Wat die grondstof aangaat, de bloem wordt van inlandse tarwe van twijfelachtige en geïmporteerde van nog slechtere kwaliteit — die geen van onze EG-partners accepteert — gemaakt, van tarwekiem en zemelen ontdaan en vervolgens met behulp van allerlei chemicaliën witter dan wit, maar daarmee dan ook tevens definitief morsdood gemaakt. Na toevoeging van grote hoeveelheden vet en andere niet tot het brooddeeg behorende bestanddelen, bestemd om het brood langdurig

„vers” — lees zacht — te houden, is dan tenslotte de grondstof voor ons brood in feite weinig minder dan gedenatureerd. Wat het productieproces betreft, beperk ik me nu maar tot de duur, die zowel voor het kneden en rijzen van het deeg als voor het bakken zelf, vooral in de broodfabriek maar ook bij de meeste warme bakkers aanzienlijk korter is geworden dan voor een smakelijk, geurig brood van goedgerezen deeg noodzakelijk is. Een en ander als gevolg van de op voortdurende inperking van de produktietijd gerichte technische vooruitgang.

De *causa prima* zal echter niet bij meelfabrikant en bakker, maar bij het gebrek aan onderscheidingsvermogen van de brede massa der Nederlandse consumenten gezocht moeten worden. Enerzijds stuit daardoor de bovenbedoelde technische vooruitgang in ons land kennelijk op minder weerstand dan in de ons omringende landen. Anderzijds speelt het gemak van het verpakte, gesneden, zachtblijvende brood dat ééns of enkele keren per week in de supermarkt van de plank wordt gegrist, dan wel thuis wordt bezorgd, te onzent daardoor waarschijnlijk een grotere rol. En tenslotte laat de doorsnee Nederlandse consument zich door zijn gebrek aan kwaliteitsbesef op voedselgebied gemakkelijker misleiden door wat hij voor een fraai uiterlijk houdt, bij dit alles niet beseffend wat hij mist: dat is de mogelijkheid van een dagelijks terugkerend, eenvoudig, maar daarom niet minder intens, genoegen.

Kwaliteitsbesef — óók dat op voedingsgebied — stelt de consument in staat tot bewuster en intenser genot en vormt daarmee een component van wat in de Angelsaksische literatuur wordt aangeduid als de „capacity to enjoy income”, het vermogen om aan zijn inkomen genot, en daarmee subjectieve welvaart, te ontleen. De Nederlandse broodkwaliteit weerspiegelt ongetwijfeld de gebleken preferenties van de totaliteit van Nederlandse consumenten. Die *gebleken preferenties dienen echter alleen dan door de welvaartstheorie als een datum te worden geaccepteerd, als ze zijn gebaseerd op een weloverwogen keuze van kwaliteitsbewuste, of — meer algemeen geformuleerd — adequaat geïnformeerde, consumenten*. Indien de welvaartstheorie zich ook voor op inadequate informatie gebaseerde preferenties zou buigen, zou zij eveneens de milieuvijandige, c.q. externe effecten sorterende, vormen van consumptie goeddeels moeten accepteren. De maatschappelijke relevantie van de bovenstaande tirade tenslotte, ligt mijns inziens in de omstandigheid dat het hier niet om de „capacity to enjoy food” van een kleine elite, die sterrenrestaurants bezoekt, maar om die van ons allemaal gaat.

R.I.

1) Van de daarover geraadpleegde knipselmap noem ik alleen Wina Borns meeslepende Avenue-artikel „Ons dagelijks brood”, omdat ik daaraan naast informatie ook enige, mijns inziens treffende, formuleringen heb ontleend.

Inhoud

<i>Drs. R. Iwema:</i>	
Brood en welvaart	665
Column	
Lust tot werken, door <i>Drs. W. Sidré</i>	667
<i>Prof. Dr. L. H. Klaassen:</i>	
Urbanisatie en desurbanisatie in West-Europa	668
<i>Dr. Ir. A. S. Tuinman:</i>	
De 17e zitting van de „FAO Conference”; enkele kanttekeningen ...	672
<i>Drs. J. M. Verhoeff:</i>	
De bedrijfseconomische rentabiliteit van het streekvervoer (II)	675
Maatschappijspiegel	
De koopvaardij op drift, door <i>Drs. W. van Voorden</i>	678
Boekennieuws	
G. Th. J. Delfgaauw: Inleiding tot de economische wetenschap (II). Macro-economie, door <i>Drs. W. J. Zwezerijnen</i>	680

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

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.
Redactie-medewerkster: Mej. J. Koenen.*

*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 adreshandje
meesturen.*

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

*Abonnementsprijs: f. 93,60 per kalenderjaar
(incl. 4% BTW); studenten f. 57,20
(incl. 4% BTW), franco per post voor
Nederland, België, Luxemburg, overzeese
rijksdelen (zeepost).*

*Betaling: Abonnementen en contributies
(na ontvangst van stortings/giro-
acceptkaart) op girorekening no. 122945
t.n.v. Economisch Statistische Berichten
te Rotterdam.*

*Losse nummers: Prijs van dit nummer f. 3,-
(incl. 4% BTW en portokosten).*

*Bestellingen van losse nummers
uitsluitend door overmaking van de hierboven
vermelde prijs op girorekening no. 8408
t.n.v. Stichting het Nederlands Economisch
Instituut te Rotterdam met vermelding
van datum en nummer van het gewenste
exemplaar.*

*Abonnementen kunnen ingaan op elke
gewenste datum, maar slechts worden
beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.*

*Advertenties: B.V. Koninklijke Drukkertijen
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:

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

Lust tot werken

De door iedereen gemaakte keuze, hoeveel uur per dag of per week tegen beloning wordt gewerkt en hoeveel uur wordt geluierd, intrigeert mij. Het gaat mij vooral om de keuze tussen een beetje meer of een beetje minder werken; niet aan de orde is de keuze tussen werken en rentenieren. De mening dat de keuze tussen een beetje meer of een beetje minder werken slechts voor weinigen is weggelegd, lijkt mij niet juist. Het is voor velen wel degelijk mogelijk om hiertussen te kiezen. Immers, voor velen is het laatste uurtje werken tegen beloning gelukkig geen bittere noodzaak meer. Die tijden zijn misschien wel voorgoed voorbij. Ook hoor je wel verkondigen dat het aantal te werken uren per dag of per week institutioneel is bepaald. Dat lijkt misschien prima vista veelal zo te zijn. Toch kan daar wel het een en ander op worden afgedongen. Zo kan men wel of geen overuren maken als deze tenminste worden aangeboden. Er is echter een serieuzer argument tegen de opmerking dat het aantal te werken uren institutioneel vast ligt. Voor een enkeling lijkt het aantal te werken uren vaak een datum: je hebt het maar te accepteren. Als dit aantal uren echter niet conformeert aan de preferenties van een groep als geheel, dan zal er wel degelijk — wel is waar na verloop van enige tijd — een aanpassing plaatsvinden. Iedere ondernemer die zo'n situatie op de arbeidsmarkt onderkent kan zijn recruteringspositie verbeteren door — bij gelijkblijvende loonvoet — met wat minder werktijd genoegen te nemen. Een beetje mededinging zorgt er dan wel voor dat ook andere ondernemers hem volgen.

Zelfs voor een zeer beknopte formulering van de krachten die achter het aanbod van arbeid opereren is op deze bladzijde geen ruimte. Ik beperk mij tot het aanbod van arbeid in enge zin: de relatie tussen de hoogte van de beloningsvoet enerzijds en de hoeveelheid aangeboden manuren anderzijds. Dit is de aanbodcurve van arbeid. Wat schuilt daarachter? Economisten gaan ervan uit dat werken voor velen



onlustgevoelens opwekt: „disutility” van arbeidstijd. Niet werken levert „utilities” op. De mate waarin de „(dis)utilities” optreden zal natuurlijk per individu kunnen verschillen: de een ervaart een uur meer werken als veel hinderlijker dan de ander.

Om de aanbodcurve van arbeid te kunnen afleiden is het nodig dat preferenties over werken en niet werken kunnen worden gerangschikt. Onderzoekers op dit gebied gaan ervan uit dat economische subjecten handelen alsof zij precies weten welke combinaties van werken en vrije tijd worden geprefereerd. Naast de preferentieschalen is er nog iets anders nodig om de aanbodcurve van arbeid te kunnen afleiden. Preferentieschalen *beschrijven* immers slechts de voorkeur van de ene combinatie boven de andere. Er moet nog worden vastgelegd hoe het publiek *handelt*. Onderzoekers gaan ervan uit dat iedereen een zodanige positie in het vlak van mogelijke combinaties van werken en vrije tijd kiest dat, bij de gegeven beloningsvoet, de behoeftebevrediging niet vergroot kan worden door een beetje meer of een beetje minder te werken (de hypothese van de nutsmaximalisatie).

Stel nu dat de loonvoet stijgt en er verder niets gebeurt. Het veld met preferenties verandert dus niet en een etmaal blijft uit 24 uur bestaan. Een uurtje meer vrije tijd kost nu meer. Je derft meer inkomen. Sommigen zullen dan meer gaan werken. Zij substitueren werken voor vrije tijd. Een extra uurtje vrije tijd wordt voor hen te duur. (Zo vinden ook sommige vrije beroepsbeoefenaren het te duur om met vakantie te gaan.)

Ondertussen staat niet vast dat een hogere loonvoet altijd meer manuren uitlokt. Er is een kracht die hiertegen in werkt. Met een hoger loon kun je namelijk meer kopen. Zo kan men ook meer vrije tijd willen „kopen” door minder te gaan werken. Dit effect werkt in tegen-gestelde richting van het bovengenoemde substitutie-effect. Empirisch onderzoek zal moeten uitmaken of het eerste effect opweegt tegen het tweede. De theorie kan hier geen uitsluitsel geven. In de zojuist weergegeven gedachtengang staat het tegen elkaar afwegen van onlustgevoelens van werk en de financiële compensatie centraal. Deze afweging beheerst de neoklassieke theorie van het aanbod van arbeid. Overigens werd deze theorie juist in de laatste jaren in de vakliteratuur op een aantal plaatsen aangepast. Gary Becker, Jacob Mincer, Staffan Linder e.a. hebben de dichotomie werken/vrije tijd overboord gezet door er rekening mede te houden dat ook consumeren tijd vergt.

Deze recente bijdragen over het aanbod van arbeid zijn echter niet doorgedrongen op een OECD-conferentie over Research into labour market behaviour. Het verslag van deze bijeenkomst, geschreven door Jean Vincens en Derek Robinson, werd onlangs gepubliceerd ¹⁾. Volgens dit verslag zouden vele participanten aan deze conferentie de „onbepaaldheid” van de neoklassieke theorie een groot bezwaar vinden. Enkele participanten zagen dit bezwaar niet zo zitten. Ik sluit mij gaarne aan bij deze minderheid. De onbepaaldheid, die de meerderheid van de conferentiegangers een doorn in het oog is, heeft immers niet betrekking op de onzekere uitkomst van een loonsverhoging op de lust tot werken. Die uitkomst is inderdaad onzeker, maar de theorie geeft echter precies aan welke invloeden gemeten moeten worden om een uitspraak te kunnen doen. Nee, op de OECD-conferentie bleek de meerderheid de theorie onbepaald te vinden om een geheel andere reden. In het verslag staat ergens te lezen dat voor praktische doeleinden de traditionele theorie irrelevant zou zijn.

(Slot op blz. 681)

¹⁾ J. Vincens en D. Robinson, *Research into labour market behaviour*, OECD, Parijs, 1974, 148 blz., \$ 4.50.

Urbanisatie en desurbanisatie in West-Europa

PROF. DR. L. H. KLAASSEN

Sinds de eeuwwisseling vindt er een ontvolking van de grote steden plaats. Daarnaast wordt er steeds meer werkgelegenheid – in de vorm van bijv. grote kantoorgebouwen – in de binnensteden gecreëerd. De gevolgen van dit proces zijn funest. Het platteland stroomt langzaam vol stedelingen, die hun werk in de steden blijven behouden. Dit gaat gepaard met drukke verkeersstromen en veel congestie. Prof. Dr. L. H. Klaassen, president-directeur van het Nederlands Economisch Instituut, pleit in dit artikel voor een stopzetting van de desurbanisatie. De woonfunctie van de binnensteden moet worden versterkt en de werkgelegenheid in de centra moet worden verminderd. Deze re-urbanisatie draagt bij tot verlichting van de verkeersproblematiek. Prof. Klaassen wil dit bereiken door middel van een consequente toepassing van het prijsmechanisme waarbij de externe effecten intern worden gemaakt. In de binnensteden zal de grond dan slechts tegen erg hoge prijzen aan kantoren ter beschikking worden gesteld, terwijl de grond er voor woningbouw aantrekkelijk laag zal zijn. Over de realisering hiervan is de auteur evenwel pessimistisch gestemd. Dit artikel is de Nederlandse tekst van een voordracht, gehouden op het colloquium, dat op 30 en 31 mei jl. door de Association de Science Regionale de Langue Française te Rotterdam werd georganiseerd.

1. Desurbanisatie

Men zou kunnen stellen dat de ontvolking van de binnensteden omstreeks de eeuwwisseling een aanvang heeft genomen. De binnensteden behoorden tot de dichtstbevolkte gebieden met de oudste woningen en het valt aan te nemen dat het verkeersprobleem en de door de paarden optredende organische externe effecten het in die dagen ook niet altijd even eenvoudig maakte om van de schoonheid van de stedelijke omgeving in alle stilte te genieten. Zodra het inkomen het dan ook maar even mogelijk maakte, trok men vandaar weg naar nieuwere wijken rond het centrum. Het was in die dagen financieel nog wat moeilijk om de grote sprong naar buiten te wagen en zich zij aan zij te scharen met de welgestelde families in de landelijke omgeving van de steden die daar reeds sinds vele decennia ver van alle stadsgewoel een rustig bestaan voerden.

Toch, zo meende men, was er alreeds veel gewonnen met deze eerste stap. De woonomgeving was wat prettiger en men zat bovendien wat dichter bij de natuur die de stad omringde. Weliswaar betekende dit tevens dat men wat verder van het stadscentrum af kwam te zitten, hetgeen zo zijn nadelen had, maar het is de harde werkelijkheid dat men niet op twee plaatsen tegelijk kan wonen en wat het zwaarst is moet het zwaarst wegen.

Een wat minder aangename zijde van deze ontwikkeling was dat de beweging naar buiten verder voortgang vond en wel in steeds sterkere mate. De buitenwijken kwamen steeds verder van het hart van de stad te liggen en zelfs werd het duidelijk dat, toen de auto gemeengoed begon te worden, het wonen in aangrenzende half-agrarische randgemeenten geenszins tot de onmogelijkheden behoorde. Dat dit een zich steeds verder verwijderen van het stadscentrum met zich bracht constateerden wij reeds, doch erg zwaar werd daaraan niet getild. Wel constateerden de emigranten dat steeds opnieuw moest worden verhuisd wilde de natuur even dicht-

bij blijven, want iedere individuele beslissing om naar de natuur te gaan bracht degenen die zich reeds hadden gevestigd daar weer verder vandaan. Niet dat dit erg snel ging, want iedere nieuwe bewoner besloeg slechts een klein oppervlak, maar er waren zoveel nieuwe bewoners die zich stadsuitwaarts begaven dat de situatie met de loop der jaren toch bedenkelijk begon te verslechteren. Men zat al ver van het centrum en gelijkgezinden zorgden nu weer dat men steeds verder van de natuur af kwam te zitten. De stad werd uitgesmeerd over het platteland. Om het verschijnsel in het kort te kunnen beschrijven vond men hiervoor het woord sub-urbanisatie uit.

Inmiddels zat het bedrijfsleven niet stil. Men constateerde dat niet slechts veel personen de centrale stad verlieten, doch ook dat zij welvarend waren. De verzorgende bedrijven, nimmer moede om welvarende personen van dienst te zijn, trokken uit de gang van zaken hun conclusies en verplaatsten zich eveneens naar buiten. De beweging werd versterkt.

Wie zou menen dat dit betekende dat de binnensteden leeg kwamen te staan, vergist zich deerlijk. Dat gebeurde slechts in Amerikaanse steden. In de Europese steden waar de cultuur nog steeds hoog in het vaandel geschreven staat, maakten kantoren van de gelegenheid gebruik openvallende plaatsen met soms imposante maar meestal grote gebouwen te bezetten. Zet men vele grote gebouwen naast elkaar dan krijgt men een straat met grote gebouwen. Deze noemde men dan avenue of allee met een woord ervoor of erachter dat aanduidde of men zich in een monarchie of in een republiek bevond. Deze vestigingslust werkte zo aanstekelijk, dat iedere bank of verzekeringsmaatschappij die zichzelf respecteerde, overging tot het stichten van een groot gebouw in deze centra om haar cliënten duidelijk te maken dat het bij deze maatschappijen op een paar miljoen niet aankwam.

Afgezien van prestige-overwegingen had het eigenlijk niet zoveel zin om die bedrijven in de centra te vestigen. Sinds de uitvinding van de brief en de telefoon, om van de telex nog

maar te zwijgen, konden ze gerust ergens anders staan en precies zo functioneren. Het was bovendien wat vervelend dat er zoveel mensen in die bedrijven werkten en dat men verwachtte dat ze allemaal op dezelfde tijd met dat werk begonnen. Aanvankelijk leek dat niet zo erg bezwaarlijk, want velen hadden langzamerhand een auto en degenen die deze nog niet bezaten, hadden er gezien de stijging van hun inkomens en de nauwelijks reëel stijgende autoprijzen, toch wel uitzicht op. Toen het eenmaal zover was, bleek echter dat er ruimtegebrek begon te ontstaan. De auto's konden niet allemaal in de stad en het teleurstellende gevolg was dan ook een verschijnsel dat men congestie noemde.

De overheden, beseffende dat zij financieel voordeel behaalden met de verkoop van dure grond aan kantoren, die door hun vraag de grond ook weer duur hielden, en eveneens beseffende dat dit voordeel in de toekomst gevaar zou kunnen lopen te verdwijnen indien de centra onbereikbaar werden, vonden een oplossing in de richting van transportmiddelen die massale hoeveelheden mensen van hun woonplaats dicht bij de natuur naar hun werkplaats in of nabij het centrum konden transporteren. „Dat levert voordien zeer vele voordelen op voor het milieu”, zo hoorde men de autoriteiten zeggen. Nu was het enthousiasme om van deze soort vervoer gebruik te maken wel groot maar de vraag naar de openbaar-vervoersdiensten concentreerde zich op enkele uren van de dag, hetgeen het wat moeilijk maakte om financieel rond te komen. Naarmate de ontwikkeling voortschreed, namen dan ook de tekorten van het openbaar vervoer toe.

Als econoom zou men verwachten dat een rit met het openbaar vervoer dan toch wel bijzonder duur moet zijn geworden. Dit is echter geenszins het geval. Immers, zo redeneerde men, het zijn voornamelijk de lagere-inkomens-trekkers die van het openbaar vervoer gebruik maken en die kunnen de kosten daarvan niet dragen. Er dient dus gesubsidieerd te worden door belastingheffing op de hogere inkomens die toch immers in hun auto kunnen blijven rijden als de anderen allemaal met het openbaar vervoer gaan. Deze laten we daarvoor betalen en dan is de zaak weer rond.

Evenwel, na een poosje bleek dat degenen die vervoer van node hadden niet rekenden met geldbedragen die zij direct moesten betalen maar ook met comfort en overstaptijden en wachttijden. Zij rekenden met „coûtes généralisés” en bleven dus in hun auto zitten. De overheden, die zeer grote concentraties van werkgelegenheid wensten te creëren op nagevoeg onbereikbare plaatsen, zagen dit met leedwezen gebeuren en besloten tot krasse maatregelen. Zij bouwden ondergrondse spoorwegen. Dit zijn spoorwegen waarbij de treinen onder de grond rijden zolang die grond erg duur is en bovenkomen als die grond goedkoper wordt. Natuurlijk is dat laatste geen fraai gezicht en er begonnen zelfs stemmen op te gaan die zeiden dat er eigenlijk niet zo heel veel verschil was tussen een autosnelweg door de stad of een metroviaduct. Gelukkig konden deze stemmen spoedig tot zwijgen worden gebracht en begon men met de constructie.

Nu hebben ondergrondse spoorwegen een enorme capaciteit om passagiers te vervoeren. Dit is het gevolg van de geweldige kapitaalinvestering en gaat gepaard met bijzonder hoge kosten. Een en ander leidde er dan ook toe, gegeven het harde feit dat er zelfs aan belastingverhogingen grenzen zijn gesteld, dat men van mening was dat er meer mensen met het openbaar vervoer dienden te reizen. Niet omdat het ons welzijn zou bevorderen, maar omdat dit geld in het laatje bracht waarmee de kapitaallasten konden worden gedekt. Dit impliceerde dat het zinvol leek de werkgelegenheid in de binnensteden verder te bevorderen en zo mogelijk ver daar vandaan woonconcentraties van grote omvang te scheppen om deze dan met de werkconcentraties, in het bijzonder de stedelijke centra, te verbinden. Zo ontstond er immers een transportbehoefte waarvan de bevrediging in niet geringe mate tot het financieel welzijn van de exploitant van het vervoermiddel zou kunnen bijdragen. Toch levert deze ontwikkeling in de toekomst waarschijnlijk niet de vruchten op die men er thans van verwacht.

Abonnementsprijsverhoging ESB

Als gevolg van de voortdurende stijging van de papierprijs en van andere kosten, ontkomt ook ESB niet aan een verhoging van de abonnementsprijs. Deze prijs is per 1 augustus 1974 vastgesteld op f. 93,60 (f. 90 + 4% BTW) en voor studenten op f. 57,20 (f. 55 + 4% BTW).

Directie NEI

Sinds kort blijkt namelijk dat de suburbanisatie in desurbanisatie begint over te gaan. Met name in Nederland is het duidelijk dat velen tot de conclusie zijn gekomen dat met één sprong verder men zowel dicht bij de natuur als bij een stedelijk centrum kan komen, daarbij tevens vervuilde milieus en congestie kan ontwijken. Dit is te bereiken door te emigreren naar middelgrote steden verder weg van de allergrootste, met een bereikbaar centrum en gelegen in een schone omgeving met vaak veel meer natuurschoon dan waarop men in of bij een grote stad ooit had durven hopen. Dit verschijnsel gaat uiteraard gepaard met een ontvolking van de grote agglomeraties die in enkele gevallen hun bevolking met zo'n twee procent per jaar zien dalen en derhalve druk met een „planning for decline” in de weer zijn. De middelgrote steden groeien voorspoedig en verheugen zich in stijgende inkomsten.

Waar dit dynamisch evenwichtsproces heen zal voeren is nog niet zo heel erg duidelijk, maar we zullen voor het moment maar eenvoudig de trend doortrekken en stellen dat we op weg zijn naar een nieuwe situatie waarin de grote steden kleiner zullen zijn en de kleine groter. De tegenstelling grote stad - kleine stad neemt in betekenis af en zal, zo laat het zich thans aanzien, in een verdere toekomst geheel verdwijnen. De situatie wordt er een van steden van vergelijkbare grootte met gelijkelijk vervuilde milieus en evengrote congesties.

Nu is het echter op nóg langere termijn geenszins zeker dat de nationale bevolking zal blijven groeien. Er zijn duidelijke tekenen dat de techniek ook hier niet stilstaat en dat we met enkele decennia moeten rekenen met een dalende bevolking. Indien en voor zover het beschreven egalisatieproces zich dan zal hebben voltrokken betekent dit dat met een algemene „planning for decline” gerekend zal moeten worden. Weliswaar zal het proces van gezinsverdunding en een daarmee gepaard gaande groeiende vraag naar woningen nog een tijdlang doorgaan, doch ééns komt ook daar een einde aan en is het moment aangebroken dat we de steden fysiek kunnen gaan verkleinen. Hoever dit proces zal doorgaan, ligt in de schoot der goden verborgen. Het menselijk ras zal wel nooit uitsterven. Wellicht worden er op een gegeven moment weer gratis vruchtbaarheidspillen door de ziekenfondsen verstrekt. Onze beschouwingen zullen zich evenwel niet zover uitstrekken, doch zich beperken tot de daarvoor liggende periode, een periode van desurbanisatie en egalisatie, van „planning for decline” voor de grote steden en „planning for growth” voor de kleinere, een periode kortom van een ontwikkeling naar een gelijke ruimtelijke verdeling van alle goede en alle nare dingen.

2. Re-urbanisatie

Ten einde de situatie schril te kunnen schetsen, is in het voorgaande geabstraheerd van de reacties op de desurbanisatie. Omdat trendextrapolatie veel gemakkelijker is dan een analyse van een ingewikkeld proces gebeurt dat in de praktijk meestal en dat is dan ook de reden dat de meeste prognoses fout zijn. Het voorgaande is echter niet als een prognose

bedoeld en het is zelfs de vraag of tegenwoordig de meeste prognoses niet als prognoses bedoeld zijn, maar veeleer als een poging om het afschrikwekkende einde van een ontwikkelingsgang te schetsen ten einde te bewerkstelligen dat er iets gebeurt dat deze ontwikkeling verhindert. Een soort „self-destroying prophecy” dus. Nu vindt men van vele ontwikkelingen tegenwoordig dat de „overheid er iets aan moet doen”. Maar dat heb ik hier niet op het oog. Het gaat om de tegenkrachten in de maatschappij waaraan de overheid vorm moet geven. Tegen deze krachten kan de overheid niet ingaan op straffe van zelf ten onder te gaan. Zelfs de meest vasthoudende overheid houdt op den duur niet stand door de aan die vasthoudendheid verbonden te hoog oplopende meestal politieke doch soms ook financiële kosten.

We concentreren ons dus op de maatschappelijke krachten. Deze komen, als vanouds, uit de steden. Het begint er mee dat velen met leedwezen vaststellen dat de centrumfunctie van de binnensteden aan een zware erosie onderhevig is, dat de woonfunctie verdwijnt, de verzorgende activiteiten voor de bevolking logischerwijze eveneens afnemen, de kantorenfunctie en daarmee de werkgelegenheid toenemen, de infrastructuur voor het openbaar en privé-vervoer een steeds grotere ruimte in beslag neemt, daardoor de woonfunctie weer geringer wordt enz. enz. Kortom, deze mensen betreuren het dat dit alles plaatsvindt en we onderweg zijn naar een toestand van mateloze vervlakking en uiteindelijke ondergang van de economische centra van onze samenleving. Het is niet overdeven te stellen dat naar de mening van velen ook daarmee de culturele en sociale functies, door de binnensteden uitgeoefend, tot in het merg zullen worden aangetast. In deze zaken beginnen steeds meer mensen het met elkaar eens te worden. In concreto zegt men dat daaruit consequenties dienen te worden getrokken, met name op twee punten. Het eerste punt, waarover men weinig van mening verschilt, is dat het verkeer in omvang dient te worden beperkt. Dit is een uitzonderlijk belangrijk feit, dat betekent dat men evenzeer tegen openbaar vervoer als tegen privé-vervoer is. We moeten niet met massale transportmiddelen aan de vraag naar verkeer tegemoetkomen, maar de stedelijke ruimtelijke structuur zodanig veranderen dat de behoefte aan verkeer afneemt.

Het tweede punt heeft juist betrekking op die ruimtelijke structuur en is dat men meent dat de woonfunctie van de binnensteden dient te worden hersteld ten koste van de kantorenfunctie. Daarmee wordt een nieuwe impuls aan de binnenstad gegeven, koopkracht wordt aangetrokken, winkels herleven en de verkeerssituatie verbetert. Dit laatste betekent dat punt 2 volkomen consistent is met punt 1. Zij vullen elkander volledig aan. Het verkeer vermindert in omvang en verbetert in structuur omdat de binnenstad in versterkte mate een woonfunctie gaat uitoefenen.

Deze laatste opmerking is van belang omdat daaruit blijkt dat we nu bezig zijn aan een redenering omgekeerd aan die in het begin van het betoog. Daar veroorzaakte de dalende woonfunctie en de toenemende werkgelegenheid een verheviging van het verkeersprobleem. We trekken daaruit nu de consequentie en zeggen dat het omgekeerde, versterking van de woonfunctie en vermindering van de werkgelegenheid in het centrum tot een verlichting van de verkeersproblematiek kan bijdragen en onder meer daarom overweging verdient.

Mooi, kan men nu antwoorden, inderdaad heel mooi, maar de oorzaak van alles was toch dat de mensen niet meer in die binnensteden wilden wonen en naar natuur snakten. Nu wil men ze er weer in stoppen, maar is dat nu werkelijk realiseerbaar? Wie wil er dan in die binnensteden wonen?

Het is wellicht hier dat zich een verschil tussen Amerika en Europa manifesteert. Indien en voor zover er zich in beide gebieden een opleving van het milieubewustzijn demonstreert impliceert dit in Europa tevens een bewustwording van het bestaan van stedelijk schoon en van de kwaliteiten van intieme, in het verleden ontstane stedenbouwkundige structuren. In Amerika valt er op dit gebied nauwelijks iets te

beleven. We moeten daar overigens onmiddellijk aan toevoegen dat ook op dit moment de Europeanen buitengewoon actief zijn om het stedenschoon dat er nog is zo snel mogelijk af te breken en te vervangen door gigantische kantoorgebouwen. In Parijs, Brussel en Frankfurt vindt men daarvan grandioze voorbeelden. Er zijn zelfs zgn. ontwikkelingsmaatschappijen die daarmee hun dagelijks brood verdienen, dat zij dan vervolgens delen met de gemeentebesturen.

Niettemin zal dit blijken van tijdelijke aard te zijn. We zullen teruggaan naar de oorspronkelijke structuren en trachten die zoveel mogelijk in ere te herstellen. Rehabilitatie zal meer dan reconstructie het beeld van onze oude binnensteden gaan bepalen. En daarmee wordt dan tevens aan de grootscheepse kaalslag een halt toegeroepen.

Dit dient overigens ook bepaald niet alleen uit overwegingen van milieu en eerbied voor stedenschoon te gebeuren. Het wordt steeds duidelijker dat de saneringsplannen en kaalslag op grote schaal sociale structuren hebben vernietigd onder het motto de stad leefbaarder te maken. Deze sociale structuren zijn vaak onzichtbaar of althans moeilijker zichtbaar dan de staat van technisch verval waarin de panden waarbinnen deze structuren bestaan, verkeren. Wellicht daarom dat er weinig rekening mee gehouden werd en slechts technische criteria bij stadsreconstructie een rol speelden. Thans wordt dit geleidelijk anders. Rehabilitatie dient werkelijk herbouw te zijn zonder dat aantasting van de sociale structuur plaatsvindt. Voorwaar een andere opgave voor de bouwnijverheid dan waaraan zij de laatste decennia gewend is geraakt. Doch een in wezen veel dankbaarder opgave, namelijk een taak in de re-urbanisatie en geen instrument in de desurbanisatie.

In deze zin is de aldus op gang gebrachte beweging een proces dat uit de gedatureerde urbane vlek wederom een stad tracht te maken met een levend hart dat daadwerkelijk een economische, sociale en culturele functie vervult. Laten we het daarom een re-urbanisatieproces noemen. Het is een proces dat fascinerend in zijn uiteindelijke doelstelling is, de herleving van de stad. En het zal velen aantrekken die nu geleerd hebben door de harde praktijk dat bij de natuur wonen wekelijks gras maaien betekent, 's morgens in lange files naar de stad rijden en 's avonds in lange files er weer uit, dat de suburbane vestigingsplaats een tweede auto voor de vrouw gewenst maakt ten einde de periferie te kunnen ontvluchten enz. Hoe sterker dit besef werkt, des te sterker zal de drang de binnenstad te verlaten, afnemen en omslaan in de wens daar woonachtig te zijn te midden van het zich in een oude sfeervolle stad afspelend modern leven.

3. Een acceptabel evenwicht?

De ontwikkelingen die wij aanduiden met desurbanisatie leiden tot een langzaam verkrummen van de urbane koek tot het land met een laag van nagenoeg gelijke dikte is bedekt. De ontwikkelingen die wij re-urbanisatie noemen doet de stad de omgeving weer in zich opnemen en herstelt het stadshart in zijn oude glorie. De middelpunt zoekende krachten winnen het in dit geval, in tegenstelling tot de bij de desurbanisatie aan het werk zijnde middelpuntvlieedende krachten.

Is er nu ergens een evenwicht? Kan nu reeds gezegd worden waar we in werkelijkheid heengaan? In welke richting zullen de maatschappelijke krachten ons en de overheden leiden? Is daar iets over te zeggen?

Laten we als uitgangspunt kiezen het feit dat welke vestigingsplaats het individu ook preferereert, hij altijd gelijk heeft. Hij die zegt: „Ik preferereer te wonen in het centrum van een grote stad en rijd dan maar wat langer naar buiten”, heeft gelijk, evenals degene die zegt dat hij een eengezinswoning met tuin wil hebben dicht bij de natuur. Degene die wegtrekt naar de kleinere stad heeft, om een zeer groot aantal redenen, eveneens gelijk.

Het lijkt mij goed dit vast te stellen en daaraan voorts de

conclusies te verbinden dat we er dan ook voor zullen moeten zorgen iedereen in de gelegenheid te stellen via zijn vrije woonplaatskeuze op zijn eigen manier gelukkig te worden. Waar we alleen zorg voor moeten dragen is dat deze mensen in hun streven naar wat zij zelf geluk noemen, elkander geen overlast bezorgen. De externe effecten van hun streven dienen, indien en voor zover negatief, tot het uiterste te worden beperkt.

Wat dus gedaan zou moeten worden is zodanige voorwaarden te scheppen dat ieder die een keus wenst te maken in één van de drie hoofdrichtingen hierboven aangeduid, daartoe de gelegenheid geboden wordt binnen de grenzen gesteld door de omvang van de externe effecten. Nu is het interessant na te gaan welke die effecten in feite zijn en of ze belangrijk zijn of niet.

We stellen allereerst vast dat degenen die de grote stad verlaten en zich in een kleinere vestigen in deze laatste weliswaar negatieve externe effecten oproepen, doch door hun vertrek vanuit de grote stad de negatieve externe effecten aldaar in nog sterkere mate doen verminderen. Zij leveren dus geen probleem op.

Degenen die van de buitenwijken uit in de binnenstad gaan wonen respectievelijk degenen die door denkbare verbeteringen in de binnenstad besluiten deze nu niet te verlaten, dragen bij tot de vermindering van de verkeersomvang en de verbetering van de verkeersstructuur. (Dit vergemakkelijkt ook weer het verkeer van degenen die in de buitenwijken wonen en dagelijks naar het centrum komen om te werken). Uiteraard geldt dit zowel voor het privé-verkeer als voor het openbaar verkeer.

Het gedrag van deze beide groepen zal dus leiden tot een verbetering van de algemene situatie door:

- a. verbetering van de verkeersstructuur;
- b. vermindering van het verkeersvolume;
- c. versterking van de functies van de stedelijke centra.

Met de derde groep is het anders gesteld. Deze veroorzaakt immers een verslechtering van de verkeersstructuur, een vermeerdering van het verkeersvolume en een verzwakking van de functies der stedelijke centra. Deze groep gooit dus eigenlijk een beetje roet in het eten, maar omdat we gezegd hebben dat iedereen gelijk heeft moeten we daarbij blijven en alleen wellicht iets preciezer de positie van de groep bepalen. Dat kan als volgt. De lovende woorden die we wijdden aan de tweede groep, dus de potentiële binnenstadsbewoners, konden wij uitspreken omdat we thans in een positie verkeren waarin iedere tegengesteld gerichte verkeersstroom een verlichting en een verbetering betekent. Dit geldt echter niet onbeperkt. Zou iedereen in de binnenstad wonen dan zou iedere vestiging in een buitenwijk dienen te worden toegejuicht.

Wat derhalve gewenst is, is evenwicht in de situatie en dus een instrument dat ervoor zorgt dat dat evenwicht tot stand komt. Zo een instrument is bijv. het aloude door velen beminde prijsmechanisme, dat in de stedelijke economie overigens bepaald geen vlekkeloze reputatie heeft weten te verwerven. Dit is echter het gevolg geweest van het feit dat in de steden de externe effecten van alles wat er gebeurt zó omvangrijk kunnen zijn dat ze de interne effecten die dan wél via de prijzen verrekend worden in grootte vele malen overtreffen.

Na het voorgaande zal het duidelijk zijn dat om het prijsmechanisme in de stedelijke economie effectief te doen zijn twee effecten geïnternaliseerd dienen te worden, namelijk:

- a. de negatieve externe effecten op het verkeer en het stedelijk leven die uitsluitend werkgelegenheid scheppende activiteiten in de binnenstad teweegbrengen;
- b. de positieve externe effecten op het verkeer en het stedelijk leven die een versterkte woonfunctie van de binnenstad met zich meebrengen.

Uit a en b volgt dat via kapitalisatie dezer effecten de grond aan bijv. kantoren in de binnensteden slechts tegen uitzonder-

lijk hoge prijzen uitgegeven zou mogen worden, doch daarentegen de grondprijs voor woningbouwdoeleinden in de binnenstad na correctie van de positieve externe effecten betrekkelijk laag zal kunnen zijn.

Het aantrekkelijke van dit systeem is dat het de neiging heeft zich op een evenwichtssituatie in te stellen. Het wonen in de binnenstad wordt aantrekkelijk door de lagere huren. Dit gaat echter slechts zover door als er inderdaad positieve externe effecten zijn. Wonen er zoveel mensen in de binnenstad dat er negatieve effecten gaan optreden en dus hogere grondprijzen (huren) gaan komen, dan zal het enthousiasme om in de binnenstad te wonen worden gedempt en worden de buitenwijken weer aantrekkelijker. Op deze wijze kan zich een redelijk evenwicht instellen en een situatie ontstaan waarin niemand fysieke moeilijkheden in de weg behoeven te worden gelegd bij zijn pogingen op zijn eigen manier gelukkig te worden.

De vraag is wél of zo een systeem geaccepteerd zal worden. Welke gemeente wil toch uiteindelijk niet liever een forse boulevard met imposante bankgebouwen dan een netwerk van intieme kleine straatjes. In Brussel kan men de krachtige ingrepen waarnemen die voorgoed afrekenen met wat eens Brussel is geweest: een vriendelijke intieme stad. Nu wordt alles groot en imposant. Weliswaar niet mooi en niet van menselijke schaal, maar wie verlangt dat nu nog in deze moderne tijd? En, bovenal, wie verdient daar nog wat aan? Nee, eenvoudig zal het niet zijn deze trend te keren. En er is nog meer. De grote metrosystemen blijken misschien in de evenwichtssituatie niet meer zo nodig te zijn. In de eerste plaats niet omdat in de spitsuren met een veel kleinere capaciteit volstaan zal kunnen worden en in de tweede plaats niet omdat de auto een nieuwe kans krijgt door het evenwichtiger gebruik van de wegeninfrastructuur. Dat zullen velen helemaal niet leuk vinden. Als er eenmaal een metro is dient het gebruik daarvan gemaximaliseerd te worden en niet geminimaliseerd. Dit laatste geldt slechts voor privé-auto's en hoogstens nog voor stadsbussen maar zeker niet voor metro's. Ze zouden dan immers nog meer verlies gaan opleveren. En we moeten verder niet vergeten dat vele steden grond in hun centra bezitten die weliswaar gedeeltelijk met één klap zeer veel waard zou gaan worden maar anderzijds, namelijk indien en voor zover bestemd voor woningbouw resp. geschikt voor handhaving van de woonfunctie, plotseling belangrijk in waarde zal gaan dalen. Daarbij komt nog dat de stijging die in rekening gebracht zal moeten worden voor kantoorgebouwen wellicht zelfs voor reeds functionerende kantoren zo sterk zou kunnen zijn dat de grond voor dat doel niet meer verkocht wordt en derhalve de „winst” niet geïncasseerd zou kunnen worden. Voor de gemeentebesturen in kwestie is dit dus allerm minst een, lokkend perspectief en zij zullen er dan ook bepaald niet enthousiast voor worden. Zij niet en misschien zelfs ook de gemeenteraden niet.

Het zou met het oog hierop best eens kunnen zijn dat het voorgestelde systeem mooi werkt voor het welzijn en voor een evenwichtige situatie tussen de extreme re-urbanisatie en de extreme desurbanisatie, maar geen voordelen voor de gemeentefinanciën met zich meebrengt en daarom maar beter vergeten kan worden omdat deze laatste toch de doorslag zullen geven bij de al of niet invoering van het systeem.

Is daarom een systeem van congestieheffingen op het verkeer beter? Daarbij betaalt een ieder toch al naar gelang het tijdstip waarop en de richting waarin hij deelneemt aan het verkeer. Een systeem, voorwaar, dat de lasten precies legt waar ze thuishoren en waar ze het grootste effect sorteren. Maar dit systeem heeft weer het politieke nadeel dat ook de eenvoudige werker die in een buitenwijkje woont, belast zal worden. Ook al ware dit theoretisch economisch volkomen verdedigbaar, hij zal in zijn protest medestanders vinden in zijn politieke partij die schande zal spreken van het effect van de congestieheffing op de koopkracht van de eenvoudige man.

En hier ligt het wezen van het probleem. De evenwichts-

De 17e zitting van de „FAO conference”

Enkele kanttekeningen

DR. IR. A. S. TUINMAN*

Elke twee jaar vindt een zitting van de „Conference (C.) of the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)” plaats, waar de delegaties van 131 ledenlanden het zgn. gewone programma en de daarbij behorende begroting vaststellen voor de volgende tweejaarlijkse periode. Dit wordt gedaan op grond van voorstellen van de directeur-generaal en na uitvoerige voorbereiding door de ledenlanden door middel van de FAO-Raad en speciale commissies, in overleg met de desbetreffende FAO-afdelingen. In dit verband wordt onder „agriculture” ook begrepen de visserij en de bosbouw.

Gedurende de zitting welke in november 1973 plaatsvond, werd een begroting van \$ 106,7 mln. goedgekeurd, waarvan 80% bestemd is voor salarissen en daaraan verwante uitgaven. Deze begroting is \$ 25 mln. of 30% hoger dan de vorige. Een groot gedeelte, 27%, van de uitbreiding is het gevolg van de devaluatie en de algemene stijging van kosten. Slechts 3,5% voorziet in uitbreiding van het eigenlijke werkprogramma. Er was niet veel verschil van mening meer betreffende het noodzakelijke niveau van de begroting toen de uiteindelijke beslissing genomen werd, hoewel erop aangedrongen werd dat de uitgaven voor administratieve doeleinden zo laag mogelijk moesten worden gehouden, zodat zoveel mogelijk middelen voor het eigenlijke werkprogramma beschikbaar zouden zijn.

Het is niet de bedoeling hieronder terug te komen op het vele dat tijdens de 17e zitting besproken is, doch om enige kanttekeningen te maken betreffende onderwerpen waarvoor de Nederlandse delegatie in het bijzonder belangstelling had.

Het veldprogramma

FAO voert dus het bovengenoemde gewone programma uit, maar is bovendien het uitvoerende lichaam voor een groot aantal veldprojecten — ongeveer 1.800 — welke hoofdzakelijk gefinancierd worden door multilaterale instellingen, waarvan 80% door het „United Nations Development Programme” (UNDP). Ook een aantal ledenlanden dat niet zelf de beschikking heeft over de noodzakelijke expertise, maakt gebruik van de FAO voor de uitvoering van bilateraal gefinancierde projecten. Verwacht wordt dat deze *extra budgettaire middelen* voor de uitvoering van het zgn. *veldprogramma* gedurende de periode 1974-1975 meer dan \$ 225 mln. zullen bedragen, hetgeen meer dan twee keer de omvang van het gewone budget zou zijn.

De bemoeiingen met het programmeren, formuleren en uitvoeren van het veldprogramma is een bron van kennis en ervaring voor FAO, hetgeen een gunstige invloed heeft op de kwaliteit van het werk. Het bevordert ook de noodzake-

lijke coördinatie en interactie tussen de verschillende VN- en andere lichamen en hun programma's en tussen het eigen gewone en veldprogramma van FAO. Hierover was geen verschil van mening en de uitvoering zowel van het gewone als van het veldprogramma ondervond de steun van de C.

Eén van de besproken documenten was getiteld „Review of FAO Field Programmes 1972-1973”. Het grote belang en de opvallende objectiviteit ervan werden door de C. geprezen. Het document demonstreert duidelijk de algemene noodzaak en educatieve waarde van een rationele evaluatie van veldprojecten, ten einde een realistisch inzicht te krijgen in de resultaten en de problemen van het programmeren, de uitvoering en het uiteindelijke effect van projecten.

De financiële consequenties van de uitvoering van het veldprogramma op het gewone programma vormen echter een ernstig probleem. Voor de zgn. „overhead”-kosten welke de programmering en uitvoering van veldprojecten met zich brengt, ontvangt FAO van de financierende lichamen een vergoeding die in de meeste gevallen 13% van de totale kosten van de projecten bedraagt. De werkelijke „overhead”-kosten blijken echter aanmerkelijk hoger te zijn. Het blijkt uit desbetreffende gegevens dat ongeveer 25% van de fondsen voor de uitvoering van het gewone programma gebruikt wordt voor de bestrijding van kosten die de uitvoering van het veldprogramma met zich brengt. De middelen voor het gewone programma worden echter goedgekeurd door de C. voor de uitvoering van 74 met name genoemde en omschreven subprogramma's, mede op grond van overeengekomen prioriteiten. De veldprojecten vallen niet noodzakelijkerwijs binnen het kader van de subprogramma's.

herstellende huurdifferentiatie tast de gemeentefinanciën aan en de congestieheffing ontmoet politieke weerstand door het vermeende effect op het inkomen van de eenvoudige man. Daardoor zal het wel nooit tot een evenwichtig systeem komen en glijden we verder af in de richting van de desurbanisatie. Hoewel we met vreugde constateerden dat de overheid niet kan doen wat de maatschappij niet wil, is het toch wellicht wel zo dat ze kan nalaten wat de maatschappij wel wil. Daarom zal ons de ontwikkeling van de Europese steden gaan tegenvallen al zullen de statistieken een verdere stijging van het inkomen per hoofd gaan registreren.

L. H. Klaassen

* Dr. Ir. A. S. Tuinman, gevolmachtigd Minister, is permanent vertegenwoordiger van het Koninkrijk der Nederlanden bij de FAO en WFP.

„Overhead“-kosten

Een ander probleem is dat FAO blijkbaar in het verleden meer „overhead“-kosten maakte t.b.v. het veldprogramma dan FAO toekwam op basis van oplevering van beëindigde projecten. Dit demonstreerde zich vooral toen na een periode van jaarlijkse uitbreiding van beschikbare fondsen voor veldprojecten deze niet meer toenamen en het aantal opgeleverde projecten verminderde en toen UNDP beperkingen invoerde inzake het voorschieten van „overhead“-kosten voordat oplevering had plaatsgevonden. Om de tekorten aan te vullen, werden middelen gebruikt die in werkelijkheid bestemd waren voor het gewone programma.

De C. was niet gelukkig met deze situatie. De verantwoordelijkheid ervoor ligt voor een groot deel bij de bestuurslichamen. De C. was van oordeel dat een nader onderzoek noodzakelijk was. Intussen is een systeem voor het registreren van bestede tijd voor verrichte handelingen ingevoerd, waardoor het duidelijker zal worden hoe beschikbare middelen in werkelijkheid worden besteed. In dit verband is het noodzakelijk dat een lidland in de verschillende VN-lichamen betreffende de financiering van deze „overhead“-kosten hetzelfde standpunt inneemt. Bovendien is het wenselijk dat wordt nagegaan of, op grond van de FAO-constitutie en de desbetreffende interpretaties, bepaalde handelingen voor de noodzakelijke voorbereiding van veldprojecten zouden moeten worden aangemerkt als te behoren tot het gewone programma. In elk geval zal er een duidelijke en correcte regeling moeten worden getroffen.

Betreffende wereldlandbouwproductie, consumptie en handel werden drie algemene aangelegenheden besproken: het invoeren van een „Wereld Voedsel Veiligheid Beleid“, het houden van de „Wereld Voedsel Conferentie“ in 1974 en de zgn. „Internationale Landbouw Aanpassing“.

Het „Wereld Voedsel Veiligheid Beleid“

Het doel van een *Wereld Voedsel Veiligheid Beleid* zou zijn om het daarheen te leiden dat internationaal gezien de voedselreserves steeds voldoende zijn om crisissituaties ten gevolge van slechte oogsten of andere oorzaken van voedseltekorten te voorkomen. Pogingen in het verleden om voor deze doeleinden internationale voedselreserves in te stellen zijn in de praktijk steeds gestrand. De huidige voedseltekorten, in het bijzonder in delen van Afrika, hebben geleid tot nieuwe voorstellen van de directeur-generaal van de FAO om de mogelijkheid te bestuderen tot het invoeren van een systeem van, niet internationale, maar nationale voedselreserves. Een dergelijk systeem zou aanvullende hulp voor ontwikkelingslanden vereisen ten einde de productie daar te verhogen en het aanleggen en aanhouden van voedselvoorraden mogelijk te maken. De C. stelde een aantal richtlijnen vast voor een dergelijke samenwerking en besloot dat de voorstellen nader dienen te worden uitgewerkt om daarna aan de regeringen van de ledenlanden te worden voorgelegd. Hiertoe kwam als eerste stap een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van geïnteresseerde ledenlanden, in juni 1974 in Rome bijeen.

De C. verzocht bovendien de FAO-Raad — welke gedurende de tweejaarlijkse periode tussen twee FAO-conferenties het hoogste bestuurslichaam is — om de wereldgraanvoorraadpositie regelmatig na te gaan en de directeur-generaal om op het FAO-hoofdkwartier een uitvoerig informatiesysteem in te stellen.

Men wordt hier onwillekeurig herinnerd aan de gunstige invloed welke het consultatieve systeem betreffende de afzet van landbouwoverschotten heeft t.b.v. een ordelijke wereldafzet van landbouwproducten. Dit systeem werd 20 jaar geleden ingesteld gedurende een periode van productie van grote overschotten, hetgeen de wereldmarkt ernstig dreigde te verstoren. Dit consultatieve systeem had zulk een gunstige invloed dat ledenlanden besloten het tot een per-

manente FAO-activiteit te maken. Als, nu er geen overschotten maar tekorten zijn, deze situatie aanleiding zal zijn tot het instellen van ook een internationaal systeem voor tijdige, intensieve en effectieve consultatie betreffende dreigende tekorten en wereldvoedselreserves, zou dit een grote vooruitgang betekenen, aangezien het zou kunnen leiden tot vroegtijdige maatregelen om dreigende rampen te voorkomen.

„Wereld Voedsel Conferentie“

Het voorstel van de niet-gebonden landen en van de Verenigde Staten om een *Wereld Voedsel Conferentie* te houden in november 1974 was reeds in beginsel aanvaard door de VN. De C. steunde dit voorstel en heeft aan de Algemene Vergadering van de VN voorgesteld dat deze conferentie zich zal bezighouden met de productie, consumptie en handel van landbouw en voedselproducten vooral wat betreft de ontwikkelingslanden, met voedselhulp en ook met het boven reeds genoemde voorstel tot het voeren van een *Wereld Voedsel Veiligheid Beleid*. Een commissie, waartoe ook Nederland als lid is toegetreten, is intussen aan het werk om deze conferentie voor te bereiden. De conferentie zal in november a.s. in Rome plaatsvinden. Voor een conferentie van deze omvang en strekking is de periode van voorbereiding wel kort, doch de problematiek waarmee de conferentie zich zal bezighouden, is zeer urgent.

„Internationale Landbouw Aanpassing“

Het doel van de *Internationale Landbouw Aanpassing* is, de wereldlandbouwproductie en het distributiepatroon op grotere schaal aan te passen aan de behoeften van de ontwikkelingslanden. Twee jaar geleden was besloten dat dit één van de belangrijkste onderwerpen op de 17e zitting zou zijn. Het is sindsdien reeds besproken in verschillende FAO-bestuurslichamen. Onderwijl zijn ernstige voedseltekorten opgetreden in sommige delen van de wereld. Hierdoor en vermoedelijk ook omdat intussen besloten was de bovengenoemde *Wereld Voedsel Conferentie* in 1974 te houden, zijn de besprekingen inzake de aanpassing door de C. niet zo diepgaand geweest als oorspronkelijk de bedoeling was. Tijdens de discussies bleek echter de benadering van het probleem evenwichtiger te zijn dan voorheen wel eens het geval was. Meer aandacht werd gegeven aan de noodzaak om de productie te vergroten en om de aanpassing te zien als een lange-termijn- en continue aangelegenheid van blijvende aard. De C. nam een resolutie aan betreffende een *strategie* voor internationale aanpassing in de landbouw. De FAO is verzocht de voorstellen uit te werken als voorbereiding voor verdere behandeling door de volgende zitting van de C.

De bovengenoemde onderwerpen zijn belangrijk. Zij spreken tot de verbeelding; de FAO-publiciteit legt er dan ook de nadruk op. De C. echter heeft een aantal onderwerpen van andere aard behandeld die ook belangwekkend zijn. Enige hiervan worden hieronder genoemd.

Landbouwkundig onderzoek

De C. heeft in het bijzonder de nadruk gelegd op het belang van *landbouwkundig onderzoek* ten behoeve van ontwikkelingsprogramma's. Verwezen werd naar een recente studie van de Wereldbank, waaruit blijkt dat het nuttige effect van landbouwkundig onderzoek bijzonder groot is. In 1970 echter werden door ontwikkelde landen zes keer zoveel middelen besteed voor landbouwkundig onderzoek als door ontwikkelingslanden, hoewel in de laatstgenoemde groep drie keer zoveel mensen wonen. Ontwikkelingslanden

werden door de C. aangemoedigd vooral aandacht te schenken aan toegepast onderzoek i.v.m. de grote en vele verschillen die zich voordoen in bodem, klimaat en andere factoren.

De C. bepaalde dat FAO moest doorgaan met steun te verlenen aan de internationale samenwerking welke tot stand is gekomen op het gebied van financiering van onderzoek voor ontwikkelingsdoeleinden — waarvan Nederland één van de financiële sponsors is —, aan het instellen van nationale organisaties en in het bijzonder aan het bevorderen van werkcontacten tussen de verschillende instellingen die op internationaal en nationaal niveau werkzaam zijn. De C. beval tevens aan dat speciaal aandacht geschonken moet worden aan de financiering van programma's voor de toepassing van resultaten van onderzoek d.m.v. doeltreffende voorlichting aan de landbouwers.

Op initiatief van de Nederlandse delegatie besloot de C. dat het onderwerp van landbouwkundig onderzoek één van de hoofdonderwerpen zal worden op de agenda van de 18e zitting van de C. in 1975. Voor elke zitting van de C. worden een of twee onderwerpen als hoofdonderwerpen aange-merkt, voor de behandeling waarvan speciale voorbereidingen worden getroffen.

Technische hulp

Wat de aspecten van de *technische hulp* betreft, was de algemene opinie van de C. dat het wezen van de taak van FAO op dit gebied is: het vermogen om ervaring en kennis over te dragen. Een andere conclusie was dat het nuttige effect van een project afhankelijk is van de mate waarin het ontvangende land deelneemt aan de formulering en de uitvoering van dat project. Aangezien technische hulpverlening en overeenkomstige activiteiten nu reeds vele jaren hebben plaatsgevonden, kan bij de uitvoering van het veldprogramma op grotere schaal gebruik worden gemaakt van plaatselijke deskundigen. Buitenlandse deskundigen zullen op den duur hoofdzakelijk voor korte-termijn- en gespecialiseerde doeleinden worden ingeschakeld. De vraag naar deze specialisten, waarbij men denkt aan personen die verbonden zijn aan bestaande instellingen en die geheel „up to date” zijn inzake de laatste ontwikkelingen op hun gebied, zal toenemen. Ook in de begroting voor het gewone programma zijn voor deze „consultants” aanmerkelijk meer gelden gereserveerd. De situatie is uiteraard verschillend van land tot land en ook in de landen. De zgn. minst ontwikkelde landen zullen in het algemeen nog voor een langere periode behoefte hebben aan de traditionele lange-termijn-carrière-deskundigen.

Tijdens de bespreking van de verschillende technische, sociale en economische activiteiten van FAO kwam duidelijk naar voren dat er grote behoefte is aan plaatselijke opleiding en voorlichting en vooral behoefte aan de opbouw van institutionele voorzieningen voor dit doel. De C. was van oordeel dat in plaats van de samenstelling van internationale teams voor de uitvoering van multilateraal gefinancierde projecten, zoals tot nu toe dikwijls gebruikelijk is, FAO meer gebruik moet maken van wat genoemd wordt een „*project servicing agreement*” (p.s.a.).

Met een p.s.a. wordt bedoeld een overeenkomst tussen FAO en een reeds bestaande instelling welke werkzaam is op hetzelfde gebied als waarop het veldproject betrekking heeft, om het samenstellen van een team en andere ondersteunende maatregelen voor de uitvoering te verzorgen. De gedachte is dat met een dergelijk systeem de teams evenwichtiger en harmonieuzer zullen zijn, dat meer doeltreffend aanvullende steun zal worden verleend en dat blijvende banden gecreëerd zullen worden tussen bestaande en nieuwe instellingen. Gehoopt wordt dat dit zal leiden tot een blijvende intellectuele en materiële uitwisseling tussen deze instellingen, hetgeen op den duur zou kunnen leiden tot een internationaal netwerk. Tevens zou FAO van veel

detailwerk worden ontlast. Deze door de C. vastgestelde beleidslijnen en richtlijnen voor de toekomst lijken ook voor Nederland van bijzonder belang uit een oogpunt van zijn ontwikkelingsbijdrage en gezien het grote aantal Nederlandse specialisten en hoogontwikkelde en „up to date” instellingen.

Andere FAO-activiteiten

Wat betreft de problemen van de minst ontwikkelde landen was de C. niet ontevreden over de rol welke FAO op zich heeft genomen t.b.v. de voedselschaarste in de Sahelzone, doch de C. merkte ook op dat FAO het formuleren van ontwikkelingsprogramma's in de minst ontwikkelde landen onvoldoende heeft bevorderd en nodige de FAO uit de activiteiten op dit gebied te intensiveren.

Er werd op gewezen dat de kennis en de ervaringen van FAO meer zouden moeten worden gebruikt, zowel door andere internationale lichamen als door ontvangende landen bij de vaststelling van het beleid en de prioriteiten inzake de financiering van programma's en projecten. Sommige internationale lichamen geven de indruk dat zij geneigd zijn eigen landbouwdiensten in te stellen en prioriteiten vast te stellen zonder voorafgaand overleg met FAO. Dit zou zowel resulteren in duplicatie als in polarisatie en onnodig hogere uitgaven, geen aantrekkelijk beeld voor de ontvangende noch voor de donorlanden. De C. wees er daarom op dat de intellectuele voorlichting en leiding welke FAO kan geven, op zulk een peil moet staan dat deze als zodanig volledig aanvaardbaar zijn voor andere lichamen. De C. had de indruk dat de grote aandacht welke gedurende de afgelopen periode door FAO is besteed aan economische studies en overeenkomstige aangelegenheden en aan de uitvoering van het veldprogramma, tot gevolg heeft gehad dat zowel de aandacht voor als de kwaliteit van de technische werkzaamheden hieronder geleden hebben, hetgeen zo spoedig mogelijk ware te corrigeren.

Vele en zeer uiteenlopende opvattingen kwamen naar voren wat betreft prioriteiten, te verlenen aan de verschillende werkzaamheden, als gevolg van de zeer uiteenlopende omstandigheden in de 131 ledenlanden. In algemene zin werd aan opvoering van de landbouwproductie en aan geïntegreerde rurale ontwikkeling en de ontwikkeling van rurale hulpbronnen de hoogste prioriteit gegeven, en terecht. De toename van de landbouwproductiviteit is urgent en dient hand in hand te gaan met de verbetering van de leefbaarheid van het platteland en het welzijn van de rurale bevolking.

De C. wees in het bijzonder op de belangrijke taak van FAO om initiatieven te ontwikkelen t.b.v. *grensoverschrijdende* problemen en programma's, aangezien meerdere, soms vele, landen hiervan profijt hebben en een internationaal lichaam om die reden hiervoor het meest aangewezen is.

Wat betreft de *milieuproblemen* herinnerde de C. eraan dat FAO op dit gebied reeds gedurende een lange periode actie heeft ontwikkeld. De C. ondersteunde de hoge prioriteit en de toename van de werkzaamheden die op dit gebied zullen plaatsvinden binnen het kader van een samenwerking met de „United Nations Environment Programme” (UNEP).

Een aantal Nederlandse ondernemingen neemt deel aan het „*Industry Cooperative Programme*”. De C. was van mening dat dit programma, dat geheel gefinancierd wordt door de samenwerkende ondernemingen, een bijdrage levert tot de ontwikkeling van de landbouwindustrie in de ontwikkelingslanden en in het bijzonder ook behulpzaam kan zijn bij de opleiding van plaatselijk personeel in management en op technisch en commercieel gebied.

De discussies betreffende de eigenlijke FAO-activiteiten,

De bedrijfseconomische rentabiliteit van het streekvervoer (II)

DRS. J. M. VERHOEFF*

In het eerste deel van dit artikel (ESB van 31 juli jl.) is geconstateerd, dat bij het streekvervoer de daling van de bezettingsgraad na 1963 de relatief toenemende winsten doet verkeren in afnemende winsten en zelfs verliezen. In dit tweede en laatste deel zal nader worden gezien wat de oorzaak van deze daling van de bezettingsgraad is. Bovendien zal worden nagegaan op welke wijze de bedrijfseconomische en sociaal-economische kosten te scheiden zijn.

Ter herinnering zij nogmaals vergelijking 2 uit het eerste deel vermeld, waarvan de verklarende variabelen het onderwerp van bespreking waren.

$$(2) W \text{ resp. } V = (0_{rkm} - / - K_{zkm} \times \frac{1}{b}) \times rkm$$

Het aantal reizigerskilometers

De laatste variabele die in vergelijking (2) de rentabiliteit beïnvloedt, is het aantal reizigerskilometers (rkm). Deze beïnvloeding geschiedt op twee wijzen, nl.:

- direct, als zelfstandige variabele in de vergelijking;
- indirect, als variabele in de bezettingsgraad.

Ten einde ook de indirecte beïnvloeding te kunnen vaststellen, geeft grafiek I niet alleen de index van het aantal rkm weer, dus de vervoersprestaties, maar ook de index van het aantal zitplaatskilometers (zkm), oftewel de verkeersprestaties.

Uit de grafiek blijkt, zoals ook uit het verloop van de bezettingsgraad verwacht mocht worden, dat de vervoers- en verkeersprestaties zich na 1963 niet parallel ontwikkelen. Het aantal rkm daalt, zowel landelijk als voor de groep NS-dochters, terwijl het aantal zitplaatskm daarentegen nagenoeg constant blijft.

Het verloop van het aantal rkm is hierbij voor het streekvervoer een min of meer autonoom gegeven. De prijselasticiteit, berekend voor de groep NS-dochters, bedraagt $E = -0,41$ 1). Zowel de stijging van het aantal rkm na de oorlog, als de daling daarvan na 1963 moeten dan ook voornamelijk worden toegeschreven aan de toegenomen welvaart. Deze gaf aanvankelijk aanleiding tot een grotere vraag naar openbare vervoersdiensten, doch leidde later door de massa-motorisering tot een *per saldo* afnemende vraag 2).

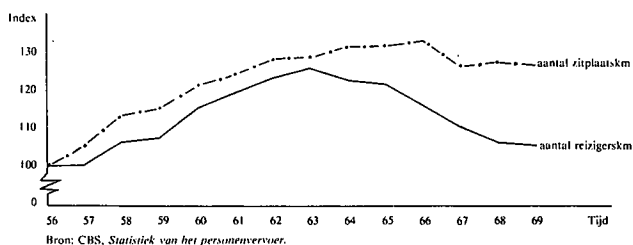
het gewone zowel als het veldprogramma, waren van constructieve aard. De C., die onder leiding stond van de eminente en toegewijde voorzitter, de heer R. C. Kamanga, Minister van Rurale Ontwikkeling in Zambia, slaagde erin het noodzakelijke beleid voor de komende periode vast te stellen, ondanks de grote verschillen in omstandigheden en behoeften van de 131 ledenlanden.

A. S. Tuinman

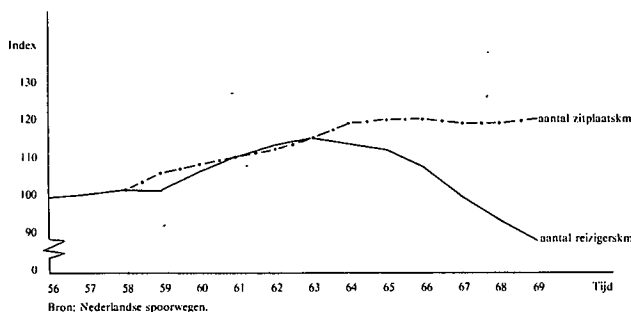
Uitgaande van het autonome verloop van het aantal rkm rijst echter de vraag waarom het streekvervoer dan haar aanbod, zijnde een te bepalen grootte, niet aan de afnemende vraag heeft aangepast. Deze aanpassing geschiedde immers wel in de periode toen de vraag naar vervoersdiensten steeg.

Het antwoord hierop ligt besloten in het kader waarin het streekvervoer zijn diensten verricht, zijnde het algemeen belang 3). In dit kader is het voor een onderneming eenvoudiger om een uitbreiding van de diensten te reali-

Grafiek 1a. Indices van het aantal reizigerskilometers en het aantal zitplaatskilometers in het Nederlandse streekvervoer



Grafiek 1b. Indices van het aantal reizigerskilometers en het aantal zitplaatskilometers van een groep dochterondernemingen der Nederlandse spoorwegen



* De auteur is wetenschappelijk medewerker vervoerseconomie en havenconomie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

1) C. J. Steilberg, Een vraagfunctie voor het interlokiaal personenvervoer per bus, *Tijdschrift voor Vervoerwetenschap*, jaargang 1971, no. 4, blz. 188-196.

Zie ook: Chr. Franssen en W. H. A. Hoenderop, De hoogte en omvang van het reizigersvervoer bij de RET, *Tijdschrift voor Vervoerwetenschap*, jaargang 1966, no. 2, blz. 130-147. Zij komen tot een prijselasticiteit van $E = -0,39$.

2) C. J. Steilberg komt in zijn onderzoek tot een gemiddelde auto-dichtheitscoëfficiënt met een invloed op de vraag naar vervoersdiensten van $-4,8$.

3) Zie hiervoor o.a. de *Memorie van Toelichting op de Wet Autovervoer Personen*, editie Schuurman en Jordens.

seren, dan een inkrimping of een opheffing. Daarbij komt het feit, dat het begrip „algemeen belang” in de loop der jaren zestig ruimer van inhoud is geworden. Was tot in deze jaren de zorg voor de verplaatsingsmogelijkheden van bepaalde bevolkingscategorieën de belangrijkste inhoud van het begrip, nadien is bij de overheid tevens het inzicht gegroeid, het openbaar vervoer te handhaven en te verbeteren, omdat het particulier vervoer alléén de (toekomstige) vervoersbehoefte niet kan dekken, zonder zeer grote „social costs” te vergen 4).

Geconcludeerd moet dus worden, dat de toegenomen welvaart op twee wijzen inwerkt op vergelijking (2), en wel:

- enerzijds wordt het aantal rkm in het streekvervoer beïnvloed, hetgeen zoals wij aangetoond hebben een direct en een indirect gevolg heeft voor de bedrijfseconomische rentabiliteit;
- anderzijds is het „algemeen belang” in de loop der jaren zestig van inhoud verruimd. Dit heeft een indirect gevolg voor de bedrijfseconomische rentabiliteit, omdat een uit de daling van de vervoersprestaties voortvloeiende daling van de verkeersprestaties wordt afgewezen, als zijnde een daling van het verzorgingsniveau.

Hiermede is de oorzaak van de verslechterende bedrijfseconomische rentabiliteit voor de door ons in ogenschouwen periode aangegeven. De in de jaarverslagen genoemde oorzaken, t.w. de stijgende exploitatiekosten en de daling van het aantal vervoerde reizigers, kunnen *beide* teruggebracht worden tot voornamelijk één achterliggende oorzaak, namelijk de toegenomen welvaart, met als exponent de massa-motorisering. Deze achterliggende oorzaak was ook reeds in de jaarverslagen aangegeven ten aanzien van de daling van het aantal reizigers. Uit onze analyse blijkt nu, dat de „Vollmotorisering” 5) ook de achterliggende oorzaak van de kostenstijgingen is.

Deze conclusie volgt ook uit het ongerijmde. Men kan zich immers afvragen, waarom de kostenstijgingen die zich ook in de periode van de positieve bedrijfseconomische rentabiliteit voordeden, *an sich* plotseling een oorzaak zouden moeten worden van de negatieve bedrijfseconomische rentabiliteit, wanneer terzelfder tijd een nieuwe factor, de massa-motorisering, het spel binnentreedt.

Autonome en geïnduceerde kostenontwikkelingen

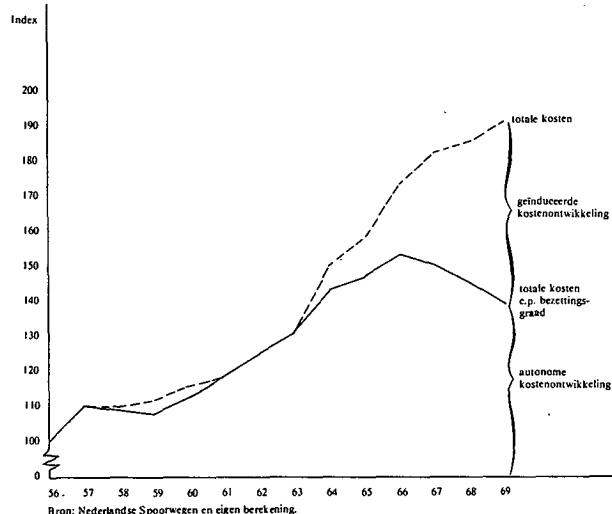
Uitgaande van de analyse kan de totale kostenontwikkeling zoals besproken in de jaarverslagen, theoretisch gesplitst worden in:

- een autonome kostenontwikkeling, en
- een geïnduceerde kostenontwikkeling.

Onder een autonome kostenontwikkeling verstaan wij de kostenontwikkeling die verband houdt met het produceren van (goederen en) diensten in een onzekere wereld, al dan niet in een door de overheid vastgesteld kader. Onder een geïnduceerde kostenontwikkeling wordt verstaan de kostenontwikkeling die het gevolg is van een *wijziging* van het door de overheid vastgestelde kader. De kostenontwikkeling die hieruit voortvloeit houdt geen verband met het produktieproces an sich, doch is het gevolg van politiek-institutionele overwegingen.

Volgens deze definitie wordt de autonome kostenontwikkeling in concreto weergegeven door de kostenstijgingen die zich voordoen, indien het produktieproces voortgezet had kunnen worden onder de normale bezettingsgraad. De geïnduceerde kostenontwikkeling wordt in concreto weergegeven door de kostenstijgingen die voortvloeien uit het feit, dat de bezettingsgraad door de verruiming van het begrip „algemeen belang” lager is dan normaal. Grafiek 2 brengt de beide kostenontwikkelingen in beeld.

Grafiek 2. Indices van de autonome kostenontwikkeling en de geïnduceerde kostenontwikkeling, berekend naar een groep dochterondernemingen der Nederlandse spoorwegen



Nu is in de praktijk de scheiding tussen de autonome en geïnduceerde kostenontwikkeling natuurlijk niet zo scherp aan te brengen als hierboven theoretisch is geschied. De impliciet gemaakte veronderstelling, dat de bezettingsgraad ook bij een daling van het aantal rkm constant *kan* en *zal* blijven, d.w.z. dat de ondernemingen de verkeersprestaties direct aan de daling van de vervoersprestaties *kunnen* en *zullen* aanpassen, wordt in de praktijk niet bewaarheid. En wel om twee redenen:

- Zoals reeds gesteld is, is het in het kader van het algemeen belang, ook indien dit niet van inhoud veranderd zou zijn, nu eenmaal eenvoudiger een uitbreiding van de diensten te realiseren, dan een inkrimping of opheffing daarvan.
- Verder behoeft een eventuele remanentie van de verkeersprestaties ten opzichte van de daling der vervoersprestaties in de praktijk niet alleen vanuit het kader van het algemeen belang verklaard te worden. Het kan ook zijn, dat het streekvervoer uit hoofde van de „downward spiral” 6) het aanbod van vervoersdiensten niet direct aan de dalende vraag *wil* aanpassen. Door een relatieve verbetering van het aanbod van vervoersdiensten kan men aanvankelijk hopen het verloren gegane marktaandeel weer tot zich te trekken.

Hierbij zij echter aangetekend, dat een relatieve extra produktie die voortkomt uit zuiver markt-politieke overwegingen slechts voor langere tijd mogelijk is, indien de verslechterende bedrijfseconomische rentabiliteit zich herstelt.

In de praktijk zullen de autonome kostenstijgingen dus groter zijn dan de theorie aangeeft. Ook al kan en *zou* de bezettingsgraad bij een daling van het aantal rkm constant blijven, dan nog zouden wij in de praktijk geconfronteerd worden met een autonome kostenontwikkeling die na 1963 op een hoger niveau ligt, dan weergegeven is in grafiek 2. Bij een inkrimping van de produktie dient namelijk rekening te worden gehouden met de kostenremanentie. De vaste kosten zullen op korte termijn niet evenredig dalen

4) Zie bijv. Commissie Vervoervergunningen, *Jaarverslag 1965-1966*, blz. 3 en 14.

5) Deze term is afkomstig van K. Oettle, *Verkehrspolitik*, 1968.

6) Deze term wordt gebruikt in C. Buchanan et al, *Traffic in towns*, 1963, blz. 51-53 (shortened edition). Ook verschenen in Denys Munby ed., *Transport*, 1968, blz. 160.

De passage luidt „... downward spiral, whereby public transport loses custom, cuts its service to make up the loss and then partly as a consequence of its cuts, tends to lose still more custom”.

met de inkrimping van de produktie 7). Bovendien zullen op lange termijn de kosten per eenheid vervoersprestatie bij een kleinere produktie wel eens hoger blijken te kunnen zijn dan bij de produktie in de uitgangssituatie. Allerlei efficiency-voordelen van een grotere produktie gaan wellicht te loor, terwijl de vaste kosten een groter gewicht in de kostenstructuur kunnen gaan vormen.

Gesteld kan derhalve worden, dat de autonome kostenontwikkeling in de praktijk na 1963 door de bovengenoemde factoren op een hoger niveau zal liggen. Hierdoor zal de geïnduceerde kostenontwikkeling, gegeven de totale kostenontwikkeling, geringer zijn. In grafiek 2 wordt dus de *maximale* geïnduceerde kostenontwikkeling uitgebeeld.

Een deel van de bovengenoemde autonome kostenontwikkeling kan wellicht worden tegengegaan door bij een teruglopende produktie een fusie aan te gaan met een naburige onderneming. Binnen de groep NS-dochters geschiedt dit. Het vervoersgebied kan dan echter wel zodanig van omvang worden, dat men in conflict komt met de ideeën van de Commissie Vervoersvergunningen 8).

De besproken splitsing van de totale kostenontwikkeling in een autonome en een geïnduceerde kostenontwikkeling is uiteraard van belang voor de analyse van de bedrijfs-economische rentabiliteit. Per onderneming, per lijn, of per groep ondernemingen kan o.a. worden berekend of *zonder* de geïnduceerde kostenontwikkeling ook reeds een negatieve bedrijfseconomische rentabiliteit zou zijn verkregen. Bovendien kan de geïnduceerde kostenontwikkeling een reden zijn om bij de overheid een subsidie of vergoeding te claimen.

De vervoerspolitiek

Zoals bekend wordt in Nederland door de overheid in principe de vervoerspolitiek van het rentabiliteitsbeginsel aangehangen. Dit houdt in, dat het vervoer voor anderen, al dan niet binnen een door de overheid vastgesteld kader, wordt beschouwd als een zelfstandige economische activiteit ter verwerving van een inkomen. Dit in tegenstelling tot bijv. Duitsland, waar vanouds de vervoerspolitiek van de „Gemeinwirtschaftlichkeit” opgeld doet. Hierbij wordt het vervoerswezen gezien als dienstbaar aan de andere sectoren van de nationale economie en dientengevolge van oudsher gesubsidieerd 9).

Ook voor het streekvervoer gold het rentabiliteitsbeginsel. Uit hoofde hiervan werden de tariefsverhogingen door de ondernemingen gebaseerd op de (te verwachten) bedrijfseconomische rentabiliteit. Dit betekende, dat tot 1963 de tariefsverhogingen, gezien de normale bezettingsgraad, slechts de kostenstijgingen moesten volgen. Na 1963 betekende het echter, dat de tariefsverhogingen, gezien de extra produktie, méér dan evenredig de kostenstijgingen moesten volgen. Hierbij werd een dalend aantal reizigers in het streekvervoer niet alleen geconfronteerd met de autonome kostenontwikkelingen, doch ook met de geïnduceerde kostenontwikkelingen. Gezien de prijselasticiteit is het duidelijk, dat deze wijze van tariefstelling als een katalysator van de „Vollmotorisering” gewerkt heeft. De daling van het aantal reizigers is erdoor versneld.

Aan het eind van de jaren zestig rees het besef, dat men met de tariefstelling niet in een vicieuze cirkel moet geraken. De praktijk droeg aan dit besef bij, doordat de loonexploosie van 1968, ten gevolge van het gelijktrekken van de lonen in het streekvervoer aan die in het stadsvervoer, niet meer bijgebeend kon worden door een adequate tariefsverhoging. Het geciteerde jaarverslag in het begin van het eerste artikel illustreert deze ontwikkeling.

Ook bij de overheid drong het besef door, dat het streekvervoer in een vicieuze cirkel dreigde te geraken; in 1969 werd een subsidiepost ad f. 3 mln. op de begroting opgenomen. Hiermede werd het rentabiliteitsbeginsel voor het

streekvervoer de facto verlaten. Deze verandering van vervoerspolitiek maakte het de ondernemingen mogelijk de tariefsverhogingen in het gevolg te baseren op de index van de kosten van levensonderhoud, dus op de geldontwaarding 10). Het doorbreken van de vicieuze cirkel is in grafiek 5 van het eerste deel bij de tariefstijgingen duidelijk waar te nemen.

Het onderscheid tussen de autonome en geïnduceerde kostenstijgingen kan nu mede voor de overheid van belang zijn in verband met de subsidiëring. In eerste instantie kan de verhouding tussen de beide kostenontwikkelingen bepaald worden. Door het ontbreken van normen voor een verzorgingsniveau dat gebaseerd is op de verruiming van het begrip „algemeen belang”, zal de verhouding tussen de autonome en de geïnduceerde kostenontwikkeling namelijk niet uniform zijn. Men kan zich ondernemingen indenken waarbij zich in het geheel geen geïnduceerde kostenontwikkeling heeft voorgedaan.

Deze veronderstelling laat zich afleiden uit tabel 3 van het eerste artikel. Indien de groep NS-dochters een aandeel van ongeveer 50% in de markt bezit, is de gemiddelde bezettingsgraad van de overige ondernemingen als volgt: (zie tabel 1) 11).

Tabel 1. De gemiddelde bezettingsgraad van de „overige” ondernemingen in het streekvervoer

Jaar	Overige ond.	Landelijk	Jaar	Overige ond.	Landelijk
1956	43	44	1963	41	43
1957	39	42	1964	39	41
1958	38	41	1965	40	41
1959	39	41	1966	37	40
1960	40	42	1967	40	38
1961	40	42	1968	39	37
1962	40	42	1969	42	37

De gemiddelde bezettingsgraad ná 1963 wijkt dus niet af van de gemiddelde bezettingsgraad vóór 1963. Dit betekent, dat zich bij de overige ondernemingen, althans *gemiddeld*, géén geïnduceerde kostenontwikkeling heeft voorgedaan. Tevens kan hieruit worden geconcludeerd, dat de NS-groep in tegenstelling tot onze aanvankelijke veronderstelling, *niet* representatief is voor het Nederlandse streekvervoer.

In tweede instantie kan het onderscheid tussen de autonomen en geïnduceerde kostenontwikkeling door de overheid gebruikt worden voor een categorisering van de ondernemingen. En wel als volgt:

- ondernemingen die noch op grond van de autonome kostenontwikkeling, noch op grond van de geïnduceerde kostenontwikkeling verlies lijden;
- ondernemingen die niet op grond van de autonome kostenontwikkeling, doch wel op grond van de geïnduceerde kostenontwikkeling verlies lijden;
- ondernemingen die reeds op grond van de autonome kostenontwikkeling verlies lijden.

De overheid behoeft zich op grond van deze categorisering voor de subsidiëring niet te richten tot de bedrijfseconomische rentabiliteit, maar kan zich bepalen tot de geïnduceerde kosten, zijnde de „social costs” van een over-

7) Zie bijv. R. Slot, *Kostenvariabiliteit en variabele kostencalculatie*, 1969, 4e druk, blz. 26 e.v.

8) J. M. Verhoeff, Het streekvervoer van streek, *ESB*, 1972, blz. 1204-1208, alsmede in enigszins verkorte vorm in het tijdschrift *Openbaar Vervoer*, 1973, no. 1.

9) Zie bijv. H. C. Kuiler, *Inleiding tot de vervoers- en haven-economie*, 1973.

10) Zie de publikatie van de KNVTO, *Mensen onderweg*, 1969.

11) Berekend aan de hand van CBS, *Statistiek van het personenvervoer* en het cijfermateriaal van de NS over de groep dochter-ondernemingen.

heidsbeleid. De autonome kostenontwikkelingen, zijnde de kosten die verband houden met het produceren van diensten in een onzekere wereld, komen immers *in principe* ten laste van de ondernemer.

Hiermede wil niet gezegd zijn, dat er geen reden behoeft te zijn om een deel van de autonome kosten eveneens te subsidiëren. In eerste instantie zal de overheid van een kapitalistische welvaartstaat, zoals wij Nederland toch wel mogen klassificeren, haar doelstellingen zodanig vaststellen, dat én de welvaart voor een ieder zo groot mogelijk wordt én het particuliere bedrijfsleven zo veel mogelijk blijft ingeschakeld. Kunnen deze doelstellingen niet meer worden verwezenlijkt, dan zal de overheid in tweede instantie genoodzaakt zijn óf in te grijpen in de bedrijfstak, óf haar doelstellingen te beperken. Dit kan dan gelden voor de „bepaalde” inhoud van het begrip „algemeen belang”, dus de zorg voor de verplaatsingsmogelijkheden van bepaalde bevolkingscategorieën.

NS- en overige ondernemingen

Tot slot van dit artikel zij nog enige aandacht gewijid aan de kostenontwikkelingen bij de groep NS-dochters en de groep overige ondernemingen.

Een van de voornaamste oorzaken van het verschil tussen de kostenontwikkelingen der beide groepen is historisch bepaald. De dochterondernemingen van de NS zijn veelal voortgekomen uit de vroegere tramwegmaatschappijen. Deze bezaten grote emplacements, remises e.d., zodat de huidige ondernemingen nog over vele activa in de vorm van gronden, loods, effectenportefeuilles, e.d. beschikken. Deze activa kunnen de geaccumuleerde verliezen op de balans in evenwicht houden. De particuliere ondernemingen, die over het algemeen eerst in de jaren twintig als autobusonderneming zijn ontstaan, hebben daarentegen geen enkele vermogensreserve. Zij kunnen zich derhalve geen toenemende verliezen en dus geen extra productie veroorloven. Ook de semi-overheidsondernemingen, in handen van gemeenten of provincies, worden gezien de precaire toestand van de financiën van deze overheidslichamen, over het algemeen ook niet aangemoedigd verliezen te accumuleren.

Bovendien zijn de dochterondernemingen deel van een concern, waarbij men financieel altijd nog terug kan vallen op de moederonderneming. Deze moeder had daarbij nauw contact met het overheidsbeleid en was tevens in staat dit ook voor een deel te beïnvloeden. De vergoedingen die de NS in de jaren zestig van de overheid ontving voor de



Maatschappijspiegel

De koopvaardij op drift

DRS. W. VAN VOORDEN

De vliegende Hollander, als de belangrijkste zeevaarder op de wereldzeeën, is zowel een historisch feit als een actueel sprookje. Bij een stijging van het wereldtonnage van 1961 tot 1972 van 135,9 mln. naar 268,3 mln. BRT schommelde het Nederlandse aandeel steeds rond de 5 mln. BRT, hetgeen een relatieve afname betekent van bijna 50%. Terwijl de wereldvloot in 1973 met 8% steeg, bleef Nederland ver achter met een stijging van 1%. De werkgelegenheid is van 1960 tot 1969 teruggelopen met ongeveer 40%. Van invloed zijn geweest: de terughoudendheid van de Nederlandse overheid vergeleken met het buitenland bij het in bescherming nemen van de koopvaardij, de structurele verschuivingen in de soorten scheepvaart met name de vrijwel volledige eliminatie van de passagiersvaart en de afname van het aantal schepen tengevolge van de technologische ontwikkeling in de richting van container en roll-on roll-off schepen. Ook bij het conventionele scheepstype

werd een reductie in de bemanning per schip bereikt door rationalisering. Tenslotte is in de bezetting van de resterende arbeidsplaatsen een verschuiving opgetreden waardoor men vaak niet de

Deze rubriek wordt verzorgd door het
Sociologisch Instituut van de
Erasmus Universiteit Rotterdam

Hollandse jongen van stavast aan dek treft, maar een Spanjaard of Portugees, soms zelfs een Aziat.

Eigenaardigheden

In het totale Nederlandse patroon van arbeidsverhoudingen vormt de scheepvaart eigenlijk een buitenbeentje. De specifieke kenmerken van deze bedrijfstak laten zich in drie categorieën indelen. Ten eerste zijn er eigenaardigheden die direct zijn verbonden met het zeemans-

leven aan boord. Het leven aan boord wordt beheerst door traditioneel-hiërarchische relaties, die hun vergelijk aan de wal nauwelijks kennen. Veelal wordt opgemerkt dat de discipline aan boord strenger is dan in het leger; daar bestaan mogelijkheden tot beroep, op zee niet. Voorts brengt de zeeman zowel werktijd als vrije tijd door in hetzelfde gezelschap; het schip vormt een „total institution” waar de varengast langdurig fysiek geïsoleerd leeft van gezin en lokale gemeenschap. De isolering aan boord wordt verder bevorderd door een, in vergelijking met andere bedrijfstakken, extreme differentiatie in arbeidsposities. Op elk schip bevinden zich meestal slechts kleine aantallen zeelieden in dezelfde statuspositie 1). De scheidslijnen, door de strenge hiërarchie zwaar

1) Zie Vilhelm Aubert en Oddvar Arner, *On the social structure of the ship, Acta Sociologica*, 1958, vol. 3, blz. 201.

bedrijfsvreemde lasten, schiep ook voor de autobussector van het concern verwachtingen voor de toekomst.

Nu dient het hierbovengestelde uiteraard niet te absoluut bezien te worden. Besproken zijn slechts twee groepen streekvervoerondernemingen. Binnen deze groepen kunnen zich afwijkingen, en misschien zelfs grote afwijkingen van de weergegeven gemiddelde cijfers voordoen. De grootste particuliere onderneming in ons land, met zelfs notering ter beurze, heeft haar verkeersprestaties in de periode 1963-1969 bijv. doen stijgen van 38.411 buskm tot 40.601 buskm per werkdag, terwijl het aantal reizigers in deze periode daarentegen is gedaald met 14,6%. Aangetekend zij hierbij echter, dat deze onderneming ook voortgekomen is uit een aantal tramwegmaatschappijen 12).

Daarnaast is het aandeel van de NS in de groep overige ondernemingen in de jaren zestig aanzienlijk toegenomen. Hoewel de algemene concernvisie op het openbaar vervoer ook voor de overgenomen ondernemingen ging gelden, konden de verkeersprestaties in vele gevallen teruggebracht worden door fusies. Hierdoor ontstonden mogelijkheden tot verbetering van de lijnvoering en de materieelomloop. In de Betuwe werden bijv. twee kleine particuliere ondernemingen en een kleine NS-dochter gebundeld in één streekvervoeronderneming, die bovendien later nog fuseerde met een grote NS-dochter.

Tenslotte kunnen de ondernemingen nog sterk van het gemiddelde van de groep afwijken vanwege het door hen bediende gebied. In een dichtbevolkt gebied met hoge frequenties zullen de verkeersprestaties gemakkelijker aan het verloop van het aantal rkm aangepast kunnen worden, dan in een dunbevolkt gebied, waar de frequentie slechts één bus per uur of per twee uur bedraagt. In deze gebieden is een frequentievermindering vaak een „all or nothing case”.

Het zal duidelijk zijn, dat met de analyse van de bedrijfseconomische rentabiliteit van twee, weliswaar even-grote, groepen van ondernemingen slechts een eerste stap gezet is. Een analyse van de bedrijfseconomische rentabiliteit per onderneming zou een follow up zijn. Vooral de overige ondernemingen zijn voor een nadere analyse interessant in verband met hun uiteenlopend karakter. In eerste instantie willen wij het hier echter bij laten.

J. M. Verhoeff

12) Geldersche Tramwegen, *Methodiek om te komen tot vaststelling van het verzorgingsniveau voor het streekvervoer nu en in de komende jaren*, 1972, blz. 11 en 12.

aangezet, zijn geënt op rangverschillen, op verschillen in soort specialisatie en op verschillende wachttijden. Het ingewikkelde loonsysteem met zijn veelheid van factoren draagt eveneens tot de differentiatie bij. Het samengaan van deze elementen veroorzaakt een gecompartmentaliseerd systeem dat wel spanning genererend, maar veel minder spanning kanaliserend werkt. Daar komt nog bij dat het zeemansberoep omstreeks het dertigste levensjaar op velen zijn aantrekkingskracht verliest; een minderheid gaat door en klimt tot hogere posities op. Het gevolg is een situatie waarin, veel meer dan elders, boven- en ondergeschiktheid de zijden van een generatiekloof vormen.

Ten tweede zijn er specifieke belemmeringen in de relatie met de vakorganisaties. De communicatie met de bondsleden wordt erg bemoeilijkt. Dit geldt natuurlijk in sterke mate voor de leden op zee, maar ook zij die slechts korte tijd met verlof thuis zijn, zijn niet gemakkelijk voor arbeidsaangelegenheden te mobiliseren. De aflossing van (een gedeelte van) de bemanning per vliegtuig, waar veel reders zich tegenwoordig van bedienen, maakt het de vakorganisaties moeilijker om te achterhalen welke leden zich op een bepaald tijdstip op zee danwel thuis bevinden. Deze situatie is tevens één van de oorzaken waarom collectieve actie in de koopvaardij moeilijk op gang is te brengen. Een andere oorzaak wordt gevormd door de betrekkelijk conservatieve gezichtspunten van alle partijen in de koopvaardij (met inbegrip van de vakorganisaties en hun achterban). Bij geen van de partijen leeft sterk de gedachte de grondslag van de maatschappelijke verhoudingen fundamenteel te wijzigen. Zowel

bij de leiding als bij de leden van de vakorganisaties gaat het om de particuliere beroepsbelangen. Daarover worden jaarlijks harde onderhandelingen gevoerd. Veel verder dan de eigen positie of eigen bedrijfstak reikt de blik niet.

Ten derde vertoont de bedrijfstak als geheel enige specifieke trekken. De koopvaardij draagt een internationaal karakter als geen andere bedrijfstak. Hierbij springen enige problemen in het oog:

- de lonen zijn aan het nationale peil gebonden, terwijl de prijzen op het internationale vlak tot stand komen. Discrepancies tussen deze grootheden hebben ogenblikkelijk gevolgen voor de positie van de bedrijfstak en voor de werkgelegenheid (zie de problemen bij de HAL);
- het gemak waarmee men zich als scheepsruiter aan de Nederlandse jurisdictie kan onttrekken door schepen onder vreemde vlag (convenient flag) te brengen met het oog op fiscale voordelen (soms ook om reden van minder stringente veiligheidsvoorschriften);
- de mogelijkheid tot het aantrekken van buitenlandse werknemers, vooral Aziaten tegen arbeidsvoorwaarden beneden het niveau van de geldende cao 2);
- het stakingswapen (het kwam hierboven al ter sprake) kan niet gemakkelijk worden gehanteerd. Staken op zee is volstrekt uit den boze: het wordt beschouwd als muiterij. Staken tijdens de verlofperiode is uiteraard minder effectief, te meer omdat doorgaans slechts een minderheid (ongeveer eenderde) met verlof is.

Centralisatie

Het onderhandelingsstelsel is sterk gecentraliseerd; indicaties daarvoor kunnen zowel aan werkgevers- als aan werknemerszijde worden gevonden. Voor de werkgevers worden de onderhandelingen gevoerd door de reders, die zitting hebben in de Raad van Bestuur voor de Zeevaart als overkoepelend lichaam van zes redersverenigingen, die verschillende soorten scheepvaart organiseren. Pas na het afsluiten van een contract worden de resultaten grondig met de afzonderlijke verenigingen doorgenomen. Verbindend verklaring van het contract behoeft overigens niet plaats te vinden omdat alle reders bij de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging (waar de Raad van Bestuur voor de Zeevaart deel van uitmaakt) zijn aangesloten. Het contract van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart staat model voor de onderhandelingen over enkele afzonderlijke contracten (Shell Tankers, Chevron Tankers, KJCPL).

Aan werknemerszijde vertoont de besluitvorming ook een gecentraliseerd karakter. In feite worden de onderhandelingen gevoerd door de „Federatie van werknemersorganisaties in de zeevaart”, die het overgrote deel van de georganiseerden tot haar leden telt; de invloed van de katholieke en protestantse bonden is te verwaarlozen. De Federatie is samengesteld uit twee bonden: één voor gezellen en één voor officieren. Statusverschillen, vast verankerd in attitudes, blokkeren een volledige integratie. Toch worden de onderhan-

2) Op Portugezen en Spanjaarden is de Nederlandse cao van toepassing.

delingen door de Federatie en niet door de twee aangesloten bonden gevoerd. De resultaten van de onderhandeling dienen wel achteraf bekrachtigd te worden door beide federatiepartners (een situatie die nimmer tot heropening van de onderhandelingen aanleiding gaf). De reeds aangegeven communicatieproblemen met de achterban vergroten de centralisatie-tendens; vergaderingen kunnen door de geringe opkomst de onderhandelingsvoorstellen en -eisen niet legitimeren; veel, zo niet alles, wordt aan de leiding overgelaten. Daarnaast bestaat de indruk dat de gezagsaanvaardende houding van de zeeman, binnen de rigide hiërarchie op zee, zijn weerspiegeling vindt in de relatie met zijn bond.

De technologische factor

De ontwikkelingen in de koopvaardij zijn het meest beïnvloed door de technische vooruitgang. De groei van de luchtvaart heeft de passagiersvaart vrijwel weggevaagd. In de vrachtvaart heeft de technologie grotere tonnages per schip mogelijk gemaakt. In de tendens naar vervoersspecialisatie per schip manifesteert zich een andere dimensie van de techniek: de conventionele vrachtvaarder die alles meeneemt, is definitief op zijn retour. Gespecialiseerde schepen met een beperkte vrachtvariatie zoals gastankers, oboschepen enz. worden in de vaart gebracht. Terzelfder tijd komen geavanceerde laad- en lossystemen in zwang zoals de containermethode, roll-on roll-off schepen en lashschepen, die noodzakelijk tot een nauwere aansluiting van de vervoerssystemen ter zee en op het land. De technologische invloed zou nog groter kunnen zijn bij een meer algemene introductie van technisch reeds operationele methoden als de onbemande machinekamer, telex over radio, voortstuwing door atoomkracht enz. Twee factoren schijnen de invoering van deze nieuwste snuffjes te vertragen: de hoge kosten van de apparatuur en de traditionele houding in de koopvaardij.

„Impact of technology”

Hoe, zo kan men zich afvragen, oefent de techniek zijn invloed uit op de geschetste verhoudingen in de koopvaardij? Bij de scheepseigenaren heeft zich een geweldige concentratie voltrokken, waardoor een grote spreiding in bedrijfs-grootte is ontstaan, met enkele zeer grote, soms multi-product, ondernemingen enerzijds en een aantal kleinere anderzijds. Door deze concentratie nam de concurrentie, van oudsher gering tussen Nederlandse rederijen, verder af. De technologische ontwikkeling leidde naast specialisatie voorts tot een streven om de verschillende vervoersmogelij-

kheden te land, ter zee en in de lucht in het produktiepakket te integreren. De bedrijfstakgrenzen werden hierdoor overschreden. Verwacht mag dan ook worden dat de concentratietendens de belangrijke positie van de KNRV op den duur zal aantasten. De deskundigheid in onderhandelingszaken, scheepvaartwetgeving e.d., die bij de gratie van veel relatief kleine ondernemingen exclusief was geconcentreerd in de redersvereniging, raakt bij de opkomst van conglomeraten met uitgebreide stafdiensten steeds meer gespreid. De grotere spreiding in bedrijfsgrootte heeft tevens aanzienlijke belangenverschillen aan het licht gebracht tussen de „groten” en de „kleinen”. Deze verschillen kunnen binnen de Raad van Bestuur voor de Zeevaart moeilijk tot overeenstemming worden gebracht.

Tenslotte roept de produktdiversificatie, die bij de grote bedrijven tot een overschrijding van de bedrijfstakgrenzen leidt, de vraag op waarom op dergelijke ondernemingen de cao voor de koopvaardij nog van toepassing moet zijn. Trekt men deze lijn door dan ligt een decentralisatie in het onderhandelingsstelsel voor de hand waarbij óf het bedrijfstaksgewijze contract, meer dan tot op heden, per onderneming nader wordt ingevuld, óf de grote bedrijven in afzonderlijke onderhandelings eigen contracten afsluiten. In het eerste geval zal de rol van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart zich beperken tot algemene contractlijnen; in het tweede geval snijdt de ontwikkeling dieper: de Raad van Bestuur voor de Zeevaart zou slechts als representant

van de resterende (kleinere) rederijen optreden en een qua inhoud waarschijnlijk inferieur contract (moeten) afsluiten.

Met betrekking tot de werkgelegenheid veroorzaken de technologische ontwikkelingen een afname van het aantal arbeidsplaatsen. De aanbod-situatie is echter niet geheel doorzichtig. Enerzijds ontstaan er arbeidsoverschotten (sterk geconcentreerd in de sector van de civiele dienst), anderzijds heeft men ondanks de dalende werkgelegenheid te kampen met arbeidstekorten die door mediterrane werknemers worden aangevuld.

De afnemende werkgelegenheid, de hoge mobiliteit naar functies aan de wal en de bezetting van arbeidsplaatsen door Spanjaarden, Portugezen en Aziaten maken de positie van de vakorganisaties niet gemakkelijk. Onlangs heeft de Federatie van werknemersorganisaties in de zeevaart besloten tot aansluiting bij de Federatie van vervoersbonden (met ingang van oktober a.s.), daarmee de toenemende verweving in de vervoerssector volgend. Naar buiten toe lijkt het nu of er een beter tegenspel mogelijk is tegen de concerns, die vele transportdiensten verzorgen. Intern lijken er op het ideologische vlak nogal wat verschillen van inzicht te bestaan tussen de beide federaties. Zonder al te pessimistisch te willen zijn, moet worden opgemerkt dat de rondwarende anti-federatie-bacil daarin — zoals recentelijk elders is gebleken — een vruchtbare voedingsbodem heeft.

W. van Voorden



G. Th. J. Delfgaauw: Inleiding tot de economische wetenschap (II). Macro-economie. G. Delwel, Wassenaar, 1973, 349 blz., f. 35.

Zeven jaar na het verschijnen van deel I van Delfgaauw: *Inleiding tot de economische wetenschap* is het tweede deel gewijd aan de macro-economie gepubliceerd. Na een inleidend hoofdstuk over de Nationale Rekeningen concentreren de volgende drie hoofdstukken zich op de korte-termijnproblematiek. Hoofdstuk vijf richt zich op het conjunctuurverschijnsel en de inflatie. Het bevat naast enig cijfermateriaal een bespreking van enkele oude conjunctuurtheorieën. Het laatste hoofdstuk behandelt de neo-klassieke en neo-keynesiaanse groeitheorie.

Volgens de introductie op de omslag is het boek ten dele bestemd voor propadeuse-studenten in de economie. De beide laatste hoofdstukken worden geschikt geacht voor studenten in hun eerste doctoraal jaar. Ook studerende voor het examen HEAO of MO Staatshuishoudkunde worden tot de potentiële gebruikers gerekend.

Ondanks de grote spreiding in de gebruiksmogelijkheden mag gesteld worden dat het een boek betreft dat mikt op een „intermediate level”. Hiervan uitgaande rijst de vraag of het gewenst

is deze categorie studenten te voorzien van een studie-boek in de Nederlandse taal. Verdient het niet de voorkeur de student direct te wennen aan de Engelse literatuur? Vooral de universitaire student zal toch het belangrijkste deel van zijn vakliteratuur in deze taal moeten verwerken. Een argument voor het Nederlandse tekstboek kan zijn dat het de mogelijkheid biedt illustratief cijfermateriaal te ontleen aan de Nederlandse situatie. Didactisch gezien is dit een belangrijk voordeel. Maar het Nederlandse boek moet dan wel kunnen concurreren met goede tekstboeken uit het Angelsaksisch taalgebied. De taal mag op dit niveau geen belemmering zijn.

Een modern macro-economisch tekstboek dient naar mijn mening gekenmerkt te zijn door een modelmatige, kwantitatieve benadering van het economisch proces. Dit betekent dat elke casus-positie beschreven wordt door een vergelijkingen-stelsel waarin expliciet en gemotiveerd wordt aangegeven welke grootheden als exogeen en welke als endogeen binnen het model moeten worden aangemerkt. De student moet reeds vanaf zijn eerste kennismaking met de analytische economie vertrouwd gemaakt worden met het modelbegrip. Vanaf de meest „simple“ Keynesiaanse situatie dient het model voorop te staan. Zo kan aan de studenten gedemonstreerd worden hoe orde in de chaos van interdependencies kan worden gebracht en hoe elke probleemstelling zijn eigen modelstructuur bezit. Om aan deze eis te voldoen kan niet volstaan worden met het incidenteel presenteren van een individuele vergelijking of van zelfs een compleet model. Het gaat om een integrale benadering vanuit deze gezichtshoek, want die brengt de vereiste strakheid en samenhang in de analyse. Zo'n boek behoeft geen gorddroge opsomming van modellen te worden. Juist in de bespreking van de individuele vergelijkingen, hun vorm en hun functioneren binnen het model ligt de ruimte om de student op aansprekelijke en systematische wijze met de macro-economie vertrouwd te maken en hem te wijzen op de beperktheid van de analyse.

Het is jammer dat Delfgaaus boek niet aan deze omschrijving voldoet. Zo introduceert hij pas aan het einde van het vierde hoofdstuk het formele modelbegrip. De korte-termijnanalyse is dan reeds afgesloten. Dit gemis wrekt zich op meerdere plaatsen in het boek zoals hieronder zal worden aangegeven.

Merkwaardig is wat Delfgaauw op blz. 244 over de groeimodellen opmerkt: „(de modellen) zijn niet zodanig opgesteld dat zij door scheiding van de variabelen in doelstellingen (onafhankelijk) en instrumenten (afhankelijk) rechtstreeks aanbevelingen voor het beleid zouden opleveren“. Een constatering over economische politiek in deze

vorm doet vreemd aan in een boek waarin een uiteenzetting over de theorie van de economische politiek langs de door Tinbergen uitgezette lijnen ontbreekt. Wreekt zich ook hier het gemis aan een modelmatige aanpak? Men mist overigens meer in dit boek. Zo wordt volledig voorbijgegaan aan de macro-economische prijsvergelijkingen die voor een goed begrip van de Nederlandse economie essentieel zijn. De consequenties van deze omissie zijn dat belangrijke economisch-politieke problemen als inkomensverdeling, betalingsbalansen-evenwicht, prijsstabiliteit en loonpolitiek onvoldoende aandacht krijgen voor een boek op dit niveau.

Ook het belang van de Phillips-curve komt door het ontbreken van de prijsvergelijkingen onvoldoende tot zijn recht. Men kan niet volstaan met de intuïtieve redenering dat een loonkostenstijging leidt tot prijsverhogingen. Delfgaauw introduceert de Phillips-curve met voorbij gaan aan de theoretische onderbouwing zoals o.a. Lipsey en Phelps die hebben opgezet. Afgezien van het inzicht in de werking van de arbeidsmarkt dat met zo'n uiteenzetting gekweekt wordt, wekt Delfgaaus bespreking de indruk dat de policy-maker het noodlot van de Phillips-curve slechts kan aanvaarden. Terwijl hij door het voeren van een arbeidsmarktpolitiek de ligging van de curve kan beïnvloeden.

De prijzen blijven Delfgaauw parten spelen, ook in de groeimodellen. De wijze waarop het prijspeil in het neoklassieke en in het Keynesiaanse groei-model is opgenomen is onjuist. Het is gebruikelijk de kapitaalgoederenvoorraad gemeten bij constante prijzen in de productiefunctie op te nemen. Delfgaauw introduceert in zijn model enerzijds een autonome groeivoet voor de kapitaalgoederenvoorraad, anderzijds worden de investeringen genoteerd in lopende prijzen en zonder meer bij de bestaande kapitaalgoederenvoorraad opgeteld. Een methode die niet stoort bij een constant prijsniveau, maar in zijn modellen dalen ten gevolge van een constante geldhoeveelheid de prijzen met hetzelfde percentage als waarmee de productie stijgt. Ook aan de complicaties die ontstaan als in een groei-model geld geïntroduceerd wordt gaat Delfgaauw voorbij.

Het zal de lezer inmiddels duidelijk zijn dat ik weinig gelukkig ben met Delfgaaus boek. De oorzaak van mijn onvrede ligt slechts ten dele in de bovengenoemde en andere onjuistheden. De overwegende bezwaren liggen bij het onbesproken laten van een aantal belangrijke aspecten van de economische politiek en bij de door de schrijver gevolgde methodiek.

W. J. Zwezerijnen

Mr. P. VerLoren van Themaat en Mr. R. C. van Houten: Supplement I; Europese Mededingingsregels. Editie Schuurman en Jordens, 12 A Sl, W. E. J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1974, 174 blz., f.9,50.

Bevat de mededingingsregels voor ondernemingen in het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap met uitvoeringsverordeningen, algemene bekendmakingen, citaten uit de communautaire rechtspraak, samenvattingen van de toepassingsbeschikkingen van de Commissie van de Europese Gemeenschappen en andere teksten.

P. G. Swanborn: Variabelen en hun meting. Boom, Meppel, 1973, 273 blz. f. 19,50.

In dit boek wordt getracht de „variabelentaal“ van de sociologische onderzoeker te confronteren met stromingen en ideeën uit de theoretische sociologie. Bovendien is gepoogd om recente inzichten uit de mathematische psychologie een grotere bekendheid te geven in de sociologie.

OECD: Development co-operation. Parijs, 1973, 224 blz., \$ 8.

Zesde jaarlijkse rapport over de ontwikkelingsamenwerking van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling.

(Slot van blz. 667)

Lust tot werken

Het volgende voorbeeldje ontleen ik aan het rapport. De theorie verklaart niet waarom iemand van baan verwisselt. Dat kan gebeuren omdat zijn preferenties veranderd zijn, omdat de nieuwe baan meer betaalt, of omdat de inhoud van de oude baan zich heeft gewijzigd. De meerderheid van de conferentiedeelnemers (bestaande uit sociologen?) had kennelijk graag gezien dat de economische theorie precies zou aangeven welke van deze factoren verantwoordelijk zijn voor de verwisseling van de baan. Dat vraagt te veel van de economische theorie. Met Jean Vincens, de rapporteur over het aanbod van arbeid, ben ik van mening dat het perspectief van de theorie ligt in het aangeven van globale trendmatige ontwikkelingen en vooral niet meer.

W. J. Zwezerijnen

lo de rijksoverheid vraagt

hoofdadministrateur (mnl. / vrl.) vac. nr. 4-4092/0936

voor het Ministerie van Economische Zaken

t.b.v. de Directie Financiering en Deelnemingen

De Directie behandelt de financieringsproblematiek m.b.t. alle kapitaaldeelname en kredietverstrekkingen en garanties door de Staat, voorzover het Ministerie van Economische Zaken daar direct of zijdelings bij is betrokken. Daartoe behoren ontwikkelingskredieten, garantiekredieten, verstrekt door de Nationale Investeringsbank NV, deelnemingen via het Industrieel Garantiefonds.

De taak van betrokkene is niet beperkt tot bepaalde onderdelen van het werkterrein van de Directie voor Financiering en Deelnemingen. Hij/zij zal in beginsel alle zaken van ruimere strekking op bovengenoemd gebied moeten kunnen beoordelen en zich naar omstandigheden met de behandeling belasten.

Opvolging van het plaatsvervangend hoofd behoort tot de mogelijkheden.

Gevraagd: b.v.k. bedrijfseconoom of accountant met financieel-economische ervaring.

Standplaats: 's-Gravenhage.

Salaris, afhankelijk van ervaring, max. f 5265,- per maand.

plv. hoofd (mnl. / vrl.) vac. nr. 4-4062/0936

voor het Ministerie van Economische Zaken

t.b.v. de Directie voor de Economische Voorlichting en Exportbevordering, Hoofdafdeling Bibliotheek en Documentatie

Taak: organisatie van en leiding geven aan diverse afdelingen in het bijzonder de Afdeling Documentatie; planning en voorbereiding van automatiseringsobjecten; modernisering van de serviceverlening; deelname aan commissiewerk in binnen- en buitenland. Deze taak wordt uitgevoerd in samenwerking met het hoofd van de afdeling.

Vereist: voltooide universitaire opleiding b.v.k. in de economische wetenschap. Ruime ervaring in bibliotheek- en documentatiewerk. Kennis van de UDC strekt tot aanbeveling evenals het diploma GO/C.

Standplaats: 's-Gravenhage.

Salaris, afhankelijk van ervaring, max. f 4384,- per maand.

jurist of econoom (mnl. / vrl.) vac. nr. 4-4112/0936

voor het Ministerie van Financiën

t.b.v. de Directie Binnenlands Geldwezen, Afdeling Verzekeringswezen

Taak: meewerken aan het voorbereiden en concretiseren van het beleid m.b.t. het verzekeringswezen, zowel in nationaal als internationaal verband; adviseren van overheidsdiensten in verzekeringsaangelegenheden.

Vereist: voltooide universitaire opleiding; b.v.k. ervaring op bedrijfsjuridisch of -economisch terrein; redactionele ervaring.

Standplaats: 's-Gravenhage.

Salaris, afhankelijk van leeftijd en ervaring, max. f 4384,- per maand.

beleidsmedewerker (mnl. / vrl.) vac. nr. 4-4064/0936

voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

t.b.v. de Directie Financieel-Economische Zaken en Comptabiliteit

Taak: behandelen van financieel-economische vraagstukken, betrekking hebbende op het werkterrein van het departement; beoordelen van en meewerken aan beleidsvoornemens van de verschillende onderdelen van het departement waaraan financiële consequenties zijn verbonden en adviseren daarover aan de departementsleiding; medewerking verlenen met behulp van moderne begrotingstechnieken aan beleidsanalyses.

Vereist: doctoraal examen economie of rechten (met economie als bijvak).

Standplaats: 's-Gravenhage.

Salaris, afhankelijk van leeftijd en ervaring, max. f 4384,- per maand.