

De tijd dringt

Holland neemt van oudsher een ijzersterke positie in als intercontinentale stapelplaats. Door handig gebruik te maken van de gunstige geografische ligging maakt ons land met recht aanspraak op de titel 'Gateway to Europe'. De cijfers spreken boekdelen.

- Rotterdam is al meer dan een kwart eeuw de grootste zeehaven ter wereld (300 miljoen ton overslag);
- Schiphol is mede door de 'home-carrier' KLM een belangrijke transfer- en doorvoerhaven in Europa (14,5 miljoen passagiers, 575.000 ton vracht);
- in EG verband bedraagt de Nederlandse bijdrage aan het wegvervoer 27% en het aandeel in de grensoverschrijdende binnenvaart 50%.

Een prachtig staaltje van onze handelsgeest, als je bedenkt hoe klein de eigen Nederlandse thuismarkt eigenlijk is. Een tot een communicatieknooppunt uitgebouwde gateway-positie is dan ook onze belangrijkste economische troef. En die zullen we de komende jaren zowel bij het bieden als het uitspelen volledig moeten benutten.

Er liggen voor Nederland in het nieuwe Europa (wellicht eerder dan menigeen denkt: de 'Verenigde Staten van Europa'), geweldige kansen om de positie van 'poort van Europa' verder uit te bouwen. De ervaring die Nederland heeft in het klantgericht 'grenzenloos' vervoeren alsmede de gigantische investeringen in het transport- en distributienetwerk komen vooral goed van pas nu de EG-binnengrenzen worden geslecht en in Midden- en Oost-Europa een potentiële nieuwe groeiomgeving ontstaat. Maar de positie van Nederland is niet vanzelfsprekend. Terecht wordt in de *Vierde nota over de ruimtelijke ordening* aandacht besteed aan het ontstaan van nieuwe economische centra in het midden en zuiden van Europa. Ook binnen noordwest Europa is het krachtenveld sterk in beweging (bijvoorbeeld de aanleg van de Kanaaltunnel en de sterker wordende positie van de haven van Hamburg). Bovendien moeten we beseffen dat onze positie in het nieuwe Europa der regio's voor een belangrijk deel wordt bepaald door het achterland, waarbij de ontwikkelingen in Duitsland en Frankrijk voor ons meer een gegeven zijn.

Het Nederlandse bedrijfsleven en de overheid zullen daarom gezamenlijk slagvaardig op de nieuwe ontwikkelingen moeten inspelen. Het gaat daarbij niet alleen om het transport en de fysie-



ke distributie. Tevens zal alert en actief moeten worden geïnvesteerd in de totale logistieke keten en de daarbij behorende infra- en superstructuur, waarvan het telecommunicatie- en informatienetwerk nadrukkelijk onderdeel uitmaakt. Kortom, inspelen op het tot stand brengen van een wereldomvattend transport- en distributiesysteem waarin onze mainports als hersenknooppunten van een mondiaal netwerk excelleren.

De gateway-functie is niet alleen van belang voor de economie van onze regio; integendeel het hele land is daarbij betrokken. Nederland is binnen dat nieuwe Europa eigenlijk als één regio te beschouwen. Discussies over investeren in of buiten de Randstad zijn in dat opzicht dan ook 'provinciaals' en niet opportuun. Waar het om gaat is een optimale allocatie van relatief schaarse middelen over het gehele land. In de Randstad gaat het dan primair om een selectief doch positief beleid gericht op het letterlijk en figuurlijk creëren van voldoende ruimte voor die kernactiviteiten die de kracht van de toegangspoort bepalen met complementair daaraan de benutting van de vervoersassen die tot ver in Europa reiken. De overheid, en dan bedoelen we nadrukkelijk ook de provinciale overheid, staat in voorwaardenscheppende zin voor een aantal strategische beslissingen die van eminent belang zijn voor deze gateway-functie. Vooral de fysieke infrastructuur zal drastisch moeten worden aangepakt. Het gaat daarbij met name om investeringen gericht op versterking c.q. capaciteitsuitbreiding van de mainports Rotterdam en Schiphol zelve, alsmede de verbindingen met het achterland van de Rijn-Scheldedelta: Noord-Frankrijk (TGV, Delta-goederenspoorlijn en Kanaaltunnel), en vooral ook Duitsland (TGV, Betuwelijn, railservicecentra, zesbaksduwvaart, enzovoort).

De uitbreidingen rondom de mainports worden gefrusteerd door de beperkte aandacht voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer in het verle-

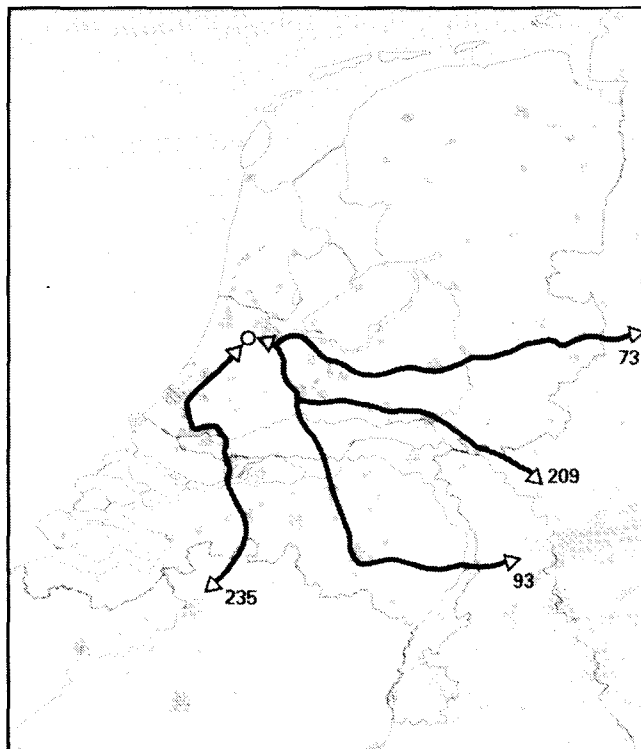
den. De congestie in de Randstad en te weinig ruim baan voor het zakelijke verkeer zijn een regelrechte bedreiging voor de gateway. Er zal binnen de Randstad een hoogwaardig openbaarvervoersnet van de grond moeten komen dat zich qua snelheid, frequentie en flexibiliteit kan meten met de metro's in Londen en Parijs. Dit vraagt niet alleen om forse uitbreidingen van met name de railverbindingen, het vergt vooral ook afstemming tussen de diverse vormen van openbaar vervoer. Hier ligt een taak voor een op te richten 'Randstad transport autoriteit'. De tijd dringt. Voor een verdere ontwikkeling van de mainports is een slagvaardige uitvoering van een geïntegreerd Randstad verkeers- en vervoersplan dan ook onontbeerlijk. De overheid zou zich daarbij moeten verplichten de hiervoor noodzakelijke procedures binnen twee jaar te doorlopen. En als we vervolgens de uitvoering daadwerkelijk binnen acht jaar laten geschieden, dan zijn we goed en tijdig voorbereid op de uitdagingen die de 21e eeuw ons zal bieden.

Tot slot nog dit. De discussie over de vraag of voor een slagvaardig beleid het binnenlands bestuur eerst moeten worden gereorganiseerd, is weinig relevant. Te lang al is politiek Nederland hierdoor verlamd. Voor de bedrijven is het helemaal niet interessant of ze nu te maken hebben met een gemeente- of agglomeratiebestuur, met een provincie- of Randstadbestuur. De overheid – in welke samenstelling dan ook – zal samen met het bedrijfsleven moeten anticiperen op de nieuwe economische krachtsverhoudingen, zoals die in het Europa der regio's zullen gaan gelden.

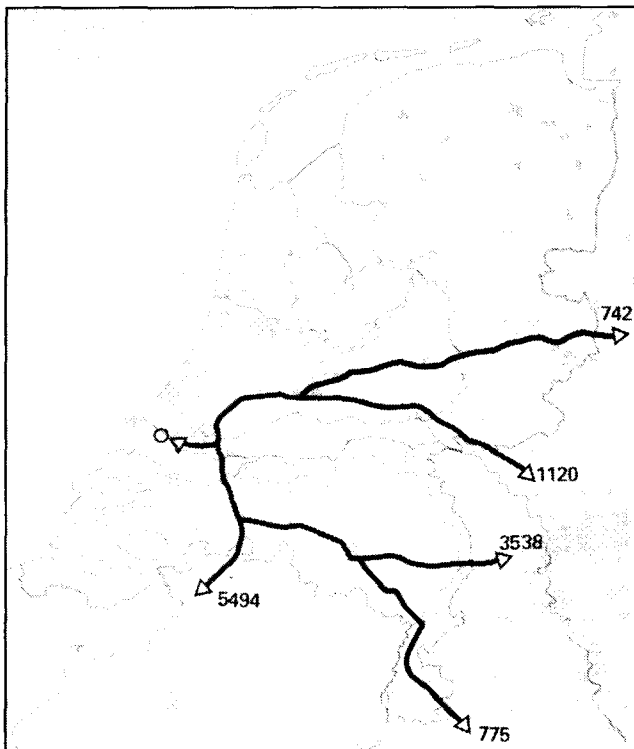
(S. Patijn)

(R.J. de Wit)

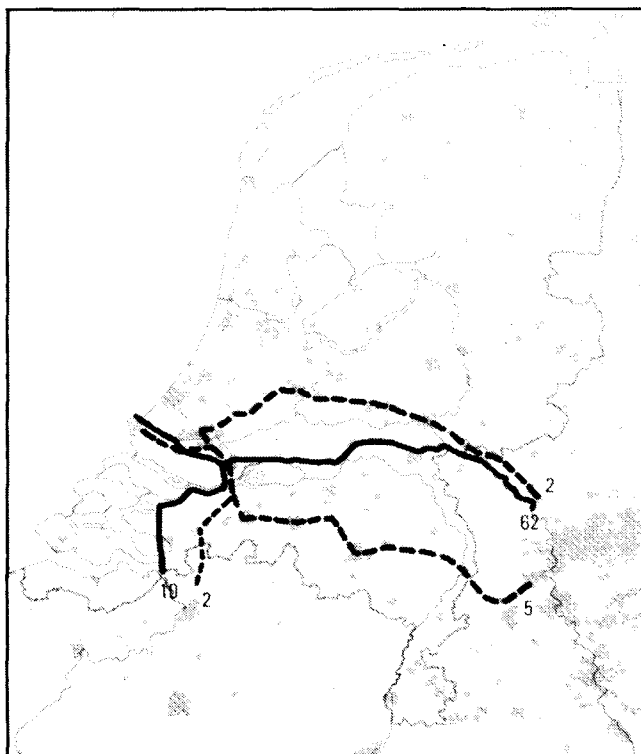
Wegverkeer van en naar Schiphol (x 1000 ton in 1983)



Wegverkeer van en naar de Rotterdamse haven (x 1000 ton in 1983)

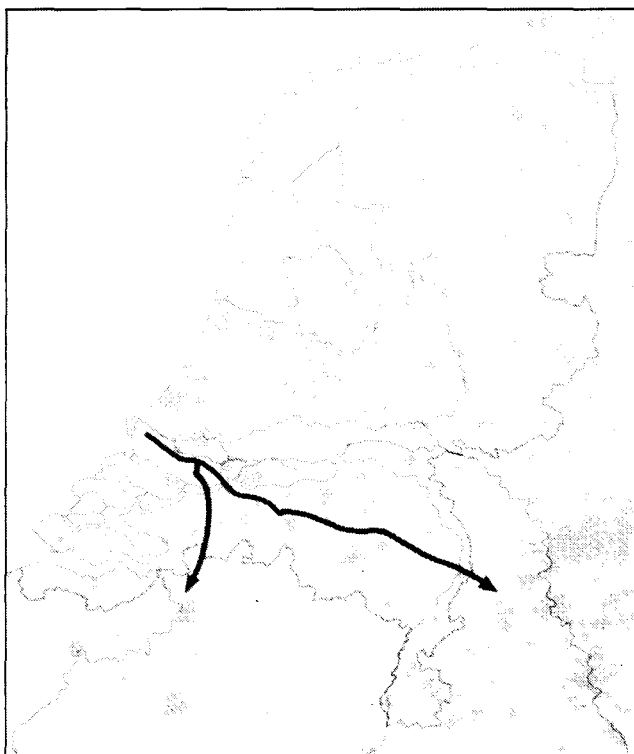


Vervoer over water en spoor van en naar de Rotterdamse haven



— over water (x mln. ton in 1983)
 - - - over rail (x mln. ton in 1986)

Vervoer per pijpleiding van en naar de Rotterdamse haven



Bron: Ministerie van VROM, *Vierde nota over de ruimtelijke ordening*, deel a, Den Haag, 1988, blz. 107.