

Vraagtekens bij CEC-nota

De economische situatie is slecht. Daarbij blijft het overigens niet, want volgens de Centrale Economische Commissie (CEC) is het onmogelijk op middellange termijn voor de economische problemen een aanvaardbare oplossing te vinden. Deze conclusie is te trekken uit de nota *Een economische verkenning van de periode 1976-81*, die de CEC ten behoeve van de kabinetsformatie samenstelde. Toch doet de CEC een aantal aanbevelingen die, heel kort samengevat, neerkomen op zowel een nullijn voor de collectieve sector als voor de lonen. Zij hoopt dat daarmee de rendementen voldoende toenemen om de werkloosheid te doen afnemen bij een geringe inflatie. Een forse afname van de werkloosheid kunnen we overigens wel vergeten, want hoe we de CEC-nota ook bezien, we moeten er rekening mee houden dat in 1981 de werkloosheid zo'n 200.000 manjaren zal bedragen. Zou het huidige kabinetsbeleid worden voortgezet — dus met 1%-norm en met aanvullende maatregelen zoals de WIR — dan zal de werkloosheid in 1981 zijn opgelopen tot 250.000 à 275.000 manjaren.

Hoewel bovenstaande conclusies niet zo erg afwijken van het rapport van de Commissie Economische Deskundigen van de SER, dat enige tijd geleden verscheen, moeten er toch vele vraagtekens bij de analyse van de CEC worden geplaatst. Het eerste vraagteken betreft het toegepaste model. De berekeningen zijn gemaakt met het VINTAF II-model, een variant van het jaargangenmodel van Den Hartog en Tjan, aangevuld tot een volledig macro-economisch model met o.a. een investeringsfunctie en de sociale-verzekeringssector. Het rapport wekt echter de indruk dat eveneens het kwartaalmodel van Driehuis, reeds toegepast in het laatst verschenen Centraal Economisch Plan, is gebruikt. Immers, het VINTAF-model geeft gemiddelde jaarcijfers van 1976 t/m 1981, terwijl het kwartaalmodel echte jaarcijfers geeft. Uit het feit dat het rapport zowel de gemiddelde cijfers over de periode 1976/1981 als de jaarcijfers over 1977 geeft, kan worden afgeleid dat beide modellen zijn toegepast. Een probleem hierbij is dat er geen met het kwartaalmodel berekende cijfers voor 1978 zijn verstrekt, terwijl die normaal gesproken reeds beschikbaar moeten zijn. Immers, t.b.v. de begrotingsvoorbereiding stelt de CEC in de loop van mei prognoses voor het komende jaar op. Een kwaadspreker zou zeggen dat hier willekeurig met cijfers is gegooid. Het zou de CEC sieren als ze wat meer informatie zou verschaffen over het toegepaste model.

Het tweede vraagteken kan worden geplaatst bij het VINTAF-model. De eerste variant daarvan heeft evenals het jaargangenmodel veel discussie opgeroepen. Een wetenschappelijke discussie over VINTAF II heeft nog niet plaatsgevonden. Dat is jammer, en wel om twee redenen. In de eerste plaats is gebleken dat de CED van de

SER, waarin de directeur van het CPB als adviseur optreedt, geen gebruik van VINTAF II heeft gemaakt, hoewel het wel reeds beschikbaar was. In de tweede plaats zijn een aantal prognoses in het rapport onbegrijpelijk. Tot nu toe werd altijd beweerd dat de 1%-norm tot inverteffecten zou leiden. D.w.z., beperking van de collectieve lasten tot 1% van het nationale inkomen zou ertoe leiden dat de rendementspositie van de bedrijven omhoog gaat, waardoor de economische bedrijvigheid wordt bevorderd, zodat — ex post — de stijging van de lastendruk minder dan 1% zal zijn. Thans blijkt echter dat er geen inverdien-, maar uitverdieneffecten optreden, want de ex ante 1%-norm blijkt ex post een 1,2%-norm te worden. Het rapport concludeert daaruit zonder commentaar dat aan een norm voor de collectieve-lastendruk slechts een zeer beperkte operationele waarde mag worden toegekend. Is hiermee de economische ratio achter de bezuinigingen in de collectieve sector verdwenen en verworden tot een politieke ratio? Na kennisneming van de aanbevelingen lijkt de vraag met ja te moeten worden beantwoord.

Hiermee ben ik aangekomen bij het volgende vraagteken. VINTAF II is een macro-model en geeft dus slechts macro-getinte aanbevelingen. Een regering die een actief beleid wil voeren, kan daarmee niets beginnen. Als zij bezuinigt op overheidsbestedingen, doet ze dat niet „gemiddeld” zoals in het model, maar op specifieke bestedingscategorieën. Uitsplitsing van de overheidsbestedingen naar arbeidsintensiteit is noodzakelijk om de werkgelegenheidseffecten van de bezuiniging te bepalen. Ook een dergelijke uitsplitsing naar bedrijfssectoren zou zinvol zijn. Vervolgens zou ik graag willen weten waar arbeidsplaatsen worden gecreëerd en waar ze verdwijnen bij voortzetting van het huidige beleid. Het is moeilijk voor te stellen dat — om een voorbeeld te noemen — de scheepsbouw zal worden gered door verlaging van de collectieve lasten. De aanbevelingen berusten voor een groot deel op een aangenomen financieringstekort van de overheid van 5% van het nationale inkomen. Nergens is aangegeven waarom 5% en geen 3, 4, 6 of 7%. De 5% lijkt uit de hoge hoed te komen. Dat is jammer, want zouden we dat tekort endoogen in plaats van exoogen maken, dan zou met behulp van de in het rapport berekende beleidsvarianten kunnen worden geconcludeerd dat meer overheidsbestedingen een gunstig effect op de economie, met name op de werkgelegenheid, hebben.

Zo zou ik nog pagina's lang kunnen doorgaan. Een vraag die mij bijv. intrigeert, betreft het in evenwicht houden van inkomsten en uitgaven van de sociale sector, terwijl duidelijk uit de varianten blijkt dat financiering van die sector uit de algemene middelen voordelig kan zijn.

L. Hoffman

Inhoud

<i>Drs. L. Hoffman:</i> Vraagtekens bij CEC-nota	641
Column De consument, door <i>Dr. J. Bartels</i>	643
<i>Dr. W. Tims:</i> De schuldenpositie van de ontwikkelingslanden	644
Vacatures	646
<i>Drs. J. M. Verhoeff:</i> Vervoerpolitiek. Grensgebied tussen politieke wenselijkheid en economische werkelijkheid (I)	647
Ingezonden Lovins' Story, door <i>Drs. D. W. Everts</i> , met naschrift van <i>Drs. F. van Oostvoorn</i>	651
Mededelingen	651/656
<i>A. van Dam:</i> Is het water over de dam? Water als een economisch goed	652
Stichting het Nederlands Economisch Instituut. Verslag over het jaar 1976	653
Toets op taak Vraagtekens bij het bestuurlijk handelen, door <i>D. A. P. W. van der Ende</i>	657
Boekennieuws L. J. J. van Eekelen: De grondstructuur voor monetaire integratie, door <i>Prof. Dr. C. J. Rijnvos</i>	659
E. A. A. M. Lamers: Joint ventures between Yugoslav and foreign enterprises, door <i>Dr. H. Thomas</i>	660

Ook al zijn de bouwvakkers op vakantie, ESB blijft goed gefundeerde informatie geven.

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:

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.
Adjunct-redacteur-secretaris: L. van der Geest.

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.

Abonnementprijs: f. 130,— per kalenderjaar (incl. 4% BTW); studenten f. 88,40 (incl. 4% BTW), franco per post voor Nederland, België, Luxemburg, overzeese rijkdelen (zeepost).
Abonnementen kunnen ingaan op elke gewenste datum, maar slechts worden beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.

Betaling: Abonnementen en contributies (na ontvangst van stortings/giro-acceptkaart) op girorekening no. 122945, of op bankrekeningno. 25.50.56.877 van Bank Mees & Hope NV, Coolsingel 93, Rotterdam, t.n.v. Economisch Statistische Berichten te Rotterdam.

Losse nummers: Prijs van dit nummer f. 3,— (incl. 4% BTW en portokosten).
Bestellingen van losse nummers uitsluitend door overmaking van de hierboven vermelde prijs op girorekening no. 122945 t.n.v. Economisch Statistische Berichten te Rotterdam met vermelding van datum en nummer van het gewenste exemplaar.

Advertentieverkoop:

Roelants/EPR
Postbus 7021
Den Haag
Telefoon (070) 68 17 75 / 23 41 03
Telex 33101

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

*Dit adres alleen gebruiken voor opgeven van abonnementen.

De consument

Veel is er in de afgelopen decennia in beweging geweest in onze samenleving. Al hetgeen aan veranderingen heeft plaatsgevonden, heeft de ene institutie in onze maatschappij anders en meer of minder beïnvloed dan de andere. Wellicht is geen institutie meer aange- raakt door het geheel van deze evoluerende krachten dan de institutie, die de consument-is.

Die vele zich wijzigende factoren hebben zeker een heel grote importantie gehad op het consumptiepatroon van de huishoudingen. Anders gezegd: ook de „period of transition”, die onze generatie heeft meebeleeft en meoonder- vonden, heeft ons als mens en als con- sument doen evolueren.

Het is al een oude waarheid, dat stij- gende koopkracht het consumptie- patroon van de consument beïnvloedt. Vooral de periode van na de tweede wereldoorlog heeft ons geleerd, dat er veel meer factoren dan alleen deze zijn, die hun uitwerking op de consumptieve prioriteiten niet hebben gemist. Eén daarvan is zeker de „éducation per- manente”, die steeds grotere delen van de wereldbevolking ondergaan door een veelheid van media. Vastgesteld kan dus worden, dat niet alleen groeiende bestedingsmacht de mogelijkheden van de consument heeft vergroot en ge- wijzigd. Ook zijn betere en voortdurende „opleiding” heeft vergroot en gewijzigd. Ook zijn, betere en voortdurende „opleiding” heeft in belangrijke mate zijn consumptieve wensen en eisen mede bepaald. Zeker is ook, dat de con- sumentenorganisaties, wier ontstaan uit het begin van de tweede helft dezer eeuw dateert, van grote invloed zijn geweest bij de vorming van een steeds meer vol- wassen consument. Het „consumen- tisme” is een begrip, dat in de nieuwste Van Dale voorkomt, maar vast en zeker in vele vorige drukken geen plaats vond.

De stijgende welvaart en de relatie daarvan met het consumptiepatroon heeft zijn weerslag gevonden in het toegenomen deel van het inkomen dat wordt besteed aan duurzame consump- tiemiddelen, waarvan de auto een heel duidelijk voorbeeld is. Dit heeft ook ge- leid tot een groei van de uitgaven voor het reizen. Daarbij valt duidelijk op hoe steeds meer mensen tijdens hun vakantie verdere afstanden overbruggen en het vliegtuig voor steeds grotere groepen van de bevolking geen onbekend ver- voermiddel meer is.

De betere „opleiding” van de con- sument is een factor, die ook de relatie tussen producent en consument heeft be- invloed. Om een aantal redenen hebben grote groepen van producenten al lang de behoefte gevoeld een veel directere relatie met de consument tot stand te brengen dan vroeger het geval was. De positie van de handel werd anders dan voorheen en veel verkopers werden in dat proces tot merchandisers. De verantwoordelijkheid van de onder- nemer werd veel meer dan alleen maar



de aanbieder van goederen en diensten. Meer aandacht moest worden besteed aan de verlangens van de consument ten aanzien van voorlichting, van service, van veiligheid en dergelijke zaken. Aan die ontwikkeling is, zo meen ik, nog geen einde gekomen. Al lang is het besef bij producenten gegroeid, dat hun ver- antwoordelijkheid verder gaat dan alleen het verkopen van de goederen of de diensten aan de consument.

Die functie van de onderneming in relatie tot de consument heeft ook geleid tot het opstellen van beleidsuitgangspunten voor groepen van producenten. Gedragsregels ten aanzien van reclame- uitingen bestaan al lange tijd. Die heb- ben soms betrekking op het uitsluiten van bepaalde media of bepaalde leef- tijdsgroepen van consumenten voor reclame-activiteiten; ze hebben veelal ook betrekking op systemen van stan- daard-productinformatie. In dit ver- band wijs ik erop, dat de Commissie voor de Nederlandse Voedsel- en Agra- rische Industrie (VAI) de ontwikkeling van internationale en nationale voe- dingsmiddelen voorstaat in de vorm van vrijwillige voedingswaarde-etikettering.

Veel aandacht wordt ook gegeven aan de behandeling van consumenten- klachten. In de verzekeringswereld be- staat voor dit doel al sedert enige jaren een ombudsman. In andere sectoren zijn het de individuele ondernemingen, die aan dit aspect steeds meer aandacht geven.

In het kader van de ontwikkelingen, die ik hierboven maar heel globaal aan- duidde, is het begrijpelijk, dat ook de overheden zich meer en meer met de consument zijn gaan bemoeien. Lang voordat het woord consumentisme in ons spraakgebruik ingeburgerd raakte, kenden vele landen al een warenwet- geving. Van recentere datum zijn aanbe- velingen of voorschriften van de over- heid ten aanzien van de produkt- informatie. In de laatste jaren hebben gezondheidsaspecten een steeds centra- lere plaats gekregen ook in het consu- mentenbeleid van vele overheden. De voorlichting van de consument bleef niet alleen een taak van de consumenten- organisaties, maar werd ook door de overheid ter hand genomen.

Het Verbond van Nederlandse Onder-

nemingen en het Nederlands Christelijk Werkgeversverbond hebben kortgeleden een brochure het licht doen zien onder de titel *Consumenten- en consumptiebe- leid*. Die titel sluit aan bij het taalgebruik van de Interdepartementale Commissie voor Consumentenvraagstukken (ICC).

Wat nu verstaat de ICC onder con- sumptiebeleid. Dat is een op dit ogen- blik nog vager begrip dan het consu- mentenbeleid waarover ik in de vorige alinea's al sprak. Een belangrijk ele- ment in het consumptiebeleid wordt ge- vormd door de wisselwerking tussen het consumentengedrag en de doelstel- lingen van het sociaal-economische, wel- zijns-, milieu- en ruimtelijke orderings- beleid. Hier raak ik een uiterst belang- rijk en teer punt. Ik doel hier op de keuze- vrijheid van de consument.

In ons maatschappelijk stelsel gaan wij gelukkig uit van de vrijheid van de consu- ment in de keuze van zijn besteding. Zoals voor vele vrijheden geldt ook voor deze vrijheid, dat het nodig kan zijn aan die vrijheid zekere beperkingen te stellen. Zo kan het volksgezondheidsbeleid tot een beperking van die vrijheid moeten leiden. Evenzeer kan het milieubeleid tot een restrictie van die vrijheid nood- zaken. Met grote nadruk stel ik wel, dat een ieder zich bewust moet zijn van het uitgangspunt, dat de consument een mondige burger is, die in principe zijn eigen keuze zal moeten maken. Dat be- tekent, dat iedere beperking die aan die keuze moet worden gesteld, zeer wel- overwogen moet worden gemaakt en zeer goed gefundeerd zal moeten zijn.

Dit uitgangspunt van de mondigheid van de consument en het principe van de vrije keuze voor de consument be- palen ook in belangrijke mate de relatie tussen producent en consument. De con- sument beslist hoe hij zijn koopkracht wil besteden. De wel eens gehoorde verhalen als zou de reclame in staat zijn de consumenten te manipuleren, zijn niet alleen feitelijk onjuist, maar ze tasten ook een belangrijke basis van ons maatschappelijk stelsel aan. Natuurlijk, de reclame heeft een informatieve taak. Even natuurlijk is het, dat de reclame een wervende functie heeft. Maar wie stelt, dat de reclame de consument manipuleert, onderkent niet de vol- wassenheid van de consument. De con- sument is een kiezer wat het beste- den van zijn koopkracht betreft. En ook op het terrein dat het onderwerp van deze column is, zou ik niet graag gaan twijfelen aan de waarde van het algemeen kiesrecht.

De schuldenpositie van de ontwikkelingslanden

DR. W. TIMS

Sinds de oliecrisis van 1973 zijn de tekorten op de betalingsbalansen van de ontwikkelingslanden sterk toegenomen. Desondanks vindt Dr. Tims, verbonden aan de Vrije Universiteit te Amsterdam, dat de schuldenpositie van de ontwikkelingslanden geen reden tot grote zorg geeft. In dit artikel zet hij uiteen waarom.

De verhoging van de olieprijs sinds 1973 en de recessie in de industrielanden hebben de betalingsbalansen van de ontwikkelingslanden sterk verstoord. Daartoe hebben eveneens de fluctuerende prijzen van grondstoffen en de prijsstijgingen van fabrikaten in de internationale handel belangrijk bijgedragen. Voor de meeste ontwikkelingslanden was het niet mogelijk de invoer voldoende aan te passen aan de veranderde uitvoeropbrengsten en de verslechterde ruilvoet om het tekort op lopende rekening te handhaven op het peil van voorgaande jaren. De aanzienlijke vergroting van deze tekorten noopte tot veranderingen van de deviezen-reservepolitiek, ofwel tot vergroting van de netto kapitaal-invoer. Het reactiepatroon van de ontwikkelingslanden sinds 1973 op de externe verstoringen was verre van uniform en hangt samen met de economische positie van deze landen tot 1973, de omvang van de verstoring voor elk individueel land en, bovenal, van de middelen die elk van deze landen beschikbaar hebben om moeilijkheden van externe oorsprong het hoofd te bieden.

De omvang van het betalingsbalansprobleem van de ontwikkelingslanden blijkt uit het totale tekort op de lopende rekening dat oliep van gemiddeld \$ 10,1 mrd. in 1971/1973, tot gemiddeld \$ 34,5 mrd. in de drie daarop volgende jaren. Deze bedragen hebben uiteraard alleen betrekking op de groep van ontwikkelingslanden die niet behoren tot de OPEC-groep. Een samenvatting van de financiering is gegeven in tabel 1 waaronder met name de veranderingen in de beweging van deviezen-reserves en in de omvang van buitenlandse leningen de aandacht verdienen.

De valuta-reserves van de ontwikkelingslanden stegen snel in de jaren tot en met 1973, maar sindsdien is een stagnatie opgetreden waardoor reserves als percentage van de invoer zijn teruggelopen. Dit heeft het evenwel mogelijk gemaakt, de kapitaal-invoer in minder sterke mate te doen toenemen dan het tekort op lopende rekening. Voorts hebben nominale stijgingen van particuliere investeringen en van schenkingen eveneens bijgedragen tot de financiering van het tekort, terwijl daarnaast omvangrijk beroep werd gedaan op het IMF; hier speelde de „Oil Facility” een belangrijke rol. Desondanks heeft het beroep op netto-leningen vanuit het buitenland zich meer dan

Tabel 1. Financiering van de lopende rekening van de niet-olie exporterende ontwikkelingslanden, 1971/1973 en 1974/1976 (in mrd. US \$)

	Jaarlijkse gemiddelden voor:	
	1971/1973	1974/1976
Tekort op lopende rekening	10,1	34,5
Toeneming van deviezenreserves	5,8	1,0
Totale kapitaal-invoer (netto)	15,9	35,5
Waarvan: particuliere investeringen	2,4	4,5
schenkingen	3,3	5,6
trekkingen op het IMF	0,1	1,9
Overig kapitaal (netto leningen)	10,1	23,5

verdubbeld en daardoor is een sterke stijging van de schuldenlast van deze landen tot stand gekomen.

De totale uitstaande schuld op het einde van 1973 wordt geschat op \$ 79 mrd. daarbij afziend van schulden met een looptijd van een jaar of minder. Waarschijnlijk bedragen deze schulden op het einde van 1976 omstreeks \$ 144 mrd., een stijging dus met ruim 22% per jaar. In 1973 bestond nog ongeveer de helft van de uitstaande schulden uit officiële leningen waarvan een groot deel was verstrekt op relatief gunstige voorwaarden; de toename tussen eind 1973 en eind 1976 bestond echter maar voor ongeveer een derde uit dergelijk kapitaal, terwijl de overige twee derden werden verstrekt uit particuliere bronnen en in hoofdzaak tegen de geldende marktvoorwaarden. De benodigde additionele kapitaal-invoer bestond dus grotendeels uit particulier kapitaal, waarbij de internationale banken een grote rol speelden als geldverstrekkers. De toeneming van de totale schulden van de ontwikkelingslanden wordt daardoor nog overtroffen door de toeneming van de rente en aflossingslasten; gemiddeld genomen zijn de kosten per eenheid uitstaande schuld gestegen door de gewijzigde samenstelling naar kapitaalbronnen.

Geen reden tot grote zorg

Deze situatie beziende is het verklaarbaar dat de schuldtoestand van de ontwikkelingslanden een onderwerp is geworden dat aandacht trekt. Regeringen van ontwikkelingslanden hebben algemene maatregelen tot verlichting van hun schuldenlast tot onderwerp van onderhandeling gemaakt in verscheidene internationale organisaties en conferenties; de betalingsmoeilijkheden van Zaïre in het afgelopen jaar en geruchten over gelijksoortige moeilijkheden elders zijn geregeld in de publiciteit: de banken die bij de particuliere kapitaalverstrekking aan ontwikkelingslanden zijn betrokken, laten van tijd tot tijd vernemen dat een verdere groei van de schuldenpositie naar hun

mening ofwel gevaarlijk, of zelfs ontoelaatbaar is. De hier volgende analyse heeft evenwel tot doel, te suggereren dat de toestand niet zo ernstig behoeft te worden gezien. In zijn algemeenheid is de gedachte dat de schuldenpositie van de ontwikkelingslanden reden tot grote zorg geeft, niet juist, hoewel dat niet uitsluit dat bepaalde landen in de komende jaren in moeilijkheden kunnen komen. Maar dat verschijnsel was ook in het verleden te constateren; er is geen reden om aan te nemen dat dit in de toekomst méér het geval zal zijn.

De conclusie die hierboven is geformuleerd vindt haar basis in drie elementen van analyse:

- a. de ontwikkeling van de schuldenlast in de jaren tot 1973;
- b. de effecten van inflatie;
- c. het gewijzigde karakter van de recente kapitaalstromen.

Daarbij moet tevens een onderscheid worden gemaakt naar landengroepen, omdat belangrijke verschillen bestaan tussen groepen van ontwikkelingslanden onderling. De armste landen met hoofdelijke inkomens beneden \$ 200 in 1973 vormen een aparte groep, hoofdzakelijk gelegen in Zuid-Azië en Afrika ten zuiden van de Sahara; de overige ontwikkelingslanden (alweer met uitzondering van de OPEC-groep), gelegen in Latijns-Amerika, rond de Middellandse Zee en in Zuidoost-Azië, geven een ander patroon te zien.

De uitstaande schuld van de armste landen groeide tussen 1968 en 1973 met tien procent per jaar. De gemiddelde jaarlijkse stijging van de internationale prijzen van fabriekanten — de voornaamste invoer van de ontwikkelingslanden — was daaraan nagenoeg gelijk. In reële termen, dat is in termen van invoer die moet worden opgeofferd voor rente en aflossing, zijn de schulden dus niet toegenomen. In feite was er zelfs van een afnemings sprake, omdat de gemiddelde leningvoorwaarden geleidelijk nog gunstiger werden. Hoewel de uitvoer van deze landen zich slechts langzaam vergrootte, leidde dit toch niet tot een verzwarende van de last van hun schuldenbetalingen; tussen 1968 en 1973 schommelden de rente en aflossingsbetalingen van deze landen binnen nauwe grenzen omstreeks de 12% van hun uitvoeropbrengsten.

Het kritieke element in de vooruitzichten voor deze landen is de mogelijkheid, of moeilijkheid, hun uitvoer te vergroten. Naar volume gemeten is de uitvoer van de armste ontwikkelingslanden thans nauwelijks groter dan in het midden van de jaren zestig; onder die omstandigheden zijn zelfs de meest gunstige leningvoorwaarden op de lange duur niet in staat het ontstaan van een schuldenprobleem te voorkomen. Vandaar ook dat deze landen in het algemeen niet als kredietwaardig worden beschouwd voor particuliere leningen. Hun uitstaande schuld bestaat dan ook voor bijna 85% uit leningen afkomstig uit officiële bronnen, bilateraal zowel als multilateraal.

De stijging van de schulden van deze landen is ook in de meer recente jaren matig geweest: kapitaal uit officiële bronnen en vooral op gunstige voorwaarden is schaars. Het is onwaarschijnlijk dat hierin veel verandering zal komen in de komende jaren, en daarom is een bescheiden stijging van hun uitvoer voldoende om de last van schuldenbetalingen op de uitvoeropbrengsten ongeveer op het huidige peil te handhaven. In wezen is dit een onbevredigende situatie, omdat deze landen zich sneller zouden kunnen ontwikkelen als meer buitenlands kapitaal beschikbaar zou zijn. De snellere stijging van de schuldenlast die hiermee gepaard zou gaan, leidt niet noodzakelijkerwijs tot problemen, omdat snellere groei ook de uitvoer positief kan beïnvloeden, terwijl in die gevallen waarin toch problemen zouden ontstaan, deze op gebruikelijke wijze door overleg tussen lening-ontvangende en -verstrekende regeringen kunnen worden opgelost.

Het voorstel door de ontwikkelingslanden gedaan voor een algemene vermindering van schuldenbetalingen is daarom voor deze groep van landen van slechts betrekkelijke

waarde. Het stelt een algemene en voor alle landen uniforme schuldenvermindering in de plaats van verminderingen voor individuele landen die met schuldenproblemen kampen. Bovendien komt een dergelijke algemene maatregel het meest ten goede aan landen die in het verleden een groot aandeel hadden in de totale kapitaalstroom (met name in Zuid-Azië); een dergelijke verdeling komt niet noodzakelijkerwijs overeen met de meer recente verdeling van kapitaalstromen over deze landen, noch staat vast of een dergelijke schuldenregeling tot een gewenste vergroting van de totale netto kapitaalstroom leidt.

De overige ontwikkelingslanden hebben in het verleden hun schuldenlast aanmerkelijk sneller doen stijgen: met omstreeks 17% per jaar tussen 1968 en 1973, of met ongeveer 6% per jaar in reële termen. Daarbij nam het aandeel van particulier kapitaal geleidelijk toe en leningvoorwaarden werden minder gunstig. Nochtans verminderde de last van schuldenbetalingen in vergelijking met de uitvoeropbrengsten, omdat over dezelfde periode hun uitvoerwaarde gemiddeld met 18% per jaar toenam.

Verdubbeling uitstaande schuld

Aan deze snelle, maar evenwichtige ontwikkeling is sinds 1973 een einde gekomen: tussen 1973 en 1976 verdubbelde de uitstaande schuld, terwijl de lasten daarvan zelfs sneller toenamen door ongunstiger leningvoorwaarden, maar de groei van de invoer (hoewel naar waarde gemeten nog steeds groeiend met 18% per jaar) bleef sterk bij de schuldgroei achter. Zelfs als in de komende jaren de uitvoer even snel kan blijven toenemen, zal nochtans de schuldenbetalingslast gedurende een aantal jaren belangrijk stijgen.

Tot op zekere hoogte is een zekere stijging aanvaardbaar, tegen de achtergrond van de lastenvermindering die in de voorgaande jaren plaatsvond. Bovendien is een groot deel van de nieuwe schulden niet onderhevig aan het risico dat vermindering van de internationale inflatie de druk van de rentekosten zou vergroten: een belangrijk deel van de nieuwe schulden heeft een variabele rente die min of meer de prijsontwikkeling in de industriële landen volgt.

Voor sommige landen in deze groep blijft de toeneming van de druk van de schuldenbetalingen niet beperkt tot een herstel naar het peil van omstreeks 1968, maar zal dat peil waarschijnlijk overtreffen in de komende jaren. Dit is met name het geval als rekening wordt gehouden met de nog voortdurend grote behoeften aan kapitaalinvvoer, ten dele omdat het trage herstel van de recessie in de industriële landen leidt tot langer durende betalingsbalanstekorten in deze groep van ontwikkelingslanden.

De toeneming van de druk van schuldenbetalingen die ongetwijfeld in de komende jaren optreedt, kan echter door deze landen onder bepaalde voorwaarden zonder moeilijkheden worden gedragen. In de eerste plaats bestaat ongeveer tweederde van de verschuldigde betalingen uit aflossingen waarvan de last kan worden verlicht door langere looptijden en/of herfinanciering. Met name de bankkredieten met variabele rentevoet lenen zich voor herfinanciering, zolang de renteverplichtingen nauwgezet worden nagekomen. Deze kredieten zijn wat hun verstrekking betreft niet gebonden aan de invoer van bepaalde goederen of de voortgang van projecten en zijn daardoor bij uitstek geschikt als instrument van betalingsbalanspolitiek.

In de tweede plaats bedraagt de rente op bankleningen slechts weinig meer dan het jaarlijkse prijsstijgingspercentage: in reële termen bedraagt de rente niet meer dan 1-2%, gerekend over de geheel uitstaande schuld. Voor de landen die nu lenen en toegang hebben tot de internationale kapitaalmarkt is er duidelijk voordeel bij voortge-

zette kapitaal invoer, omdat zij voldoende projecten met hoge rentabiliteit beschikbaar hebben die op deze wijze kunnen worden gefinancierd. Het is daarom voor deze landen zaak, de kapitaal invoer te continueren, vooral in een periode waarin de vraag naar hun uitvoerproducten zich zwak ontwikkelt. Een belangrijke voorwaarde daartoe is, dat de rentedienst op hun buitenlandse schulden nauwgezet wordt uitgevoerd. Deze zal nauwelijks meer kunnen gaan bedragen dan omstreeks 8% van hun uitvoer en het ligt daarom niet in de rede, daarbij moeilijkheden te verwachten.

Voor de kapitaalverstreckende landen en instellingen betekent dit een wat gewijzigde benadering tot een beoordeling van kredietwaardigheid. Het blijft vanzelfsprekend nodig dat kapitaalimporterende landen zich in staat tonen tot het selecteren en uitvoeren van rendabele investeringsprojecten; daarnaast mag verwacht worden dat het ontvangende land goede greep heeft op de organisaties die in het buitenland lenen, en in staat is de schuldenpositie en de voorwaarden van nieuwe leningen binnen grenzen van een voorzichtig beleid te houden. De moeilijkheden die onlangs ontstonden in Zaïre zijn een duidelijk voorbeeld van onjuiste beoordelingen door crediteuren, zowel van te financieren projecten als van het vermogen van de regering om een aanvaardbare schulden- en betalingsbalanspolitiek te voeren.

Algemene schuldenregeling

Een algemene schuldenregeling is duidelijk niet in het belang van deze groep van ontwikkelingslanden, omdat een dergelijke regeling voor hen alleen van nut is als het de particuliere schulden omvat. Dit zou echter leiden tot het opdrogen van deze meest belangrijke kapitaalstroom,

aangezien die slechts kan bestaan als schuldenverplichtingen — en met name rentebetalingen — volledig worden nagekomen. In dit verband kan nog worden opgemerkt dat de landen die van particulier kapitaal afhankelijk zijn, een duidelijk negatief standpunt hebben ingenomen als algemene schuldenverlichting internationaal aan de orde werd gesteld.

Ten slotte kan worden gezegd dat de ontwikkelingslanden die niet langer behoren tot de armsten in de afgelopen jaren hebben getoond in staat te zijn hun groei in belangrijke mate te handhaven door grotere kapitaal invoer gedurende de recessie. Dit heeft positieve effecten gehad, via hun vraag naar invoer, op de uitvoer en de werkgelegenheid in de industriële landen. Deze politiek is niet goedkoop geweest, omdat de schuldenpositie sterk is gegroeid, maar vooral ook omdat deze landen zich niet weer een tweede maal op dezelfde wijze van de gevolgen van een eventuele volgende recessie kunnen isoleren: dat zou de schuldenpositie niet toelaten. Evenzo heeft deze episode hun valuta-reserves aangetast, en daarbij een tweede wapen tegen uitvoerfluctuaties verzwakt. Het is daarom van groot belang voor deze landen dat maatregelen worden genomen, of bestaande faciliteiten uitgebreid, die compensatie kunnen verschaffen in geval landen door uitvoerschommelingen worden getroffen. Daartoe komt met name de bestaande faciliteit van het IMF in aanmerking.

Een algemene analyse als hierboven geschetst heeft het nadeel dat de positie van individuele landen niet aan de orde komt, terwijl gemiddelden voor landengroepen misleidend kunnen zijn met name als de spreiding rond die gemiddelden groot is. Hierop kan binnen de grenzen van dit artikel niet nader worden ingegaan en dit verdient een afzonderlijke behandeling.

W. Tims

Vacatures

Functie:	Bij:	Blz.:
<i>ESB van 15 juni</i>		
Econoom (Algemene en Juridische Zaken)	Provincie Gelderland	566
Hoofd bedrijfs-economische Zaken	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage	584
Adjunct-consulent	Ministerie van Sociale Zaken	584
Chef onderafdeling groothandel	CBS	III
Econoom voor research op breed terrein (Financiële Zaken)	Philips	III
Sociaal-economisch medewerker(ster)	Stichting Twents Economisch Ontwikkelingsbureau	IV
<i>ESB van 22 juni</i>		
Medewerker(sters) (Projectonderzoek-ontwikkelingsbanken-projectbeheer)	FMO	II
Bedrijfseconomisch medewerker	VEGIN	609

Functie:	Bij:	Blz.:
Register accountant	Stevin Groep NV	610
Ervaren economisch onderzoeker	Gemeente Rotterdam	611
Economen en juristen	Ministerie van Financiën	612
Hoofd afdeling t.b.v. Directie Bijstandszaken	Ministerie van CRM	612
Beleidsmedewerker	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	612
Stafmedewerker (Externe Betrekkingen)	Ministerie van Economische Zaken	III
Hoofd afdeling Planning	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	III
Academici	Centraal Bureau voor de Statistiek	III
Statistisch medewerker	Sociale Verzekeringsraad	IV
<i>ESB van 29 juni</i>		
Bedrijfseconoom	NEHEM	639
Operation Research medewerker	Uitgeversmaatschappij Elsevier	639
Plaatsvervangend lid	Algemene Rekenkamer	640
Werkgelegenheids-promotor	B.V. Industrie-vestiging Tilburg	640
Doctorandus economie	Centrale Directie PTT	IV
Beleidsondersteuning Techn. Zaken		
Twee wetenschappelijk (hoofd)medewerk(st)ers (bedrijfseconomie)	Katholieke Hogeschool Tilburg	II/III

Vervoerpolitiek

Grensgebied tussen politieke wenselijkheid en economische werkelijkheid (I)

DRS. J. M. VERHOEFF*

De vervoerpolitiek van de overheid staat in de jaren zeventig volop in de publieke belangstelling en daarmee samenhangend in de partijpolitieke belangstelling 1). Deze belangstelling spruit voort uit tegengestelde meningen inzake deze politiek, meningen die in het „wilde” goederenvervoer 2) onder meer kracht worden bijgezet door blokkades van grenzen en rivieren, in het meer in geordende banen en volgens regelmaat verlopende personenvervoer door stickers als „Openbaar Vervoer Noodzaak” en „Blij Dat ik Rij”, geplakt op de achterzijde van voornamelijk vier- of meerwielige voertuigen.

Tegengestelde meningen over (een bepaalde vorm van) overheidsbemoeyenis met het vervoerswezen zijn niet nieuw. Herinnerd kan onder meer worden aan een actie als „Houd den weg vrij”, in de jaren dertig opgezet door bestrijders van de naar voren gebrachte en door anderen gepropageerde z.g. coördinatie van het vervoer 3). Nog een voorbeeld is de discussie over de aanleg van de spoorwegen in ons land, in de jaren zestig van de vorige eeuw. Het strijdpunt was destijds aanleg en exploitatie door de staat of overlaten aan het particulier initiatief 4).

Deze tegenstellingen in visie op de rol van de overheid aangaande het vervoerswezen, zijn ook — zij het op een meer algemeen en abstract niveau — terug te vinden in de vervoerseconomische literatuur. In deze literatuur spitsen de tegenstellingen zich daarbij toe rond het leerstuk van de z.g. bijzondere aspecten van het vervoerswezen. In het hierna volgende zal worden getracht de verschillende opvattingen die in de literatuur dienaangaande kunnen worden aangetroffen, te belichten. Beoogd wordt daarmee de aard van de vervoerpolitiek tot dusver, zoals tot uitdrukking gebracht in de ondertitel van dit artikel, vanuit de vervoerseconomische literatuur meer reliëf te geven. Het artikel zal uit twee delen bestaan.

Literatuuroverzicht

De reden dat in welke vervoerpolitieke filosofie dan ook — daarbij inbegrepen de Nederlandse vervoerpolitiek die door de eeuwen heen wordt gekenmerkt door het rentabiliteitsprincipe 5) — het vervoerswezen nimmer zonder meer is en wordt overgelaten aan de werking van het marktmechanisme, wordt in een deel van de theoretische vervoerseconomische literatuur gezocht in de z.g. bijzondere aspecten. Aan het vervoerswezen zouden volgens een aantal voornamelijk Duitse auteurs, w.o. Most 6), Napp-Zinn 7), Voigt 8) en Seidenfus 9), maar te onzent ook door Tissot van Patot 10), een aantal aspecten kunnen worden waargenomen waaruit een overheidsingrijpen in het marktproces en in de bedrijfs- of een vervoerstak min of meer noodzakelijk voortvloeit. Het vervoerswezen zou zich daarmee onderscheiden van andere sectoren van het economisch leven.

Over het algemeen worden hierbij allereerst de aspecten naar voren gebracht die verband houden met het functioneren van de bedrijfstak in de samenleving. In de literatuur wordt gewezen op het feit, dat het vervoerswezen zeer diep en fundamenteel ingrijpt op het maatschappelijk leven, zowel in materiële zin als in immateriële zin. Als voorbeelden worden onder meer genoemd, dat nieuwe vervoermogelijkheden andere ruimtelijke structuren doen ontstaan, tot andere culturele leefpatronen aanleiding geven en andere militaire verdedigingsstelsels nodig maken, resp. andere aanvalstechnieken mogelijk maken. Wiedenfeld stelt in dit kader:

... und nicht zuletzt die Gestaltung der Beförderungsmöglichkeiten für Personen und Nachrichten geht aufs Ganze des Menschen” 11). In de Nederlandse literatuur brengt Schouten deze aspecten van het vervoerswezen eveneens naar voren en wel in de volgende (bekorte) passage 12).

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

1) De partijpolitieke belangstelling kwam bij de recente Tweede Kamerverkiezing onder meer tot uiting in het feit, dat in de partijprogramma's aparte paragrafen waren ingeruimd voor de vraagstukken van verkeer en vervoer. Voor een overzicht van de in deze paragrafen naar voren gebrachte meningen zie men o.a.: *RAI-Actueel*, 5e jrg., no. 20, 1977; *het BOVAG-blad*, 9 en 16 mei 1977; *EVO-Visie*, no. 3, 1977; *Versnelling*, 8e jrg., no. 175, 1977. Basis voor deze overzichten was ten dele de samenvatting van de partijpolitieke programma's door I. Lipschits, Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1977.

2) Ter voorkoming van misverstand zij gesteld, dat deze kwalificatie geenszins denigrerend is bedoeld. In het vervoerswezen staat de ongeregelde binnenscheepvaart bekend als de „wilde” vaart. Men denke in dit verband ook aan de z.g. „wilde” bussen in de jaren dertig.

3) Zie o.m. Th.M.B. van Marle, *Overheidsbemoeyenis met het vervoer*, 1946, blz. 27.

4) Zie o.m. J.H. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen*, 1938.

5) Zie voor een nadere uiteenzetting van een vervoerpolitiek gebaseerd op het rentabiliteitsprincipe, alsmede van andere vervoersfilo-

sophieën o.a. H. C. Kuiler, *Inleiding tot de vervoers- en haveneconomie*, 1973, hfst. 5.

6) O. Most, *Soziale Marktwirtschaft und Verkehr*. Schriftenreihe des Bundesministerium für Verkehr, no. 6, Bielefeld, 1954, blz. 20 e.v.

7) A. F. Napp-Zinn, o.a. *Wirtschaftssysteme und Verkehr*, in: *Der Verkehr in der wirtschaftlichen Entwicklung des Industriezeitalters*, Düsseldorf, 1961, blz. 16 e.v.

8) F. Voigt, o.a. *Verkehr*, deel I: Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Berlijn, 1973, blz. 17 e.v.

9) H. St. Seidenfus, o.a. Die „Eigengesetzlichkeit” des Verkehrs — ein Anpassungsproblem. *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 32e jrg, 1961, blz. 159 e.v.

10) J.P.B. Tissot van Patot, o.a. *Enkele beschouwingen over motieven en doeleinden van coördinatie-politiek*, Assen/Amsterdam/Rotterdam, 1964, blz. 4 e.v.

11) K. Wiedenfeld, *Transportwesen*, Tübingen, 1930, blz. 5 aangehaald door H. St. Seidenfus, *Verkehrsmärkte*, Basel, 1959, blz. 95.

12) C.H. Schouten, De ordening van het bedrijfsleven in de praktijk van het vervoerswezen, in: *Ondernemend Nederland*, Leiden, 1959 (a) en in: *Opstellen over economisch orderingsrecht*, deel I. Rotterdam, 1970, (b) blz. 78.

„Een eerste bezinning op het belang van het verkeers- en vervoerswezen voert al aanstonds tot het inzicht, dat het voor het welzijn der gemeenschap een primaire functie vervult. (...) Niet zonder reden wordt het verkeer wel vergeleken met de bloedsomloop, die het leven stuwt en in stand houdt; zo spreken wij van verkeersaders en van het haarvatensstelsel van het vervoer. Met deze beeldspraak wordt treffend tot uitdrukking gebracht, dat verkeer en vervoer de voorwaarde vormen voor de functionering van het maatschappelijk leven in zijn verschillende openbaringsvormen, politiek, sociaal-economisch, cultureel”.

Duidt men op basis van de terminologie van Bühlmann von Schangnau 13) de bovenstaande aspecten aan als „exogeen”, dan laat zich als tweede categorie een aantal „endogene” aspecten onderkennen, dus aspecten die betrekking hebben op de bedrijfstak als zodanig. Hierbij wordt veelal gewezen op het dienstverlenende karakter van het vervoerswezen, waardoor o.m. productie op voorraad, zoals in het industriële bedrijf, niet mogelijk is. Verder wordt gewezen op het feit, dat voor de productie van vervoerdiensten niet alleen een vast productie-apparaat is vereist, maar tevens mobiele productiemiddelen benodigd zijn. Ten aanzien van dit laatste merkt Thomson op:

„But whereas capital equipment in other industries is sometimes referred to quite reasonably as fixed plant, a distinguishing feature of transport is that part of its equipment is not fixed but mobile. (...) The division of capital equipment into fixed and mobile plant is almost unique to transport and has profound consequences” 14).

Kenmerken van de productie in het vervoerswezen

Met betrekking tot de genoemde tweedeling in het productieproces en de daaruit voortvloeiende gevolgen kan naar voren worden gebracht, dat de economische kenmerken van de vaste en mobiele productiemiddelen sterk uiteenlopen. Het vaste productie-apparaat vereist grote investeringen die de draagkracht van het particulier initiatief over het algemeen te boven gaan, te meer daar veelal om technische dan wel economische redenen een tamelijk omvangrijke initiële minimumcapaciteit vereist is. Ook uitbreidingen kunnen om deze redenen veelal slechts sprongsgewijs worden gerealiseerd. Daarnaast is de levensduur van de infrastructurale werken zeer lang en zijn de alternatieve aanwendingsmogelijkheden gering. Genoemde kenmerken te zamen hebben de neiging een monopolistische markt vorm te doen ontstaan.

De economische kenmerken van het mobiele productie-apparaat vertonen daarentegen een volledig tegengesteld beeld. De vervoermiddelen zijn relatief goedkoop en binnen het bereik van het particulier initiatief. Zowel de minimumcapaciteit van de voertuigen als de minimumomvang van het voertuigpark kunnen klein zijn, waardoor uitbreidingen of inkrimpingen van dit laatste in bijna elke gewenste omvang tot de mogelijkheid behoort. De levensduur van de vervoermiddelen is bovendien beperkt, terwijl alternatieve aanwendingsmogelijkheden altijd wel aanwezig zijn.

Genoemde kenmerken te zamen leiden tot een polypolitische markt vorm die door het dienstverlenende karakter van het vervoerswezen bovendien wordt gekenmerkt door een structurele overcapaciteit. Vanwege de onmogelijkheid op voorraad te produceren wordt de individuele aanbieder uit oogpunt van klantenbinding door de concurrentie gedwongen zijn capaciteit af te stemmen op de vraag die hij mogelijk kerwijs kan verwachten. De prijs onderbieding die onvermijdelijk uit deze structurele overcapaciteit voortkomt, leidt tot een ruïneuze concurrentie, waarbij echter geen vermindering van de aangeboden capaciteit optreedt, doordat het vervoermiddel, gelet op het feit dat het financieel eenvoudig is als aanbieder tot de markt toe te treden, in de markt blijft.

Naast verschillen in kostenverloop die uit de investerings-, resp. desinvesteringkenmerken van het vaste en mobiele productie-apparaat voortvloeien, wordt in de literatuur ook gewezen op verschillen in kostenstructuur die de exploitatie

van de twee delen van het productie-apparaat met zich medebrengt. Naar voren wordt gebracht, dat de exploitatie van de infrastructurale werken over het algemeen wordt gekenmerkt door hoge vaste kosten en relatief lage variabele kosten, de exploitatie van de vervoermiddelen daarentegen door lage vaste en relatief hoge variabele kosten. Te zamen met het feit, dat de verhouding tussen het vaste productie-apparaat en de mobiele productiemiddelen per vervoertechniek verschillend is, zou dit zijn weerslag hebben op de concurrentie tussen de vervoertechnieken. Volgens Kuiler wordt deze in belangrijke mate gekenmerkt door de verschillen in kostenstructuur en kostenverloop der technieken. Bij het toepassen van de wetten der theoretische economie op het vervoer, zal aldus deze auteur, rekening moeten worden gehouden met het bijzondere aspect dat de onderlinge concurrentie van deze tak van economische activiteit kenmerkt 15).

De relatie tussen endogene en exogene aspecten

Voor het onderkennen van het mogelijk bijzondere karakter van de genoemde exogene en endogene aspecten van het vervoerswezen, dienen deze in relatie tot elkaar te worden bezien. Het in beschouwing nemen van bijv. de endogene aspecten op zich, leidt immers direct tot het van de hand wijzen van het mogelijk bijzondere karakter van deze aspecten. Terecht kan men dan, gelijk Hennipman 16) en Polak 17), tot de constatering komen, dat „het begrip ruïneuze concurrentie (...) van normatieve aard (is)”, en dat „uit een dergelijke kwalificatie (...) niet een wetenschappelijk juiste conclusie voor de mededingingspolitiek kan worden afgeleid”. In een economische orde als de onze kunnen noch de met de genoemde kenmerken van het vaste productie-apparaat verbonden monopoliepositie, noch de met de genoemde kenmerken van het mobiele productie-apparaat verbonden ruïneuze concurrentie aan de aanbodzijde van de vervoersmarkt op zich worden aangeduid als „bijzonder”, in die zin althans dat een overheidsingrijpen in het marktproces en de bedrijfs- of een vervoerstak daaruit min of meer noodzakelijk voortvloeit.

Voorbeelden van dit gegeven zijn in het economisch leven ruim voorhanden. Het vervoerswezen is immers niet uniek wat betreft een gemonopoliseerd aanbod of ruïneuze concurrentie. Een passend voorbeeld in dezen is het hotelwezen, omdat dit in vele opzichten de kenmerken van het vervoerswezen benadert. Ook in deze bedrijfstak treft men zowel monopolieposities als ruïneuze concurrentie aan, dit laatste in het bijzonder in de toeristische centra tijdens een economische recessie of bij het wegebben van de toeristische belangstelling. Desondanks grijpt de overheid in deze markt niet in. De verdediging van een overheidsingrijpen in het vervoerswezen op basis van de bijzonderheid van deze endogene aspecten op zich, hetzij individueel bezien, hetzij collectief bezien waarbij zou gelden, dat de „Quantität schlägt in Qualität um”, zoals geschiedt o.a. van de zijde van Most 18) en Illetschko 19), moet dan ook worden afgewezen.

Erkenning van de genoemde exogene aspecten van het vervoerswezen daarentegen leidt tot het normatief interpreteren van de afloop van het marktproces en kan tot gevolg

13) R. Bühlmann von Schangnau, *Die Frage der Besonderheiten des Verkehrs*, Bern, 1969, blz. 39 e.v.

14) J. M. Thomson, *Modern transport economics*, Harmondsworth, 1974, blz. 37 e.v.

15) H.C. Kuiler, *De ontwikkeling van de vervoerseconomie en die van de Europese integratie*, Assen/Amsterdam/Rotterdam, 1963, blz. 8.

16) P. Hennipman, *De taak van de mededingingspolitiek*, Amsterdam, 1966, blz. 35.

17) J.B. Polak, *Abstracties over stapvoets en supersoon*, Leiden, 1968, blz. 6.

18) O. Most, zie voetnoot 6, blz. 34.

19) L.L. Illetschko, *Der Wettbewerb im Verkehr*, in: *Mitteilungen der Oe.V.G.*, Wenen, 1966, blz. 197, aangehaald door H.St. Seidenfus, zie voetnoot 4, blz. 167-168.

hebben, dat de genoemde endogene aspecten als „bijzonder” worden aangemerkt. Dit laatste zal niet geschieden, indien een op particulier initiatief steunend aanbod op basis van het marktmechanisme aan de exogene aspecten recht doet. Er is dan geen enkele reden aanwezig om de endogene aspecten als „bijzonder” aan te duiden. In deze situatie zal er tevens weinig behoefte bestaan de exogene aspecten expliciet als „bijzonder” te bestempelen. Indien het aanbod van vervoersdiensten de exogene aspecten, om welke reden dan ook, echter niet tot hun recht laat komen, zal er in ons economisch stelsel de neiging ontstaan óf deze exogene aspecten als niet relevant van de hand te wijzen, dan wel zowel de exogene aspecten als de endogene aspecten als „bijzonder” aan te merken en op grond daarvan een overheidsingrijpen in het marktproces en de bedrijfs- of een vervoerstak te rechtvaardigen. In dit laatste geval bestempelen de exogene aspecten de endogene als „bijzonder” en omgekeerd. Er vindt dan dus een wederzijdse bevruchting van de aspecten als „bijzonder” plaats.

De discussie in wetenschappelijke kring

Ten aanzien van het bijzondere karakter onder andere van de bovengenoemde exogene en endogene aspecten zijn vanaf het ontstaan der vervoerseconomie als tak van wetenschap in de theoretische literatuur fundamentele discussies gevoerd, voornamelijk in Duitse wetenschappelijke kring. Bij deze discussies lopen de meningen nogal uiteen. Het is hierbij curieus te moeten vaststellen, dat het merendeel der vervoerseconomisten in de qua vervoersfilosofie oppositionele landen, Duitsland en Nederland, eveneens een oppositioneel standpunt innemen ten aanzien van het leerstuk der z.g. bijzondere aspecten.

Een zeker verband tussen de vervoersfilosofie waar een auteur het meest vertrouwd mee is en zijn oordeel, laat zich daarbij zeer wel veronderstellen. Het naar voren brengen van bijzondere aspecten van het vervoerswezen, zoals de Duitse auteurs voor het merendeel doen, sluit immers aan op de vervoersfilosofie van de Gemeinwirtschaftlichkeit, waarbij het vervoerswezen wordt gezien als ondergeschikt aan de andere sectoren van de nationale economie. Daarnaast rijmt het afwijzen van bijzondere aspecten door het merendeel der Nederlandse vervoerseconomisten met de tot dusver in ons land aangehangen vervoersfilosofie van het rentabiliteitsbeginsel, waarbij het vervoer werd gezien als een zelfstandige economische activiteit gelijk elke andere 20).

De afwijzing van het leerstuk geschiedt in ons land zelden expliciet. Men wees het leerstuk in feite af door het geen aandacht te schenken. Dit in scherpe tegenstelling tot de Duitse vervoerseconomische literatuur, waar elk belangwekkend werk begint met een verhandeling over de z.g. bijzondere aspecten. Van de vervoerseconomisten in ons land die hun afwijzing wel expliciteren, kunnen met name worden genoemd Kuiler en Polak. Hoewel eerstgenoemde auteur in zijn geschriften aandacht besteedt aan bepaalde exogene en endogene aspecten van het vervoerswezen, alsmede aan de daaruit voortvloeiende overheidsbemoeyenis, wenst hij genoemde aspecten niet als „bijzonder” te karakteriseren, omdat deze „toch eigenlijk niet zo typisch voor het vervoer (blijken) te zijn” 21). Ook Polak stelt, dat „het feit, dat de bemoeyenis van de overheid zich in ruime mate uitstrekt ook tot andere bedrijfstakken, intuïtief een sterk argument tegen het bijzondere karakter van het vervoer (vormt)” 22).

Kenmerkend voor de relatie met de vervoersfilosofie is, dat beide auteurs het leerstuk van de z.g. bijzondere aspecten primair afwijzen op grond van een vergelijking met andere sectoren van het economisch leven. Zij geven het woord „bijzonder” derhalve tevens de inhoud mede van „uniek”, van „exclusief”. Schouten maakt ten aanzien daarvan een duidelijk onderscheid.

„Het blijkt”, aldus deze auteur, „dat in vragen van concurrentie en ordening het vervoerswezen een minder exclusieve positie inneemt dan men veelal nog geneigd is aan te nemen.

Van het vervoerswezen uit kunnen parallellen worden getrokken en frappante punten van overeenkomst worden aangewezen met vraagstukken, die ook elders in het bedrijfsleven niet onbekend zijn. Eigenlijk mag deze conclusie nauwelijks verrassen. Het vervoer is immers een onderdeel van het economisch handelen, neemt onder andere economische activiteiten zijn plaats in de maatschappelijke voortbrenging in. (...) Het ligt dus voor de hand te verwachten, dat het complex van vraagstukken, dat zich in het vervoerswezen manifesteert, een variant vormt, zij het met specifieke aspecten, van de algemene economische problematiek” 23).

Naast deze nuancering zijn op het verband tussen de vervoersfilosofie waarmee een auteur het meest vertrouwd is en zijn oordeel, uiteraard ook diametrale uitzonderingen te vinden. In de Nederlandse literatuur is de opvatting van Tissot van Patot hier een reeds eerder aangeduid voorbeeld van 24). Anderzijds kan het afwijzen van de bijzondere aspecten, zoals Zwitserse auteurs als H. R. Meyer en Bühlmann 25) grosso modo doen, weer duidelijk in verband worden gebracht met de vervoersfilosofie van het rentabiliteitsbeginsel, die zich ook in Zwitserland in belangrijke mate manifesteert dan wel manifesteerde 26).

„Dat omtrent de vraag, of in het vervoer een dwingende grond voor overheidsingrijpen aanwezig is, de meningen vrij sterk uiteenlopen”, stelt Polak in meer algemeen verband, „behoeft niet zeer te verbazen. De kwestie van overheidsingrijpen bezit immers een sterk ideologische lading. Ook bij volledige overeenstemming over de feiten kunnen zo gemakkelijk afwijkende oordelen over de noodzaak van overheidsingrijpen tot stand komen” 27). Deze uitspraak is onzes inziens juist. Met Schouten kan men stellen: „(...), dat de vraag naar de juiste organisatie van het economisch leven in betekenis ver over de grenzen van het streng wetenschappelijk onderzoek heen reikt. Men stoot onvermijdelijk door tot de grondslagen van levensbeschouwingen en politieke overtuiging. (...)” 28).

Of deze uitspraken ook van toepassing mogen worden

20) De verklaring van Voigt is daarvoor als volgt: „Die staatlichen Interventionen erwachsen vor allem dort, wo sich in einem (vom Verkehrssystem wesentlich mitgestalteten) Prozess der Industrialisierung räumlich auf Grund von Differenzierungseffekten eine vielgestaltige Wirtschaftsstruktur entwickelte. Ganz anders war der Erlebnishorizont von Politikern und Wissenschaftlern in kleinen Staatsräumen, die vorzugsweise Durchgangsverkehr haben. Hier traten jene, die grossen Wirtschaftsräume so stark bewegendes Vorgänge nicht ins Bewusstsein, die wir als Gestaltungskraft des Verkehrssystems charakterisieren werden. In dieser Gruppe von Staaten bleiben deshalb im Verkehrswesen erheblich mehr marktwirtschaftliche Elemente bestehen. Vom Erlebnishorizont dieser Länder sind in ganz typischer Weise die meisten Wissenschaftler geprägt, die eine stärkere Betonung der Marktwirtschaft im Verkehr als wichtigste Forderung der Gegenwart an die Wirtschaftspolitik verlangen”. F. Voigt, zie voetnoot 8, blz. 20.

Onzes inziens is deze verklaring slechts gedeeltelijk juist. Belangrijker is, dat kleine landen met voornamelijk transitovervoer — per definitie — een gunstige verkeersgeografische ligging bezitten. Deze maakt een sterkere beklemtoning van de markteconomie in het vervoerswezen mogelijk dan in grote, continentale landen, zoals bijv. destijds het Duitse Rijk. Zo is Nederland verkeersgeografisch gezien zeer gunstig gelegen aan een kruispunt van belangrijke waterwegen die goedkoop vervoer mogelijk maken. Ook Zwitserland, als beheersers van de zeer belangrijke Alpenpassen St. Gotthard en Simplon, ligt verkeersgeografisch gezien zeer gunstig voor de afwikkeling van het vervoer tussen Midden en Zuid-Europa.

21) H.C. Kuiler, zie voetnoot 15, blz. 8.

22) J.B. Polak, zie voetnoot 17, blz. 6.

23) C.H. Schouten, zie voetnoot 12b, blz. 125.

24) J.P.B. Tissot van Patot, zie voetnoot 10, blz. 4 e.v. Het is niet geheel duidelijk of deze auteur later zijn opvatting heeft gewijzigd in de richting van een afwijzing van het leerstuk. Men zie daartoe: J.P.B. Tissot van Patot, *Colleges vervoerseconomie aan de Vrije Universiteit te Amsterdam, 1972/73* en later

25) H.R. Meyer, o.a. *Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports*, Strassbourg, 1964, blz. 16 e.v. R. Bühlmann von Schangnau, zie voetnoot 13, blz. 211.

26) zie voetnoot 20.

27) J. B. Polak, zie voetnoot 17, blz. 6.

28) C. H. Schouten, zie voetnoot 12b, blz. 77.

verklaard op de uiteenlopende meningen van bovengenoemde auteurs inzake het leerstuk der z.g. bijzondere aspecten, laat zich echter niet direct veronderstellen. Hoewel de waardevrijheid van de wetenschap in geen andere tijd meer ter discussie heeft gestaan dan in deze tijd, menen wij deze auteurs te kort te doen door hun verschillende meningen zonder meer terug te voeren op impliciete waarde-oordelen, gevoed vanuit de vervoersfilosofie waarmee zij meest vertrouwd zijn. Ten minste zal nagegaan dienen te worden of er objectieve redenen te vinden zijn voor hun uiteenlopende meningen. Dit te meer, daar zich in de literatuur het probleem voordoet, gelijk Voss stelt, dat „Die bisherige Diskussion (. . .) dem Begriff der Besonderheiten des Verkehrs einer sehr unterschiedlichen Inhalt gegeben (hat) und die so dringend notwendige Klärung keinesweg gebracht” 29).

Beoordeling van de naar voren gebrachte meningen

Illustratief voor de uitspraak van Voss is o.m. het feit, dat zelfs indien men het begrip gelijk met ons defineert, zoals o.a. Polak en Bühlmann, de interpretatie kennelijk nog aanzienlijk uiteen kan lopen. Zo dient onzes inziens de enge interpretatie van het woord „bijzonder”, zoals genoemde auteurs naar voren brengen, als te beperkt te worden beschouwd, daar „uniek” weliswaar als „bijzonder” kan worden gezien, maar „bijzonder” niet „uniek” behoeft te zijn.

In het kader van de beoordeling van de objectiviteit der meningen is er echter nog een belangrijker reden om bij de enge interpretatie van het woord „bijzonder” door de genoemde auteurs stil te staan. Deze interpretatie is namelijk in strijd met het streven, zowel van Polak als van Bühlmann, te komen tot een waardevrije beoordeling van het leerstuk der z.g. bijzondere aspecten, o.a. door de endogene aspecten gescheiden van de exogene aspecten te bezien. Immers, met de enge interpretatie stellen zij hun beoordeling van de z.g. bijzondere aspecten afhankelijk van het feit, of de overheidsbemoëienis zich al dan niet uitstrekt tot nog andere sectoren van het economisch leven. Nog afgezien van de mogelijkheid, dat bij een uitbreiding van de overheidsbemoëienis tot andere markt- en productieprocessen de aspecten op grond waarvan de overheid in het vervoerswezen ingrijpt uniek kunnen blijven, dient het afwijzen van het leerstuk der z.g. bijzondere aspecten door de auteurs de ene maal op grond van een waardevrije beoordeling los van het feitelijk overheidsoptreden, de andere maal op grond van de mate van overheidsingrijpen in het economisch leven, in ieder geval als inconsistent te worden beschouwd.

Ook op de argumenten die in de Duitse literatuur naar voren worden gebracht ter ondersteuning van de bijzondere aspecten van het vervoerswezen kan echter kritiek worden geleverd. Als belangrijkste bijzonder exogeen aspect wordt in deze literatuur over het algemeen genoemd, dat het vervoer niet alleen een eindproduct is ter bevrediging van consumentenbehoeften, maar ook een voorwaarde voor het functioneren van onze op arbeidsverdeling gebaseerde economische orde. Ten aanzien hiervan kan inderdaad worden gesteld, dat vervoer niet alleen voortvloeit uit de ruimtelijke scheiding van de productie en consumptie, maar ook noodzakelijk is om de productie en consumptie, alsmede de productie- en consumptieprocessen, ruimtelijk te kunnen scheiden.

Schmitt 30) acht dit aspect van het vervoerswezen in onze moderne maatschappij zelfs zo belangrijk, dat hij dit vergelijkt met de functie van het bankwezen, zij het op een ander terrein. Hij stelt:

„Das Geld ist die organisatorische Voraussetzung für das Ingangkommen und Ingangbleiben der interpersonalen Tauschbeziehung, ein funktionsfähiges Verkehrswesen dagegen ist unerlässliche Bedingung für die interregionale Verknüpfung der arbeitsteilung kooperierenden wirtschaftlichen Teileinheiten”.

Het beweerde bijzondere karakter van dit exogene aspect vindt echter slechts een matige bevestiging in de overheidsbe-

moeienis met het (beroeps-)goederenvervoer, welke men op grond hiervan primair zou kunnen verwachten, zeker met betrekking tot het vervoer van goederen die tot de eerste levensbehoeften van de bevolking behoren. In de praktijk wordt het goederenvervoer, niet alleen in Groot-Brittanië, maar ook in Frankrijk en Duitsland, minder gereguleerd dan het personenvervoer. De Wet Autovervoer Goederen (WAG) en de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (WGB) illustreren in vergelijking met de Wet Autovervoer Personen (WAP) dit gegeven voor ons land 31). Daarbij is het ongeregeld vervoer, ondanks het feit dat het overgrote deel van de ten vervoer aangeboden goederen op deze markt wordt bevracht, nog liberaler geregeld dan het geregeld vervoer. Het vervoer met eigen vervoermiddelen ten slotte kent een zeer vrij regime, hoewel dit eveneens, zeker in Frankrijk, een aanzienlijk deel van het goederenvervoer voor haar rekening neemt.

De overheden zien dus blijkbaar geen dringende redenen aanwezig om op grond van dit exogene aspect het vervoerswezen sterk te reguleren. Ten aanzien van het bijzondere karakter van dit aspect moet dan ook in tegenstelling tot hetgeen naar voren wordt gebracht in de Duitse theoretische literatuur de nodige terughoudendheid worden betracht. Hierbij zij echter niet uitgesloten, dat een nader inzicht in de motieven van de overheid met betrekking tot de aanleg en exploitatie van verkeersinfrastructuur, het mogelijk bijzondere karakter van dit aspect meer geprononceerd naar voren kan doen komen. De zorg van de overheid voor het kunnen plaatsvinden van de goederenbeweging, alsmede de zorg voor de verplaatsingsmogelijkheden van de bevolking uit hoofde van de arbeidsverdeling, zou dan echter meer reliëf moeten verkrijgen.

Op het tweede niveau treft men in de Duitse theoretische literatuur een aantal exogene aspecten van immateriële aard aan die als „bijzonder” worden gekarakteriseerd. Het vervoerswezen zou in onze samenleving niet alleen een op geld waardeerbare functie vervullen, maar ook een volk te zamen binden, cultuuroverdracht mogelijk maken, mogelijkheden tot militaire verdediging scheppen e.d. Reeds Sax bracht naar voren, dat het vervoer naast zijn functie in het productieproces nog een andere functie uitoefent, waarin „er uns als Ausserung des aussenwirtschaftliches Lebens” tegemoet treedt 32).

Het zal duidelijk zijn, dat het erkennen van het bijzondere karakter van een aantal van deze aspecten zeer subjectief van aard is. Bühlmann erkent op zijn afwijzing van het leerstuk der bijzondere aspecten als uitzonderingen het militaire aspect en daarnaast het feit, dat „(. . .) man heute in den entwickelten Staaten allen Produktions- und Wohnstätten ein gewissen Anrecht auf Anschluss am Verkehr zubilligen (muss)” 33). Hij wil hierbij echter weer niet zover gaan als Roepper, die dit recht even belangrijk acht als het recht op „vrijheid” en „eigendom” 34). Het zal duidelijk zijn, dat een ideologisch getinte mening, zoals door Polak bekritiseerd, zich hier onomwonden manifesteert.

J.M. Verhoeff

29) W. Voss, Die Besonderheiten des Verkehrs in ihrer Bedeutung für die gemeinsame Verkehrspolitik der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, *Archiv für Eisenbahnwesen*, 72e jrg., 1962, blz. 344.

30) A. Schmitt, Ueber einige Grundfragen der Verkehrstheorie, *Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik*, Berlijn, 1951, blz. 274 aangehaald bij R. Bühlmann van Schangnau, zie voetnoot 13, blz. 40.

31) De drie z.g. coördinatiewetten WAP, WAG en WGB zijn van kracht geworden in resp. 1939, 1945 en 1954. Uitgave o.a. Ed. Schuurman en Jordens, Zwolle, resp. 3e druk 1972, 3e druk 1972 en 2e druk 1975.

32) E. Sax, *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft*, deel I, 2e druk, Berlijn, 1918, blz. 13.

33) R. Bühlmann van Schangnau, zie voetnoot 13, blz. 49.

34) R. Roepper, *Die Konkurrenz und ihre Fehlentwicklungen, Untersuchungen über Störungen der Marktwirtschaft*, Berlijn, 1952, blz. 54 e.v. aangehaald bij R. Bühlmann van Schangnau, zie voetnoot 13, blz. 48. Zie meer recent in ons land E. de Boer, Vervoersongelijkheid en vervoersbeleid, *De Ingenieur*, 1976, no. 52, blz. 1058-1059.

Lovins' Story

Het artikel van F. van Oostvoorn („Lovins' Story”, *ESB*, 11 mei jl.) heeft mij getroffen door zijn ondoordacht en ongenueanceerd karakter. De lezers van *ESB* zijn beter gewend van de redactionele eerste pagina. Ik wil slechts op drie punten wijzen:

1. Gesteld wordt dat de *variabele* kosten van een „zacht” energiesysteem veel hoger zijn dan van een „hard” systeem. Het omgekeerde is veel aannemelijker, aangezien bij zachte technologieën (zon, wind e.d.) brandstof geen rol speelt en de vele „diseconomies of scale” worden vermeden die kenmerkend zijn voor de kapitaalintensieve, harde technologieën (nucleair, kolenvergassing e.d.).

2. Gesteld wordt dat Lovins „praktisch geheel” voorbij gaat aan milieu- (en andere niet-commerciële) aspecten. In werkelijkheid toetst hij echter voortdurend de verschillende energie-opties op hun bredere maatschappelijke consequenties: werkgelegenheid, gezondheid, economische/politieke afhankelijkheid, kwetsbaarheid, veiligheid, non-proliferatie, sociale structuur en milieu. Als hij de commerciële toetssteen benadrukt, is dat om sceptici te laten zien dat zelfs op die grond de harde weg onaantrekkelijk is.

3. De uitspraak dat bio-energie (overigens voor Nederland, ook volgens Lovins, weinig geschikt) een „enorme toename van CO- en CO₂-emissies in de atmosfeer” tot gevolg heeft, getuigt van weinig biologisch inzicht. Het plantaardige materiaal geeft alleen terug aan de atmosfeer wat er in het proces van fotosynthese is uitgehaald.

Wat cijfers en berekeningsmethoden betreft, blijkt Van Oostvoorn onvoldoende geïnformeerd. Tegenover de door hem genoemde bedragen kunnen andere worden geplaatst. Van belang is aan te geven wat precies in de cijfers is verdisconteerd. Lovins gaat er, m.i. terecht, vanuit dat men niet een partiële benadering moet volgen, maar het totale

energiesysteem moet bezien. Ik zou Van Oostvoorn willen adviseren kennis te nemen van een briefwisseling tussen Lovins en de Amerikaanse fysicus Bethe (Nobelprijswinnaar), waarin Lovins' cijfers — door Van Oostvoorn geringschattend afgedaan — recht overeind blijven. De briefwisseling evenals ander commentaar en wederwoord zijn afgedrukt in de twee delen *Alternative long range energy strategies* die de US Senate Commission for small business/interior dezer maanden uitgeeft.

D. W. Everts

Naschrift

Helaas adstrueert de heer Everts zijn commentaar niet met concreet cijfermateriaal, maar volstaat met vage beweringen; zie ook zijn artikel in *NRC Handelsblad* van 2 mei 1977. Het weerleggen van vage opmerkingen is moeilijk, maar ik zal het toch proberen.

- De variabele kosten van de energieproductiesystemen bestaan niet alleen uit brandstofkosten zoals de heer Everts meent, maar ook uit bijvoorbeeld onderhoudskosten en bedieningskosten. Deze kosten zijn voor kleinschalige produktiemethoden in het algemeen relatief hoger dan voor grootschalige produktiemethoden.
- Het woord bio-energie is in mijn artikel niet genoemd zodat hierop ook géén commentaar van de heer Everts mogelijk lijkt. Overigens heeft de biologische uitwijding van de heer Everts als consequentie dat grootscheepse verbranding van steenkool en olie (ook via fotosynthese ooit eens gevormd) geen CO- en CO₂-problemen zou opleveren!
- Wat de door mij gebruikte cijfers en berekeningsmethoden betreft, zijn de voor Lovins meest gunstige veronderstellingen gekozen. Uit de verdediging

van Lovins in de discussie met Bethe 1) blijkt na goed lezen juist het tegendeel van wat Everts meent. Behalve dat Lovins sommige alternatieven terugneemt, meent Lovins voor de kostencalculatie van zijn harde energietechnologieën het totale energiesysteem inclusief alle infrastructuurele werken te moeten beschouwen, maar voor de zogenaamde zachte technologieën te kunnen volstaan met een wel zeer partiële benadering (om in de termen van Everts te blijven).

Ik zou de heer Everts willen adviseren zich iets breder te oriënteren in het energievraagstuk, d.w.z. ook niet-Lovins-publicaties te lezen, alvorens naar de pen te grijpen.

F. van Oostvoorn

1) *Foreign Affairs*, april 1977, blz. 636.

Landelijke economistendag

De LSE, Landelijke Samenwerking Economisten organiseert op 3 september a.s. een Landelijke Economistendag. Het thema van deze dag, Democratie en efficiency, wordt belicht vanuit verschillende invalshoeken door de volgende sprekers:

- Drs. R. F. M. Lubbers, minister van Economische Zaken: Aspecten bedrijfsleven;
- Dr. C. A. Koopman, directeur van de Stichting voor Economisch Onderzoek van de Universiteit van Amsterdam; Aspecten overheid;
- Prof. Drs. H. ter Heide, Interfaculteit Bedrijfskunde, Delft: Aspecten vakbeweging;
- Prof. Dr. R. Bannink, Katholieke Hogeschool Tilburg: Aspecten universiteit.

De dag wordt besloten met een panel-discussie onder leiding van Prof. Dr. A. Wattel, Rijksuniversiteit Groningen. Plaats: Jaarbeurs Congreszaal, Utrecht. Aanvangstijd: 10.30 uur. Deelnemingskosten: f. 75 inclusief lunch. Aanmeldingen en inlichtingen: Nivekon, Van Alkemadelaan 700, Den Haag, tel.: (070) 26 43 41, toestel 213 of 323.

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

Is het water over de dam?

Water als een economisch goed

A. VAN DAM

Water is gratis. Daarom wordt er zoveel misbruik van gemaakt. Druipende kranen, lekkende pijpen, vuile meren en stinkende rivieren — voorbeelden te over. Water wordt met gulle hand verkwist en verontreinigd. Het kost immers niets. Maar dat zal niet lang meer kunnen duren. Op den duur moeten we water als kostbaarder dan petroleum beschouwen, figuurlijk gesproken dan. Dat was, in het kort, de voornaamste conclusie van de waterconferentie der Verenigde Naties 1). Voor petroleum zijn er vervangende produkten, zoals electriciteit, steenkool, wind, de zon, atoomenergie. Water kent geen surrogaat. Men kan het desnoods zonder petroleum stellen. Water is, samen met lucht, 's-mensen meest vitale produkt. Maar dat wordt zelden beseft.

Twee derde van ons lichaam bestaat uit water. Twee derde van de oppervlakte van moeder aarde is water. We gebruiken water voor afkoeling, baden, drinken, irrigatie, koken, verwarmen, vissen, wassen, zwemmen. Vele produkten die we dagelijks gebruiken vereisen talloze liters water in hun voortbrenging. Enkele voorbeelden: een liter bier, 25 liter; een kilo spinazie, 50 liter; een kilo staal, 100 liter; een kilo papier, 200 liter; een dozijn eieren, 10.000 liter; een kilo streptomycine, 4.000.000 liter enzovoorts. Indien, zoals de Wereldbank zeer serieus voorstelt, het waterverbruik op hoge prijs zou moeten worden gesteld (letterlijk en figuurlijk), hoe duur zouden eieren, bier, papier en staal dan worden?

Waarom duur water? In tegenstelling tot petroleum wordt water nimmer schaars. De dagelijkse watercyclus — verdamping, neerslag — is 1.000 km³, waarvan 70 km³ direct voor de mens beschikbaar zijn: 17.000 liter per dag voor iedere inwoner van moeder aarde. Helaas, het water is uitermate slecht verdeeld over de wereld en de jaargetijden. Chili bijvoorbeeld, heeft een verregende provincie in het zuiden (Bio-Bio) en een woestijnprovincie in het noorden (Atacama). Maar ook waar water niet schaars is, onttrekken landbouw, industrie en huishouden soms meer water aan de stroom dan de stroom kan leveren, of vervuilen de stroom meer dan de natuur door het normale proces kan zuiveren. Daarom moet ieder voor water en voor vervuiling betalen, in de hoop dat daardoor minder water wordt verkwist en verontreinigd. Aldus de Wereldbank.

Een economisch beheer van water is te meer noodzakelijk waar water de landsgrenzen kruist. De Tisza rivier stroomt door 6 landen, de Amazone door 7, de Platarivier door 5, de Mekong door 4. De Rijn en de Maas behoren ook tot deze voorbeelden. Een internationale overeenkomst over het waterbeheer is onvermijdelijk. Maar hetzelfde concept geldt voor diegenen die thans in conflict komen over water: vissers en electriciteitscentrales, boeren en industrieën, grote steden en het platteland, eigenaars van waterputten en hun burens.

Het water-vraagstuk ligt dus in drie vlakken. Ten eerste, het beschikbare water zo goed mogelijk te gebruiken. Ten tweede, het water zo min mogelijk te verontreinigen. Ten

derde, het water gezamenlijk te beheren door verbruikers en buurlanden.

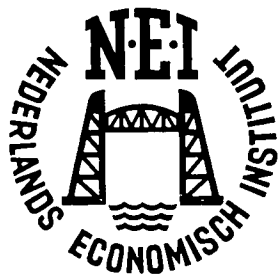
Reeds in 1958 namen de Verenigde Naties een resolutie aan, waarbij erop aangedrongen werd om geen water van goede kwaliteit te gebruiken voor doeleinden waarvoor water van lage kwaliteit goed genoeg is. Bijvoorbeeld: energiefabrieken en andere fabrieken kunnen voor de afkoeling best zeewater of vuil water gebruiken, maar meestal wordt daarvoor vers drinkwater gebruikt. Op den lange duur behoeven we geen vers drinkwater te gebruiken om de WC door te spoelen, de auto te wassen en de tuin te besproeien. Dat houdt in dat water in verschillende kwaliteiten en verschillende prijsklassen beschikbaar zal moeten zijn. Dit wordt op experimentele schaal al in Mexico en Zweden toegepast. De Franse regering die plannen heeft voor 40 grote atoomcentrales, wil deze langs de kusten bouwen om zeewater als koelwater te gebruiken, want het centrale Franse rivierenstelsel kan de benodigde 280 km³ niet opbrengen.

Een ander voorbeeld: de Amerikaanse energiefabrieken storten thans een triljoen liter koelwater (heet water uit het koelsysteem) in rivieren en meren. Daarmee zou men stoom kunnen verschaffen aan nabijstaande fabrieken, heet water voor kantoren en huizen, warm water voor kassen en „aquacultuur”. De melk- en kaasfabrieken gooien grote hoeveelheden lactoserum weg, waarvan de eiwitwaarde voldoende is voor de jaarlijkse behoefte van 10 mln. mensen. Dan is er nog de schrille tegenstelling tussen kristalheldere geparfumeerde privé-zwembaden in de rijke landen en de arme vrouwen van landelijk Afrika en Azië die vaak, 2, 4 zelfs 10 kilometer per dag, elke dag, moeten lopen om drinkwater voor de familie te halen, en hoeveel water kan één persoon meenemen?

Het zijn de schrille tegenstellingen tussen drinkwater en vuile rivieren, tussen waterverkwisting en waternood, tussen waterverbruik van mensen en dingen, die dringend een doelmatig waterbestuur en waterbeheer vereisen. Daaronder wordt in het algemeen verstaan:

1. de uitbreiding van ondergrondse waterreserves:
 - door het kunstmatig aanvullen van grondwater;
 - door het verbinden van verschillende putten;
 - door het verdiepen van het pomp-potentieel.
2. de verhoging van de produktiviteit van water:
 - door het „recyclen” van water;
 - door het verbruik van afvalwater in een volgend proces;
 - door de vermindering van verkwisting.
3. de verbetering van de kwaliteit van water:
 - door afvalwater te zuiveren;
 - door afvalwater weg te houden van rivieren en meren;
 - door WC-water van ander huishoudelijk afvalwater te scheiden.

1) Verenigde Naties, Waterconferentie, Mar del Plata, Argentinië, 14-25 maart 1977, waar de schrijver dezes gedelegeerde was namens de Society for International Development te Washington D.C.



Stichting het Nederlands Economisch Instituut

Verslag over het jaar 1976

Curatorium

Aan het einde van het verslagjaar traden de heren Drs. D. Roemers en Dr. G. van der Wal statutair af. De afgetreden curatoren werden per 1 januari 1977 opgevolgd door de heren Drs. J.A. Bakker (Wassenaar) en Jhr. Mr. J.H. Loudon (Aerdenhout). Het Dagelijks Bestuur is per 1 januari 1977 als volgt samengesteld: Jhr. Mr. J.H. Loudon (voorzitter), Drs. P.L. Justman Jacob (ondervoorzitter), Dr. D.M.N. van Wensveen (penningmeester), Prof. Drs. H.W. Lambers (secretaris).

Directie en secretariaat

Prof. Dr. L.H. Klaassen, president-directeur; Prof. Dr. H.C. Bos, directeur; Prof. Drs. H.W. Lambers, directeur; Prof. Dr. J.H.P. Paelinck, directeur; Drs. E.H. Mulder, adjunct-directeur; Drs. P.J. Montagne, algemeen secretaris; Drs. A. de Wit, secretaris.

Redactie Economisch Statistische Berichten

Commissie van redactie: Prof. Dr. H.C. Bos, Drs. R. Iwema, Prof. Dr. L.H. Klaassen, Prof. Drs. H.W. Lambers, Drs. P.J. Montagne, Prof. Dr. J.H.P. Paelinck, Drs. A. de Wit. *Redacteur-secretaris:* Drs. L. Hoffman.

Algemeen

Op 31 december telde het Instituut naast de vier directeuren 67 medewerkers, waaronder 48 academici. Tot Hoofd van de Afdeling Regionaal Onderzoek werd ter opvolging van Prof. Dr. A.J. Hendriks, die het Instituut wegens zijn benoeming tot leider van het nationaal programma onderzoek arbeidsmarkt verliet, benoemd Drs. J.A. van der Vlist.

Op 1 oktober verleende de Academia Economiczna in Poznań aan Prof. Dr. L.H. Klaassen het eredoctoraat in de economische wetenschappen. Ook dit verslagjaar waren buitenlandse gasten voor korte of lange tijd op het Instituut werkzaam.

Economisch Statistische Berichten

Het weekblad verscheen als gebruikelijk 51 maal; de jaargang telde 1272 bladzijden (exclusief omslag en register). Op 20 november organiseerde *ESB* te zamen met het Instituut voor Economisch Onderzoek van de Erasmus Universiteit Rotterdam een zeer goed bezochte discussiedag over de ministeriële nota *Selectieve groei* (Economische structuurnota).

Het onderzoekingswerk

In opdracht van de minister voor Ont-

wikkelingssamenwerking werd een aanvang gemaakt met een onderzoek dat beoogt een concrete uitwerking te geven van het z.g. *herstructurerings- en ontwikkelingsamenwerkingsbeleid*, zoals dat door de betreffende minister en de minister van Economische Zaken in 1974 werd geformuleerd. Hiertoe zullen de veranderingen in de industriële produktiestructuur van Nederland in hun relatie tot ontwikkelingslanden, alsmede de betreffende toekomstperspectieven, worden geanalyseerd.

Van de United Nations Development Organization werden twee opdrachten ontvangen. De eerste betreft het opstellen van een *wereldindustrialisatiemodel* om de implicaties van een snelle industrialisering van de ontwikkelingslanden op lange termijn volgens de aanbevelingen van de Verenigde Naties na te gaan. De tweede studie betreft het opstellen van een handleiding om te komen tot onderling *vergelijkbare lange-termijn-industrialisatiestudies* voor een aantal afzonderlijke ontwikkelingslanden.

Deelgenomen werd aan een „appraisal”-missie van de Asian Development Bank met betrekking tot het Chalna-Khulna (*Bangladesh*) wegproject. Het onderzoek hield een kostenvergelijking in van vervoer over de weg, per trein en per boot.

Op 1 december werd begonnen met een door het Directoraat Internationale Technische Hulp (DITH) van het Ministerie van Buitenlandse Zaken gefinan-

4. de verbetering van de distributie van water:
 - door de bouw van bovengrondse reservoirs;
 - door de bescherming van de grond van natuurlijke reservoirs;
 - door water van overschot- naar tekort-gebieden te vervoeren.
5. de verhoging van de rendementen van water in het milieu:
 - door zeewater te ontzouten;
 - door verliezen door verdamping te verminderen;
 - door de weersgesteldheid te veranderen (kunstmatige regen).

Om al die redenen moet water vroeg of laat duur worden; duur, vergeleken bij het goedkope water van vandaag. Duur, door al het water te meten en al het vuile afvalwater te

belasten — hoe vuiler het water, hoe hoger het tarief, hoe nuttelozer het waterverbruik, hoe hoger het tarief, hoe meer herverbruik (recycling), hoe lager het tarief. Dat is het voorstel van de Wereldbank. Is het water over de dam? Zijn we al te ver gegaan in de verkwisting van water, in het wanbestuur van water?

Het bepalen van de economische waarde van water in verhouding tot verkwisting en vervuiling, tot schaarste en nut van het eindprodukt, dat is op de keper beschouwd *de* uitdaging aan economen, ecologen, meteorologen en beoefenaars van vele andere beroepen die het uiteindelijk eens moeten worden over een doelmatig waterbeheer.

André van Dam

cierde studie over de toegang van de haven van Chittagong (*Bangladesh*) en over de alternatieve mogelijkheid van het bepalen van een plaats, die aan voldoende diep water ligt om een haven te stichten. Medewerking wordt verleend door het Waterloopkundig Laboratorium, Dwars, Hederik en Verhey NV; Transport Technology Advisers, Nedeco en Associated Consulting Engineers (Dacca). Het Instituut leidt deze studie en verzorgt voorts de algemene economie, de transporteconomie, de prognose van de vervoersstromen, de systeemanalyse, de economische evaluatie en de financiële analyse.

Met betrekking tot *Colombia* valt een viertal activiteiten te vermelden. In opdracht van de regering van Colombia en gefinancierd door DITH is als vervolg op de in 1973/74 ondernomen geïntegreerde transportcoördinatie studie met betrekking tot het stroomgebied van de Rio Magdalena begonnen met het adviseren van het Colombiaanse Ministerie van Openbare Werken en Transport bij de implementatie van een aantal aanbevelingen op het gebied van de transportplanning en -coördinatie. In dit kader werd tevens in Bogotá een postdoctorale cursus over transportproblemen gegeven. De deelname aan de stuurgroep, die DITH adviseert over een waterbeheersingsstudie met betrekking tot de Rio Magdalena, werd voortgezet.

De in 1975 begonnen identificatie van de mogelijkheden van industrialisatie van de in het noordoosten gelegen regio Guajira, alwaar mineralen voorkomen, werd dit jaar beëindigd. Het onderzoek werd uitgevoerd in samenwerking met Advies- en Constructiebureau Tebodin en gefinancierd door DITH.

Over de activiteiten met betrekking tot *Indonesië* valt het volgende te vermelden. In het kader van het contract met het Indonesische Planbureau BAPPENAS waren twee medewerkers aldaar werkzaam. De advieswerkzaamheden voor het planbureau in Indonesië werden aan het einde van dit verslagjaar afgesloten. Voor BAPPENAS werden verder in de reeks studies over de relaties tussen Indonesië en de EG een aantal rapporten uitgebracht. Een bezoek aan Indonesië werd gebracht om te adviseren over mogelijke technische hulp aan de Syiah Kuala Universiteit te Banda Aceh. In opdracht van de Indonesische regering is begonnen met een onderzoek naar de mogelijkheden voor de vestiging van een slachthuis voor varkens in Djakarta. Al deze activiteiten werden gefinancierd door DITH.

Voor de Japan Transport Consultant Association werden in *Japan* een aantal colleges over transporteconomie gegeven.

In opdracht van de Marokkaanse regering is in december in samenwerking met het Libanese ingenieursbureau Dar-Al-Handasah in *Marokko* begonnen met

een studie over de industrialisatie in dat land ten behoeve van het industriële gedeelte van het vijfjarenplan. Doel van de studie is het geven van aanbevelingen voor een industriepolitiek, alsmede het aangeven van een aantal prioriteitsprojecten op industrieel gebied.

Het onderzoek over de stimulering van de landbouw en over de opslag en de distributie van landbouwprodukten in de East Central State van *Nigeria*, aan welke studie het Instituut op uitnodiging van Berenschot, Moret en Bosboom Consultants deelnam, werd afgesloten.

Deelgenomen werd aan een door DITH gefinancierde „appraisal“-missie naar *Sri Lanka* met betrekking tot een „feasibility“-studie over mogelijke lokale productie van fosfaatmeststoffen.

Een medewerker was gedurende een vijftal maanden werkzaam te Paramaribo voor het geven van onderwijs aan de Universiteit van *Suriname*. Dit verblijf werd gefinancierd door DITH.

Op zijn verzoek is het International Institute for Aerial Survey and Earth Sciences gedurende een aantal weken geadviseerd over het belang van *luchtfoto's* en de interpretatie daarvan voor regionale planning.

De vierde fase van de voor de EG ondernomen studie over de factoren, die de *regionale verschillen in de ontwikkeling van de diverse bedrijfstakken in West-Europa* bepalen, was aan het einde van het jaar praktisch gereed. Dit gedeelte van het onderzoek heeft betrekking op het opstellen en het statistisch meten van de verklarende variabelen van het sectorale vestigingspatroon in ongeveer 100 regio's.

Het op verzoek van de Rijksplanologische Dienst uitgevoerde onderzoek naar de *ontwikkeling van de werkgelegenheid per bedrijfstak en per gewest in Nederland* kwam gereed. Doel van de verrichte analyse was het vaststellen van de mogelijkheid om werkgelegenheidscijfers op te stellen die zowel in de tijd als onderling voldoende vergelijkbaar zijn. Het onderzoek heeft aangetoond, dat deze mogelijkheid voor de 82 gewesten en 35 bedrijfstakken voor elk jaar uit de periode 1959-1973 aanwezig is. De Rijksplanologische Dienst heeft vervolgens verzocht om de cijfers op te stellen voor de periode 1959-1965, waaraan wordt gewerkt.

In het verleden werd bij verkeers- en vervoersstudies de behoefte aan transportinfrastructuur afgeleid uit exogene verwachtingen t.a.v. de geografische spreiding van economische activiteiten (woon- en arbeidsplaatsen, verzorgings-elementen). Het daarop aansluitende infrastructurale beleid droeg een vraagvolgend karakter. De nieuwe infrastructuur beïnvloedt echter op haar beurt de ruimtelijke spreiding. Beleid gebaseerd op de resultaten van transportstudies kan ook tegenstrijdig zijn met doelstellingen t.a.v. de ruimtelijke ordening.

Pogingen om de „omgekeerde“ afhankelijkheid met een activiteiten-allocatiemodel in beeld te brengen mislukten evenwel. Zowel de conventionele transportmodellen als de bestaande activiteiten-allocatiemodellen schoten te kort, omdat de *samenhang tussen het vestigingsgedrag en het verplaatsingsgedrag inzake wonen en werken* bij geen van beide voldoende tot zijn recht komt. Op verzoek van het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt een studie ondernomen, waarin zal worden getracht meer over deze samenhang te weten te komen met behulp van de methode van de transitie-matrices; deze geven een systematische beschrijving van een begin- en een eindtoestand, waarin individuen zich bevinden die gedurende een bepaalde periode beslissingen nemen met betrekking tot hun woon- en werklocatie. Door aggregatie kunnen zowel de interzonale pendel op beide tijdstippen als de interzonale woon- en werkveranderingen tussen beide tijdstippen worden verkregen. Het onderzoek is gericht op het opstellen, analyseren en vooruitberekenen van zulk een matrix. Voorlopig wordt nagegaan of zulk een matrix perspectieven biedt, hoe deze er tegen de achtergrond van een concrete beleidsvoorbereiding zou moeten uitzien en welke relevante informatie daaraan kan worden ontleend.

De studie over de gevolgen van de *pendel op Duitsland in het Limburgse herstructureringsgebied* kwam gereed. Het rapport behandelt de invloed van de aanhoudende, eenzijdige en aanzienlijke pendelstromen op de structuur van de arbeidsmarkt, de conjunctuur, de gevoeligheid van de pendel en de gevolgen hiervan voor de structuur van de volkshuishouding, de voor ondernemers kenmerkende reacties op het pendelverschijnsel en de uitbreiding van bestaande inzichten in de maatschappelijke consequenties voor de pendelaar. De studie werd verricht op verzoek van het Ministerie van Economische Zaken.

Het onderzoek met betrekking tot de *sociaal-economische structuur van de Zaanstreek*, dat op verzoek van de gemeente Zaanstad en de Kamer van Koophandel en Fabrieken aldaar wordt uitgevoerd, werd voortgezet.

Gereed kwam het op verzoek van het College voor Ziekenhuisvoorzieningen uitgevoerde onderzoek naar enige maatschappelijke gevolgen van overplaatsing van *zwakzinnigeninrichtingen* voor een regio en voor de personen, die bij de zwakzinnigenverzorging zijn betrokken.

Onderzoekingen werden verricht en adviezen werden uitgebracht met betrekking tot het Openbaar Lichaam Rijnmond, het Gewest Gooi- en Vechtstreek en de gemeenten Amstelveen, Amsterdam, Breda, Capelle aan den IJssel, Dordrecht, Den Helder, Kampen, Leiden,

Maastricht, Pijnacker, Rotterdam en Zeist.

Een facetonderzoek inzake het te voeren beleid met betrekking tot de *kantoorsector in Rotterdam en Rijnmond* kwam gereed. Het onderzoek droeg een hypothesevormend karakter en was gebaseerd op literatuurstudie en opinie-onderzoek. Een onderzoek naar de behoefte aan te bouwen *kantoorruimte* op een daarvoor gereserveerd terrein in Maastricht is in uitvoering. Ten behoeve van de gemeente Dordrecht verscheen een rapport over de huidige en toekomstige structuur van de binnenstad, dat met name de functionele structuur, de waardering van de binnenstad en het cultureel en sociaal klimaat behandelt en uitmondt in conclusies en aanbevelingen. Voor dezelfde gemeente werd het effect onderzocht van het afsluiten voor het doorgaand autoverkeer op aan enige straten gelegen winkels. Gereed kwam ook een studie over de relatieve betekenis van *Breda als vestigingsplaats* voor bedrijven en instellingen. De ten behoeve van de Ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk ingestelde onderzoeken met betrekking tot de *rehabilitatie van wijken*, t.w. de Afrikaanderwijk in Rotterdam en de wijk „de Kooi” in Leiden, werden voortgezet. Voor de gemeente Den Helder wordt een onderzoek uitgevoerd naar een mogelijke *zeehavenontwikkeling* op het Balgzand.

Het in opdracht van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en van het Ministerie van Economische Zaken uitgevoerde onderzoek naar de *effecten van de vestiging van een grote structurende detailhandelseenheid* (in casu Maxis-Muiden) op de *aanwezige winkelcentra in de relevante omgeving* kwam gereed. Het rapport geeft stap voor stap de uitgevoerde analyse weer en bevat een uitvoerige verantwoording van de aangewende onderzoekstechnieken. Het levert daarmee een waardevolle bijdrage tot de kennis omtrent de mogelijkheden een winkelmodel in de praktijk van de distributieplanologie toe te passen. De uitkomsten van de studie tonen ook aan, dat een verdergaande verbetering van de enquêteteknik en van het inzicht in het consumentgedrag nodig blijkt, evenals een grotere beschikbaarheid van bedrijfsgegevens; het door het Instituut ontwikkelde winkelmodel is gebleken een betrouwbaar instrument te zijn om te bepalen waar en in welke mate bij de vestiging van een nieuw winkelcentrum of van een nieuw zelfbedieningswarenhuis omzetverlies voor de bestaande winkelcentra in een bepaald gebied te duchten is.

Het hiervóór genoemde onderzoek werd gevolgd door distributieplanologische onderzoeken met betrekking tot het *hoofdwinkelcentrum van Zeist*, in opdracht van deze gemeente en de Zeister Middenstandscentrale, ter opsporing

van knelpunten op regionaal niveau in de distributievoorzieningen in het *Rijnmondgebied*, in opdracht van het Openbaar Lichaam Rijnmond, voor *Het Gooi*, op verzoek van het Gewest Gooien Vechtstreek, en voor *Pijnacker* met betrekking tot de wenselijkheden van en mogelijkheden voor winkelvestiging in het plan Koningshof.

In het verslagjaar werden de volgende onderzoeken op het gebied van *arbeid en arbeidsmarkt* begonnen of voortgezet: het onderzoek naar de *werkgelegenheidsproblemen van woonwageneigenaren*, dat in opdracht van het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk wordt uitgevoerd in samenwerking met het Gemeenschappelijk Instituut voor Toegepast Psychologisch Onderzoek te Berg en Dal; het onderzoek naar de problematiek van *ongeschoolde arbeid*, welke studie op verzoek van de Ministeries van Economische Zaken en van Sociale Zaken wordt verricht te zamen met het Instituut voor Toegepaste Psychologie te Nijmegen; de in opdracht van de Ministeries van Sociale Zaken en van Volksgezondheid en Milieuhygiëne ondernomen studie, die bedoelt te leiden tot verdieping van inzicht in de *samenhang tussen de immigratie van buitenlandse arbeiders en de bedrijfstakwijze opbouw van de economie*.

Tegen het einde van het jaar verzocht het Ministerie van Sociale Zaken te beginnen met een onderzoek naar de mogelijkheden en effecten (zoals bedrijfseconomische, ruimtelijke, werkgelegenheids- en milieueffecten) van schaalverkleining van bedrijven. De voor- en nadelen van *kleinschalige werkgelegenheid* zullen mede worden gezien vanuit het gezichtspunt van de diverse belangengroepen (bedrijven, arbeidskrachten enz.).

Het Ministerie van Sociale Zaken verzocht tegen het einde van het jaar tevens een studie aan te vangen over de verklarende factoren voor de ontwikkeling van de *jeugdwerkloosheid*. Op macro-niveau zal de ontwikkeling van de jeugdwerkloosheid in verband worden gebracht met de demografische ontwikkeling, de onderwijsdeelname en de economische ontwikkeling. Het te onderzoeken stelsel van relaties is gericht op het opleveren van een verklarend model, waarmee een aantal tendenties t.a.v. de jeugdwerkloosheid op middellange termijn kan worden gekwantificeerd. Vergelijking van de met behulp van het model berekende jeugdwerkloosheid met de werkelijke jeugdwerkloosheid leert of er sprake is van een kwantitatief belangrijke invloed van overige factoren, waarin dan inzicht zal moeten worden verkregen (opleiding qua niveau, richting en kosten; de beloning (het minimumloon) en de discrepantie tussen de voorkeuren van jongeren en de functie-eisen).

Het onderzoek met betrekking tot de *segregatie van allochtonen* in Rotter-

dam, welk onderzoek is opgedragen aan het Economisch Geografisch Instituut van de Erasmus Universiteit Rotterdam en waaraan naast de afdeling Bouwkunde van de Technische Hogeschool in Delft ook het Instituut medewerkt, vond verder voortgang.

Gereed kwam de in opdracht van de gemeente Rotterdam, de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Scheepvaartvereniging Zuid uitgevoerde studie over de economische betekenis van een *bedrijfsvluchthaven voor de regio Rotterdam*, waarbij de relatie luchtvrachtvervoer-zeevrachtvervoer voorop diende te staan. Het rapport behandelt o.a. de relatie tussen zee- en vluchthaven op middellange termijn, de vooruitzichten voor luchtvracht in relatie tot zeevracht op middellange en korte termijn, de aan- en afvoer op Schiphol en Zestienhoven, de grote passagiersluchtvaart, de kleine luchtvaart en de taakstelling voor een bedrijfsvluchthaven in genoemde regio, waarbij tevens een integratie plaatsvindt van het vlucht- en zakelijk personenvervoer.

De studie over de mogelijkheden van een zo efficiënt mogelijk vervoer van *hulpgoederen in het kader van noodhulp*, verricht op verzoek van de Directie Financieel-Economische Ontwikkelingssamenwerking van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, kwam gereed.

Op verzoek van een laboratorium wordt een kosten-batenanalyse uitgevoerd aangaande het invoeren van een *nieuw geneesmiddel* voor bepaalde ziekten.

De laatste jaren is het overheidsbudget in toenemende mate in beslag genomen door aanzienlijke investeringen in metrobouw, tunnels, ringwegen, enz., waardoor de belangstelling voor bescheiden investeringen, veelal aanpassingen van de bestaande verkeersstructuur, welke op korte termijn effect sorteren (bijv. vrije tram- en busbanen) is toegenomen. Aangezien nog weinig van deze bescheiden projecten zijn gerealiseerd, zijn begeleidende studies nuttig. Op verzoek van het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is begonnen met een „before and after”-studie van de *vrije busbaan tussen Rotterdam en Capelle aan den IJssel | Krimpen aan den IJssel*, om het effect van deze investering te bepalen. Een eerste gedeelte van de studie, die zich met tussenpozen over een vrij lange tijdsperiode zal uitstreken, kwam gereed.

In het economisch researchprogramma van de Stichting Nederlands Maritiem Instituut is een onderzoek opgenomen naar de *betekenis van de zeescheepvaart voor de nationale economie*, welk onderzoek door het Maritiem Onderzoek Centrum en het Instituut diende te worden uitgevoerd. Dit onderzoek werd in het begin van het jaar door het Instituut afgesloten. In overeenstem-

ming met eerdere rapporten is ervan uitgegaan, dat het belang van de Nederlandse zeevaart voor de Nederlandse economie kan worden afgemeten aan de betekenis voor het nationaal inkomen, de werkgelegenheid en de betalingsbalans. In verband hiermede worden in het rapport achtereenvolgens behandeld: de produktiewaarde gecreëerd door de Nederlandse zeescheepvaart, de directe en indirecte toegevoegde waarde geschapen door de Nederlandse zeescheepvaart, de investeringen in de scheepvaartsector en het werkgelegenheids- en het betalingsbalansaspect. Voorts worden behandeld het belang van de Nederlandse schepen onder Antilliaanse en Surinaamse vlag voor de Nederlandse economie en de mogelijke gevolgen van het wegvallen van Nederlandse rederijen voor de Nederlandse economie.

In 1975 werd een economische evaluatie van het kanaal *Deventer-Raalte* uitgevoerd met betrekking tot handhaving van dit kanaal in zijn huidige toestand, sluiting van het kanaal en het geschikt maken van het kanaal voor grotere schepen. Een kleine vervolgstudie, betrekking hebbende op het verwerken van nieuwe gegevens, vond plaats.

De werkzaamheden, verricht in het kader van de systeemanalyse in het *waterbeheer*, die het vorige jaar een aanging namen en werden uitgevoerd binnen het programma Toegestemd Onderzoek Waterstaat te zamen met het

Waterloopkundig Laboratorium, kwamen gereed. Rijkswaterstaat wil een instrument ontwikkelen, dat kan bijdragen tot een evaluatie van varianten van waterverdelingsplannen, die binnen de huidige waterinfrastructuur of door ingrepen in die structuur mogelijk zijn. De taak van het Instituut was de economische elementen in de probleemstelling te identificeren en hun implicaties te traceren. Voorts werd een begin gemaakt met het verzamelen van gegevens over de binnenvaart, hetgeen zal moeten dienen ter bepaling van de schade door deze sector te lijden in geval van waterschaarste.

Door het Ministerie van Economische Zaken en de NV Nederlandse Gasunie is een onderzoek opgedragen naar de maatschappelijke voor- en nadelen voor de Nederlandse economie, verbonden aan het na 1985 *aanvoeren van vloeibaar aardgas* met schepen, oplopend tot een hoeveelheid van 25 miljard m³ per jaar, *naar een terminal* op een te stichten eiland op de Noordzee of op de Maasvlakte. Voor het onderzoek wordt gebruik gemaakt van een kosten-batenanalyse en van een kosteneffectiviteitsanalyse welke laatste analyse gereed kwam. Dit gedeelte van het rapport behandelt achtereenvolgens de investerings- en exploitatiekosten, de risico/veiligheidskosten, de overige kostencategorieën (milieu-effecten, bestuurskosten, eigendoms- en beheerskosten), de kos-

tenvergelijking, de neveneffecten en de slotevaluatie.

De Ministeries van Economische Zaken en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening verzochten om het uitvoeren van een kosten-batenanalyse ten behoeve van de besluitvorming t.a.v. een meerjarenplan voor het isoleren van woningen. Het doel van het onderzoek is het verkrijgen van een kwantitatief inzicht in de micro- en macro-economische gevolgen van de *thermische isolatie van woningen*.

Het onderzoek met betrekking tot de economische consequenties van *sluiting dan wel verplaatsing van tanker-cleaningbedrijven*, alsmede dat over de economische en financiële problemen van de *particuliere natuurschoonwet-landgoederen* werden voortgezet, evenals het onderzoek naar de bedrijfseconomische consequenties van *mono- en retourverpakking van melk en melkproducten*. Het marktonderzoek in Nederland, uitgevoerd in opdracht van de Vereniging Centraal Baggerbedrijf, werd afgesloten.

De studie over de *Rotterdamse taxi-problemen*, uitgevoerd in opdracht van de gemeente Rotterdam, kwam eveneens gereed. Behandeld zijn de rentabiliteit en de financiële positie van de taxibedrijven, de vraag naar taxidiensten, de behoefte aan taxi's, alsmede de sociale gevolgen van een beperking van de verhandelbaarheid van exploitatierechten.



Mededelingen

VUGS-congres

Op 18 en 19 oktober 1977 organiseert de Vereniging van Utrechtse Geografische Studenten ter gelegenheid van haar 11e lustrum een tweedaags wetenschappelijk congres. Het thema van dit congres zal zijn: Nederland op weg naar een post-industriële samenleving?

Op de eerste dag zullen een aantal sociaal-economische veranderingsprocessen in Nederland en de consequenties hiervan worden besproken. Op de tweede dag zal nader worden ingegaan op de ruimtelijke aspecten en gevolgen van deze veranderingsprocessen. Sprekers zijn:

- Prof. Dr. S. L. Kwee: Algemene inleiding;
- Prof. Dr. J. G. Lambooy: De veranderende sociaal-economische structuur;

- Prof. Dr. J. Buit: Veranderende mobiliteitspatronen en ruimtelijke ordening;
- Prof. Dr. M. de Smidt: Evaluatie.

In de middagen zijn er werkgroepen. Inlichtingen, programmaboekje en inschrijfformulieren: VUGS-lustrumcommissie, Geografisch Instituut, Heidelberglaan 2, Utrecht.

Post-academisch onderwijs sociale wetenschappen Rotterdam

De faculteit der Sociale Wetenschappen te Rotterdam organiseert in het najaar van 1977 twee cursussen in het kader van post-academisch onderwijs. De volgende onderwerpen staan op het programma:

- maatschappijleer (n.a.v. het verschijnen van het raamleerplan maatschappijleer);
- samenwerking tussen organisaties; een benadering vanuit interorganisatiele relaties en netwerken.

Elk van de cursussen omvat zes bijeenkomsten in de namiddag. Docenten zijn leden van het wetenschappelijk corps van de faculteit.

Inlichtingen: Sociale Faculteit van de Erasmus Universiteit Rotterdam, postbus 1738, Rotterdam.

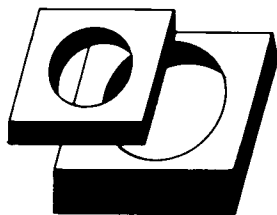
Symposium Portugese economie

Op 15-17 september 1977 wordt een internationaal symposium georganiseerd waarop de ervaringen, bevindingen en aanbevelingen zullen worden besproken van een gemengde internationale ploeg die meewerkt aan het opstellen van een Economisch Plan 1977-1980 voor de Portugese economie.

Plaats: Rijksuniversiteit Gent. Voertalen: Frans en Engels.

Inlichtingen en inschrijving: Seminarie voor Economische Leerstelsels, Voldersstraat 9, 9000 - Gent, België, tel.: (091) 25 76 51, toestel 286.

Met ESB een beter economisch-politiek inzicht



Vraagtekens bij het bestuurlijk handelen

D. A. P. W. VAN DER ENDE

Het jaarlijks verslag van de algemene rekenkamer is één van de weinige officiële stukken die informatie verschaffen over hoe het bij de afzonderlijke rijksdiensten in feite toegaat bij het produceren van collectieve voorzieningen. Geen macro-economische beschouwingen, waarbij de uitgaven van alle ministeries en rijksinstellingen te zamen in een gehaktmolen zijn gestopt en er dan als consumptieve bestedingen, inkomensoverdrachten, investeringen en dergelijke uitkomen, ook geen al dan niet hooggestemde toelichtingen van wat men in het komende jaar of in een nog verdere toekomst voornemens is te doen, maar concrete en nuchtere verhalen over wat er is gebeurd bij het uitgavenbeleid van de ministeries en de daaronder ressorterende diensten en instellingen.

De algemene conclusie na lezing van het rekenkamerverslag kan in zoverre optimistisch zijn dat er bij de openbare dienst kennelijk nog interessante en niet te verwaarlozen mogelijkheden aanwezig zijn voor verbetering van de effectiviteit en de efficiency, en dus voor verhoging van de produktiviteit. In dit verband is het wel jammer dat het rekenkamerverslag anders dan het rapport-Donner over de Lockheedaffectie — ook een stuk waaraan de voorzitter van de rekenkamer heeft meegewerkt — er nog nooit in is geslaagd om tot de nationale boekentoptien door te dringen.

Voor een deel ligt dat aan de manier waarop het verslag, traditiegetrouw, is opgezet. De onderkoelde stijl is op zich zelf wel leuk, maar de lezer zou het toch, dunkt mij, wel appreciëren als het Hoge College zo nu en dan wat forser van leer zou trekken. Wat onderwerpen betreft springt het verslag van de hak op de tak. Een voorbeeld: nadat de lezer verscheidene bladzijden lang heeft gelezen over faciliteiten bij vestiging en uitbreiding van industriële bedrijven — een zeer interessante zaak, juist nu er niet zoveel bedrijven meer zijn die zich vestigen of uitbreiden — moet hij omschakelen naar een beschouwing over dubbele vergoedingen bij medegebruik van gymnastieklokalen. Ook belangrijk en interessant,

maar het ligt toch op een wat ander vlak.

Het versmide miljoen

De voorzitter van de rekenkamer weet natuurlijk wel dat er niet zo heel veel belangstellende burgers zijn, en naar wij moeten vrezen ook niet zo heel veel leden van de Tweede Kamer, die het verslag van het begin tot het eind geboid zullen lezen. Daarom houdt hij een persconferentie. Hij vertelt dan wat over zaken die hem bijzonder ter harte gaan en vestigt de aandacht op enkele onderwerpen die hij bijzonder belangrijk acht.

Er komen dan een paar mooie verhalen in de krant. Successtory van dit jaar is het verhaal van het versmide miljoen. In 1961 verklaarde de Nederlandse Economische Hogeschool zich bereid een deel van de opbrengst van het oude hogeschoolgebouw onverplicht, maar op gronden van billijkheid aan het rijk over te maken. Achteraf becijferd op f. 1,3 mln. Het zal je maar aangeboden worden.

Onderwijs liet echter niets van zich horen. In 1969, dus acht jaar later, schonk de NEH daarom de gehele opbrengst van het oude gebouw aan wat we hier maar zullen noemen een vereniging met een goed doel. Weer drie jaar later, in 1972, gaf de minister van Onderwijs te kennen, dat hij de f. 1,3 mln. toch nog wel graag wilde hebben. Toen gaf de NEH niet thuis, waarop de minister naar de landsadvocaat stapte. Die kon niets anders zeggen dan dat de minister dan maar eerder zijn mond open had moeten doen. Voor 's Rijks schatkist niet zo leuk.

Bedrevenheden van de bureaucratie

Het rekenkamerverslag is ook daarom zo interessant, omdat het een „Fundgrube” is voor de gedragingen van het bestuurlijk en ambtelijk apparaat, een onderwerp waarvan in ons land jammer genoeg maar weinig studie wordt gemaakt. Het beeld dat de rekenkamer

van dat apparaat geeft is wat eenzijdig, want als de bureaucratie iets goed doet zal de rekenkamer daarover in het algemeen niets zeggen. Het is nu eenmaal haar taak het minder mooie naar voren te brengen.

Uit dat wat eenzijdige, maar daarom nog niet minder belangwekkende beeld blijkt onder meer dat onze bureaucratie zeer bedreven is in het spelen op uitstel, in het sturen met een kluitje in het riet en in het dekken op de voorman. Uit de rijke „Fundgrube” van het verslag zullen wij van elk van de drie gevallen een voorbeeld noemen.

Spelen op uitstel: in 1974 had de minister van Defensie meegedeeld dat het marinehospitaal te Overveen zou worden samengevoegd met het militaire hospitaal te Utrecht. In 1976 vroeg de rekenkamer of het in die omstandigheden nog wel verantwoord was om voor f. 7 mln. aan het marinehospitaal te vertrimmen. Uit het antwoord, dat met veel omhaal van woorden werd gegeven, werd het de rekenkamer duidelijk dat weliswaar was besloten dat het marinehospitaal zou worden opgeheven, maar niet *wanneer* dat zou gebeuren. Voor daarover definitief wordt beslist zal er nog wel een „nog niet te voorziene, naar verwachting lange tijd verstrijken”.

Kluitje in het riet: in de periode van 1 mei 1972 tot 1 mei 1974 zou een buitenlandse deskundige met een medewerkster op een laboratorium van een universiteit komen werken. De medewerkster heeft gedurende die tijd normaal gewerkt, maar de deskundige kwam na maart 1973 alleen maar zo nu en dan eens kijken. Hij bleef wel zijn salaris toucheren. De rekenkamer vroeg, uiteraard in de bij haar gebruikelijke bewoordingen, of dit geen weggegooid geld is geweest. Nee, was het antwoord, men had meer inzicht gekregen en daardoor kon een visie tot stand komen. Waarop de rekenkamer, wel netjes maar niet gek, naar voren bracht dat dan óf de periode van twee jaar te ruim was gesteld óf dat in die twee jaar bij een meer effectieve inzet meer had kunnen worden bereikt.

Dekken op de voorman: in 1974 werd het voormalige hotel Wittebrug in Den

Haag door het rijk gekocht voor f. 9,7 mln. om er het Institute for Social Studies in te vestigen. Enkele maanden daarvoor was het hotel op één dag tweemaal van eigenaar verwisseld, waarbij de prijs steeg van f. 5,7 tot f. 8 miljoen. De rekenkamer vroeg aan de staatssecretaris van Onderwijs en Wetenschappen „of de aan het regeringsbeleid te stellen ethische maatstaven verdragen dat de rijksoverheid als sluitstuk fungeert van een zozeer in de speculatieve sfeer liggende transactie”. Antwoord van de staatssecretaris: de rijksgebouwendienst heeft de onderhandelingen gevoerd, dus vraag het maar aan de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Antwoord van die minister: de rijksgebouwendienst heeft de onderhandelingen gevoerd op verzoek van de minister van Ontwikkelingssamenwerking. Ten slotte werd gezegd dat de beslissing tot aankoop door de ministerraad is genomen. Aangezien de rekenkamer, begrijpelijk, daarna niet een brief tot de gehele ministerraad heeft gericht, bleef de vraag over het ethisch karakter onbeantwoord.

Oneigenlijke dialoog

De rekenkamer gaat niet in op de vraag, *waarom* de bureaucratie aldus handelt. Is het omdat de top van de ambtelijke dienst bezet is met lieden zonder veel verantwoordelijkheidsgevoel? Insiders weten wel beter, maar het gevaar bestaat dat krantelezers op grond van de mooie verhalen die ze voorgeschoteld krijgen, die conclusie trekken.

De grondoorzaak moet waarschijnlijk worden gezocht in het achterblijven van de institutionele regelingen bij de veranderde feitelijke verhoudingen. De institutionele regelingen gaan ervan uit dat het ambtelijk apparaat wordt gecontroleerd door de bewindslieden persoonlijk en deze weer door het parlement. Brengt de rekenkamer door middel van haar verslag dus iets ter kennis van het parlement, dan kan dit de bewindslieden ter verantwoording roepen en deze kunnen de ambtenaren op het matje doen verschijnen. In de praktijk wordt de aandacht van bewindslieden en parlement echter tegenwoordig volledig opgeëist door nieuw beleid en andere beleidszaken van eminent politiek belang. Het erop toezien dat de bestaande winkels goed blijven lopen, ook wat de politiek minder belangrijke aspecten betreft, is er niet of nauwelijks meer bij. Die taak is toegevalen aan de ambtelijke leiders van overheidsdiensten. Deze hebben het niet gemakkelijk. De winkels zijn veel groter dan vroeger, anders dan de vroegere bewindslieden missen zij bij hun toezichthoudende taak de ruggesteun van het parlement en bovendien moeten zij, althans de meesten van hen, hun bewindsman ook assis-

teren in diens politieke taak. Een nevengevolg van de veranderde situatie is dat de rekenkamer de discussie wel formeel voert met de bewindslieden, maar dat zij zich in feite richt tot de ambtenaren. Die dialoog tussen rekenkamer en ambtenaren is een oneigenlijke dialoog, omdat wederzijds van de fictie wordt uitgegaan, dat niet de ambtenaren, maar de bewindslieden de gesprekspartners van de rekenkamer zijn.

Men kan opmerken, en ik heb dat zelf bij een vroegere gelegenheid ook gedaan, dat de commissie voor de rijksuitgaven meer aandacht aan het rekenkamerverslag zou kunnen besteden. In Engeland houdt een parlementaire commissie er zich een halfjaar mee bezig. Die Engelse commissie kan echter met de ambtelijke hoofden van de ministeries praten. Het hoofd van het General Accounting Office, te vergelijken met de voorzitter van onze rekenkamer, is daarbij aanwezig. Wat besproken wordt komt in officiële stukken. Daardoor is er een grotere kans dat er wat met de opmerkingen van de rekenkamer gebeurt. Op de één of andere manier zal men ook in Nederland tot een procedure moeten

Deze rubriek wordt verzorgd door het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven

komen, waardoor de rekenkamer rechtstreeks met ambtelijke topfiguren kan spreken. Niet alleen ondershands, wat nu ook wel gebeurt, maar officieel, met publikatie van de notulen. Wie dit in strijd acht met de ministeriële verantwoordelijkheid moet zich afvragen of het wel in overeenstemming met die verantwoordelijkheid is de bewindslieden met een toezichthoudende taak te belasten die zij niet volledig waar kunnen maken.

Het waarom van de Wittebrug

Het gaat ook om belangrijker zaken dan het gesignaleerde met een kluitje in het riet sturen. Uit het nu verschenen rekenkamerverslag blijkt ook dat ons bestuurlijk en ambtelijk apparaat niet altijd excelleert, wanneer het erop aankomt de belangen van de Staat op zake-lijke wijze te behartigen.

Behalve de in het begin vermelde successtory van het versmaide miljoen is ook de aankoop van het hotel Wittebrug daarvan een voorbeeld. Om te beginnen had men volgens de rekenkamer in de omgeving van Den Haag aanmerkelijk goedkoper terecht gekund. In Den Haag had men aanvankelijk, in 1974, voor f. 4,75 mln. grond aan de Burgemeester Patijnlaan van de gemeente gekocht. Toen men daarvan in 1974 afzag moest men op grond van het contract de

grond aan de gemeente voor dezelfde prijs terugverkoopen. Als de gemeente de grond had behouden, had zij in die drie jaar natuurlijk rustig rente bijgeschreven. Het rijk had intussen 9 ton uitgegeven voor de voorbereiding van de nieuwbouw. Die 9 ton kon men afschrijven. De aankoopprijs van ad. f. 9,7 mln. voor de Wittebrug — dat bleek al uit het vorenstaande —, was te hoog. De daar bovenop komende kosten van verbouwing werden bij de aankoop op f. 4,5 mln. geschat, nu al op f. 10,5 mln. De eindafrekening wordt natuurlijk weer een stuk hoger. Een pikante bijzonderheid — ook deze zal het rijk wel geld gaan kosten — is ten slotte dat twee van de drie bij de Wittebrugtransacties betrokken personen hun ter zake opgelegde belastingaanslagen nog niet hebben betaald.

Ook hier kan men zeggen: interessant om dit allemaal te lezen, maar *waarom* heeft men aldus gehandeld? De rekenkamer merkt op dat „aan de keuze van 's-Gravenhage als plaats van vestiging een doorslaggevend gewicht is toegekend”. Inderdaad, maar waarom? Waarom ging de transactie aan de Burgemeester Patijnlaan niet door? Dat men daar ook woningen kon bouwen heeft men toch van het begin af geweten? Waarom kreeg de gemeente bij die voor haar toch al gunstige transactie de rentewinst cadeau? Waarom steeg de aankoopprijs van de Wittebrug in november 1973 in één dag van f. 5,7 tot f. 8 mln.? Niet omdat het Institute for Social Studies er zou komen, want pas in 1974 werd van het project-Burgemeester Patijnlaan afgezien. Of beschikten de speculanten over de gave om in de toekomst te zien? Dat ramingen van verbouwingskosten vaak tegenvallen weet iedereen, maar dat er nog 133% bovenop komt (als het daarbij blijft) is uitzonderlijk veel. Waarom heeft de rijksgebouwendienst zich hier zo passief gedragen, terwijl krachtens een koninklijk besluit van 1952 de minister van Volkshuisvesting — waaronder die dienst ressorteert — verantwoordelijk is voor de huisvesting van alle onder het rijk ressorterende instellingen, en niet de betrokken minister? Heeft de ministerraad, toen deze dit zaakje kreeg toegeschoven, aan de minister van Volkshuisvesting gevraagd waarom hij dit niet zelf opknapte? Was de ministerraad, die de beslissing tot aankoop heeft genomen, volledig van de voor geschiedenis op de hoogte en zou deze de beslissing ook genomen hebben, als men had geweten dat er nog minstens f. 6 mln. bovenop zou komen? Een onderzoek zou waarschijnlijk aan het licht brengen dat iedereen met beste bedoelingen heeft gehandeld, maar dat de verhoudingen waarin het ambtelijk apparaat moet werken grote risico's met zich brengen dat onvoldoende doelmatig wordt gehandeld.

L. J. J. van Eekelen: *De grondstructuur voor monetaire integratie*. W. D. Meinema, Delft, 1977, 187 blz., f. 45.

Deze studie, die als proefschrift aan de Vrije Universiteit van Amsterdam werd verdedigd, bestaat uit vijf hoofdstukken en twee bijlagen. Zij is zeer systematisch van opzet, als gevolg waarvan het vrij gemakkelijk is om bij deze recensie de rode draad van het betoog te volgen.

Het eerste hoofdstuk omvat, met „enkele inleidende opmerkingen” als bescheiden titel, een introductie tot het geheel. De centrale probleemstelling is daarbij omschreven als een onderzoek naar „de mate waarin en de wijze waarop de zelfstandige geldstelsels van twee of meer landen met elkaar zijn verbonden”. Met een wat zwerige methodologische aankondiging wordt ons voorts meegedeeld dat de keuze viel op een zuiver theoretische en macrostatistische behandeling van het onderwerp. Daarbij is de nadruk gelegd op een verbale en grafische analyse.

Hoofdstuk 2 vormt de kern van het boek. Daarin is monetaire integratie omschreven als „de verbinding van de nationale geldstelsels van twee of meer landen, c.q. in stand houden van een zo mogelijk geheel vrij onderling betalingsverkeer voor lopende en kapitaaltransacties tegen zo stabiel mogelijke onderlinge wisselkoersen”. Deze omschrijving — waarin „tegen” door „bij” vervangen zou moeten worden — impliceert reeds dat voor Van Eekelen als pijlers van de monetaire integratie de convertibiliteit en de wisselkoersstabiliteit fungeren. Het is mogelijk daarbij twee uitersten te onderscheiden. Bij het

ene ontbreekt een bepaalde koers ten opzichte van andere valuta's; voorts is elke inwisselbaarheid afwezig. In dit geval is er sprake van een volledig gesloten economie en heeft de integratiegraad een waarde van nul. Het andere uiterste bestaat uit onherroepelijk vaste koersen en een onbeperkte convertibiliteit. Nu is er sprake van één valutair gebied en de integratiegraad bereikt een waarde van 100%. Dit theoretische patroon acht Van Eekelen van toepassing op de Westeuropese markt — en de Oosteuropese centraalgeleide economieën.

Vervolgens is dit theoretische raamwerk uitgebreid met een grafiek. Op de x-as verscheen daarbij de valutaconvertibiliteit en op de y-as de wisselkoersstabiliteit; beide zijn daarbij met percentages van 0 tot en met 100 aangegeven. Het is nu mogelijk om een lijn in de grafiek te trekken vanuit de oorsprong met gescheiden geldstelsels en een integratiegraad van 0% tot het punt waar één valutair gebied ontstaat en de integratiegraad een waarde van 100% bereikt. Als volgende schakel in de gedachtengang veronderstelt Van Eekelen dat — bij een gelijkblijvende integratiegraad — naarmate de wisselkoersstabiliteit toeneemt met gelijke percentages, de convertibiliteit procentueel in een steeds geringere mate zal afnemen en omgekeerd. Het resultaat hiervan is een monetaire integratie-indifferentiecurve. Een steekhoudende motivering voor het convexe verloop (blz. 27) blijft echter achterwege en dat is

een zwak punt in de redenering. Het een en ander impliceert dat op het boek van Van Eekelen een woord van Boulding — gesproken tijdens een Duits seminar — van toepassing is: „Eine der befremdlichsten Illusionen der Ökonomen ist eine Doktrin, die als „umbefleckte Empfängnis der Indifferenzkurve” bezeichnet werden könnte”. Ter voltooiing van het theoretische instrumentarium brengt Van Eekelen vervolgens naar voren dat aan monetaire integratie niet slechts voordelen, maar ook kosten verbonden zijn, met name wat betreft het verlies aan nationale autonomie op onderscheiden beleidsgebieden. Hierbij wordt — andermaal zonder sluitende motivering — gesteld dat deze kosten „progressief stijgen naarmate langs de abscis, respectievelijk de ordinaat, de afstand tot de oorsprong groter wordt”. Het een en ander levert een lijn op, die als integratietransformatiecurve kan worden getypeerd. De economisch-theoretische benadering van de monetaire integratie is na het gereed komen van dit instrumentarium een eenvoudige zaak. Het gaat er nog slechts om het raakpunt van de transformatielijn aan de hoogst bereikbare indifferentiecurve te vinden ter bepaling van de optimale integratiegraad.

Het theoretische framework, hoe aardig het op het eerste gezicht ook lijkt, levert drie problemen op. Ten eerste rijst de vraag naar een betrouwbare kwantificering van de opbrengsten en de kosten, waarbij het vooral gaat — ter wille van de geloofwaardigheid van het framework als zodanig — om een deugdelijke motivering van het convexe, respectievelijk het concave verloop. Op deze vraag geeft de studie van Van Eekelen geen antwoord. Weliswaar bevat hoofdstuk 3 een instructieve bespreking van de „maatschappelijke baten en kosten van monetaire integratie”, maar over de kwantificering wordt daarbij slechts gezegd dat zij nodig is, terwijl een nadere motivering van het specifieke curveverloop geheel achterwege bleef.

Het tweede probleem houdt in, dat de analyse vereist, om binnen het gepresenteerde instrumentarium een datum als uitgangspunt te nemen voor de verdere gedachtengang; in de waarden en prijsleer kan daartoe worden gekozen voor een bepaalde transformatiecurve bij gegeven produktiemiddelen. In de studie welke hier aan de orde is, zou de huidige stand van de monetaire integratie als zodanig kunnen dienen, met — op basis van een economisch-theoretische argumentatie — de wens de graad hiervan zoveel mogelijk te verhogen. De studie van Van Eekelen gaat niet zover. In hoofdstuk 4 komt wel het integratiepad van geheel gescheiden geldstelsels tot één valutair gebied aan de orde, maar daarbij worden slechts integratievormen aangeduid. Acht mogelijkheden van monetaire integratie,

Initiatief gevraagd

Onze kennis van het handelen van de bureaucratie en de daarachter liggende motieven is maar beperkt. Als de rekenkamer officieel rechtstreeks met de ambtelijke instanties van gedachten kan wisselen en haar bevindingen ter zake in de openbaarheid kan brengen, ontstaat daarover meer inzicht.

Het verkrijgen van dat inzicht is geen doel op zich zelf, maar zal een stimulans zijn om te komen tot een beter management van de publieke sector. Als er maar zeer beperkte mogelijkheden zijn voor een verdere groei van de collectieve voorzieningen, en daar ziet het naar uit, is het meer dan ooit noodzakelijk om zoveel mogelijk ruimte vrij te maken door ver-

hoging van de produktiviteit bij de bestaande activiteiten. Een moderne rekenkamer, toegerust met bevoegdheden die zijn aangepast aan de behoeften van deze tijd, is daarbij een onmisbare schakel.

We hebben nu een nieuw parlement, binnenkort een nieuw kabinet. Een ideale situatie om een begin te maken met een ombuiging van de werkwijze van de rekenkamer waardoor zij, geruggesteund door de commissie voor de rijksuitgaven uit de Tweede Kamer, nog effectiever dan tot nu toe in het financiële landsbelang werkzaam kan zijn. Wie neemt het initiatief?

D. A. P. W. van der Ende

welke betrekking hebben op markt- en centraalgeleide economieën worden daarbij in één thema geplaatst, hetgeen met enige wetenschappelijke zelfgenoegzaamheid leidt tot de conclusie „dat de dikwijls chaotisch aandoende internationale monetaire werkelijkheid op logisch samenhangende wijze kan worden geordend en geanalyseerd door middel van de in hoofdstuk 2 genoemde monetaire-structurelementen: a. de onderlinge valutaconvertibiliteit en b. de onderlinge wisselkoersstabiliteit. In feite echter is op gekunsteld-wetenschappelijke wijze een kleurloos schema ontstaan, waarin de werkelijkheid niet meer herkenbaar is.

Het voorgaande brengt ons meteen tot de derde en laatste vraag, welke betrekking heeft op het realiteitsgehalte van het geheel. In de studie van Van Eekelen vindt de economisch-wetenschappelijke benadering van de monetaire integratie door de wijze van begripsvorming plaats vanuit een theoretisch isolement. De economische theorie kan daarbij volstaan met het ontwerp van het beschreven framework waarbinnen elke vorm van monetaire toenaadering strikt neutraal kan worden geanalyseerd. Deze wijze van werken blijkt duidelijk uit hoofdstuk 5, waarin de

acht vormen van monetaire integratie worden besproken vanuit de vraag in hoeverre bij elk daarvan met het monetaire en budgettaire beleid simultaan in- en extern evenwicht kan worden bereikt. Daarbij onthoudt de economische wetenschap zich met de — onuitgesproken maar wel feitelijke — waardevrijheid hoog in het vaandel, van een bepaalde voorkeur. Van Eekelen volgt hiermee de reeds tot traditie geworden werkwijze, in het kader waarvan het economisch proces als een strikt logisch geordend geheel wordt voorondersteld. De economische wetenschap heeft slechts tot taak dit conform de regels voor logisch denken te beschrijven. In toenemende mate breekt de gedachte door dat deze werkwijze te kort schiet en bijgevolg niet de voorkeur verdient. Een methodologische heroriëntatie is gewenst, door het economisch denken te richten op een rationeel verantwoorde oplossing van problemen, die wij maatschappijkritisch formuleren, in verband met de allocatie van produktiemiddelen. Aan deze wens is in de studie van Van Eekelen geen gevolg gegeven.

C. J. Rijnvos

E. A. A. M. Lamers: *Joint ventures between Yugoslav and foreign enterprises*. Tilburg University Press, 1976, 256 blz., f. 59.50.

Deze studie bestaat uit twee delen. Het eerste bevat een inleiding tot het „Joegoslavische model”, bestaande uit een korte samenvatting van de economische theorie van arbeiderszelfbestuur en een toetsing van de realiteit in Joegoslavië aan de voorspellingen van deze theorieën. Het tweede deel behandelt „joint ventures” tussen Joegoslavische en buitenlandse ondernemingen; ervaringen van de buitenlandse ondernemingen worden empirisch onderzocht.

In hoofdstuk 1 geeft de auteur een beknopt overzicht van de economisch-theoretische bijdragen van Ward, Dornar, Horvat en Vanek. Vaneks model wordt gehanteerd om de Joegoslavische ervaringen aan af te meten. Vervolgens worden besproken de financiering van investeringen, het economische beleid en de regionale verschillen in Joegoslavië. Voor de praktijk van het zelfbestuur wordt verwezen naar de beschouwingen van Meister, waarna in een afsluitend gedeelte het plan van het Federal Planning Institute van 1970 wordt besproken om een overgang te vinden naar de globale doelstellingen van het economische beleid met betrekking tot de buitenlandse handel. Hoofdstuk 2 beschrijft aan de hand van de beschikbare engelstalige literatuur de Joegoslavische onderneming. Juridische aspecten worden beklemtoond en de statuten

van de SAVA rubberfabrieken dienen om aan te geven hoe de praktijk van het ondernemen in Joegoslavië is geregeld.

Joegoslavië wordt gerekend onder de ontwikkelingslanden en daarom volgt in hoofdstuk 3 een bespreking van de rol van particuliere buitenlandse investeringen in een zich ontwikkelende economie aan de hand van de bekende literatuur uit de jaren zestig.

De institutionele aspecten van „joint ventures” tussen Joegoslavië en buitenlandse ondernemingen worden in hoofdstuk 4 uiteengezet. De verschillende wetten, die sinds 1967 zijn ingevoerd, worden behandeld en de spanningen die te verwachten zijn wanneer een „kapitalistische” onderneming zich voegt in een zelfbesturend bestel worden duidelijk geschetst. De nadruk valt op de betekenis van het contract tussen de Joegoslavische onderneming, die geen concessies kan doen op het gebied van arbeiderszelfbestuur, en de buitenlandse onderneming. Financiële deelname is dan niet meer „equity in the Western sense of the word”, maar kan ook niet beschouwd worden als „risk-capital”. Tot 1973 werden ruim 90 contracten gesloten en de auteur geeft in hoofdstuk 5 een overzicht van deze contracten naar land van herkomst, type van industrie en enkele andere variabelen. Empirisch

onderzoek naar de motieven en ervaringen van de buitenlandse ondernemingen met betrekking tot werkzaamheden in Joegoslavië sluit dit hoofdstuk af. Doordat slechts 15 ondernemingen hebben gereageerd op de schriftelijke enquête moet worden volstaan met een rapportage van enkele tabellen over motieven, ervaringen en identificatie van problemen, waarbij de gegevens van elk van de 15 worden vermeld.

Een beoordeling van deze studie moet rekening houden met de beperkingen die als gegeven zijn ingebouwd in een studie over joint ventures, en dan nog wel tussen Joegoslavië en buitenlandse ondernemingen. Pas in het laatste hoofdstuk betreedt de auteur onbekend terrein. Zonder meer is een onderzoek naar het gedrag van de buitenlandse onderneming gerechtvaardigd met verwaarlozing van nadere bestudering van de gevolgen voor de Joegoslavische onderneming. Pottenkijken in de keuken van multinationale ondernemingen vraagt echter eerder speurderswerk met nieuwe onderzoekstechnieken dan een tot mislukken gedoemd zorgvuldig afwerken van alle fasen die aan routine-enquête-onderzoek zijn verbonden. Het onderzoek is nu in een vicieuze cirkel geraakt. De geringe respons — slechts 15 ondernemingen reageerden — maakt het gemakkelijk voor insiders om na te gaan welke vragen door wie zijn beantwoord; tegelijkertijd dienden de antwoorden vanwege het geringe aantal individueel te worden gerapporteerd. De vragenlijst is helaas niet gepubliceerd, terwijl evenmin wordt vermeld aan wie deze is toegezonden binnen de multinationale ondernemingen. Een aantal informatieve diepte-interviews zowel in ondernemingen die wel als die niet reageerden had niet mogen ontbreken nu het enquête-onderzoek zo moeizaam verliep.

Voor de lezer die, met interesse in de handelsbetrekkingen van Joegoslavië, voor het eerst in aanraking komt met de speciale dimensies van het Joegoslavische sociaal-economische systeem bevat dit boek een aantal goede inleidingen tot de verschillende genoemde onderwerpen; deze zullen ongetwijfeld tot verdere studie stimuleren. De auteur, die zich zeer bescheiden opstelt, bezit een grondige kennis van engelstalige literatuur die over Joegoslavië is verschenen en is er in geslaagd deze uitgebreide literatuur analytisch en duidelijk samen te vatten.

H. Thomas

Blijf bij
lees *ESB*