



Blijft Nederland bij de les?

Auteur(s):

Welters, H.W.H.

De auteur is directeur van de SVZ Havenondernemersvereniging Rotterdam.

Verschenen in:

ESB, 84e jaargang, nr. 4217, pagina D2, 2 september 1999

Rubriek:

Dossier Economie en infrastructuur

Trefwoord(en):

Door de globalisering van de economie worden de vestigingscondities van Nederland steeds belangrijker. Het ruimtelijk-economisch beleid neemt in betekenis toe. Maar de besluitvorming op dit terrein verloopt moeizaam.

In het kader van de opdracht het "samen leven" nader te ordenen en van meer kwaliteit te voorzien werden vorig jaar in de Tweede Kamer 409 wetsvoorstellen in stemming gebracht en stelden parlementariërs in totaal 1.634 kamervragen. In de eerste helft van dit jaar vonden er, alleen al op het internationale speelveld, voor een bedrag van 850 miljard gulden aan overnames plaats. Nederlandse ondernemingen deden daar fors aan mee. Deze gegevens documenteren twee kanten van één wereld. Aan de ene kant is er de zorg voor het welzijn op lokaal en nationaal niveau. Aan de andere kant is er op wereldschaal een zeer dynamisch economisch proces aan de gang. Nederland bevindt zich middenin een proces van globalisering van de wereldeconomie.

Globalisering

Velen - beleidsambtenaren, wetenschappers, managers en belangenbehartigers - voelen aan dat Nederland op zoek moet naar een bindende visie voor de economische positionering van ons land in de wereld van morgen. We slagen er nog onvoldoende in te verhelderen waarover het daarbij precies moet gaan. Een aantal jaren geleden veronderstelden we nog dat het met de globalisering van de economie niet zo'n vaart zou lopen. Hooguit was er sprake van toenemende regionalisering. Ondernemingen concentreerden zich, voor wat hun export en investeringen betrof, op bepaalde regio's in hun directe nabijheid. Dit proces is nog steeds gaande, maar door de aanwezigheid van een fors aantal stimulansen in de sfeer van het transport (steeds goedkoper), de informatie- en communicatietechnologie (zo langzamerhand is iedereen elektronisch te bereiken), moderne financieringsmethoden, breed beschikbaar komende kennis, enz., kunnen ondernemingen hun activiteiten op veel grotere schaal uitbreiden. Deze vergroting van de markt heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de overname- en fusiegolf die momenteel door het bedrijfsleven spoelt.

Wat betekent globalisering voor de Nederlandse economie? Hoe verstrekkend zijn de gevolgen van de snelle ontwikkelingen op het terrein van de informatie- en communicatietechnologie, wat levert de voortgaande technologie-ontwikkeling aan nieuwe impulsen op? De vergroting van de markt, in combinatie met uitgekende transport- en communicatiemogelijkheden, zorgen ervoor dat bedrijven zich minder gebonden voelen aan een bepaalde vestigingsplaats. Of anders gezegd, bedrijven kunnen overwegen zich op vele plaatsen te vestigen. Voor de concurrentiepositie van een land of regio spelen daarom vestigingscondities een steeds belangrijker rol.

Aandachtspunten voor het Nederlands beleid

Waarmee kunnen landen nog concurreren? Op macro-economisch niveau kan dit eigenlijk maar op één manier. Via een beleid om via de vestigingsvoorwaarden, die een land biedt, zijn zaakjes voor elkaar te hebben of zelfs op dat punt te excelleren. Voor Nederland is zo'n beleid gewenst, temeer, omdat Europa op het punt van de regelgeving en de munteenheid uniformeert en de, alleen maar heviger wordende, competitie met de omliggende landen zich steeds meer naar het terrein van de als land te presenteren vestigingscondities aan het verleggen is.

De continuering van bestaande en het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid zullen - meer dan tot nu toe het geval was - afhangen van de wijze waarop we onze beroepsbevolking opleiden en trainen, van de verdieping derhalve van onze competenties en vaardigheden. Maar met het versterken van de randvoorwaarden wordt met name ook de kwestie van de ruimtelijk-economische inrichting van ons land van steeds groter belang.

Over het sociaal-economische beleid bestaat relatief veel consensus. Een kenmerkend voorbeeld is de beheerste loonontwikkeling die dankzij overeenstemming tussen de sociale partners en de overheid bereikt is. Over het ruimtelijk-economisch beleid is van consensus veel minder sprake. Wie de besluitvorming volgt over de groei van Schiphol, de aanleg van de Tweede Maasvlakte, de aanleg van de A4, om enkele voorbeelden te noemen, en, in het recente verleden, over de aanleg van de Betuwelijn, kan geen andere indruk krijgen. Voor een deel laat deze situatie zich verklaren door het feit dat de overheid hier, via een reeks van ministeriële nota's, nog in debat is. Men is op zoek naar een bruikbaar kompas.

Vandaar dit initiatief voor dit ESB-dossier. Met dit dossier willen we in het debat over de ruimtelijke-inrichting van Nederland laten zien hoe belangrijk infrastructuur is. Het gaat hier om de brede definitie van het begrip, namelijk al die investeringen in collectieve voorzieningen die ons economisch klimaat bevorderen. Het gaat dus om een combinatie van economie en milieu, van wonen en werken.

Zijderveld wijst in dit nummer op de mogelijkheden die onze ligging in de delta en onze knooppunt-positie bieden. De delta heeft onze cultuur mede bepaald. Wij zijn internationaal georiënteerd en hebben een sterke functie op het terrein van handel en transport. Maar de discussie over de toekomst van deze economische verworvenheid verloopt moeizaam. Ten aanzien van de mogelijkheden circuleren er minimaal twee opvattingen. Van degenen die die ligging als een bestseller beschouwen en een zwaar punt maken van het nog niet aangesproken ontwikkelingspotentieel van die ligging én van diegenen die de aan de exploitatie van die ligging verbonden kosten (mobiliteit, milieubelasting) te zwaar vinden wegen. De politiek zal hier keuzen moeten maken. Maar ook hier geldt: zonder het fundament van een visie op de gewenste positie van Nederland in de wereldeconomie is dit een hachelijke zaak.

Mede door het poldermodel beschikt Nederland in de ogen van de rest van de wereld over een gereputeerde economie. Dat werkt als wonderolie en zou er toe moeten leiden dat we dit poldermodel consequent verder ontwikkelen, met name op ruimtelijk-economisch gebied. Haaks op het succes van het sociaal-economische poldermodel, dreigt een gevaar van ambitie-nivellering op ruimtelijk-economisch terrein. Die ambitie-nivellering kan ertoe leiden dat we te weinig streven naar een ondernemende economie. In het meest extreme geval komt er geen groei voor Schiphol, vergeten we nieuwe bedrijfsterrinen aan te leggen, waaronder ook die op de Maasvlakte en laten we Nederland feitelijk vastlopen. Zover zal het niet komen; in een situatie waar economische groei op beleidsniveau nog steeds omarmd wordt.

Bovenstaande analyse vormt het kader voor hetgeen we in dit ESB-dossier proberen te doen. Met als voornaamste invalshoek de ligging van Nederland wordt, voor een beperkt aantal aspecten, nagegaan of wij nog wel voldoende bij de les zijn, als het gaat om ons ruimtelijk-economisch beleid. Twee zaken zouden er wat ons betreft moeten uitspringen. Ten eerste, zijn we inhoudelijk met het ruimtelijk beleid op de goede weg? Kunnen we onze vestigingscondities - de infrastructuur in de brede betekenis van het woord - nog verbeteren? Ten tweede, maar minstens zo belangrijk, hoe kunnen we de besluitvorming over het ruimtelijk-economisch beleid een impuls geven? Dit laatste behoeft wellicht de meeste aandacht. Nederland kent op sociaal-economisch terrein een bijzondere instelling: de Sociaal-Economische Raad. Die heeft zijn sporen ruimschoots verdiend. Laten we onze vaardigheden benutten: het wordt tijd voor goed overleg.

ESB-Dossier: Economie en infrastructuur

Inleiding

H.W.H. Welters, [Blijft Nederland bij de les?](#)

Infrastructuur

P. Nijkamp, B. Ubbels en M. Koetse, [Infrastructuur en duurzaamheid](#)

Cultuur

A.C. Zijdeveld, [De economie van een deltacultuur](#)

F. van Waarden, [Bergcultuur](#)

Kennis

D. Jacobs, [Internet versterkt de behoefte aan transport](#)

Logistiek

J.H.R. van Duin, J.C. van Ham en R.E.C.M van der Heijden, [Nederland: schakel in de keten?](#)

H.A. van Klink en P.W. de Langen, [Twee visies in vervoersland](#)

Mainport-discussie

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [De economische effecten van mainports: een paradox?](#)

M.R.J. Bosch en P. Heldeweg, [Mainports genereren kostenvoordelen!](#)

H.B. Roos, [Luchtvaart als katalysator voor regionale dynamiek](#)

Handel

R. van Tulder en R.V. Goedegebuure, [Nederland Exportland](#)
