

Open grenzen

P.J. Vos

Op de dag dat de minister van Economische Zaken zijn rapport *Economie met open grenzen* naar de Tweede Kamer stuurde blokkeerden Amsterdamse taxichauffeurs de toegang tot Schiphol, volgens het rapport één van Europa's 'mainports'. Dit uit protest tegen de vanaf 1 september geldende grensbepalingen van Amstel en Meerlanden. Vanaf die datum mogen buiten(Meer)landse taxi's nog slechts passagiers náár de luchthaven brengen maar moeten ze leeg terug. Zo'n overheid komt tenminste op voor de eigen bedrijven. Niks kwaliteitsbewuste en klantvriendelijke dienstverlening zoals Andriessen ons probeert aan te praten, niks flexibel en innovierend ondernemen; wèg met deregulering en concurrentie; gewoon de grenzen dicht en desnoods nieuwe maken. En als om te bewijzen dat Amstel en Meerlanden elders in de Europese Gemeenschap geestverwanten heeft, dreven boze Bretonse boeren diezelfde dag een lading geïmporteerde Britse schapen naar de brandstapel. En ook op die dag viel in de kranten te lezen dat de aanpassing van Nederlandse regelgeving aan Europese richtlijnen uitermate traag verloopt.

Economische Zaken heeft een goed leesbaar rapport geschreven. Een nuttig rapport ook, omdat voor de eerste maal een poging wordt gedaan om de kunstmatige scheiding tussen industrie en diensten te overbruggen en omdat, anders dan bij voorbeeld de rapporten van de opeenvolgende commissies Wagner, expliciet eisen worden gesteld aan de interne bedrijfsvoering van ondernemingen. Ons begrip van de sterke en zwakke punten in de Nederlandse economie wordt daarmee op essentiële punten uitgebreid.

Maar de feitelijke toestand langs Europa's regionale en nationale grenzen is een andere dan waarvan het rapport uitgaat. Taxichauffeurs en Bretonse boeren zijn niet de enige en ook niet de machtigste grenzentrekkers. Andriessen onderkent weliswaar dat op de interne Europese markt naast bedrijven ook overheden met elkaar concurreren maar overschat de mogelijkheden voor ons land om daaraan door middel van een combinatie van concurrentie en samenwerking het hoofd te bieden. Hoe die combinatie moet passen in een consistent mededingingsbeleid is niet helemaal duidelijk. Maar afgezien daarvan, Nederland bv tegen Germony GmbH met winstkansen? Dat kan Economische Zaken niet menen.



Europa is gefragmenteerd en dat blijft voorlopig zo, niet alleen omdat de overheden met elkaar concurreren maar ook omdat binnen elke overheid de departementale grenzen stevig op slot zitten en omdat de politici en hun bureaucraten aan regelgeving op nationaal niveau een dikkere boterham verdienen dan aan deregulering en/of beleidsintegratie. Het begrip 'subsidiariteit', in het Europese jargon geïntroduceerd om die boterham respectabel te doen lijken en de achterstand in beleidsintegratie te verdedigen, is volledig aan de aandacht van Economische Zaken ontsnapt. Daarom komt het rapport niet toe aan de vraag of economische grenzen wel volledig open kunnen zijn zolang de sociale gesloten blijven. En of duurzame economische groei echt gewaarborgd is als het milieubeleid vorm wordt gegeven in een Nationaal(!) Milieubeleidsplan, als de keuze tussen verschillende vervoersmodaliteiten wel wordt afgestemd op het nationale milieubeleid maar niet in het kader van een Europese verkeersinfrastructuur wordt geplaatst en als het streven naar liberalisering van de Europese energiemarkt wordt gecombineerd met een verdediging van het Nederlandse systeem van energieprijsvorming. Voor de 'bestuurlijke bestendigheid', die Andriessen in het rapport de ondernemers belooft, lijkt een bescheidener antwoord nodig op de vraag welke zelfstandige beleidsmogelijkheden ons land nog resten.

De opdracht dit rapport te schrijven werd gegeven in de regeringsverklaring, hetgeen de verwachting oproept van een coproductie van alle departementen. Maar die verwachting is onjuist. Het enige punt van overeenstemming bij voorbeeld tussen dit

rapport en de bijna gelijktijdig geschreven Miljoenennota 1991 zit in het feit dat beide een overmatig beroep op loonkostenmatiging doen. Overmatig, omdat dit beroep een te vaste plaats in elk beleidsdocument heeft gekregen en niet alleen ten behoeve van de concurrentiepositie en de werkgelegenheid wordt gedaan maar ook met het oogmerk de overheidsfinanciën te beheersen. Daarmee zoekt Nederland te nadrukkelijk de concurrentie met minder ontwikkelde lidstaten van de Gemeenschap, terwijl de ambitie toch zou moeten zijn om zich met de geavanceerde economieën te meten. Bovendien is het een ijdele hoop dat aan dit beroep gehoor kan worden gegeven, behoudens in zeer bijzondere omstandigheden. De problematiek van de beloningsverhoudingen in Europees perspectief is daar te ingewikkeld voor. "Nederlandse arbeid kost teveel en verdient te weinig", aldus de ondernemersorganisatie FME. Aan de oplossing van dit dilemma hebben werkgevers en vakbonden voorlopig hun handen wel vol.

De internationale concurrentie neemt toe. Maar de consequenties daarvan voor de nationale economie zijn bij volledige open grenzen anders dan in het geval van een onvolledige en te traag verlopen Europese integratie die op willekeurige manier gaten boort in de grenzen zonder ze echt te openen. Als het rapport de Nederlandse economie in de context van die Europese werkelijkheid had geplaatst zou 'Bedrijven, werknemers en milieu op de tocht' een toepasselijkere titel zijn geweest. Het wachten is nu op een rapport dat aangeeft op welke manier de Nederlandse regering in het kader van een 'bestendig bestuur' de huidige Europese werkelijkheid denkt om te buigen naar een aantrekkelijker model van integratie. Een model waarin Europese bedrijven met elkaar kunnen concurreren zonder van samenwerking met de nationale overheden afhankelijk te zijn anders dan voor een adequate infrastructuur. En waarin de maatschappelijke organisaties als vakbeweging en milieubeweging betere kansen voor hun doelstellingen vinden dan het gefragmenteerde Europa ze biedt. Daarvoor zouden ze afstand moeten doen van hun neiging om alle problemen nationaal te definiëren en er een specifiek nationale oplossing voor te zoeken. Voor overtuigende voorstanders van duurzame economische groei moet dat een bescheiden prijs zijn.

P.J. Vos