

Overheidsinvesteringen

Tot de klassieke taken van de overheid behoort de zorg voor de economische infrastructuur van een land. De overheid zorgt voor autowegen, spoorwegen, waterwegen, voor havens, voor bescherming tegen dijkdoorbraken, voor de informatiestructuur, en nog veel meer. Als we het begrip economische infrastructuur uitbreiden en daar ook sociaal-culturele voorzieningen onder vangen, dan behoren ook musea, zwembaden en natuurgebieden tot de infrastructuur. En een leefbaar milieu. En als we economische infrastructuur niet interpreteren als louter fysieke infrastructuur, dan zijn ook de investeringen in onderwijsvoorzieningen als infrastructurale voorzieningen te zien.

Investeringen in infrastructuur zijn een belangrijke variabele in de theorie van de lange golf. Tijdens de opgaande fase van de lange golf nemen infrastructurale investeringen in betekenis toe en versterken zij die opgaande fase. Kondratieff zag de infrastructurale investeringen als een van de oorzaken van de opgaande fase. Ik zie ze vooral als afgeleide kracht: afgeleid namelijk van de groei van 'leading sectors', die door hun groei een vraag naar een omvangrijkere en verbeterde infrastructuur creëren. Het ontstaan van Europa op in de jaren zestig kunnen we zo zien als afgeleide van de onstuimige groei na de tweede wereldoorlog van de petro-chemische industrie – een van de 'leading sectors' van de 4e Kondratieff.

Als men de infrastructurale investeringen als primaire kracht achter de lange golf ziet, zou dat kunnen vanuit de economische levensduur van infrastructurale investeringen, die maakt dat om de zoveel jaren (en zoveel is dan de lengte van de lange golf) de infrastructuur vervangen moet worden. Sam de Wolff keek (in *Het economische getij* van 1929) zo naar cycli: hun lengte werd bepaald door de levensduur van de soort investeringen die de respectieve cycli genereerden. De lange golf werd dus veroorzaakt door infrastructurale investeringen, de gewone 'business cycle' of 'juglar' door investeringen in machines en uitrustingsstukken.

Aan die 'oorzaak' van de lange golf moeten we denken als we de berichten uit de Verenigde Staten over de staat van de vervoersinfrastructuur daar lezen. De 'interstates' zitten vol gaten (wie zelf wel eens auto rijdt in de VS kan dat bevestigen), en om de zoveel dagen stort er een brug in. Het 'interstate'-systeem is aan een grote onderhoudsbeurt toe – niet verrassend als men terugkijkt en beseft dat de eerste interstates al in de jaren vijftig zijn aangelegd.

J.J. van Duijn



In de Nederlandse nationale rekeningen zijn de infrastructurale investeringen terug te vinden onder de overheidsinvesteringen. Rond 1950 maakten de bruto overheidsinvesteringen ongeveer 3% uit van het bruto nationaal produkt. Dat percentage steeg in de jaren vijftig en zestig trendmatig: aan het eind van de jaren zestig vormden de bruto overheidsinvesteringen ongeveer 4 3/4% van het bnp. De overheidsinvesteringen dus als 'volgende' variabele. Bij een toch al forse groei van het bnp nam de relatieve betekenis van de overheidsinvesteringen ook nog eens toe. De volumegroei van de overheidsinvesteringen in die twee decennia was ruim 6% per jaar, waarmee die groei boven die van het bnp uitsteeg. Hun hoogste peil bereikten de overheidsinvesteringen in 1971. Sindsdien zijn ze trendmatig gedaald, op een dramatische wijze: er is geen bestedingscomponent die zo gedaald is als de overheidsinvesteringen. In Nederland zijn zij de meest pro-cyclische variabele gebleken die er maar is. Tussen 1971 en nu bedroeg de groei-voet van de overheidsinvesteringen 3 1/2 % per jaar! Dat wil zeggen dat de overheidsinvesteringen nu nog minder dan 60% bedragen van wat ze in 1971 waren. Nu maken de overheidsinvesteringen nog maar 2 1/4% van het bnp uit. Er is (buiten de oorlogsjaren om) geen jaar te vinden waarin dat percentage lager was dan het nu is.

In plaats van anti-cyclisch te handelen heeft de Nederlandse overheid in de jaren zeventig en tachtig bijgedragen aan de verlaging van de structurele groei-voet van de Nederlandse economie. Niet dat dit de vooropgezette bedoeling was. Het is alleen zo dat rege-

ring en parlement niet in staat zijn gebleken de claims om consumptieve bestedingen een halt toe te roepen, om zo ruimte te scheppen voor investeringen, dus voor productieve bestedingen. Geld voor de toekomst laat zich gemakkelijk verdringen ten gunste van geld voor het heden, en dat is wat in Nederland al jaren gebeurt. Het komt dan zo ver dat tunnels, die iedereen noodzakelijk vindt, buiten de rijksbegroting om duurder gefinancierd moeten worden.

Intussen is de nood al aardig hoog. Behalve de inhaalvraag om de verkeersinfrastructuur op peil te brengen, en behalve de bekende riolen, is nu duidelijk geworden dat in de komende tien, twintig jaar zeer omvangrijke milieu-investeringen noodzakelijk zullen zijn. Verruimen we het begrip infrastructuur weer, zoals we dat aan het begin van deze column deden, dan kunnen we ook onderwijs aanmerken als een terrein, waarop aanzienlijke 'infrastructurale' inspanningen verricht zullen moeten worden.

Verkeer en vervoer, milieu en onderwijs: om de verschillende soorten achterstanden hier weg te werken zullen omvangrijke en langdurige investeringen noodzakelijk zijn. We hoeven niet over al te veel fantasie te beschikken om te beseffen dat infrastructurale investeringen in de jaren negentig, net als in de jaren vijftig, een trekker van de groei zullen zijn. Het doet er dan niet zoveel toe of we die toekomstige groei zien als een afgeleide van groei elders (biotechnologie, de vraag naar milieuvriendelijke produkten), dan wel als een inhaal- of vervangingsvraag (tunnels, riolen). De investeringen zullen er moeten komen en investeringen zijn een bron van economische groei.

Intussen is nog wel de vraag hoe regering en parlement ruimte voor die investeringen moeten gaan scheppen. Ondanks alle no-nonsense zijn de echte harde keuzen in de afgelopen jaren niet gemaakt. Waar andere landen (zoals het Verenigd Koninkrijk en Japan) erin geslaagd zijn de overheidsbegroting in evenwicht te krijgen of zelfs een overschot tot stand te brengen, kijkt Nederland nog steeds tegen een omvangrijk begrotingstekort aan. Ook in het Verenigd Koninkrijk en Japan bestaat fors achterstallig onderhoud en verwacht men een zeer krachtige groei van de infrastructurale investeringen in de jaren negentig. Men heeft echter ook de ruimte voor die groei geschapen. Nederland is daar nog ver van verwijderd.

J.J. van Duijn