



Investeren in infrastructuur

Auteur(s):

Walderveen, T.P. van

Verschenen in:

ESB, 82e jaargang, nr. 4109, pagina 441, 4 juni 1997

Rubriek:

Redactioneel

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer, infrastructuur

Nederland wil distributieland zijn, en de overheid is bereid meer uit te geven aan publieke investeringen. Zo komen de grote projecten: de Betuwelijn, de hogesnelheidslijn, de uitbreiding van Schiphol, en nu is er dan de dans om de tweede Maasvlakte bij Rotterdam. Maar grote infrastructuurprojecten roepen veel discussie op, en nog meer emotie. Onder omwonenden, belanghebbenden ... economen. Opnieuw gaat de polemiek voor een belangrijk deel tussen het Centraal Planbureau (CPB) en het NYFER van E.J. Bomhoff. In de afgelopen weken in de *Volkscrant* ¹, deze week in ESB ².

Bij de Tweede Maasvlakte gaat het om een haven- en bedrijventerrein dat in zee aangelegd moet worden, voor de kust van Rotterdam. Het zal plaats bieden aan ruimte-intensieve activiteiten als distributie en chemie. Voor Rotterdam is het belangrijk om ruimte te kunnen bieden aan nieuwe bedrijven, maar dat is niet het enige belang. Van Klink benadrukt in deze ESB de betekenis van de Tweede Maasvlakte als 'schuifruimte' voor de verplaatsing havenactiviteiten die nu nog in de stad zitten. De dan vrijkomende ruimte aan de kades is interessant om te wonen en te werken. Het mes snijdt aan twee kanten. Voor de distributie-activiteiten ontstaat meer ruimte, en de stad kan meer hoogwaardige activiteiten aantrekken, bijvoorbeeld in de dienstensector. Een creatief plan, die Tweede Maasvlakte. Maar er hangt wel een prijskaartje aan, van vijf miljard gulden. Wie moet dat betalen?

Dan kijkt iedereen naar de overheid. Private financiering is moeilijk. Ten eerste vanwege de omvang van het project, het lange-termijnkarakter en de grote risico's. De investeerders in de Eurotunnel kunnen daarover meepraten. Daarbij is het zo, dat een dergelijk project een uitstraling zal hebben op de rest van de economie. Een Tweede Maasvlakte kan het vestigingsklimaat voor bedrijven verbeteren, en nieuwe bedrijvigheid aantrekken. Dat is goed voor de bestaande bedrijven in de regio, en het zal ook banen opleveren.

Echter, net zo goed als een privaat bedrijf bij een investering kosten en baten afweegt, moet ook de overheid dat doen. De vraag is dan: hoe bereken je de baten van infrastructuur? Het CPB is gevraagd om deze vraag te beantwoorden. Het CPB berekent hoeveel activiteit een project zal genereren, en vertaalt dit in een bestedingsimpuls in haar macro-economische modellen. Dat kan, afhankelijk van de situatie op de arbeidsmarkt, een toename van de werkgelegenheid tot gevolg hebben. Echter, als dat zo is zullen op de lange duur de lonen zich aanpassen waardoor geen werkgelegenheidseffect overblijft. En van die gestegen lonen hebben de sectoren buiten het transport last. Investeringen in infrastructuur zijn dan al gauw slecht voor de rest van de economie.

Dus niet-transportbedrijven zijn slechter af met de Nieuwe Waterweg of uitbreiding van Schiphol? Volgens Bomhoff neemt dankzij een modern netwerk van infrastructuur productiviteit van arbeid en kapitaal toe. En dat geldt voor iedereen die, direct of indirect, van die infrastructuur gebruik maakt, dus ook voor bedrijven buiten de transportsector. Het zou dan ook beter zijn, aldus Bomhoff, om de macro-economische effecten van infrastructuurverbeteringen te benaderen als een verlaging van de kosten van bedrijven. Het resultaat daarvan zou zijn, dat de aanleg infrastructuur vergelijkbare effecten heeft als loonmatiging! Dat moet voor de voorstanders van grote projecten een aantrekkelijke gedachte zijn.

Een tweede punt van kritiek is dat de benadering van het CPB zich moeilijk verdraagt met het karakter van infrastructuurprojecten. Juist bij investeringen in transport en logistiek kunnen bij toemende schaal netwerkvoordelen optreden. Het gaat vaak 'alles of niets', óf je wordt mainport, óf niet, maar een beetje mainport bestaat niet. En alleen mainports slagen er in een cluster van bedrijvigheid aan te trekken en daarmee maatschappelijke welvaart voort te brengen.

Wat levert deze discussie nu op? Gezegd kan worden, dat Bomhoff in zijn vete met het CPB de economische intuïtie aan zijn zijde heeft. Zinnige infrastructuurprojecten zullen inderdaad leiden tot een hogere productiviteit van arbeid en kapitaal, en daarmee tot lagere kosten. Dat betekent dat de productiecapaciteit erdoor kan toenemen. Er gebeurt dus meer dan alleen een bestedingsimpuls zoals bij het CPB.

Juist bij de Tweede Maasvlakte lijkt dit verschil van inzicht niet essentieel voor het resultaat. De conclusie van het CPB dat de economische effecten van een Tweede Maasvlakte betrekkelijk gering zullen zijn, is vooral het gevolg van een inschatting van vraag en aanbod van ruimte in de Rijnmond. Voorlopig is er nog veel ruimte beschikbaar om groei van Rotterdam richting 'mainport' op te vangen. De productiviteitseffecten waarvan Bomhoff zo graag zou zien dat die in macro-economische berekeningen worden meegenomen, zullen dan ook eerder optreden bij andere investeringen (bijvoorbeeld in de file-vrije bereikbaarheid van de huidige haventerreinen), dan bij investering van f 5 miljard in een Tweede Maasvlakte. Emoties rond infrastructuur lijken de discussie wederom parten te spelen

1 E.J. Bomhoff, CPB doet nuttig werk maar schiet toch tekort, *de Volkskrant*, 9 mei 1997, F.J.H. Don, Laat Bomhoff zijn energie in onderzoek steken, *de Volkskrant*, 16 mei 1997.

2 Zie artikelen:

Copyright © 1997 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)