

# Het grote keynesiaanse gelijk

## Over de belegen progressieve kritiek op het Europees deflatorisch beleid

Tom Meeuws en Bart Martens

Wetenschappelijk medewerker Arbeid & Milieu en beleidsmedewerker Bond Beter Leefmilieu

**Grote infrastructuurwerken, centralisatie en schaalvergroting zijn - in tegenstelling tot de Europese geloofsbelijdenis - op lange termijn helemaal niet bevorderlijk voor de tewerkstelling. Wil men tewerkstelling creëren, dan ontwikkelt men beter de diensteneconomie op een duurzame wijze.**

### Grote infrastructuurwerken

Met de beste bedoelingen voelen sommigen zich al een tijd geroepen om de economische beleidslijnen die in de Europese Unie worden gevolgd, te bestrijden. Dat doen ze vooral met een pleidooi voor forse, groeiondersteunende Europese investeringsprojecten in infrastructuur. Voor ongetwijfeld slim volk uit de vakbonden en de socialistische partij is het Europees deflatorisch beleid daarbij de kop van jut [1]. De EMU-fetisj, zo gaat het dan, legitimeert een stringente budgettaire en monetaire politiek, die alleen maar de economische groei vertraagt en de werkloosheid verergert. Het officiële beleidsrecept daartegen, een resem aanbodsmaatregelen genre arbeidsopleiding, activerend tewerkstellingsbeleid en flexibilisering, kan in de hier geïndiceerde kringen op weinig instemming rekenen.

Wat volgens hen wel soelaas brengt, is een politiek "die ervoor zorgt dat de vraag naar goederen en diensten voldoende toeneemt om het verhoogde arbeidsaanbod te kunnen benutten en de productiviteitsgroei te ondersteunen" [2]. Het zogenaamde groeideficit van Europa moet weggewerkt worden met een voluntaristisch investeringsbeleid. Alleen zo'n dynamische groeibeweging garandeert een toename van banen [3].

Deze analyse van studaxen ter linkerzijde is niet nieuw, maar met iedere mededeling van de Europese Commissie of bijeenkomst van EU-regeringsleiders gaat hun stem wat harder klinken en vallen de puzzelstukken steeds mooier in elkaar. Zo werd in de periode tussen de mislukte Top van Amsterdam en de aanloop naar de banentop in Luxemburg, het grote keynesiaanse gelijk nog maar eens uiteengezet [4]. Opiniëschrijvers scherpten de pennen en bejubelden de overheidsaanpak van vraagstimulering door royale overheidsinvesteringen. Politici werden herinnerd aan het *Witboek* van Delors, dat met één relance van het macro-economisch groeibeleid gericht op mega-infrastructuurwerken, ooit 15 miljoen Europeanen aan de slag had willen helpen. De passages daarin over de investeringen in Trans Europese VervoersNetwerken (TEN), zeg maar de nieuwe snelwegen of HST-verbindingen, genoten een bijzondere belangstelling [5].

Intussen is gebleken dat op de banentop in Luxemburg de bede niet werd verhoord. Maar met de uitbreiding van de Unie en de daarop geënte mededeling 'Agenda 2000' kan er nog

De auteurs schreven dit artikel in eigen naam. De standpunten die erin ingenomen worden, verbinden hun organisaties niet.

maar eens geroepen worden om massale infrastructuur-investeringen.

Om kort te gaan en wel te wezen: wij ontkenen niet dat het vieren van de monetaire en budgettaire teugels pijn doet. Wij behoren niet tot het slag mensen dat de werkloosheid graag verklaart door te wijzen op de rigiditeiten van de Europese arbeidsmarkt. Toch lusten wij die keynesiaanse recepten van vraagstimulering door massale infrastructuurwerken niet. Een dergelijk ongenueanceerd pleidooi voor een forse vraagpolitiek als beleidsinstrument voor economische groei en welvaart, berust immers vooral op percepties en subjectieve oordelen die niet of nauwelijks empirisch onderbouwd zijn.

#### **Twijfels**

Met vier argumenten maken wij hierna onze twijfels over de vermeende effecten van vraagondersteunende investeringsprojecten hard. De eerste twee tonen respectievelijk het arbeids- en milieuvernietigende karakter van grootschalige infrastructuur-investeringen met overheidsgeld aan. Daarnaast lijken ons de critici van het Europees budgettair beleid uit te gaan van een voorbijgestreefde visie op de Europese economie als zijnde een geheel van industriële productiebedrijven. Ten slotte willen sommigen met hun vraag om meer budgettaire ruimte vrij te maken voor nieuwe investeringen in vervoersinfrastructuur, blijkbaar geld bijdrukken. Daarmee geven ze te kennen het beleidsprincipe bij uitstek voor de 21ste eeuw, met name duurzame ontwikkeling als (ondermeer) het niet hypothekeren van de kansen van toekomstige generaties, nog niet helemaal in de vingers te hebben zitten [6].

Wij hopen aan te tonen dat progressieve denkers en doeners niet aan *paving old cowpaths* moeten doen, het plaveien van paden voor en door oude koeien. Een bundeling van progressieve krachten zou daarentegen het werkgelegenheidsdebat moeten voeren vanuit een uitdrukkelijk sociaal-ecologische positie en de vraag centraal stellen naar de essentiële overheidstaken: waaraan kan overheidsgeld worden besteed en welke is de sociaal-ecologisch rechtvaardige grondslag voor het genereren van de nodige overheidsinkomsten?

#### **Sociaal-economisch**

Het pleidooi voor Europese investeringsprojecten berust op de veronderstelling dat er een oorzakelijk verband zou bestaan tussen investeringen in infrastructuur en economische ontwikkeling [7]. Onderzoek naar het economisch-strategisch belang van overheidsinvesteringen in transportinfrastructuur of industriële vernieuwing en herstructurering wijst echter een andere richting uit. In een recent verschenen rapport over internationale concurrentiekracht en mainport-strategie, stelt de Nederlandse professor Pols dat transportinvesteringen waaraan de functie van economische groeimotor wordt toegekend, doorgaans op een teleurstelling uitlopen [8]. Zo leiden verbeteringen van verbindingen van bestaande fijnmazige transportnetwerken, waarover vrijwel alle geïndustrialiseerde landen beschikken, slechts tot marginale verbeteringen van de bereikbaarheid.

Maar meer fundamenteel is de vraag naar de richting van de causaliteit: genereert of volgt de uitbreiding van de infrastructuur de economische ontwikkeling? Pols daarover: "Statistische analyses waarmee een positief effect van investeringen in transportinfrastructuur op economische groei wordt aangetoond, kunnen op een schijnverband berusten omdat zowel de publieke investeringen als de welvaartsindicatoren toenemen in een opgaande conjunctuur en periode van economische groei" [9]. Een veelheid van factoren doorkruist het verband tussen infrastructuur-investeringen en economische groei. In gevalstudies van grote investeringswerken, hoeden onderzoekers zich dan ook voor het identificeren van eenduidige effecten. In ons land heeft Vandermotten er al meermaals aan herinnerd dat er geen aantoonbaar verband is tussen de inplanting van grote transportinfrastructuur en de evolutie van de industriële tewerkstelling [10].

#### **Snelle verbindingen zijn negatief voor werk**

Toch zijn er wel degelijk bepaalde economische effecten vast te stellen als gevolg van infrastructuurwerken. Alleen bevestigen ook die eerder de conclusie dat dergelijke investeringen op langere termijn socio-economisch niet succesvol zijn en dus geenszins goed voor de werkgele-

genheid. Als er tenminste een onderscheid wordt gemaakt tussen korte en lange termijneffecten. Snellere verbindingen maken de bediening van de Europese markt vanuit minder productiepunten mogelijk. De lage transportkosten en verbeterde verbindingen zorgen niet alleen voor een ruimtelijke centralisatie binnen Europa maar werken ook een steeds verdergaande segmentatie van het productieproces in de hand. Deze segmentatie en specialisatie gaat gepaard met een verschuiving van arbeidsintensieve activiteiten naar landen met lage loonkosten en weinig sociale voorzieningen, ook binnen Europa. Op die manier leiden infrastructuur-investeringen tot een verhoogde arbeidsproductiviteit en een uitstoot van arbeidskrachten.

Een Britse studie toont aan in welke mate deze trend zich het voorbije decennium heeft doorgezet: tussen 1980 en 1990 daalde het aantal productie-eenheden van de grootste Britse industrieën met 30%. Op het vlak van de distributie wordt op Europees vlak gestreefd naar één of enkele distributiecentra, in plaats van één per land of per regio [11]. De Europese overheid financiert deze evolutie met haar structuur- en cohesiefondsen. Zelfs de Belgische werkgevers erkennen dat een dergelijk beleid met hoge subsidies voor bedrijven in achtergestelde regio's, netto geen banen schept [12]. Nog erger is de vaststelling dat finaal de perifere gebieden er slechter aan toe zijn dan voorheen, omdat dankzij nieuwe verbindingen de achtergestelde regio's nog gemakkelijker te bedienen zijn vanuit dynamische gebieden die daardoor nog aan kracht winnen. Zij concentreren immers de grootste en daardoor productiefste activiteiten. Nieuwe verbindingen tussen centrum en periferie versterken de grootste polen en verzwakken de kleinere. Een illustratie van dit regionaal-economisch Mattheüs-effect in ons land is de A8 naar Henegouwen. Die verbinding speelt alleen maar in het voordeel van Brussel.

**Centralisatie en schaalvergroting: negatief voor werk**

Diezelfde trend naar schaalvergroting en centralisatie doet zich overigens ook voor in het maritiem transport: de overzeese aanvoer van goederen wordt hoe langer hoe meer in enkele groot-

schalige mainports geconcentreerd. Van hieruit moet de distributie naar een steeds groter wordend achterland worden opgezet.

Hoeveel jobs deze rationalisatie- en centralisatietrend juist gekost heeft in eigen land is onduidelijk. Langs de ene kant profiteert Vlaanderen van de mainportontwikkeling in het maritiem transport omdat onze zeehavens voor tal van goederen als enige aanvoerhavens fungeren. De Mazda-terminal aan het Vrasenedok op de Antwerpse linkeroever - langswaar alle Mazda's bestemd voor de Europese markt passeren - is hier een goed voorbeeld van. Langs de andere kant leidt de mainportontwikkeling tot zo'n grote concentratie aan goederen dat kapitaalsintensieve en zeer productieve overslagtechnieken rendabel worden. Samen met de nog steeds toenemende containerisatie van het stukgoed, leidt dit tot een enorme stijging van de arbeidsproductiviteit. In de havengebonden dienstensector nam de arbeidsproductiviteit toe met 1,65% per jaar tussen 1985 en 1993, wat neerkomt op een stijging van 14% over heel die periode. Terwijl de stukgoedtrafiek in deze periode toenam van 37,6 miljoen ton tot 46,8 miljoen ton (een stijging met bijna 25%), gingen duizenden arbeidsplaatsen verloren. Voor de havengebonden industrie bedraagt de jaarlijkse stijging 4,5% per jaar in de periode 1985-1993. Zelfs indien men rekening houdt met de verwachte arbeidsduurverkortings zal in 2010 voor eenzelfde arbeidsprestatie in de havengebonden diensten slechts 92% van de huidige tewerkstelling nodig zijn, voor de havenindustrie is dat 59% [13]. Het resultaat is dat de overheid voor de haven van Antwerpen een lijstje mega-infrastructuurwerken heeft klaarliggen met een totale kostprijs van meer dan 47 miljard fr. om tegen 2010 zo'n 50% extra trafiek te kunnen aantrekken en dit om het huidige tewerkstellingsniveau min of meer te kunnen behouden.

Hoe België te lijden heeft gehad onder de centralisatie- en schaalvergrotingstrend op het vlak van productie- en distributie-activiteiten is nog minder duidelijk. De centrale geografische ligging van België binnen Europa en de uitstekende transportinfrastructuur maakt het waarschijnlijk dat België voor distributie-activiteiten

dikwijls overeind zal blijven als centrale vestigingsplaats. België huisvest 19% van alle Europese distributiecentra van alle grote Amerikaanse en Japanse ondernemingen. Wij moeten alleen Nederland en Duitsland laten voorgaan. Als distributieland scheppen wij daardoor extra-banen.

Zo wordt vanuit het Kempense Laakdal heel Europa bediend met Nike-schoenen en is het Europees onderdelencentrum van Hyundai gevestigd in de Limburgse gemeente Lummen. *Op die manier wordt met massa's Europees geld (structuurfondsen) de distributie binnen Europa van overzees aangevoerde en dus buiten Europa geproduceerde goederen gesubsidieerd.* En dan maar klagen over de gebrekkige binnenlandse vraag op de Europese markt.

#### **Ten koste van...**

De economische betekenis van de distributie-activiteiten staat niet ter discussie. In Nederland heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) nochtans vastgesteld dat de claim van het goederenvervoer als voornaamste welvaartsbron op basis van een aantal economische indicatoren lang niet kan worden waargemaakt, terwijl het geloof in de transportsector en in de mainports als motor van economische groei nog zo sterk aanwezig is [14]. Net zoals voor Nederland Distributieland, mogen ook voor Vlaanderen Distributieregio de uitstralingseffecten van die transportintensieve sector dus best wat worden gelineariseerd.

Snelwegen zijn transportbanden geworden en logistieke activiteiten (zoals containeroverslag of voorraadbeheer) gebeuren met een steeds kleinere inzet aan arbeidskrachten. In de resterende aanloophavens of productie- en distributiepunten kunnen wel extra banen worden gecreëerd, maar die gaan gepaard met een groter jobverlies elders. We hebben te maken met welvaartsverschuiving in plaats van welvaartscreatie. Dat geldt voor alle niveaus. Soms komen centralisatie en schaalvergroting ten goede aan een bepaalde Belgische vestiging van een of andere industriële groep, terwijl een andere Belgische vestiging van dezelfde groep moet inleveren. Dat viel de grootste Belgische zuivelgroep Comelco te beurt in 1993. In dat jaar sloot Co-

melco zijn productie-afdelingen in Rotselaar en Grimbergen om de productie van verse producten te kunnen centraliseren in Aalter, waar zo'n 376 miljoen fr. werd geïnvesteerd. In Rotselaar bleef wel een melkophaalcentrum van waaruit de melk per vrachtwagen naar Aalter wordt verstuurd. Het netto-resultaat was dat door heel de operatie zo'n 170 mensen hun baan verloren. Deze kwamen bovenop de 144 jobs die in Rotselaar al waren weggerationaliseerd. De melk legt intussen wel een langere weg af.

Op Europees vlak is er de bijkomende trafiek met Zuid- of Oost-Europese bestemming die als gevolg van de mainportontwikkeling wordt afgehandeld door de super productieve havens van Antwerpen, Rotterdam of Hamburg en ten koste gaat van havenarbeid in Zuid- en Oost-Europa. Zo nemen die drie grote havens 6 miljoen containers op de totale toename van 8 miljoen containers in de grote havens op het Europese vasteland tijdens de periode 1974-1991, voor hun rekening.

Kortom, de keynesiaanse 'tewerkstellingsprogramma's' en vraagondersteunende infrastructuurprojecten waarvan sommigen verwachten dat ze een deel van de werkloosheids crisis kunnen oplossen, geven in vele gevallen aanleiding tot een uitstoot van werkgelegenheid. Met overheidsgeld wordt de arbeidsproductiviteit opgevoerd en overcapaciteit in de hand gewerkt. Industriële basissectoren zoals de staalnijverheid, basischemie, raffinage en auto-assemblage kampen nu al met een serieuze overcapaciteit (naar schatting zo'n 30%), wat zich vroeg of laat vertaalt in meer structureel werklozen.

#### **Baten zijn niet groot**

De onzekerheid omtrent de vermeende economische baten van grote infrastructuurplannen is dan ook nog nooit zo groot geweest. Zelfs een studie die recent in opdracht van de Europese Commissie werd gemaakt [15], stelt dat de massale investeringen in TEN's - goed voor in totaal 400 miljard ECU - een veel kleinere economische groei zouden opleveren dan aanvankelijk gedacht. De volledige realisatie van alle voorgestelde TEN's zou slechts 800.000 extra blijvende banen opleveren, wat aanzienlijk minder is dan

het werkgelegenheidseffect dat wordt bereikt door het doorvoeren van economisch verantwoorde milieuheffingen en een integrale aanwending van de opbrengsten voor een loonkostverlaging: naar schatting 2.187.000 extra banen [16]. Het Europees tijdschrift *The European* vat de resultaten van deze TEN-studie onder de titel: 'Grand transport plans don't boost economy'.

Vlaamse socialisten zitten dus, in tegenstelling met wat ze denken, niet met een dilemma omdat de vraag naar vervoer zagezegd zou worden gegenereerd door dezelfde motoren die werkgelegenheid creëren [17]. Economische groei en selectieve verkeerskrimp sluiten elkaar niet uit. Integendeel, het doorrekenen van de infrastructuurkosten en van de externe kosten aan de gebruikers, kan zelfs een sleutel zijn voor decentralisatie, dematerialisatie en tertiarisering. Die trends zetten ons pas echt op weg naar een duurzame economie die voldoende banen garandeert zonder daarbij op ecologische grenzen te stuiten.

#### **Milieu-economisch**

Het tweede probleem bij het pleidooi voor een ondersteunende vraagpolitiek van infrastructuur-investeringen is dat de kwaliteit van de investeringen doorgaans geheel buiten beschouwing blijft. Onder meer het leefmilieu is hiervan de dupe. In het klassiek economisch denken over de invloed van overheidsinvesteringen wordt klakkeloos voorbij gegaan aan die ecologische impact van grote investeringen, ondanks het feit dat een aantal leefmilieuproblemen steeds meer kwantificeerbaar en monetariseerbaar zijn.

De hierboven beschreven wijziging in het vestigingspatroon voor economische activiteiten zorgt voor een mobiliteitscrisis, niet zozeer omdat meer goederen worden vervoerd, maar omdat de goederen over veel grotere afstanden worden vervoerd. Met het imperatief van het 'just in time' leveren, betekent dat vooral vervoer over de weg.

De laatste decennia groeit het aantal tonkilometers in ongeveer dezelfde grootorde als het BNP. De groei in het aantal tonnen eindproduct is echter veel lager. Tussen 1980 en 1993

steeg in het Belgische goederenvervoer het aantal vervoerde goederen met slechts 2%, terwijl het aantal tonkilometer haast verdubbelde (stijging van 96%) [18]. De groei in het aantal transportverbindingen van en naar de gecentraliseerde productie- en distributie-eenheden en de groei in de gemiddelde lengte van deze verbindingen, worden verantwoordelijk geacht voor naar schatting 75% van de groei in tonkilometers. De ruimtelijke organisatie van het productieproces is - als oorzaak van de toename van de goederenstromen - dus veel belangrijker dan de groei van het BNP op zich. Deze door de overheid geïnduceerde transportgroei veroorzaakt steeds meer milieu- en mobiliteitsproblemen. Die problemen brengen kosten met zich mee waar niet de vervuiler, maar eens te meer de overheid kan voor opdraaien. De schaalvoorwaarden die geboekt worden bij een centralisatie van productie- en distributiepunten of bij een concentratie van de maritieme intercontinentale goederenstromen op enkele havens, gaan gepaard met het afwentelen van een aantal kosten op de gemeenschap. Zo worden de kosten voor het uitdiepen en op diepte houden van de maritieme toegangswegen, waarlangs de steeds dieper liggende schepen op de mainports afstevenen, volledig door de overheid gedragen. De verdieping van de Westerschelde - om de groter wordende containerschepen meer onafhankelijk van het getij Antwerpen te doen aanlopen - vraagt om een investering van maar liefst 10 miljard fr. en een jaarlijkse extra-onderhoudsbackergkost van bijna 1 miljard fr. De totale onderhoudskosten lopen op tot meer dan de helft van het jaarlijkse havenbudget. De ruimte die nog overblijft voor nieuwe investeringen zoals de renovatie van oudere havengebieden, wordt daarvoor zeer klein.

#### **De kostprijs aanrekenen**

Ook en vooral de meerkost op het vlak van de toename van het wegtransport wordt slechts in zeer beperkte mate doorgerekend aan de gebruikers van de infrastructuur. Naast de eigenlijke infrastructuurkosten neemt de goedschikse overheid ook een groot stuk van de externe gebruikskosten, waaronder de milieukosten, voor

haar rekening. Het gaat hier om niet onbelangrijke sommen. Voor het wegvervoer worden deze externe kosten op 60 ECU per 1.000 tonkilometer geschat. Voor het spoorvervoer en de binnenvaart gaat het respectievelijk om 8 en 7 ECU per tonkilometer [19]. Het Belgische wegvervoer kon dus in 1996 rekenen op een overheidstussenkomst van bijna 84 miljard fr. Zolang deze kosten niet aan de infrastructuurgebruikers worden aangerekend, is er zonder meer sprake van een afschuifproces van kosten naar de verschillende nationale of Europese overheden.

Wat belet een overheid die zuinig met haar centen wil omspringen om wegvervoerders de externe kosten van hun verplaatsing aan te rekenen? Dient de subsidiëring van mobiliteitsproblemen en de infrastructurale voorwaarden daartoe werkelijk het algemeen belang? Wil iemand beleidsmakers nog eens diets maken dat individueel gedrag met kwalijke gevolgen voor de gemeenschap, het best wordt aangepakt met prijsmechanismen zoals taksen, BTW of heffingen? Internalisering van externe verkeerskosten betekent voor de overheid een besparing op kosten voor milieusanering en ziekteverzekering én bijkomende inkomsten uit een andere prijszetting. Die middelen kunnen worden herbesteed onder de vorm van sociale correcties waar nodig en in bijvoorbeeld een loonkostenverlaging voor lagere inkomensgroepen. Het vergt natuurlijk wel wat moed om veranderingen in prijszetting en belastingontvangsten aan de publieke opinie uit te leggen.

#### **Diensteneconomie**

Het pleidooi voor investeringen in transportinfrastructuur als motor van economische ontwikkeling vertrekt in wezen van de idee van een kapitalistische economie steunend op industriële productie-ondernemingen. Blijkbaar zijn de voorstanders van de vraagondersteunende politiek zo druk bezig geweest met het bekritisieren van de Europese monetaire politiek, dat het hun ontgaan is dat we intussen in West-Europa in een post-industriële samenleving leven met een dienstensector die het gros van de werkgelegenheid in de economie uitmaakt (bijna 70% in ons land). In een diensteneconomie worden op basis

van loyale concurrentieregels hoofdzakelijk goederen en diensten verhandeld die minder ruimte- en milieuvervlindende activiteiten vergen. Als comparatief voordeel gelden hierbij niet langer fysieke infrastructuur of ligging, maar wel manmade aspecten zoals motivatie, scholingsgraad of leervermogen. Elementen die samen de kwaliteit van dienstverlening uitmaken en waar met infrastructuurwerken weinig aan te verhelpen valt. De bouwmanie van weleer in de culturele of sociale sector leert dat het inzicht om eerder in de soft-ware van de diensteneconomie te investeren nog niet helemaal verworven is.

Grote investeringsprojecten in transportinfrastructuur mogen in het verleden de industriële economie en de industriegebonden takken van de dienstensector zoals de handel, het transport en de kredietinstellingen hebben gesteund, het getuigt van weinig arbeids-economisch inzicht om eind jaren negentig voor arbeidsontwikkeling nog steeds in te zetten op infrastructuur-investeringen. Het is niet op knooppunten van wegen of snelle spoorlijnen, maar op clusters van informatienetwerken en persoonsgebonden diensten dat een economie zich vandaag ontwikkelt. Mensen besteden ook steeds meer van hun inkomen aan immateriële consumptiegoederen. Uit de resultaten van het laatste huishoudbudgetonderzoek blijkt dat vooral de consumptie van persoonsgebonden diensten zoals communicatie, cultuur en toerisme, financiële diensten en verzekeringen of gezondheidszorg in de lift zit [20]. Vanuit sociaal-ecologisch standpunt kan deze trend worden gesteund door promotie van auto-deelsystemen, herbruikbare verpakkingen in de distributie, energiediensten i.p.v. elektriciteitsverkoop, bewaakte fietsenstallingen, enzovoort. Dit zijn allemaal activiteiten die arbeidsintensief zijn maar weinig materialenintensief.

Bovendien bewijzen dergelijke voorbeelden dat in een kennis-economie niet uitsluitend de hooggeschoolden een baan hoeven te vinden, al is werkloosheid op dit moment vooral een probleem van laaggeschoolden. De bekommernis om die dualisering tegen te gaan en nieuwe laaggeschoolde werkgelegenheid te creëren, zal niet via de weg van bouw- en wegeninvesteringen lopen. Bijkomende werkgelegenheid ligt

besloten in de hier opgesomde diensten, die door hun opzet milieu-effecten vermijden waar door de overheid saneringskosten uitspaart. De opbrengsten daarvan kunnen worden geïnvesteerd in sociaal-ecologische projecten. Het ligt voor de hand dat stedelijke gebieden als centra voor sociale, culturele en persoonlijke dienstverlening zich hiervoor lenen. Ondersteunende activiteiten zoals opwaardering van collectief vervoer, culturele vrijetijdsbesteding of een preventief stedelijk milieubeleid bieden zeker werk kansen voor laaggeschoolden.

### Duurzame economie

Tenslotte verdenken wij de tegenstanders van het Europees budgettair beleid ervan het duurzaamheidsperspectief te veronachtzamen. Sedert de VN-conferentie in Rio wordt het economisch, sociaal en ecologisch beleid vormgegeven vanuit het principe van 'duurzame ontwikkeling'. Dat principe verzekert, via een koppeling van economische ontwikkeling en welvaartscreatie met milieuzorg en sociale zekerheid, de behoeftenbevrediging van huidige en toekomstige generaties.

De kritiek op het niet uitvoeren van de Witboek-investeringen en meer in het algemeen op een overheidsbeleid dat rigoureuus gericht is op het binnen de perken houden van de overheidsuitgaven - onterecht gediaboliseerd tot 'het halen van de Maastrichtnorm' - blijft steken in de vaststelling dat dat beleid negatief weegt op de omvang van de overheidsinvesteringen. Gemakshalve wordt Europa met de vinger gewezen. Een omgekeerd overheidsbeleid van torenhoge schuldopbouw en dus het doorschuiven van enorme leninglasten, strookt echter allerm minst met het streven naar intergenerationale solidariteit, een wezenlijk onderdeel van duurzame ontwikkeling. Een economische politiek die steunt op de ondoordachte slogan 'werk, werk en nu meteen voor onze generatie kiezers werk!' doet aan welvaartscreatie met geld dat geleend wordt van de komende generaties, die bovenop de milieuschuld maar moeten zien hoe ze die schuld (inclusief rentelasten) zullen aflossen. In weerwil van de 'lastencontroversie' die onder economen woedt en waarin de vraag naar

de heilzaamheid van de overheidsschuld centraal staat, vinden wij dat het huidige budgettaire beleid gezien kan worden als een veiligstellen van ontwikkelingsmogelijkheden voor de volgende generaties. Nu al bij de minst vrijgekomen budgettaire ruimte opnieuw gaan pleiten voor grote overheidsinvesteringen in projecten die niet eens gezonde economische effecten op lange termijn garanderen, getuigt daarom van een generatie-egoïstische kijk op overheidsingrepen.

### Tot slot

Het resultaat van de huidige investeringen in transportinfrastructuur is dat op economisch vlak - alles in beschouwing genomen - sub-optimale oplossingen worden bekomen. Er worden producten en diensten aangeboden die mits een andere combinatie van productiefactoren (arbeid, menselijk en financieel kapitaal, milieugoederen), tegen globaal lagere kosten en met meer banen zouden kunnen voortgebracht worden. Gemeenschapsmiddelen of gemeenschapsgoederen (vrije ruimte of natuur en groen) die hieraan opgaan, zouden veel beter voor andere doeleinden gebruikt kunnen worden.

Uit al het voorgaande mag niet worden geconcludeerd dat wij geen rol weggelegd zien voor de overheid. Juist integendeel, met de voorstanders van massale investeringen in infrastructuur, zijn wij ervan overtuigd dat de strijd om de werkloosheid beslecht zal worden op budgettair terrein. Wij behoren niet tot die strekking van mensen die geloven dat duurzame ontwikkeling er pas zal komen door de ontmoeting van mensen op lokaal vlak en een bezinning op hun eigen moraliteit en die van hun economie [21]. Wij vinden integendeel dat de structurele beslissingen die aanleiding geven tot een verkeerde aanwending van het overheidsbudget, in vraag moeten worden gesteld. Maar teruggrijpen naar het royale vroeger belooft weinig goeds.

De overheid verenigt momenteel haar sociaal-economisch beleid tot het vrijwaren van het concurrentievermogen van de bedrijven die actief zijn op haar grondgebied. Daarmee privatiseert ze haar taak om het maatschappelijk welzijn van haar bevolking te verzekeren en zo

nodig op te krikken. Omdat bedrijven zich in een concurrerende economie op wereldschaal zogenaamd constant moeten bezinnen over hun kostenstructuur, schiet de overheid er met het verhaal van de loonkostvermindering steeds meer miljarden bij in. En hier geven sociaal-democraten blijk van een hardnekkige selectieve scepsis. Terwijl ze het tewerkstellingseffect van een rechtlijnige loonkostverlaging in vraag stellen, gaan ze bij infrastructuurwerken steevast uit van allesbelovende werkgelegenheidseffecten die zouden optreden door een verlaging van de transportkosten (en in eerste instantie de directe bouwjobs uiteraard).

Sommigen slagen er dus in om enerzijds werkgevers van kwade trouw te verdenken en anderzijds genereus en gratis de betonnen rode lopers uit te rollen voor bouwfirmas en vervoersgeneratoren. Maar nog erger dan dat rood sinterklaasje spelen, is het verbazingwekkend en volkomen onterecht ongeloof in de mogelijkheid van politieke oplossingen op Europees niveau [22]. Spijts het discours over mondialisering, is er in de feiten sprake van economische blokvorming (VS, Japan, Europese Unie) en voeren wij binnen Europa vooral handel met elkaar. Dat betekent dus dat Europa binnen haar blok wel degelijk de hefboomen in handen heeft om haar economische ontwikkeling te sturen. De lippen dienst die bewezen wordt aan de harmonisering van fiscale, ecologische en sociale regels zou, eenmaal in daden omgezet, veel meer kunnen betekenen voor de werkgelegenheid dan de pleidooien waarin kosten steeds maar weer worden doorgeschoven naar de gemeenschap.

In een bijdrage over het Europees concurrentiebeleid stelt Karel Van Miert terecht dat de taak van de Commissie erin bestaat om goede van slechte steun te onderscheiden [23]. Voor werkgelegenheidssteun en economische ontwikkeling betekent dat dus de vraag stellen naar welke kosten de overheid wel en welke ze niet op zich hoeft te nemen. Dat impliceert een debat over de essentiële taken van de overheid, omzeggens de *core business* van de politiek zoals sociale zekerheid, cultuur, onderwijs, wetenschappelijk onderzoek of verdeling van de welvaart. Zomaar bedrijfskosten van voorraadbeheer

verminderen om zelf de kosten van de nieuwe voorraadkamers (de wegen) te gaan dragen, is geen taak van een overheid die de vrije markt promoot.

Het Europese tewerkstellingsbeleid moet kiezen tussen de gemakkelijke kortetermijnoplossing van de infrastructuur-investeringen en het principiële debat over de essentiële taken en hefboomen van de Europese overheid. Ons inziens staan daarbij ook uitdovende en duurzame banencreatie tegenover elkaar. Of het praktisch falen versus slagen van theoretische analyses.

- [1] Het gaat onder meer om ideeën vertolkt door: Joekels, de Jonge Economen voor een Ecologische en Leefbare Samenleving; het SEVI in haar Werkgelegenheids-papierclip; Ronald Janssen in het pas verschenen boek *De Verbroken Belofte, Voor een Europese eenheidsmunt in dienst van de tewerkstelling*; de SERV die in haar advies over mobiliteit pleit voor een inhaaloperatie van 2,5 miljard frank voor infrastructuurwerken; socialistische politici met een zekere *hang naar beton*, zoals Robert Voorhamme, die graag dat SERV-advies in herinnering brengen (*De Morgen*, 3 december 1997).
- [2] Joekels, *De Werkloosheid bij beide horens aanpakken*, 1996, p.6.
- [3] Janssen, R., *De verbroken belofte. Voor een Europese eenheidsmunt in dienst van tewerkstelling*. Standaard Uitgeverij, 1998.
- [4] In de aanloop naar de banentop in Luxemburg moest de publieke opinie immers overtuigd worden van de ongekende welvaartsmogelijkheden van grote infrastructuurwerken. Het herstel van de geloofwaardigheid van het Europees project stond op het spel. De dagbladpers ruimde graag plaats in voor de nobele gedachte van de massale investeringen. Zo riep de hoofdredacteur van Vlaanderens Onafhankelijk Dagblad - in een poging om zelf de 18 miljoen werklozen in Europa alsnog wat moed in te spreken - de EU-beleidsmakers het Europees Witboek van Jacques Delors in hennering. Dat Witboek uit 1993 - het berucht geworden ultieme alarmsignaal om de lidstaten ertoe aan te zetten de werkloosheid eindelijk krachtdadig te gaan bestrijden - kon de Amsterdamse kater helpen verdrijven.
- [5] Het vergt een artikel op zich om uit te vissen hoe het mogelijk is dat een beleidsdocument als het *Witboek* zo selectief wordt geïnterpreteerd. Naast de grote infrastructuurwerken bevat het laatste hoofdstuk immers een interessante analyse over de link tussen milieuvervuiling en werkloosheid en hefboomen om beide problemen op te lossen, zoals de CO<sub>2</sub>-energieheffing. Weinigen hebben blijkbaar het *Witboek* uitgelezen, want met geen woord wordt erover dat slot nog gerept.
- [6] De verenging hier even het duurzaamheidsargument tot het aspect 'intergenerationele solidariteit'. In feite passen de andere drie argumenten ook binnen het ruimere argument van duurzame ontwikkeling.



- [7] Onder meer in de SEVI-paper over werkgelegenheid wordt uitgegaan van een wisselwerking tussen economische bedrijvigheid en infrastructuur. In zoverre de kwaliteit van die infrastructuur een belangrijk element vormt in de locatiekeuze van bedrijven, ondersteunen socialisten mee dit pleidooi voor infrastructuur-investeringen. Zie: SEVI, *Werkgelegenheid in Vlaanderen. Analyse omzetten in krachtige hefboomen voor het beleid*, p.43, 1997.
- [8] Pols, A.A.J., Internationale concurrentiekracht en mainportstrategie, in: Gelok, M.F. & de Jong, W.M., *Volatilisering in de economie*, Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, 's Gravenhage, 1997.
- [9] Ibid.
- [10] Vandermotten, C., Wegeninfrastructuur, verkeerstoename en regionale ontwikkeling, In: *Ruimtelijke planning*, afl. 24, 1990.
- [11] Bleijenberg, A., *Freight Transport in Europe: In search of a sustainable course*, blz. 16-19, 1996.
- [12] Quix, F., Europees Regionaal beleid schept geen jobs, in: *Financieel-Economische Tijd*, 1 juli 1997.
- [13] Havenbedrijf Antwerpen, *Voorontwerp Masterplan haven van Antwerpen: een lange-termijn strategische visie*, blz. 223-4, 1996.
- [14] Zie Pols, *ibidem*.
- [15] European Commission, Directorate General II, *The likely macroeconomic and employment impact of investments in the trans-European transport networks*, Commission Staff Working Paper, november 1996.
- [16] Zie: Vleugels, L., *Tewerkstellingseffecten van milieubeleid. Een literatuurstudie*, HIVA, blz. 60-61, 1996.
- [17] Zie: SEVI, *Werkgelegenheid in Vlaanderen*, p.44, 1997.
- [18] Overigens daalde in dezelfde periode het aantal vervoerde goederen per spoor met 19%.
- [19] Zie: Green Paper EC, *Towards fair and efficient pricing in transport*, 1995.
- [20] Zie: Dynoodt, R., Het huishoudbudgetonderzoek, in: *Trefpunt Economie*, Ministerie van Economische Zaken, vol1/A8, p.8, 1997.
- [21] Zie: Jef Peeters, *Duurzame ontwikkeling: Contradicties en alternatieven*, in *Oikos*, 1(3).
- [22] Veelbetekenend in deze is de defätistische toon van *Het Sienjaal* en de afwezigheid van een Europees contract daarin.
- [23] Zie *Samenleving en Politiek*, 4(6), p. 5.