

Eten en werken

Sinds de apostel Paulus zijn tweede brief aan de inwoners van Thessalonica schreef, gelooft bijna de gehele wereld dat hij die niet werkt, ook niet zal eten. Soms werd dat geloof ter discussie gesteld of zelfs naar het rijk der fabelen verwezen. Eén van de atheïsten die dat deed was Keynes. Hij maakte duidelijk dat om te kunnen werken, je eerst moet eten. Eigenlijk is dat niet zo'n vreemde stelling. Ze lijkt immers rechtstreeks overgenomen uit de natuurkunde: een motor wil slechts werken als hij brandstof heeft gekregen. Keynes' theorie lijkt het echter niet te redden. Veertig jaar werd er nog redelijk naar geluisterd, nu we echter de laatste jaren worden geconfronteerd met een steeds onzekerder wordende toekomst, duiken we liever bijna tweeduidend jaar terug in de tijd om Paulus weer te omarmen. Als we de moderne economen, die zich aanbodeconomen of monetaristen noemen, hun zin geven, moet voortaan weer iedere motor zijn prestatie hebben geleverd alvorens hij benzine in zijn tank krijgt. Dan weet je tenminste zeker dat je je doel hebt bereikt. Wat is echter dat doel: de prestatie of de benzine? Bij een motor is die vraag makkelijk te beantwoorden: de prestatie. Heet die motor echter mens, dan is het antwoord dubbelzinnig: sommigen prefereren de consumptie, anderen de bedrijvigheid.

In zijn recente rapport *Vernieuwingen in het arbeidsbestel* kiest de WRR voor bedrijvigheid. In hoofdstuk 8 van dit omvangrijke rapport worden interessante suggesties gedaan over het verband tussen consumptie en werkgelegenheid. De WRR pleit voor een consumptiebeleid waarin bepaalde consumptieve bestedingen zodanig door de overheid worden beïnvloed dat daarmee de werkgelegenheid wordt bevorderd. Daarmee handelt de WRR een jaren geleden in *ESB* geïntroduceerde, en door de Interdepartementale Commissie voor Consumentenzaken overgenomen, maar inmiddels weer verworpen definitie van consumptiebeleid: „Een beleid gericht op het beïnvloeden van het particuliere consumptiepatroon met als oogmerk een optimalisering van maatschappelijk geformuleerde doelstellingen”. De WRR past deze definitie echter eenzijdig toe door de werkgelegenheid centraal te stellen. Hij gaat daarbij bovendien erg selectief te werk door niet de gehele consumptie voorwerp te maken van werkgelegenheidsbeleid, maar slechts enkele categorieën bestedingen: de volkshuisvesting, het verkeer en vervoer, en het



toerisme. De WRR wil dus deze drie consumptiecategorieën zodanig sturen dat ze een zo groot mogelijk effect op de werkgelegenheid hebben. Daarmee wordt erkend dat een beperking van de consumptievrijheid is geoorloofd.

Waarom wil de WRR nu juist deze drie consumptiecategorieën door de overheid sturen? Het antwoord op die vraag is gemakkelijk te geven indien wordt gekeken naar de arbeidsintensiteit van de productieprocessen en naar de importpenetratie van de sectoren. Consumptiegoederen die op relatief arbeidsintensieve wijze worden geproduceerd, lenen zich in het bijzonder voor het door de WRR bepleite consumptiebeleid (bij voorbeeld volkshuisvesting en vervoer). En hetzelfde kan worden gezegd van geïmporteerde consumptiegoederen die gemakkelijk binnenslands kunnen worden voortgebracht (bij voorbeeld toerisme).

Met betrekking tot de volkshuisvesting onderzocht de WRR hoe met behulp van een ander huur- en subsidiebeleid de werkgelegenheid kan worden gestimuleerd. Uiteindelijk bepleit de WRR een forse stijging van de woonlasten (met 1% van de totale consumptieve bestedingen) zodat in vijf jaar tijd de werkgelegenheid met ruim 9.000 arbeidsjaren toeneemt. Daartoe zullen jaarlijks de investeringen met f. 2 mrd. moeten stijgen (één arbeidsplaats kost dus jaarlijks ruim twee ton). Met betrekking tot het vervoer beveelt de WRR een uitbreiding van het openbaar vervoer aan ten koste van het particuliere vervoer. Hij acht het mogelijk in deze sector ruim 11.000 arbeidsplaatsen te creëren, waarmee jaarlijks een bedrag van f. 1,6 mrd. is gemoed. Hiervan zal f. 1 mrd. ten laste van de overheid komen. Een aldus gecreëerde arbeidsplaats kost dus jaarlijks bijna f. 140.000. Bij de uitwerking van een consumptiebeleid op het gebied van

het toerisme wordt bezien in hoeverre het mogelijk is het binnenlandse toerisme te bevorderen en het uitgaande toerisme af te remmen. De WRR verwacht hiervan een groot werkgelegenheidseffect. Vanwege het gebrek aan voldoende toeristische planning en beleidsinstrumenten waagt de WRR zich evenwel niet aan een kwantificering.

Hoe moeten we tegen de WRR-voorstellen aankijken? Ik heb zo mijn twijfels. In principe lijkt het mij nuttig op de een of andere wijze de kosten van de werkloosheid om te slaan over een aantal consumptiegoederen. Zodra dit echter gepaard gaat met vergroting van de overheidsinvloed en met een vergroting van de collectieve lasten zal in de huidige situatie het effect gering zijn. De huidige economie heeft bepaald geen behoefte aan meer regulering en hogere lasten. Het is niet onmogelijk dat het toerisme zonder extra lasten en regulering kan worden gestuurd, maar daarover doet de WRR nauwelijks aanbevelingen. Beter ware het wellicht de consumptieve bestedingen zodanig te bevorderen — door in ieder geval de koopkracht zo weinig mogelijk aan te tasten — dat Nederlandse bedrijven meer ruimte krijgen op de binnenlandse consumptieve markt. Daarbij zouden een door de overheid ondersteunde voorlichtingscampagne over de kwaliteit van de Nederlandse producten en een overheidsaankoopbeleid ten gunste van Nederlandse producenten — dat overigens reeds plaatsvindt — hun nut kunnen hebben.

Hiermee wil ik de aanbevelingen van de WRR echter niet afdoen. De aanbevelingen juich ik toe omdat de huidige woningnood en het huidige vervoerssysteem te hoge maatschappelijke en sociale kosten meebrengt (denk bij voorbeeld bij het vervoer aan de energie- en milieuverslinding en het gebrek aan service bij het openbaar vervoer). Bovendien vind ik het hoopvol dat ondanks het feit dat vele economen Paulus prefereren boven Keynes, een breed gezelschap als de WRR wat dit betreft een atheïstisch geluid durft te verkondigen.