

## Informatievervuiling

„Het publiek wordt onvolledig en soms zelfs tendentius voorgelicht over technische, natuurwetenschappelijke en economische problemen”. Deze stelling wordt door Dr. A. A. de Boer, schrijver van de *Energiekroniek* van *ESB*, verdedigd in een enkele maanden geleden verschenen monografie 1). Dr. De Boer legt daarin op niet mis te verstane wijze de vinger op de zere plekken van de Nederlandse nieuwsvoorziening. Hij doet dat zo ondubbelzinnig dat ik mij afvraag of hij de pers wel voldoende haalt. Immers, de auteur toont aan dat onze nieuwsmedia meesters zijn op het terrein van het achterhouden van feiten die niet in hun kraam te pas komen. Het viel mij op dat tot dusver van de grote dagbladen alleen *NRC Handelsblad* zijn wetenschappelijk redacteur de monografie liet bespreken. Degene die het boekje heeft gelezen, zal echter begrijpen dat ook deze bespreking enigszins tendentius kan worden genoemd. Dr. De Boer zal vermoedelijk niet rijk worden van de honoraria. Zijn enige hoop is misschien De Slegte. Mijns inziens is dat gebrek aan belangstelling te betreuren, vooral omdat de monografist zeer interessante dingen verkondigt.

Wat is het bijzondere van de monografie? Dr. De Boer wijst niet — zoals velen al vóór hem deden — op de onjuiste nieuwsvoorziening van „rechtse” bladen. Neen, hij maakt duidelijk dat het met de z.g. „maatschappelijk geëngageerde” bladen ook niet zo goed is gesteld. En, wat nog erger is, politici nemen veelal niet de moeite, de voorgeschotelde informatie op haar juistheid te toetsen. Dr. De Boer geeft tal van voorbeelden waaruit blijkt dat journalisten, soms met medewerking van niet-deskundige academici, het nieuws zodanig kruiden dat het maatschappelijke doeleinden dient. Of, als er geen geschikte kruiden zijn, het nieuws gewoonweg achterhouden. Sommige journalisten komen daar rond voor uit. In *ESB* van 15 augustus 1973 signaleerde W. Franckena bijv. een in het blad *Te elfder ure* afgedrukt eindexamenwerkstuk van een studente aan de School voor de Journalistiek. In dat werkstuk werd de waarde van de berichtgeving gemeten met de mate waarin maatschappelijke doeleinden worden gediend. De louter informatieve artikelen, ook al waren deze evenwichtig en neutraal, kregen een negatieve score. Tja, als de informatievoorziening zo tot stand komt, wat moet dan de leek doen, die zich ten aanzien van bepaalde problemen een mening wil vormen, maar geen geld en/of tijd heeft vele bladen door te nemen?

Te beweren dat alle journalisten deze politiek volgen, zou overigens onjuist zijn. Dr. De Boer beweert dat ook niet. Er zijn meer zaken die een belangrijke rol spelen bij de vervuiling van informatie. Het is jammer dat Dr. De Boer niet alle oorzaken van deze vervuiling systematisch heeft behandeld. Had hij dat wel gedaan, dan was het misschien mogelijk geweest voor de diverse media de zwakke punten op te sommen. Het ontbreekt mij aan ruimte om in deze tekortkoming te voorzien. Misschien had ook De Boer daarvoor te weinig ruimte en is er een afzonderlijke wetenschappelijke studie nodig om de gehele nieuwsvoorziening systematisch op haar

kwaliteit te toetsen. Enkele oorzaken die ik dagelijks ervaar, wil ik de lezer echter niet onthouden.

Iedereen weet dat de nieuwsvoorziening financieel gezien noodlijdend is. Dat heeft uiteraard consequenties voor haar kwaliteit. Dagbladen kunnen zich nog maar weinig (dure) deskundigen permitteren. Daardoor valt het vaak op dat bijv. in verslagen van ingewikkelde symposia alleen aandacht wordt besteed aan de inleidingen die schriftelijk zijn verstrekt of aan willekeurige niet ingewikkelde opmerkingen. De reporters willen zich nog wel eens inspinnen als de spreker een beroemdheid is.

Het is best te begrijpen, maar daarom nog niet goed te praten, dat de journalist zijn eigen politieke (voor)oordelen een belangrijke plaats in zijn verslag geeft. Immers, gebrek aan tijd dwingt hem tot het maken van een keuze van het onderwerp en gebrek aan kennis verleidt hem ertoe alleen aandacht te besteden aan de zaken die hem aanspreken. Daarnaast moet hij de aandacht trekken door exclusief te zijn, hetgeen vaak slechts mogelijk is door overdrijving of vertekening van de feiten.

Het zou evenwel onjuist zijn de journalist de schuld van een en ander te geven. Een eenvoudig economisch journalist kan onvoldoende de consequenties doorzien van het feit dat een drs. in de bedrijfseconomie en een drs. in de macro-economie zich met verschillende vraagstukken bezighouden, waardoor de bedrijfseconoom bijv. vaak weinig van jaargangenmodellen weet en de macro-econoom bijv. vaak weinig van kostprijproblemen. Ze stellen zich echter beiden als econoom voor. En als ze bijv. een niet-wetenschappelijke handtekeningactie tegen een bepaald economisch instituut ondernemen, weet de journalist niet dat een handtekening van een econoom van net zo weinig waarde kan zijn als de handtekening van een putjesschepper.

Een ander voorbeeld: sommige wetenschapsmensen proberen in allerlei opinie- en dagbladen bepaalde opvattingen door te drukken die wetenschappelijk onverdedigbaar zijn. Zo zien we de econoom optreden als sociaal-psycholoog, de theoloog als deskundige op het terrein van de economische groei en de doctor honoris causa als kernenergie-deskundige. Is het op grond hiervan niet begrijpelijk dat redacties zowel bewust als onbewust nieuws vertekenen of achterhouden dat niet in hun kraam te pas komt?

Dr. De Boer schreef een interessant boekje over de informatievervuiling van vooral de pers die links van het midden staat. Hij deed dat met veel kennis van zaken, soms pregnant, soms wat zuur en soms als teleurgestelde, dit laatste omdat hij verwantschap voelt met genoemd deel van de pers.

L. Hoffman

1) A. A. de Boer, *Informatievervuiling*, Nieuwspootreeks, Wetenschappelijke Uitgeverij, Amsterdam, 1975, 98 blz., f. 14,50.

# Inhoud



Weekblad van de Stichting Het Nederlands  
Economisch Instituut

**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 adresbandje  
meesturen.

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

**Abonnementsprijs:** f. 109,20 per kalenderjaar  
(incl. 4% BTW); studenten f. 67,60  
(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  
i.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  
i.n.v. Stichting het Nederlands Economisch  
Instituut te Rotterdam met vermelding  
van datum en nummer van het gewenste  
exemplaar.  
Abonnementen kunnen ingaan op elke  
gewenste datum, maar slechts worden  
beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.

**Advertenties:** B.V. Koninklijke Drukkerijen  
Roelants - Schiedam  
Lange Haven 141, Schiedam.  
tel. (010) 260 260, 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

<i>Drs. L. Hoffman:</i> Informatievervuiling .....	717
<b>Column</b> Koopvaardijrapport, door <i>Drs. P. A. de Ruiter</i> .....	719
<i>Drs. H. B. Roos</i> Wel of geen tweede nationale luchthaven in Nederland .....	720
<i>Drs. L. Hoffman:</i> Twee ploegenarbeidmodellen voor de onderneming .....	724
<i>Prof. Dr. L. J. Zimmerman:</i> De RIEOR .....	726
Rectificatie .....	727
<b>Ingezonden</b> Het reële rendement van een ingenieursopleiding, door <i>Lrs. M. P. van der Hoek</i> met naschrift van <i>Drs. K. F. J. Niebling</i> en <i>Ing. F. Grünfeld</i> ..	728
<b>Maatschappijspiegel</b> De archetypen van Hirschman, door <i>Drs. H. J. van de Braak</i> .....	731
<b>Boekennieuws</b> L. H. Klaassen en P. Drewe: Migration policy in Europe, door <i>Prof. L. S. Burns</i> .....	733
<b>Mededeling</b> .....	734
Naar een liberaal landbouwbeleid, door <i>Drs. A. de Wit</i> .....	735
D. Bell: De komst van de post-industriële samenleving, door <i>Prof. Dr. W. Albeda</i> .....	736

*ESB bestaat bijna zestig jaar. Dat zegt toch wel veel.*

Hierbij geef ik mij op voor een abonnement op *Economisch Statistische Berichten*.

NAAM: .....

STRAAT: .....

PLAATS: .....

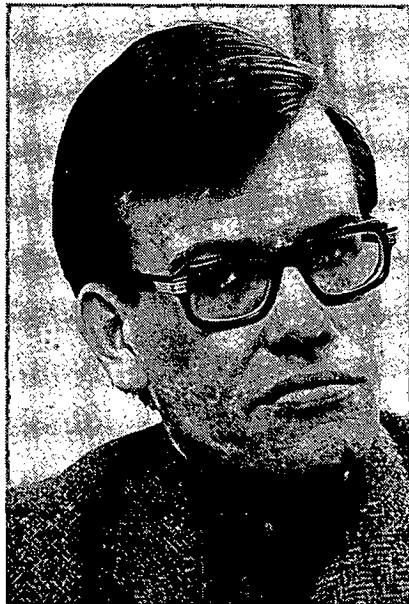
Evt.: no. collegekaart (studentenabonnement): .....

Ingangsdatum: .....

Ongefrankeerd opzenden aan: ESB,  
Antwoordnummer 2524  
ROTTERDAM

Handtekening:

## Koopvaardij- rapport



Een voortreffelijk werkstuk mag het rapport over de Nederlandse zeescheepvaart worden genoemd, dat een werkgroep onder leiding van ex-havenwethouder Viersen van Rotterdam onlangs heeft uitgebracht aan staatssecretaris Van Hulten. Kom daar tegenwoordig nog eens om: een commissie, die reeds binnen drie maanden na het tijdstip van haar instelling zeer gedegen en uitvoerig rapporteert over de haar opgedragen taak! En dat ondanks (of wellicht juist dank zij?) het feit dat zij, gemeten althans naar normale Nederlandse „commissoriale” maatstaven, slechts weinig leden telt.

De werkgroep was door Van Hulten gevraagd concrete voorstellen te formuleren die de positie van de Nederlandse zeescheepvaart op korte termijn zouden kunnen verbeteren. Zij heeft meer gedaan. Hoe gemakkelijk zou het zijn geweest om letterlijk aan deze opdracht te voldoen door, na een analyse van de huidige positie en vooruitzichten van de Nederlandse koopvaardij te hebben gegeven, te volstaan met een uiteenzetting van de maatregelen die haars inziens genomen zouden moeten worden om deze bedrijfstak een steuntje in de rug te geven. Men heeft echter ook het vanzelfsprekende gedaan, d.w.z. vanzelfsprekend althans voor de vertegenwoordigers van de bedrijfstak in kwestie die ook deel uitmaakten van de commissie. Men heeft namelijk de ratio van de eigen positie, het eigen bestaansrecht ter discussie gesteld en in factoren ontleed en zich gezet aan de beantwoording van de vraag: moet er eigenlijk wel een eigen Nederlandse koopvaardijvloot in stand worden gehouden en zou het niet verstandig zijn gebruik te maken van de maritieme diensten van andere landen?

De lezer zal zich herinneren dat in 1972 de toenmalige regering de Nederlandse zeescheepvaart, die haar internationale vervoersaandeel aanzienlijk

zag dalen in de naoorlogse periode, heeft geholpen door fiscale maatregelen, te weten een investeringsaftrek en vervroegde afschrijving. Daaraan is een principiële discussie in het parlement voorafgegaan welke zich concentreerde op de vraag: zijn we op de goede weg door mee te zingen in het internationale koor van bevoorrechtiging van de eigen vlag, in het algemeen door eveneens steunmaatregelen met een protectionistisch karakter ten behoeve van een bepaalde tak van economische dienstverlening te gaan treffen? De conclusie was tweemaal:

- a. steunverlening is gerechtvaardigd indien het om bedrijven of bedrijfstakken gaat die toekomstkansen hebben vanwege hun relatieve kostenvoordeel en indien die steun tijdelijk is, slechts bedoeld om een reconstructieperiode te helpen overbruggen;
- b. langs de weg van gecoördineerd internationaal overleg moet worden getracht het totaal aan steunmaatregelen in de zeescheepvaart af te bouwen.

Vanuit dit principiële gezichtspunt ging het parlement akkoord met de voorgestelde steunmaatregelen, daarmee geheel handelend vanuit een economische visie op het internationale goederen- en dienstenverkeer, welke protectionisme verafschuwde en relatieve kostenvoordelen beschouwde als de basis van dat verkeer. Het is overigens de vraag of die visie niet langzamerhand heroverweging verdient. Niet omdat de er achter liggende filosofie bij nader inzien onjuist zou zijn, doch noodgedwongen, omdat een positie waarin je langzamerhand als enige steil in de leer blijft weliswaar zeer geschikt kan zijn om morele genoegdoening te verschaffen, doch in economisch opzicht alleen maar windeieren oplevert.

Het rapport van de commissie-Viersen komt tot de conclusie dat de fiscale fa-

ciliteiten van 1972 niet hebben geleid tot een voldoende verbetering van de positie van de Nederlandse zeescheepvaart als geheel t.o.v. haar concurrenten. Een belangrijke reden daarvoor is het feit dat nog steeds veel meer dan de helft van het werkzame vermogen van de grote Nederlandse rederijen gebonden is in de conventionele lijnvaartsector, waar het gemiddelde rendement zeer laag is. De gerationaliseerde en gespecialiseerde vaart (tankvaart, bulkvaart, container- en lichtervaart o.a.), waarin Nederland inderdaad tot op zekere hoogte kan bogen op relatieve kostenvoordelen, ziet zijn aandeel in het tonnagetotaal weliswaar geleidelijk aan stijgen, doch het tempo is niet hoog. Het is een beetje een vicieuze cirkel: om uit de problemen te geraken zal de Nederlandse koopvaardij zich meer moeten gaan richten op de gerationaliseerde en gespecialiseerde vaart, maar investeringen hierin zullen toch nog geruime tijd gefinancierd moeten worden uit middelen die vrij komen uit de exploitatie van de oude vloot. Maar die is juist niet of slecht renderend! Vele rederijen maken bovendien te weinig winst om van de investeringsaftrek en de vervroegde afschrijving voldoende te kunnen profiteren.

We staan voor een belangrijke keuze. Welke waarde kennen we toe aan de door de commissie-Viersen aangevoerde argumenten die pleiten voor het behoud van een eigen Nederlandse koopvaardijvloot? Er zijn er vele. Het havenargument is niet de minste ervan, belangrijk als dat nu is geworden ten gevolge van de vorig jaar opgestelde UNCTAD-gedragscode voor de lijnvaart. Het werkgelegenheidsargument is een ander. Welke waarde kent een regering, die bereid is om op stel en sprong tientallen miljoenen gulden te voteren voor het behoud van een nationale luchtvaartmaatschappij, toe aan het behoud van een nationale koopvaardij? De commissie-Viersen heeft snel gewerkt. Van de regering zou alleen reeds daarom een spoedige standpuntbepaling mogen worden verwacht.

# Wel of geen tweede nationale luchthaven in Nederland

DRS. H. B. ROOS \*

*De discussie omtrent de bouw van een tweede nationale luchthaven (TNL) in Nederland heeft na het verschijnen van de rapporten van de „Commissie-Segers” 1) en het Centaal Planbureau 2) nieuwe impulsen gekregen. Veel deskundigen en ambtelijke organen zullen zich de komende tijd bezighouden met de bestudering van de beide rapporten en de deelstudies die de basis ervoor hebben gelegd 3). Zowel voor als na de publikatie van de rapporten is er commentaar geleverd door een aantal belangengroeperingen. Een aantal politici heeft voorzichtige commentaren opgesteld. Het lijkt derhalve nuttig eens na te gaan welke hoofdstromingen in de verschillende commentaren kunnen worden onderscheiden op basis van de reeds verschenen opmerkingen en die welke nog in de nabije toekomst kunnen worden verwacht. Wij nemen aan dat die te zamen met de studieresultaten zullen worden gebruikt bij het nemen van een uiteindelijke beslissing op regeringsniveau. Wij willen na enige opmerkingen over de tot aan de publikatie van het rapport van de Commissie-Segers verschenen studies en de commentaren daarop, enige punten noemen die naar onze mening nadere studie behoeven. Deze studietijd vertraagt de ontwikkeling niet, als wij bedenken dat de ontwikkeling, in zuiver economische zin, het resultaat is van de vraag naar luchthavencapaciteit, als afgeleide van de vraag naar vervoer door de lucht en het aanbod van luchthavencapaciteit op opeenvolgende momenten in de tijd. De confrontatie van beide levert dynamisch gezien één ontwikkeling. Het is echter denkbaar, dat om welke redenen dan ook, een andere ontwikkeling gewenst wordt.*

## Geschiedenis

In aansluiting op de publikatie van het rapport van de Commissie-Kosten heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een aantal interdepartementale commissies ingesteld, waarvan de Commissie Planologie Luchtvaartterreinen (ICPL), onder voorzitterschap van Ir. C. A. F. Falkenhagen, advies moest uitbrengen „inzake planologische problemen bij de aanleg en uitbreiding van luchtvaartterreinen” 4). Deze commissie bracht in 1970 haar rapport uit inzake de uitbreiding van Schiphol met een vijfde baan. Zij beval aan die beslissing een jaar uit te stellen om de mogelijkheden te onderzoeken voor de aanleg van een TNL. En de Rijksplanologische Dienst schreef, dat „de grote moeilijkheid hierbij (bij het spoedkarakter van de beslissing over al dan geen TNL, R.) is, dat de ontwikkeling van de luchtvaart, en met name de luchtvaarttechniek, voor hoogstens 15 jaar enigermate is te voorspellen . . . .” 5).

In 1971 is het rapport van de ICPL gepubliceerd. Haar opdracht heeft zij met grote voortvarendheid volbracht. Zij nam aan, dat de capaciteit van Schiphol op basis van haar prognoses in 1986 ten volle benut zou zijn. Op dat tijdstip zou verdere groei elders moeten plaatshebben. Zij beval verdere studie aan, waar een zeer gedetailleerde kosten-batenanalyse een noodzakelijk onderdeel van zou moeten uitmaken. Deze kosten-batenanalyse is op verzoek van de minister uitgevoerd door het Centraal Planbureau (CPB). De tweede aanbeveling voor verdere studie betrof het uitvoeren van een „vergelijkend onderzoek” naar de lokaties die de ICPL een bestudering waard achtte. Het CPB-onderzoek verschilt met name daarin van het onderzoek van de Commissie-Segers, dat door het CPB is onderzocht welk effect de bouw van een TNL heeft op de gehele nationale economie. Zij heeft daarbij gebruik gemaakt van een z.g. reallocatiemodel, dat in de toekomst wellicht zijn toepas-

sing zal kunnen vinden op andere terreinen van grote investeringen.

Terzelfder tijd verrichtte het NEI een onderzoek naar de groei van het vervoer door de lucht in het kader van de nationale integrale verkeers- en vervoersstudie (NIVVS) 6). Het NEI had ten behoeve van dat onderzoek behoefte aan enige zekerheid, die op dat moment niet door de ICPL kon worden gegeven. Het ging daarbij om de schatting van het aantal passagiersbewegingen in de jaren 1980, 1990 en 2000. Voor het jaar 2000 komt het NEI op een werkschatting (het gemiddelde van een minimum- en maximumschatting) van 76 mln. passagiersbewegingen. Het rapport-Falkenhagen komt tot 63 mln. passagiersbewegingen van en naar Nederland. Het rapport Commissie-Segers vermeldt naast deze schattingen óók haar eigen berekeningen, die voor het jaar 2000 uitkomen op 104 mln. passagiersbewegingen. Het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut heeft zich in het kader van een deelstudie eveneens gewijd aan het prognostiseren van het aantal passagiersbewegingen 7). Zij komt tot een aantal van 80 mln.

\* De auteur is wetenschappelijk medewerker vervoers- en haven-economie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

1) *Vestigingsplaatsanalyse tweede nationale luchthaven*, Rapport van de Planninggroep Tweede Nationale Luchthaven (onder voorzitterschap van Ir. F. Th. Segers), Den Haag, 1974.

2) *Kosten-batenanalyse tweede nationale luchthaven*, Deel I-Hoofdrapport, Centraal Planbureau (CPB), Den Haag, 1975.

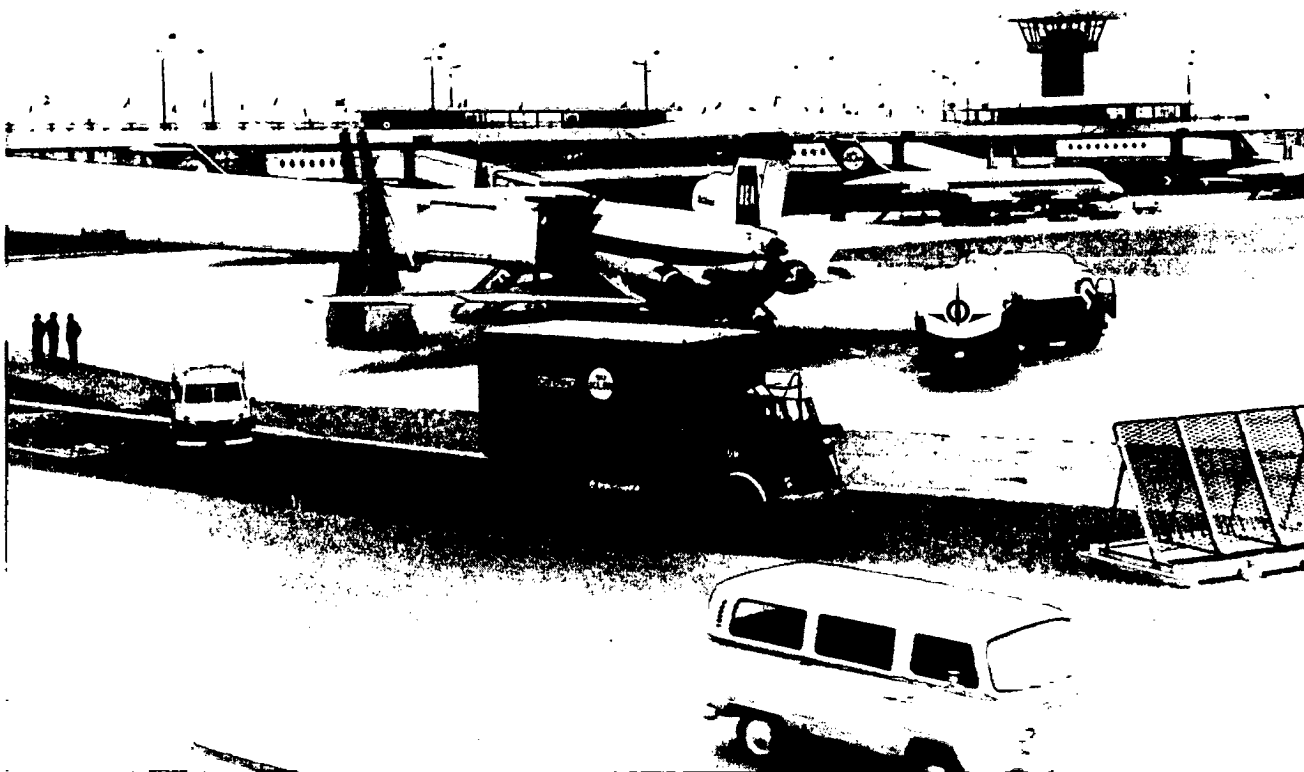
3) Deelrapporten, die eerst onlangs, enkele maanden na aankondiging zijn verschenen.

4) *Jaarverslag Rijksplanologische Dienst 1968*, Den Haag, 1969, blz. 54.

5) *Jaarverslag Rijksplanologische Dienst 1971*, Den Haag, 1972, blz. 131.

6) NIVVS, deelrapport 9, *Uitbreiding van de nationale luchthavencapaciteit; wanneer en waar*, Rotterdam, 1970.

7) Nog niet verschenen.



Eén nationale luchthaven is niet voldoende

Door het bestaan van deze grote verschillen is door de Commissie-Segers besloten drie varianten door te rekenen nl. voor 60, 80 en 100 mln. passagiersberekeningen in het jaar 2000. Het is gewoonte, dat bij het maken van een prognose, de uitgangspunten en factoren, waarvan geabstraheerd wordt, worden vermeld. Op blz. 10 van het rapport-Commissie-Segers worden er een aantal aangegeven. Direct al de eerste veronderstelling („dat er zich in de toekomst aan de kant van het aanbod van luchthaven infrastructuur geen beperkingen zullen voordoen” 8) zegt met andere woorden, dat één ontwikkeling wordt bestudeerd. Dit vloeide voort uit de opdracht van de minister. In de artikelen, die in 1972 in *ESB* zijn verschenen komen we gedachten tegen over andere ontwikkelingen bij o.a. Van Hulten 9) en in zekere mate bij Pearce en Opschoor 10).

#### Commentaar op de kosten-batenanalyse

Bij de bespreking van commentaren die op het rapport-Commissie-Segers zijn geleverd, dienen wij onderscheid te maken tussen commentaren op de kosten-batenanalyse als methode en die op daarin verwerkte prognoses. Het is immers daar, waar de fundamentele kritiek zich op heeft gericht. Een ander deel van de kritiek is te herleiden tot commentaar op zaken die buiten het kader van de onderzoek-opdracht gaan. Dit is dan ook niet op te vatten als kritiek aan het adres van de Commissie-Segers, doch aan diegene die de opdracht heeft verstrekt. Wellicht is het mogelijk, dat later een aantal van de buiten het onderzoekgebied liggende problemen alsnog wordt onderzocht.

Het eerste kritiekpunt, dat gehoord werd, was dat een kosten-batenanalyse niet geschikt is om het probleem op te

lossen. Zowel niet vanwege het feit, dat niet alle relevante aspecten in geld kunnen worden uitgedrukt, als vanwege het feit, dat de kosten-batenanalyse als middel tot het nemen van beslissingen niet deugt. Het eerste aspect is stellig waar. Doch stel nu het geval, dat alle aspecten op de juiste wijze in eenheden zijn uitgedrukt, dan lijkt ons dat die vorm van kritiek niet meer geldig is.

Ernstiger van aard is de tweede vorm van kritiek. In de Roskill-Commissie 11) leidde o.a. dit punt tot minstens één minderheidsstandpunt. Omdat nagenoeg iedere betrokkene weet, dat ten aanzien van het eerste kritiekpunt de kosten-batenanalyse inderdaad feitelijk te kort schiet, is het niet verwonderlijk, dat men gemakkelijk geneigd is om de gehele techniek over boord te zetten. Dat lijkt ons te ver gaan. De kosten-batenanalyse is slechts een hulpmiddel en geeft ons zeker inzicht in de onderlinge verhoudingen waarin de verschillende alternatieven tot elkaar staan. Dat op politiek vlak een aprioristische stellingname, (en geen puur economische) noodzakelijk zou zijn, lijkt ons in ieder geval bij de huidige onvolmaakte kosten-batenanalyse, juist géén kritiek op de kosten-batenanalyse als techniek 12). De politiek moet zich juist met alle aspecten van het probleem bezighouden en wegingsfactoren toekennen die kunnen afwijken van die welke gebruikt zijn in de analyse. Een uitspraak als

8) *Vestigingsplaatsanalyse*, op. cit., blz. 10.

9) M. van Hulten, Geen tweede nationale luchthaven, *ESB*, 1972, nr. 2850, blz. 500-503.

10) D. W. Pearce en J. B. Opschoor, Vestigingsplaatskeuze voor grote luchthavens, enkele aspecten, *ESB*, 1972, nr. 2583, blz. 568-571.

11) Zie hiervoor: R. Layard, *Cost benefit analysis*, Harmondsworth, 1972, blz. 60 e.v.

12) D. W. Pearce en J. B. Opschoor, op. cit., blz. 571.

zou van een blokkade van de vraag naar luchthaven-capaciteit geen sprake kunnen zijn, omdat het luchtverkeer in een duidelijke behoefte voorziet, geeft weinig houvast voor het nemen van een lange-termijnbeslissing 13) bij de huidige tariefstructuur en het tariefniveau.

De vraag is, of er een theorie bestaat die zonder economische aspecten tot een betere belangenafweging leidt dan bij kosten-batenanalyse mogelijk is. De zuivere technocratische visie op deze investeringsbeslissingen heeft afgedaan, gezien het geweldige beslag op de nationale middelen. Het lijkt daarom niet wenselijk om de kosten-batenanalyse als hulpmiddel los te laten.

Er zijn echter nog een aantal aspecten, die niet in de kosten-batenanalyse zijn opgenomen, terwijl hun belang toch een zeker gewicht in de opstelling niet kan worden ontzegd. Wij zullen met name vraagtekens moeten plaatsen bij de onvermijdelijke P.M.-posten. Vooral nu het CPB-rapport ons vertelt óf er wel een tweede nationale luchthaven moet komen, wordt het gewicht dat aan de verschillende componenten van de kosten-batenanalyse moet worden toegekend van meer belang. Het is daarom ook niet verwonderlijk, dat het CPB een lijst van onzekerheidsaspecten heeft gehanteerd. „De toegekende waarschijnlijkheden hebben uiteraard een subjectief element en het staat de lezer vrij andere waarschijnlijkheden aan de diverse mogelijkheden te geven”, zo vermeldt de toelichting in het CPB-rapport.

De disconteringsvoet is zowel in het rapport van de Commissie-Segers als in de CPB-studie op 10% gesteld en komt daarmee overeen met adviezen van de COBA (Commissie Beleidsanalyse). Er zijn stromingen, die deze maatstaf voor het uitvoeren van een maatschappelijke waardering te hoog vinden. Het noemen van één disconteringsvoet door de COBA heeft tevens tot gevolg gehad, dat geen gevoeligheidsanalyses meer worden uitgevoerd voor een disconteringsvoet van 8 of 12%. Door de Commissie-Segers zijn wel gevoeligheidsanalyses uitgevoerd op andere bedragen. Wij blijven echter bezig met de vraag of het verschil in kosten in variant I tussen de lokaties Markerwaard en Dinteloord niet zodanig klein is, dat gesproken moet worden van gelijkwaardigheid der beide lokaties. Dergelijke verschillen liggen o.i. geheel binnen de betrouwbaarheidsmarges van het onderzoek. De varianten XVI t/m XVIII stellen ons in dit opzicht niet volledig gerust.

Dat zowel de Commissie-Segers als het CPB ten aanzien van de methode nog wel problemen zien, mag blijken uit hetgeen beide stellen. De Commissie-Segers stelt, dat haar onderzoek een z.g. „vergelijkend onderzoek” is 14). Hiermee wil zij aangeven, dat getracht is na te gaan hoe groot de verschillende voor- en nadelen van de lokaties zijn. Bij een „vergelijkend onderzoek” zou echter tevens de invloed van buitenlandse plannen tot bouw of uitbreiding van luchthavens op de Nederlandse lokaties moeten worden bekeken.

Het CPB stelt, dat ook theoretisch gezien nog niet alles is afgerond, hetgeen extra onzekerheid schept 15). De politiek heeft hier nog alle mogelijke aanknopingspunten om op nader onderzoek aan te dringen.

### Prognose van de passagiersbewegingen

In het rapport-Commissie-Segers zijn verschillende prognoses gemaakt. Niet alleen voor het aantal passagiersbewegingen, maar ook voor het aantal vliegtuigbewegingen, de voertuigkeuze van de luchtreizigers en de werknemers en het luchtvrachtvervoer. Wij zullen ons nu beperken tot de belangrijkste prognose, nl. die van het aantal passagiersbewegingen. Wij hebben al gesteld, dat de Commissie zich daarbij o.a. tot uitgangspunt heeft gesteld, dat er geen beperking is opgelegd aan de vraag naar luchthaven-capaciteit. Dat dit een belangrijke veronderstelling is, mag blijken uit het feit, dat er nog niet is onderzocht wat het effect zou

kunnen zijn van een beperking van die vraag. De critici hebben zich niet hierop geworpen, doch op de invloed, die de gestegen brandstofkosten en alternatieve snelle verplaatsingsmogelijkheden (zoals snelle treinen) zal kunnen hebben op de vraag naar vervoer door de lucht 16). Als wij veronderstellen, dat de kosten-batenanalyse van het CPB juist en volledig is, dan kunnen wij zeggen, dat een TNL in maatschappelijk-economisch opzicht een aantrekkelijk project is. De prognose van het aantal passagiersbewegingen heeft echter nog geen rekening gehouden met de nieuwe ontwikkelingen (snelle treinen, stijgende brandstofkosten). Wij wijzen erop, dat met name aan een modal-split-model op internationale schaal nu in ander verband wordt gewerkt 17).

Het NVI heeft voor haar schattingen gebruik gemaakt van een model zonder keuze van de vervoerswijze voor het internationale reizigersverkeer. Hierdoor kon niets worden gezegd over de invloed van een kwaliteitsverbetering van het oppervlaktevervoer met name tussen de Europese grote steden op de vraag naar vervoer door de lucht. Toch moet worden verwacht, dat de investeringen in een nieuwe spoorweginfrastructuur, dermate hoog zullen zijn, dat de vraag mag worden gesteld, of er sprake is van een maatschappelijk-economisch gezien, aantrekkelijk project. Wij hebben sterk de indruk, dat veel Europese landen bij een stagnerende economische groei zich gesteld zullen zien voor de vraag: óf investeren in luchtvaart óf in snelle treinen. Hiernaar zal gedegen onderzoek moeten worden verricht.

Aan de verkeersverdeling van de passagiersstromen over Schiphol en de TNL, besteedt het rapport-Commissie-Segers veel aandacht. We vragen ons echter af of de belangen van de verladers hierbij hebben meegespeeld. De conclusie, dat het handhaven van Schiphol als „allpurpose”-luchthaven niet haalbaar lijkt, zal in een andere ontwikkeling niet ondenkbaar kunnen zijn. Wanneer de aanlegbeslissing wordt uitgesteld, zouden een aantal regionale luchthavens in Nederland bijv. het chartervervoer voor hun rekening kunnen nemen. De functies van het huidige Schiphol worden hierdoor wel aangetast. Het grote voordeel van één luchthaven is, dat op een plaats maximale overstapmogelijkheden bestaan.

Gelet op de NVI-prognose zouden we nog enige jaren vooruit kunnen met Schiphol door het chartervervoer over te brengen naar een aantal regionale luchthavens in Nederland. Dat is immers niet door haar aard gebonden aan Schiphol. Dat vervoer wordt bij het naderen van de capaciteitsgrens van Schiphol maatschappelijk gezien erg duur. Bij de prijsvaststelling van een vliegtuigbeweging wordt hiermee nog geen rekening gehouden.

Bekijken we nu nog de prognoses van de ICAO (International Civil Aviation Organization), dan valt ons op, dat deze instantie vooralsnog weinig effect verwacht van de stijgende brandstofprijzen op de vraag naar luchtreizen 18). Er zijn econometrische analyses uitgevoerd, waarbij de volgende uitgangspunten zijn gebruikt:

- er zal geen reële daling van de luchtvaarttarieven meer optreden;
- er zullen geen technische ontwikkelingen operationeel worden, die leiden tot drastische snelheidsverhoging en lagere kosten per eenheid;
- er zullen sterke kostenstijgingen plaatshebben in de sector

13) R. M. Adriaansens, Dinteloord, het tweede Schiphol?, *ESB*, 1972, nr. 2849, blz. 476 e.v.

14) *Vestigingsplaatsanalyse*, op.cit., blz. 2.

15) *Kosten-batenanalyse*, op.cit., blz. 7-9

16) Zie bijv. een artikel van H. Bakker in de *Haagse Post*.

17) Een onderzoek in die zin wordt uitgevoerd i.o.v. de OECD in samenwerking met CEMT en Europese Gemeenschappen, onder de titel „European intercity transportation study” (nog te publiceren).

18) Strong, steady growth by air transport industry expected for next decade, *ICAO-bulletin*, oktober 1974, blz. 26-33.

brandstof; monetaire moeilijkheden zullen de opbrengsten nadelig beïnvloeden;

- concurrentie van chartermaatschappijen zal de lijndienstmaatschappijen gevoelig raken, zij het minder dan vóór 1970;
- luchthavencongestie en milieuproblemen zullen leiden tot meer kosten;
- korte-afstandsvervoer door de lucht zal meer concurrentie ondervinden dan vóór 1970 van snelle oppervlaktevervoermiddelen.

De groei van de vraag zal echter volgens ICAO nog belangrijk zijn als gevolg van de algemeen economische groei, de bevolkingsgroei, de toenemende vrije tijd. Bovendien zullen de luchtvaartmaatschappijen maatregelen nemen om de bezettingsgraad van hun vliegtuigen te kunnen opvoeren. Voor alle Europese maatschappijen te zamen verwacht de ICAO een stijging van 10% per jaar van het aantal passagierskilometers tot 1985. Het is niet mogelijk om deze cijfers direct in vliegtuigbewegingen om te zetten.

Nog geen aandacht is besteed aan het mogelijkere wijze optreden van structurele wijzigingen in de wereldeconomie. De ontwikkelingslanden zullen in de toekomst waarschijnlijk een grotere rol gaan spelen in de wereldproductie, met name van halffabrikaten. De wereldgoederenstromen zullen hierdoor een ander karakter verkrijgen. Deze wijzigingen zullen invloed hebben op de vraag naar vervoer door de lucht. Voor ons land geldt in het bijzonder, dat de lagere bevolkingsprognoses zouden kunnen leiden tot lagere aantallen passagiersbewegingen.

Samenvattend zouden we kunnen zeggen, dat de kritiek op de prognose van het aantal passagiersbewegingen op basis van een sterke stijging van de brandstofprijzen en de introductie van nieuwe oppervlakte-transportwijzen juist is. Het betekent echter dat de onzekerheid van de beslissing vergroot wordt, gezien de nieuwe berekeningen van de ICAO. Een gedegen modal-split-studie is noodzakelijk om na te kunnen gaan wat het effect zou kunnen zijn van een kwaliteitsverbetering (m.n. snelheid) van het oppervlakte-transport. In Japan zijn hiervan voorbeelden voorhanden.

#### Een scenario: „(voorlopig) geen TNL, wel regionalisering”

Denkbaar is, dat de minister, onder druk van de publieke opinie en politieke voorkeuren de beslissing tot aanleg van de TNL zal opschuiven. In de nabije toekomst zal Schiphol bij de voortzetting van de huidige groei vollopen. Het snelst zullen zich de problemen manifesteren in de vakantieperiodes, wanneer de chartervluchten voor een piek in de vraag naar luchthavencapaciteit zorgen. Het is bekend, dat in een dergelijke situatie elke extra gebruiker alle gebruikers op zeer hoge kosten brengt. Deze congestiekosten worden slechts, voor zover het de gemiddelde kosten betreft, gedragen door de reizigers en de luchtvaartmaatschappijen.

Het verschil tussen de marginale en gemiddelde kosten is bij het naderen van de capaciteitsgrens zo groot, dat overwogen dient te worden om de schaarse luchthavencapaciteit te distribueren. Daarover wordt in de Angelsaksische literatuur op dit moment diep nagedacht (19). Het probleem doet zich al voor op een aantal luchthavens in de Verenigde Staten. Het blijkt, dat bij een verhoging van de prijs van het gebruik van een luchthaven de luchtvaartmaatschappijen hun meest winstgevende vluchten handhaven. In het algemeen zijn dit de lange-afstandsvluchten. Het lijkt daarom

ook voor de hand liggend om de charters naar de regionale luchthavens te verwijzen.

We kunnen eveneens verwachten, dat een verhoogd luchthavengebruikstarief, gesteld dat doorberekening in de tarieven plaatsvindt, zal leiden tot een positief effect op de vraag naar reizen per oppervlakte-transportwijze. Milieuschade kan eveneens worden opgenomen in de schaarsteprijs (20). Het gebruik van het prijsmechanisme als regulerende factor op de markt voor luchthavencapaciteit zal problemen geven voor de grootste gebruiker van het vliegveld. Het door haar opgebouwde „gateway”-karakter van de luchthaven kan erdoor verloren gaan. Andere luchthavens in Europa zullen hiervan profiteren. De vraag is hierbij of en in hoeverre de structuur van het luchtlijnnennetwerk in Europa optimaal is. Deze vraagstelling heeft zowel betrekking op de huidige situatie als op een wenselijke situatie in de toekomst. In het buitenland is al eens gezocht naar de optimale vorm van deze netwerken. Er bleek, dat in het algemeen het bestaan van een maximum aantal verbindingen tussen een gegeven aantal luchthavens, in macro-economisch opzicht, onvoordelig is. De structuur van een „hub and spoke”-netwerk (enkele luchthavens voor de belangrijkste verbindingen en vandaar aan- en afvoerlijnen) is voordeliger (21).

In Europees verband zou moeten worden onderzocht, wat de meest optimale vorm van het Europese lijnnennet zou moeten zijn. De inschakeling van de Nederlandse regionale luchthavens zou op basis van de uit een dergelijke studie verkregen gegevens en andere aspecten moeten geschieden. De regels, die de Commissie-Segers in haar rapport aan de regionale luchthavens wijdt, laten begrijpelijkerwijze nog veel vragen onbeantwoord. Duidelijk mag zijn, dat in de toekomst de problemen steeds meer op Europese schaal dienen te worden opgelost.

#### Samenvatting

Wij hebben getracht aan te geven waar de verschillende commentaren op de nota's van de Commissie-Segers en het Centraal Planbureau kunnen worden geplaatst. Daarop voortbouwend bleek er nog grote behoefte aan nader onderzoek op een aantal terreinen, die tot nu toe nog niet voldoende zijn onderkend. Met name de mogelijkheid van het verder uitstellen van de beslissing tot aanleg van de TNL leidt tot situaties op Schiphol, die grondige bestudering behoeven. Maatregelen tot distributie van de schaarse luchthavencapaciteit lijken in de nabije toekomst onvermijdelijk.

Ook de Commissie-Den Toom, die kort geleden de minister rapporteerde, lijkt grote waarde te hechten aan een diepgaande studie van buiten de eigenlijke opdracht gelegen aspecten. De Commissie stelde dat de formulering der opdrachten aan de PTL en het CPB voor een groot deel verantwoordelijk is voor het onbeantwoord blijven van die aspecten.

H. B. Roos

19) Zie bijv. A. Abouchar, Air transport demand, congestion costs and the theory of optimal airport use, *Canadian Journal of Economics*, 1970, blz. 463-475; R. E. Park, Congestion tolls for commercial airports, *Econometrica*, vol. 39, 1971, blz. 683-694.

20) Een mogelijkheid waar Pearce en Opschoor in hun eerdergenoemde artikel op wijzen.

21) Zie de belangwekkende publikatie van S. Gordon en R. de Neufville, Design of air transportation networks, *Transportation Research*, vol. 7, 1973, blz. 207-222.

## Met „ESB” een beter economisch-politiek inzicht

# Twee ploegenarbeidmodellen voor de onderneming

DRS. L. HOFFMAN

*Vorig jaar verschenen de rapporten over een multi-disciplinaire studie over ploegendienst 1). Deze studie was geëntameerd door de Stichting Stuurgroep Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek en de Commissie Opvoering Productiviteit van de SER. In dit artikel wordt een onderdeel van de studie Macro-economische consequenties van ploegenarbeid behandeld. De auteur was destijds hoofdonderzoeker voor deze studie bij de afdeling Macro-Economisch Onderzoek van het Nederlands Economisch Instituut. Het bedoelde onderdeel betreft de ploegenarbeidmodellen die kunnen worden toegepast ter bepaling van de optimale mate van ploegenarbeid.*

## Waarom ploegenarbeid?

Indien een bedrijf tot ploegenarbeid overgaat, wordt zijn productieproces over een groter deel van de dag gespreid dan bij afwezigheid van ploegenarbeid. Ploegenarbeid stelt het bedrijf daardoor in staat het machinepark of de kapitaalgoederenvoorraad effectiever te benutten. Er zijn drie soorten ploegenarbeid:

- a. volcontinue ploegenarbeid, waarbij het gehele productie-apparaat van een bedrijf continu wordt benut, dus 24 uur per dag en 7 dagen per week;
- b. semi-continue ploegenarbeid, waarbij het productie-apparaat wel 24 uur per dag wordt benut, maar niet de gehele week (bijv. de weekeinden niet);
- c. discontinue ploegenarbeid, waarbij het productie-apparaat gedurende een groot deel van de dag wordt benut, maar niet de volle 24 uur.

Uit het feit dat hierboven steeds het productie-apparaat moest worden genoemd, mag worden afgeleid dat de redenen waarom tot ploegenarbeid wordt overgegaan eerder gezocht moeten worden in het productieproces dan in de arbeidsverhoudingen. Ploegenarbeid schept in het algemeen geen arbeidsvreugde en kan daarom slechts worden ingevoerd indien aan de ploegenwerkers financiële tegemoetkomingen worden verstrekt. De hoogte van de tegemoetkomingen hangt af van de soort ploegenarbeid. De tegemoetkomingen bij een vierploegendienst — veelal toegepast bij continue ploegenarbeid — zijn hoger dan bij een drie- en een tweeploegendienst, omdat de vierploegenwerker onder ongunstiger omstandigheden werkt dan de drie- en de tweeploegenwerker.

In het algemeen zijn er drie redenen om tot ploegenarbeid over te gaan:

1. technische oorzaken: het is onmogelijk het productieproces te onderbreken (vgl. de chemische industrie);
2. interne economische oorzaken: door een effectievere benutting van het productie-apparaat kunnen de productie-kosten worden verminderd en kan het rendement worden verhoogd;
3. externe economische oorzaken: het afzetpatroon van de geproduceerde goederen en diensten is afhankelijk van de consument (vgl. ziekenhuizen en taxibedrijven).

De economische oorzaken zijn voor de econoom het meest interessant. Bij de overige oorzaken zal het beleid van de onderneming zich moeten aanpassen aan factoren die ze niet zelf in de hand heeft. Bij de tweede reden is dat anders.

Indien om economische redenen tot ploegenarbeid wordt overgegaan, wordt het productie-apparaat (kapitaal) effectiever benut dan voorheen. Deze effectievere benutting is voornamelijk relevant indien er werkeenheden van het kapitaal verloren gaan. Het kapitaal is te beschouwen als een verzameling werkeenheden die bij de productie worden verbruikt. Indien het kapitaal slecht wordt benut, worden er werkeenheden verspild. Dit doet zich voor als de technische levensduur van het kapitaal langer is dan de economische. Onder technische levensduur wordt verstaan de periode waarover het kapitaal goed in staat is te produceren of prestaties te leveren. De economische levensduur van het kapitaal goed is verstreken indien het voordeliger is het kapitaal goed door een ander kapitaal goed te vervangen (in de vervangingswaardetheorie zijn de complementaire kosten dan gelijk aan de vervangingswaarde van het produkt plus de restwaarde van het kapitaal goed). Indien de technische levensduur langer is dan de economische bepaalt de economische levensduur de vervanging. Er gaan dan werkeenheden verloren. Dit is te voorkomen door a. het verlengen van de economische levensduur en b. het verkorten van de technische levensduur.

Bij ploegenarbeid richt men zich op de verkorting van de technische levensduur door de gebruiksduur per dag te verlengen. Dit blijkt uit het volgende voorbeeld 2). Stel dat een machine in staat is gedurende 19.200 uren prestaties te leveren: de technische levensduur is dus 19.200 uur. Bij een achturige werkdag zonder ploegendienst is deze machine na  $19.200 : 8 = 2.400$  dagen versleten. Indien de economische levensduur 800 dagen is, treedt bij een achturige werkdag een verspilling op van  $19.200 - 800 \times 8 = 12.800$  gebruiksuren. Zou er echter een drieploegendienst bestaan, waarbij drie ploegen achter elkaar 8 uur in dienst zijn, dan levert de

1) De rapporten verschenen bij Uitgeverij Stenfert Kroese te Leiden.

2) Zie ook L. Hoffman, Ploegenarbeid, *ESB*, 30 oktober 1974, blz. 953.



machine na  $19.200 : 3 \times 8 = 800$  werkdagen (we zien af van de weekeinden) geen prestaties meer. De technische levensduur is — in werkdagen gemeten — dan even lang als de economische levensduur: er worden geen werkeenheden verspild.

In dit artikel zullen twee economische modellen voor de onderneming worden ontworpen. In het eerste model streeft de ondernemer naar minimale kosten, in het tweede naar een maximaal rendement. In beide modellen staat het kapitaal centraal. Het ware dan ook beter van kapitaalbenutting te spreken dan van ploegenarbeid. Voordat deze modellen worden ontwikkeld, is het zinvol nog enkele kenmerken van ploegenarbeid te noemen die in de modellen een belangrijke rol spelen.

Het overgaan tot ploegenarbeid houdt, zoals reeds gezegd, in dat het kapitaal effectiever wordt benut en dat de verspilling van werkeenheden wordt voorkomen. Aldus wordt op kapitaalkosten bespaard. Daar staat echter tegenover dat de complementaire kosten toenemen: er moeten tegemoetkomingen aan de ploegenwerkers worden betaald en er zullen allerlei voorzieningen moeten worden getroffen die de ploegenarbeid mogelijk maken (kantines, douches enz.). De waarde der verspilde werkeenheden is hoger bij kapitaalintensieve dan bij arbeidsintensieve productieprocessen. Bovendien is om technische redenen een continu productieproces vaak kapitaalintensief. Er bestaat dan ook een positief significant verband tussen enerzijds de mate van ploegenarbeid en de kapitaalintensiteit en anderzijds de mate van ploegenarbeid en de verhouding tussen de kapitaalkosten en de arbeidskosten 3).

### Het model met minimale kosten

In deze paragraaf wordt ervan uitgegaan dat een onderneming bij de invoering van ploegenarbeid streeft naar minimale kosten. Bij iedere investering wordt daarom nagegaan wat voordeliger is: produceren in ploegendienst of produceren in dagdienst. Zonder ploegenarbeid zijn de jaarlijkse kosten:

$$\frac{1}{l} + il + w\Delta L \quad (1)$$

waarbij:  
 $I$  = investering;  
 $l$  = levensduur van de investering;  
 $i$  = rentevoet;  
 $w$  = loonvoet;  
 $L$  = aantal werknemers.

De eerste term slaat op de jaarlijkse afschrijvingen van de nieuwe investering, de tweede term op de interestkosten en de derde term op de arbeidskosten die moeten worden gemaakt indien met die investering wordt geproduceerd.

We vergelijken deze kosten met de kosten die moeten worden gemaakt indien in ploegen wordt gewerkt. Daarvoor moeten we een nieuw begrip introduceren: de benuttingscoëfficiënt ( $b$ ). Dit is de verhouding tussen de kapitaalgoederenvoorraad indien bij dezelfde productieomvang niet en de kapitaalgoederenvoorraad indien wel in ploegen wordt gewerkt.

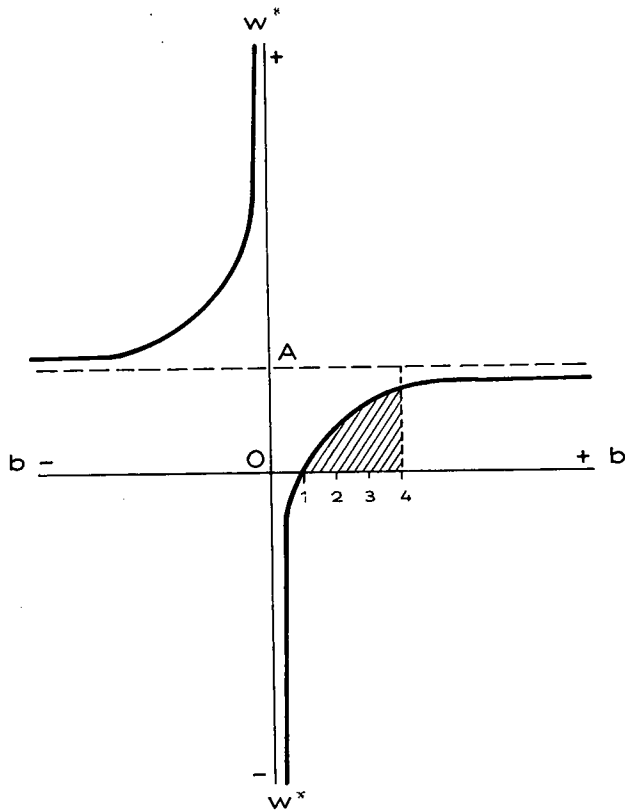
Indien in ploegen wordt gewerkt, bedragen de jaarlijkse kosten

$$\frac{1}{l} \cdot \frac{1}{b} + i \cdot \frac{1}{b} + w\Delta L(1 + w^l) \quad (2)$$

waarbij:  $w^l$  = ploegentoeslag (hogere arbeidskosten en kosten voor ploegenarbeidvoorzieningen).

In vergelijking 2 wordt verondersteld dat de levensduur  $l$  constant blijft. Dit houdt tevens in dat de technische levens-

Figuur 1. Kritische ploegentoeslagen



duur groter dan of gelijk aan de economische levensduur blijft. In werkelijkheid worden beide soorten van levensduur door de ploegenarbeid en door de omvang van de productie beïnvloed. Enerzijds wordt bijv. de economische levensduur korter doordat een bepaalde soort van technische vooruitgang de vervangingswaarde van het produkt doet dalen. Anderzijds wordt de economische levensduur langer doordat een andere soort van technische vooruitgang de complementaire kosten doet afnemen. (N.B. de lengte van de economische levensduur wordt bepaald door het snijpunt van de curve voorstellende de vervangingswaarde en de curve voorstellende de complementaire kosten 5)).

De invoering van ploegenarbeid is bedrijfseconomisch gezien voordelig indien, *cet.par.*

$$\frac{1}{l} + il + w\Delta L > \frac{1}{bl} + \frac{il}{b} + w\Delta L(1 + w^l) \quad (3)$$

Deze vergelijking kan worden herschreven tot

$$\frac{(1 - \frac{1}{b})(i + \frac{1}{l})}{\kappa w w^l} > 1 \quad (4)$$

waarbij  $\kappa$  is de reciproke van kapitaalintensiteit van de nieuwe investering of:

$$\kappa = \frac{\Delta L}{l} \quad (5)$$

Met behulp van vergelijking (4) kan worden nagegaan of invoering van ploegenarbeid op basis van kostenminimalisatie voordelig is. Voor  $b$  kunnen diverse maten van ploegenarbeid en voor  $w^l$  kunnen de daarbij behorende

3) L. Hoffman en R. Iwema, *Macro-economische consequenties van ploegenarbeid*, NEI, Rotterdam, Stenfert Kroese, Leiden, 1973, blz. 23 t/m 43.

4) Er worden uiteraard meer kosten gemaakt. Deze worden hier constant verondersteld.

5) De invloed van de ploegenarbeid op de levensduur wordt uitvoerig beschreven in *Macro-economische consequenties van ploegenarbeid*, blz. 49 t/m 58.

ploegentoeslagen worden ingevuld (bijv.  $b = 2$  betekent 100% tweeploegendienst;  $b = 3$  betekent 100% drieploegendienst enz.). De overige variabelen zijn bekend.

Met behulp van vergelijking (4) kunnen we tevens nagaan hoe hoog de ploegentoeslagen maximaal kunnen zijn. Indien het  $<$ -teken wordt vervangen door een  $=$ -teken volgt uit (4):

$$b(1/kw^* - i/l - 1) = -i/l - 1 \quad (6)$$

waarbij  $w^*$  is de maximaal mogelijke of kritische ploegentoeslag. Indien aan (6) wordt voldaan, staat de ondernemer, wat de produktiekosten betreft, indifferent t.o.v. ploegenarbeid. Formule (6) is een orthogonale hyperbool, waarbij  $w^*$  als functie wordt voorgesteld van  $b$ . De asymptoten zijn:

$$b = 0 \text{ en } w^* = \frac{i/l + 1}{1/kw} \quad (7)$$

In figuur 1 is OA de kritische ploegentoeslag bij een oneindig grote benuttingscoëfficiënt. In de praktijk is de benuttingscoëfficiënt maximaal gelijk aan 4 en minimaal gelijk aan 1. Voor een onderneming die zich beweegt in het gearceerde deel is de invoering van ploegenarbeid voordelig indien wordt gestreefd naar minimale kosten.

### Het model met een maximaal rendement

Vervolgens zal worden nagegaan hoe met behulp van ploegenarbeid het rendement kan worden gemaximaliseerd. Het rendement wordt gedefinieerd als

$$i = \frac{P - wL}{K} \quad (8)$$

Indien tot ploegenarbeid wordt overgegaan, worden de arbeidskosten hoger en de kapitaalgoederenvoorraad wordt kleiner. De produktie wordt evenals bij het vorige model constant verondersteld. Evenals in het vorige model wordt ook nu de mate van ploegenarbeid vervangen door de benuttingscoëfficiënt van het kapitaal. De ploegentoeslag is dus een functie van de benuttingscoëfficiënt:

$$w' = a(b - 1) \quad 1 < b < 4 \quad (9)$$

Indien  $wL$  de arbeidskosten bij ploegenarbeid voorstelt dan zijn met behulp van formule (9) de arbeidskosten bij afwezigheid van ploegenarbeid ( $wL$ )' te bepalen uit formule (10):

$$wL = \frac{(wL)'}{100} (w' + 100) \quad (10)$$

Uit de formules (8) en (10) volgt dat het maximale rendement gelijk is aan:

$$i_{\max} = \frac{\{100P + a(wL)' - 100(wL)'\}^2}{400 a(wL)' K'} \quad (11)$$

De daarbij behorende benuttingscoëfficiënt is:

$$b_{\max} = \frac{100P + (wL)' - 100(wL)'}{2a(wL)'} \quad (12)$$

Uit de formules (11) en (12) kan worden nagegaan tot hoever een onderneming moet gaan om een maximaal rendement te verkrijgen. In feite is het model gelijk aan de formule van het rendement, maar dan zodanig geformuleerd dat het rendement een functie is van de benuttingscoëfficiënt.

## De RIEOR

*Zowel in de conjunctuurtheorie als in de groeitheorie speelt de kapitaalcoëfficiënt (ICOR = Incremental Capital to Output Ratio) een belangrijke rol; in de conjunctuurtheorie in de vorm van het acceleratieprincipe, in de groeitheorie als inkomens-generator.*

*Nu in de industrielanden de werkloosheid toeneemt en in de derde wereld in weerwil van een betrekkelijk snelle industrialisatie de „unlimited supply of labour” 1) inderdaad onuitputtelijk blijkt te zijn, lijkt de tijd gekomen om naast de ICOR een nieuw begrip te introduceren, te weten de RIEOR = de Relative Incremental Employment to Output Ratio, of wel de relatie tussen de procentuele groei van de industriële werkgelegenheid en die der industriële produktie.*

*Stel dat de procentuele stijging van de industriële produktie gelijk is aan  $\Delta P/P$  en die der industriële werkgelegenheid aan  $\Delta L/L$ , dan is de RIEOR dus  $\frac{\Delta L/\Delta P}{L/P}$  ofwel de werkgelegenheidselasticiteit betrekken op de industriële produktie.*

*Met behulp van de, in het Statistical abstract of the United Nations gepubliceerde, index van de industriële produktie en de index van de industriële werkgelegenheid kon voor 43 landen voor de periode 1958-1972 de RIEOR worden bepaald, nadat voor beide indices de procentuele stijging gedurende de genoemde periode was berekend. De uitkomsten deden echter vermoeden, dat in een niet gering aantal gevallen sprake moet zijn geweest van een trendbreuk, waarop — na enig experimenteren — besloten werd de RIEOR voor twee afzonderlijke periodes, te weten 1958-1964 en 1965-1972 te berekenen. In tabel 1 is de RIEOR van 18 industrielanden, van drie landen met grote immigratie, van 8 socialistische landen en van 14 landen van de derde wereld weergegeven.*

*Letten we eerst op de industrielanden, we zien hier dat de numerieke waarde van de RIEOR in de meer ontwikkelde aanzienlijk lager is dan in de minder ontwikkelde, en verder, dat in het verloop van de tijd (1958-1964 tot 1965-1972) een significante daling is opgetreden. De gemiddelde waarde voor 1965-1972 bedraagt 0.10 en daar de industriële werkgelegenheid in deze landen gemiddeld zo'n 40% uitmaakt van de totale werkgelegenheid, leidt een toeneming van de industriële produktie met 1% tot een toeneming van de totale werkgelegenheid van 0.04%. Gezien het feit, dat de RIEOR in Engeland, Zweden, Zwitserland en Nederland reeds negatief is geworden, moet ook voor de andere geïndustrialiseerde landen in de nabije toe-*

### Conclusie

Dit artikel bevatte twee gesimplificeerde ploegenarbeidmodellen voor de onderneming. In het eerste model werd de mate van ploegenarbeid gezien als instrument bij het streven naar minimale kosten. In het tweede model werd de mate van ploegenarbeid gezien als instrument bij het streven naar een maximaal rendement. Beide modellen werden toegepast in een bedrijfstaksgewijze analyse voor het jaar 1966. Daarbij bleek dat een aantal bedrijfstakken onder de genoemde ondernemingsdoelstellingen in het verleden met succes meer ploegenarbeid had kunnen invoeren.

L.H.

komt een verdere daling van de RIEOR worden verwacht. Deze uitkomsten tonen aan, dat Jean Fourastié 2) wel gelijk heeft gehad met zijn prognose uit het einde van de jaren veertig, nl. dat de industriële werkgelegenheid in de tweede helft van de twintigste eeuw ten opzichte van de totale beroepsbevolking snel zal afnemen. In dit licht lijkt een herbezinning op de oorzaken van de huidige industriële werkloosheid op zijn plaats.

Een volkomen afzonderlijke plaats nemen Australië, Nieuw-Zeeland en Israël in, drie landen met grote immigratie en eveneens drie landen waar — althans volgens deze gegevens — ernaar gestreefd is, die arbeid nuttig aan te wenden.

In de socialistische landen ligt en lag de RIEOR aanzienlijk hoger dan in het Westen. Laten we Oost-Duitsland (met een teruglopende bevolking) en TsjechoSlowakije (waar de periode 1965-1972 een nadere verklaring vraagt) buiten beschouwing, dan is voor de periode 1965-1972 de RIEOR in de socialistische landen gemiddeld ruim driemaal zo hoog als in de geïndustrialiseerde kapitalistische landen. Of hier sprake is van een welbewuste trade-off tussen de stijging van de arbeids-productiviteit en de werkgelegenheid zou nader moeten worden onderzocht.

Terwijl de RIEOR's in de socialistische landen een opvallend kleine spreiding vertonen, biedt het voor de derde wereld verzamelde materiaal een nog al chaotische aanblik. Daar het percentage van de beroepsbevolking werkzaam in de industriële sector hier zeker niet boven de 20 ligt, zou men — afgaande op het gemiddelde — misschien kunnen stellen, dat een toeneming van de industriële activiteiten met 1% zou kunnen leiden tot een toeneming van de totale werkgelegenheid met nog minder dan 0.1%. Zou men rekening houden met de empirische wet van Verdoorn, volgens welke één additionele arbeider in de industrie tot een extra arbeider in de tertiaire sector leidt 3), dan is de uiteindelijke toeneming der totale werkgelegenheid toch nog niet meer dan 0.15%. Bij een stijging van de industriële activiteiten van 8% per jaar (het gemiddelde van de landen uit de derde wereld over de periode 1958-1972) leidt dit dus tot een toeneming van de totale werkgelegenheid van 1.2% per jaar. Rekening houdend met de grote aanwas van de beroepsbevolking in de derde wereld moet het dus uitgesloten geacht worden, dat men via een snelle industrialisatie volgens westers model het werkgelegenheidsvraagstuk in de arme landen kan oplossen.

L. J. Zimmerman\*

Tabel 1. RIEOR van 43 landen voor 1958-1964 en 1965-1972

LAND	RIEOR	
	1958-1964	1965-1972
Engeland	0.24	-0.50
Zweden	0.25	-0.19
Zwitserland	0.60	-0.19
Nederland	0.29	-0.09
Frankrijk	0.16	0.01
Ver. Staten	0.19	0.08
Canada	0.25	0.09
Denemarken	0.51	0.10
West-Duitsland	0.15	0.12
Oostenrijk	0.18	0.13
België	0.29	0.13
Spanje	0.34	0.17
Japan	0.34	0.19
Noorwegen	0.25	0.26
Griekenland	0.38	0.30
Ierland	0.49	0.33
Finland	0.37	0.39
Italië	0.33	0.43
Gemiddeld	0.31	0.10
Australië	0.40	0.37
Israël	0.66	0.48
Nieuw-Zeeland	0.47	0.51
Gemiddeld	0.51	0.44
Joegoslavië	0.49	0.32
Bulgarije	0.52	0.32
USSR	0.50	0.33
Roemenië	0.42	0.36
Polen	0.37	0.37
Hongarije	0.51	0.38
Gemiddeld	0.47	0.35
Oost-Duitsland	-0.06	0.13
TsjechoSlowakije	0.43	0.15
Syrië	0.44	-0.14
Ecuador	0.20	0.00
Columbia	0.33	0.16
Venezuela	0.24	0.19
El Salvador	0.40	0.20
Philippijnen	0.38	0.20
India	0.49	0.29
Peru	0.55	0.42
Pakistan	0.32	0.43
Dom. Republiek	—	0.46
Guatemala	-0.07	0.56
Ghana	—	0.82
Panama	0.44	(1.10)
Turkije	0.46	—
Gemiddeld	0.35	0.30

\* De auteur is directeur van ISMOG, Instituut voor sociaal-economische studie van minder ontwikkelde gebieden.

1) Zie W. A. Lewis, *Economic development with unlimited supply of labour*, Manchester School, mei 1954.

2) J. Fourastié, *Le grand espoir du XXe siècle*, 1949.

3) P. J. Verdoorn, in praeadviezen voor de Vereniging voor de Staatshuishoudkunde, 1952, blz. 98.

## Rectificatie

### Algemene Beschouwingen

Vorige week schreef ik in *ESB* onder de titel „Eerste klas blunder” dat de Algemene Beschouwingen naar aanleiding van de Rijksbegroting één week eerder dan in voorgaande jaren zullen worden gehouden. Deze mededeling, die ik van de griffie der Tweede

Kamer had vernomen, is onjuist. Het Presidium van de Tweede Kamer wilde de Algemene Beschouwingen vervroegen, maar op 26 juni jl. nam de Tweede Kamer de motie-De Ruiters aan over het aanhouden van een termijn van drie weken tussen Prinsjesdag en de Algemene Beschouwingen.

Mijn excuses aan de lezers voor de onjuiste berichtgeving en aan de kamerleden voor mijn kritiek op hen.

L.H.

# Het reële rendement van een ingenieursopleiding

DRS. M. P. VAN DER HOEK

In *ESB* van 23 april 1975 is een artikel opgenomen van Drs. K. F. J. Niebling en Ing. F. Grünfeld onder de titel „Het rendement van een ingenieursopleiding”. In het artikel wordt bij verschillende discontovoeten de netto contante waarde berekend van de inkomens van een operator en een ingenieur. De daarbij gevolgde gedachtengang is naar mijn mening niet geheel consistent, terwijl enkele van de uitgangspunten, althans in mijn ogen, niet goed verdedigbaar zijn. In het volgende zal ik trachten deze stelling te adstrueren, waarbij ik me beperk tot enkele hoofdzaken.

In tabel 1 vermelden de auteurs dat de ingenieur op 26-jarige leeftijd begint te verdienen. Uit tabel 3 kan vermoedelijk worden afgeleid dat deze ingenieur dan als dienstplichtig soldaat (?) een wedde van f. 5.215 ontvangt, dit bedrag is immers gelijk aan het inkomen van de operator op 20-jarige leeftijd. Ik heb tevergeefs gezocht naar een antwoord op de vraag waarom de ingenieur pas op 26-jarige leeftijd begint te verdienen. Bij een studieduur van 12 jaar (VWO + TH), zoals door de auteurs vermeld 1), wordt immers begonnen op 24 à 25-jarige leeftijd, afhankelijk van het al of niet gunstig vallen van de verjaardag ten opzichte van de aanvang van het school- c.q. studiejaar. Ik zal er verder van uitgaan dat de verjaardag ongunstig valt, zodat als uitgangspunt wordt genomen dat de ingenieur op 25-jarige leeftijd begint te verdienen.

In een noot bij tabel 3 schrijven de auteurs: „Studiehulp is géén verdienste!” Daarmee willen zij kennelijk tot uitdrukking brengen dat zij van mening zijn dat de verleende studiebeurs 2) niet tot de netto geldstroom voor de ingenieur moet worden gerekend. *De terugbetaling wordt echter wel in mindering op het inkomen gebracht.* Mijns inziens is hier sprake van een tegenstrijdigheid. Op zich zelf is het hanteren van de terugbetaling als aftrekpost juist, *maar dan moet de studiebeurs ook tot de netto geldstroom worden gerekend.* Op deze

wijze wordt het begrip netto geldstroom mijns inziens het meest nauwkeurig gevuld. Een andere mogelijkheid, zowel de studiebeurs (voor zover het betreft het voorschotdeel) als de terugbetaling buiten beschouwing laten, lijkt onjuist, met name vanwege het tijdsverschil in combinatie met de discontovoet.

De vraag is nu hoe groot de studiebeurs is. Uit tabel 5 is af te leiden dat bij de door de auteurs genoemde studieduur van 6 jaar de studiebeurs f. 6.000 per jaar bedraagt. Immers, punt 1 van tabel 5 verwijst naar tabel 1, waarin onder punt 5b wordt vermeld dat 50% van de beurs wordt terugbetaald, terwijl deze terugbetaling volgens punt 3 van tabel 5 in totaal f. 18.000 bedraagt. De beurs heeft dus het dubbele daarvan bedragen, f. 36.000, hetgeen gedurende 6 jaar f. 6.000 per jaar oplevert.

Samenvattend heb ik in het voorgaande twee correcties voorgesteld, die ertoe leiden dat alle door Niebling en Grünfeld in kolom I van tabel 3 genoemde bedragen één jaar vooruitschuiven 3), terwijl zes keer een bedrag van f. 6.000 wordt toegevoegd, namelijk in de leeftijd van 19 t/m 24 jaar. Deze correcties hebben natuurlijk gevolgen voor de figuren 1 en 2 uit het artikel. In de hierbij afgedrukte grafieken, die ten einde verwarring te vermijden zijn genummerd met 1a en 2a, zijn die gevolgen zichtbaar gemaakt 4). Ik heb me daarbij beperkt tot het voor de ingenieur ongunstigste alternatief, namelijk een vergelijking tussen de ingenieur en de chief-operator, dit komt overeen met de curven I en II van figuur 1 en curve A van figuur 2. In figuur 1a snijden de curven I en II elkaar bij een rentepercentage van 6,3. Dat is beduidend hoger dan de 3,5% die door Niebling en Grünfeld werd gevonden. In figuur 2a snijdt de curve de horizontale as uiteraard bij een rentepercentage van eveneens 6,3%. Hoe het mogelijk is dat Niebling en Grünfeld verschillende „grenspercentages” 5) vonden in de figuren 1 en 2 is mij niet duidelijk.

Een van de conclusies van de auteurs luidt: „De salarisderiving gedurende de lange opleiding en de progressiebelasting (?), vdH) in samenwerking met een hoge rentevoet „straffen” de ingenieur, de bezitter van de meer uitgebreide basiskennis die moet leiden naar een hoger technologisch niveau, voor zijn kennis met een lagere materiële beloning”. De auteurs baseren zich daarbij op hun stelling dat op het ogenblik in de industrie projecten rendabel worden geacht met rendementen boven 15-20%. Naar mijn mening is dat een verkeerd uitgangspunt. Er worden immers twee loontrekkers met elkaar vergeleken; beiden zijn dus via het mechanisme van de loonindexatie beveiligd tegen de inflatie. Het ligt dan ook voor de hand om een reële rentevoet als discontopercentage te hanteren, waarvoor 3 à 4% zou kunnen worden aangenomen 6). Zo gezien wordt de inge-

1) In punt 8 van tabel 1 staat de, voor zover ik dat kan beoordelen, nogal geïsoleerde opmerking: „De studielijn LTS-MTS-HTS-TH vergt meer tijd (4+3+5+4=16 jaar) dan de VWO+TH studielijn (6+6=12 jaar)”. Welke betekenis de auteurs in het kader van hun artikel aan deze opmerking hechten, is mij niet duidelijk geworden.

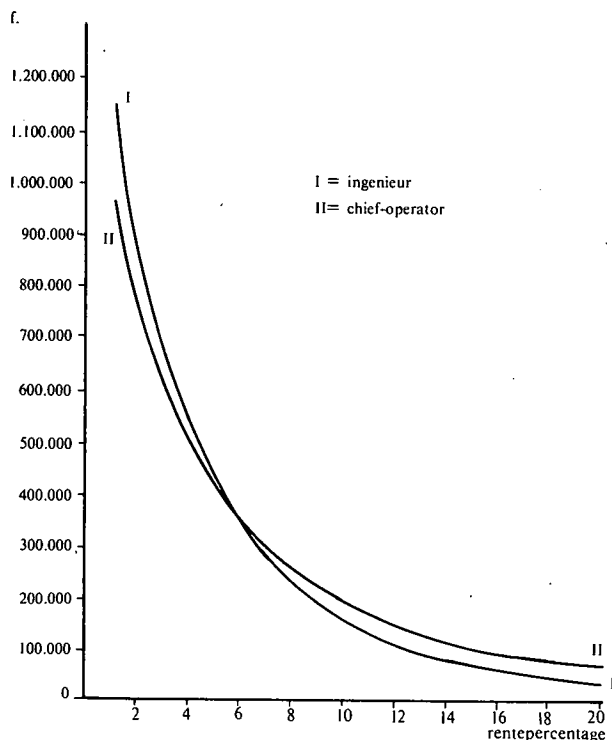
2) De auteurs hebben vermoedelijk een gemengde studietoelage op het oog, die voor 50% uit een beurs en voor 50% uit een renteloos voorschot bestaat. Die toelage wordt door de auteurs ten onrechte een studiebeurs genoemd, maar ik zal hun terminologie aanhouden.

3) Dit heeft uiteraard tevens tot gevolg dat onderaan de kolom, om de 65 jaar vol te maken, één keer een bedrag van f. 38.595 wordt toegevoegd. Ten aanzien van het inkomen van de chief-operator heb ik moeten kiezen tussen de tabellen 2 en 3, waarin voor het 40e t/m 44e jaar verschillende inkomens worden vermeld. Ik heb de getallen uit tabel 3 gebruikt, omdat dit verschil vermoedelijk berust op een drukfout in tabel 2.

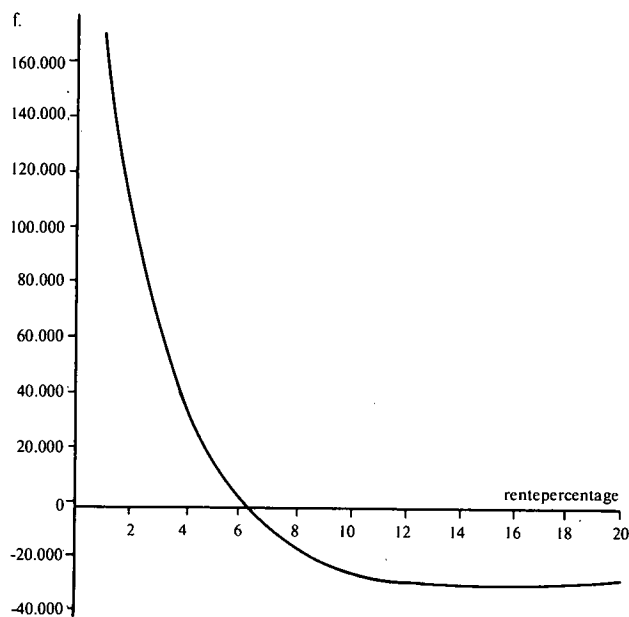
4) Voor een toelichting op de grafieken raadplege men het artikel van Niebling en Grünfeld. De figuren 1a en 2a zijn analoog aan resp. de figuren 1 en 2 van Niebling en Grünfeld.

5) Daarmee wordt bedoeld dat rentepercentage waarbij de geaccumuleerde netto contante waarden van de ingenieur en de chief-operator aan elkaar gelijk zijn.

Figuur 1a. Geaccumuleerde netto contante waarde bij verschillende rentepercentages



Figuur 2a. Verschil tussen de geaccumuleerde netto contante waarden van de ingenieur en de chief-operator bij verschillende rentepercentages



nieur niet „gestraft”. Integendeel, de extra investering in de vorm van salarisvering gedurende de ingenieursopleiding levert aanmerkelijk meer op dan deze reële rentevoet, namelijk 6,3%. Overigens is het opvallend dat de auteurs zelf een percentage vinden (3,5% volgens figuur 1 en 4% volgens figuur 2) dat overeenkomt met de genoemde reële rentevoet, hetgeen ook wijst op een niet onrendabele investering.

Tenslotte zou ik erop willen wijzen dat Niebling en Grünfeld, afgezien van de AOW-premie, in het geheel geen aandacht schenken aan pensioenpremies en pensioenuitkeringen. De reeks inkomens(verschillen) zou, gezien de sterftkans van mannelijke 17-jarigen, na het 65e jaar nog zeven à acht jaar doorlopen. Dat de pensioenpremies en -uitkeringen, die in de gehele reeks tot uiting komen, niet in aanmerking zijn genomen is merkwaardig, omdat de kinderbijslaguitkeringen wel zijn opgenomen. Terwijl het bij die laatste gaat om relatief kleine bedragen, die voor ingenieur en operator gelijk zijn en slechts in een beperkt deel van de reeks een rol spelen. Slechts het tijdstip van uitkering is verschillend, hetgeen bij het disconten tot een verschil in geaccumuleerde netto contante waarde leidt. Het opnemen van pensioenpremies en -uitkeringen lijkt dus meer voor de hand liggend dan het opnemen van kinderbijslaguitkeringen.

M. P. van der Hoek

6) Vgl. bijv. M. M. G. Fase, On the estimation of lifetime income, *Journal of the American Statistical Association*, december 1971, blz. 691.

### Naschrift

Naar aanleiding van het commentaar van de heer M. P. van der Hoek het volgende.

#### 1. Studieduur

Terecht merkt Van der Hoek op, dat hoewel de studieduur enerzijds als 12 jaar is aangenomen, anderzijds de ingenieur pas op 26-jarige leeftijd begint te verdienen. Terwijl de officiële studieduur 12 jaar is, leert de praktijkervaring, dat de gemiddelde studieduur (VWO + TH) langer is, nl. 13-14 jaar. Het artikel baseert zijn berekeningen op de ervaringscijfers en dit had moeten worden vermeld in het artikel. Het is overigens te hopen, dat het de minister zal lukken, om deze studieduur in de toekomst te verkorten; het artikel geeft aan waarom dit op economische gronden gewenst is.

#### 2. Studiebeurs

Wij hebben de studiebeurs niet meegeteld als inkomen, omdat wij ook de subsidie van het bedrijf aan de opleiding van de operator in zijn scholings-

periode niet hebben meegeteld. In het ene geval (de studiebeurs) suppleert de overheid met „zichtbaar” geld, in het andere geval, de opleiding van de operator, suppleert het bedrijfsleven met „onzichtbaar” geld. Bovendien zijn we in onze aannames conservatief geweest: velen ontvangen een renteloos voorschot, slechts weinigen een volledige beurs. Wij meenden met een 50/50 regeling de ingenieur niet al te veel te benadelen in de vergelijking.

Naar onze mening is het onjuist om studiehulp in de opleidingsperiode hetzij van de overheid, hetzij van het bedrijfsleven, te beschouwen als inkomen, of verdiensten of als een geldstroom, gezien vanuit het gezichtspunt van het ontvangende individu. Beter ware het indien de overheid in beide gevallen de studiekosten voor haar rekening zou nemen. Er ligt ook een onbillijkheid in het feit, dat de operatoropleiding geheel voor rekening van het bedrijf komt, vooral ook gezien het grote economische belang van de operator voor de staat.

#### 3. Kleine verschillen in grenspercentages tussen de figuren 1 en 2

De grenspercentages in de grafieken 1 en 2 zijn natuurlijk gelijk. De grafieken geven de trend weer en moeten niet beschouwd worden op minutieuze tienden van percentages. Door een vergissing onzerzijds is in tabel 2 de kolom „ingenieursinkomen bij 26 jaar” onjuist. Deze kolom moet na-

tuurlijk identiek zijn aan de kolom „chief operator 20 jaar”, de bedragen zijn, in volgorde, dus: 500, 6.980, 817, 558, 5.605, 4.045, 1.560, 390, 5.215,—, —, 5.215. De berekeningen zijn met de goede getallen uitgevoerd en daarom verandert er niets aan de conclusies.

#### 4. Pensioenpremies en pensioenuitkeringen

In het artikel hebben wij welbewust alle, naast de AOW voorkomende pensioenregelingen weggelaten, omdat deze zeer verschillend van grootte en omvang zijn. Voorts zal bij goed beheer van de inkomsten het rendement van „sparen” beter zijn dan dat van de meeste pensioenregelingen. Voorts verschillen wij principieel van mening met de heer Van der Hoek, in die zin, dat wij menen dat het huidige *individuele* bedrijfsgebonden pensioensysteem de situatie voor de hoger opgeleide nog ongunstiger maakt.

Bij de huidige pensioenregelingen wordt namelijk een percentage van het inkomen gereserveerd voor het pensioen. Dit gebeurt vanaf het 25e levensjaar. Het bedrag dat tot het 65e levensjaar door de ingenieur wordt betaald, is minstens gelijk, doch veelal groter dan dat van de operator, en zal daarom de netto contante geldstroom van de ingenieur t.o.v. de operator verminderen.

Uitkeringen na het 65e jaar zullen de netto contante geldstroom voor de ingenieur groter maken, echter bij de „discounted cash-flow”-berekeningen hebben de geldstromen van de eerste jaren een veel grotere invloed dan die van de laatste jaren.

Een ander nadeel voor de ingenieur is verder, dat de ingenieur, wanneer hij carrière maakt en manager wordt, door deze verandering in zijn beroepsuitoefening, in *economisch opzicht uiterst kwetsbaar wordt*, omdat de kans nu veel groter wordt dat de ingenieur meer dan eens van betrekking verandert, door het vergrote „job-risico”-element.

Deze kwetsbaarheid komt ook tot uitdrukking in de pensioenrechten. Een employé, die 40 jaar geleden bij een bedrijf in dienst kwam met een pensioenfonds gebaseerd op 1,5% pensioenrechten per dienstjaar en gebaseerd op het laatst verdiende salaris zou, bij een eindsalaris van f 60.000 per jaar, een pensioengrondslag verkrijgen van  $40 \times 0,015 \times f. 60.000 = f. 36.000$  per jaar boven op zijn AOW-uitkering. Wanneer hij in 1945, 1955 en 1965 van betrekking zou zijn veranderd, waarbij hem steeds een uitgesteld pensioen zou zijn verleend, en hij daarna in dienst zou zijn gekomen van hetzelfde bedrijf op hetzelfde salaris, dan zou aan het eind van zijn werk-

zaam leven de waarde van de drie uitgestelde pensioenen bij de huidige rentecondities vrijwel te verwaarlozen zijn en zou hij moeten leven op zijn oude dag van de AOW plus een pensioengrondslag van  $10 \times 0,015 \times f. 60.000 = f. 9.000$  in plaats van *f. 36.000* per jaar!

Hoge interestpercentages, grote geldontwaarding, grote kostenstijgingen treffen vooral hen die van lang geleden verworven, niet waarde vaste, pensioenen moeten leven. Dit geldt ook voor hen die betrekkingen accepteren met een hoog risico-element, wat een grotere kans op wisselingen van betrekking geeft, en daardoor „uitgestelde” pensioengrondslagen, die hoewel soms bij dezelfde verzekeringsmaatschappij gesloten, niet overdraagbaar zijn.

Wanneer wij, gesteld dat dit mogelijk zou zijn, pensioenpremies en pensioenuitkeringen zouden betrekken in onze beschouwingen, gebaseerd op gemiddelden van bijdragen, gemiddelden van *job-wisselingen*, gemiddelden tussen de zeer uiteenlopende voorzieningen, dan zou vermoedelijk opnieuw blijken, dat de hoger betaalde creatieve ingenieur aan het kortste, economische eind zou trekken.

Daarom staan de auteurs sympathiek tegenover het streven van het Koninklijke Instituut van Ingenieurs, om een algemeen ingenieurspensioenfonds te creëren waarin, onafhankelijk van het bedrijf waar men werkt, premies gestort worden en waaruit pensioenen worden betaald. Slechts een dergelijk, niet bedrijfsgebonden pensioenfonds is in contante, netto waarde te vergelijken met de waarde van een AOW-systeem dat de lagere employé zo'n relatief goed verzorgde ouderdag geeft.

#### 5. Overwegingen van rendement

Tot onze grote spijt zijn wij het niet eens met de opmerkingen van de heer Van der Hoek met betrekking tot het rendement, daar waar hij van mening is dat „het mechanisme van de loonindexatie beveiligd tegen inflatie”. Onze berekeningen *vergelijken* netto geldstromen, waardoor een *rendementsvergelijking* wordt verkregen tussen twee investeringssystemen. Deze *rendementsvergelijking* is in wezen onafhankelijk van de optredende inflatie.

De essentie van ons artikel ligt hierin besloten dat wij van mening zijn, dat hoge rentevoet en zeer progressieve belastingen een uiterst krachtige nivellerende werking hebben op de contante waarde van geaccumuleerde geldstromen, *waardoor het rendement van een ingenieursopleiding naar maatstaven van investeringen zeer gering is*. Evenmin begrijpen wij, dat men bij een investering in een levend wezen

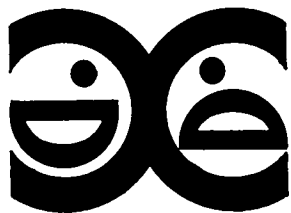
een „reële rentevoet van 3 à 4% als discontopercentage zou moeten hanteren”, terwijl men bij een *dode* investering, het produkt van de geest en de handen van het individu, de veel hogere *werkelijke* rentepercentages zou moeten hanteren. Eerder zou men het omgekeerde verwachten. Wij hebben ons in ons artikel uitdrukkelijk gedistantieerd van inflatie, omdat inflatie zowel de waarde van de inkomstenstroom van ingenieur als van operator aanvreet. Wij hebben slechts getalmatig aangetoond, dat bij hoge *rentes* en bij sterk progressieve *loonbelastingssystemen*, het niet meer de moeite waard is om te gaan studeren, om rendementsredenen, evenals wij in een eerder artikel aantoonde, dat bij zeer hoge rentes vrijwel geen enkele investering meer een behoorlijk rendement geeft. Er moet daarom *harmonie* bestaan tussen rentevoet en investeringsbeleid, en ook tussen rentevoet en investeringen in opleidingen.

Filosofisch gezien is het treffend, dat onze conclusies in lijn zijn met oude leerstellingen, die men onder meer kan vinden in de christelijke bijbel en in de mohammedaanse koran. In beide boeken worden *rentes* hoger dan respectievelijk 25% en 3% scherp veroordeeld. Het is daarom niet zo vreemd, dat wij dezelfde strenge eisen ten aanzien van rendementsoverwegingen opleggen aan investeringen in het opleiden van levende wezens, als aan investeringen in het produkt van onze geest en onze handen: fabrieken en andere levenloze projecten. Wellicht zelfs zouden wij strengere eisen van rendement moeten aanleggen om onderwijs en opleidingen te stimuleren, in plaats van af te remmen.

#### 6. Nabeschuiving

De auteurs zijn Van der Hoek erkentelijk voor de tijd en moeite die hij heeft besteed in zijn analyse van ons artikel. Zoals blijkt uit ons antwoord moeten wij het, in grote lijnen, oneens zijn met zijn commentaar. Wij waarderen zijn werk, omdat het ons de gelegenheid geeft nog eens te wijzen op de verschillen in maatstaven die kunnen worden aangelegd bij onze beoordelingen. Deze verschillen gaan soms ten koste van het individu dat streeft naar verdieping van kennis en tasten de wisselwerking tussen het streven naar kennis en de resulterende beloning aan. (Behalve fysieke grondstoffen, die vermoedelijk binnen afzienbare tijd uitgeput zijn, heeft Nederland vooral behoefte aan geestelijke grondstof, *kennis en ervaring*).

Omdat onze maatschappijstructuur gebaseerd is op materiële beloningen van investeringen, het zogenaamde



## De archetypen van Hirschman

DRS. H. J. VAN DE BRAAK

In juni 1973 organiseerde de International Social Science Council in Belagio een internationaal seminar, getiteld „Politics between economy and culture”. Een gemengd gezelschap — bestaande uit vijf economen, acht politicologen, drie sociologen en één sociaal-anthropoloog — discussieerde daar over de meest uiteenlopende onderwerpen. Eén had een paper ingediend over territoriumconflicten (vgl. Israël-Egypte), een ander over ruimtelijke archetypen in religieuze overtuigingen (bijv. boven-onder, hemel-hel), weer een ander over de onmondigheid van patiënten in de gezondheidszorg enz. Op het eerste gezicht lijken zulke onderwerpen regelrecht uit de grabbelton te komen, bij nadere kennisname wordt duidelijk dat ze allemaal geïnspireerd zijn door een essay, geschreven door de bekende Harvard-econoom Hirschman 1). In deze studie heeft Hirschman enkele elementaire ideeën gelanceerd aangaande overeenkomsten en verschillen

rendement, moeten deze rendements-overwegingen, ten minste in dezelfde mate gelden voor *opleiding in kennis* als voor de *vruchten van de kennis*, de fabrieken. Is dit niet zo, dan verdwijnt de prikkel tot kennisvergroting en daardoor en als gevolg daarvan wordt ook het investeringsbeleid aangetast. En deze aantasting van het verrichten van investeringen treft de gehele bevolking.

De auteurs hopen met dit artikel een bijdrage geleverd te hebben tot de discussie rond de nivellering van lonen en salarissen: onze conclusie is, dat onder de huidige maatschappijvoorwaarden deze nivellering *te ver* is doorgevoerd en dat óf de *maatschappijvoorwaarden* veranderd moeten worden (lagere rentes, verminderde loonbelastingprogressie) óf de *nivellering* moet worden omgezet in een grotere *differentiatie*.

K. F. J. Niebling  
F. Grünfeld

in economisch en politiek handelen, ideeën die hij opdeed gedurende de evaluatie van een ontwikkelingsproject in Nigeria. Wat wilde het geval?

Hirschman probeerde een verklaring te vinden voor het feit, dat de Nigeri-aanse (overheids-)spoorwegen zulke slechte prestaties leverden, gezien de sterke competitie van de zijde van het (particuliere) vrachtwagenvervoer. Welnu, juist de aanwezigheid van een bevredigend alternatief maakte het vol-

---

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

---

gens Hirschman aannemelijk dat de onvolkomenheden van de spoorwegen werden getolereerd. In zijn woorden:

„In Nigeria then, I encountered a situation where the combination of exit and voice was particularly noxious for any recovery: exit did not have its usual attention-focussing effect because the loss of revenue was not of the utmost gravity for management, while voice did not work as long as the most vocal customers were the first ones to abandon the railroads for the trucks. It is particularly this last phenomenon that must be looked at more closely, for if it has any generality, then the chances that voice will ever act in conjunction with exit would be poor and voice would be an effective recuperation mechanism only in condition of full monopoly „when the customers are securely locked in” (blz. 45).

Voortbordurend op deze gevolgtrekking stelt Hirschman dat de economie zich te eenzijdig heeft geconcentreerd op *exit als terugkoppelingsmechanisme* (bijv. de klant die vanwege kwaliteitsvermindering van het éne produktmerk overstapt op het andere); terwijl de politicologie zich te sterk heeft gericht op *voice als terugkoppelingsmechanisme* (bijv. parlementaire kritiek op wetsontwerpen en budgetvoorstellen). Deze eenzijdigheid in beide disciplines valt als volgt te illustreren. De consument die van merk verandert, kan bedrogen uitkomen wanneer een en dezelfde onderneming beide produktmarkten blijkt te beheersen. In zulke omstandig-

heden sorteert consumentendesertie weinig effect en ligt het uitoefenen van kritiek, zoals dat door Ralph Nader c.s. bijvoorbeeld wordt gedaan, voor de hand. Op soortgelijke wijze valt te betogen dat buitenparlementaire oppositie kan worden geïnterpreteerd als een uit-treding uit het institutionele politieke bestel, aangezien de bestaande kanalen voor kritiek kennelijk te klein zijn geworden of verstopt zijn geraakt.

### Toepassingen

Hier te lande is Schuyt, bij mijn weten, de eerste geweest die de ideeën van Hirschman niet alleen heeft geïntroduceerd, maar ook heeft toegepast in zijn studie over *Burgerlijke ongehoorzaamheid* 2). Aan de hand van vijftien jaar ervaring met „civil disobedience” in Amerika gaat hij na onder welke voorwaarden burgers welbewust wetten kunnen overtreden op grond van morele en politieke overtuigingen. Theoretische grondslag voor zijn probleemstelling vormt het z.g. symbolisch-interactionistische „model”, dat de nadruk legt op de definiëring van een situatie als constituerende factor voor sociale ordening (vgl. de arts die nagenoeg het monopolie heeft om iemand als ziek/gezond te definiëren; zo niet, dan zou een heel andere sociale orde ontstaan!). Volgens het symbolisch-interactionisme wordt het sociale verkeer gekenmerkt door gestandaardiseerde interpretaties van het wederzijds handelen, interpretaties die zó vanzelfsprekend kunnen worden dat zij zich afsluiten van andere, betere werkelijkheidsinterpretaties.

---

1) Albert O. Hirschman, *Exit, voice and loyalty; responses to decline in firms, organizations and states*. Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1970. *Politics between Economy and Culture*, *Social Science Information*, Vol.13, no.'s 1, 3, 4/5, 6, 1974.

2) C. J. M. Schuyt, *Recht, orde en burgerlijke ongehoorzaamheid*, UPR, Rotterdam, 1972.

Welnu, Schuyt introduceert in zijn studie een belangrijke sleutel voor sociale ordening, nl. loyaliteit, d.w.z. het gemeenschappelijk delen in de wederzijds veronderstelde aanvaarding van een aantal uitgangspunten, waar weliswaar niet telkens op behoefte te worden teruggekomen, maar die ter discussie kunnen worden gesteld. Aangezien elk mens deel uitmaakt van diverse groeperingen, kunnen *loyaliteitsconflicten* ontstaan, waarop een tweetal reactiewijzen mogelijk zijn, nl. uittreding of kritiek. Burgelijke ongehoorzaamheid nu (vgl. „civil-rights“-beweging, studentenprotest, anti-oorlogsbeweging) verenigt beide reactiemechanismen in zich. Men plaatst zich zelf niet buiten de samenleving, zoals bij criminele ongehoorzaamheid, terwijl ordeverstoring en openlijke wetsovertreding de aandacht vestigen op de discrepantie tussen de feitelijke sociale orde en de normatieve rechtsorde.

Tijdens het genoemde seminar kwamen velerlei toepassingen van de exit-voice-notie aan de orde. Grofweg bestreken zij een *vijftal terreinen*:

1. Differentiatie- en disaggregatiemogelijkheden van exit en voice, waarbij het de vraag is of die termen zonder meer transposeerbaar zijn van de ene sector naar de andere resp. van het ene niveau naar het andere.

2. In hoeverre maken autoritaire structuren uittreding en kritiek (on-) mogelijk? Frappant in dit verband is de veronderstelling van Hirschman tijdens het seminar, dat de ontwikkeling van Amerika indertijd voor een belangrijk deel is toe te schrijven aan het feit dat massale emigratie vanuit Europa een soort ventiefunctie vervulde: de onmogelijkheid van effectieve kritiek op Westeuropese instituties (toenmalige eigendomsverhoudingen bijv.) dreef velen naar het „beloofde land“. Op soortgelijke wijze wordt de hedendaagse liberalisatie in Oosteuropese landen bemoeilijkt doordat het regime uittreding verhindert (Joden) en kritiek verbiedt (wetenschapsmensen en literatoren). Interessant is daarentegen de tolerantie van het socialistische regime in Cuba: Fidel Castro ziet kans een stabiel politiek klimaat te bewerkstelligen en tegelijkertijd te verhinderen dat Cuba een politiestaat wordt. Iets dergelijks is alleen mogelijk wanneer de critici wordt toegestaan te verdwijnen, wat het land de kosten van een immens apparaat van veiligheidspolitie bespaart.

3. Organisationele toepassingen. Men kan hier denken aan vraagstukken van

medezeggenschap, bedrijfsbezetting, concurrentiebeding, overtreding van fusiecode, boycotacties van consumenten e.d.

4. Ruimtelijke archetypen: binnen-buiten, boven-onder, links-rechts.

5. Territoriale consolidatie en grenshandhaving, zoals zich dat afspeelt tussen landen onderling (vgl. Israël, Cyprus).

#### Links en rechts

Alhoewel in dit bestek moeilijk recht kan worden gedaan aan alle ideeën en toepassingen die Hirschmans essay heeft ontketent, kan men zich afvragen of de ontwikkelde typologie op deze manier voldoende operationele waarde kan krijgen. Bovendien, is de exit-voice-notie eigenlijk niet nét zo simplistisch als de fight-flight-notie zoals die in sommige psychiatrische kringen wordt gehanteerd of als de links-rechts-notie zoals die bij stemgedrag, coalitievorming en politieke beeld- en meningsvorming optreedt? In elk geval moeten we, het voorgaande relativiserend, erop bedacht zijn dat „de wetenschap“ eerst een z.g. Aristotelische fase doormaakt, waarin orde wordt geschapen in de chaos door beschrijving en classificatie namelijk door typen en taxonomieën te ontwerpen. In een latere z.g. Galileïsche fase wordt getracht tot verklaring en voorspelling te komen in termen van variabelen 3).

Mij dunkt dat exit en voice dan ook variabel gemaakt dienen te worden (van klassen naar continua), willen zij niet blijven fungeren als theoretisch-interessante etiketten. Eén van de manieren waarop dat kan gebeuren is door voice te verbinden met de *onder-boven-dimensie*, waardoor een link wordt gelegd naar de sociale ongelijkheidsproblematiek (inkomenshervdeling, onderwijsdeprivatie, industriële democratisering enz.); voorts door exit (beter: move d.w.z. entry, exit) te verbinden met de *in-uit-dimensie*. Men stapt immers van het ene systeem naar het andere (vgl. echtscheiding, vrijwillig ontslag en andere vormen van mobiliteit). Aldus wordt loyaliteit geënt op een tweetal dimensies met een min of meer „schaalachtig“ karakter.

Toepasselijk in dit verband is de kritiek van Kroes op Hirschmans loyaliteitstheorie:

„Zo is ook voice, opgevat als kritiek binnen de organisatie, per definitie, de tegenhanger van exit en laat het, in die definitie, de interessante problematiek buiten be-

schouwing of niet juist uittreding de vrijheid verschaft voor kritiekuitoefening op de wijze waarop de organisatie die men heeft verlaten haar organisatiegrondslagen verzaakt. Zo is de oprichting van de PSP, hoewel historisch nauwelijks als exit uit de PvdA te beschouwen, ingegeven door de wens tégen het welfare-state-socialisme van de jaren 50 met zijn verwevenheid in structuren van advies en overleg de meer contesterende tradities van het socialisme uit te spelen. De exit (in de zin van optreden buiten de PvdA; voor vele kiezers was trouwens sprake van feitelijke exit uit de gelederen van de PvdA-stemmers) was geen uittocht uit de politiek, integendeel, ze was het verlaten van één organisatie teneinde haar van buitenaf te bestoken binnen de ruimere organisatiestructuur van de parlementaire democratie“ 4).

Men ziet, het is geen kwestie van exit óf voice, maar exit én voice, eenvoudigweg omdat loyaliteit geen één-dimensionaal verschijnsel is. Iets soortgelijks doet zich voor bij de beruchte links-rechts-termen, die grote etiketteerwaarde, doch geringe operationele waarde hebben. Zo is door Lipschits 5) indertijd een waardevolle poging gedaan om de links-rechts-indeling — die oorspronkelijk te maken schijnt te hebben met de ruimtelijke opstelling van partijen aan weerszijden van de koning, voorzitter of spreker — nader te nuanceren tot de indelingen: progressief/conservatief, niet-confessioneel/confessioneel, democratie/dictatuur, voor- en tegenstanders van overheidsbemoediging op sociaal-economisch terrein. *De méér-dimensionaaliteit van de links-rechts-ideologie* heeft recentelijk empirische bevestiging verkregen door een onderzoek naar de dimensionaliteit van politieke attitudes onder studenten 6). Memorabel is daarbij dat méér politieke kennis van zaken tot een duidelijker ideologische differentiatie en nuancering blijkt te leiden. Overigens, overmatige nuancering kan daarbij op de lachspieren werken. Lipschits citeert uit *de Volkskrant* van 13 januari 1969: „Op een PSP-conferentie omschreef Laurens ten Cate zichzelf als iemand, die behoort tot „het behoudende deel van de rechtervleugel van Nieuw Links in de PvdA“!“.

H. J. van de Braak

3) P. G. Swanborn, *Variabelen en hun meting*, Boom, Meppel, 1973, blz. 12.

4) R. Kroes, Transformatieproblemen bij het sociologisch denken, *Sociologische Gids*, 1974/2, blz. 92-112.

5) I. Lipschits, *Links en rechts in de politiek*, Boom, Meppel, 1969.

6) R. A. Roe, *Links en rechts in een empirisch perspectief*, Zwets en Zeitlinger, Amsterdam, 1975.

**Indien u niet álles op economisch gebied kunt lezen,  
dan kunt u ESB onmogelijk missen.**



# Boeken nieuws

L. H. Klaassen en P. Drewe: *Migration policy in Europe*. D. C. Heath Ltd., Saxon House, Westmead, Farnborough, Hants, Engeland, 1973.

In de jaren veertig en vijftig na de oorlog waren de Europese economieën bezig met de heropbouw van het menselijke en stoffelijke groeivermogen. Naarmate de verwezenlijking van de doelen in zicht kwam, verplaatste de belangstelling zich naar problemen die te maken hebben met evenwicht of met een evenwichtiger verdeling van de vruchten van de groei. Het evenwicht werd aanvankelijk van sectoraal standpunt, later ook van regionaal standpunt uit, omschreven. De vraag „hoe moeten de beschikbare middelen zo goed mogelijk over sociale projecten en industriële ontwikkeling worden verdeeld?” werd aangevuld met „hoe moeten de aanwezige middelen over groeiende, achteruitgaande en minder ontwikkelde gebieden worden verdeeld?”. Al waren er landen die reageerden met een beleid dat erop gericht was ongelijkheden glad te strijken, het vraagstuk van de ongelijke groei werd in de jaren zestig nog moeilijker gemaakt door de steeds verdergaande verstedelijking en de steeds sneller verlopende verhuizing van mensen uit de stadskernen naar nieuwe, zich uitbreidende voorsteden. De bevolking van Europa balde zich samen in het Nederlandse Randstadgebied, het Engelse Zuid-Oostgebied, het Duitse Roergebied en de Franse hoofdstedelijke regio. In 1970 woonde zowat de helft van de Nederlandse bevolking in de verstedelijkte westelijke, drie provincies omvattende regio, welke slechts een vijfde van de oppervlakte van het hele land beslaat. De spreiding van bevolking en economische activiteit in Frankrijk is goed weergegeven in de titel van Graviers boek *Paris et le désert français*. En al is de bevolking van Groot-Londen op het ogenblik dan ook ongeveer constant, het Zuidoosten overheerst duidelijk leven en bedrijvigheid in het Verenigde Koninkrijk van vandaag.

Nu is het eigenaardige, dat, terwijl de stedelijke regio's groeiden en de levensomstandigheden in de meeste steden verslechterden, noodlijdende gebieden noodlijdend bleven, omdat ze kennelijk weinig aantrekkelijks voor kapitaal en arbeid te bieden hadden. De sleutelvraag werd nu: „Hoe kunnen menselijke en financiële middelen ruimtelijk gericht worden?”, of, meer bepaald: „Met welke hefboom zou kunnen worden

bewerkstelligd, dat produktiemiddelen zich uit de overvolle steden naar de noodlijdende gebieden verplaatsen?”. Dat is, zo eenvoudig mogelijk geformuleerd, de vraag die de richting van de migratiepolitiek in Europa bepaalt.

Prof. Dr. Leo H. Klaassen, president-directeur van het Nederlands Economisch Instituut en lid van de Economische Faculteit van de Erasmus Universiteit Rotterdam, en Prof. Dr. Paul Drewe, van de afdeling der bouwkunde van de Technische Hogeschool te Delft, pakken de vraag allereerst aan door een begripkader op te stellen voor het toetsen van de hypothese dat:

„The magnitude of migration flow from region  $i$  to region  $j$  is directly related to the total number of non-agricultural jobs in  $j$  (destination) and to the total labour force in  $i$  (origin), and is inversely proportional to the distance between origin and destination. Thus the larger the number of non-agricultural jobs in  $j$ , the larger the labour force in  $i$ , and the shorter the distance between  $i$  and  $j$ , the greater will be the number of migrants moving from  $i$  to  $j$ ” (blz. 46).

In zijn eenvoudigste vorm is het model een op ruimtelijke interactie afgestemde formulering van het uit de literatuur over economische geografie welbekende graviteitsmodel, maar het vernuft waarmee het wordt uitgebreid en de spitsvondigheid waarmee het wordt geïnterpreteerd zijn uniek. Uit vroegere studies weten we dat de kosten verband houdende met de (psychologische en stoffelijke) afstand de bereidheid zich te verplaatsen negatief of in omgekeerde richting beïnvloeden, en dat de omvang van de migratiestroom een functie is van de grootte van de bevolkingen in de „verliezende” en de „winnende” regio's, en van hun gemiddelde inkomens. Maar Klaassen en Drewe tonen aan, dat omvang van de migratie en bereidheid zich te verplaatsen twee principieel verschillende verschijnselen zijn, en dat het aantal migranten afhangt van de mobiliteitsstructuur, die op haar beurt weer wordt bepaald door het gewicht toegekend aan de determinanten van de migratiestromen, en door de waarde van die determinanten. Dat is een punt dat van uitermate groot belang is om te kunnen begrijpen, waarom het beleid al dan niet doelmatig is. Migratiestromen reageren immers niet alleen op de

grootte van een gegeven prikkel (de waarde van de variabele), maar ook op het gewicht van die prikkel (grootte en teken van de coëfficiënt). Zodoende kunnen kleine impulsen, gegeven aan programma's met een hoog hefboom-effect, in uitwerking gelijk zijn aan hoge subsidies verstrekt aan programma's met geringe hefboomwerking. Een politiek die de grootte van de coëfficiënten beïnvloedt is doeltreffender dan een politiek van het verstrekken van hoge subsidies zonder meer.

Een tweede oorspronkelijke bijdrage vervat in het begripvormende gedeelte is de theoretische uiteenzetting over de tegenstrijdigheid tussen politieke maatregelen die beogen de gemiddelde inkomens te verhogen en maatregelen die bedoeld zijn om de migratie naar onderontwikkelde gebieden te versterken of de migratie uit die gebieden af te remmen. Dat die beleidsdoelen niet met elkaar in overeenstemming zijn te brengen werd allang vermoed, maar Klaassen en Drewe leveren een overtuigend bewijs. Ze voegen er evenwel terstond aan toe, dat er tegen het aanwijzen van gebieden die voor uit-migratie in aanmerking komen gedachte, zo niet onoverkomelijke bezwaren aan te voeren zijn. Net als de medicus, gebonden aan de Eed van Hippocrates, verbindt ook de politicus zich ertoe alles te doen wat in zijn vermogen ligt om de patiënt in leven te houden.

De zeer scheve leeftijdsverdeling die bij landverhuizing optreedt heeft wel de nieuwsgierigheid van andere migratie-analysten gewekt, maar zij hebben er geen bevredigende verklaring voor kunnen geven. Een aanzienlijk percentage van de migranten behoort tot de jonge werkers, in het bijzonder werkers van de leeftijd waarop ze net hun plaats tussen de werkende bevolking gaan innemen. In dit boek vinden we een duidelijk antwoord dat intuïtief aanspreekt. De kosten van een verhuizing, vooral de kosten verband houdend met het verbreken van sociale banden op de plaats die men gaat verlaten, en het opnieuw aanknopen ervan op de plaats waar men naar toe gaat, nemen toe naarmate men ouder wordt. En oudere mensen moeten niet alleen hogere psychologische lasten opbrengen, ze hebben ook minder voordeel bij een landverhuizing. De contante waarde van de totale stroom extra inkomsten die verhuizing naar een gebied met hogere lonen oplevert, is geringer naarmate de migrant dichter bij zijn pensioen is. Daarom behoort de verhuizingstoelage te worden toegekend volgens een schaal waarbij de leeftijd van de migrant in aanmerking wordt genomen.

In migratiestudies wordt maar zelden rekening gehouden met tegengestelde bewegingen, of met de terugkeer van migranten die teleurgesteld zijn over hun verhuizing.

Omdat „het aantal terugkerenden aanzienlijk is” (blz. 91) bevelen de schrijvers aan, de kosten van een ten onrechte genomen beslissing om te verhuizen op de migrant te verhalen, en hem er zo toe te brengen zich zo goed mogelijk op de hoogte te stellen van eventuele plaatsen van bestemming, zodat het verspillen van toelagen tot een minimum wordt beperkt. In afwijking van de gebruikelijke methode van verstrekking à fonds perdu zouden financiële stimulansen moeten worden verstrekt hetzij in de vorm van termijnen die zich over een bepaalde periode na de verhuizing uitstrekken en die geheel worden stopgezet als de migrant besluit terug te gaan.

Het boek *Migration policy in Europe* is in vijf delen onderverdeeld. Het eerste deel omschrijft het begrip „bereidheid tot verhuizen” en geeft aan wat voor vergissingen migranten kunnen maken bij hun besluit om te gaan verhuizen. Het tweede deel verwerkt de literatuur waarin de onderwerpen migratie en mobiliteit worden behandeld, en beschrijft de toetsing van bovengenoemd model. Met proefondervindelijk bewijsmateriaal uit Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland en Zweden wordt de hypothese statistisch getoetst, waarbij een hoog betrouwbaarheidsniveau wordt vastgesteld voor de belangrijkste variabelen: aantal arbeidsplaatsen in de secundaire en tertiaire bedrijvigheid in de regio van bestemming *j*, aantal arbeidskrachten in gebied van oorsprong *i*, en de fysieke afstand die *i* van *j* scheidt. Afhankelijk van het land verklaren de geschatte modellen 62 à 92% van de variantie in de migratie in uitgestelde perioden. Op basis van de geschatte parameters wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om na te gaan, met hoeveel doeltreffendheid alternatieve beleidsmaatregelen verhuizing naar andere regio's stimuleren. Hoe doeltreffend zijn bijv. subsidies verleend voor het creëren van arbeidsplaatsen als instrument voor het aantrekken van arbeidskrachten? Het antwoord is van belang:

„First, the effectiveness of job creation in terms of induced migration is largest in the Netherlands and Sweden, especially between small regions and between large regions for smaller distances. The effectiveness of job creation is extremely low in Great Britain and France. Secondly, the effectiveness of job creation in the Netherlands decreases very rapidly with distance... Sweden has a very high rank as far as the results for long distances are concerned. A general conclusion might be that mobility is highest in the Netherlands for smaller distances and in Sweden for larger distances. It is least in Great Britain and France” (blz. 53).

De tussen de landen bestaande verschillen in doeltreffendheid van beleid schijnen verband te houden met het bestaan van mogelijkheden om heen en weer te reizen in plaats van te verhuizen, met de grootte van het land, en misschien ook met de homogeniteit van sociale niveaus op nationale schaal.

Uit het met zorg opgestelde overzicht

van de maatregelen tot het bewerkstelligen van gerichte migratie komt de onthutsende conclusie naar voren, dat — behalve in Zweden — slechts een armzalig gering aantal werkers direct de uitwerking ervan ondergaat. Zo werden er in Nederland in het tijdvak 1960-1969 gemiddeld slechts 16 werklozen per jaar door zo'n maatregel geholpen. Ook waren de uitkeringen uitermate klein. De gemiddelde directe kosten per Nederlands geval bedroegen in 1968 \$ 150; in Frankrijk waren die kosten \$ 400. De Britse migratiepolitiek bereikte maar net 0,03 procent van de totale werkende bevolking. In Zweden daarentegen vullen migratiepolitiek en regionale politiek elkaar aan, en mede door de royale financiële stimulering is men er daar in geslaagd de mobiliteit te versterken. 6% van de Zweedse werkende bevolking werd in 1967/68 door de migratiepolitiek bereikt.

Bij hun evaluatie van de migratiepolitieke maatregelen oefenen Klaassen en Drewe kritiek op de subsidie-regelingen, en wijzen ze wegen tot verbetering aan (In het slothoofdstuk „Aanbevelingen” worden lang niet al de vele aan de hand gedane beleids-herzieningen samengevat; de krachtigste aanbevelingen komen in het voorlaatste hoofdstuk en elders voor, maar in de vorm van punten van kritiek op de bestaande politiek, waaruit aanbevelingen tot wijziging vallen af te leiden). O.a. dringen de schrijvers erop aan:

1. het bedrag van de bijdrage te laten variëren naarmate de migrant verder verhuist, en naar gelang de migrant al dan niet werkloos was voor hij ging verhuizen (om werkloosheidsuitkeringen te besparen en een extra macro-economisch voordeel te behalen);
2. tegenover een positieve toelage aan migranten die zich laten bewegen naar bepaalde aangewezen gebieden te verhuizen, een negatieve subsidie op te leggen aan degenen wier bestemming — bijv. een al overbevolkte stad — ongewenst wordt geacht uit het oogpunt van een optimaal nationaal vestigingspatroon.

De lezer kan slechts één gebrek aanwijzen in het boek, en het gaat dan meer om een verzuim dan om een vergissing. Ongetwijfeld zijn uitgesproken economische beleidsinstrumenten belangrijke bepalers van de migratie, maar zowel maatregelen van openbaar beleid als particuliere beslissingen hebben ook vaak onverwachte en onbedoelde regionale gevolgen. Zulke beleidsmaatregelen, in het boek buiten beschouwing gelaten, zou men „indirecte beleidsmaatregelen” kunnen noemen; daaronder vallen bijv. de wijze waarop regeringsaankopen worden gedaan, de aanleg van belangrijke wegen, programma's van stadsvernieuwing en -verbetering, compensaties voor het leveren van plaatselijke diensten en

landbouwsubsidies. Sommige maatregelen, zoals die welke de prijzen op de wereldmarkt van plaatselijk voortgebrachte goederen beïnvloeden, zijn nationaal gezien endogeen, maar hebben regionaal grote invloed. Andere zijn geheel of ten dele endogeen van nationaal standpunt, maar exogeen voor de regio's, zoals internationale handelsovereenkomsten. Trouwens, de meeste zo niet alle overheidsmaatregelen zullen verschillend uitwerken op verschillende gebieden. Sommige ervan kunnen belangrijk zijn, andere niet. Maar er zullen er maar heel weinig zijn die wat hun territoriale uitwerking betreft volstrekt neutraal zijn. Het schatten van de uitwerking van regionaal-indirecte beleidsmaatregelen zou vermoedelijk een ontzaglijk werk zijn; aangezien de indirecte politiek evenwel óf in dezelfde óf in tegengestelde richting kan werken als de directe politiek, zouden de gevolgen ervan toch ten minste onderkend en zo mogelijk gemeten moeten worden; zeker moeten ze bij de uitvoering van de als zodanig omschreven regionale politiek nauwkeurig gevolgd en zo nodig gecorrigeerd worden. Eén aanbeveling die gegeven wordt, is dát werk aan te vatten.

De professoren Klaassen en Drewe hebben in aanzienlijke mate bijgedragen tot kennis van de migratiepolitiek in het bijzonder en van beleidsanalyse in het algemeen.

De moeilijkste boeken om te bespreken zijn die welke óf zeer goed óf zeer slecht zijn. Waar moet je beginnen, waar moet je ophouden met het over de hekel halen van slecht werk? En wat valt er af te dingen op goed werk? Gelukkig is het onderhavige boek een goed boek.

L. S. Burns  
(Universiteit van Californië)

**esb**

Mededeling

#### Ad-hoc-beslissingen in marketing

De Junior Marketing Groep (JMG), onderdeel van het Nederlands Instituut voor Marketing (NIMA), organiseert op 23 augustus a.s. een bijeenkomst over ad-hoc-beslissingen in de marketing. Hieronder wordt verstaan het beïnvloeden van de marketing-mix op korte termijn.

Plaats: 't Hoogt, Hoogt 4, Utrecht.  
Kosten: f. 27,50 (leden en studenten); f. 35 (overigen).

Inlichtingen: NIMA, Van Alkemade-laan 700, Den Haag, tel.: (070) 26 43 41.

Een commissie, bestaande uit de hren Prof. Drs. S. L. Louwes (voorzitter), Drs. G. J. Arissen (secretaris), Drs. G. M. V. van Aardenne, Ir. C. J. Cleveringa, Drs. D. H. Franssens, Dr. Ir. A. W. G. Koppejan, Mr. H. P. Talsma en Ir. D. S. Tuynman, heeft na enige jaren studie een rapport gepubliceerd over de Europese landbouwpolitiek. De eindredactie van dit rapport werd verzorgd door Mr. F. Ph. Groeneveld. Het doel van de studie is „een liberale visie te presenteren voor de ontwikkeling van de Europese landbouw op korte en lange termijn, alsmede een beleidsvorm om aan die visie gestalte te geven”.

Na een korte inleiding wordt eerst ingegaan op de liberale visie op het economisch systeem (hoofdstuk 2). Uitgangspunten daarbij vormen de volgende factoren: de eigendomsverhoudingen; de beslissingsvrijheid van de burgers; het beloningstelsel en de invloed van de overheid op het gebied van inkomens, prijzen en sociale voorzieningen; de werking van het marktmechanisme en de beïnvloeding daarvan door machten als overheid, bedrijfsleven en vakverenigingen. Met betrekking tot deze factoren wordt, afgezien van de principes van geestelijke vrijheid, recht op initiatief en zelfontplooiing, in het rapport geen onveranderlijk standpunt ingenomen.

Ter verduidelijking van de ontvouwde gedachten worden van bovengenoemde principes enkele voor het landbouwvraagstuk van belang zijnde uitwerkingen gegeven.

Vervolgens worden, in hoofdstuk 3, de ontwikkeling en de structuur van de landbouw behandeld. Uiteengezet wordt dat er sprake is van een paradox: de technische ontwikkeling schept enerzijds het landbouwprobleem en kan het anderzijds oplossen door kostprijsverlagende schaalvergroting. De landbouwpolitiek moet zich volgens de commissie richten op schaalvergroting, omdat daardoor de mogelijkheden voor verbetering van de produktiviteit worden vergroot, zodat de boeren via relatieve daling van de kostprijs hun inkomens kunnen verbeteren. Zij wijst er daarbij op dat de totale produktie dient te worden afgestemd op de vraag. Is de produktie te groot, dan moet naar de mening van de commissie uitbreiding zoveel mogelijk worden nagelaten, omdat afvloeiing van arbeid — de commissie gaat ervan uit dat bedrijfsvergroting vrijwel alleen door het opheffen van bestaande bedrijven tot stand kan komen — en financiering van het vergrote agrarische bedrijf anders extra moeilijk worden.

In hoofdstuk 4 wordt zeer in het kort ingegaan op enkele sociologische aspecten van de landbouw, waarbij gebruik wordt gemaakt van de volgende driedeling: 1. het traditioneel-statische cultuurpatroon van de keuterboer; 2. het statische cultuurpatroon van de landbouwer; 3. het dynamisch-moderne cultuurpatroon van de agrarische ondernemer. In het daarop volgende hoofdstuk wordt een — eveneens korte — politicologische wandeling gemaakt door de Nederlandse landbouw. Deze wandeling biedt tevens, héél even, zicht op het Europese landbouwpolitieke systeem. De hoofdstukken 6, 7 en 8 zijn respectievelijk gewijd aan de in het verleden gevoerde landbouwpolitiek, het huidige landbouwbeleid en de in de toekomst uit een liberaal oogpunt gewenste landbouwpolitiek. Het geschrift wordt afgesloten met een, uit 15 punten bestaand, samenvattend hoofdstuk.

Hoe deze studie van de Teldersstichting te beoordelen? Allereerst dit: deze recensie is geschreven ten behoeve van belangstellenden in landbouwpolitieke aangelegenheden. Voor hen wil ik aangeven of het in het rapport besprokene naar mijn mening al dan niet goed uit de verf is gekomen. Of de *kleur* van de verf mij bevalt, zal ik daarbij in het midden laten, omdat ik het niet tot mijn taak als recensent reken een politiek oordeel uit te spreken. Wat ik wél wil zeggen is, dat het geschrift mij niet alleen genoegen heeft verschaft, maar mij ook heeft teleurgesteld. Het genoegen was vooral gelegen in het feit dat het in kort bestek veel biedt. Voor wie alleen maar wil weten wat de liberale visie op de landbouw is, kan volstaan met kennis te nemen van de laatste hoofdstukken of desnoods van de kern van het boekje die men onderaan blz. 75 vindt, waar wordt gezegd dat het plan van de commissie voor een versnelde structurele aanpassing van de Nederlandse landbouw op het volgende neerkomt:

1. overgang van arbeidskrachten uit de landbouw naar andere sectoren door vergroting van de zuigkracht van het regionale ontwikkelingsbeleid;
2. verlichting van het financieringsvraagstuk met behulp van een „Maatschappij voor Grondkrediet” en een aangepast pachtbeleid;
3. afstemming van het landbouwprijsbeleid op de kostenontwikkeling van het z.g. grensbedrijf;
4. invoering van een regeling voor bedrijfsbeëindiging op termijn, aangevuld met inkomenstoelagen.

Gaat de belangstelling verder en wil

men zich verdiepen in de agrarische problematiek of zijn kennis op het gebied van de landbouweconomie opfrissen, dan kan men het geschrift van de Teldersstichting ook gebruiken als een soort leerboekje voor agrarisch-economische politiek of als een repertorium. Het leent zich daartoe goed: het is zeer systematisch opgezet en het bevat tal van interessante uiteenzettingen en uitspraken. Zo bijvoorbeeld over de gevolgen van het toetreden tot de Europese Gemeenschap van Engeland, Ierland en Denemarken, over het systeem van variabele heffingen dat wordt vergeleken met het systeem van de „deficiency payments”, over de grondpolitiek en over de kapitaalvoorziening in de landbouw.

Door zijn rijke inhoud en zijn compactheid vraagt het boekje erom, met veel aandacht te worden gelezen. Hier en daar evenwel — en nu kom ik bij de teleurstellingen waartoe het geschrift óók aanleiding geeft — is de behandeling al te summier en zou een korte toelichting geen kwaad kunnen. Ook de formuleringen zelf geven soms aanleiding tot de vraag, wat nu precies wordt bedoeld. De taalkundige en technische verzorging van het geschrift laten duidelijk te wensen over: behalve dat er redactionele onzorgvuldigheden in zijn aan te wijzen, wemelt het van de zetfouten.

Is het op zich zelf al jammer dat het boekje niet zo goed verzorgd en op enkele plaatsen net wat te beknopt is, zeer teleurstellend vind ik het dat in het geschrift nauwelijks wordt ingegaan op het wereldvoedselvraagstuk, op de z.g. biologische of alternatieve landbouwmethoden, op de intensieve veehouderij en op de problemen van natuur-, landschaps- en milieubehoud. Deze missers worden in het voorwoord verontschuldigd door de mededeling dat de commissie „zich heeft geconcentreerd op de economische kant van het landbouwvraagstuk”. Alsof er aan de bio-industrie, om maar een van de verwaarloosde onderwerpen te noemen, geen economische aspecten zitten. Wie over deze actuele zaken toch een liberaal geluid wil horen, wordt vervolgens verwezen naar „publikaties, die in het jongste verleden door de Teldersstichting zijn uitgegeven of binnenkort zullen worden uitgebracht”.

Gaat men hiernaar op zoek, dan vindt men de genoemde vraagstukken inderdaad kort behandeld en wel op de blz. 144 t/m 155 van het later verschenen geschrift no. 26 over: *Milieu, groei en schaarste*. Ook al hadden deze 12 bladzijden in het hier besproken boekje gestaan, dan nog zou met name de relatie tussen landbouw en landschap, die slechts drie alinea's waardig werd geacht, er bijzonder bekaaid zijn afgekomen.

d.W.

Daniël Bell heeft niet een toekomstvoorspelling willen geven. Hij schrijft een „alsof”, een fictie, een logische constructie van wat zou kunnen gebeuren, waarmee de toekomstige werkelijkheid kan worden vergeleken. Hij kiest voor de term na-industriële, en niet voor navelisatie (Boulding), na-kapitalistisch (Dahrendorf) of na-modern (Etzioni); na-ideologisch (Feuer) of post-historisch (Eisenstadt). Elke keuze van een term markeert uiteraard een positiekeuze. Boulding analyseert de overgang van de passief ondergane biologische of sociale evolutie naar de actieve, sociale of geestelijke evolutie. Dahrendorf ziet de produktieverhoudingen niet langer de maatschappelijke verhoudingen bepalen.

Voor Bell staat de overgang van een door de industrie gedomineerde maatschappij naar een door de dienstensector gedomineerde maatschappij voorop. Zoals de industriële maatschappij een mogelijkheid werd door de bevrijding van de economie uit de banden van gezin, kerk en staat, zo ziet hij de nieuwe postindustriële samenleving doorbreken wanneer de economie weer beheerst gaat worden door de politiek. Terwijl de industrie op kon komen dank zij de vrije markt, geldt voor de postindustriële maatschappij, dat het centrale probleem gelegen is in de groei van een niet aan een markt gebonden welvaartseconomie en het ontbreken van een adequaat instrumentarium om openbare diensten toe te wijzen. Daarom moet de autonomie van de economische orde op haar eind lopen, en moeten nieuwe, gevarieerde, maar andere bestuursystemen opkomen. De leiding van de maatschappij kan niet langer hoofdzakelijk van economische aard blijven. De politiek moet het laatste woord krijgen.

Terwijl in de vroeg-kapitalistische maatschappij de bezittende klasse centraal stond, wordt de laat-industriële samenleving gekenmerkt door de scheiding van bezit en leiding in de economie. Maar in de postindustriële samenleving verschuift het zwaartepunt naar de „professionele klasse”. De nieuwe maatschappij is een kennismaatschappij. De leiding valt in handen van de wetenschappelijke, de technologische, de besturende en de culturele variant van de professies. „De wetenschappelijke stand — zijn ethos en zijn organisatie — is de monade, die het beeld van de toekomstige maatschappij in zich draagt”. Daarmede ligt de gehele problematiek van de relatie tussen wetenschap en de besturing van de maatschappij voor ons. Wanneer de maatschappij niet meer buiten de wetenschap kan, hoe moet dan de relatie zijn tussen wetenschap en maatschappij? En wie moet die relatie definiëren?

De wetenschappers? Wie bepaalt welke de prioriteiten zijn binnen de ontwikkeling van de wetenschap, die immers weer bepalend zijn voor de maatschappelijke ontwikkeling?

Bell werpt zich ook op het moeilijke probleem van de meritocratie. De post-industriële maatschappij is van oorsprong en op logische gronden een meritocratie. Verschillende status en inkomsten zijn gebaseerd op technische „kundigheid” en hogere opleiding. Maar daarmede ontwikkelt zich de problematiek die moet voortvloeien uit ons streven naar gelijkheid en de onvermijdelijke ongelijkheid van een meritocratie. Het moderne „populisme” is de reeds nu naar voren komende reactie op de meritocratische tendenzen van de post-industriële samenleving. „Het huidige populisme”, zegt Bell, streeft in zijn aanspraak tenslotte naar een complete nivellering. Het is niet vóór de rechtvaardigheid, maar tégen de elitevorming; zijn impuls is niet het recht, maar ressentiment”. (De vertaler vertaalt hier het Engelse „ressentiment” door wrok, beter zou zijn afgunst). Bell pleit voor een „well tempered meritocracy”. Hij aanvaardt dat er gelijkheid moet zijn, in die zin dat iedereen hetzelfde respect toekomt. Maar hij pleit ervoor, dat er wél verschil is in de mate van „praise” (lofprijzing, zegt de vertaler), die men aan bepaalde mensen, op grond van hun bekwaamheid toekent. Want „er is geen reden, waarom het beginsel van de meritocratie in het bedrijfsleven en bij de overheid niet zou gelden. Men heeft ondernemers nodig, die de produktieve rijkdom vergroten. Men heeft mensen in de regering nodig, die regeren. De kwaliteit van het leven wordt in iedere maatschappij in aanzienlijke mate door de kwaliteit van het leiderschap bepaald”.

De pré-industriële en de industriële samenleving waren vóór alles bezig met een strijd tegen de natuur, om de schaarste op te heffen. De na-industriële samenleving is veeleer een strijd tussen de mensen onderling. De vraag is nu voor het menselijk ras niet langer het voortbestaan, maar de levensstandaard, geen biologie, maar sociologie. Bell is dus niet zo pessimistisch als Forrester. De problematiek van de na-industriële samenleving is dan gegeven door communicatie, het verwerven, selecteren en verwerken van informatie, coördinatie en daarmee inspraak en de daarmee verbonden frustraties (toegenomen medezeggenschap leidt tot toename van groepen die elkaar controleren en dus een impasse), planning van tijd en ruimte, organisatie.

Bell ziet tenslotte een toenemend uiteengaan van de sociale structuur (eco-

nomie, technologie en beroepensysteem) en de cultuur (de symbolische weergave van de zin van het bestaande). De sociale structuur wortelt in functionele rationaliteit, de cultuur in de daarmee strijdige ontplooiing van het individu (de vertaler: „de verheffing van het ego”). De cultuur richt zich steeds duidelijker tegen het bestaande. Maar Bell is van die „tegencultuur” niet onder de indruk. „Men voelt zich duidelijk in opstand tegen de burgermaatschappij”, die allang is verdwenen. „De tegencultuur heeft niet anders gedaan dan de dubbele tendens van cultureel modernisme en kapitalistisch markthedonisme voort te zetten, welke reeds zestig jaar geleden ontstonden”. Hij is pessimistisch ten aanzien van deze nieuwe impuls. Haar ontbreekt een „diepgeworteld zedelijk besef” en daarmede vormt zij een bedreiging voor het voortbestaan van een maatschappij, waarvoor zij geen wezenlijk alternatief biedt.

Ik heb getracht een beeld te geven van het werk van Daniël Bell, zoals dat in de vertaling van verminkt en onduidelijk overkomt. De kracht van het werk is tegelijkertijd de zwakte ervan. Het brede canvas geeft de mogelijkheid van brede generalisatie, die ongetwijfeld aanspreekt en bestaande tendenzen in het licht zet. Maar tegelijkertijd moet deze generalisatie teleurstellen, omdat er te veel in één groep wordt afgedaan. Vergelijkt men Bells boek met dat van Touraine (*Production de la société I*) dan moet het gebrek aan diepgang van Bell opvallen. Juist omdat Touraine zich meer beperkt in zijn focus, komt hij tot interessanter en onthullender conclusies dan Bell, die in wezen nog eens goed op een rij zet wat wij al wisten.

Een sociale toekomstverkenning luidt de ondertitel van de Nederlandse vertaling van het boek van Bell. Een wat magere weergave van het oorspronkelijke „A venture in social forecasting”. Daarmede komt men direct op de problematiek van elke vertaling. In dit boek is de kwaliteit van het Nederlands bepaald niet te prijzen. „Economy” wordt vertaald door „bezuiniging”, „polity” door „politiek” en „self-enhancement” door „zelfverheffing”, een „ordering device” wordt een „ordenende leus”, als iemand begrijpt wat ik bedoel. Bells toch wel beeldend Engels vermagert tot hier en daar onbeholpen Nederlands, waarbij de verleiding groot is het Engelse origineel erbij te halen. Ik vind het bovendien een bezwaar dat het boek ongeveer gehalveerd is. Ik vraag mij af, of wie werkelijk geïnteresseerd is in het boek, toch maar niet liever het origineel zal willen lezen.

W. Albeda

1) Zie mijn column: „Conflictverschuiving” in *ESB* van 6 februari 1974.