

Stimulering van investeringen

Er mag in dit land over veel dingen gebakkeleid worden, maar grote eensgezindheid bestaat er over de voornemens van het kabinet om de komende paar jaar een forse investeringsimpuls aan de economie te geven. Er is *f* 5 miljard ter beschikking gesteld om strategische projecten zoals de Betuwelijn en de hoge-snelheidslijn te financieren. Het geld is afkomstig uit vervroegde aflossingen van woningwetteningen.

Er zijn verschillende wegen waarlangs de overheid investeringen kan stimuleren. De koninklijke weg is via de begroting met inachtneming van de afspraken over het terugbrengen van het financieringsstekort. Op de begroting kan ieder departement aangeven waar het binnen zijn budget de prioriteiten legt. De keuzen voor de investeringen vloeien dan logisch voort uit het beleid. Zo eenvoudig ligt het echter niet. De koninklijke weg is namelijk tegelijkertijd de politiek meest gevoelige weg, want prioriteiten stellen betekent kiezen binnen beperkte marges. En kiezen is niet altijd delen, zeker niet als het om echte prioriteiten gaat. De jaren van kaasschaaf-bezuinigingsbeleid hebben bovendien hun sporen nagelaten. Belangengroeperingen en betrokken ambtenaren zullen zich dus met hand en tand verzetten om ten gunste van grote, nationale investeringsprojecten verder te moeten inleveren.

Gelukkig zijn er meer wegen die naar Rome leiden. Zowel bij werkgevers- als werknemersorganisaties vallen geluiden te beluisteren voor verruiming van fiscale maatregelen ten gunste van investeringen. Zelfs valt hier en daar al te horen dat we wat het financieringsstekort betreft ook niet roomser dan de paus hoeven te zijn. De FNV is voorstander van een tijdelijke (tweejarige) investeringsaftrek te verrekenen met met de vennootschapsbelasting. Zij verwacht dat hierdoor extra investeringen tot stand kunnen komen die voor mogelijk duizenden nieuwe banen kunnen zorgen. Een wat groter financieringsstekort is dat volgens haar wel waard. De werkgevers in de metaal, georganiseerd in de FME, zien veel in een fiscaal vrije reserve van 25% van de winst. Het KNOV pleit voor fiscale maatregelen die bijdragen tot stimulering van R&D-werkzaamheden. Technologische vernieuwing blijft volgens de werkgevers noodzakelijk en zal vooral in tijden van recessie extra gekoesterd moeten worden. Het VNO pleit zelfs voor een blijvende fiscale stimulans voor R&D om te zorgen dat het vernieuwingsproces door blijft gaan. Men denkt hiervoor maar liefst *f* 350 tot *f* 400 miljoen nodig te hebben.

Binnen de regeringspartijen wordt welwillend geluisterd naar dergelijke stimuleringsplannen. In een onlangs verschenen notitie ontvouwt Ad Melkert, financieel specialist van de Tweede-Kamerfractie van de PvdA, plannen om de publieke investeringen de komende jaren grootschalig stimuleren. We praten dan over forse bedragen, die kunnen oplopen tot

wellicht *f* 15 à 20 miljard. De doorsneeburger zal intussen allang niet meer begrijpen hoe ondanks de aanhoudende bezuinigingen, plotseling toch weer een pot met geld te voorschijn getoverd kan worden. Het antwoord zit in de aardgasbaten die in een speciaal investeringsfonds worden gestopt. Via de gasbel van Slochteren uit het wingewest Groningen kan Nederland zich infrastructureel gaan opmaken voor 21e eeuw. De aardgasbaten kunnen onder meer aangewend worden om het spoor- en wegennet uit te breiden, de 'mainport'-functie van Schiphol en Rotterdam te versterken, milieu-investeringen te plegen en aan stadsvernieuwing te blijven doen. De infrastructurele investeringen hebben tot doel de bereikbaarheid van de stedelijke centra te verbeteren. Grootschalige investeringen zouden ook een oplossing kunnen bieden voor de structurele onderbezetting in de bouw en voor het opvangen van te grote pieken en dalen door het jaar heen. Lange-termijnprojecten maken het voor werknemers aantrekkelijker te kiezen voor de bouw en werkgevers zouden eerder geneigd zijn om in hun mensen te gaan investeren. De bouw kan bovendien een goede opstap zijn voor allochtonen en jongeren om werkervaring op te doen.

De overheidsbijdragen via het aardgasbatenfonds hebben tot doel additioneel particulier kapitaal in beweging te zetten. Hoewel de problemen rond de financiering van de Wijkertunnel wel geleerd hebben dat men zich bij infrastructurele projecten wel twee keer moet bedenken om privaat kapitaal aan te trekken in plaats van als overheid geld te lenen, zijn er zeker andere terreinen waar particuliere en institutionele beleggers indirect gestimuleerd worden investeringen te doen.

Hoe men ook over de oorsprong van de investeringsgelden moge denken, het is in ieder geval positief dat er zo'n breed draagvlak bestaat om in Nederland grote investeringen te doen. Daarbij zou men wat mij betreft wel wat gedurfter te werk mogen gaan. Grote infrastructurele projecten vragen er als het ware om als echte uitdagingen behandeld te worden, zowel in technologische zin als in de zin van versterking van organische dwarsverbanden tussen bedrijven in de betrokken clusters (bouw, transport, logistiek, telematica). De overheid mag hierin best richtinggevend optreden. Het Centraal Planbureau sprak vorig jaar in *Nederland in drievoud* over de noodzaak de Nederlandse industrie kwalitatief te 'upgraden'. Dit is een gouden kans om dat te doen.



A.J.M. Roobeek