



## Het economisch verdriet van België

**Auteur(s):**

Soete, L.L.G.

*Hoogleraar-directeur van het MERIT, Universiteit Maastricht***Verschenen in:**

ESB, 82e jaargang, nr. 4102, pagina 303, 16 april 1997

**Rubriek:**

Column

**Trefwoord(en):**

arbeidsmarkt, België

**Na de justitiele en politieke malaise, lijken steeds meer gebieden van het maatschappelijke leven in België onder zware druk te komen staan. Zelfs de in Nederland dikwijls geprezen Vlaamse cultuur moest het afgelopen maand bij de uitreiking van de Vlaamse 'uilen' voor literatuur ontgelden: drie Nederlanders gingen met de eer lopen. Nu-drie was ook de score van de voetbalwedstrijd eind vorig jaar. En nu komt een koude douche op de werknemers vallen: Renault, Alcatel, Nova; het Belgische industriële concurrentievermogen lijkt weg te smelten als sneeuw voor de zon. Plots lijkt de centrale Europese ligging met zijn uitgebreide wegennet en infrastructuur, het arbeidsethos en de kundigheid en talenkennis van de Vlaming van weinig betekenis. Sluiting of verplaatsing lijkt onherroepelijk, discussies over overname worden zelfs niet gevoerd, er zijn gewoon geen gegadigden. Terwijl Nederland zich van 'Dutch disease' tot 'Dutch miracle' ontloopt, lijkt België zich van 'hart van Europa' tot industrieel 'wasteland' te ontwikkelen.**

Over het relatieve succes van Nederland in het creëren van arbeidsplaatsen is reeds veel geschreven. Het arbeidsvolume in de Nederlandse bedrijven steeg van 1989 tot 1995 met meer dan 10%. In België bleef dit nagenoeg constant. Eén van de oorzaken is zonder twijfel het geprezen Nederlandse consensusmodel en de indrukwekkende loonmatiging. Waar in Nederland de loonkosten tussen 1989 en 1995 nagenoeg gelijk bleven, zijn deze in België gestegen met meer dan 5%. Deze stijging is niet in de eerste plaats aan de werknemers ten goede gekomen. België is het land dat arbeid het meest heeft belast. De netto bezoldiging van een arbeider in de industrie bedraagt in België 51% van de totale loonkosten; in Nederland, Duitsland en Frankrijk is dat ongeveer 56%; in het Verenigd Koninkrijk 68% en in de Verenigde Staten 72%<sup>1</sup>.

Natuurlijk kunnen hoge loonkosten een prikkel vormen tot innoveren en het opwaarderen van de productie. Maar in een zich snel internationaliserende wereld lijken hoge loonkosten, gecombineerd met de nadruk op industriële bulk- en volumeproductie, slechts te leiden tot continue rationalisatie en industriële arbeidsuitstoot die, gezien ook het restrictieve budgettaire macro-economische kader, slechts moeilijk door de rest van de economie kan worden opgevangen.

Nochtans hebben Jacques Drèze en andere Belgische economen sinds het begin van de jaren zestig gewezen op de smalle, vrij traditionele specialisatiebasis van de Belgische industrie<sup>2</sup>. Veel is sindsdien veranderd, maar toch is de beschrijving van Drèze in menig opzicht Renault-Vilvoorde ten voeten uit: productie van veel auto's die snel en efficiënt geassembleerd worden, tegen steeds toenemende arbeidskosten. De enige uitweg is het ombouwen van dit volume-specialisatiepatroon naar producten met een hogere toegevoegde waarde. Zoniet, dan lijkt de logica van ex-vakbondsleider Georges Debunne wel degelijk waarheid te worden: na steenkolen, staal is nu de Belgische auto-assemblage toe aan de grote herstructureringsoperatie.

Juist hier kan de vergelijking met Nederland bijzonder leerzaam zijn. De industriële aanpassingen die zich in Nederland in de afgelopen decennia hebben voorgedaan, van de sluitingen van de steenkoolmijnen in de 'golden sixties' tot de meer recente herstructurering van DAF, Nedcar en mogelijk Fokker, hebben zich niet alleen sociaal veel minder conflictueel voltrokken, ze hebben ook geleid tot het systematisch zoeken naar en benutten van nieuwe groeikansen. De vergelijking tussen Belgisch en Nederlands Limburg spreekt vanuit dit oogpunt boekdelen. In Nederland kwam na de mijnsluiting DSM: zowat het voorbeeld van een succesvol, nationaal en lokaal herstructureringsbeleid. Zo succesvol zelf dat de onderneming die zelf zo'n 10 a 15% van de omzet aan autofabrikanten toelevert zich, in tegenstelling tot de Belgische staalproducenten, geenszins getroffen voelt door de overproductie en herstructurering in de automobielproductie in Europa. De toenemende vraag naar plastics in auto's compenseert immers meer dan de mogelijke afname in automobielproductie.

Maar om met een iets minder serieuze noot te eindigen, men zou ook kunnen argumenteren dat de omvorming van de Nederlandse economie van een 'disease'- tot 'miracle'-economie, het rechtstreekse gevolg is geweest van het succesvolle beleid dat midden jaren tachtig werd geïnitieerd om de in het buitenland wonende Nederlandse economen terug naar Nederlandse universiteiten te lokken. Misschien een idee voor Jean-Luc Dehaene: alle naar Nederland uitgeweken Belgische economen terug naar het vaderland, een win-win operatie van de zuiverste soort: een stijging van het kennisniveau in beide landen. Allez Danny Jacobs, Philippe Naert, Chris de Neubourg, Jean Paelink, Franz Palm, Jules Theeuwes, Jean-Marie Viaene, wat peinst ge d'ervan

<sup>1</sup> Zie o.a. OESO, The tax/benefit position of production workers, *Annual Report*, 1995.

2 Zie J. Drèze, Quelques réflexions sereines sur l'adaptation de l'Industrie Belge au marché commun, *Comptes Rendus des Travaux de la Société Royale d'Economie Politique de Belgique*, nr. 275, december 1960.

Copyright © 1997 - 2003 Economisch Statistische Berichten ( [www.economie.nl](http://www.economie.nl) )