

Overheid en bedrijven samen in infrastructuur?

Investerings nodig voor regionale ontwikkeling

Eén van de mogelijkheden om de economie van een regio te stimuleren is het investeren in infrastructurele werken die van belang zijn voor de marktsector. Een instrument dat hiervoor gebruikt wordt, is het regionaal sociaal-economisch beleid van het Ministerie van Economische Zaken. De beschikbare middelen zijn echter beperkt. De overheidsinvesteringen in infrastructurele werken lopen juist sterk terug. Het mobiliseren van particulier kapitaal kan wellicht uitkomst bieden.

C.B. THOMAS

Het regionaal sociaal-economisch beleid (RSEB) van het Ministerie van Economische Zaken vervult een nuttige, maar bescheiden rol op het gebied van de infrastructuur. Binnen dit beleidsterrein wordt onder meer gepoogd infrastructurele knelpunten die van regionaal belang zijn weg te nemen, waardoor de bijdrage van de regio's aan de nationale economische groei zo groot mogelijk is. Er wordt in dit verband ook wel gesproken van het zogenaamde voorwaardenscheppend beleid. Het voornemen bestaat om dit beleid in de huidige opzet aan het einde van 1988 te beëindigen. Dit betekent echter dat het RSEB juist dat instrument verliest dat zich exclusief richt op de stimulering van investeringen in de infrastructuur.

Belang

In talrijke publikaties wordt juist gewaarschuwd voor het achterblijven van dit soort overheidsinvesteringen. Gewezen wordt dan op het belang van direct met overheidsinvesteringen samenhangende werkgelegenheid en op uitstralingseffecten voor de regionale economie.

De vraag rijst welke werkelijke betekenis gehecht moet worden aan het met investe-

ringen in infrastructuur verbonden geachte belang voor de economische groei en de werkgelegenheid.

Met behulp van input/output-analyses heeft het Nederlands Economisch Instituut (NEI) berekend, wat de economische effecten zullen zijn van een investeringsimpuls in de infrastructuur van f 1 miljard gulden¹. Zo kan de lokale werkgelegenheidscreatie als gevolg van een dergelijke impuls oplopen tot ongeveer 13000 arbeidsjaren. Voorts heeft het NEI becijferd dat wanneer ongeveer 35 procent van een investeringsuitgave door derden wordt gefinancierd een project voor de overheid budgettair neutraal kan zijn.

Van der Zwan gaat dieper in op de uitstralingseffecten van investeringen in infrastructuur voor de regionale economie.² Hij voert aan dat er in de moderne geschiedenis tal van voorbeelden zijn aan te wijzen, waarbij grote infrastructurele projecten tot doorbraken in de economische ontwikkeling hebben geleid. Van der Zwan toont aan dat juist nu van investeringen in de infrastructuur een grote 'trendsettende' werking op de marktsector uit zou gaan.

Het gunstige effect op de economische groei en de werkgelegenheidsontwikkeling rechtvaardigt een extra investerings-stimuleringsbeleid, zeker wanneer dit beleid de

overheid geen extra geld kost. Een mogelijkheid daarvoor is wellicht samenwerking tussen overheids- en particulier kapitaal in de vorm van public-private partnership. Dit biedt een aantal voordelen. Op de eerste plaats worden dankzij deze samenwerking middelen aangewend ter versterking van de marktsector, welke zonder samenwerking waarschijnlijk niet voor dit doel zouden worden ingezet.

Public-private partnership lijkt erg aantrekkelijk als, gegeven de berekeningen van het NEI, bij een relatief kleine financiële bijdrage van het bedrijfsleven een investeringsuitgave voor de overheid budgettair neutraal kan geschieden. Wanneer het bedrijfsleven bereid is middelen en tijd te investeren ten behoeve van de uitbreiding van een project is dit bovendien een indicatie dat een project ook vanuit de bedrijfseconomische invalshoek aantrekkelijk wordt geacht.

Zakelijk

Het bedrijfsleven zal slechts op basis van harde, concrete afspraken geïnteresseerd zijn in samenwerking. Public-private partnership dwingt de overheid derhalve zich zakelijk en slagvaardig op te stellen. Voorts verhoogt de nauwe samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven het inzicht in de bestaande knelpunten en achterstanden waarmee het bedrijfsleven in de regio's te kampen heeft. Eén en ander heeft tot gevolg dat economische potenties van een regio beter kunnen worden benut. Tenslotte kan dankzij public-private partnership coördinatie tot stand komen waardoor het uiteindelijke effect van het beleid op de marktsector wordt vergroot.

Samenwerking geeft naast aantrekkelijke mogelijkheden ook beperkingen. Het gevaar bestaat dat de overheid deelneemt in projecten welke ook zonder haar bemoeienis tot stand zouden zijn gekomen. Bovendien is samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven niet altijd vanzelfsprekend, ook al zijn er gedegen argumenten voor de uitvoering van een project aan te voeren. Belangen van overheid en individuele ondernemers komen immers niet altijd overeen, terwijl het gedrag van overheid en ondernemers ook niet altijd door economische motieven wordt bepaald.

Wanneer de overheid serieus werk wil maken van de stimulering van de regionale economie is een heroriëntatie van het regionaal sociaal-economisch beleid noodzakelijk. Dit beleid zal meer dan voorheen gericht moeten zijn op het tot stand brengen van public-private partnership ten behoeve van infrastructurele werken die een stimulans voor de marktsector kunnen betekenen. De voordelen die public-private partnership biedt rechtvaardigen dit.

1. Nederlands Economisch Instituut: *Overheidsinvesteringen en de GWW-sector*, Rotterdam 1985
2. A. van der Zwan: *Infrastructuur en economische groei*, In: VNG, Inleiding symposium d.d. 14 maart 1985 in Utrecht over overheidsinvesteringen in infrastructuur, 's-Gravenhage, 1986

Auteur: C.B. Thomas

Titel: Overheidsinvesteringen, gemeenten en het regionaal sociaal-economisch beleid
Te leen: Bibliotheek Geografisch Instituut, Rijksuniversiteit Utrecht

In mei van dit jaar is de elektrificatie en modernisering van de spoorlijn Zwolle-Emmen gereedkomen. De regering had hiervoor geld ter beschikking gesteld in het kader van de sociaal-economische ontwikkeling. De bereidheid om te investeren in infrastructurele projecten ten behoeve van regionale ontwikkeling wordt echter steeds minder. Foto NV Nederlandse Spoorwegen

