

# Infrastructuur en economisch herstel

IR. M. BIJL\*

**De Adviescommissie inzake de voortgang van het industriebeleid (commissie-Wagner) heeft bij verschillende gelegenheden gewaarschuwd tegen het te lage niveau van de infrastructurele investeringen in Nederland. Bij de opeenvolgende bezuinigingsoperaties heeft men op een gemakkelijke manier getracht besparingen te realiseren door het uitstellen of schrappen van infrastructurele investeringsprojecten. Volgens de auteur is dit een gevaarlijke en op korte termijn gerichte politiek. Naar zijn mening is het voortdurend verbeteren en vernieuwen van de infrastructuur een essentiële voorwaarde voor economisch herstel. Uiteraard kunnen daarbij financiële knelpunten optreden. Daarom moet worden onderzocht of er nieuwe financieringsvormen te vinden zijn, waarbij ook particuliere investeerders deelnemen in de financiering van infrastructurele werken. Als overheid, bankiers, institutionele beleggers en bouwondernemers elkaar op dit terrein proberen te vinden, moet het mogelijk zijn ook hier verstarringen te doorbreken.**

## Inleiding

Over het belang van infrastructurele voorzieningen, zoals wegen, havens, dijken, leidingnetten, energievoorziening e.d. voor de economie van een land, bestaat nauwelijks verschil van mening. Het is duidelijk dat de infrastructuur de ruggegraat van de economische structuur vormt. Zonder infrastructuur kunnen geen industriële activiteiten van betekenis worden bedreven. De infrastructuur vormt daarom een onderwerp van doorlopende zorg, zowel van de centrale overheden als van de lagere overheden. Het overgrote deel van de genoemde voorzieningen wordt dan ook door hen aangelegd en onderhouden.

De investeringen op het gebied van de infrastructuur vinden echter niet zo maar plaats; daaraan gaat een politiek besluitvormingsproces vooraf. Dat betekent dat toevoegingen aan of veranderingen in de bestaande infrastructuur slechts tot stand kunnen komen indien de daarvoor geëigende maatschappelijke krachten tot ontplooiing kunnen komen. Met andere woorden, investeringen worden alleen gedaan als de wil daartoe aanwezig is en de omstandigheden het toelaten.

In dit artikel wordt nader ingegaan op deze voorwaarden voor het verrichten van investeringen op het gebied van de infrastructuur. Begonnen wordt met een bespreking van de sociaal-economische omstandigheden waarin ons land zich bevindt en van de bereidheid om daarin verbetering te brengen. Daarna komen de infrastructurele investeringen aan de orde en de rol die zij in het economisch herstelproces kunnen spelen. In concreto zullen enkele voorstellen worden ontwikkeld die wellicht kunnen bijdragen tot het oplossen van knelpunten op het gebied van de investeringen in infrastructuur.

## Het sociaal-economische klimaat

De sociaal-economische situatie waarin ons land zich bevindt, is het onderwerp geweest van veel studies. Ik noem hier slechts het goed doorwrochte rapport van de Wetenschappelijk Raad voor het Regeringsbeleid, *Plaats en toekomst van de Nederlandse industrie*, dat verscheen in 1980. Hieruit komt naar voren dat de sterke groei van de industrie — vooral in de jaren zestig — de welvaart in ons land sterk heeft doen toenemen. De groei bleek echter ook nadelen te hebben, zoals aantasting van het milieu. Geleidelijk ontstond in ons

kleine, maar zeer dichtbevolkte land een toenemende vijandige houding ten opzichte van de industrie. De ideeën van de Club van Rome, over de grenzen van de groei, vonden in Nederland grote weerklank.

Ook onder politici overheerste in de jaren zeventig de gedachte dat de-industrialisatie geen verontrusting behoefde te wekken, maar kon worden geaccepteerd als een teken van de komst van een „post-industrial society”. De grote welvaart — en de gasvondsten — stonden ons lange tijd toe de nadruk te leggen op consumptie en collectieve bestedingen. Voor besparingen en investeringen daarentegen was weinig aandacht.

De geschetste ontwikkeling vond ook in de ons omringende landen plaats, maar in Nederland werkte zij sterker door. Dit kwam duidelijk aan het licht toen de groei verminderde en zelfs in een ernstige teruggang overging aan het begin van de jaren tachtig. Toen bleek dat de omvang van de industriële productie en de investeringen in ons land sterker terugliepen en dat onze werkloosheid sneller steeg dan in de rest van West-Europa.

Het sociaal-economisch klimaat van de jaren zeventig heeft diep doorgewerkt in alle geledingen van onze samenleving. Het uitte zich bij voorbeeld in de grote groei van onze sociale wetgeving, in de geringe aandacht voor beroepsopleiding, in de loonstructuur, in de gemakkelijke steunverlening aan noodlijdende grote bedrijven maar ook in gebrek aan initiatief in het bedrijfsleven om nieuwe economische mogelijkheden te benutten en in de uitgeholde vermogenspositie van vele bedrijven.

Als wij onze kansen op economisch herstel willen vergroten, dan is het in de eerste plaats noodzakelijk dat de negatieve houding ten opzichte van de industrie verdwijnt. Deze moet plaatsmaken voor een evenwichtiger benadering van voor- en nadelen. Dat geldt niet alleen als voorwaarde voor herstel van de industrie, maar voor dat van het gehele bedrijfsleven. Dit is ook wat de Adviescommissie inzake het industriebeleid — in de wandeling de commissie-Wagner geheten — bepleitte. Bij beslissingen over het beleid moet op tal van maatschappelijke terreinen het economische en industriële aspect meer systematisch en met meer prioriteit in de besluitvorming worden betrokken. Daarbij gaat het er niet om deze andere terreinen

\* De auteur is lid van de Adviescommissie inzake de voortgang van het industriebeleid.

ondergeschikt te maken aan de economische ontwikkeling. De industrie zal van haar kant moeten erkennen dat de maatschappij het recht heeft op bepaalde punten zo nodig een veto uit te spreken, namelijk daar waar het gaat om leven, gezondheid of vrijheid van huidige en toekomstige generaties, of wanneer onherstelbare schade dreigt te ontstaan voor natuur en cultuur. Wel echter dient het bedrijfsleven in staat te worden gesteld zijn essentiële taak op het gebied van de economische ontwikkeling te vervullen.

De eerste opgave indien wij een goed herstel mogelijk willen maken, is derhalve een omschakeling op een *nieuw elan*. Vanuit een brede maatschappelijke consensus dienen wij de voorwaarden te scheppen om een herstel van onze economie mogelijk te maken. De overheid kan die taak in ons systeem van ondernemingswijze productie niet van het bedrijfsleven overnemen. Daarbij is het noodzakelijk dat activiteiten van de bedrijven zijn afgestemd op de *marktontwikkeling*, nationaal maar vooral ook internationaal. Nederland vormt mondiaal gezien immers maar een kleine markt. In de derde plaats is voor de nationale economie een *herallocatie* van consumptieve bestedingen naar investeringen noodzakelijk, waaronder die voor infrastructuur. Ten slotte moet de overheid vooral door *generieke maatregelen* de voorwaarden scheppen om die opleving van de bedrijvigheid te bevorderen.

De commissie-Wagner heeft op deze punten een serie aanbevelingen geformuleerd. Ik zal de voorgestelde maatregelen niet opsommen. U kunt ze in de rapporten van de commissie terugvinden. Wel wil ik er de aandacht op vestigen dat een beleid dat zich richt op langere termijn, politiek gezien moeilijker ligt dan een beleid dat zich richt op korte-termijneffecten. Juist dit gegeven maakt het voor degenen die beslissingen moeten nemen niet eenvoudig die stappen te zetten die noodzakelijk zijn om een verdere nationale verarming te voorkomen.

Uiteraard is het weer aantrekken van de economie in Nederland ook sterk gebonden aan een opleving in de wereldhandel en de bedrijvigheid in de ons omringende landen. Immers, onze economische activiteiten zijn in hoge mate afhankelijk van de im- en export. Een ernstig vraagstuk vormt daarbij het toenemend protectionisme van vele landen. Maar ook binnen onze grenzen vormt protectionisme een bedreiging. Zij biedt voor velen een gemakkelijke bescherming, de resultaten zijn op korte termijn vaak gunstig. Op langere termijn echter werkt het averechts doordat betere en goedkopere producten het publiek onthouden worden. Daarnaast wordt het vermogen tot concurreren sterk aangetast. Juist voor het Nederlandse bedrijfsleven met zijn vele buitenlandse markten, is het toenemende protectionisme een groot gevaar, met slechte gevolgen voor de economische ontwikkeling van ons land.

### Herstel van de investeringsactiviteit

Als een zeer belangrijke voorwaarde voor economisch herstel noemde ik al herstel van het investeringsniveau. De belangrijkste component van de investeringen vormt de bouwnijverheid. In Nederland bedraagt het aandeel voor de bouwnijverheid in de totale investeringen circa 60%. Die bouwinvesteringen bestaan uit woningen, utiliteitsgebouwen en grond-, weg- en waterbouwkundige werken. In het nu volgende wil ik wat nader ingaan op de betekenis van deze investeringen voor de nationale economie.

In 1980 heeft het IFO, het Institut für Wirtschaftsforschung, een studie uitgebracht waarin voor vele landen de macro-economische samenhang wordt onderzocht tussen bouwinvesteringen en de groei van het bruto nationaal product. De belangrijkste conclusie van het rapport is dat er over langere perioden een duidelijke en ondubbelzinnige samenhang bestaat tussen bouwinvesteringen en economische groei. Als een groot aandeel van het nationaal product voor bouwinvesteringen wordt gebruikt, blijkt de economische groei doorgaans hoog te zijn, terwijl er bij een gering aandeel sprake is van een zwakke groei. De samenhang tussen bouwinvesteringen, in het bijzonder utiliteitsbouw en infrastructuur, is zelfs sterker dan de samenhang tussen de investeringsquote in outillage en transportmiddelen, en de economische groei.

In hoeverre de bouwinvesteringen de groei aanwakkeren of omgekeerd blijkt niet goed te analyseren. Er is sprake van een wisselwerking. Het capaciteitseffect van de investeringen bevordert de groei en de groei genereert middelen ten behoeve van bouwinvesteringen. Het bestaan van deze samenhang tussen economische groei

en bouwinvesteringen ligt voor particuliere ondernemingen voor de hand; de meeste gaan gewoonlijk pas flink investeren als zij vertrouwen hebben in het rendement van hun investeringen. Bij dalende economische activiteit vermindert de investeringslust. Voor overheidsinvesteringen echter zou men een ander verband verwachten, in het bijzonder bij nieuwe investeringen in infrastructurele werken. Deze werken vormen immers meestal een noodzakelijke voorwaarde om bepaalde economische activiteiten mogelijk te maken; denk maar aan landaanwinningwerken, ontsluiting van gebieden door nieuwe en betere verbindingen, de aanleg van energienetten e.d. De effecten daarvan kunnen soms op lange termijn veel verder reikend zijn dan oorspronkelijk gedacht. Zo heeft men bij voorbeeld bij de droogmaking van de Haarlemmermeer ruim honderd jaar geleden — een particulier initiatief — moeilijk kunnen bevroeden dat er in dit gebied een vliegveld Schiphol zou komen met een werkgelegenheid voor tienduizenden mensen. Omgekeerd echter zijn er ook voorbeelden te vinden waaruit blijkt dat de aanleg van een bepaalde infrastructuur geen garantie vormt dat de beoogde activiteiten in de verwachte omgang tot stand komen. Maar de vraag blijft: waarom blijken ook overheidsinvesteringen vaak sterk met de conjunctuur te stijgen en te dalen? Het antwoord is dat ondanks het feit dat zij vaak grote betekenis hebben voor het economisch bestel, zij politiek gezien toch in een zwakke marktpositie verkeren. Hun nut wordt te weinig beseft of erkend.

Dit komt in de eerste plaats doordat investeringsbeslissingen jaarlijks worden genomen bij de behandeling van begrotingen. Telkens opnieuw dus, en van geval tot geval. Dit in tegenstelling tot vele belangrijke collectieve uitgaven waarvoor een regeling wordt vastgesteld die elk jaar zonder meer wordt uitgevoerd. Deze uitgaven leggen daarmee automatisch een permanent beslag op het overheidsbudget. Dit is in de afgelopen periode van snelle economische groei op grote schaal gebeurd, met het onbedoelde resultaat dat de ontwikkelingen soms volledig uit de hand liepen. Maar dan blijkt dat de infrastructurele investeringen het kind van de rekening worden. Politiek gezien is in tijden van financiële nood een korting op investeringen immers gemakkelijker door te voeren dan een vermindering van inkomensoverdrachten. In de afweging speelt een grote rol dat het maatschappelijke nut van infrastructurele investeringen gewoonlijk pas op langere termijn duidelijk zichtbaar wordt terwijl het bovendien moeilijk meetbaar is. Daarbij komt dat grote projecten een grote plannings- en uitvoeringstijd vergen om volledig tot stand te komen. Vijf à tien jaar is geen uitzondering, soms is het nog langer. Er is dus veel ruimte voor verschil in inzicht en het inzicht kan veranderen als de beurs knelt. Een belangrijke conclusie van het IFO is dan ook dat bij de bepaling van de budgetten ten behoeve van infrastructurele voorzieningen de maatschappelijke behoefte aan deze voorzieningen wordt ondergewaardeerd.

Ook andere studies wijzen op een sterke vermindering van de bouwproductie onder invloed van de wereldwijde economische depressie. Interessant is de studie *Consumption and investment* van dr. Ter Hennepe, die het mogelijk maakt de situatie op dit punt in ons land in grote lijnen te vergelijken met die van andere landen. In de genoemde studie is de samenhang onderzocht tussen de economische situatie en de bouwactiviteit in zeven Europese landen, waaronder Nederland. Het gelijke patroon in de ontwikkeling der onderscheiden landen, steunt de opvatting dat de oorzaken van het inzakken van de bouwinvesteringen van dezelfde aard zijn. Bij bestudering der cijfers valt echter op dat in Nederland de terugloop van de overheidsinvesteringen in de bouw wat eerder begint, en sterker is dan in de overige landen. „Public construction” als een percentage van het bruto nationaal product daalde in ons land van 1971 tot 1979 van 4,4 tot 2,8%, dus met bijna 40%, tegen 15% in Duitsland. België vertoont over dezelfde periode een nog wat gunstiger beeld dan Duitsland. In tegenstelling met de „public construction” daalde in ons land in de beschouwde periode de woningbouw relatief weinig, ondanks het feit dat ook deze sector in hoge mate direct en indirect door de overheid wordt gefinancierd. Hier komt het accent dat in de jaren zeventig op de consumptieve bestedingen is gelegd, duidelijk naar voren. Een belangrijke conclusie in het genoemde rapport is voorts, dat juist het gegroeide aandeel van de consumptie in het bruto nationaal product tevens inhoudt dat er nog steeds een grote potentiële vraag is en dat er geen aanwijzingen zijn dat de stagnatie in de bouw verband zou houden met een wezenlijk verminderde bouwbehoefte.

In het algemeen bevestigen de geciteerde studies de conclusies

van een onderzoek van een groep deskundigen die op verzoek van de Adviescommissie inzake de voortgang van het industriebeleid (commissie-Wagner II) naging of er een achterstand is ontstaan in omvang en kwaliteit van de infrastructuur in Nederland. Zonder dat dit in onderdelen kan worden gedetailleerd blijkt dat deze achterstand aanwezig is en thans jaarlijks toeneemt. Duidelijk is dat het huidige investeringsniveau meer bepaald wordt door de begrotingsproblemen van de overheid dan door de wenselijkheid van de investeringen zelve. Zoals gezegd dient hierbij te worden bedacht dat een exacte kwantificering van de investeringstekorten niet goed mogelijk is. Een zuiver rekenkundige bepaling van het rendement van een infrastructurele investering is slechts zelden mogelijk vanwege de veelheid van factoren die daarbij een rol spelen. Vooral als het gaat om grote complexe werken met een langdurige voorbereidings- en een lange bouwtijd, laten de verschillende kosten en baten zich moeilijk onder één noemer brengen. Algemene overwegingen, mede gebaseerd op ervaringen uit het verleden, te zamen met een visie op de toekomst, vormen dan de voornaamste gegevens voor een beslissing. De politieke beoordeling geeft daarbij de doorslag.

Van verschillende zijden wordt gesteld dat de huidige activiteiten in de grond-, water- en wegebouw, die, zoals hiervoor wordt betoogd, zich thans op een laag niveau bevinden, op lange termijn nog door een verder doorgaande daling zullen worden gevolgd. Deze stelling wordt echter weinig of niet onderbouwd. Zij berust mijns inziens op de dwang van de huidige financiële nood. Daartegenover kan worden gesteld dat het huidige niveau reeds moet worden verhoogd om op een goede wijze blijvend in de behoeften te voorzien. Er is immers een achterstand in onderhoud, er moeten dringend knelpunten worden opgeruimd. Het is in dit verband verheugend dat in de *Structuurschets stedelijke gebieden 1983*, die recent naar de Kamer is gezonden, ten opzichte van de vorige uit 1978 meer aandacht worden geschonken aan de economische aspecten van het ruimtelijke beleid. Dit houdt in dat het opheffen van ruimtelijke knelpunten bij grote concentraties van werkgelegenheid zoals Schiphol, de Rotterdamse en Amsterdamse havens en de vier grote steden bijzondere aandacht krijgt.

Daarnaast dient als algemene eis te worden gesteld, dat een goede infrastructuur voldoende reservecapaciteit moet hebben om onverwachte pieken en snelle veranderingen in de behoefte op te vangen, juist omdat aanpassingen in de infrastructuur vaak veel tijd aan voorbereiding en uitvoering vergen. Bovendien zal economisch herstel gepaard gaan met een vraag naar nieuwe toevoegingen aan, en soms ingrijpende veranderingen in, de bestaande infrastructuur.

Zelfs indien geruime tijd geen groei van onze economie plaatsvindt, zullen de eisen die aan onze infrastructuur worden gesteld met de tijd veranderen en dus nieuwe werken en aanpassingen van het bestaande nodig maken. Deze noodzaak wordt meestentijds onderschat. Ik wil dit met enkele voorbeelden illustreren. Verdediging van onze bestaande handelspositie kan defensieve investeringen noodzakelijk maken, bij voorbeeld in onze havens of in de verbindingen van Rijnmond met het achterland. Onze buurlanden zitten immers ook niet stil. Onze huidige (nog) sterke positie als distributieland voor West-Europa is niet een zo'n vanzelfsprekende zaak dat deze zonder eigen inspanningen en offers verzekerd is. Dit klemmt te meer daar aan genoemde distributiefunctie een groot aantal industriële activiteiten is verbonden. Ik wijs u slechts op de omvangrijke chemische industrie in ons land. Te zamen vormen de distributiefunctie en de daarmee verbonden industriële activiteiten één van de belangrijkste bronnen van onze welvaart. Die dreigt op te drogen wanneer we niet telkens tijdig de vereiste infrastructuur op goed niveau brengen.

Een andere voorbeeld kan worden ontleend aan het stukgoederenvervoer: De containerisatie blijft hier veld winnen. Dit veroorzaakt verschuivingen in de afvoer over de weg-, rail- en watervervoer. Hierbij valt de kanttekening te maken, dat volgens de jongste prognoses van het gemeentelijk havenbedrijf van Rotterdam er een redelijke kans bestaat dat tegen het einde van de eeuw de hoeveelheid stukgoederen zal zijn gegroeid tot het anderhalfvoudige, met alle consequenties van dien voor overslag, aan- en afvoerwegen enz.

Een voorbeeld op een geheel ander gebied is het volgende. Wanneer in de elektriciteitsvoorziening centrales aan vervanging of uitbreiding toe zijn, dan zullen de nieuwe eenheden een veel grotere capaciteit krijgen dan de oude, zodat vervanging met een sterke concentratie gepaard zal moeten gaan. Dit brengt tevens veranderingen in de aanvoer — en in de aard van de gebruikte grondstoffen

— met zich mee. Dit voorbeeld staat niet alleen. Het illustreert dat ook in een depressie de technologische vernieuwingen doorgaan. Willen wij in Nederland niet achteraan komen dan zullen ook onze infrastructurele voorzieningen hier goed mee in de pas moeten blijven lopen. Eén van de begeleidende verschijnselen hiervan is een doorgaand verlies aan beschikbare gronden en dat bij een nog steeds groeiende bevolking. Met het oog op een flexibele aanpak van ruimtelijke problemen vraagt dit om een goede visie op de behoeften aan grond op lange termijn.

De conclusie is duidelijk: de poging om het huidige lage investeringsniveau te motiveren met de stelling van een structureel dalende behoefte aan infrastructurele werken nog beneden het huidige lage niveau is niet gefundeerd. Verhoging is noodzakelijk. Dit lage niveau verdedigen met mogelijke ontwikkelingen over twintig à dertig jaar is gevaarlijk. Immers toekomstvoorspellingen zijn op zich zelf reeds sterk speculatief. Maar zelfs als ze juist zouden zijn, is het evenzeer evident dat onze infrastructuur het ook mogelijk moet maken in de tussentijdende periode economisch goed bij te blijven.

Daarnaast wil ik nog wijzen op de grote „know how” die uitvoering van investeringswerken bij de overheid zowel als bij de betrokken bedrijven heeft opgeleverd. De daarbij verworven kennis en kunde verouderen echter snel indien op dit gebied geen nieuwe werken in Nederland worden geëntameerd. De verkregen „know how” heeft in het verleden geleid tot een belangrijke bouwexport, maar zij moet worden gevoed door nieuwe ervaringen wil zij niet opdrogen. In het kader van een lange-termijnbeleid zijn daarvoor de nodige projecten aan te wijzen. Dit is voor onze bouwexport van groot belang. Immers, de bedrijven die deze „know how” in het buitenland te gelde maken, behoeven een sterke thuisbasis in Nederland. Indien hun markt daar te klein en te eenvoudig van aard wordt, zullen hun kansen in het buitenland afnemen. In zekere mate geldt hetzelfde voor die industrieën in Nederland, die ontstaan zijn met en door de bloei van baggerij en aannemingswerken in het algemeen.

Een laatste punt dat ik onder uw aandacht wil brengen betreft het belang van continuïteit in de productie van de betrokken overheidsdiensten en bedrijven. Deze kan slechts bereikt worden door een redelijke planning op de wat langere termijn. Deze doelstelling wordt telkenmale met de mond beleden maar in de praktijk komt er weinig van terecht. Toch moet zij ernstig worden nagestreefd om veel schade aan werkgelegenheid en verlies aan kapitaal en „know how” te voorkomen. Grote discontinuïteiten belemmeren het economische herstel.

### Financiering van de infrastructuur

Maar hoe is de noodzakelijke verhoging van de investeringen in de infrastructuur te financieren? Voor onze overheden zijn de problemen groot, dat valt niet te ontkennen. Enerzijds is lastenverlichting noodzakelijk om het bedrijfsleven financiële armsgal te geven in de vorm van kostenmatiging en verlichting van de rentelasten, anderzijds is er het gevaar van bestedingsuitval als gevolg van het bezuinigingsbeleid in de consumptieve uitgaven; en dit alles terwijl het financieringsstekort onaanvaardbaar hoog is opgelopen. De Adviescommissie inzake het industriebeleid heeft daarom aanbevolen naast een voortdurend streven naar verhoging van de investeringen, ook te onderzoeken in hoeverre bepaalde infrastructurele werken zich lenen voor rechtstreekse financiering door particuliere investeerders. De verschaffers van risicodragend en -mijdend vermogen zouden dan hun vergoeding dienen te ontvangen uit de exploitatie van de investering. De uitwerking van deze gedachte dient te worden afgestemd op de aard en functie van het betreffende investeringsproject. Wanneer het investeren en exploiteren geprivatiseerd kunnen worden, lijkt de overheidsbetrokkenheid zich te kunnen beperken tot het creëren van passende voorwaarden.

Het is ook mogelijk dat de overheid gezamenlijk met particulieren voor projectfinanciering zorgdraagt. Ook hier volgt de kapitaalvergoeding dan uit de exploitatie van de investering. Gedacht kan worden aan oeververbindingen, landaanwinning, afvalverwerking e.d. Een andere mogelijkheid om budgettair neutraal te financieren zou zijn om gelden vrij te maken bij domeinen door verkoop van reeds voltooide landaanwinningswerken om deze te herinvesteren in nieuwe soortgelijke projecten of in andere infrastructuurwerken. Er zou zelfs een „revolving fund” kunnen worden gevormd uit bestaande overheidseigendommen. Ook kan voor grote speciale pro-

jecten, die niet tot stand zouden komen wegens tekort aan verondersteld rendement, worden gezien of deze door subsidiëring niet over de kritische rendementsgrens zouden kunnen worden gebracht. Hier wordt dus uitsluitend gedacht aan projecten die zuiver additioneel zijn ten opzichte van de reeds voorgenomen activiteiten in de betreffende bedrijfssectoren.

De subsidiëring zou dan maximaal gelijk moeten zijn aan het te besparen bedrag van de bij realisering van het additionele project niet uit te keren werkloosheidsondersteuning.

Het is verheugend te constateren dat de rijksoverheid momenteel bezig is om deze — en nog andere — financieringsmethoden, zoals „leasing” en bijdragen van belangstellende derden bij realisering van bepaalde projecten, goed te onderzoeken op hun praktische merites. De kapitaalmarkt lijkt thans ruimte te bieden om dergelijke

financieringen te realiseren zonder wezenlijk effect op de rentestand. Onderstreept dient te worden dat de keuze van de toe te passen financieringswijze — of een combinatie van verschillende methoden — pas goed kan worden gemaakt aan de hand van het voorliggende project, in goed overleg met de voornaamste geïnteresseerden. Overheid, bankiers, institutionele beleggers en bouwers, moeten elkaar weten te vinden. Slechts dan kunnen optimale oplossingen voor de verschillende projecten worden bereikt. Samenwerking tussen alle betrokken partijen dient daarbij ten sterkste te worden nagestreefd. Verstarringen moeten ook op dit punt worden doorbroken.

M. Bijl

*De Nederrijn bij Driel (foto: Aerocamera - Bart Hofmeester B.V.).*

