

Gateway Nederland in Europa

Een kwestie van behouden of verliezen

mw drs N. Kroes*

De huidige economische groei in Europa, logistieke ontwikkelingen, de eenwording van de Europese markt en de groei van de Europese vervoersmarkt zorgt voor een sterke groei van het internationale wegvervoer.

Het internationale goederenvervoer van, naar en via Nederland zal naar verwachting fors toenemen. De groei van de containeroverslag in de Rotterdamse haven van 3,6 miljoen nu tot bijna 6 miljoen in 2010, verviervoudiging van de luchtvracht via Schiphol, namelijk van 800.000 ton in 1990 tot meer dan 2 miljoen ton in 2010, een verdubbeling van het vervoersvolume via de binnenvaart, een verviervoudiging van het internationale spoorvervoer, als ook een groei van het internationale weg-

*** Voorzitter Stichting Nederland Distributieland; lid van de Commissie van Bijstand van Verkeersrecht.**

vervoer met meer dan 100 miljoen meer te verwerken in het jaar 2010, zijn de te verwachten ontwikkelingen in de komende 20 jaar.

Als transport- en distributieland heeft Nederland een strategische positie in Europa. Maar liefst 35% van het internationale wegvervoer binnen Europa neemt Nederland voor zijn rekening. De Nederlandse economie draagt voor 5% bij aan het gezamenlijke Bruto Nationaal Produkt van de 12 EG-landen. Het aandeel van Nederland in het internationale vervoer binnen Europa is groter dan Duitsland en Frankrijk samen. Nederland is hiermee het transportland van de EG bij uitstek.

De transport- en distributiesector in ons land draait voor een groot deel om de mainports Rotterdam en Schiphol. Hun betekenis voor de Nederlandse economie is groot. Rotterdam slaat als grootste Europese haven 33% van de totale vracht over van alle Europese zeehavens. Schiphol is derde vrachtvluchthaven van Europa. De onderlinge afstand van 60 kilometer tussen de mainports Rotterdam en Amsterdam vormt bovendien één van de belangrijkste factoren voor de vestiging van Amerikaanse en Japanse Europese distributiecentra in Nederland. Nederland heeft op dit moment een marktaandeel van 40% van het aantal Centrale Europese Distributiecentra onder grote Amerikaanse en Japanse multinationals; ditzelfde aandeel is 20% voor de kleinere bedrijven. Nederland is hierin duidelijk marktleider. Centrale distributie voor de Europese markt vereist echter een uitstekende infrastructuur.

Het wegvervoer zal altijd een zeer belangrijke rol in het goederenvervoer spelen. Echter, de toekomstige groei van het internationale goederentransport zal niet

geheel over de weg verwerkt kunnen worden. Het bedrijfsleven is bereid om relatief minder goederen over de weg te vervoeren ten gunste van rail, binnenvaart en kustvaart. Commercieel denken en samenwerking zijn hierbij een absolute noodzaak. In het rapport 'Logistieke kwaliteit door samenwerking in transportregio's', een plan van aanpak voor de ontwikkeling van publiek-private samenwerking in transportregio's beoogt Nederland Distributieland een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van transportregio's vanuit een Europese dimensie.

Europese schaal

De Europese eenwording biedt naast vele sociaal-culturele en politieke voordelen de mogelijkheid om de positie van het Europese bedrijfsleven op de wereldmarkt te versterken door haar een grotere thuismarkt te bieden. In de fabrieken zou niet langer alleen voor de eigen landgenoten geproduceerd worden, maar in toenemende mate voor de gehele Europese markt. Echter, mede door de sterk toegenomen globalisering van het bedrijfsleven

en de jongste economische recessie, vallen er nu ook in Nederland klappen. Nederlandse ondernemingen kost het de nodige moeite om op eigen kracht overeind te blijven in het geweld van de Europese schaalvergroting.

Er is veel onderzoek gedaan naar de positie van Nederlandse bedrijfstakken op de wereldmarkt. Relevanter is echter de vraag hoe het komt dat Nederland het in bepaalde bedrijfstakken erg goed doet: welke factoren dragen ertoe bij dat bepaalde typen bedrijven juist in Nederland goed gedijen. Wanneer die in beeld gebracht zijn, moet er vervolgens worden nagegaan welke functies in Europese ondernemingen juist een dergelijk omgevingsklimaat nodig hebben.

Veel ondernemingen die hun producten op de Europese markt afzetten, halen de daarvoor benodigde grondstoffen en half-fabrikaten uit andere werelddelen. Vooral het intercontinentale vervoer van half-fabrikaten en bijna-eindproducten is sterk toegenomen. Deze goederenstromen veroorzaken een grote groei in de luchtvracht en het containervervoer, ook doordat de bedrijven tegelijkertijd hun voorraden ver-

minderen en het aantal distributiecentra reduceren, bij voorkeur op één plaats, namelijk in of vlak in de buurt van de haven of luchthaven waar de verschillende onderdelen van het eindproduct Europa binnenkomen.

De buitenlandse klant vraagt om zo'n gemakkelijk mogelijke toegang tot de Europese markt. Een centraal punt van binnenkomst biedt daarbij mogelijkheden om toegevoegde waarde-activiteiten te concentreren. In 10 jaar tijd is er in Nederland dan ook een nieuwe bedrijfstak ontstaan, die inmiddels zo'n 500 à 600 leden telt: bedrijven die goederen in ontvangst nemen, opslaan, behandelen en geschikt maken voor verdere distributie naar de Europese markt. Werkgelegenheid en technologische ontwikkeling zijn hierbij positieve gevolgen.

Naast de traditionele magazijn- en documentatie-afhandeling, worden informatie-technologie en licht-industriële werkzaamheden steeds belangrijker in deze nieuwe bedrijfstak. De activiteiten lijken in bepaalde zin op die van de internationale groot-handel, waar ons land al eeuwenlang sterk in is. Er is echter een belangrijk ken-



"Mainport" Schiphol anno 1953.

merkend verschil: de handelstransactie vindt steeds vaker rechtstreeks plaats tussen grote producentengroepen aan de ene kant en detailhandelketens en inkoopcombinaties aan de andere zijde, waarbij de industrieel-logistieke dienstverlener in het algemeen zijn diensten verleent aan de producent die zelf zorgt voor verkoop en marketing in Europa.

Zoals reeds aangegeven biedt Nederland een goed ondernemingsklimaat voor Europese distributiecentra en derhalve ook voor industrieel-logistieke dienstverleners. Belangrijk is dat we alle beschikbare kennis en kunde uit landbouw en industrie, handel en (financiële en logistieke) dienstverlening hiervoor inzetten. Juist in de jaren '90 past het bedrijfsleven zich bij de nieuwe situatie in Europa aan en mag een behoorlijke groei van deze sector verwacht worden. Wel moet de buitenwereld duidelijk gemaakt worden, dat Nederland er klaar voor is, dat het bedrijfsleven in Nederland deze diensten kan verlenen, dat Nederland aantrekkelijke vestigingslocaties heeft voor Europese distributiecentra en industrieel-logistieke dienstverleners en dat ook de infrastructuur op Europa is aangesloten. Is het voor de Nederlandse industrie en de dienstverleners van levensbelang om Europees te gaan, voor de infrastructuur is dat eveneens zeer belangrijk.

Concurreren met infrastructuur

De Nederlandse transport- en distributiesector moet die positie van marktleider in Europa zien te bewaren. Daarvoor zijn investeringen nodig, vooral op het gebied van telematica, infrastructuur en opleidingen. Over deze noodzakelijke investeringen in infrastructuur heeft de Stichting Nederland Distributieland (NDL), opgericht in 1987 om de belangen van de Nederlandse transport- en distributiesector in binnen- en buitenland te behartigen, recentelijk het rapport "Concurreren met infrastructuur" uitgegeven. Hieruit blijkt dat Nederland haar positie als Europees distributieland dreigt te verliezen als niet snel geïnvesteerd wordt in de fysieke infrastructuur. Verder is gebleken dat de schade voor de Nederlandse economie als gevolg van congestie, ontbrekende stukken snelweg, te weinig spoorinfrastructuur en slecht onderhouden vaarwegen inmiddels enkele miljarden gulden per jaar bedraagt en nog steeds fors stijgt.

Oorzaak hiervan kan onder meer toegeschreven worden aan de dalende overheidsinvesteringen in infrastructuur in het verleden: tot de jaren zeventig investeerde de overheid nog 4% van het BNP in infrastructuur. Nu is dat minder dan 2% ter

wijl het personen- en goederenverkeer de afgelopen decennia fors is gegroeid. Als het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) onverkort wordt uitgevoerd, gaat Nederland de komende jaren gemiddeld 73 ECU per hoofd van de bevolking investeren. De Franse plannen komen neer op tweemaal zoveel. Duitsland en het Verenigd Koninkrijk gaan volgens hun plannen circa 35% meer investeren dan Nederland. Kortom, Duitsland, Frankrijk en België staan te trappelen om het heft in handen te nemen als distributieland. De snelheid van de besluitvorming over grootschalige infrastructuurprojecten is in Nederland trager dan in concurrerende landen. In Nederland duren de procedures twee tot drie maal zo lang als in Frankrijk en België. Ook Duitsland is sneller dan Nederland en met het 'Beschleunigungsgesetz' dat in 1993 van kracht wordt, vermindert Duitsland haar proceduretijden bovendien met meer dan de helft. NDL pleit dan ook voor snelle invoering van de Tracé- en Nimby-wet.

Het infrastructuurbudget uit het SVV II is voor bovengenoemde plannen niet toereikend. Bovendien loopt de uitvoering voortdurend vertraging op. Een inhaalplan is daarom noodzakelijk. Dit houdt een pakket in van infrastructuurprojecten dat voor het grootste deel de komende 10 jaar uitgevoerd moet worden. De kosten van dit plan: f 55 miljard tot aan 2015. Extra investeringen in infrastructuur leiden tot meer werkgelegenheid en extra winstgevendheid en economische productie bij de gebruikers van infrastructuur door besparingen op reistijd en transportkosten. Nederland Distributieland heeft berekend dat de belastingopbrengsten die deze economische activiteiten opleveren vier keer zo groot zijn als de totale investeringskosten in infrastructuur. Verder blijkt dat de investering van f 55 miljard daardoor al in acht jaar is terugverdiend. Indien dit inhaalplan niet wordt uitgevoerd dreigen we in Nederland 180.000 arbeidsplaatsen mis te lopen.

Financiering van het inhaalplan moet allereerst plaatsvinden via de reguliere begroting van Verkeer en Waterstaat. De noodzakelijke extra middelen in de komende 5 tot 10 jaar moeten komen uit de extra aardgasbaten, de algemene middelen en eventueel private financiering. In Nederland wordt nog te weinig geredeneerd vanuit de internationaal opererende klanten. Het gaat de klant niet om enkele transportdiensten, het gaat om het totaal logistieke product dat de BV Nederland kan bieden. Willen we in Nederland Europees leren denken dan zal er meer over de grens gekeken moeten worden, aangehaakt moeten worden op Europese netwerken; Nederlandse investeringen in het

spoorwegennet moeten worden afgestemd met het Duitse spoorwegennet. Ook spoor en binnenvaart moeten gaan beseffen dat ze aanvullend en niet alleen concurrerend zijn voor elkaar. De monopoliepositie van de Nederlandse Spoorwegen bemoeilijkt op dit moment nog het naast elkaar bestaan van modaliteiten. Doch ook hier komen veranderingen. Samenwerking en commerciële exploitatie in vrije concurrentie is hier het credo.

Spoorvervoer

Nederland zal in de zeer nabije toekomst belangrijke beslissingen moeten nemen over infrastructuur-investeringen, zoals de aanleg van de Betuwelijn en de hoge snelheidslijn.

De beide mainports Rotterdam en Amsterdam zijn belangrijke toegangspoorten tot de vooraanstaande industriële centra in Europa. Het economisch belang voor Nederland is enorm en vormt een belangrijk aandeel van het Bruto Nationaal Product. Deze positie staat het komende decennium op het spel. Europa krijgt een uitgebreid spoornetwerk voor goederenvervoer. Vooral Rotterdam moet hierop aansluiten om als toegangspoort te kunnen blijven functioneren. Volgens de Nederlandse Spoorwegen is het goederenvervoer in Nederland ten doede opgeschreven zonder Betuwelijn. Ook met het oog op het milieu moet Nederland het goederenvervoer per spoor bevorderen. De reden voor aanleg van de Betuwelijn is dat het goederentransport naar het Europese achterland tot het jaar 2010 met 55% zal stijgen, gerekend vanaf 1986. De Betuwelijn is noodzakelijk om voor de Nederlandse economie belangrijke verladings te behouden, die anders zullen uitwijken naar bijvoorbeeld Hamburg of Antwerpen.

NDL vindt het een taak van de overheid om de infrastructuur aan te leggen. De gebruikers kunnen daarna op een redelijke manier daaraan financieel bijdragen door te betalen voor het gebruik van de rails. Voor iedereen is het duidelijk dat we niet om de trein heen kunnen, maar dan moeten de maatregelen daartoe in internationaal verband op elkaar worden afgestemd. De overheid bepaalt in hoeverre het interessant voor vervoerders is om van de route gebruik te maken. Ook de ontwikkeling van een Europees hoge snelheidsnet voor treinverkeer is momenteel in volle gang. In Nederland verkeert de besluitvorming over zowel de verbindingen Amsterdam-Brussel-Parijs als Amsterdam-Keulen-Frankfurt zich in een beslissende fase. Door dit hoge snelheidsnet worden snelle verbindingen mogelijke tussen de grote stedelijke agglomeraties in Europa. Binnen de Randstad

zijn veel internationaal georiënteerde bedrijven en instellingen gevestigd in en om de Amsterdamse regio. Daarnaast kan de hoge snelheidslijn een belangrijk alternatief vormen voor het korte afstands-vliegverkeer. Om de geschetste economische betekenis te verwezenlijken is een nieuw tracé nodig voor de HSL-Zuid (TGV), alsmede snelle uitbreiding van het tracé voor HSL-Oost (ICE). Tevens kan de HSL de relatie tussen Amsterdam en Rotterdam als belangrijkste economische centra versterken.

Snelle realisatie van een eigen aansluiting op het Europese HSL-netwerk is essentieel bij de uitvoering van de uitbreidingsplannen van mainport Schiphol vanwege de naaste concurrenten Frankfurt en Parijs. Door de geringe Nederlandse thuismarkt zal de HSL een feeder-functie moeten vervullen voor Schiphol. Om zich te onderscheiden van luchthavens in Brussel en Londen, mag Schiphol deze kans niet voorbij laten gaan. Diverse onzekerheden steken ook hier de kop op. Behalve de financiering en de tijdsplanning betreft het hierbij vooral ook de tracékeuze en de wijze van uitvoering. Het gaat hierbij om zowel de HSL-Zuid (Amsterdam-Brussel-Parijs) als de HSL-Oost (Amsterdam-Keulen-Frankfurt).

Duidelijk is dat het slecht is voor het imago van het vestigingsklimaat op internationaal niveau en daarmee slecht voor de economische ontwikkeling van Nederland wanneer de HSL er niet komt. Geconstateerd mag worden dat de aanleg van de HSL in Nederland in de tijd gezien niet te veel uit de pas mag lopen met de ontwikkelingen in het buitenland. Wanneer de HSL-Zuid operationeel wordt in het jaar 2000 is dat nog net op tijd. Het ICE-netwerk in Duitsland wordt snel realiteit. De thans voorziene uitvoeringstermijn van het Nederlandse deel van de HSL-Oost zal wat dit locatie-aspect betreft tot een verslechtering in de concurrentiepositie van Nederlandse regio's ten opzichte van de Duitse leiden. In kwalitatieve zin is duidelijk geworden dat de HSL een wervend element zal zijn binnen het totaalpakket van vestigingsfactoren dat Nederland in internationaal perspectief kan aanbieden.

Congestie

Het fileprobleem groeit met de dag en de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven neemt navenant af. De dreiging van een stagnerende bedrijvigheid in Rotterdam zal aan de rest van Nederland niet voorbijgaan. In 1990 bedroeg de achterstand op het onderhoud van vaarwegen ruim f 500 miljoen en die achterstand is sindsdien alleen maar groter geworden. Sinds 1980 is het niveau van de investeringen in infra-

structuur afgenomen van 5 procent van het nationaal inkomen tot 2,5 procent nu. Wat is er mis met het Nederlandse beleid op het gebied van infrastructuur? Het kabinet-Lubbers legt naar het schijnt verkeerde prioriteiten. Met de terugloop van de economie in het havengebied zal de spin-off voor de rest van ons land eveneens afnemen. De schade kan door een multiplierwerking enkele malen groter zijn dan de gemiste directe opbrengst. Uitstel van planologische kernbeslissingen en vertragingen rond de financiering zijn niet wenselijk te noemen.

Een aantal actiepunten welke gericht zijn op verbetering van de infrastructuur die met name van belang zijn voor de beide mainports, behoeven op korte termijn aandacht. Op het gebied van de weginfrastructuur zijn dat onder meer de bouw van de tweede Beneluxtunnel en de Blankenburgtunnel, verbreding van de rijksweg A15 tussen de Botlek en de Maasvlakte en aanleg van de ontbrekende schakel in de A15 tussen Ressen en Duiven. Al deze projecten moeten in 2005 gereed zijn. En dat geldt ook voor verbeteringswerken aan diverse binnenvaartwegen. Het Europa zonder grenzen heeft vooral positieve consequenties voor Nederland als distributieland: meer vracht, meer toegevoegde waarde via centrale Europese distributie.

Door de eerder genoemde toename van het vervoer hebben congestie en toenevende milieuhinder geleid tot restrictieve wettelijke maatregelen in Europese landen. De voorspelde groei moet opgevangen worden zonder dat het milieu teveel belast wordt. Zowel voor het personenvervoer als het goederenvervoer is een verschuiving nodig van vervoer naar milieuvriendelijker vervoerwijzen. Technologie (schonere motoren) alsmede efficiënter vervoeren door middel van cabotage en Electronic Data Interchange (EDI) kunnen hierbij een belangrijke rol spelen. Zowel het personenvervoer als het goederenvervoer zullen hieraan in de toekomst veel aandacht moeten besteden. Voor beide geldt dat de kwaliteit van het produkt moet aanspreken bij de potentiële gebruiker in termen van: prijs, comfort, snelheid en betrouwbaarheid.

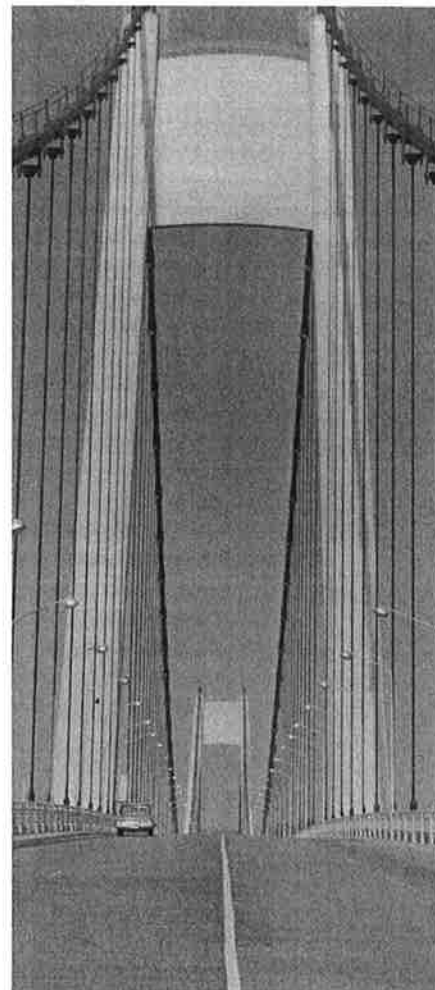
Klant centraal

Samenvattend kan gesteld worden dat de Europese eenwording kansen biedt voor Nederland als distributieland. Nederland heeft een goede uitgangspositie, maar moet die weten te behouden door investeringen in onder meer de infrastructuur. Als de overheid de randvoorwaarden schept en investeert kan het bedrijfsleven de kansen benutten die de eenwording

biedt. De concurrentie zit niet stil in Europa. Als Nederlandse bedrijven en ook overheden hun blik verruimen naar de Europese markt kan Nederland zijn positie als vooraanstaand transport- en distributieland waarmaken. Anders missen wij de boot en dreigt de Nederlandse rol in Europa uitgespeeld te raken.

Als we de groeicijfers van het goederenvervoer moeten geloven is er genoeg voor alle modaliteiten. Er zal geen sprake zijn van het afpakken van lading van de ene vervoersmodaliteit door de andere. Echter, door interne meningsverschillen, en dan binnen Nederland, zou Nederland die groei wel eens mis kunnen lopen. De klant zoekt dan rustig een andere gateway, waarbij Nederland het nakijken heeft.

Intermodaal vervoer is hierbij een oplossing. Het is van het grootste belang dat de modaliteiten elkaar onderling meer gaan zien als aanvullend in plaats van als concurrent. Rotterdam kan alleen mainport blijven als spoor, weg en water gezamenlijk de goederenstromen opvangen die ons in de toekomst bereiken. Wil Nederland de groei naar zich toe halen, dan moet Nederland samenwerken en de klant centraal stellen.



"... een andere gateway, waarbij Nederland het nakijken heeft".