

Bouwen in de Noordvleugel van de Randstad

**Snelle stijging
luchthavenbelasting
'zorgelijk'**

**Werken voor het
dagelijkse brood**

**Prijskaartjes voor de
kwaliteit van
elektriciteit**

**Hypotheek,
kinderen of de WAO**



Bouwen in de Noordvleugel van de Randstad

Wil de regio Amsterdam ook in de toekomst economisch blijven groeien, dan moet er een fors aantal woningen worden gebouwd. Maar het ene huis is het andere niet, en ook de potentiële woningbouwlocaties verschillen nogal van elkaar.

De Noordvleugel van de Randstad zal snel aan de slag moeten met het bouwen van tenminste 150 duizend woningen, want anders komt de economische ontwikkeling in deze regio in gevaar. Jaarlijks zal een nieuwbouw van achtduizend woningen moeten worden gerealiseerd. Wáár al deze huizen gebouwd kunnen worden, staat in het SEO-rapport *Woningbouw in de Noordvleugel*.

'Om een bepaalde economische groei te halen, zijn nu eenmaal mensen nodig', zegt Carlijn Bijvoet, één van de auteurs van het rapport. 'En die mensen willen graag in de buurt van hun werk wonen. Als er een gebrek aan woningen is in de buurt van de plaatsen waar de banen liggen, kunnen ze wel eens worden afgeschrikt.' En dat willen de Amsterdamse Kamer van Koophandel en de Ondernemingsver-

eniging Regio Amsterdam juist voorkomen. Daarom hebben zij de SEO gevraagd te onderzoeken hoeveel woningen – en op welke plaats, en van welk type – er nodig zijn voor mensen die in de toekomst in de regio Amsterdam gaan werken.

Om de economische groei tot 2030 te voorspellen, werd gebruik gemaakt van de door de SEO ontwikkelde databank van de *Amsterdamse Economische Verkenningen*, die ook de arbeidsvraag voorspelt, en cijfers van het Centraal Planbureau. 'De bevolkingsgroei zal afnemen', zegt co-auteur Bert Hof. 'Ook het aandeel mensen van 15 tot 64 jaar op de totale bevolking neemt af. Dat kan ernstige gevolgen hebben voor de toekomstige economische groei, omdat een tekort aan arbeid de productie zal afremmen.'

CONSEQUENTIES

Die afname staat in contrast met de grotere vraag naar voornamelijk hoger- en middelbaar opgeleiden. Bijvoet: 'Dat heeft consequenties voor het type woningen dat moet worden gebouwd. Om vraag en aanbod op de arbeidsmarkt ook in de toekomst op elkaar te laten aansluiten, moet er bij het bouwen van woningen rekening worden gehouden met de wensen van met name werknemers met een middelbare en hogere opleiding.'

Groeit de economie tot 2030 jaarlijks met 2,3 procent, dan zijn er jaarlijks achtduizend nieuwe woningen nodig ('prognosevariant'). In de 'ambitieuze variant', die uitgaat van een groei van drie procent, moeten zelfs jaarlijks twaalfduizend huizen worden gebouwd. Is daar ruimte voor? 'Het streekplan van Noord-Holland Zuid heeft op dit moment negen locaties aangewezen, waar in totaal 195 duizend woningen kunnen worden gezet. Dat is voldoende voor de prognosevariant, maar als de economie jaarlijks met drie procent groeit, zijn er zelfs 250 duizend huizen nodig', rekenen Hof en Bijvoet voor. 'In dat geval zal dus naar andere locaties moeten worden uitgekeken.'

HEIKEL THEMA

Maar het ene huis is het andere niet. Van de achtduizend woningen (prognosevariant) zijn er 2.500 nodig voor sociale woningbouw, 1.500 voor de hogere inkomens, en ongeveer tweeduizend voor zowel de lagere en middeninkomens. 'Dan pas komt het woningbestand overeen met de vraag naar arbeid in deze regio.'

De plaats waar al deze woningen moeten worden gebouwd is echter nog een heikel thema. Dat komt doordat er meerdere, soms botsende belangen in het spel zijn. 'Het bedrijfsleven stelt andere eisen aan woningbouwlocaties dan milieuorganisaties', zegt Bijvoet. 'En dat hoeft weer niet te corresponderen met wat uit maatschappelijk oogpunt het meest aantrekkelijk is.' Vandaar dat het onderzoek meerdere factoren laat meewegen: zowel de bouwkosten als de bereikbaarheid, de woonkwaliteit en milieuaspecten bepalen uiteindelijk de plaats waar woonwijken kunnen worden gerealiseerd. Afhankelijk van het belang dat wordt gehecht aan een van deze factoren, stelt de SEO mogelijke bouwlocaties voor.

Hof: 'Vanuit maatschappelijk oogpunt is stedelijk Amsterdam de minst aantrekkelijke bouwlocatie. De woonkwaliteit is er relatief slecht en de bouwkosten zijn er hoog. De Legmeerpolder tussen Amstelveen en Aalsmeer scoort het best, direct gevolgd door Almere Poort en IJburg II.' ▶



Bert Hof en Carlijn Bijvoet

► Vanuit het bedrijfsleven geredeneerd zou evenwelerst de Bovenkerkerpolder moeten worden volgebouwd. Almere Poort wordt minder aantrekkelijk omdat vanuit hier de bereikbaarheid van werklocaties voor pendelaars relatief slecht is. Vanuit milieuoogpunt is echter stedelijk Amsterdam weer een toplocatie om te bouwen. Waar uiteindelijk de schop de grond in gaat, is een politieke keuze, benadrukken Hof en Bijvoet, maar hun analyse kan wel een richting aangeven. 'Als je het maatschappelijk draagvlak als uitgangspunt neemt is de Legmeerpolder de beste locatie om te gaan bouwen, gevolgd door IJburg II, Zaanstad Centrum en Almere Poort. Deze locaties leveren namelijk de minste weerstand op. Onze voorstellen zeggen dus wel degelijk iets over de politieke haalbaarheid.'

WELVAARTSVIERLIES

Bouwen kost geld, maar niet bouwen ook. Omdat niet alle beschikbare grond mag worden volgebouwd, wordt het aantal nieuwbouwwoningen kunstmatig laag gehouden, en daardoor de prijs hoog. 'Dat brengt een welvaartsverlies met zich mee dat zal moeten worden afgewogen tegen de maatschappelijke voordelen van het open houden van bepaalde gebieden', aldus de onderzoekers. Dat welvaartsverlies kan worden berekend. Hof komt uit op een 'schaarstepremie' van 73 duizend euro per woning. 'Rantsoenering van de grond-

markt in Amsterdam vermindert de verhandelde grond met twee miljoen vierkante meter en verhoogt de prijs per vierkante meter. Het welvaartsverlies komt dan uit op ongeveer 550 miljoen euro per jaar.' Dat bedrag kan worden beschouwd als de prijs die wordt betaald voor het ongemoeid la-

ten van bepaalde gebieden rond de stad.

Woningbouw in de Noordvleugel. C. Bijvoet, B. Hof, C. Koopmans en C. van der Vegt. In opdracht van de Kamer van Koophandel Amsterdam en de Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (SEO-rapport 703).

Een haalbare kaart

De OV-Chipkaart is een rendabele investering. De (maatschappelijke) baten zijn hoger dan de kosten.

Nooit meer een kaartje hoeven kopen voor bus, tram, metro en trein. Dat is de toekomst als de OV-Chipkaart wordt ingevoerd. Met de kaart, die een microchip bevat, krijgen reizigers toegang tot het station of het vervoermiddel. De kosten van de rit worden automatisch afgeschreven of kunnen worden gepind. Dat maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker en verbetert de marktwerking en de rentabiliteit van het OV. Grijsen zwartrijden wordt tegengegaan, waardoor de sociale veiligheid wordt verbeterd.

Deze effecten zijn haalbaar, blijkt uit de studie van Hybercube en de SEO. De tijdwinst voor reizigers wordt berekend op zo'n 500 tot 600 miljoen euro. Doordat er ook veiliger en buiten de spits goedkoper kan worden gereisd, komt daar nog eens ruim 350

miljoen bij. Zwartrijders die wegblijven of gaan betalen leveren de OV-bedrijven 380 à 480 miljoen op. Daarnaast worden er nog voordelen geboekt door een efficiëntere bedrijfsvoering door tariefdifferentiatie en betere informatie over vraag naar vervoer. Ook de Nederlandse economie profiteert van de OV-Chipkaart, bijvoorbeeld doordat het vestigingsklimaat verbetert. De onderzoekers berekenen dat de baten van de OV-Chipkaart minimaal 3,5 miljard euro bedragen, tegen extra kosten (invoeringskosten, extra vervoerskilometers) van 2,7 miljard. De netto contante waarde van de baten kan zelfs groeien tot 1,5 miljard euro, als wordt uitgegaan van andere vooronderstellingen.

De maatschappelijke kosten en baten van de invoering van de OV-Chipkaart. B. Nieuwenhuis, M. Minkman, M. Timmer, P. Nieuwenhuis (allen Hybercube Business Innovation) en C. Koopmans (SEO). In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en het ministerie van Verkeer en Waterstaat (SEO-rapport 716).

ORATIE PROF. CARL KOOPMANS OVER ONGEWENST ONDERZOEK

In hoeverre kunnen opdrachtgevers van wetenschappelijk onderzoek, zoals de SEO dat verricht, de resultaten en conclusies sturen? Die vraag staat centraal in de oratie *Ongewenst onderzoek*, die prof.dr. Carl Koopmans, hoofd van het cluster Regio en Transport op 19 maart uitsprak. Hiermee aanvaardde Koopmans zijn hoogerbaarschap Infrastructuur en Mobiliteit

aan de UvA. 'Over de vorm van de rapportage en de timing van de publicatie valt te praten', aldus Koopmans. 'Maar uiteindelijk bepalen inhoudelijke en wetenschappelijke overwegingen welke conclusies er worden getrokken. *Take it or leave it.*'

De oratie van Koopmans is te vinden op www.uva.nl/actueel.

FREDDIE ROSENBERG NAAR CLUSTER REGIO EN TRANSPORT

Sinds begin 2004 werkt drs. Freddie Rosenberg (1953) bij het cluster Regio en Transport. Hij gaat zich richten op economische onderbouwingen van transportbeleid, de toepassing van kosten-batenanalyses en marktanalyses. Rosenberg studeerde econometrie

aan de Universiteit van Amsterdam. Sinds 1991 houdt hij zich bezig met economische vraagstukken rond verkeer en vervoer, onder andere bij de Hague Consulting Group, de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en ECORYS-Transport.

AFGEROND ONDERZOEK

Second opinion bij de Toetsing Spoorprojecten. M. de Nooij en C. Koopmans. Onderzoek in opdracht van ProRail.

Een heldere presentatie van OEF-resultaten; Aanvulling op de OEF-leidraad. C. Koopmans. In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De maatschappelijke betekenis van doorvoer; Second opinion bij TNO Inro onderzoek. B. Hof en C. Koopmans. Onderzoek in opdracht van het ministerie van Economische Zaken.

LOPEND ONDERZOEK

Kosten-batenanalyse Boven-IJssel. B. Hof en F. Rosenberg. In opdracht van Rijkswaterstaat.

Amsterdamse Economische Verkenningen 2004. C. van der Vegt, C. Bijvoet, B. Hof en R. Lieshout. In opdracht van de Stichting Amsterdamse Economische Verkenningen

Industrie in Noord-Holland. C. van der Vegt, C. Bijvoet en J. Mulder. In opdracht van de provincie Noord-Holland.

‘Luchthavenbelasting Schiphol stijgt te snel’

Van de zes grootste Europese luchthavens worden op Schiphol relatief de laagste luchthavenbelastingen in rekening gebracht. Maar Schiphol wordt snel duurder. Dat schaadt niet alleen de concurrentiepositie van de nationale luchthaven, maar heeft ook negatieve gevolgen voor de KLM.

Passagiers- en landingsgelden. Geluids- en securityheffingen. Heffingen voor de luchtverkeersleiding. De gewone reiziger heeft nauwelijks weet van wat de ‘luchtvaartbelasting’ inhoudt die hij betaalt als hij een ticket koopt. Luchtvaartmaatschappijen weten dat maar al te goed, en ze zijn er niet blij mee. ‘Ze vinden dat het leidt tot een verstoord level playing field’, zegt luchtvaart-econoom prof. Jaap de Wit, verbonden aan Amsterdam Aviation Economics. In goed Nederlands: vooral de luchtvaartmaatschappijen die op de Nederlandse nationale luchthaven hun thuisbasis hebben, vrezen dat door al die luchthavenbelastingen hun

internationale concurrentiepositie steeds slechter wordt. Elders zijn passagiers minder geld kwijt bovenop de vluchtprijs, vermoeden ze. Dat wilde Directoraat-Generaal Luchtvaart van het ministerie van Verkeer en Waterstaat graag onderzocht hebben. Is Schiphol wel zo duur?

Dat valt eigenlijk wel mee, zo blijkt uit de studie die is uitgevoerd door een onderzoeksteam dat onder leiding stond van Jan Veldhuis. In hun rapport *Benchmark government influences on aeronautical charges* brachten ze in kaart welke typen heffingen en belastingen er worden opgelegd en door wie, en of ze wel of niet worden doorberekend aan de passagiers. Schiphol werd vergeleken met de Londense luchthavens Heathrow en Gatwick, de Parijse vliegvelden Orly en Charles de Gaulle en met Frankfurt.

STARTBANEN

Voor passagiers is het tamelijk ondoorzichtig wat de opslag op hun ticket inhoudt. Schiphol zelf berekent per vlucht een bepaald bedrag voor passagiers- en landingsgelden, want ook de aanleg, de exploitatie en het onderhoud van de terminals en de startbanen moet worden betaald. De over-

DUURSTE LUCHTHAVENS (in termen van luchthavenbelasting)

1. Heathrow
2. Gatwick
3. Charles de Gaulle
4. Orly
5. Schiphol
6. Frankfurt

heid zet daar een geluidsheffing bovenop. Hiermee wordt een fonds gevuld dat de geluidsisolatie van woningen rondom Schiphol financiert. Tot voor kort inde de overheid ook de securityheffing, maar die wordt tegenwoordig in rekening gebracht door Schiphol. Ook betalen reizigers een bedrag om de luchtverkeersleiding in stand te houden. Tot slot heffen overheden in sommige landen nog een belasting op vertrekkende passagiers. De tickets zelf scheppen weinig duidelijkheid over deze heffingen. Op de tickets wordt doorgaans de *airport tax* vermeld, maar dat is alleen de *passenger service charge*. Soms wordt ook nog de securityheffing apart genoemd. ▶

‘Herstellen invoerfout zal KLM in rode cijfers brengen’

Als Schiphol 80.000 vluchten moet schrappen – als gevolg van milieunormen – dan kost dat de Nederlandse luchtvaartsector al gauw één miljard euro netto. Ook de fusie tussen KLM en Air France komt er dan minder rooskleurig uit te zien.

De ‘rekenfout’ van Schiphol leidde in de zomer van 2003 tot veel ophef. De fout betrof het aantal vluchten dat per uur is toegestaan op de Polderbaan om aan de geluidsvoorschriften te kunnen voldoen. Daardoor zou Schiphol 80.000 vluchten moeten schrappen om de normen niet te overschrijden. Als die fout niet wordt hersteld, kan Schiphol ondanks de nieuwe Polderbaan niet groeien, zo

stelde het Nationale Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium.

Wat de precieze economische gevolgen van het schrappen van die 80.000 vliegtuigbewegingen zijn werd door Amsterdam Aviation Economics onderzocht. Daarbij is de visie van de Europese Commissie meegewogen dat niet alleen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen moeten bloeden maar ook buitenlandse maatschappijen op Schiphol. Dan nog kost het de Nederlandse luchtvaartbedrijven 1,6 miljard euro bruto per jaar. Vooral KLM en code share partners (942 miljoen euro) en Martinair (417 miljoen) worden getroffen als de schrapvoorstellen met het oog op de invoerfout worden doorgevoerd. ‘Die omzetzerving’, schrijven de onderzoe-

kers in hun rapport, ‘brengt de Nederlandse luchtvaartsector ernstig in gevaar’. De KLM, nu nog winstgevend, zal dan ernstige verliezen gaan leiden, zo rekenen de onderzoekers voor. Maar dat is niet alles. ‘Houdt de capaciteitsreductie aan’, schrijven de onderzoekers, ‘dan kunnen de voor Schiphol positief geachte netwerkeffecten van de fusie tussen KLM en Air France omslaan in hun tegendeel. Doordat op Schiphol aansluitende intercontinentale vluchten geschrapt moeten worden, kan het accent in het totale lijnennet naar Parijs verschuiven.’

De economische effecten van de capaciteitsreductie op Schiphol als gevolg van de invoerfout. J. de Wit en L. Heemskerk. In opdracht van het NLR (SEO-rapport 725).

► ‘De overige belastingen zijn verdisconteerd in vluchtprijs’, zegt De Wit. En die kan daardoor aardig oplopen. ‘Op intercontinentale vluchten maken de heffingen maar een klein percentage uit van de vluchtprijs. Maar op Europese vluchten kan dat al oplopen tot vijftien procent. Dat percentage is nog hoger op vluchten van *low cost carriers*. Dat laatste valt passagiers altijd zwaar tegen.’

ZORGELIJK

Worden alle heffingen op een rijtje gezet, dan behoort Schiphol zeker niet tot de duurste van de zes onderzochte luchthavens. Op Schiphol betalen de passagiers samen jaarlijks 530 miljoen euro aan heffingen. Omgerekend naar Schiphol is Frankfurt iets goedkoper met 510 miljoen euro en Hea-

HOGЕ AIRPORT TAXES SCHIPHOL BEDREIGING VOOR CONCURRENTIE

throw het duurste met 837 miljoen euro.

‘Deze verschillen zullen er niet toe leiden dat vervoersstromen fundamenteel zullen wijzigen ten gunste van de goedkopere luchthavens’, vermoedt De Wit. ‘Transferpassagiers zouden er echter wel rekening mee kunnen houden. Als je toch moet overstappen maakt het niet uit wáár, als het daar maar weinig kost. Op dat punt kunnen luchthavens met elkaar concurreren. Daarnaast zijn de heffingen ook van belang voor nieuwe maatschappijen. Zoekt een maatschappij uit het Verre Oosten locatie in Europa, dan wordt wel degelijk gelet op de



Reizigers betalen ook heffingen voor de instandhouding van de luchtverkeersleiding

heffingenstructuur. Lage kosten zijn ook van belang om *low cost carriers* binnen te halen. Zeker nu belastingen een groot deel uitmaken van hun ticketprijs, kunnen heffingen doorslaggevend zijn.’

Schiphol mag dan wel niet de duurste zijn, De Wit noemt het wel ‘zorgelijk’ dat de heffingen op Schiphol de laatste jaren het snelst zijn gegroeid. Ook de overheid is hier debet aan: het zijn de geluidsheffingen die steeds hoger worden. De afgelopen vier jaar zijn deze heffingen gestegen van 11 naar 33 miljoen euro. ‘Zonder deze heffingen zou Schiphol het goedkoopst zijn’, aldus De Wit.

Deze ‘meer dan proportionele’ stijging van de lasten heeft twee vervelende effecten. ‘Meer dan andere luchtvaartmaatschappijen is de KLM gevoelig voor dergelijke kostenstijgingen, omdat Schiphol voor al haar vluchten de thuisbasis is. Maar de fusie met Air France werpt een ander licht op deze problematiek. Als Schiphol duurder wordt dan Charles de Gaulle, dan zouden er wel eens meer vluchten kun-

nen gaan vertrekken vanaf die Parijse luchthaven.’

Benchmark government influences on aeronautical charges. M. Pelger, J. Veldhuis, J. de Wit (allen SEO), V. Warlitzer (German Aerospace Center) en F. Wubben (To70). In opdracht van Directoraat-Generaal Luchtvaart (SEO-rapport 712).

AFGEROND ONDERZOEK

Capaciteitsgebruik of -gebrek. Een studie naar de optimale benutting van de Schiphol capaciteit. M. Pelger, J. Veldhuis en J. de Wit. In opdracht van de Gemeente Amsterdam.

Maatschappelijke effecten van het verlengen van het nachtregime voor de mainportfunctie van Schiphol. L. Heemskerk en J. Veldhuis i.s.m. INRO-TNO. In opdracht van dg Luchtvaart ministerie van Verkeer en Waterstaat.

LOPEND ONDERZOEK

A Master Plan for Air Transportation. J. Veldhuis en J. de Wit i.s.m. NACO. In opdracht van The Republic of Mauritius.

TEAM OPERATIONELE RESEARCH EN MANAGEMENT VAN START

Onlangs is binnen de SEO het team Operationele Research en Management (ORM) gestart. Dit team richt zich op operationele (management-) vraagstukken van veelal bedrijfsmatige en logistieke aard door wetenschappelijk onderzoek (research). Een kwantitatieve en sterk analytische (wiskundige) benadering staat hierbij centraal. Onderzoeksvragen zijn praktisch en complex en kennen zowel harde factoren als capaciteiten en kosten, maar ook zachtere factoren als personele, klanten, prestatiegerichte en waarderingsaspecten, zoals:

- Hoe kunnen wachtlijsten worden verkort zonder capaciteitsuitbreiding?
- Wat is de juiste personele bezetting bij de incheckbalies op de luchthaven?
- Hoe verlopen de transferstromen op Schiphol?

Dergelijk onderzoek biedt synergie met huidig onderzoek binnen de SEO, waarbij gegevensanalyse en diverse kwalitatieve methoden centraal staan. Voor het luchtvaartcluster ligt bijvoorbeeld meerwaarde in de combinatie van luchtvaarteconomische kennis en ope-

rationele technieken. Zo bestaat een model dat voor luchthavens het aantal luchtverbindingen en de kwaliteit daarvan aangeeft. Met de uitkomsten van dit model en ORM-technieken kunnen suggesties ter verbetering van de operationele processen op de luchthaven worden gedaan en bovendien kwantitatief worden onderbouwd.

Het ORM-team heeft een sterke binding met de gelijknamige opleiding aan de UvA onder leiding van prof. N.M. van Dijk. Aanspreekpunt zijn Merith Pelger en Linda Heemskerk. Ook Peter Berkhout, Rogier Lieshout en Djoerd de Graaf zijn aan dit team verbonden.



John Miltenburg

Werken voor het dagelijks brood

De bedrijfstak van de bakkers moet nodig worden gemoderniseerd. Lukt dat niet, dan nemen de problemen met de personeelsvoorziening nog verder toe. Onderzoek moet niet resulteren in dikke rapporten maar in handzame oplossingen.

Het gaat niet goed met het bakkersbedrijf. De kwaliteit van het werk laat te wensen over, veel medewerkers verlaten de sector en het wordt steeds moeilijker nieuwe mensen te vinden. Op verzoek van het Georganiseerd Overleg van Werkgevers- en Werknemersorganisaties in het bakkersbedrijf worden de problemen in kaart gebracht en oplossingen aangereikt. Drie instituten werken eraan: John Miltenburg Organisatieadvies, het Amsterdams Instituut voor ArbeidsStudies (AIAS) en de SEO. *Topics* sprak met projectleider Miltenburg.

Wat behelzen de problemen in de bakkerswereld eigenlijk?

Miltenburg: 'Medewerkers kampen met lastige arbeidsomstandigheden. Zoals onregelmatige werktijden, net vóór het weekend zie je een grote piek. Als midden in de nacht iemand ziek blijkt, dan bel je niet even een uitzendbureau. Eigenaren hebben te

maken met smalle marges en moeilijke organisatieproblemen. En dan gaat er wel eens wat mis in de communicatie, waardoor mensen zich niet serieus genomen voelen en afstompen of afhaken.'

Welke consequenties heeft dat?

'Bakkerijen worden minder aantrekkelijk voor de huidige en nieuwe medewerkers. Zij kunnen steeds moeilijker goede werknemers vinden. Het probleem wordt steeds nijpender, vandaar ook dit onderzoek.'

Door wie worden eigenlijk die zorgen geuit?

'Het zijn de zorgen van de vakbonden FNV en CNV, en van de brancheorganisaties van industriële bakkers en kleine en middelgrote bakkers. De klachten en problemen komen natuurlijk wel vanaf de werkvloer, die

dan aan de CAO-tafel ter discussie worden gesteld.'

Die problemen zijn natuurlijk niet nieuw. Wat is daar tot nu toe aan gedaan?

'Er werden vergoedingen en toeslagen afgesproken die het ongemak moesten compenseren, maar die lossen het niet op. Via het Nederlands Bakkerij Centrum worden hand- en spandiensten aangeboden, onder meer op het gebied van personeelsbeleid en in de vorm van opleidingen. Maar de bestaande instrumenten hebben onvoldoende effect gesorteerd.'

Waar begint het probleem eigenlijk?

'Eigenlijk al op het VMBO. Leerlingen moeten daar keuzes maken en betrekken daarin hun beeld over de werksfeer en arbeidsomstandigheden in de bakkerijen. De toestroom wordt steeds kleiner. En een steeds groter deel heeft een allochtone afkomst. Dat botst met de oer-Hollandse traditie van de Nederlandse bakkersbedrijf.'

Hebben alle bakkerijen in gelijke mate met dit probleem te maken?

'We onderscheiden kleine en middelgrote bakkers en de fabrieken. In de laatste is het bakkerswerk bijna geen ambacht meer en is sprake van een sterke taaksplitsing. Productiemedewerkers zijn meer procesoperators dan bakkers. Daarnaast is er in de fabrieken veel logistiek personeel, zowel intern als voor de ritten naar de supermarkten. De kleine en middelgrote bakkerijen hebben veel winkelpersoneel. Maar de bakker is vooral met zijn product bezig, in een ruimte áchter of buiten de winkel. De managementaandacht voor winkelpersoneel en voor de mensen in de logistiek schiet tekort. Uit ons onderzoek blijkt verder onder meer dat vooral personeel met een contract van omstreeks 25 uur erg ontevreden is. ▶



ABU

TEMP WORK RESEARCH MONITOR

hsl SEO AIAS

FLEXIBELE ARBEID

SEO verzamelt up-to-date onderzoeksmateriaal op het gebied van flexibele arbeid. Zij doet dit in samenwerking met enkele andere instituten van de Universiteit van Amsterdam. Zowel Nederlands als in-

ternationaal onderzoek is publiek toegankelijk gemaakt op www.tempworkresearch.nl. Onder andere het recente SEO-onderzoek *Tijdelijk werk: tussenstap of springplank* is hier te downloaden.

Arbeidsmarktgedrag van allochtonen

Welke kanalen gebruiken allochtonen om een baan te vinden? Via internet werd een groot aantal van hen die vraag voorgelegd. De informatie die dat opleverde moest wel worden gecorrigeerd.

Een half jaar geleden vulden 1343 Turken, Marokkanen, Surinamers en Antillianen/Arubanen, in de leeftijd tussen 15 en 64 jaar, op internet een vragenlijst in. Dat deden ze in het kader van het Minderheden Onderzoek op de Arbeidsmarkt (MOA). Met dit onderzoek van de Intelligence Group werd voor het eerst het arbeidsmarktgedrag van allochtonen bestudeerd. Het verzamelen van gegevens via internet heeft twee gevolgen voor de representativiteit van de steekproef. Vooral jongeren (en hoog opgeleiden) maken gebruik van internet en zij zijn dan ook oververtegenwoordigd in de steekproef. 'De data moesten dan gewogen zodat ze representatief werden voor allochtonen

tussen de 15 en 64 jaar', zegt SEO-onderzoeker Djoerd de Graaf. Daarvoor werden leeftijd, hoogst genoten opleiding, etniciteit en geslacht in kaart gebracht. Deze werden vergeleken met de totale allochtone bevolking. Er was nog een complicerende factor waardoor de antwoorden op enkele vragen gecorrigeerd dienden te worden. De Graaf: 'Intelligence Group wilde onder andere weten welke mediakanalen allochtonen gebruiken om een baan te vinden. Maar door de onderzoeksmethode was het onduidelijk welke mediakanalen allochtonen gebruiken die niet over internet beschikken. Zij konden immers de vragenlijst niet invullen.'

INTERNET

Om deze laatste correctie uit te voeren, maakte de SEO gebruik van de gegevens van het Arbeidsmarkt Gedragsonderzoek (AGO). Hierbij werden aan ruim zeventienduizend (vooral autochtone) Nederlanders via inter-

net vragen voorgelegd, en werden er een kleine tweeduizend telefonisch ondervraagd – van wie er vierhonderd géén internet hadden. Door deze AGO-resultaten te koppelen aan de MOA-resultaten, kreeg de SEO een goed beeld welke mediakanalen allochtonen het meest gebruiken bij hun zoektocht naar een baan. 'Na weging en correctie van de cijfers bleek logischerwijs dat internet minder vaak wordt gebruikt dan uit de ongewogen en ongecorrigeerde internetsteekproef volgt', zegt De Graaf. 'Andere kanalen, zoals het uitzendbureau en krantenadvertenties, bleken juist populairder te zijn.' Aan de hand van deze door SEO gevalideerde cijfers heeft de Intelligence Group het onderzoek naar het arbeidsmarktgedrag van allochtonen uitgevoerd.

Weegprocedure en correctie voor allochtonen zonder internet. P. Berkhout en D. de Graaf. In opdracht van Intelligence Group (SEO-rapport 735).

► Onze hypothese is dat juist deze groep wordt gedrongen om flexibel te werken.'

Maar het is toch niet overal kommer en kwel?

'Er zijn ook innovatieve bakkers. Neem de Bakker van het Jaar, die in Bedum zit. Hij benadrukt op een voor de klant leuke manier het oude ambacht en met die 'klassieke' gerichtheid is hij weer heel modern, waar ook zijn personeel trots van wordt. Onder de middelgrote bakkers komen we er steeds meer tegen die het belang inzien van een gedegen personeelsbeleid en een stijl van leidinggeven die medewerkers in hun waarde laat.'

Hoe gaat u het onderzoek opzetten?

'In de eerste fase voert de SEO een secundaire analyse uit op bestaand cijfermateriaal. Dat betreft eerdere onderzoeken van het GAK (hoe ervaren bakkers hun werk), van het BEON (cijfers over verzuim) en pensioenfondsen en bedrijfsverzekeraars (cijfers over in- en uit-stroom). De SEO heeft een model ontwikkeld om de arbeidstevredenheid te meten. In latere fases is de SEO vooral ondersteunend. In fase 2 verrichten we bij negen bakkersbedrijven casestudies. In

die fase gaan we de diepte in. We vragen ons af wat de achtergrond van de problematiek is en welke oplossingen bakkersbedrijven zelf al hebben aangedragen. Daarmee brengen we de *best practises* in kaart. Deze fase is in juni afgerond. Fase 3 start na de zomer. De opdrachtgever heeft laten weten geen behoefte te hebben aan dikke rapporten, wel aan praktische oplossingen. We gaan dan onder andere instrumenten ontwikkelen voor personeelsbeleid. Deze moeten wel hanteerbaar zijn voor de 'gewone' bakker. Dan kun je denken aan: welke hand- en spandiensten kan de bedrijfstak bieden, handboeken en workshops, financiële faciliteiten zoals subsidies als bakkers een bepaalde opleiding willen volgen.'

Hoe staat het bakkersbedrijf ervoor als dit alles niet wordt uitgevoerd?

'Het aantal bakkers neemt dan nog verder af, product- en procesverbeteringen worden minder innovatief en de marges verkrumelen nog verder. Er is nu al een hevige concurrentie, en er valt op den duur niet veel te verdienen in een bedrijfstak die niet op een moderne leest is of wordt geschoeid. Als er niks verandert wordt de sector alsmaar fragieler.'

AFGEROND ONDERZOEK

Studentenmonitor 2002: studeren met een handicap en studieverloop. Beleidsgerichte studies Hoger onderwijs en Wetenschappelijk onderzoek 101. J.A. Korteweg, M. van Leeuwen, D. de Graaf (samen met SCO-Kohnstamm Instituut). In opdracht van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen.

Van bul naar baan (academisch proefschrift). P. Berkhout (SEO-rapport nr. 719).

De keuze voor Bèta/Techniek: kwantitatieve analyse van de keuze voor bèta/techniek op basis van TKMST-data. M. Biermans, J.A. Korteweg en M. van Leeuwen (samen met Aromedia). In opdracht van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (SEO-rapport nr. 721).

LOPEND ONDERZOEK

Studie & werk 2004. E. Berkhout, P. Berkhout en R. Wolthoff. Onderzoek in opdracht van Elsevier. *Gebruik en effectiviteit van de scholingsaftrek voor werknemers.* P. Berkhout (samen met Scholar). Onderzoek in opdracht van het ministerie van Financiën.

Tijdelijk werk: tussenstap of springplank Onderzoek naar het stepping-stone effect van tijdelijke banen. M. Zijl & M. van Leeuwen. Onderzoek in opdracht van Randstad (SEO rapport 733). *Randstad/SEO Jobs monitor 2004.* E. Berkhout, M. Biermans, M. van Leeuwen en M. Zijl. Onderzoek in opdracht van Randstad.

Kind, hypotheek of de WAO

Sinds 1995 stromen er meer vrouwen dan mannen in de WAO, terwijl er toch meer mannen werken. Melden vrouwen zich eerder ziek omdat ze financieel minder te verliezen hebben? Of kunnen ze de combinatie van werk en zorg niet goed aan? De SEO toetste de hypothese van de 'financiële prikkel' en van de 'dubbele belasting'.

Als statistiek ook voorspellen de waarde heeft, zal Lucy Kok wat eerder dan haar collega Lennart Janssens arbeidsongeschikt worden. De kans dat een werkende vrouw in de WAO terecht komt staat immers op 2 procent, tegenover 1,2 procent bij mannen. Waar dat aan ligt, is echter de vraag. 'Voor een deel kan het verschil worden verklaard door dat mannen en vrouwen verschillend soort werk verrichten', zegt SEO-onderzoeker Kok. 'Maar deze uitleg verklaart slechts voor de helft de instroomkansen van vrouwen in de WAO'. Er zijn de afgelopen jaren meer stellingen opgeworpen die de WAO-kansen voor vrouwen verklaren. Neem de sfeer op het werk: een slechte werk-

sfeer zou de kans op arbeidsongeschiktheid voor vrouwen vergroten. Ook zou een verschil in gezondheid en gezondheidsbeleving het verschil in WAO-instroom kunnen verklaren. Deze hypothesen zijn uitgebreid onderzocht, maar nooit in de praktijk aangetoond.

VERANTWOORDELIJKHEID

'Bestaand onderzoek geeft onvoldoende aanwijzingen hoe het komt dat vrouwen eerder in de WAO belanden dan mannen', zegt Lennart Janssens. 'Met deze studie probeerden wij wél antwoorden te vinden.' Voor dat onderzoek werd gebruik gemaakt van een databestand van het CBS, dat niet alleen gegevens bevatte van uitke-

ringsgerechtigden en verzekerden (zoals baan-, persoons- en huishoudenkenmerken) maar ook vergelijkbare gegevens over de partners van de verzekerden. Twee hypothesen, die beide in het verleden onvoldoende waren onderzocht, waren onderwerp van studie: de financiële prikkel en de dubbele belasting.

De eerste hypothese luidt dat vrouwen vaker in de WAO komen omdat zij gemiddeld minder verdienen dan hun mannelijke partners waardoor hun gezin financieel weinig te verliezen heeft als ze afhaken uit het arbeidsproces. Ook kinderen kunnen de instroom van vrouwen in de WAO beïnvloeden, stelt de hypothese van de dubbele belasting maar die invloed is diffuus. Kok: 'Aan de ene kant leidt het opvoeden van kinderen tot een zwaardere belasting voor doorgaans vrouwen, die dan eerder in de WAO belanden. Aan de andere kant zorgen de hoge kosten die opvoeding met zich mee brengt er juist voor dat vrouwen blijven werken. ▶

Virtueel experimenteren met Bijstandsteller

Door de Wet Werk en Bijstand is het voor gemeenten belangrijker dan ooit het aantal bijstandsgerechtigden in de gaten te houden. De Bijstandsteller is daarvoor een geschikt – want kostenbesparend – instrument.

Welke invloed heeft een toename van het aantal gesubsidieerde banen op het aantal bijstandsgerechtigden? Of een verhoging van het ziekteverzuim van medewerkers van de sociale dienst? Hoeveel bijstandsklanten komen erbij als er een nieuwe woonwijk wordt gebouwd? Met de inwerkingtreding van de Wet Werk en Bijstand, op 1 januari 2004, zijn dergelijke vragen actueler dan ooit. Deze wet bepaalt dat gemeenten voortaan twee budgetten voor bijstand krijgen. Met het *uitkeringsbudget* kunnen de uitkeringen worden betaald. Dit budget is vastgesteld op basis van objectieve kenmerken van de gemeente. Zijn er echter méér bijstandstrekkers, dan moeten gemeenten hen uit eigen zak betalen, zijn er minder, dan mogen ze het resterende bedrag houden. Daarnaast krijgen gemeenten een *reïntegratiebudget*, waarmee ze cliënten aan

het werk kunnen helpen. Hoe, dat mogen ze zelf bepalen. Zo worden gemeenten geprikkeld het reïntegratiebudget zo effectief mogelijk in te zetten, waardoor ze geld overhouden op het uitkeringsbudget – wat ze weer vrij kunnen besteden.

'Het is dus belangrijk dat gemeenten weten hoeveel bijstandsgerechtigden ze hebben', zegt onderzoeker Marloes Zijl. 'Maar ook hoeveel er meer of minder zijn bij bepaalde beleidswijzigingen.' Met de Bijstandsteller, ontwikkeld door de SEO, kunnen gemeenten virtueel experimenteren met beleid en met uitvoeringskenmerken van de sociale dienst, waarbij het aantal bijstandsccliënten kan worden voorspeld. 'Neem de werklust van de medewerkers van de sociale dienst', zegt Zijl. 'Heeft een medewerker méér cliënten, dan kan hij per cliënt minder tijd vrijmaken, zodat de uitstroom uit de bijstand laag blijft. Stel dat een gemeente 750 bijstandstrekkers heeft, en dat er per medewerker van de sociale dienst 24 worden begeleid. Met de Bijstandsteller kun je berekenen dat er 530 bijstandsccliënten zouden zijn als die medewerkers slechts vijftien cliënten zou hebben, en 1300 als

hij veertig cliënten zou begeleiden.' Zo kunnen ook cijfers over ziekteverzuim, overheadkosten en het inhuren van externe arbeidskrachten worden aangepast, die steeds weer leiden tot andere aantallen bijstandsgerechtigden. Ook zaken als personeelskosten per bijstands aanvraag, debiteurenbeheer – het terugvorderen van te veel betaalde bijstand –, heronderzoek en misbruik kunnen in de Bijstandsteller worden ingebracht.

Maar het gaat nog verder. 'De Bijstandsteller stelt gemeenten ook in staat de invloed van externe veranderingen door te rekenen', zegt Zijl. 'Zoals de afschaffing van de vervolgtuitkering WW maar ook de bouw van een nieuwe woonwijk. Met dat laatste verandert het aantal inwoners, het aantal huurwoningen, het aantal eenoudergezinnen en nog enkele factoren. Steeds kan worden berekend hoeveel bijstandsklanten erbij of eraf gaan.'

De gemeentelijke bijstandsteller. Instrument voor het voorspellen van het aantal bijstandsgerechtigden. J.P. Hop en M. Zijl. In opdracht van Regionaal Platform Arbeidsmarktbeleid Zuidelijk Noord-Holland (SEO-rapport 715).



Lennart Janssens en Lucy Kok

► Mannen ervaren niet de negatieve belasting maar wél de financiële verantwoordelijkheid wanneer ze kinderen hebben, waardoor hun instroomkans lager wordt. Door al deze effecten is het verlagend effect van kinderen op de WAO-instroomkans voor vrouwen kleiner dan voor mannen, zo luidt de hypothese die door de SEO werd getoetst.

PSYCHISCHE KLACHTEN

De CBS-cijfers laten een verontrustend beeld zien: de instroomkans van vrouwen met een partner is 1,5 keer zo groot als de instroomkans van mannen met een partner. Vooral in de jongste leeftijdsgroep (25-39 jaar) en in gezinnen met het hoogste huishoudinkomen zijn de verschillen tussen mannen en vrouwen groot. Kan dat worden verklaard met beide hypothesen?

Vrouwen zonder kinderen (maar met partner) hebben een grotere kans om in de WAO te geraken vergeleken met vrouwen met kinderen, zo blijkt uit de analyses van de CBS-gegevens – en ook voor mannen heeft het hebben van kinderen een drukkend effect op de WAO-instroom. Janssens: 'De leeftijd van de kinderen is hierbij bepalend: zijn ze jonger dan vier jaar, dan daalt de WAO-instroomkans voor mannen meer dan die van vrouwen. Zijn ze vier jaar of ouder dan dalen de instroomkansen van mannen en vrouwen evenveel ten opzichte van mannen en vrouwen zonder kinderen. Voor vrouwen met kinderen onder de vier jaar is dus sprake van dubbele belasting'. Het gaat echter om een klein effect bij een kleine groep. De hypothese kan dus nauwelijks een verklaring bieden voor de hogere

WAO-instroom van vrouwen.

Kan de hypothese van de financiële prikkel dat wel? Daarvoor keken de SEO-onderzoekers naar ruim anderhalf miljoen vrouwelijke werknemers met een partner. Het blijkt dat vrouwen die een groot aandeel van het huishoudinkomen verdienen, maar geen kostwinner zijn, de grootste kans hebben om in de WAO te belanden. In zijn algemeenheid wordt de hypothese dus niet bevestigd. Het type klachten speelt daarbij ook een rol. 'Bij vrouwen die de WAO instromen met psychische klachten hebben we een positieve relatie gevonden tussen hun aandeel in het huishoudinkomen en de instroomkans', zegt Kok. 'Gaat het aandeel omhoog, dan gaat ook de instroomkans omhoog. Alleen voor vrouwelijke kostwinners gaat de instroomkans naar beneden, maar deze is alsnog hoger dan die van degenen die een klein aandeel in het looninkomen verdienen.' Anders is het met vrouwen die in de WAO belanden als gevolg van klachten aan het

bewegingsapparaat. Hun instroomkans daalt als het aandeel in het huishoudinkomen toeneemt. Voor deze groep wordt de hypothese dus wel bevestigd.

HYPOTHEEKZIEKTE

Op basis van de uitkomsten concluderen de onderzoekers dat vrouwen niet massaal leiden aan de zogenaamde 'hypotheekziekte'. Volgens sommigen is deze ziekte de oorzaak van de hoge instroom van vrouwen in de WAO. Gesuggereerd werd dat vrouwen doorwerken na de geboorte van kinderen om de hypotheek te betalen terwijl zij liever zouden stoppen met werken en dat vroeger ook deden. Als zij de dubbele belasting dan niet meer aankonden zou de WAO een financieel aantrekkelijke oplossing zijn om de meest bewerkelijke jaren, van baby tot kleuter, te overbruggen. Kok en Janssens: 'Uit ons onderzoek blijkt dat dubbele belasting voor vrouwen met kleine kinderen wel een rol te speelt, maar de financiële prikkel niet.' Zo is het ook de SEO niet volledig gelukt om de ultieme verklaring te vinden voor de hoge WAO-kans voor vrouwen. 'We weten wel dat er meerdere verklaringen zijn, en wil je iets aan dit probleem doen, dan zul je ook meerdere wegen moeten bewandelen.' Toch heeft het onderzoek nieuwe inzichten opgeleverd, zeggen Kok en Janssens. 'Het is nu duidelijk dat een partnerinkomsttoets geen zin heeft. Dat die toets er beter niet kan komen is maar goed ook: het tast toch weer de economische zelfstandigheid van vrouwen aan.'

Leiden vrouwen aan de hypotheekziekte? Man-vrouw verschillen in arbeidsongeschiktheidsrisico. L. Janssens en L. Kok. Gefinancierd door SNS/Reaal (SEO-rapport 744).

LOPEND ONDERZOEK

Evaluatie sluitende aanpak. L. Kok (SEO), J.A. Korteweg (SEO) en M. van der Meer (AIAS). In opdracht van ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Kosten en baten van extramuralisering: de gevolgen voor de Regeling hulpmiddelen. L. Kok (SEO), J. Stevens (SCP), N. Brouwer (SEO), E. van Gameren (SCP), C. Sadiraj (SEO) en I. Woittiez (SCP). In opdracht van CVZ.

Effect potentiële uitkeringsduur op werkelijke uitkeringsduur WW. A. Heyma (SEO) en J. van Ours (UvT). In opdracht van het ministerie van Economische Zaken.

AFGEROND ONDERZOEK

Buitenlandse ervaringen met de aanbesteding van reïntegratie. W. Zwinkels, J. van Genabeek (beiden TNO-Arbeid) en I. Groot (SEO). In opdracht van de Raad voor Werk en Inkomen.

Toetsing verdeelsystematiek werkdeel WWB. I. Groot, L. Janssens en C. Zijderfeld. In opdracht van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De waarde van solidariteit: spanning in de tweede pijler van het pensioengebouw. B. Aalbers (UvT), G. Dietvorst (UvT), E. de Gier (SISWO), L. Janssens (SEO), L. Kok (SEO) en L. Putman (SISWO). Onderzoek gefinancierd door Interpolis en de Vereniging van Bedrijfstakpensioenfondsen.

Prijskaartjes voor netkwaliteit

Stroomuitval komt in Nederland nauwelijks voor. Eén stroomstoring per jaar – het huidige gepercipieerde kwaliteitsniveau – vinden we acceptabel. Niet alle netbedrijven leveren echter dezelfde kwaliteit. De prijs van die netkwaliteit kan nu worden berekend.

Nederland heeft een elektriciteitsnet van hoge kwaliteit. Binnen Europa hebben Nederlanders (na de Duitsers) het minst vaak last van stroomuitval. Het handhaven van een hoog kwaliteitsniveau van elektriciteitstransport vereist enorme investeringen. Sinds 1998 is er in sommige delen van de elektriciteitssector – de productie en de levering – marktwerking geïntroduceerd. Voor de netten geldt dat niet en om mogelijke onderinvestering, maar ook overinvesteringen, te voorkomen wil DTe een vinger aan de pols houden van de onzichtbare hand van marktwerking. De spreekwoordelijke vinger bestaat uit een geïntegreerd prijs- en kwaliteitsreguleringsstelsel.



Graafwerkzaamheden zijn voor bijna 30 procent verantwoordelijk voor stroomstoringen op het laagspanningsnet.

‘Dit reguleringssysteem is nodig omdat de kwaliteit van het elektriciteitsnet geen prijs heeft’, zegt onderzoeker Barbara Baarsma. ‘Er is immers geen markt waarop ‘kwaliteit’ wordt verhandeld. De kwaliteit van het elektriciteitsnet heeft echter wel een waarde. Een hoge kwaliteit leidt immers tot minder onderbrekingen en minder schade en ongemak voor de

eindgebruikers.’

Problematisch is dat afnemers niet kunnen wisselen van netbeheerder. Welk leveringsbedrijf de afnemer ook kiest, hij is altijd gebonden aan het regionale netbedrijf. Er is dus sprake van regionale monopolies die via een systeem van maatstafconcurrentie worden gereguleerd. In Nederland is sprake van zo’n twintig regionale monopolies, waarbij de grootste drie meer dan 85 procent van de markt bedienen.

EERDERE SEO-STUDIES NAAR STROOMSTORINGEN

In 2003 is door SEO in opdracht van TeneT een onderzoek naar de kosten van stroomstoringen verricht. Hiermee werd beoogd een beter inzicht te krijgen in de verdeling van de kosten van een stroomonderbreking over Nederland, zodat in tijden van stroomtekorten kan worden bekeken voor welke gebieden tegen de laagste maatschappelijke kosten de stroom tijdelijk kan worden uitgeschakeld. Een vergelijking tussen de studie uit 2003 en deze studie voor DTe levert het volgende beeld op. De huidige studie is gebaseerd op een micro-economische benadering (respondent-niveau), terwijl de studie uit 2003 uitgaat van een macro-economische benadering. Anders gezegd: hier wordt uitgegaan van gemeten voorkeuren terwijl de onderzoekers bij de eerdere studie de waarden met CBS en andere macro-data hebben berekend. Verder vindt deze studie (net als in de eerdere studie) een verschil tus-

sen huishoudens en bedrijven, maar nu komt voor bedrijven geen effect naar voren van de verschillende sectoren op de hoogte van de prijskaartjes.

In de eerdere studie worden alle bedrijven betrokken in het onderzoek, terwijl in dit onderzoek alleen de kleine zakelijke aansluitingen op het laagspanningsnet worden betrokken. Een vergelijking tussen de door ons ondervraagde kleinverbruikers met de cijfers voor een mix van (heel grote) grootverbruikers en kleinverbruikers gaat mank. Tot slot kunnen we voor huishoudens de eerder gevonden bedragen per kWh omrekenen tot een gemiddeld bedrag per huishouden per uur. De bedragen voor overdag liggen in beide studies dicht bij elkaar (rond de 5 euro per uur), maar de bedragen die in de eerdere studie werden berekend voor de avond en zondag liggen iets hoger dan de in deze studie gevonden bedragen.

STROOMONDERBREKINGEN

Centraal in het reguleringssysteem staat de waarde van stroomonderbrekingen. Netbeheerders worden afgekeurd op een door DTe vastgestelde kwaliteitsnorm. Baarsma: ‘Een individueel netbedrijf kan winst maken (ofwel de tarieven verhogen) als het beter presteert dan de norm, maar kan verlies lijden (ofwel de tarieven verlagen) als het slechter dan de norm presteert. Kwaliteit krijgt zo een prijskaartje en weegt daardoor mee in de investeringsbeslissingen van netbeheerders.’ De hoogte van het prijskaartje is recent door de SEO bepaald in een grootschalig onderzoek onder circa 2.500 bedrijven in het MKB en 12.400 huishoudens.

Het prijskaartje voor de netkwaliteit is niet direct aan de respondent gevraagd, maar er is gebruik gemaakt van een meer verhullende vraagtechniek, de zogeheten vignettenmethode. Hierbij krijgt de respondent een aantal situaties met stroomonderbrekingen voorgelegd (zie figuur). ▶

Kosten-batenanalyse van wetgeving en zelfregulering

Moet een maatschappelijk probleem worden aangepakt met wetgeving of met zelfregulering, of is een combinatie beter? Een kosten-batenanalyse maakt die keuze helder.

Stel er is een probleem waarbij een publiek belang in het geding is. Een publiek belang bovendien dat kan worden geschaad, en wel in die mate dat overheidsingrijpen gerechtvaardigd zou kunnen zijn. Hoe kan dit probleem dan het best worden opgelost, met overheidsregulering (wetgeving) of met zelfregulering?

Deze vraag is recent beantwoord aan de hand van een kosten-batenanalyse. Waar in een 'gewone' kosten-batenanalyse doorgaans projecten of maatregelen tegen een nulalternatief

worden afgezet, zijn hier twee instituties – wetgeving en zelfregulering – met elkaar vergeleken. De kosten-batenanalyse is in een viertal cases toegepast: taxisector, kinderopvang, registratie van de ligging van kabels, buizen en leidingen (KLIC) en registratie van stroomstoringscijfers. Een belangrijk voordeel van zelfregulering is dat de reguleringskosten die gepaard gaan met de totstandkoming, naleving en aanpassing lager zijn dan bij (gedetailleerde) wet- en regelgeving. Voorts is gebleken dat de mogelijkheden voor zelfregulering in praktijk hoogstwaarschijnlijk nog niet volledig zijn benut. De overheid neigt nog sterk naar wetgeving. Als er binnen de overheid wel voor zelfregulering wordt gekozen, wordt te snel naar het instrument certificering gekeken. Dit

leidt tot een verschuiving van de handhavingsslachten van publieke naar private middelen.

Het onderzoek levert geen pleidooi voor wetgeving of voor zelfregulering. De keuze voor één van beide instituties of een combinatie ervan zal per case dienen te worden gemaakt. Het SEO-rapport is erop gericht om de mogelijkheden van zelfregulering binnen de overheid meer structureel en systematisch mee te wegen bij orderings- en (de-)reguleringsvraagstukken, iets wat op dit moment nog nauwelijks gebeurt.

Goed (koop) geregeld: Een kosten-batenanalyse van wetgeving en zelfregulering. B. Baarsma, C. Koopmans, J. Mulder, M. de Nooij en C. Zijdeveld. In opdracht van ministerie van Economische Zaken (SEO-rapport 720).

► De respondent wordt gevraagd om deze situaties te voorzien van een rapportcijfer. Uit deze cijfers zijn de prijskaartjes afgeleid.

Nederlanders zijn tevreden met het huidige kwaliteitsniveau van het elektriciteitsnet. Zij percipiëren dat als circa één stroomonderbreking in het afgelopen jaar. 'De helft van de huishoudens noemt de stroomleverantie bij circa tweeënhalve onderbreking per jaar onder de maat', zegt Baarsma, 'terwijl de helft van de bedrijven de leverantie bij ééneonderbrekingen per jaar als onder de maat kwalificeert. Directe vragen naar de betalingsbereidheid leveren geen informatie op over de waarde die bedrijven en huishoudens hechten aan deze kwaliteit. Op basis van de vignettenmethode zijn we toch in staat om de waardering te achterhalen.'

De maatschappelijke schade van het

EENS IN DE VIER JAAR STROOMONDERBREKING KOST 48 MILJOEN EURO

huidige door de sector gemeten kwaliteitsniveau – dat wil zeggen: eens in de vier jaar een stroomonderbreking van twee uur – bedraagt 48,2 miljoen euro. Per huishouden is dat ongeveer drie euro en per bedrijf iets meer dan 34 euro. Uitgaande van de gepercipiëerde kwaliteit (één onderbreking per jaar) bedragen de prijskaartjes 8,5 euro per huishouden en bijna 80 euro per bedrijf. De totale maatschappelijke kosten voor de zeven miljoen huishoudens en 800.000 MKB-bedrijven komen dan op meer dan 122 miljoen euro.

Baarsma: 'Uit ons onderzoek blijkt

ook dat bedrijven en huishoudens bij een kwaliteitsverbetering bereid zijn om een hogere elektriciteitsrekening te betalen. Stel dat huishoudens eens in de vijftien jaar een onderbreking van twee uur ervaren, dan zijn ze bereid om daar 9 euro per jaar voor te betalen. Voor bedrijven ligt dat bedrag hoger, namelijk op bijna 68 euro.'

Op prijs gesteld, maar ook op kwaliteit. B. Baarsma, P. Berkhout en P. Hop. Het veldwerk is gedaan door TNS NIPO en Milward Brown (SEO-rapport 726).

AFGEROND ONDERZOEK

Een alternatieve vergoedingsmethodiek voor de destructie van dierlijk afval. J. Poort en J. Mulder. In opdracht van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (SEO-rapport 741).

Op eenzame hoogte of gedeeld uitzicht? Onderzoek naar de vraag of zendmasten al dan niet een essentiële faciliteit vormen voor ether-distributie van televisie- en radioprogramma's. B. Baarsma en S. van Geffen. In opdracht van Nozema N.V. (SEO-rapport 713).

LOPEND ONDERZOEK

Maatschappelijk optimale investeringen in het netwerk. M. de Nooij, C. Koopmans e.a. In opdracht van TenneT.

Normen voor leveringszekerheid in de elektriciteitsproductiesector; i.s.m. ECN. B. Baarsma, M. de Nooij, C. Koopmans en J. Poort. In opdracht van ministerie van Economische Zaken.

SITUATIE 1 (DUUR VAN DE STORING)	
Duur van de stroomonderbreking	2 uur
Dag van de week	woensdag
Deel van de dag	's middags
Het seizoen	in de zomer
Een waarschuwing vooraf	zonder waarschuwing vooraf
Korting op de elektriciteitsnota	en 5% korting
Rapportcijfer	
SITUATIE A (AANTAL ONDERBREKINGEN)	
Aantal stroomonderbrekingen	eens per 10 jaar
Korting op de elektriciteitsnota	en een 25% hogere rekening
Rapportcijfer	

Voorbeeld van een storingsituatie

Coen Teulings nieuwe algemeen directeur SEO

Hoogleraar Arbeidseconomie Coen Teulings (1958) is per 1 mei algemeen directeur van de SEO. Welke plannen heeft hij met het instituut?

U bent zes jaar directeur geweest van het Tinbergen Instituut. Wat hebben ze daar van u gemerkt?

'Toen ik er kwam was het een instituut een beetje stuurloos. Wij zijn begonnen om het PhD-traject te starten met een goed gestructureerde masteropleiding, min of meer naar Amerikaans model. We zijn ook veel beter gebruik gaan maken van internet. Daardoor hebben we onze marketing fors kunnen verbeteren. Nu biedt het instituut één van de leidende PhD-programma's van Europa. Daar ben ik trots op.'

En dan toch een overstap naar de SEO?

'Ja. Aanvankelijk kon ik me niet goed voorstellen dat mijn wetenschappelijke achtergrond voor de SEO van nut en waarde kon zijn. Gaandeweg bleek echter dat de SEO die input juist erg belangrijk vond. Toen ik me meer in de SEO ging verdiepen, werd ik meer en meer enthousiast. De SEO heeft als een weinig instellingen voor contractonderzoek een duidelijke focus op wetenschappelijke kwaliteit. Ik zie het als een uitdaging dat verder te versterken. Dat spoort ook goed met de manier waarop ik mijn eigen wetenschappelijk loopbaan heb ingevuld: hoge wetenschappelijke kwaliteit gecombineerd met praktisch beleidsadvies. Dat maakt het wetenschap juist spannend.'

Welke plannen heeft u met het instituut?

'De SEO heeft inhoudelijk een sterk profiel. Ik zou drie velden willen noemen. Wij hebben een grote expertise op het gebied van evaluatiestudies van allerhande terreinen. Goede beleidsevaluaties worden meer en meer de norm, belastinggeld is te kostbaar om te verspillen. Daarnaast zijn we sterk op het terrein van marktwerking en mededinging, met name in de netwerksectoren en de gezondheidszorg. Tenslotte hebben grote expertise op het gebied van kosten-batenanalyses. Die expertise is ook van

groot belang voor de ontwikkeling van de Amsterdamse regio. Waar moet Amsterdam wel en waarin niet investeren? Daar komt ook onze specifieke kennis op het gebied van luchtvaartconomie tot zijn recht. De kracht van de SEO is dat deze velden onderling veel raakvlakken hebben. De clusters vullen elkaar aan. Qua vormgeving valt er nog het één en ander te verbeteren: die kan professioneler en de presentatie van ons onderzoek kan nog scherper. Als we daarin slagen, zullen onze adviezen meer invloed hebben.'

Ontbreken er nog bepaalde onderzoeksterreinen die u zou willen invullen?

'Wanneer zich echter nieuwe kansen voordoen, dan springen we daar zeker op in. Eén terrein kan ik nu al noemen. Wij hebben bijvoorbeeld veel logistieke expertise in huis, met name rond het luchtvaartcluster. Daarmee zouden we ook in het bedrijfsleven opdrachten kunnen verwerven. Zelf zal ik naast mijn directeurschap van de SEO betrokken worden bij Netspar, het nieuwe onderzoeksinstituut naar pensioenen van Lans Bovenberg. Daar is een link te leggen met de expertise van de SEO op het gebied van sociale zekerheid. Ik verwacht dat de modernisering van de sociale zekerheid zal leiden tot een grote behoefte aan financieel economische expertise.'



Coen Teulings

Waar staat de SEO over vijf jaar?

'We zijn dan nog sterker dan nu. Ons profiel is verder verscherpt, onze advisering is scherper en de wetenschappelijke kwaliteit is beter. Ik denk dat we daarbij meer nog dan nu gebruik kunnen maken van de kennis en ervaring in de economische faculteit. Die samenwerking strekt beide partijen tot voordeel.'

De NRC noemde u 'ongeduldig'. Wat betekent dat voor de SEO?

'Iedere goede directeur behoort ongeduldig te zijn. Alleen door ambitie en ongeduld blijft de SEO de vitale club die het nu is.'



SEO Topics is een uitgave van de Stichting voor Economisch Onderzoek (SEO), en verschijnt in een oplage van 5.000 exemplaren.

SEO
Roetersstraat 29
1018 WB Amsterdam
Tel. 020 - 525 16 30
Fax 020 - 525 16 86
E-mail: secr@seo.fee.uva.nl
Internet: <http://www.seo.nl>

Directie
Prof.dr. Coen Teulings
(algemeen directeur)
Drs. Marko van Leeuwen
(adjunct-directeur)

Redactie

Drs. Joost Poort
Drs. Michel Knapen
(eindredactie)

Fotografie

Jacqueline de Haas

Vormgeving

Adrian van den Eerenbeemt

Druk

Drukkerij Em. de Jong,
Baarle-Nassau

ISSN

1385-0970

