

Infrastructuur en economische groei

De zorg voor de infrastructuur is een belangrijke taak van de overheid. Net als in het niveau van economische activiteit en in de investeringsquote is in de overheidsinvesteringen in de infrastructuur een lange-golfbeweging te bespeuren. Zo stonden deze investeringen in de afgelopen tien jaar op een laag pitje. Naar de mening van de auteur van dit artikel was dit terecht, aangezien de 'impact' van deze investeringen op het niveau van economische activiteit toen gering was. Aan de constatering dat deze 'impact' nu weer groeit ontleent de auteur het argument om de overheidsinvesteringen in de infrastructuur gedurende de komende regeringsperiode fors op te voeren.

DR. A. VAN DER ZWAN*

In dit artikel dat gewijd is aan investeren in de *infrastructuur* is het wellicht geen overbodige luxe dit sleutelbegrip wat nader te omlijnen. Infrastructuur is de configuratie van ruimtelijke vestigingsvoorzieningen, het verbindings- en communicatienetwerk, alsmede het transportnet voor energie e.d., dat burgers, overheid en bedrijven in staat stelt hun afzonderlijke economische, bestuurlijke en recreatieve activiteiten als een samenhangend en geordend geheel te laten verlopen. Dit is een wat moeizame omschrijving, maar de bedoeling is duidelijk wanneer men denkt aan de oudste infrastructuur die Nederland rijk is, onze waterhuishouding.

Deze waterhuishouding is zonder enige twijfel de vestigingsvoorwaarde die in feite de basis vormde voor een geordend bestaan in onze landstreek. In eerste aanleg beperkte deze infrastructuur zich tot het eerstgenoemde element uit de gegeven definitie, namelijk de ruimtelijke vestigingsvoorzieningen. Met de uitbouw en intensivering van het onderhoud ontstond tevens een hiermee samenhangend netwerk van verbindingen en communicatie, terwijl ook de energievoorziening (windmolens) er weldra een onmisbaar element in ging vormen. De organisatie van dit geheel stelde dermate hoge eisen, ook in bestuurlijk opzicht, dat historici in onze dijk- en waterschappen de grondslag van onze staatsvorming menen te kunnen aanwijzen.

Een andere manier om vat te krijgen op het begrip infrastructuur is er een uitputtende opsomming van te geven:

- waterhuishouding;
- verbindings- en transportwegen (vaarwegen, spoorwegen, autowegen e.d.);
- havens, overslag- en andere distributieknooppunten;
- (tele-) communicatie en verkeersgeleiding;
- stadsuitleg (bestrating, riolering, bekabeling en terreininrichting);
- nutswerken (water, electra, gas e.d.);
- recreatieve voorzieningen.

De inrichting en het onderhoud van de infrastructuur zijn steeds een primaire verantwoordelijkheid van overheden geweest. Aan het historische voorbeeld van de waterhuishouding in ons eigen land valt zelfs af te leiden dat onze overheid aan de inrichting van de infrastructuur zijn ontstaan dankt. Ook het heffen van belasting door overheden vindt zijn oorsprong in de gemeenschappelijke plicht tot instandhouding van de infrastructuur. Het uitgesproken

voorwaardenscheppend karakter, alsmede de gemeenschappelijke instandhoudingsplicht, waren en zijn inherent aan de infrastructuur.

Golfbewegingen

Infrastructuren hebben zich in de loop der tijden ontwikkeld. Die ontwikkeling is verre van gelijkmatig geweest; perioden van groei en stagnatie blijken elkaar af te wisselen. Aan dit ontwikkelingsproces liggen belangrijke determinanten ten grondslag. Niemand zal moeite hebben om van zulke determinanten een lijstje op te stellen:

- technologische impulsen (opkomst van railverkeer, autoverkeer respectievelijk luchtverkeer);
- economische groei die naast een kwantitatieve ook een in dit opzicht belangrijke kwalitatieve component telt;
- demografische trends als bevolkingsgroei en -samenstelling (b.v. gezinsgrootte);
- sociaal-culturele trends, zoals de trek naar de steden in de eerste vijftig jaar van deze eeuw, gevolgd door de trek naar buiten.

Hoezeer de infrastructuur dus de invloed ondergaat van oorzaken die er van buiten op inwerken, het zou een grote vergissing zijn te denken dat de infrastructuur in zijn ontwikkeling louter 'trendvolgend' is. Het tegendeel is waar. In de moderne geschiedenis zijn er tal van voorbeelden dat grote infrastructuurprojecten zoals de uitbouw van waterwegen, spoorwegen, verkeersknooppunten e.d. doorbraken in de economische ontwikkeling hebben bewerkstelligd. Behalve 'trendvolgend', werkt infrastructuur dus ook 'trendsettend'. Naast een bestedingseffect wordt aan investeringen in infrastructuur ook een uitstralingseffect toegeschreven. Dit uitstralingseffect heeft specifiek betrekking op de trendsettende werking ervan. Het is interes-

* President-directeur van De Nationale Investeringsbank NV. Dit artikel is een enigszins aangepaste versie van de inleiding van de auteur ter gelegenheid van het VNO/NCW/VNG - symposium over overheidsinvesteringen in infrastructuur d.d. 14 maart 1986. Het artikel verschijnt ook in *Tijdschrift voor Vervoerswetenschap*. De redactie van ESB dankt de redactie van dit tijdschrift voor de bereidheid tot copublicatie.

sant na te gaan onder welke algemene omstandigheden het uitstralings-effect aan de orde zal zijn.

Niet alleen de infrastructurele ontwikkeling maar ook het economisch leven in zijn totaliteit verloopt in golfbewegingen. De vraag of die golfbewegingen nu passen in een strak schema als dat van Kondratieff doet weinig te zake, omdat het niet is gelukt een coherente theorie op te stellen die kan verklaren waaraan zulke vaste golfbewegingen toe te schrijven zouden zijn.

Er bestaat dus geen overeenstemming over de lange golf in het economisch leven, maar dat er sprake is van een lange-golfbeweging staat nauwelijks ter discussie. Zo bestaat er vrij algemeen overeenstemming over het feit dat een langdurige economische opgang wordt gekenmerkt door een specifiek samengaan van elkaar ondersteunende factoren; het proces berust als het ware op de opbouw van 'momentum' voor groei. De op groei gerichte krachten bestrijken niet alleen economisch-technologische, maar ook sociale en psychologische factoren. Gestileerd weergegeven ziet de opbouw van momentum voor groei er aldus uit.

De economische opgang wordt in eerste aanleg gedragen door technologische doorbraken die aanleiding geven tot het ontstaan van nieuwe industriële groeisectoren die zich in eerste aanleg vooral manifesteren in stijging van het niveau van industriële produktie en investeringen, met name investeringen in machines en outillage.

Ten einde de investeringsvraag te kunnen voldoen breidt ook de kapitaalgoederensector zijn produktie uit en ziet als gevolg hiervan ook zijn eigen investeringsniveau stijgen. Het is op dit moment van het groeiproces dat investeren in de infrastructuur in het beeld komt. De industriële vernieuwing wordt namelijk, historisch gezien, gevolgd door de modernisering van de infrastructuur. Met name het transport- en communicatienetwerk dienen op de nieuwe eisen van de technologie te worden afgestemd. Als gevolg van de op gang komende economische groei neemt vervolgens ook de levensstandaard van de bevolking toe en vinden - ondersteund door innovaties op het gebied van duurzame consumptiegoederen - nieuwe consumptiegewoonten en gedragspatronen ingang. Deze nieuwe gewoontevorming wordt mede gedragen door een trek van de bevolking naar nieuwe c.q. vernieuwde woongebieden. De overheid speelt hierop in met stadsuitleg en renovatie. Bovendien stemt zij, met een zekere vertraging, onderwijs en andere belangrijke dienstverlening af op de nieuwe beroeps- en vaardigheidseisen die in het maatschappelijk verkeer worden gesteld. In sociaal-psychologische zin worden perioden van groei gekenmerkt door een klimaat van optimisme en stijgende verwachtingen en aspiraties.

Het heeft er veel van weg dat de sedert 1983 optredende industriële opleving in de wereld een nieuwe periode van groei en expansie kan inluiden. Conform de boven weergegeven stilering is het proces ingeluid door een omvangrijke industriële vernieuwing. Het doorzetten ervan berust op een verbreding en verdieping van het herstel. De hapering in de wereldconjunctuur laat zien dat deze allerminst vanzelfsprekend zijn. De uitbouw en modernisering van de infrastructuur spelen in deze verbreding en verdieping een sleutelrol. Die sleutelpositie wordt voornamelijk bepaald door het uitstralings-effect dat investeringen in infrastructuur potentieel hebben.

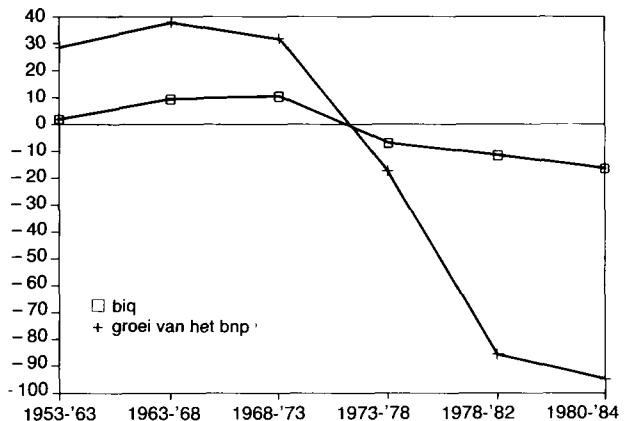
Economische activiteiten hebben een ruimtelijke dimensie en belangrijke industriële vernieuwingen gaan dan ook gepaard met veranderingen van ruimtelijk configuraties. Die veranderingen impliceren ingrijpende aanpassingen van communicatie, transportwegen en distributieknooppunten. Het is mijn opvatting dat wij thans zijn aangeland op een beslissend moment in het proces van opbouw van momentum voor groei, waarin van de overheid mag en moet worden verlangd dat zij het initiatief neemt voor een modernisering van onze infrastructuur. Niet in de eerste plaats wegens de directe en indirecte bestedingseffecten die van een investeringsimpuls van de kant van de overheid uitgaat, hoe welkom zo'n impuls uit conjunctureel oogpunt ook moge zijn, maar om primair de voorwaarden

te scheppen voor een groeierstel in structurele zin. Het trendsettend effect van de overheidsinvesteringen dient thans voorop te staan.

Investerings en economische groei

Het is belangrijk de nu ontwikkelde stelling te adstrueren met empirisch materiaal. Wij hebben dan te maken met het verband tussen economische groei en het peil van de investeringen, in het bijzonder de 'impact' van de infrastructurele investeringen gedurende het ontwikkelingsproces. Voor een eerste globale verkenning van de empirie op dit punt is het goed de samenhang na te gaan tussen de groei van het bruto nationaal produkt (bnp) en de bruto investeringsquote (biq). Die samenhang is evident: hoge groei gaat gepaard met een hoge biq, terwijl lage groei samengaat met een lage biq. Dit verband laat zich treffend illustreren aan de hand van het naoorlogs verloop in Nederland. Bij het aantrekken van de groei van het bnp tot een niveau van tegen de 5% (op jaarbasis) gedurende de jaren vijftig bedroeg de biq ongeveer 23%, het oplopen van de groei gedurende de jaren zestig tot boven de 5% ging gepaard met een toename van de biq tot ongeveer 25%. De teruggang van de groei tot ca. 3% gedurende de jaren zeventig ging gepaard met een daling van de biq tot ca 21%, terwijl de terugval van de groei in de jaren tachtig tot $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{4}$ % zich afspeelde bij een niveau van de biq dat duidelijk beneden de 20% dook. In figuur 1 wordt dit verloop van economische groei en biq nog eens grafisch weergegeven.

Figuur 1. Afwijking van de biq en de groei van het bnp van het gemiddelde, in procenten, periodegemiddelden, 1953-1984



Verschillen in groei vinden zonder uitzondering hun weerslag op het relatieve peil van de investeringen. Ook in internationale vergelijkingen is dit kernverschijnsel onmiskenbaar. Zo is Japan een voorbeeld van een snelle groei. Het bnp groeide daar van 1953 tot 1973 met ca. 10% per jaar, bij een biq van 25 à 30%. Engeland daarentegen kende in dezelfde periode een groei van slechts 3% bij een biq van ca. 17,5%.

Hoe illustratief deze globale benadering ook moge zijn voor de samenhang tussen economische groei en investeringspeil in algemene zin, voor ons betoog zijn twee specifieke kwesties van essentieel belang. De eerste kwestie betreft het cyclische verloop op lange termijn in de samenhang tussen groei en investeringspeil, terwijl de tweede kwestie de 'impact' betreft van de overheidsinvesteringen in de infrastructuur op dit cyclisch verloop.

Voor het eerste probleem richten wij onze aandacht op een internationale vergelijking van groei en investeringspeil. Met name gaat het dan om verschuivingen die in de loop van de tijd in die samenhang zijn opgetreden. Het cy-

clische verloop moet immers uit die verschuivingen blijken. Voor het kwantificeren van zulke veranderingen hebben wij een parameter nodig, in casu een kengetal dat de verhouding tussen economische groei en investeringspeil weergeeft. Met dit doel hebben wij op basis van een vergelijkende analyse voor acht toonaangevende industriële landen vastgesteld met welk percentage de economische groei toe- respectievelijk afneemt indien de biq met één punt stijgt respectievelijk daalt. De uitkomsten van die vergelijking zijn weergegeven tabel 1.

Tabel 1. Elasticiteit van de economische groei ten opzichte van het investeringspeil op basis van een internationale vergelijking

	Groei-elasticiteit
1953-1963	0,435
1963-1968	0,404
1968-1973	0,274
1973-1978	0,109
1978-1982	0,230
1980-1984	0,251

De cijfers in deze tabel spreken duidelijke taal. Internationaal gezien loopt de effectiviteit van investeringen als generator van groei na de jaren zestig ernstig terug. De periode 1973-1978 vormt in dit opzicht een dieptepunt.

Aan het eind van de jaren zeventig wordt het keerpunt bereikt, terwijl gedurende de jaren tachtig de effectiviteit weer duidelijk toeneemt. De opleving van de jaren tachtig kan op grond van de hier gepresenteerde cijfers als van structurele aard worden gekenschetst. Over de specifieke oorzaken van dit kerngegeven kan men lang twisten, het cyclisch verloop is daarentegen onbetwistbaar. De algemene verklaringsgrond voor dit verschijnsel hebben wij hierboven uiteengezet.

De tweede kwestie betreft de 'impact' van de overheidsinvesteringen op het groeiproces. Baseren wij ons met betrekking tot dit vraagstuk specifiek op Nederland, dan is het eerste dat wij kunnen vaststellen dat de curve van de overheidsinvesteringen in de naoorlogse periode (1953-1984) een veel grotere amplitude vertoont dan die van de bedrijfsinvesteringen. Dit is zichtbaar gemaakt in figuur 2. Deze figuur is van niet meer dan illustratieve betekenis. Wil een bepaalde grootheid 'impact' kunnen hebben op andere grootheden, dan moet deze in elk geval veranderingen laten zien. Aan die voorwaarde blijken de overheidsinvesteringen zonder meer te voldoen. Werken de veranderingen in de overheidsinvesteringen nu ook scherper uit op de economische groei, zo luidt de tweede vraag. Voor het antwoord op die vraag maken wij gebruik van hetzelfde kengetal als in tabel 1, nl. de groei-elasticiteit. Er

doet zich hier evenwel een complicatie voor van statistische aard. Zoals figuur 1 laat zien vertonen overheids- en bedrijfsinvesteringen een gelijk grondpatroon, de amplitude verschilt alleen sterk. Deze omstandigheid bemoeilijkt een schatting van de effecten van beide componenten afzonderlijk. Terwille van de betrouwbaarheid van de statistische schatting is een groot aantal varianten doorgerekend. Hierbij zijn ook de 'eerste verschillen' van de variabelen in aanmerking genomen, de waarnemingsperioden gevarieerd, resp. is met periodegemiddelden en individuele jaarwaarnemingen gewerkt. De schattingen blijken voor deze variaties in het waarnemingsmateriaal niet ongevoelig. In alle varianten blijkt evenwel de 'impact' van de overheidsinvesteringen op de economische groei veel groter te zijn dan die van de bedrijfsinvesteringen.

Een derde vraag, ten slotte, is of de fasering die uit het verloop van de overheidsinvesteringen valt af te leiden, duidt op het *anticiperende* karakter dat er in de hierboven gegeven schets van het groeipatroon te zamen met de investeringen in machines en outillage aan is toegekend. Het antwoord op die vraag luidt bevestigend. In het naoorlogse investeringsverloop blijken de overheidsinvesteringen in totaliteit, maar ook specifiek die in de GWW-sector (grond-, weg- en waterbouw) in de periode 1963-1968 hun top te bereiken. Dit zelfde geldt voor de bedrijfsinvesteringen in machines en outillage, terwijl het totaal van de bedrijfsinvesteringen zijn top bereikt in de jaren 1968-1973.

Indien wij overzien wat de empirische toetsing ons heeft opgeleverd, dan menen wij het volgende te kunnen concluderen:

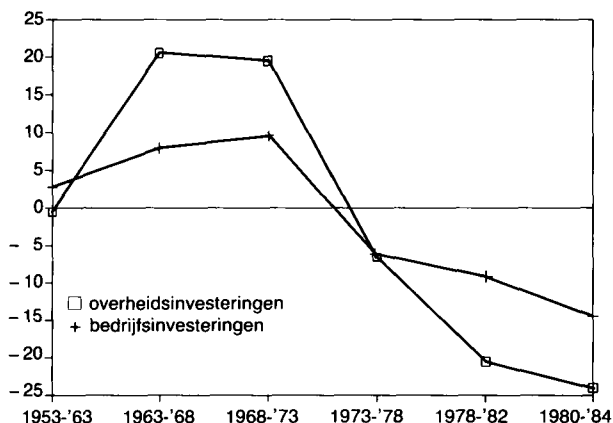
- het naoorlogs groeiproces heeft een duidelijk *cyclisch karakter*. Niet alleen de groei zelf is cyclisch van aard, maar ook de structuurrelatie tussen groei en investeren laat een dergelijk verloop zien;
- de overheidsinvesteringen blijken in het groeiproces een *vliegwielfunctie* te vervullen. Met name in de fase van verbreding en verdieping van de economische groei spelen overheidsinvesteringen in de infrastructuur een sleutelfunctie;
- de achtergronden van de groei in de jaren tachtig, met name het herstel van de effectiviteit van de investeringen op de groei, duiden erop dat het *investeringsklimaat* structureel herstel vertoont.

Stimuleren van overheidsinvesteringen

Na deze uitvoerige verkenning wordt het tijd om terug te keren naar de actualiteit. Met name naar de vraag of het verstandig en verantwoord is om de overheid voor de komende regeringsperiode uit te nodigen het niveau van de overheidsinvesteringen belangrijk op te voeren. De discussie over dit onderwerp van de laatste jaren wordt beheerst door zo langzamerhand bekende argumenten pro en contra. De voorstanders wijzen op de conjunctureel welkome bestedings- en inschakelingseffecten van een investeringsimpuls door de overheid. Ook de vrijwel monotone daling die de overheidsinvesteringen sedert het begin van de jaren zeventig hebben ondergaan, is volgens hen te ver doorgeschooten. Dit heeft naar veler inzicht reeds geleid tot verwaarlozing van de infrastructuur met als gevolg het oplopen van de kosten om deze weer op peil te brengen.

Beide stellingen berusten allerminst op loze beweringen. Voor het eerste thema is de vorig jaar door het Nederlands Economisch Instituut (NEI) gepubliceerde studie *Overheidsinvesteringen in de GWW-sector* interessant. Hierin wordt becijferd welke uitwerking een investeringsimpuls per saldo heeft op het overheidsbudget, gelet op de in- en uitverdieneffecten, alsmede de BTW-restitutie. Het NEI komt tot de conclusie dat bij een investeringsimpuls van f. 1 mrd. per saldo een bedrag van f. 650 mln. terugvloeit naar de schatkist. Indien men er dus in zou slagen om 35% door de particuliere sector te laten financieren, is het stimuleren van investeringen voor de overheid budgettair neutraal.

Figuur 2. Afwijking van overheids- en bedrijfsinvesteringen van het gemiddelde, in procenten, periodegemiddelden, 1953-1984



Voor het tweede thema is een verslag van de interdepartementale werkgroep Infrastructuur interessant. Uit een vrij gedetailleerde vergelijking door de werkgroep van het huidige investeringsniveau met dat wat uit een oogpunt van wegnemen van knelpunten en onderhoudsachterstanden gewenst is, laat zich afleiden dat het peil van de investeringen in de infrastructuur over het geheel met niet minder dan 60% zou moeten worden opgevoerd.

De tegenstanders van stimuleren van de overheidsinvesteringen werpen tegen dat uit het feit dat de overheidsinvesteringen sedert 1970 zijn gedaald niet mag worden afgeleid dat ze *dus* moeten worden opgevoerd. Het teruglopen van de investeringen moet voor een niet onaanzienlijk deel worden toegeschreven aan verzaaiing dat wil zeggen: de uitbouw van onze infrastructuur is voltooid. Voorts hoort bij een laag peil van economische groei volgens hen nu eenmaal een aangepast investeringsniveau, ook voor de overheid. Door tegenstanders wordt eveneens het *budget-effect voor de overheid somberder beoordeeld*. Men schat de 'inverdieneffecten' lager en de 'uitverdieneffecten' hoger in, vooral omdat men zwaarder tilt aan de gevolgen van het oplopen van het financieringstekort dat op korte termijn uiteraard optreedt als gevolg van het vergroten van de uitgaven. In deze visie krijgen de potentieel gunstige inverdieneffecten geen kans zich te materialiseren, juist vanwege de rente-opdrijvende werking die aan de vergroting van het financieringstekort wordt toegeschreven. Deze schattingen worden evenals die van het NEI gebaseerd op modelberekeningen. Hoe kunnen beleidsmakers nu verantwoord en afgewogen stelling nemen in deze controverse? Het kan niet ontkend worden dat de tegengestelde standpunten beide een grond van legitimiteit hebben. Het lijkt mij toe dat een nieuwe regering niet in staat zal zijn op dit punt tot een afgewogen standpuntbepaling te komen indien zij geen visie ontwikkelt op de toekomstige economische ontwikkeling. Investeringsbeslissingen van een draagwijdte als waar wij hier over praten, kunnen niet genomen worden zonder een visie op de toekomst. Quasi-objectieve modelberekeningen bieden voor dit probleem geen oplossing. In elke modelspecificatie ligt nu eenmaal ook een visie op de toekomst besloten en aanvaarding van een bepaald model houdt dus ook in dit opzicht een keuze in, ook al wordt die keuze niet altijd even goed zichtbaar.

Een groot deel van de in kringen van beleidsmakers heersende scepsis ten aanzien van de budget-effecten is ingegeven door de teleurstellende ervaringen uit de jaren zeventig. De regering-Den Uyl heeft toen gedurende korte tijd een bewust anticyclisch uitgavenbeleid gevoerd. Het interessante is nu dat deze beleidslijn (evenzeer) gegrond was op modelberekeningen. Die bleken evenwel niet betrouwbaar te worden. Met alle negatieve gevolgen voor het financieringssaldo dat nog jaren later de gevolgen ondervond van olopende exploitatielasten van onrendabel gebleken overheidsinvesteringen. Na het zien van de cijfers uit tabel 1 hoeft ons deze gang van zaken niet te verbazen. De modellen waarop de regering-Den Uyl zich baseerde, berustten wat hun getalsmatige invulling betreft, op extrapolaties van de voorgaande jaren. Inmiddels waren – zo kunnen wij achteraf empirisch vaststellen – de vette jaren voorbij en was de effectiviteit van investeringen danig teruggelopen. De uitkomsten waren gedoemd om bij de verwachtingen achter te blijven. Wij zijn nu meer dan tien jaar verder en de modellen van thans berusten weer op een extrapolatie van de voorliggende jaren, in casu van de magere jaren zeventig. Indien men acht slaat op het cyclische verloop van het groeiproces dan kan de conclusie worden getrokken dat de conventionele modelbenadering zich slecht leent als basis voor de in geding zijnde beoordeling. Er is niets zo fundamenteel voor een economie als de groei-elasticiteit van de investeringen. Slechts op basis van een onderbouwde visie op het investeringsklimaat van de komende jaren is een verantwoorde schatting van de budget-effecten mogelijk. Er zijn tal van tekenen die erop wijzen dat de perspectieven sterk verbeterd zijn en dat aan de uitstraling op de economie van investeringen in de infrastructuur weer betekenis mag worden gehecht.

De schattingen van het NEI die ik noemde, lijken mij voor de komende jaren realistisch en staan in feite thans ook minder ver af van de CPB-berekeningen. In deze berekeningen wordt nogal veel gewicht toegekend aan een mogelijk rente-opdrijvende werking van vergroting van de overheidsuitgaven. Het rentefront staat thans evenwel onder zo'n sterke trendmatige invloed van internationale aard dat ook in deze visie de uitverdieneffecten thans gemitigeerd moeten worden en het geschatte budget-effect dus per saldo gunstiger uitvalt.

Slot

Ik heb in dit artikel een uiteenzetting gegeven van de argumenten voor en tegen van een vergroting van investeringen in de infrastructuur. Het vraagstuk is in zijn verschillende facetten belicht en ook de tegengestelde standpunten zijn aan de orde geweest. Daarnaast heb ik zelf ook stelling genomen. Ik acht de tijd rijp voor het stimuleren van de overheidsinvesteringen, omdat de financiering ervan globaal gesproken budgetair neutraal kan zijn. Er is dan nog wel een belangrijke kwestie, waarop ik hier moet ingaan. In mijn argumentatie speelt de uitstraling die in beginsel eigen is aan infrastructurele investeringen, een belangrijke rol. Dit standpunt houdt in dat wij in onze oordeelsvorming niet eenzijdig de aandacht moeten richten op de financiële aspecten. Er is meer in het geding; juist ook de richtingbepaling van deze investeringen is van belang. Wij staan thans voor de taak de basisvoorwaarden te scheppen voor onze *welvaart van morgen*. Ook zo bezien gaat het vraagstuk qua strekking het maken van reken-sommen ver te boven.

De richtingbepaling en de keuze van de investeringen zijn van uitzonderlijk belang. Het kan niet missen dat wij ons te dien aanzien moeten richten op wat kan worden aangeduid als onze *functionele plaats* binnen West-Europa. Die wordt zozeer bepaald door onze oriëntatie op verkeer, vervoer en communicatie dat het welhaast vanzelf spreekt dat wij hierop de aandacht als eerste zullen moeten richten. Wij denken dan in het bijzonder aan onze zee- en luchthavens, die belangrijke knooppunten in Europa vormen, niet alleen omdat ze direct verkeer en vervoer aantrekken, maar ook omdat ze indirect een spectrum van vervoersgebonden industriële en dienstverlenende activiteiten stimuleren. Nog zeer onlangs is de afkalvende positie van Rotterdam in het nieuws geweest en de cruciale rol die de factor arbeid hierbij kan spelen.

Een tweede terrein waarop investeringsmogelijkheden zich kunnen richten, betreft de binnensteden. De steden hebben de laatste 15 jaar niet alleen qua bevolkingsontwikkeling, maar ook in economische zin functieverlies geleden. Sinds kort is aan de trek uit de steden een eind gekomen en zien wij de stadsbevolking weer oplopen. Een evenwichtiger bevolkingsopbouw en een versterking van de economische functie zal voor de steden een eerste prioriteit vormen. Enkele steden, Amsterdam voorop, hebben recent enkele stoutmoedige stadsontwikkelingsprojecten op gang gebracht. Het is de moeite waard, ook uit economisch oogpunt, deze initiatieven te steunen en zo onze steden te behoeden voor verval en hiermee gepaard gaande kapitaalvernietiging.

Het zal er in de komende regeringsperiode niet alleen om gaan gelden te voteren, maar ook om tot afstemming van inzichten te komen tussen de diverse overheden en de particuliere sector om tot een juiste invulling van de investeringsplannen te kunnen geraken. Het zou goed zijn indien deze plannen tot stand zouden komen in wat met een modeterm kan worden aangeduid als 'public-private partnership'. Ook de vakbeweging hoort hierin een inbreng te kunnen leveren, alleen al gezien vanuit de cruciale rol die de factor arbeid in dit opzicht speelt. Een dergelijke vorm van samenwerking zal tevens het beste geschikt zijn om de financiële risico's en lasten die inherent zijn aan investeren niet alleen te laten drukken op de schouders van de overheid. De eis van budgettaire neutraliteit is gelet