

Beloningsverschillen

WIE BETAALT HET BESTE,
DE MARKT OF DE OVERHEID?

Het netwerk van de
luchtvaarteconoom

Busstallingen en de
markt voor openbaar
vervoer

Geen massale
verplaatsing
bedrijven naar
lagelonenlanden

Oudere thuiswoner is
goedkoper en
gelukkiger



Beloning overheid blijft achter

De bruto uurlonen die de overheid betaalt, liggen gemiddeld 7 procent boven die in de marktsector. Worden deze cijfers gecorrigeerd voor zaken als opleiding en leeftijd, dan is het beloningsverschillen echter nihil. Dat geldt niet voor alle werknemers en taakvelden van de collectieve sector.

Wie verdient wat? Betaalt de marktsector beter, of de collectieve sector? De nieuwsgierigheid naar de verdiensten van anderen is altijd groot geweest. Lange tijd was het niet mogelijk om verschillende categorieën werknemers en hun inkomens goed met elkaar te vergelijken. Het onderzoek dat de SEO heeft uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties maakt de beloningsverschillen wel inzichtelijk. Tot 1982 zijn de lonen in de collectieve sector gekoppeld aan die in de marktsector, maar lopen er wel iets op achter. Die achterstand is sinds het midden van de jaren tachtig alleen maar opgelopen, zo luidt het algemene oordeel. Het tekort aan arbeidskrachten in vooral de zorg en het onderwijs wordt toegeschreven aan de lage overheidssalarissen. In 2001 bevestigt het rapport van de commissie Van Rijn die beloningsachterstand. Dat zet de overheid aan tot het bie-

den van marktconforme arbeidsvoorwaarden.

In het SEO-rapport zijn de meest recente én de meest betrouwbare cijfers verwerkt, ook al dateren die van 2001. Onderzoeker Arjan Heyma: 'Deze gegevens zijn afkomstig van het CBS. Het duurt een tijdje voordat ze zijn

VROUWEN KUNNEN BETER WERKEN IN DE COLLECTIEVE SECTOR

verwerkt. Het CBS zou eigenlijk prioriteit moeten geven aan een snellere verwerking, want de cijfers zijn van groot belang voor het overheidsbeleid.'

Eén van de problemen waar de onderzoekers tegenaan liepen, was de definitie van het begrip 'beloning'. Verschillen in contractlonen zeggen immers weinig over verschillen in de

totale beloning. De SEO hanteert daarom dezelfde definitie als de sociale verzekering: onder beloning wordt verstaan het loon, vermeerderd met eenmalige betalingen zoals vakantiegeld, en pensioenpremie, maar zonder vergoeding voor bijvoorbeeld overwerk.

FEMINISERING

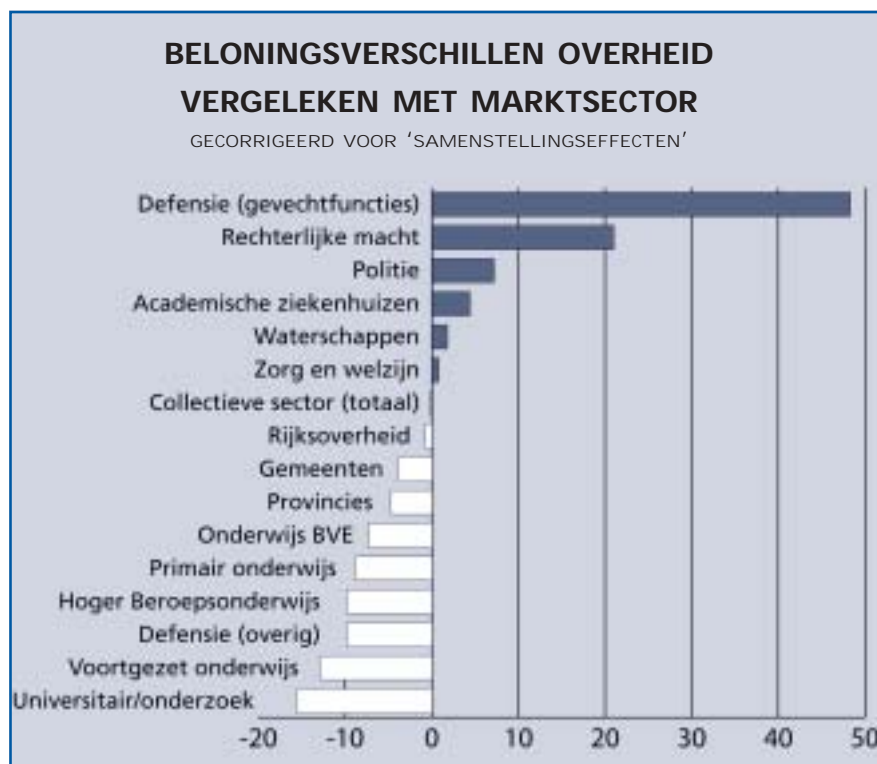
Op het eerste gezicht is de achterstand in de collectieve sector helemaal ingelopen: het gemiddelde brutoloon is bij de overheid ruim zeven procent hoger dan in de marktsector. Maar dat komt vooral omdat de collectieve sector meer hoger opgeleiden, meer ouderen en meer leidinggevenden in dienst heeft. Bij de overheid is 40 procent hoger opgeleid en in de marktsector 22. Verder is in de collectieve sector 38 procent ouder dan 45 jaar. In de marktsector staat dat percentage op 27.

Daarnaast valt op dat de spreiding in de bruto uurlonen in de collectieve sector kleiner is dan in de marktsector. De collectieve sector betaalt minder lage lonen, maar ook relatief lagere topsalarissen. Heyma: 'Wie laag is opgeleid en jong is kan beter werken in de collectieve sector. Maar wie hoog is opgeleid en ouder is, verdient in de marktsector weer meer.'

Schiet het inkomen van de hogere opgeleiden in de marktsector snel omhoog, bij de overheid gaat dat minder snel. Ook (een hogere) leeftijd betaalt zich in de marktsector eerder en dus beter uit dan in de collectieve sector. Het onderzoek laat zien dat vooral werknemers bij universiteiten een beloningsnadeel hebben en dat de rechterlijke macht, de politie en academische ziekenhuizen een beloningsvoordeel kennen.

Tot slot heeft ook de man-vrouw-verhouding invloed op beloningen. Vrouwen in dezelfde functie verdienen minder dan mannen in dezelfde functie. 'Dat is in de hele wereld zo – ook in Nederland', zegt Heyma. 'Maar de verschillen in de collectieve sector zijn relatief klein en in de marktsector daarentegen groot. Vrouwen kunnen dus beter werken in de collectieve sector en mannen in de marktsector.'

En dat is te merken. Op dit moment is 64 procent van het personeel in de collectieve sector vrouw, tegen 36 procent in de marktsector. ▶



► Overigens stijgt dat percentage in beide sectoren door een toename in de arbeidsparticipatie van vrouwen. Heyma: 'Er is sprake van een feminisering van het werknemersbestand in de collectieve sector, onder andere dankzij de ruime mogelijkheid van deeltijdwerk. Zeker is dat feminisering een ontwikkeling is waartegenover de overheid vrij machteloos staat.'

ONDERWIJS

Worden de collectieve en de marktsector gecorrigeerd voor de samenstelling van hun personeelsbestand, dan resteert een heel ander beeld van de beloningsverschillen. De collectieve sector is sinds 1997 verder achterop geraakt op de marktsector. In het onderwijs werd al relatief weinig verdiend, nu is ook het openbaar bestuur

achteruit gegaan vergeleken met marktsector. 'Wel zijn de effecten van de maatregelen van de commissie-Van Rijn in 2001 nog niet zichtbaar', zegt Heyma. 'Dat gebeurt pas in 2002. Achteraf kunnen we constateren dat deze maatregelen nodig waren.' Volgens Heyma heeft de beloningsachterstand van hoger opgeleiden in de collectieve sector mogelijk negatieve invloed op het aantal hoger opgeleiden dat door de overheid kan worden geworven.

En dat terwijl de overheid veel sterker vergrijsd is dan de marktsector, vooral binnen het onderwijs. 'Binnen vijftien tot twintig jaar moet de helft van de werknemerspopulatie in het onderwijs worden vervangen. Waar haal je de mensen vandaan, en welke rol speelt beloning hierbij? Juist in onderwijs is er een beloningsnadeel! Er kan dus een groot probleem ontstaan.'

Beloningsverschillen tussen de marktsector en collectieve sector in 2001. A. Heyma, E. Berkhout, M. Biermans (SEO) en W. Salverda (AIAS). Opdrachtgever: ministerie van BZK (SEO-rapport 764).



Luxe en minder luxe auto's

Het meten van arbeidsmarktvertrouwen

Schoolverlaters hebben een groter vertrouwen in de arbeidsmarkt dan mensen die nu al een baan hebben. Dat blijkt uit de arbeidsmarktvertrouwensindex die de SEO heeft ontwikkeld. Deze index vertoont over 2004 een lichte stijging.

De conjunctuur, het vertrouwen van consumenten en producenten, voor al deze zaken heeft het CBS een index ontwikkeld aan de hand waarvan men de stemming kan afmeten. Maar voor de arbeidsmarkt ontbreekt zo'n instrument. Hoeveel vertrouwen hebben Nederlanders eigenlijk in de arbeidsmarkt? En verandert dit vertrouwen in de loop van de tijd? Om deze vragen te beantwoorden is de SEO bezig in samenwerking met Intelligence Group een 'arbeidsmarktvertrouwensindex' te ontwikkelen. Aan de basis van de index staan gegevens uit het Arbeidsmarktgedragsonderzoek (AGO). In het AGO worden elk kwartaal vierduizend respondenten ondervraagd over hun arbeidsmarktgedrag. Sinds 2004 zijn hierin ook vragen opgenomen over het vertrouwen in de arbeidsmarkt. Om dat vertrouwen te meten werd aan werkenden, schoolverlaters en werklozen

gevraagd hoe lang ze erover denken te doen een (andere) baan op hun niveau te vinden, als ze op het moment van de enquête op zoek zouden gaan. Hun gemiddelde bepaalt het vertrouwen in de arbeidsmarkt. 'Het mechanisme is simpel. Als iedereen denkt er langer over te doen dan drie maanden geleden, dan is het vertrouwen in die drie maanden kennelijk afgeno-

VERTROUWEN IN DE ARBEIDSMARKT IN 2004 LICHT GESTEGEN

men', zegt Peter Berkhout, één van de ontwikkelaars van de arbeidsmarktvertrouwensindex. Maar ook verschuivingen in de verhouding tussen werkenden, schoolverlaters en werklozen kunnen de hoogte van de index bepalen. Berkhout: 'Neemt bijvoorbeeld het aantal werklozen naar verhouding toe, dan neemt – omdat zij doorgaans pessimistischer zijn over hun kansen op de arbeidsmarkt – de vertrouwensindex af.'

Voorlopige berekeningen van de arbeidsmarktvertrouwensindex suggere-

ren dat in het tweede kwartaal van 2004 het vertrouwen in de arbeidsmarkt iets is toegenomen ten opzichte van het eerste kwartaal van dat jaar. Om zicht te krijgen op de betrouwbaarheid van de index is een langere reeks van waarnemingen nodig.

AFGEROND ONDERZOEK

De CWI-monitor Jeugdwerkloosheid: een eerste opzet. E. Berkhout, P. Berkhout en M. Biermans. In opdracht van het CWI (SEO-rapport 771). *TKMST Monitor havo/vwo 2004.* M. Biermans, H. Budil, J.A. Korteweg en M. van Leeuwen (samen met Aromedia). SEO-rapport nr. 762.

LOPEND ONDERZOEK

Studiestakers en studieswitschers van de Haagse Hogeschool. D. de Graaf en M. van Leeuwen (samen met SCO-Kohnstamm Instituut). In opdracht van de Haagse Hogeschool. *Regionale Arbeidsmarktmonitor Zuidelijk Noord-Holland.* M. Biermans, D. de Graaf, J.A. Korteweg en M. van Leeuwen (samen met Research voor Beleid). In opdracht van het RPA-ZNH. *Offshoring door grote bedrijven uit de provincie Utrecht.* M. Biermans, J.A. Korteweg en M. van Leeuwen. In opdracht van de provincie Utrecht.



Een eigen busstalling vergroot de kansen op een aanbesteding

‘Gebrek aan busstallingen kan markt voor openbaar vervoer frustreren’

Méér marktwerking in het openbaar vervoer, zodat er een hogere vervoerskwaliteit kan worden geboden en de kosten voor de overheid kunnen dalen. Dat werd beoogd met Wet personenvervoer 2000 (Wpv), die op 1 januari 2001 in werking trad. Die wet vormde een behoorlijke breuk met het verleden: vóór 2001 werd het openbaar vervoer zwaar gesubsidieerd.

Sinds 2001 moeten busbedrijven in een groot aantal gebieden met elkaar concurreren. Eens in de zes jaar worden concessies voor openbaar vervoer aanbesteed, zo bepaalt de wet. Nieuwe OV-bedrijven kunnen dan laten zien dat zij een betere en goedkopere dienst kunnen leveren. Wel stelt de overheid enkele minimumeisen. Zo moeten de busmaatschappijen dienstregelingen met een zekere kwaliteit aanbieden. Er zijn dus eisen aan de frequenties, de routes en de haltes die worden aangedaan. Lagere overheden kunnen aanvullende eisen stellen, zoals het laten rijden van bussen met een lage instap in gebieden waar veel ouderen wonen.

De Wpv heeft tot nu toe geleid tot 26 aanbestedingsprocedures. Op dit moment worden bijna alle buslijnen aangeboden door Connexion (de grootste), Arriva en BBA (Connex). In zekere zin was dat vóór de aanbesteding ook al zo: in achttien gevallen is de concessie gewonnen door de zittende partij, in acht gevallen heeft er

een wisseling plaatsgevonden. Betekent dit dat er busbedrijven zijn die toetredingsbarrières ondervinden?

‘Je kunt ook de vraag stellen of drie spelers wel voldoende is om de markt van busdiensten goed te laten functioneren’, zegt onderzoeker Freddie Rosenberg van de SEO. ‘Geef drie wel voldoende concurrentie? Zou vijf

EIS OM NIEUW MATERIEEL IN TE ZETTEN LEIDT TOT KAPITAALVERNIETIGING

niet optimaal zijn? In dat geval zou er ruimte zijn voor twee nieuwe vervoerders. Ondervinden die dan op enig moment belemmeringen in de toetreding?’

KAPITAALVERNIETIGING

Evident is dat nieuwe OV-bedrijven schaalnadelen ondervinden. Ze moeten immers klein(er) beginnen. Maar dat is een economische belemmering, geen institutionele. Wel ondervinden nieuwe vervoerders problemen met de transparantie, aldus Rosenberg. ‘Ze kunnen moeilijker de kosten en opbrengsten inschatten en weten daarvoor minder goed waar kosten kunnen worden bespaard. Ook kunnen ze moeilijker de echte opbrengsten berekenen.’

Sinds enkele jaren is een deel van de markt voor busdiensten opengesteld. Om marktwerking te creëren moeten toetredingsbelemmeringen worden voorkomen. Nadruk op nieuw busmaterieel en het bezit van uniek gelocaliseerde busstallingen in handen van één onderneming kan de marktwerking belemmeren.

Rosenberg spreekt van ‘enkele imperfecties’, die echter onvoldoende zijn om een mogelijke toetreding te frustreren. Wel waarschuwt hij de overheid. ‘Er is een neiging bij aanbieders van busvervoer om alleen nieuw materieel in te zetten. Ook de concessieverleners – de lokale overheden – vragen daar om. De wethouder scoort liever met nieuwe bussen, zodat iedereen met eigen ogen kan zien dat zijn beleid daadwerkelijk iets oplevert.’ De eis om nieuw materieel in te zetten maakt alle pijnen op dit punt gelijk: ‘Die eis geldt immers voor alle partijen, de nieuwe én zittende. Er is dan waarschijnlijk geen sprake van toetredingsbelemmering. Ook al belemmert de eis van nieuw materieel niet de toetreding op deze markt, echt efficiënt is het ook niet. Het leidt tot een extra kostenpost, die uiteindelijk door de consument wordt opgebracht. Het resulteert in kapitaalvernietiging, omdat bussen te vroeg worden afgeschreven. Oudere bussen kunnen wel worden verkocht, maar de markt voor tweedehands bussen werkt niet goed, aldus Rosenberg. ‘Het zou beter zijn om er tien, twaalf jaar mee te rijden en dus niet langer de eis te stellen dat ze bij een aanbesteding moeten worden vernieuwd. Verder zou ook de uitruilbaarheid tussen bussen moeten worden vergroot, zodat een verliezende concessiehouder haar bussen kan overdragen aan de winnende. ▶

Regio Amsterdam deïndustrialiseert

De Amsterdam Economische Verkenningen 2004 maakt duidelijk dat de regio Amsterdam zich opmaakt voor een opleving. De ingezette deïndustrialisering gaat echter verder door.

De Amsterdam Economische Verkenningen (AEV) komen dit jaar met goed nieuws: de conjunctuur herstelt zich voorzichtig. Daalde in 2003 de productie in de regio Amsterdam nog met een half procent, in 2004 wordt naar verwachting anderhalf procent meer geproduceerd en dat cijfer kan in 2005 zelfs oplopen tot twee procent. Vooral Almere doet het binnen de regio goed. De economische groei zou daar in 2005 wel eens boven de vijf procent kunnen uitkomen.

Sinds 1986 brengt de SEO jaarlijks de AEV uit, met voorspellingen voor de korte termijn van de economie van de regio Amsterdam. Deze keer besteedt de AEV extra aandacht aan de regionale industrie.

De voorzichtige opleving van de economie is nog niet zichtbaar op de arbeidsmarkt. Het arbeidsvolume daalde in 2003 met één procent, en in 2004 naar verwachting met anderhalf procent. Pas in 2005 zal het arbeidsvolume aantrekken met ruim één procent. Het aantal werklozen stijgt in de regio Amsterdam mogelijk tot ruim acht procent (was zes procent in

2003) – hoger dan het landelijke percentage van zeven. Daar staat tegenover dat de investeringen snel aantrekken. Na een daling met bijna drie procent in 2003 zullen de deze naar schatting in 2004 met twee procent groeien en in 2005 zelfs met vijf procent.

KAPITAALINTENSIEF

De tendens van deïndustrialisering zet zich verder voort, zo blijkt uit de AEV. De afgelopen dertig jaar is er in deze regio al veel industrie verdwenen,



De chemische industrie zal niet snel worden verplaatst naar lagelonenlanden

zoals de textiel, de scheepsbouw en later ook de vliegtuigbouw. Maar er zijn ook industrieën die het goed doen, zegt onderzoeker Chris van der Vegt. 'Maar deze zijn kapitaalintensief en genereren maar weinig werkgelegenheid.' Te denken valt aan de basis-

ECONOMIE AMSTERDAM LEEFT OP, MAAR LEIDT NIET TOT EXTRA BANEN

chemie, de basismetaleen, oliën en vetten en cacao. Van der Vegt: 'Verplaatsen naar lagelonenlanden lijkt echter niet aan de orde. Daarvoor is er al te veel geïnvesteerd en valt er te weinig te besparen op de overgebleven arbeid.' Een probleem is wel dat de regio Amsterdam niet profiteert van de snel groeiende high-tech industrie in Europa, zoals auto's, computers en audiovisuele apparatuur. 'Deze industrie deconcentreert. Vooral regio's in Ierland, Finland en Oostenrijk plukken daarvan de vruchten, maar niet Amsterdam.'

Amsterdamsche Economische Verkenningen (voorjaar 2004). Ch. van der Vegt, C. Bijvoet, B. Hof en R. Lieshout. Opdrachtgever: Stichting Amsterdamsche Economische Verkenningen (SEO-rapport 750).

▶ Maar dat kan alleen als bussen meer uniform zijn. Busmaatschappijen zijn nu echter niet geneigd om bussen om te ruilen. Vooral kleine partijen lopen hier grote risico's, want er zijn te weinig regio's waartussen ze intern zouden kunnen ruilen.

STALLINGEN

Ook de beschikbaarheid van busstallingen kan van invloed zijn op de kans een aanbesteding te winnen, ontdekten de onderzoekers. Een OV-bedrijf met een uniek gelegen stalling kan voordelen hebben. Alternatieve stallingen ver buiten de stad zijn doorgegaan onaantrekkelijk: iedere avond moeten de bussen daar naartoe worden gereden, en 's ochtends weer naar het busstation. In het algemeen bestaan er goede alternatieven. In dat geval zal verhandelbaarheid van de bestaande stalling mogelijk zijn. Toch kan het stallingprobleem in de toe-

komst uitgroeien tot een echte toetredingsbarrière. Een concessiehouder die de aanbesteding verliest kan wel eens besluiten de stalling niet van de hand te doen. Dan moet het nieuwe OV-bedrijf haar bussen ver weg stallen, omdat er in het centrum doorgegaan geen plaats meer is. Dat is kostbaar en kan de toetreding belemmeren. Rosenberg: 'Worden gemeentelijke vervoerbedrijven geprivatiseerd, dan kan het beste direct de eis worden gesteld dat OV-bedrijven verplicht zijn de stalling van de hand te doen als zij een aanbesteding verliezen. Nog beter is het wanneer stallingen eigendom worden van een derde partij.'

Materieel en stallingen. R. Lieshout, F. Rosenberg (SEO), E. Pelle, P. Tummers en B. Vervoort (TransTec). Opdrachtgever: Ministerie van V&W, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (SEO-rapport 773).

AFGEROND ONDERZOEK

De effectiviteit van regionaal economisch beleid. C. Bijvoet en C. Koopmans. In opdracht van het Ministerie van Financiën (SEO-rapport 751).

Industrie in Noord-Holland-Zuid, Visies en feiten. C. van der Vegt en J. Mulder. In opdrachtgever van de provincie Noord-Holland.

LOPEND ONDERZOEK

Kosten en baten van verbetering van de zeetoevang IJmuiden. F. Rosenberg, B. Hof en R. Lieshout. In opdracht van het Project Zeetoevang IJmuiden.

Internationale vergelijking OV-uitgaven. F. Rosenberg en R. Lieshout. In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Indirecte effecten van infrastructuur. B. Hof en A. Heyma. In opdracht van het Ministerie van Economische Zaken.

Het netwerk van de luchtvaarteconoom

Sinds drie jaar timmeren de luchtvaarteconomen van Amsterdam Aviation Economics aan de weg. Na honderden vlieguren en duizenden mijlen in de lucht is hun internationale reputatie alleen maar gegroeid.

Deen is net terug uit Zuid-Korea, bij de ander staan bij wijze van spreken de koffers richting Mauritius al weer bijna gepakt. Op hun werkkamer liggen rapporten, presentaties en andere herinneringen uit de Filippijnen, St. Maarten, Japan, Kaliningrad en zo nog wat exotische bestemmingen. Jaap de Wit en Jan Veldhuis, directeur en senior onderzoeker bij Amsterdam Aviation Economics (AAE) zitten met regelmaat in het vliegtuig. Beiden zijn verbonden geweest aan het directoraat-generaal luchtvaart (ministerie van Verkeer en Waterstaat) en vormen nu, samen met drie collega's, alweer drie jaar de groep luchtvaarteconomen binnen de SEO.

Dat ze onderzoeksopdrachten binnen krijgen van *all over the world* is niet eens zó vreemd. Luchtvaart is per definitie een internationaal fenomeen en De Wit en Veldhuis hebben inmiddels een groot netwerk opgebouwd. Worden ze uitgenodigd een offerte uit te brengen voor een onderzoek, dan zoeken ze de meest aansprekende partners om een tijdelijk consortium vormen, dat de opdracht uitvoert. 'Of anderen weten ons te vinden', aldus De Wit. Zo werkt AAE steeds intensiever samen met NACO, Netherlands Airport Consultants, een ingenieursbureau op het terrein van luchthaven-

bouw. 'Ingenieurs en economen zijn in de luchtvaart complementair. We vullen elkaar naadloos aan. Juist het flexibel kunnen samenwerken in nationale en internationale gelegenhedenverbanden maakt dat we over de hele wereld kunnen meespelen.' Er is nog een aspect dat het internationale aanzien van AAE bepaalt, zegt De Wit. 'Veel van onze opdrachtgevers zijn overheden. Wij kennen de beleidscontext, we spreken de taal van de autoriteiten.'

TARIEFSTRUCTUUR

Die relaties – en relaties zijn alles in de wereld van de luchtvaart – leiden tot interessante opdrachten. Zo wilde een Koreaanse universiteit in samenwerking met de luchthaven van Seoel een Nederlandse conferentiebijdrage hebben over het verband tussen zee- en luchtvracht. Die vraag kwam via de Nederlandse ambassade in Zuid-Korea binnen bij het Nederlandse Ministerie van Buitenlandse Zaken, en belandde zo op het bord van De Wit. Hij is net terug uit Seoel, waar hij een paper heeft gepresenteerd. Op St. Maarten werd de tariefstructuur van luchthavens in de omgeving onderzocht om zo de concurrentiekracht van het Antillen-eiland te bepalen.

Via vergelijkbare kanalen zijn er ook



Jan Veldhuis en Jaap de Wit

studies afgerond in opdracht van de lokale overheid en de Asian Development Bank voor de luchthavens in de Filippijnen. Dergelijke instellingen, net als de Wereldbank, willen altijd eerst de haalbaarheid weten van projecten voordat er in geïnvesteerd gaat worden. 'In het zuiden van de Filippijnen liggen zes luchthavens die zich in een slechte toestand bevinden en waar de veiligheid ontoereikend is', zegt Veldhuis, die daar enkele weken onderzoek heeft gedaan. 'De Asian Development Bank was bereid een upgrading te financieren, maar alleen als die vliegvelden daarmee rendabel zouden blijven. NACO onderzocht de technische kant van de luchthavens, wij rekenenden de financiële en maatschappelijke baten uit. Die bleken bij sommige luchthavens twijfelachtig te zijn, maar andere waren een kostbare investering wel waard. Je ziet dan dat investeren in veiligheid ook economische voordelen kan hebben: er komen weer grotere vliegtuigen met meer mensen en meer goederen. Dat kan een stimulans zijn voor de lokale economie.'

BENIDORM

Zowel De Wit als Veldhuis leggen op dit moment de laatste hand aan de Mauritius-studie. Ook dit onderzoek is uitgevoerd met meerdere partners. Zo bekeek NACO de kwaliteit van de vliegvelden en hield de Universiteit van Leiden de luchtvaartpolitiek en het luchtvaartrecht tegen het licht. Mauritius is een waar bounty-eiland

GUILLAUME BURGHOUWT VERSTERKT AMSTERDAM AVIATION ECONOMICS

Sinds oktober 2004 is de staf van Amsterdam Aviation Economics (AAE) uitgebreid met Guillaume Burghouwt. Hij studeerde geografie aan de Universiteit Utrecht, specialiseerde zich in luchtvaarttransport en studeerde cum laude af op een onderzoek naar de gevolgen van de de-regulering van de Europese luchtvaart. Nadien doceerde hij transport

en infrastructuur aan dezelfde universiteit. Op 5 februari 2005 hoopt Burghouwt (1977) te promoveren op *Airline network development in Europe and the implications for airport planning*. Bij AAE gaat hij zich onder meer bezighouden met scenario-ontwerp, strategische luchthavenplanning en toerisme en luchtvaart.



ORM vindt weg binnen SEO

Sinds het begin van het jaar is de aanwezige kennis op het gebied van operationele research en management (ORM) binnen SEO gebundeld. Deze kan nu binnen verschillende clusters worden ingezet. Ook zijn de banden met de faculteit aangehaald. Momenteel vindt het ORM-team zijn weg binnen de SEO en ontstaat een succesvolle synergie.

Operationele research en management houdt zich bezig met (bedrijfs)processen en beoogt deze te optimaliseren of efficiënter te maken. Met behulp van wiskundige technieken worden antwoorden gezocht op vragen van logistieke of bedrijfskundige aard.

Dit sluit aan bij de jarenlange ervaring van de SEO in het uitvoeren van economische analyses. 'Bij deze onderzoeken wordt veelal gebruik gemaakt van econometrische kennis, die ook voor ORM een grondslag vormt', zegt Merith Pelger. 'ORM richt zich echter niet zozeer op het verklaren van de onderlinge samenhang van factoren, maar ook op het inzetten van schaarse capaciteiten en de effecten daarvan.' Door de SEO is gezocht naar de synergie van verschillende technieken, de mogelijkheden voor het gebruik van ORM-technieken blijkt nu in de praktijk.

ZORG EN ZEKERHEID

Het cluster Zorg en Zekerheid onderzoekt momenteel de kosten en baten van een tweetal verbeterprojecten in de gezondheidszorg. Voor dit onderzoek is de specialistische kennis van kosten-baten-analyses (KBA's) uit het cluster zorg en zekerheid vereist. Ook wordt een beroep gedaan op het team ORM, vanwege het sterk logistieke

karakter van de verbeterprojecten. Voor de KBA wordt een simulatiemodel ontwikkeld, waarmee de effecten van doorbraakprojecten in kaart kunnen worden gebracht. Linda Heemskerk: 'Het simulatiemodel kan de effecten van het verbeterproject in een korte tijd berekenen. Ook kan het langetermijneffecten van veranderingen in de geboden zorg inzichtelijk maken. Een bijkomend voordeel van simulatie is bovendien dat het verbeterproject niet afgerond hoeft te zijn, voordat een uitspraak over de kosten en de baten kan worden gedaan.'

LUCHTVAART

Ook in het luchtvaartcluster (Amsterdam Aviation Economics) wordt momenteel een onderzoek verricht, waarbij de kennis van ORM en luchtvaartconomie worden gecombineerd. Het doel van dit onderzoek is het optimaliseren van het gebruik van

SEO ZOEKT SYNERGIE ORM-TECHNIEKEN

parkeerterreinen op een luchthaven. 'Hiervoor is een uitgebreide economische analyse vereist van de markt van parkeerders', zegt Pelger, 'waarbij generatie- en substitutie-effecten een belangrijke rol spelen. Bovendien is het parkeergedrag direct afhankelijk van vlieggedrag. Voor de ontwikkeling van een optimalisatiemodel zal een beroep worden gedaan op ORM-technieken.' In dit onderzoek wordt aldus de economische kennis uit het luchtvaartcluster aangewend voor het analyseren van de randvoorwaarden van de bedrijfskundige vraagstelling.

in de Indische Oceaan (ten oosten van Madagaskar), waar de overheid al jaren een *no charter*-beleid voert: vakantievluchten vol rugzaktoeristen komen er niet in, het eiland richt zich volledig op hoogwaardig toerisme. Mauritius mag geen Benidorm worden. Vooralsnog zijn de fraaie *beach resorts* alleen bedoeld voor mensen die grote bedragen willen betalen voor hun luxe verblijf.

De vraag is of dat laatste haalbaar is. De afgelopen jaren is de suikerriet- en de textielindustrie ingestort en er wordt voorzichtig geopperd om het toerisme te verbreden. De consequenties daarvan zijn door de AAE-economen doorgerekend. De Wit: 8i: 'Juist een eiland biedt voor luchtvaarteconomisten extra uitdagingen. Toerisme gaat immers één op één op met de *seat capacity*. Luchtvaart is de navelstreng van de Mauritiaanse economie. Gaat de markt open, dan moet Air Mauritius gaan concurreren met andere luchtvaartmaatschappijen en zou dan daardoor wel eens het loodje kunnen leggen. En wat betekent een open markt voor de luchtvaarttarieven, voor de luchthaven, voor de luchtvracht? Wat gebeurt er met het luxe toerisme als het massatoerisme aantrekt? Wat betekent dat voor de kwetsbare koraalkusten? En welke consequenties heeft dat voor de eilandeneconomie? Onze studie wordt daarmee een integraal plan voor Mauritius.' Over enkele weken wordt het aangeboden aan de regering van Mauritius.

AFGEROND ONDERZOEK

Capaciteitsgebrek of -gebruik? Een analyse van de mogelijkheden voor een selectief groei beleid op Schiphol. M. Pelger, J. Veldhuis en J. de Wit. In opdracht van EZ van de Gemeente Amsterdam.

Airport charges. Benchmark Study for Princess Juliana International Airport. M. Pelger, L. Heemskerk en J. de Wit (in samenwerking met de NAA).

Southern Philippines Airport Development Project: Project Feasibility Study Report. J. Veldhuis, in samenwerking met NACO en lokale consultants. In opdracht van de Repu-

blic of the Philippines, Department of Transport and Communication.

LOPEND ONDERZOEK

Nieuwe luchtvaartscenario's voor Schiphol tot 2020. In samenwerking met RAND Europe. In opdracht van Directoraat Generaal Luchtvaart.

Mainportmonitor: vergelijking van luchtvaartgerelateerde economische indicatoren van een aantal regio's in West Europa. In opdracht van Directoraat Generaal Luchtvaart. Autoparkeermanagement Schiphol. In opdracht van Schiphol Group.

Oudere thuiswoner bespaart maatschappij geld en is gelukkiger

Ouderen die langer thuiswonen, maken minder gebruik van medische hulpmiddelen dan ouderen die in een verzorgingstehuis wonen. Dat is een verrassend en onverwacht resultaat van een onderzoek van de SEO. 'Extramuralisering levert de maatschappij baten op.'

De laatste jaren zijn de kosten van kleine hulpmiddelen zoals gehoorapparaten, luiers, steunkousen, looprekken en rollators aanzienlijk toegenomen. Dat is niet onlogisch, suggereerde het College voor zorgverzekeringen (CVZ): steeds meer mensen blijven langer thuis wonen. Waar bewoners van een verzorgingstehuis worden ondersteund en geholpen door verplegend personeel, moeten de thuiswoners zichzelf zien te redden. Een groter beroep op hulpmiddelen is daarvan een gevolg.

**THUISWONENDE KOST
16.000 EURO MINDER
AAN GEZONDHEIDSZORG**

Door het toegenomen aantal thuiswoners moet er bovendien een verschuiving plaatsvinden van vergoedingen uit de AWBZ naar het Ziekenfonds, veronderstelde het CVZ: hulpmiddelen die in verzorgingstehuizen worden gebruikt worden vergoed uit de AWBZ, middelen die thuis worden gebruikt uit de Regeling hulpmiddelen, een onderdeel van het Ziekenfonds. Maar kloppen deze hypothesen wel? Dat werd, in opdracht van het CVZ, onderzocht door de SEO en het Sociaal en Cultureel Planbureau. Het eindrapport *Kosten en baten van extramuralisering* laat een heel ander beeld zien.

Langer thuiswonen raakt steeds meer in zwang en wordt door de overheid gestimuleerd. De laatste decennia laten zien dat ouderen opname in een verpleeg- of verzorgingstehuis zo lang mogelijk uitstellen. Als gevolg daar-

van daalde het aantal opnames in deze tehuizen in de periode 1998-2002 met zes procent. Dat is opmerkelijk: door de vergrijzing van de bevolking had juist een stijging van vijf procent meer voor de hand gelegen. Feitelijk is de vraag naar verpleeg- of verzorgingstehuizen dus met elf procent afgenomen. Het gaat dan om twaalfduizend mensen die, als gevolg van beleid en veranderende preferenties méér zijn blijven thuiswonen dan verwacht. In deze periode steeg het aantal thuiszorggebruikers met achttien procent – vier procent op grond van demografische ontwikkelingen en veertien procent als gevolg van beleid.

PASSIEVER

Dat laatste is een goede ontwikkeling. Thuiswonen is immers veel goedkoper dan wonen in een verzorgingstehuis.

ners van tehuizen twee keer zo veel hulpmiddelen als de thuiswoners, zo berekenden de onderzoekers. 'Dit getal is gecorrigeerd voor het type bewoner. De lichtbepaalde in een tehuis gebruikt veel meer hulpmiddelen dan de lichtbepaalde thuis', zegt Lucy Kok. Een verklaring kan zijn dat de zorg die in tehuizen wordt geboden, de mensen ook wat passiever maakt. 'Dan gaan ze eerder achteruit en hebben dan meer hulp nodig.'

De vraag kan ook worden gesteld of men in tehuizen te veel hulpmiddelen of thuis juist te weinig hulpmiddelen gebruikt. Klarita Sadiraj: 'In tehuizen geldt al gauw: geef de bewoners maar een luier want dat spaart tijd. Dat is een stuk 'efficiënter' dan iemand naar het toilet brengen.' Zo'n mechanisme geldt ook voor de rollator, veronderstelt Kok. 'Thuisgebruikers willen zo'n



Bewoners van verzorgingstehuizen gebruiken relatief meer hulpmiddelen, zoals rollators

Op dit moment maakt twintig procent van de ouderen gebruik van de thuiszorg en het is mogelijk dat ook de mantelzorg toeneemt. Daar komt nog bij dat de thuiswoner minder gebruik maakt van medische hulpmiddelen, terwijl het CVZ uitgang van het tegenovergestelde. Ook was er geen verschuiving van de vergoeding voor de hulpmiddelen van AWBZ naar ZFW: de hulpmiddelen die verzorgingstehuisbewoners gebruiken, bleken ook uit de Regeling Hulpmiddelen betaald te worden. Uiteindelijk gebruiken bewo-

ding liever niet want het werkt stigmatiserend. Met een rollator wil je eigenlijk niet worden gezien. In het tehuis heeft iedereen al zo'n apparaat, dus jij kunt er ook best een nemen. Er is dan geen belemmering vanuit de omgeving.'

GELUKKIGER

Aan het gebruik van deze hulpmiddelen hangt ook een prijskaartje. Om het effect van extramuralisering te berekenen, werden ook andere kosten (en baten) in kaart gebracht. ▶

► Daarbij kan worden gedacht aan aanpassing van woningen voor de thuiswoners, mantelzorg, huursubsidie en vervoersvoorzieningen. 'Per saldo gebruikt een thuiswonende ongeveer zestienduizend euro per jaar minder aan gezondheidszorg dan een intramuraal wonende', stellen Kok en Sadiraj.

Het voordeel van thuiswoners kan ook in niet-financiële termen worden uitgedrukt. In het onderzoek werd aan intramuraal en thuiswonenden de vraag voorgelegd: 'Voelde u zich gelukkig (over de afgelopen vier weken)?' Met een regressieanalyse werd het effect op de woonvorm gecorrigeerd voor leeftijd, verlies van partner en inkomen. Daaruit bleek dat thuiswonenden significant gelukkiger zijn dan ouderen in een verzorgings-tehuis.

Reden genoeg voor de overheid om

het thuiswonen verder te stimuleren. 'In ieder geval moet thuiswonen niet duurder worden dan in een verzorgingshuis wonen', zegt Kok. 'Dat zou de verkeerde financiële prikkel zijn. Wordt thuiszorg te duur dan zijn mensen eerder geneigd over te stappen naar de tehuizen, waar in het algemeen mensen wonen met lagere inkomens.' Beter is het om te bevorderen dat thuiswoners bijvoorbeeld hoog-laagbedden en alarmsystemen aanschaffen. Deze hulpmiddelen maken het mogelijk langer thuis te wonen. En natuurlijk om de administratieve lasten te verlagen.

Toch is er één groep die de negatieve gevolgen van de extramuralisering aan den lijve ondervindt: de mantelzorgers. Dertien procent van de thuiswoners ontvangt huishoudelijke hulp van familieleden of vrienden, zo berekenden de onderzoekers. Op de

arbeidsmarkt hadden zij voor dat werk, als ze alleen al het minimumloon kregen, 640 euro per jaar kunnen verdienen. Zo betalen zij die het zo goed voor hebben met oudere thuiswoners, in feite een deel van de maatschappelijke baten van extramuralisering.

Kosten en baten van extramuralisering. L. Kok, N. Brouwer, K. Sadiraj (SEO), J. Stevens, E. van Gameren en I. Woittiez (SCP). Opdrachtgever: CVZ (SEO-rapport 738).

Financiële prikkels (om door te) werken

Hoe krijg je werknemers zo ver dat ze minder vroeg uitreden en langer op de arbeidsmarkt blijven? 'Financiële prikkels werken.'

Eerder stoppen met werken betekent eerder kunnen genieten van vrije tijd. Dat klinkt velen als muziek in de oren. Toch laten cijfers zien dat Nederlanders steeds langer doorwerken. De arbeidsparticipatie van ouderen (55-64 jaar) is in het afgelopen decennium sterk toegenomen. Was in 1993 nog maar een kwart van hen actief op de arbeidsmarkt, in 2004 is dat al gestegen tot 40 procent – maar de vraag is of dat voldoende is. De vervroegde uitreding is minder aantrekkelijk gemaakt en de toegankelijkheid van arbeidsongeschiktheidsregelingen is beperkt. 'Daaruit blijkt dat financiële prikkels om ouderen langer te laten werken inderdaad nut hebben', zegt Inge Groot. Samen met haar collega Arjan Heyma onderzocht ze, in opdracht van de Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling, welke financiële instrumenten kunnen worden ingezet om meer ouderen langer te laten werken.

Want dat is hard nodig. Bij de eerstvolgende hoogconjunctuur zal blijken dat er een groot tekort is aan arbeidskrachten als ouderen niet blijven doorwerken. Neemt hun arbeidsparticipatie niet toe, dan kunnen sociale

voorzieningen steeds moeilijker worden gefinancierd. Tot slot gaat met een massale pensionering van de babyboomgeneratie veel kennis en ervaring verloren.

LUCRATIEF

Dat nog steeds veel ouderen vroegtijdig hun baan opzeggen komt doordat doorwerken onvoldoende loont. Om de arbeidsparticipatie van ouderen te verhogen moet langer doorwerken weer lucratief worden. Of dat kan, is

LANGER WERKEN OUDEREN MOET LUCRATIEVER WORDEN

afhankelijk van de vormgeving van het pensioen- en sociale-zekerheidsstelsel. De SEO-onderzoekers bekeken dit voor acht landen, en onderscheidden twee systemen. Zweden en Denemarken kennen het *defined contribution* spaarsysteem: mensen dragen een vaste premie af, waarvan later het pensioen wordt betaald. De hoogte van het pensioen ligt niet van te voren vast. In deze landen werken mensen langer door dan in landen met een *defined benefit* spaarsysteem, zoals in Duitsland, België en Neder-

AFGEROND ONDERZOEK

Beter met beleid. Studie naar de effectiviteit van arbo- en verzuimbeleid. M. Zijl, J.P. Hop en L. Kok. Onderzoek in opdracht van Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SEO-rapport 763).

Zorgstelsels vergeleken. L. Kok, I. Groot, L. Janssens en K. Sadiraj. Onderzoek in opdracht van het Verbond van Verzekeraars (SEO-rapport 769).

LOPEND ONDERZOEK

Kosten en baten zorgvernieuwing. L. Heemskerk en L. Kok. Onderzoek in opdracht van het CVZ.

Ontwikkelingen op de markt voor vrijwillige aanvullingen op het pensioen. I. Groot en L. Kok. Onderzoek in opdracht van Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Marktwerking in de reïntegratie. M. Zijl, I. Groot, A. Heyma, J.P. Hop en L. Janssens.

Onderzoek in opdracht van Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

land. Hier betalen mensen een premie voor een pensioeninkomen dat van te voren vast ligt, bijvoorbeeld 80 procent van het laatstverdiende loon. Langer doorwerken heeft dan geen invloed op de hoogte van het pensioen. Duidelijk is dat financiële prikkels werken, maar het kan beter. Inge Groot: 'Het prepensioen zou nog actueel neutraler moeten: wie langer doorwerkt krijgt zijn misgelopen prepensioeninkomsten terug in de vorm van een hoger pensioen op latere leeftijd. Ook is het zinvol wanneer Nederland kiest voor het *defined contribution* spaarsysteem: het pensioenpotje blijft groeien zolang men werkt. Wel verschuift het financiële risico dan van het collectief naar de individuele werknemer.'

Financiële prikkels voor werknemers bij uitreding. I. Groot en A. Heyma. In opdracht van de Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling.

‘Bedrijvigheid wordt nauwelijks verplaatst naar lagelonenlanden’

Nederlandse bedrijven verplaatsen massaal werkgelegenheid naar lagelonenlanden. Die volkswijsheid wordt echter niet ondersteund door de feiten, blijkt uit een onderzoek van de SEO. Van offshoring is geen sprake. ‘Fixatie op loonkosten is misleidend.’

De cijfers liegen er bepaald niet om. In 2002 verwachtte nog twintig procent van de bedrijven met meer dan vijftig werknemers binnen twee jaar hun productiecapaciteit te zullen verplaatsen naar lagelonenlanden. Een jaar later was dat percentage al opgelopen tot dertig. En in 2004 liet al eenderde van de bedrijven uit Nederland weten te zullen vertrekken. De cijfers, resultaat van en-

quetes die Deloitte & Touche heeft gehouden, kunnen alarmerend worden genoemd.

Ook onderzoeken uitgevoerd door het Ministerie van Economische Zaken en de metaalbond FME laten dergelijke cijfers zijn: elf procent van de metaalsector heeft plannen om binnen vijf jaar te verkassen naar Polen, India of een ander land waar de lonen beduidend lager liggen. Het MKB verwacht in haar sector een banenverlies dat kan oplopen tot 20 duizend.

Offshoring is een hot item in de bestuurskamers van Nederlandse industriële bedrijven. Wie thuis nu nog produceert, is een dief van zijn eigen portemonnee. Oost-Europeanen en Aziaten werken voor heel wat minder dan wat wij betalen. ‘Loonkosten’ zijn dan ook het argument om offshoring te overwegen. Gaat een Nederlandse werknemer met een bruto minimum-

loon van ruim 1.200 euro naar huis, zijn oosteuropese collega komt nauwelijks boven de 200 euro – met als ‘topper’ Bulgarije (61 euro). Maar ook andere redenen worden door bedrijven aangevoerd om offshoring te onderbouwen: de markt moet worden gevolgd, fiscale overwegingen, de knellende regelgeving, de weinig flexibele arbeidsmarkt en het gebrek aan gekwalificeerd personeel.

SPIJTOPTANTEN

Offshoring mag dan wel hoog op de agenda staan, er vallen ook contra-indicaties te noteren. Zo kromp in 2003 de offshoring-markt in de VS met 32 procent. Europese ceo’s hebben massaal laten weten dat de belangrijkste groeimotor innovatie en investeringen zijn – en niet offshoring. Bovendien zijn de eerste spijtoptanten al gesignaleerd: Dell, Lehman

Studie notariaat roept veel reacties op

De nieuwe Wet op het Notarisambt heeft geleid tot een duidelijk asymmetrische machtspositie tussen afnemers en notarissen. Kan dat worden verminderd?

Vijf jaar na het in werking treden van de nieuwe notariswet wordt deze geëvalueerd. Naar aanleiding daarvan publiceerde de SEO het rapport *Rechtszekerheid als publiek belang*. Hierin worden maatregelen voorgesteld om de asymmetrische machtspositie tussen notarissen en afnemers te verminderen. Een sterkere positie voor de afnemer van notariële diensten draagt immers bij aan betere marktwerking in het notariaat en kan zo leiden tot een effectievere en efficiëntere borging van rechtszekerheid.

Volgens onderzoeker Barbara Baarsma kent deze asymmetrisch machtspositie drie oorzaken. ‘Notarissen beschikken over een domeinmonopolie. Afnemers kunnen alleen bij de notaris terecht voor een testament, de overdracht van onroerende goederen of de oprichting van een NV of BV. Daarnaast heeft de afnemer (zeker als hij maar enkele malen in zijn leven naar de notaris gaat) een duidelijke

informatieachterstand. Daarmee is de kwaliteit van de dienstverlening van de notaris door de meeste afnemers niet goed te beoordelen. Tot slot is de notariële beroepsgroep beschermd door allerlei mededingingsbeperkende (zelf)regulering.’ Voorbeelden daarvan zijn de wettelijk verplichte stage van minimaal zes jaar, een verplicht ondernemingsplan, het verbod op de notaris in loondienst van een notaris, het verbod op het structureel verrichten van handelingen buiten het eigen arrondissement. ‘Maar ook de ministerieplicht, die stelt dat een kantoor alle notarisdiensten móet aanbieden. Daardoor is specialisatie voor kleine kantoren onmogelijk.’

TRANSPARANTER

De SEO concludeert dat het domeinmonopolie in ieder geval voor de familiepraktijk (testamenten, schenkingen, huwelijkse voorwaarden) kan worden afgeschaft en dat een kritische blik nodig is voor de onroerend goed- en ondernemingspraktijk. Daarnaast stellen de onderzoekers voor dat de kwaliteit van dienstverlening transparanter moet. ‘Dat kan onder andere door het verlagen van toetredingsbarrières voor (kandidaat-)nota-

rissen en een betere klachtenregeling.’ Ten slotte moeten de toetredingsbarrières voor (kandidaat-)notarissen verlaagd worden.

Een deel van het notariaat zelf was niet echt gecharmeerd van deze voorstellen. ‘Notarisclub woedend over kritiek beroepsmonopolie’, kopte *De Telegraaf* en ‘Notaris boos op Den Haag’ (*AD*). Baarsma: ‘Dergelijke reacties passen bij een sector in transitie. Het notariaat went langzamerhand aan de nieuwe, meer dynamische marktomstandigheden. Daardoor winnen de adviespraktijk en de niet-wettelijke taken aan belang voor notaris, en zal naar verwachting een einde komen aan het tijdperk waarin de gemiddelde notaris voor 70 tot 80 procent van zijn omzet afhankelijk is van het vastleggen van onroerendgoedtransacties voor consumenten.’ Ondernemerschap zal met andere woorden steeds belangrijker worden en het zou goed zijn als de Commissie-Hammerstein daarop anticipeert, aldus Baarsma.

Rechtszekerheid als publiek belang - Over de notaris, zijn domein en de markt. B. Baarsma, J. Mulder en C. Teulings. Onderzoek in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken (SEO-rapport 765).

Brothers, Capital One, Kenwood en Seat keerden op hun schreden terug. Terugkeer naar de eigen moederschoot wordt niet als een schande ervaren.

Het is ook maar de vraag wanneer offshoring een echt probleem vormt. Het benutten van comparatieve voordelen leidt tot een verhoging van de welvaart. Problematisch wordt het pas wanneer er geen comparatieve voordelen zijn en er voor de vertrokken bedrijvigheid niets in de plaats komt.

Een groot probleem vormt de betrouwbaarheid van de enquêtes. Be-

STREAMER
STREAMER
STREAMER

drijven die stellen van plan te zijn hun activiteiten te verplaatsen naar landen in Oost-Europa en Azië, brengen dit bijna nooit in de praktijk: tussen droom en daad staan wetten in de weg, en praktische bezwaren, dichte Willem Elschot al. Daar komt bij dat bedrijven die serieuzere plannen hebben hun activiteiten te verplaatsen, eerder geneigd zijn mee te werken aan enquêtes. Ook kunnen zij strategische antwoorden geven als ze denken daarmee beschermingsmaatregelen uit te lokken.

Dat er in het geheel geen bedrijvigheid wordt verplaatst, is ook weer niet waar. 'Maar van een trend lijkt geen sprake', zegt onderzoeker Joost Poort. 'De in- en uitstroom van directe buitenlandse investeringen zijn de laatste jaren redelijk in evenwicht. In 2001 en 2002 was er juist sprake van

een netto instroom. Slechts een zeer klein deel van de uitstroom gaat naar lagelonenlanden.' Nederland mag dan wel deïndustrialiseren, maar dat loopt in lijn met andere westerse landen. 'Daar staat geen groei van de industrie in lagelonenlanden tegenover.'

CONCURRENTIEPOSITIE

Maar zelfs als er sprake is van significante offshoring, dan kan de vraag worden gesteld hoe erg het is, en wat er aan kan worden gedaan. Poort: 'Verplaatsing van economische activiteiten behoort bij de normale economische dynamiek. Dat zie je ook in Nederland: binnen de industrie is er een verschuiving gaande naar ICT- en andere high-tech-activiteiten met hogere lonen en hogere toegevoegde waarde. Ook diensten zullen door taalbarrières niet snel worden verplaatst. De Verenigde Staten zijn daarvoor zeer bevreesd, maar ook daar spreken de harde cijfers dergelijke trends tegen.'

Dit alles brengt de SEO tot het advies af te zien van specifieke maatregelen om offshoring tegen te gaan. Protectionistische maatregelen om Nederlandse bedrijven te beschermen kunnen zelfs averechts werken. Dat laat onverlet dat het Nederlandse ondernemingsklimaat versterking verdient, zegt Poort. De arbeidsmarkt maar ook het fiscale klimaat zijn te weinig flexibel, de administratieve lasten voor ondernemers te hoog. De concurrentiepositie van de Nederlandse industrie kan verder worden verstrekt door te investeren in het beroeps onderwijs en meer leerlingen te laten kiezen voor beta en techniek. 'Verhoging van de arbeidsproductiviteit door innovatie zal meer vruchten afwerpen voor onze concurrentiepositie dan op loonkosten concurreren met landen als India.'

Wat moet er gebeuren om te voorkomen dat bedrijven hun plannen omzetten in actie? Er zijn al meerdere opties aangedragen, maar die snijden allemaal weinig hout, concluderen de onderzoekers in hun rapport. Verbieden dat de overheid werk overbrengt naar lagelonenlanden, zoals de VS doen? 'Dat werkt kostenverhogend.' Staatssteun verlenen aan bedrijven die blijven? 'Dat leidt tot gijzeling en remt innovatie.' Bedrijven een heffing laten betalen als ze gaan offshoren? 'Ook dat werkt kostenverhogend en het is bovendien makkelijk te omzeilen.' Een onafhankelijke instelling de plannen laten toetsen? 'Dat is paternalistische onuitvoerbaar.' Beter is het volgens de SEO-onderzoekers om generieke maatregelen te nemen, die gericht zijn op verbetering van de concurrentiepositie en de arbeidsproductiviteit.

Verplaatsing industrie: hoe erg is het? J. Poort, C. Zijdeveld en N. Brouwer. In opdracht van de Stichting voor Industriebeleid en Communicatie (SEO-rapport 753).

AFGEROND ONDERZOEK

Norm voor leveringszekerheid: een minimumnorm voor waarborging van het evenwicht tussen elektriciteitsvraag en -aanbod op lange termijn. M. Scheepers, M. van Werven, A. Seebregts (ECN), J. Poort, M. de Nooij en B. Baarsma (SEO). In opdracht van het Ministerie van Economische Zaken (SEO-rapport 746).

Private investments in new infrastructures. B. Baarsma, J. Poort, C. Teulings en M. de Nooij. In opdracht van de Stichting voor Industriebeleid en Communicatie (SEO-rapport 772).

LOPEND ONDERZOEK

Over de werking van het vrijstellingsbesluit combinatie-overeenkomsten in de bouwsector. F. Felsö, J. Mulder en B. Baarsma. In opdracht van het Ministerie van Economische Zaken.

Accessibility of Public Services. In opdracht van Kenniscentrum voor Orderingsvraagstukken (Ministerie van Economische Zaken).

De markt voor business process outsourcing (BPO) door de Rijksoverheid. B. Baarsma en C. Zijdeveld. Project in opdracht van en met Accenture.

Parels voor de zwijnen. Een alternatieve goedingsmethodiek voor de destructie van dierlijk afval. J. Poort en J. Mulder. Opdrachtgever: ministerie van LNV (SEO-rapport 741).

Loont liberalisering? Financiële effecten toetreding destructiemarkt. J. Poort, J. Mulder (SEO), R. van der Arend, J. van Dijk en W. van Lierop (DHV). Opdrachtgever: ministerie van LNV (SEO-rapport 758).

SCHOLING, SCHOLING, SCHOLING

Na een duidelijke inzinking herpakt de Nederlandse economie zich langzaam. Een jaar geleden waren velen bezorgd over het uitblijven van economisch herstel. Met name de oplopende jeugdwerkloosheid baarde zorgen. Tegen de seizoenscyclus in steeg de deze in de eerste helft van 2003, terwijl een nieuwe golf schoolverlaters zich nog moest aandienen. Ook de problemen in het onderwijs, de chaos bij het ministerie van OCW en berichten over grote aantallen voortijdig schoolverlaters waren alarmerend. Zou er net als in de jaren tachtig weer een 'verloren generatie' ontstaan?

JONGEREN MET DIPLOMA NODIG OM HOOG NIVEAU WELVAARTS TE HANDHAVEN

Ruim twaalf maanden (en minstens evenzoveel peilingen) later tonen de cijfers van onder andere het CBS aan dat de werkloosheid niet langer oploopt, en dat deze bij lange na niet het niveau bereikt van twintig jaar geleden. Vooral ook de jeugdwerkloosheid – destijds flink hoger en veel sneller stijgend dan de algemene werkloosheid – ontwikkelt zich veel minder ongunstig dan werd gevreesd. Met 4,3 procent is de geregistreerde jeugdwerkloosheid in september 2004 nauwelijks hoger dan de gemiddelde werkloosheid in Nederland (4,2 procent).

Ook de traditionele risicogroepen, zoals de allochtone jeugd en laagopgeleiden, vallen niet direct in negatieve zin op. Zo stijgt in de regio Zuidelijk Noord-Holland het aantal werkloze allochtonen tussen 15 en 22 jaar minder snel dan het aantal autochtone werkloze jongeren. Toch is het goed om de vinger aan de pols van de jeugdwerkloosheid te houden. Dat doen de SEO samen met het CWI (de CWI-jeugdmonitor) en in de regio Amsterdam met het Regionaal Platform Arbeidsmarktbeleid (een regionale arbeidsmarktmonitor) en de Stichting Amsterdamse Economische Verkenningen (een regionaal economisch model). Meten is ten slotte (beter) weten.

Dit laatste geldt zeker ook voor het eerder genoemde probleem rondom

voortijdig schoolverlaten. Door een verbeterde registratie komen de voortijdig schoolverlaters steeds beter in beeld en worden ze door het sluitend maken van de aanpak beter teruggeleid naar school of arbeidsmarkt. Maar of het aantal voortijdig schoolverlaters ook echt stijgt is niet duidelijk. De cijfers uit het recente verleden zijn botweg te onbetrouwbaar om daarover harde uitspraken te doen. De Regionale Meld- en Coördinatiepunten (RMC), geïntroduceerd in 1995, zijn bedoeld om een sluitende registratie van voortijdig schoolverlaters op te zetten. Pas nadat eind 2001 de RMC's wettelijk verplicht werden, zijn gemeenten begonnen met feitelijke invulling van deze taak. Eind 2004 is de registratie in veel gemeenten nog altijd niet volledig. Met alle politieke ophef over probleemjongeren in het achterhoofd is dit een treurige constatering. Hier geldt: meten is eindelijk echt weten!

Ook aan de banenkant lijken de tijden minder zorgelijk dan voorspeld. De 'golf Oost-Europeanen' zal volgens de berekeningen van het CPB niet meer dan een storm in een glas water blijken te zijn. De offshoring – het verplaatsen van werkgelegenheid naar het buitenland – blijkt bij nader inzien een veel minder grote dreiging dan de kranten begin dit jaar deden geloven. Verschillen in taal en cultuur, problemen met managen op afstand en tegenvallende kwaliteit van de lokale arbeidsmarkt zijn redenen om de buitenlandse expansieplannen te heroverwegen of in elk geval op een laag pitje te zetten.

Zijn er dan helemaal geen problemen? Zeker wel. Grote groepen jongeren behalen niet de startkwalificatie die minimaal is vereist om goed mee te kunnen draaien op de arbeidsmarkt. Nog niet bij iedereen is er voldoende besef dat Nederland (en ook Europa) vergrijst en dat de jongeren van nu straks hard nodig zijn om ons hoge welvaartsniveau te handhaven. Nu een startkwalificatie halen is daarvoor een vereiste. Scholing, scholing en nog eens scholing van jong tot oud is de belangrijkste (en wellicht enige) oplossing voor deze problemen. Niet de overheid, maar burgers en werkgevers zijn primair verantwoordelijk voor adequate invulling hiervan.

Marko van Leeuwen



Marko van Leeuwen is hoofd van het cluster Arbeid en Kennis en adjunct-directeur van de SEO



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

