

# Het Structuurschema verkeer en vervoer

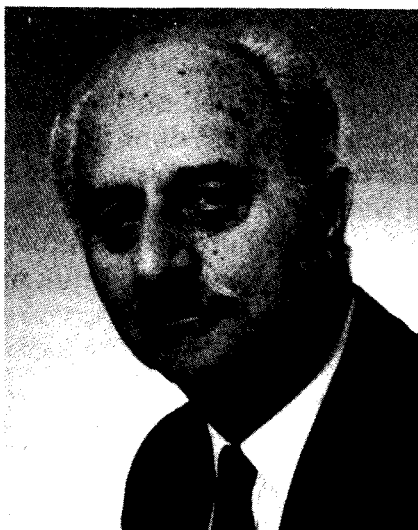
Op de discussiedag "Verkeer en vervoer tot 2010", georganiseerd door het Nederlands Studiecentrum, meldde de secretaris-generaal van het departement van Verkeer en Waterstaat dat zijn ministerie met het *Tweede structuurschema verkeer en vervoer* de door het verkeer ontstane milieu- en congestieproblematiek te lijf gaat met een arsenaal van nieuwe ingrediënten: de 'nouvelle cuisine' van V en W. Men moge het de secretaris-generaal vergeven dat hij de wat kwijnende 'nouvelle cuisine' als lichtend voorbeeld hanteert voor de huidige dynamiek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het schema is toch een goed stuk werk.

Het hoofddoel van het schema is het ontwerpen van een strategie voor het verkeers- en vervoersbeleid waarin een evenwicht wordt gezocht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en mobiliteit. Het schema zelf spreekt van vier zogenaamde 'luiken', te weten verbetering van de bereikbaarheid, geleiding van de mobiliteit, verbetering van de leefbaarheid en ondersteunende maatregelen.

De vele specifieke maatregelen die voor het bereiken van deze doeleinden worden voorgesteld, gaan ervan uit dat bij het achterwege blijven van deze maatregelen het autoverkeer zeer sterk zal toenemen met als gevolg dat ontoelaatbare congesties zullen gaan optreden. Deze worden voor een belangrijk deel veroorzaakt door het woon-werkverkeer dat door zijn omvang bovendien grote schade aanricht aan de doelmatigheid van het zakelijke personenvervoer en het goederenvervoer. Een belangrijk instrument dat men (op de wat langere termijn) denkt te gaan hanteren is het zogenaamde rekening rijden, aan iedere transporteconoom uit het verre verleden bekend als 'road-pricing'.

De gedachte aan het rekening rijden vindt haar oorsprong in de welvaarts-theoretische stelling dat de prijs van een goed of dienst gelijk dient te zijn aan de marginale maatschappelijke kosten van het produceren van dat goed of die dienst. Aangezien de gebruiker van de weg slechts de gemiddelde kosten betaalt, moet er een heffing komen die gelijk is aan het verschil tussen de marginale en de gemiddelde kosten. Daaronder worden ook milieukosten gerekend. Deze heffing is uiteraard hoger op wegen waar veel verkeer is en gedurende de tijden dat er veel verkeer op de weg is en het laagst waar en wanneer er weinig verkeer is. Men verwacht van zo'n

L.H. Klaassen



maatregel een heilzaam effect op de omvang van het verkeer en de ruimtelijke en temporele structuur ervan.

Nu is die invloed in wezen dezelfde als de invloed die nu reeds van de congestie zelf uitgaat. Daaraan is immers ook een prijs verbonden. Het is jammer dat dit in het schema niet wordt onderkend. Men doet het eigenlijk voorkomen alsof alleen de overheid in staat is iets aan het verkeersbeeld te veranderen en alsof ook de ruimtelijke ordening voornamelijk een zaak van de overheid is. Waarschijnlijk is het steeds spreken over 'ordering' waar 'ontwikkeling' beter op zijn plaats zou zijn geweest, daaraan mede schuld. In elk geval wordt aan de aanpassingen die spontaan uit de maatschappij zelf voortkomen, in het schema nauwelijks aandacht besteed. Niettemin zijn deze aanpassingen aanzienlijk. Zo kwam in de jaren zestig en zeventig als reactie op de toestand die ontstond door het wegtrekken van de bevolking uit de centrale gemeenten van de grote agglomeraties en die uitmondde in omvangrijke congesties, een proces op gang waarbij de arbeidsplaatsen de stedelijke kernen begonnen te verlaten. Bedrijven vestigden zich steeds meer aan de periferie van steden of op nog verder weg gelegen locaties. Dit proces zet zich nog steeds voort en is bij voorbeeld zeer duidelijk merkbaar in de gemeenten rond de grote steden en in de provincies Gelderland en Noord-Brabant. Nadere bestudering van dit proces leert weliswaar dat het een geleidelijk proces is, maar ook een proces dat zich momenteel in praktisch alle grote steden in Europa aan het

voltrekken is en aanzienlijke consequenties voor het verkeersbeeld blijkt te hebben. Er blijkt uit hoe nauw ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersontwikkelingen met elkaar verbonden zijn.

Een diepgaande studie naar de aard en omvang van deze interactie ware als voorbereiding op het Tweede schema dan ook uitermate gewenst geweest, onder andere om beter inzicht te krijgen in de mogelijke ruimtelijke effecten op lange termijn van het rekening rijden, dat immers een aanzienlijk versterkte impuls betekent voor verdere decentralisatie vanuit de grote steden in het bijzonder en de Randstad in het algemeen. De introductie van het rekening rijden zal niet slechts resulteren in een toeneming van de vraag naar openbaar-vervoersdiensten en een daarmee verbonden evenredige verhoging van de capaciteitskosten daarvan, maar wel degelijk ook leiden tot een aanpassing van de ruimtelijke structuur zonder dat daar interventie van overheden aan te pas komt. Hoewel het rekening rijden in principe aanvaardbaar is, zijn de grote steden, die bezig zijn met het verwezenlijken van hun revitalisatieplannen, daarmee waarschijnlijk toch niet onverdeeld gelukkig.

Het is een gemiste kans dat deze effecten niet in beschouwing zijn genomen. Laten we hopen dat bij een volgende serie nota's de Vijfde nota ruimtelijke ordening en het Derde schema verkeer en vervoer tot één nota zullen zijn geïntegreerd, waarin dan uitvoerig aandacht wordt besteed aan de structurele ruimtelijke veranderingen die zich in ons land (en elders) aan het voltrekken zijn. De maatregelen die dit proces op de meest acceptabele wijze kunnen beïnvloeden, kunnen dan worden gebaseerd op een helder inzicht in het verloop van dit proces. Het is jammer dat er de laatste tijd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zo weinig belang aan strategische studies schijnt te worden gehecht.

L.H. Klaassen

# Bereikbaarheid

## Nederland: poort voor het nieuwe Europa?

**De traditionele positie van Nederland als belangrijk distributiecentrum en 'vrachtrijder' van Europa dreigt te worden aangetast door tal van ontwikkelingen, zoals de verschuiving van het economische zwaartepunt in West-Europa en de harmonisatie van de Europese wetgeving. Wil Nederland zijn positie behouden, dan moeten krachtige maatregelen genomen worden, vooral om de bereikbaarheid van de 'mainports' te garanderen. Het personenautoverkeer zal onvermijdelijk moeten worden teruggedrongen.**

### PROF. DR. E. WEVER\*

Eind 1988 verscheen het *Tweede structuurschema vervoer en vervoer* (SVV II). Vooral vanuit de ruimtelijke ordening was hier reikhalzend naar uitgezien. Dit structuurschema zou namelijk duidelijkheid moeten verschaffen inzake het realiteitsgehalte van de pretenties die waren neergelegd in de eerder uitgebrachte *Vierde nota ruimtelijke ordening*. Het SVV II heeft die duidelijkheid gebracht: evenals in de 'Vierde nota' staat 'Nederland-distributieland' centraal, alsmede de daarmee samenhangende noodzaak de Randstad bereikbaar te houden. Het is echter niet de enige doelstelling van het structuurschema. Getracht wordt een evenwicht te vinden tussen de voor onze economie zo belangrijke transport- en distributiefunctie, de vrijheid voor een ieder om te reizen op zijn/haar eigen wijze en de wens om Nederland voor ons allen leefbaar te houden. Dat niet iedereen staat te juichen bij de uitkomst van de gemaakte afweging was vooraf te voorspellen. Toch lijkt het resultaat redelijk evenwichtig.

In deze beschouwing wordt ingegaan op enkele ontwikkelingen die betrekking hebben op de positie van Nederland in het Europa van nu en straks en die derhalve zowel met onze functie van 'poort van Europa' als 'vrachtrijders van Europa' samenhangen. Deze ontwikkelingen hebben vooral te maken met het begrip bereikbaarheid. Daarmee wil niet gezegd zijn dat de beide andere doelstellingen uit het SVV II van minder groot belang zouden zijn. Aan deze doelstellingen wordt in de andere bijdragen aandacht besteed.

#### Nederland-distributieland

Zoals vaak bij leuzen is de suggestie die opgesloten ligt in 'Nederland-distributieland' zowel feitelijk als beleidsmatig overdreven. Feitelijk overdreven, omdat de transportsector volgens de nota goed is voor niet meer dan zo'n 7% van ons nationale inkomen (overigens nog altijd het respectabele bedrag van f 23 miljard), hetgeen bij benadering gelijk is aan het aandeel van de landbouw. Beleidsmatig is de leus ook overdreven. Bij transport gaat het om het vervoer van goederen van een herkomst- naar een bestemmingsgebied. De Nederlandse transportsector is beslist niet alleen gebaseerd op buitenlandse of overzeese oorsprong- en bestemmings-

gebieden (overslag). Van de ca. 7.500 bedrijven werken er 'slechts' 2.200 internationaal. De gemiddelde ritafstand is zelfs minder dan 100 km, hetgeen illustreert dat de binnen Nederland gegenereerde goederenstromen, bij voorbeeld door de industrie, zeker zo belangrijk zijn. Als (om een andere leus te gebruiken) 'Nederland-produktieland' aan betekenis zou inboeten, zou dat consequenties hebben voor 'Nederland-distributieland'.

Ondanks deze relativisering staat het buiten kijf dat de sector 'transport en distributie' binnen de Nederlandse economie een niet te verwaarlozen positie inneemt. Dit hangt mede samen met de aanwezigheid van de 'mainports' Rotterdam en Schiphol. Een feit is ook dat de Nederlandse transportondernemingen een vergelijking met buitenlandse ondernemingen met glans kunnen doorstaan. Hoe zou men anders in staat zijn geweest om 27% te verwerven van het totale intra-EG-grensoverschrijdende vervoer (20% bij de aanvoer, 32% bij de afvoer). Het zou echter onjuist zijn hieruit te concluderen dat er niets aan de hand is, wanneer we er althans in slagen de vrachtwagens te laten rijden: er zijn wel degelijk wolven aan de Nederlandse transportlucht.

#### Recente ontwikkelingen in West-Europa

Binnen West-Europa is een aantal gebieden in economisch opzicht duidelijk in opkomst. In hoeverre dit zal leiden tot een relatieve verschuiving van het Europese economische zwaartepunt is nog een punt van discussie<sup>1</sup>. Daarbij is vooral van belang hoe optimistisch c.q. pessimistisch men aankijkt tegen de mogelijkheden om in de traditionele industriegebieden in korte tijd een succesvolle herstructurering door te voeren. De ervaringen lijken tot nu toe het geloof in een snel succes nauwelijks te rechtvaardigen.

De recent opgekomen gebieden, daarover bestaat geen misverstand, liggen verder van Nederland verwijderd dan de 'oude' groeigebieden. Een factor die daarbij een rol heeft ge-

\* Vakgroep economische geografie, Faculteit beleidswetenschappen aan de Katholieke Universiteit Nijmegen.  
1. W. van der Ham, Een trek naar het zuiden? *Intermediair*, jg. 25, 10 februari 1989, blz. 25-31.

speeld is de uitbreiding van de EG in zuidelijke richting (Spanje, Portugal, Griekenland). Een andere factor is de ongelijke bevolkingsontwikkeling binnen de EG. De zuidelijk van Nederland gelegen landen laten de sterkste toename zien. Ook al is het bnp per hoofd van de bevolking in landen als Spanje en Portugal nog relatief laag, op termijn zal de groei van de bevolking economisch niet zonder gevolgen blijven. Bovendien dient men zich te realiseren dat Spanje qua inwonertal (40 mln) een markt vormt die aanmerkelijk groter is dan die van de Scandinavische landen Denemarken, Noorwegen, Zweden en Finland samen (22 mln). Een derde factor is de nu al jarenlange florissante economische ontwikkeling van de landen en gebieden rond de Alpen. Behalve op de ontwikkeling in Zwitserland en Oostenrijk kan hier worden gewezen op de voortgaande gunstige ontwikkeling in Noord-Italië en op de opkomst van gebieden in Zuidoost-Frankrijk en Zuid-Duitsland<sup>2</sup>. Omdat West-Duitsland onze belangrijkste handelspartner is, zal bij de ruimtelijke ontwikkelingen daar iets langer worden stil gestaan.

In West-Duitsland zijn de traditionele zware-industriegebieden, zoals het Ruhrgebied en Saarland, in een ingrijpend herstructureringsproces gewikkeld. Dit komt duidelijk tot uiting in gegevens van Gaebel<sup>3</sup>, die de economische ontwikkeling in de vijftien grootste agglomeraties in West-Duitsland heeft beschreven. Voor indicatoren als: toename van de bevolking, toename van het aantal banen, werkloosheid, bruto toegevoegde waarde per capita, koopkracht en aandeel van economische groeisectoren, scoorde München veruit het positiefst. De agglomeratie Rhein-Ruhr-Nord, het eigenlijke Ruhrgebied, bevond zich constant in de staart van de ranglijst. Het hoogst bereikte was een twaalfde plaats.

Voordat hier al te overdreven conclusies uit getrokken worden, moet hieraan worden toegevoegd dat de ontwikkeling in de voor Nederland belangrijke markt Noordrijn-Westfalen veel minder negatief is dan wel eens wordt aangenomen. Tot dit gebied behoren naast het Ruhrgebied ook agglomeraties als Aken, Bielefeld, Düsseldorf en Keulen. Men mag verwachten dat de Bondsregering het zich nauwelijks kan veroorloven het eigenlijke Ruhrgebied niet te hulp te schieten. Dit blijkt wel uit de recente plannen van een aantal grote bedrijven, zoals VEBA, Bayer, IBM, Daimler-Benz, Deutsche Bank om juist in dit gebied activiteiten te ontplooiën. Mede gezien de nu al gunstige ontwikkelingen rond Düsseldorf en Keulen, lijkt het weinig realistisch om aan te nemen dat een voor de Nederlandse economie essentiële markt, Noordrijn-Westfalen, langzaam maar zeker wegzakt.

## Achtergronden en consequenties

De economische verschuivingen binnen West-Duitsland kunnen net als in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk in verband worden gebracht met sectorale veranderingen in de economie. De internationale arbeidsverdeling leidt er toe dat gebieden als West-Europa zich steeds meer moeten gaan toeleggen op de fabricage van kennisintensieve producten en op zakelijke dienstverlening. Na 1945 konden Europese economieën hun groei aanvankelijk nog ontleen aan nieuwe 'leading sectors' uit de basis- of zware industrie: ijzer- en staalindustrie, aluminiumindustrie, olieraffinaderijen, petrochemische industrie. Die tijd is voorbij. Als scheepsbouwname zijn landen als Nederland en Zweden al lang afgelost door Zuid-Korea en Brazilië. De ijzer- en staalindustrie is in de meeste Westeuropese landen (met Nederland als positieve uitzondering) van paradepaard veranderd in zorgenkind. De basischemie probeert thans in snel tempo over te schakelen op activiteiten hogerop in de produktiekolom.

Vergeleken met de 'oude' groeisectoren zijn de 'nieuwe' zoals de micro-elektronica-sector kennisintensiever. Voor de produktie is relatief meer hooggeschoold personeel nodig.

De producten zijn weinig volumineus en relatief licht. De hoge toegevoegde waarde heeft het probleem van de kosten die met de overbrugging van de fysieke afstand samenhangen sterk gereduceerd. Het goedkope bulktransport per schip verliest in relatieve zin dan ook terrein aan het dure transport per vliegtuig. Tegelijkertijd zien we echter, door gewijzigde opvattingen over voorraadvorming, doorlooptijden en uitbesteding de aandacht voor logistiek toenemen.

Bij de overgang naar een geheel andere categorie van leading sectors hebben de gebieden die sterk werden gedomineerd door de 'oude' leading sectors het moeilijk gekregen. Niet in die zin dat ze de bestaande economische activiteiten zagen vertrekken. De nieuwe leading sectors stelden echter wel andere eisen aan hun vestigingsplaats dan in de 'traditionele' industrie gebruikelijk was. Voorheen als van secundair belang beschouwde factoren zoals een plezierige woon- en leefomgeving werden belangrijker. De 'traditionele' industriegebieden konden met hun negatief imago niet tippen aan het imago van de Engelse en Franse Riviera of het Alpengebied. Aydalot wijst nog op een ander aspect: "It seems as if a century of capitalist industry has led to the creation of structures that are not pliable enough to innovate and too cumbersome and unwieldy to allow for new initiatives"<sup>4</sup>.

Deze ontwikkeling is van belang voor de distributiefunctie van Nederland. Een nog steeds populaire opvatting is dat de sterke positie van onze 'mainports' Rotterdam en Schiphol samenhangt met hun ideale ligging binnen Europa. Voor Rotterdam komen daar dan nog twee min of meer 'unieke' voordelen bij: de aanwezigheid van een diepzeehaven en een ideale binnenvaartverbinding met het belangrijke Duitse achterland. Elk van deze drie aspecten heeft echter iets aan betekenis ingeboet. Hoe gunstig Rotterdam en Schiphol ook liggen, men kan moeilijk beweren dat de situatie steeds idealer wordt. Daarnaast treedt in het overzeese vervoer een sterke uitbreiding op van het containervervoer. Recent is in de pers nogal wat aandacht besteed aan de concurrentie tussen Rotterdam (ECT) en Zeebrugge op het terrein van dit containervervoer. Het ging daarbij om een miljardencontract met de Amerikaanse rederij Sealink. Zo'n vijftien jaar geleden zou alleen al de gedachte dat Zeebrugge met Rotterdam zou kunnen concurreren achteloos zijn weggewuifd. Zeebrugge is thans echter wel degelijk een concurrent. Dit hangt onder andere samen met het feit dat de overzeese aan- en afvoer van containers niet plaatsvindt in schepen die een zodanige diepgang hebben dat ze een diepzeehaven behoeven. Weliswaar neemt de Rijn in betekenis iets toe bij het vervoer van containers vanuit het binnenland, maar het overgrote deel van de containers wordt vervoerd per vrachtauto over autowegen en die hebben ze elders ook.

Voor Schiphol geldt in wezen hetzelfde verhaal, zij het dat er in de luchtvaart nauwelijks sprake is van 'unieke' factoren zoals de diepzeehaven of Rijn bij Rotterdam. De economische opkomst van nieuwe gebieden ten zuiden van Nederland zal de positie van Schiphol ten opzichte van nu reeds grotere vracht-luchthavens als Parijs en Frankfurt zeker niet gemakkelijker maken.

Met het bovenstaande wil niet gezegd zijn dat de positie van onze mainports op korte termijn echt bedreigd is. Rotterdam is nog steeds veruit de grootste haven binnen de EG. Het goedertransport tussen de Rijnmond en West-Europa concentreert zich nog altijd voor circa 80% op de relatie Rijnmond-Antwerpen, Brussel, Gent en de relatie Rijnmond-Ruhrgebied. Over Noordrijn-Westfalen is al het een en ander gezegd; de perspectieven voor Antwerpen/Brussel/Gent

2. J. Uhrich, *La France inverse?*, Parijs, 1987.

3. W. Gaebel, Disparities in development between agglomeration areas in the Federal Republic of Germany, *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, jg. 32, 1988, blz. 179-191.

4. Ph. Aydalot, Questions for regional economy, *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, jg. 75, 1984, blz. 4-14.

worden over het algemeen hoog ingeschat. Schiphol weet zich al jarenlang te handhaven in de Europese concurrentiestrijd. Wat wel gezegd wil zijn, is dat deze posities al enige tijd niet meer vanzelfsprekend zijn. Handhaving of liever nog versterking van deze posities betekent, om met Simons te spreken, dat optimaal aangesloten moet worden bij wat 'vervoerend Nederland' nu al in zijn vaandel meent te kunnen voeren: "kwaliteit, service, snelheid, betrouwbaarheid en dat alles tegen concurrerende prijzen"<sup>5</sup>. De tijd is voorbij dat de 'anderen' niet zonder ons kunnen en dat wij vanuit die machtspositie rustig kunnen afwachten wat er gebeurt. Tegen die achtergrond is de handhaving van de internationale bereikbaarheid van onze mainports voor het zakelijk verkeer en het goederenverkeer van vitale betekenis. Een 'poort van Europa' kan zich niet veroorloven dat men door die poort gaat en dan in kilometers lange files belandt. De 'vrachtrijders van Europa' worden geacht vracht te vervoeren.

## Toekomstige ontwikkelingen in Europa

### Kanaaltunnel en hoge-snelheidstrein

Een ontwikkeling die nogal wat tongen in beweging heeft gezet, is bouw van de Kanaaltunnel en de mogelijke consequenties daarvan voor de Nederlandse economie en meer in het bijzonder voor 'Nederland-distributieland'. Hierbij speelt onder andere een rol dat Rotterdam ook een mainport-functie vervult voor het Verenigd Koninkrijk. Ruim 15% van de in Rotterdam overgeslagen lading gaat daarheen of komt er vandaan. Simons<sup>6</sup> veronderstelt dat de gevolgen voor Rotterdam beperkt zullen zijn: "Men kan evengoed stellen dat de achterlandpotentie gaat toenemen (...) Zeker is wel dat, meer dan in het verleden, Rotterdam en Nederland op hun qui vive moeten zijn. Zo is het met name zeer wel mogelijk, dat het huidige spoorwegtransport vanuit Noord-Italië en het Rhonegebied via Rotterdam naar het Verenigd Koninkrijk, zo'n 30.000 containers, de directere weg door de Kanaaltunnel zoekt". Iets meer zorg klinkt door bij Nijkamp en Ruijgrok<sup>7</sup>: "In de eerste plaats zijn de treinverbindingen door de Eurotunnel vooral op de as Londen-Parijs gericht, zodat Nederland geen directe aansluiting op dit netwerk heeft. Daarnaast is de Franse infrastructuur die nu vanaf Calais gepland wordt volledig gericht op de bouw van twee nieuwe autoroutes in zuidelijke richting, waardoor Nederland opnieuw buiten de vaart der volkeren dreigt te komen liggen".

Van Hagen en De Vries<sup>8</sup> onderzochten met een potentiaalmodel de ruimtelijk-economische invloed van de Kanaaltunnel en de hoge-snelheidstrein (hst). Het model geeft aan tot hoeveel economische activiteiten een regio toegang heeft, rekening houdend met de te overbruggen fysieke afstand. Zoals mocht worden verwacht stijgt de potentiaalwaarde bij opnemng van zowel het Europese hst-net als de Kanaaltunnel sterk voor Nord/Pas-de-Calais. Maar ook Belgisch Brabant en de regio rond Keulen krijgen een meer 'centrale' Europese ligging. West-Nederland profiteert eveneens, zij het dat de 'winst' geringer is. Mogelijk nog interessanter is de vergelijking van de uitkomsten voor berekeningen waarbij Nederland wel en niet is aangesloten op het hst-net. Zelfs voor gebieden als Belgisch Brabant en de regio Keulen blijkt het voor de potentiaalwaarde nauwelijks verschil uit te maken of Nederland nu wel of niet op het net wordt aangesloten. Hoewel dit uiteraard mede samenhangt met de kleine markt in Nederland, is die uitkomst tegen de achtergrond van het feit dat wij prat gaan op onze centrale positie binnen Europa opvallend, zo niet teleurstellend.

Overigens wordt er wel eens getwijfeld aan de economische betekenis van de hst, die in principe immers gericht is op personenvervoer. Deze twijfel lijkt enigszins lichtzinnig. Ongetwijfeld zal er een negatief psychologisch effect optreden wanneer de Nederlandse poort van Europa niet op het

internationale net van hoge snelheidstreinen wordt aangesloten. Bovendien beklemtonen Ter Brugge en Pellenburg dat de train à grande vitesse (tgv) tussen Lyon en Parijs voor een duidelijke economische impuls heeft gezorgd<sup>9</sup>. Vergeleken met de situatie vòòr de tgv werd 49% extra zakelijke reizen gemaakt. De toeneming van het aantal zakelijke reizen per tgv overtrof dan ook verre de afnemng van het aantal reizen per vliegtuig. Voor reizen met als doel de aan- en verkoop van producten nam het aantal treinreizen toe met 141%, dat per vliegtuig af met 36%. Voor diensten en interne ondernemingscontacten waren de percentages +247 en +220 respectievelijk -38 en 35. De toegenomen economische integratie leidde daarnaast nog tot de volgende conclusie: "Anders dan vooraf was verwacht, leidt de tgv er niet toe dat de actieradius van dienstverlening vanuit de Parijse regio zodanig wordt vergroot dat ze de positie van dienstverlenende bedrijven in het gebied Rhone-Alpes ondermijnt. Het omgekeerde is het geval. Diensten van oorspronkelijk regionale schaal uit Rhone-Alpes breiden hun activiteiten uit tot Parijs en de totale nationale markt, zonder daarbij hun 'provinciale' ligging als last te ervaren"<sup>10</sup>.

### Europese eenwording

De harmonisatievoorstellen van de Europese Commissie in het kader van de Europese eenwording zullen voor de transportsector zeker consequenties hebben. Ook de lokatie van bedrijvigheid zal hierdoor beïnvloed worden, zodat de oorsprong en de bestemming van goederen kan veranderen. De met nationale maatregelen 'kunstmatig' verkregen concurrentievoordelen zullen geleidelijk gaan verdwijnen. Thans nog sterke punten van Nederland die men met de opkomst van het ene Europa ziet verzwakken zijn onder andere onze soepele vestigingswetgeving, ons gunstige fiscale klimaat voor bedrijven en onze economische en politieke stabiliteit. Daar staat tegenover dat de kleine Nederlandse markt straks als nadeel ook verdwijnt. Andere zwakke punten van het Nederlandse vestigingsklimaat zullen echter blijven bestaan. Onze loonkosten worden nog altijd als hoog ervaren. En ondanks de recente verlaging kennen wij ontegenzeggelijk een hoog toptarief in onze inkomstenbelasting. Nederland zou hierdoor in het Europa van na 1992 minder aantrekkelijk kunnen worden als vestigingsplaats voor bedrijvigheid.

Een mogelijk gevolg van de Europese eenwording is dat grotere ondernemingen ertoe zullen overgaan de productie te concentreren in een beperkt aantal ondernemingen en waarschijnlijk ook fabrieken, nu de (politieke) noodzaak om in nagenoeg ieder land aanwezig te zijn komt te vervallen. Zo'n concentratie kan schaalvoordelen opleveren, met name voor producten die niet gevoelig zijn voor culturele verschillen. Welke lokaties men zal uitbreiden en welke men zal sluiten hangt van een groot aantal factoren af. Naast de produktiekosten en de mogelijkheid de vereiste arbeidskrachten aan te trekken zullen ook de kenmerken van de omgeving een belangrijke rol spelen. Niet alleen de eerder genoemde woonomgeving kan worden genoemd, maar ook de aanwezigheid van verkeerscongestie. De wens van de bedrijven zelf, maar ook van hun afnemers, om in het kader van de toegenomen concurrentie de voorraden te verminderen en te werken met 'just-in-time'-regelingen staat vanzelfspre-

5. J.G.W. Simons, De gevolgen van de Kanaaltunnel, *ESB*, jg. 73, 20 juli 1988, blz. 677-681.

6. Idem, blz. 680.

7. P. Nijkamp en C.J. Ruijgrok, Infrastructuur en ruimtelijk economische ontwikkeling, *Tijdschrift voor Vervoerswetenschappen*, nr. 3, 1987, blz. 326-338.

8. M. van Hagen en M.J. de Vries, *De ruimtelijk-economische gevolgen van een tgv-net/Kanaaltunnel voor het kerngebied van noordwest Europa*, Verslagen van leeronderzoek G & P, Vakgroep toegepaste geografie en ruimtelijke planning, RU-Utrecht, 1986.

9. R. ter Brugge en P.H. Pellenburg, Een hoge snelheidstrein voor Nederland?, *Geografisch Tijdschrift*, nr. 1, 1988, blz. 69-80.

10. Idem, blz. 75.

kend op gespannen voet met een slechte bereikbaarheid. Gegeven de reeds beschreven recente ontwikkelingen in West-Europa is het dus allerminst vanzelfsprekend dat de voor de transportsector uiterst belangrijke grote industriële producenten zich ook in de nabije toekomst in grote getale in Nederland zullen vestigen.

Ook in de transportsector zelf lijken enkele sterke punten van Nederland verzwakt te worden. Verkennis, Van Dongen en Groot wijzen er onder meer op dat alleen Nederland een entrepotsysteem kent waarbij de controle uitsluitend administratief wordt afgehandeld en niet via fysieke controle door de douane<sup>11</sup>. Door de harmonisatie zal een zelfde situatie in de andere landen ontstaan. Ook de vaak geroemde soepele houding van de Nederlandse douane zal nauwelijks meer van betekenis zijn. Ten slotte zullen de lage lpg- en dieselolieprijzen tot het verleden gaan behoren.

Ook hier geldt weer dat de relatief hoge lonen van de chauffeurs in Nederland niet door de harmonisatievoorstellen worden beïnvloed. De Nederlandse chauffeur is volgens een NEA-onderzoek gemiddeld zo'n 11% duurder dan zijn collega in België, Frankrijk en Duitsland. Ten opzichte van landen als Spanje en Portugal zijn de verschillen nog groter. Hoewel lage lonen niet zaligmakend zijn, bestaat de kans dat gezonde Nederlandse transportbedrijven met steeds minder Nederlandse chauffeurs in dienst over Europa uitzwermen. Ook vanwege de voorziene uitbreiding van het contingentenstelsel is het niet meer uitsluitend hypothetisch dat expansieve en concurrerende Nederlandse transportondernemers op de zuidelijke groeiemarkten in Europa gaan opereren.

## Hoofddoelstellingen en afweging

In het SVV II wordt verscheidene malen een duidelijke keuze gemaakt voor 'Nederland-distributieland':

- prioriteit voor het zakelijk verkeer en goederenvervoer;
- versterking van het goederenvervoer per spoor en over water;
- de aanwijzing van hoofdtransportassen;
- sterke stimulering van het openbaar vervoer;
- sterke beperking van het autoverkeer in de verstedelijkte gebieden, met andere woorden bij de mainports;
- aansluiting op het net van hoge snelheidstreinen.

Deze voorstellen kunnen ongetwijfeld de interne en externe bereikbaarheid van Nederland voor het zakelijk vervoer verbeteren. De sleutel ligt duidelijk bij het terugdringen van het niet-zakelijke autoverkeer (met name het woon-werkverkeer) dan wel het effectief scheiden van dit verkeer met het zakelijke verkeer. Eerlijk gezegd is hier niet veel reden voor optimisme. Tegen de achtergrond van een onkostenpost van f 700 mln voor files in 1988<sup>12</sup> kan men zich afvragen of er niet reeds een aanzienlijke spanning bestaat tussen de noodzaak om nu de bereikbaarheid voor 'Nederland-distributieland' te verbeteren, en de mogelijkheden daarin op korte termijn te voorzien. En dan zwijgen we nog over de onderlinge spanning tussen de drie hoofddoelstellingen: bereikbaarheid, individuele vrijheid en leefbaarheid.

De bijdrage van het openbaar vervoer aan de beperking van de automobiliteit is nog altijd beperkt, ondanks het feit dat we al meer dan veertig jaar bezig zijn hierin verandering te brengen<sup>13</sup>. Ongetwijfeld hebben we onze voorkeur voor het openbaar vervoer in het verleden fanatiek, maar wel uitsluitend met de mond beleden. Uit de nota *Ruimtelijke verkenningen hoofdinfrastructuur* van de Rijksplanologische Dienst blijkt dat Nederland tot nu toe zeker geen openbaarvervoerland bij uitstek is. Niet verrassend is dat wij in Europa per vierkante kilometer de grootste dichtheid aan autowegen kennen. Ondanks onze hoge bevolkingsdichtheid, een gunstig uitgangspunt voor openbaar-vervoervoorzieningen,

blijkt uit diezelfde nota dat de dichtheid van ons spoorwegnet (per vierkante kilometer) duidelijk achterblijft bij niet alleen het nog kleinere België, maar ook bij veel grotere landen als West-Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Toch rekent het SVV II voor het terugdringen van de automobiliteit op een unieke krachttoer van het openbaar vervoer.

Tijd (te veel tijd?) zal nodig zijn. Het systeem van 'rekening rijden', niet de minst belangrijke en in ruimtelijk opzicht zeker de meest rechtvaardige mobiliteitsgeleidende maatregel, zal immers pas na 1995 ingevoerd kunnen worden. De ontwikkeling op de wegen staat in de tussentijd echter niet stil. Zonder de dadendrang van de huidige beleidsvoerders in twijfel te trekken, moeten we maar hopen dat alles sneller kan dan vroeger. In de nog steeds boeiende publikatie *De ontwikkeling van het westen des lands* uit 1958 (!) kan men namelijk twee spoorwegprojecten aantreffen, die pas sinds kort zijn gerealiseerd. Op bladzijde 133 wordt opgemerkt: "Ter ontlasting van een groot gedeelte van bovengenoemde lijn (Amsterdam-Haarlem-Den Haag-Rotterdam, EW) is voorts de directe verbinding van Amsterdam door de Haarlemmermeer via Schiphol naar Leiden, die reeds lang door de NS wordt overwogen, van groot belang". En even later: "Verder is van belang de (spoor)verbinding van Lelystad naar Amsterdam".

## Conclusie

Het SVV II bevat een evenwichtige afweging tussen de drie hoofddoelstellingen: bereikbaarheid, individuele keuzevrijheid en leefbaarheid. Sinds de samenstelling van het SVV II is er echter wel het een en ander gebeurd. Gezien de nu al zorgwekkende situatie wordt het steeds duidelijker dat een verbetering van de bereikbaarheid voor het zakelijk verkeer hard nodig is, als Nederland in het Europa van nu en morgen distributieland en vrachtrijder van Europa wil blijven.

Ook de snel groeiende bezorgdheid voor ons milieu is terecht. Alom wordt erkend dat het een harde en dure noodzaak is om de leefbaarheid voor ons allen te verbeteren, onder andere via geleiding van de mobiliteit. Wil men voorkomen dat over ruim 30 jaar een citaat uit het SVV II wordt aangegrepen om goede voornemens en beperkte resultaten te illustreren, dan zullen ongetwijfeld veel meer middelen moeten worden ingezet. Men zal er ook niet aan ontkomen om de doelstelling 'individuele keuzevrijheid' voor hele gebieden in Nederland terzijde te schuiven.

Het SVV II bevat een groot aantal maatregelen die op zich goed en noodzakelijk zijn. Natuurlijk zijn er interessante discussies te houden over de vraag of de Nederlandse automobilist intelligent genoeg is om de voor hem aan 'road pricing' verbonden kosten te omzeilen. De noodzaak voor een op korte termijn te realiseren mobiliteitsgeleiding wordt daarmee echter niet minder. De vraag is alleen hoe snel de verschillende voorgestelde maatregelen hun uitwerking zullen hebben op de nu reeds zorgelijke situatie. Het lijkt niet helemaal uitgesloten dat er meer tijd nodig zal zijn dan er beschikbaar is om 'Nederland-distributieland' en de 'vrachtrijders van Europa' (èn voor het milieu) overeind te houden. Vandaar het vraagteken in de titel van deze bijdrage.

E. Wever

11. A. Verkennis, R.C. van Dongen en C.S. Groot, 1992, *Pleisterplaats op weg naar 2015. Een verkenning naar de ruimtelijke consequenties van de voltooiing van de interne markt*, Studierapport nr. 46, Rijks Planologische Dienst, Den Haag, 1988.

12. *Tweede structureelschema verkeer en vervoer*, blz. 31. Zie ook McKinsey & Co., *Afrekenen met files*, 1986.

13. H. Blom, De nota verkeer en vervoer, *Rooilijn*, nr. 10, 1988, blz. 289-292.