

**SSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN**

**TORAAT-GENERAAL VAN DE CONCURRENTIE**

**STUDIE BETREFFENDE DE ONTWIKKELING  
VAN DE CONCENTRATIE IN DE  
RIJWIEL- EN BROMFIETSENINDUSTRIE  
IN NEDERLAND**

**(N.I.C.E. 385.1)**

**COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN**

DIRECTORAAT-GENERAAL VAN DE CONCURRENTIE

IV A-3

**STUDIE BETREFFENDE DE ONTWIKKELING  
VAN DE CONCENTRATIE IN DE  
RIJWIEL- EN BROMFIETSENINDUSTRIE  
IN NEDERLAND**

(N.I.C.E. 385.1)

## INLEIDENDE OPMERKING

De voorliggende studie maakt deel uit van een serie, sectoriële onderzoekingen betreffende de ontwikkeling van de concentratie in de verschillende lid-staten van de Europese Gemeenschap.

De rapporten zijn uitgewerkt door verschillende instituten en nationale deskundigen, die door de Commissie waren verzocht het door haar opgestelde programma van sectoriële studies te helpen verwezenlijken.

Rekening houdend met de specifieke en algemene betekenis van deze rapporten en met de verplichtingen die de Commissie op zich heeft genomen jegens het Europese Parlement, worden zij integraal in de originele tekst gepubliceerd.

De Commissie heeft niet de bedoeling commentaar op deze teksten te leveren; zij onderstreept dat de verantwoordelijkheid voor de gegevens en meningen in elk rapport uitsluitend voor rekening komt van het instituut of van de deskundige die het heeft uitgewerkt.

De andere rapporten, welke binnen het kader van het sectoriële studieprogramma nog in bewerking zijn, zullen eveneens worden gepubliceerd.

De Commissie zal eveneens een serie documenten en samenvattende tabellen het licht doen zien; hierdoor zal het mogelijk zijn internationale vergelijkingen betreffende de ontwikkeling van de concentratie in de verschillende lid-staten op te stellen.

**STICHTING VOOR ECONOMISCH ONDERZOEK**

**DER UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM**

# Rapport betreffende de concentratie in de rijwielen- en bromfietsenindustrie in Nederland

---

## I. Inleiding

Het onderzoek beslaat de periode van 1963 tot en met 1969 en omvat de producenten van rijwielen, waaronder twee- en driewielers begrepen worden, en bromfietsen in Nederland. Behalve de Nederlandse producenten zijn ook de vestigingen of dochterondernemingen van buitenlandse fabrikanten in het onderzoek betrokken. Uitgesloten van het onderzoek zijn de toeleveringsbedrijven voor deze industrie, de onderdelenfabrikanten. De gegevens die ten behoeve van dit onderzoek zijn verzameld zijn deels geput uit de jaarverslagen die door enkele ondernemingen worden uitgegeven, deels zijn zij ontleend aan de opgaven die direct door de bedrijven werden verstrekt, en deels zijn het schattingen, gemaakt aan de hand van indicaties verkregen van de Nederlandsche Vereeniging "de Rijwiel- en Automobielenindustrie" (RAI) te Amsterdam.

De vereniging is de branche-organisatie van deze industrie. De schattingen die zij ten behoeve van het onderzoek heeft verstrekt kunnen betrouwbaar geacht worden. De medewerking van de in het onderzoek betrokken ondernemingen was tamelijk bevredigend, behalve waar het de financiële gegevens betrof. Anderzijds was het in sommige gevallen onmogelijk exacte gegevens te achterhalen van bedrijven die sinds 1963 gefuseerd, overgenomen en/of gesloten zijn.

## II. Kwalitatieve aspecten van het onderzoek

### A. Verzameling van de gegevens

Uit tabel 1 betreffende de totaalcijfers van de Nederlandse rijwielen- en bromfietsenindustrie blijkt dat de financiële gegevens: Bruto cash-flow, Netto winst en Eigen kapitaal ontbreken. Deze cijfers worden voor deze bedrijfstak niet door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gepubliceerd. Voor de individuele producenten waren deze gegevens alleen te verkrijgen als de betreffende onderneming in de beschouwde periode een jaarverslag uitgaf. In de Inleiding is reeds vermeld dat de overige geënquêteerde bedrijven niet bereid waren deze gegevens te verstrekken. Omdat juist deze financiële gegevens sterke fluctuaties vertonen en omdat een correlatie tussen de bedrijfsomvang en de grootte van de financiële gegevens niet aanwijsbaar is, wordt een schatting voor de overige bedrijven en/of voor de gehele bedrijfstak niet verantwoord geacht.

Tabel 1 Totaal Rijwielnijverheid (grote bedrijven ( > 50man personeel))

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Aantal ondernemingen	19	19	18	17	16	17	15
Aantal fabrieken	21	21	21	20	18	19	18
Aantal pers. leden	3583	3614	3338	2901	2512	2804	2824
Loonsom (1000 gld.)	25.400	29.100	31.300	30.000	28.800	31.500	36.600
Afzet (1000 gld)	135.500	155.100	144.900	124.100	115.600	138.200	135.900
" binnenland	124.400	143.500	134.000	114.000	106.400	122.300	115.400
" buitenland	11.100	11.600	10.900	10.100	9.200	15.900	20.500
Invoer (1000 gld.)	23.843	44.100	67.500	72.600	79.300	60.900	84.100
Netto prod. waarde (1000 gld.)	52.600	57.500	51.300	47.600	53.000	54.600	48.900
Bruto toeg. waarde (1000 gld.)	43.600	57.400	55.200	49.400	44.100	54.600	52.500
Bruto geïnvesteerd kapitaal* (1000 gld.)	2589	3847	2466	2176	1965	3179	4267

\* CBS-cijfer gecorr. voor ondernemingen met > 50 man personeel

De problemen die zijn ondervonden bij het verzamelen van de gegevens, en met name van de financiële cijfers, kunnen worden afgeleid uit de hierna volgende tabel van de concentraties in de fietsenindustrie, die is ontleend aan het jaarverslag van de RAI over 1969 - 1970.

Tabel 2    Concentratie fietsenindustrie

jaar		produktie van rijwielen (aantallen)	aantal fabrieken
1952	Simplex neemt Locomotief over	520.000	35
1955	Gruno & Adek plus Brittijn & Lankhorst gaan samen in Nederlandse Kroon, Uden	499.000	30
1956	Eland, Delft, staakt rijwielproduktie Hartog, Zeist, staakt rijwielproduktie	540.000	28
1958	Bato, Tiel, staakt rijwielproduktie	518.000	25
1961	Phoenix neemt Fongers over Pon verwerft merk Burgers	586.000	20
1962	Phoenix/Fongers neemt Germaan over Primarius, Meppel, staakt produktie	537.000	15
1963	Batavus en Gazelle gaan samenwerken	550.000	15
1964	Samenwerking Batavus en Gazelle ongedaan gemaakt	577.000	15
1965	Simplex-Locomotief fuseert met Juncker	551.000	14
1966	Union gaat samenwerken met Kaptein	521.000	13
1967	Veenno na faillissement opgeheven	539.000	12
1968	Gazelle neemt J.L.S. over Stokvis sluit Nederlandse Kroon	587.000	11
1969	Batavus neemt produktie en verkoop Magneet over Raleigh koopt E.R.I.-assemblagebedrijf Anker Kolen Mij. verwerft meerderheids- belang in Batavus	628.000	10
1970	Produktie en verkoop Phoenix-Fongers- Germaan overgenomen door Batavus Raleigh neemt Gazelle over	640.000	9

De vele fusies en samenwerkingen in deze bedrijfstak hebben de verkrijgbaarheid en vergelijkbaarheid van de ondernemingsgegevens geschaad. Een voorbeeld is de fusie die in 1966 plaatsvond tussen Union en Kaptein, waaruit de Unikap ontstond. Van Union was het mogelijk met behulp van de jaarverslagen de gegevens te traceren tot 1963, voor Kaptein was dit niet het geval, daar deze on-

derneming geen jaarverslagen publiceerde. Ook informatie bij het gefuseerde bedrijf Unikap leverde geen resultaat op daar de administratie van Kaptein over de betreffende jaren niet meer voorhanden was.

Overeenkomstige moeilijkheden deden zich voor bij de verschillende fusies en overnames tussen Phoenix, Fongers en Germaan, waarvan aanvankelijk, na bedrijfssluitingen te Leeuwarden en Meppel, de produktie geheel in Groningen werd geconcentreerd. Uiteindelijk zijn de merken van de gehele groep, na sluiting van alle fabrieken, overgegaan in handen van Batavus te Heerenveen. Bij navraag bleek dat Batavus niet over de administratie van Phoenix, Fongers en Germaan beschikt, daar deze in handen van een liquidator gesteld zijn. Een derde geval van dit soort moeilijkheden deed zich voor na de fusie tussen Simplex-Locomotief en Juncker in 1965. Van deze ondernemingen publiceerden niet alle verslagen. De ondernemingen gingen gezamenlijk op in de Verenigde Nederlandse Rijwielfabrieken en deze onderneming publiceerde in 1966 en 1967 nog gegevens over de combinatie. In 1968 werden echter de merken van de gehele groep overgenomen door Gazelle. Daardoor was opsporing van de oude gegevens der gefuseerde combinatie J.L.S. uitgesloten.

## B. Schattingscriteria

De schattingscriteria verschillen per variabele voorzover deze geschat zijn. Zo zijn in de helft van de gevallen loonsommen berekend door vermenigvuldiging van het aantal werknemers van de betreffende onderneming met de loonsom per werknemer in de bedrijfstak. Waar het noodzakelijk en mogelijk was om een schatting te maken van de omzet is dit gedaan door vermenigvuldiging van het aantal geproduceerde rijwielen en/of bromfietsen met de gemiddelde prijs op de binnenlandse-, respectievelijk exportmarkt. Gegevens over de prijzen worden gepubliceerd door de RAI en het CBS. (Zie tabel 3) In andere gevallen zijn de schattingen gebaseerd op (procentuele) opgaven van de onderneming zelf of van de RAI. Deze procedure is bijvoorbeeld in een enkel geval gevolgd bij verdelingen van de omzet over de binnenlandse markt en de export. In elk van de genoemde gevallen is in de tabel melding gemaakt van de schatting en de gebruikte methode. Naar ons oordeel zullen de genoemde procedures niet tot belangrijke afwijkingen van de werkelijkheid hebben geleid.



III. Het kwantitatieve gedeelteA. Kengetallen en variatiecoëfficiënten

Tabel 3 (gebaseerd op tabel 1: totaalcijfers voor Nederland)

Variabele	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Totale omzet per onderneming ( x f 1000)	7132	8163	8050	7300	7225	8129	9060
Binnenlandse omzet per onderneming ( x f 1000)	6547	7553	7444	6706	6650	7194	7693
Totale omzet per "fachliche Einheit" ( x f 1000)	6452	7386	6900	6205	6422	7274	7550
Binnenlandse omzet per "fachliche Einheit" ( x f 1000)	5924	6833	6381	5700	5911	6437	6411
Omzet per werknemer	37.817	42.916	43.409	42.778	46.019	49.286	48.123
Werknemers per onderneming	189	190	185	171	157	165	188
Loonsom per werknemer	7.089	8.052	9.376	10.341	11.464	11.233	12.960
Bruto investeringen per onderneming ( x f 1000)	136	202	137	128	123	187	284
Prijzen rijwielen per eenheid (in Fls.)							
- binnenland	129	138	142	147	143	136	121
- export	74	87	110	121	123	106	87
- gewogen gemiddelde	117	125	133	139	134	127	113
Prijzen bromfietsen gemiddeld per eenheid (in Fls.)	458	473	455	453	409	436	410

Uit deze cijfers blijkt dat er in de jaren 1965 tot en met 1967 sprake is van teruggang van nagenoeg elke variabele, hetgeen vooral veroorzaakt werd door de sterk expanderende import. Vanaf 1968 treedt er in de Nederlandse productie weer enig herstel op. De variatiecoëfficiënt die is berekend voor het aantal werknemers per onderneming vertoont een constante stijging.

Het kengetal van de werknemers per onderneming is ongeveer gelijk voor de jaren 1963, 1965 en 1969, terwijl de periode 1966 tot en met 1969 het beeld vertoont van teruggang en herstel.

De variatiecoëfficiënt van de totale omzet per onderneming vertoont een stijging tot en met 1967 waarna een geringe daling optreedt. Dit, ondanks de, als gevolg van de voortgaande concentratie in de bedrijfstak, toenemende spreiding van de ondernemingsgrootten.

Beide variatiecoëfficiënten zijn berekend met behulp van interpolatie. De berekening is als volgt uitgevoerd:

1. vaststelling van het cijfer voor de totale Nederlandse industrie (zie tabel 1, pag. 2)
2. optelling van de cijfers van de onderzochte ondernemingen
3. telling van alle Nederlandse ondernemingen met >50 man personeel
4. telling van de in het onderzoek betrokken ondernemingen (>50 man personeel)
5. de berekening  $\frac{1}{3} - \frac{2}{4}$  heeft als uitkomst de gemiddelde grootte van de variabele van de (kleine, besloten) ondernemingen die niet aan het onderzoek hebben deelgenomen
6. op basis van de bekende cijfers per onderzochte onderneming en met behulp van de berekening onder punt 5. is de standaardafwijking, de gemiddelde grootte en de variatiecoëfficiënt van de omzet per onderneming berekend.

Er zijn zeker bezwaren aan te voeren om deze procedure zonder meer toe te passen op de brutoinvesteringen. Deze vertonen enerzijds door de jaren heen sterke schommelingen. Anderzijds is het relatieve gewicht van de kleinere ondernemingen in het totaal van de brutoinvesteringen van de Nederlandse industrie van rijwielen en bromfietsen groot, zoals ook uit de tabel van de concentratiegraden zal blijken. De oorzaak van dit enigszins merkwaardige verschijnsel is dat de grote ondernemingen weinig interne expansie hebben ondernomen, maar juist door middel van fusies zijn gegroeid. Ondanks deze restricties hebben wij het toch juist geoordeeld genoemde variatiecoëfficiënten in de tabel op te nemen, die dan ook met in achtneming van genoemde bezwaren geïnterpreteerd dienen te worden. Hierbij moge tevens worden aangetekend dat de investeringen van de rijwielonderdelenindustrie, die overigens niet in het onderzoek betrokken is, in grootte variëren van ongeveer 50 % (1967) tot 170 % (1964) van de investeringen in de rijwielen- en bromfietsenindustrie gedurende de onderzochte periode.

B. ConcentratiegradenTabel 4 Rijwiel- en Bromfietsindustrie: Concentratiegraden

	i	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>
marktaandeel	1	17,11	16,10	13,76	12,62	12,38	16,04	16,10
van de groot-	2	29,74	28,23	25,39	24,67	24,31	31,05	28,63
ste binnenland-	3	41,46	37,80	34,68	36,39	35,91	41,53	38,16
se producenten	4	50,24	43,81	39,39	45,70	45,26	51,60	47,53
(gecumuleerd)	5	53,46	46,82	43,00	50,38	49,44	54,87	49,54
	6				53,92	52,94	56,19	
	7				54,96	54,06		
aandeel van de	1	19,70	20,50	20,35	20,62	22,05	23,51	26,26
grootste produ-	2	34,30	36,10	37,75	40,77	43,59	45,22	46,72
centen in de	3	47,66	48,29	51,20	59,70	63,84	61,50	62,91
totaal afgezet-	4	57,99	56,02	58,10	74,45	79,49	75,54	77,48
te produktie	5	62,60	60,78	64,63	81,78	86,41	79,88	80,42
(gecumuleerd)	6				87,38	92,21	81,95	
	7				89,51	94,48		
percentage	1	19,34	19,06	21,53	23,16	24,76	25,00	29,99
werknemers in	2	33,49	34,17	37,68	39,64	41,99	43,29	47,69
de grootste on-	3	43,03	42,55	46,46	50,91	54,85	55,38	59,20
dernemingen t.	4	51,40	50,63	54,76	61,01	65,60	66,26	70,67
o.v. de totale	5	58,38	57,96	62,85	69,63	74,16	71,96	76,34
bedrijfstak	6				76,52			
(gecumuleerd)								
loonsompercen-	1	19,34	19,05	21,54	23,07	24,66	25,01	30,08
tage van de	2	31,23	29,39	34,33	37,94	38,89	40,88	44,83
grootste on-	3	40,77	37,77	43,31	49,16	51,71	52,98	56,34
dernemingen	4	48,90	45,84	51,62	58,56	61,08	63,33	67,01
t.o.v. de be-	5	55,88	53,09	59,71	67,23	69,59	69,03	72,69
drijfstak	6				74,10	76,73		
(gecumuleerd)								
aandeel van de	1	13,33	15,00	20,18	24,75	29,78	20,75	17,41
grootste produ-	2	25,36	28,70	36,42	45,04	56,95	40,25	33,51
centen in de	3	37,33	41,29	52,56	61,33	77,30	55,97	47,17
totale export-	4	46,25	52,68	61,18	70,39	85,17	62,01	51,02
(gecumuleerd)	5	55,08	60,83	68,33	77,36	91,11	64,88	53,76
	6	61,60	67,04	72,92	80,97	93,72	64,88	53,76
	7				84,41	95,90		

Tabel 4 Rijwiel- en Bromfietsindustrie: Concentratiegraden - vervolg

	i	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>
aandeel in de	1	21,70	26,07	32,27	31,61	21,01	26,83	30,34
bruto-investe-	2	32,13	42,29	59,93	42,18	32,21	36,58	53,78
ringen van de	3	36,84	46,99	67,59	48,39	43,40	44,63	69,81
grootste onder-	4	41,25	50,92	75,01	52,98	52,31	50,73	80,54
nemingen t.o.v.	5	43,72	51,41	77,89	55,78	53,28	52,12	82,81
het totaal in								
de bedrijfstak								

Uit de concentratiegraden van het binnenlandse marktaandeel blijkt, dat de concentratie van de afzet in handen van de grootste ondernemingen tijdens de beschouwde periode niet is toegenomen. Het marktaandeel van de grootste binnenlandse producenten is derhalve niet gestegen. Dat de marktbeheersing gering is volgt ook uit de ontwikkeling van het invoeraandeel:

Tabel 5 Importen van fietsen en bromfietsen

jaar	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Import in procenten van de binnenlandse markt	16	24	33	39	43	33	42

De import van fietsen is voornamelijk afkomstig uit W.Duitsland, Italië, Frankrijk, België, Hongarije en Tsjecho-Slowakije (in deze volgorde). Bij bromfietsen is de invoer voornamelijk uit Frankrijk en Duitsland afkomstig.

In de produktie blijkt wel een sterke concentratiebeweging te bestaan die zich vanaf 1965 voornamelijk manifesteert bij de vier grootste ondernemingen. Deze produktieconcentratie wordt ook geïndiceerd door het verloop van de concentratiegraden van loonsommen en werknemersaantallen. In 1969 bereiken de vijf grootste ondernemingen voor deze variabelen niveau's van circa 75 %.

De export geeft een toenemende concentratie te zien tot en met 1967, waarna het aandeel van de grootste producenten duidelijk terugloopt. Een van de factoren die voor deze terugval verantwoordelijk zijn, is het zakken van de export naar de U.S.A. in 1968. De voornaamste landen waarnaar geëxporteerd wordt zijn West-Duitsland, U.S.A. en België. Onder de exporteurs naar de genabuurde E.E.G. landen zijn enige in de grensgebieden gelegen kleine ondernemingen.

### C. Indices L en M

In verband met de in hoofdstuk II, B geschetste problemen die bij het onderzoek werden ondervonden was het bij verschillende variabelen niet mogelijk voor de periode 1963 tot en met 1965 het dekkingspercentage van 70 à 80 % te behalen, dat vereist is voor de berekening van de indices L en M. Daarom zijn voor de jaren 1963 tot en met 1965 voor de variabelen "aantal werknemers", "totale loonsom" en "aandeel in de totale afzet" interpolaties gemaakt tot op 100 %, waarbij het totaal aantal bedrijven en het totaalcijfer van de betreffende variabele voor de Nederlandse industrie bekend was. Hieruit resulteerde een gemiddelde grootte van de ondernemingen waarvan geen gegevens bekend zijn. (Vergelijk hoofdstuk III, A, de berekening van de variatiecoëfficiënten.) Op basis van de bij de geïnterpoleerde ondernemingen verzamelde gegevens en de uitkomsten van de interpolatie zijn de indices L en M berekend. Hierbij dient erop te worden gewezen dat de interpolatie voor de "overige ondernemingen" op lineaire wijze geschied is. Berekeningen op basis van een interpolatie die een maximale spreiding tussen de geïnterpoleerde ondernemingen vertoonde, brachten uitkomsten van de L indices die ongeveer twee maal zo hoog waren. Aan de hand van de bekende orde van grootte van de overige bedrijven mag echter worden verondersteld dat de lineaire benadering de kleinst mogelijke fout met zich brengt. Voor de periode 1966 tot en met 1969 bleek interpolatie niet noodzakelijk te zijn. Terwille van de vergelijkbaarheid over de jaren is echter ook hier, naast de berekening op basis van dekkingspercentages van 70 à 80 %, geïnterpoleerd tot 100 %.

Een andere moeilijkheid deed zich bij de berekening van de indices L en M op basis van het marktaandeel voor, ten gevolge van de hoge invoerpercentages. Ten behoeve van de berekening is daarom de volgende procedure gevolgd: De totale binnenlandse afzet (100 %) werd verminderd met het invoerpercentage over het betreffende jaar (zie tabel 5). Hieruit resulteerde het percentage van de binnenlandse markt waarin door binnenlandse producenten werd voorzien. Daarna kon berekend worden de gemiddelde grootte van het marktaandeel van de ondernemingen die niet aan het onderzoek hebben deelgenomen. Op basis van de bekende ondernemingsgegevens en de geïnterpoleerde uitkomsten zijn voor het marktaandeel de indices L en M berekend over alle jaren van de beschouwde periode. Hierbij wordt aangetekend dat noch uit de Studies over "Concentratieindices in de Automobielsector" (serie Concurrentie - Harmonisatie van Wetgeving - 1971 no. 17), noch uit de "Etudes sur les Effects de la Concentration",

Annexe 2, december 1967, blijkt wat het effect van een grote invoer op de berekening van de L-coëfficiënt is. In de eerstgenoemde publicatie is het mogelijk de geringe invoer te verwaarlozen, in de laatstgenoemde publicatie wordt de invoer niet genoemd, noch in het daar gegeven voorbeeld verwerkt. De L-coëfficiënt t.a.v. het marktaandeel van de binnenlandse producenten heeft evidente waarde in een studie over een economie waar de invoer verwaarloosbaar klein is. Er is evenwel nog geen duidelijkheid over de betekenis van deze index in een situatie zoals die zich hier voordoet, waar variërend van  $\pm 20$  tot  $\pm 40$  % van de binnenlandse afzet uit ingevoerde produkten bestaat.

Aan het slot van hoofdstuk III, A is reeds betoogd dat het toepassen van enige interpolatieprocedure op de bruto-investeringen niet verantwoord geacht wordt. De indices L en M zijn voor deze variabele dan ook slechts berekend voor de jaren 1965 en 1969, in welke jaren een voldoende dekkingpercentage is behaald.

Tabel 6 Indices L en M

a. marktaandeel

	n	L	$i^*$	M
1963	19	0,1821	4	0,2937
1964	19	0,1739	3	0,2778
1965	18	0,1886	3	0,2981
1966	17	0,5082	6	0,8210
1967	16	0,8873	7	1,4765
1968	17	0,4040	4	0,6403
1969	15	0,5056	4	0,8323

b. aandeel in de totale afgezette produktie

	n	L	op basis van $\pm 75$ % v.h. Ned. totaal			op basis van $\pm 75$ % v.h. Ned. totaal		
			n	L	$i^*$	M	$i^*$	M
1963	19	0,1744			4	0,2723		
1964	19	0,1663			3	0,2621		
1965	18	0,1882			3	0,2913		
1966	17	0,4849	5	0,3590	6	0,7464	4	0,5078
1967	16	0,8249	4	0,3104	7	1,3744	3	0,3398
1968	17	0,3570	5	0,5103	4	0,5902	4	0,8703
1969	15	0,3763	5	0,6500	4	0,6306	4	1,3177

c. aandeel in totaal aantal werknemers

			op basis van $\pm 75$ % v.h. Ned. totaal			op basis van $\pm 75$ % v.h. Ned. totaal		
	n	L	n	L	$i^*$	M	$i^*$	M
1963	19	0,1493			1	0,2271		
1964	19	0,1475			2	0,2321		
1965	18	0,1767			2	0,2687		
1966	17	0,2523	6	0,3430	7	0,3513	1	0,3617
1967	16	0,3172	5	0,3886	6	0,4532	1	0,4010
1968	17	0,2525	5	0,4763	4	0,3753	4	0,5812
1969	15	0,3153	5	0,5251	4	0,4416	4	0,6232

d. aandeel in totale loonsom

			op basis van $\pm 75$ % v.h. Ned. totaal			op basis van $\pm 75$ % v.h. Ned. totaal		
	n	L	n	L	$i^*$	M	$i^*$	M
1963	19	0,1431			1	0,2271		
1964	19	0,1268			1	0,2229		
1965	18	0,1590			2	0,2592		
1966	17	0,2283	6	0,3389	6	0,3084	1	0,3767
1967	16	0,2618	5	0,3908	6	0,3432	1	0,4390
1968	17	0,2259	5	0,4714	5	0,3145	4	0,5555
1969	15	0,2723	5	0,5241	1	0,4015	4	0,5899

e. bruto-investeringen

	n	L	$i^*$	M
1965	5	0,9360	4	1,3023
1969	5	0,8770	4	1,7740

De indices L en M vertonen voor elke variabele waarvoor zij zijn berekend over de jaren 1963 tot en met 1965 een tamelijk constant beeld en vanaf 1966 een sprongsgewijze stijging. Opmerkelijk is dat de indices L en M voor 1967 bij het marktaandeel een maximum vertonen dat niet in overeenstemming is met het verloop van de concentratiegraden. Hierbij wordt aangetekend dat de invoer in 1967 procentueel het hoogst was van alle beschouwde jaren en dus het aandeel van de Nederlandse industrie op de binnenlandse markt (de  $A_n$  in de gebruikte berekening van L en M) het laagst.

#### IV. Buitenlandse invloed

Van de drie grootste rijwiel- en bromfietsfabrikanten in Nederland, te weten Gazelle, Batavus en Unikap, zijn de twee eerstgenoemde in buitenlandse handen. De Engelse onderneming Raleigh heeft in 1970 Gazelle opgekocht, terwijl Laura en Vereeniging, dochteronderneming van een Belgische maatschappij, een meerderheidsbelang in Batavus heeft. Daarnaast zijn de aandelen Unikap voor 27 % in handen van de Franse Mobylette-fabrikant. Deze drie ondernemingen hadden in 1970 ongeveer twee-derde deel van de totale Nederlandse produktie in handen.

H.W. de Jong

A.H. Smolders



Nederlandse Export van rijwielen en bromfietsen naar bestemming ( x f 1000)

jaar	Frankrijk	BLEU	W.-Duitsland	Italië	EEG	overige landen	totaal
1963		3011	1902		4913	5419	10.332
1964		3269	2619	97	5985	3194	9.179
1965		3500	3122		6622	2302	8.924
1966		2902	3748		6650	2809	9.459
1967	58	2001	3942	34	6035	4468	10.503
1968	168	2415	3586	29	6198	6327	12.525
1969	39	2227	6672		8938	5512	14.450

Rijwielen- en bromfietsenindustrie  
variabele = afgezette produktie

Samenvattende tabel van de concentratie - indices

periode	aantal onder- nemin- gen	spreidings- coëfficiënten		concentratie- graad		overige concentratiecoëfficiënten			
		V	G	aantal onder- nemin- gen	aandeel	L	H	R	P
1963	19	0,956	0,399	4	57,99	0,172	100,8		- 113,0
1964	19	0,953	0,386	4	56,02	0,166	100,4		- 113,6
1965	18	0,976	0,411	4	58,10	0,189	108,4		- 110,1
1966	17	1,250	0,597	4	74,45	0,486	150,8		- 93,8
1967	16	1,309	0,638	4	79,49	0,831	169,5		- 86,6
1968	17	1,271	0,562	4	75,54	0,358	153,9		- 95,6
1969	15	1,202	0,541	4	77,48	0,377	163,0		- 92,3

Rijwielen- en bromfietsenindustrie

variabele = aantal werknemers per onderneming

Samenvattende tabel van de concentratie - indices

periode	aantal onder- nemin- gen	spreidings- coëfficiënten		concentratie- graad		overige concentratiecoëfficiënten			
		V	G	aantal onder- nemin- gen	aandeel	L	H	R	P
1963	19	0,851	0,353	4	51,40	0,150	90,8		- 116,2
1964	19	0,851	0,349	4	50,63	0,148	90,7		- 116,3
1965	18	0,936	0,389	4	54,76	0,177	104,2		- 111,6
1966	17	1,027	0,475	4	61,01	0,253	120,9		- 104,8
1967	16	1,058	0,478	4	65,60	0,270	132,5		- 101,3
1968	17	1,117	0,480	4	66,26	0,253	132,2		- 103,0
1969	15	1,161	0,503	4	70,67	0,315	156,5		- 96,1

Rijwielen- en bromfietsenindustrie

variabele = loonsom

Samenvattende tabel van de concentratie - indices

periode	aantal onder- nemin- gen	spreidings- coëfficiënten		concentratie- graad		overige concentratiecoëfficiënten			
		V	G	aantal onder- nemin- gen	aandeel	L	H	R	P
1963	19	0,797	0,326	4	48,90	0,139	86,0		- 117,7
1964	19	0,741	0,295	4	45,84	0,127	81,5		- 119,2
1965	18	0,861	0,354	4	51,62	0,159	96,8		- 113,8
1966	17	0,978	0,448	4	58,56	0,229	115,1		- 106,7
1967	16	0,992	0,460	4	61,08	0,257	124,0		- 103,4
1968	17	1,055	0,448	4	63,33	0,227	124,3		- 105,3
1969	15	1,102	0,464	4	67,01	0,273	147,6		- 98,9

Rijwielen- en bromfietsenindustrie  
 variabele = exportaandeel

Samenvattende tabel van de concentratie - indices

periode	aantal onder- nemin- gen	spreidings- coëfficiënten		concentratie- graad		overige concentratiecoëfficiënten			
		V	G	aantal onder- nemin- gen	aandeel	L	H	R	P
1963	19	0,693	0,325	4	46,25	0,136	77,9		- 118,9
1964	19	0,831	0,387	4	52,68	0,166	89,0		- 115,2
1965	18	1,025	0,459	4	61,18	0,222	113,9		- 107,7
1966	17	1,224	0,558	4	70,39	0,355	146,9		- 97,8
1967	16	1,562	0,704	4	85,17	1,170	215,0		- 78,4
1968	17	1,024	0,413	4	62,01	0,201	120,5		- 106,3
1969	15	0,691	0,295	4	51,02	0,145	98,5		- 109,3

Rijwielen- en bromfietsenindustrie  
 variabele = investeringen

Samenvattende tabel van de concentratie - indices

periode	aantal onder- nemin- gen	spreidings- coëfficiënten		concentratie- graad		overige concentratiecoëfficiënten			
		V	G	aantal onder- nemin- gen	aandeel	L	H	R	P
1963	19	0,789	0,244	4	41,25	0,108	85,4		- 119,4
1964	19	1,088	0,362	4	50,92	0,143	114,9		- 111,9
1965	18	1,590	0,589	4	75,01	0,357	196,6		- 91,8
1966	17	1,131	0,351	4	52,98	0,169	134,1		- 107,5
1967	16	0,744	0,318	4	52,31	0,143	97,1		- 110,9
1968	17	0,942	0,328	4	50,73	0,146	111,0		- 111,0
1969	15	1,347	0,587	4	80,54	0,451	187,7		- 87,7