

Nederland vervoersland

De Nederlandse binnenvaart, havens, weg- en luchttransport nemen een sterke positie op de Europese vervoersmarkt in. Door de internationale oriëntatie is de concurrentiekracht groot. Het relatief laagwaardige karakter van een groot deel van de distributiestromen betekent echter dat de directe economische opbrengst kleiner is dan men op grond van de omvang van de goederenstromen zou verwachten. Gezien de hoge arbeidskosten en de steeds strengere milieu-eisen is versterking van de Nederlandse positie in activiteiten met een hoge toegevoegde waarde noodzakelijk.

DRS. G.J. KOOPMAN*

Nederlands transport in Europa

Bij het belang van de Nederlandse transportsector wordt veelal gedacht aan het omvangrijke internationale vervoer. Tabel 1 geeft een overzicht van de internationale goederenstromen per vervoerswijze.

De meest omvangrijke internationale goederenstromen in Europa, zowel aan de aanvoer als aan de afvoerkant, lopen door Nederland. Daarmee is de uitgangspositie voor het Nederlandse internationale vervoer zeer gunstig. Evenals in andere landen domineert aan de aanvoerzijde ook in Nederland de zeevaart. Opvallend is de sterke positie die de binnenvaart in het Nederlandse vervoer inneemt; aan de afvoerzijde is dat zelfs de belangrijkste vervoerswijze. De aanvoerstream van de zeevaart en de afvoerstream van de binnenvaart bestaan voor een aanzienlijk deel uit doorvoer in ruime zin. Het gaat hierbij om ongeveer 150 mln. ton. De relatief grote openheid van de Nederlandse economie en de laagwaardigheid (lage waarde/gewicht-ratio) van de Nederlandse handelsstromen vormen echter de belangrijkste verklaring voor de omvang van de goederenstream.

Tabel 1. Internationaal vervoer door vervoerders van alle landen in de EG naar vervoerswijze, 1987, in mln ton^a

	Weg		Zee		Binnenv.		Spoor		Totaal ^c	
	In	Uit	In	Uit	In	Uit	In	Uit	In	Uit
B	41,6	41,6	81,7	45,6	40,4	28,5	11,8	16,1	192,6	131,8
Dk	6,1	6,8	32,3	12,0	-	-	1,8	1,0	40,2	19,8
F	55,8	49,0	190,0	66,7	10,6	17,3	14,4	18,3	270,8	175,9
FRD	66,9	69,1	89,7	42,6	93,3	47,3	35,1	32,5	339,0	191,5
Gr	0,9	0,9	31,3	23,9	-	-	0,8	2,0	33,0	26,8
Irl	1,0	0,9	15,9	5,7	-	-	-	-	16,9	6,6
I	35,9	26,4	208,8	36,8	-	-	24,4	10,3	269,1	73,5
L	1,3	1,6	-	-	1,1	0,8	5,2	3,6	7,6	6,0
Nl	49,0	46,9	249,6	82,7	45,1	105,4	4,5	8,3	348,2	278,1
P	1,8	1,6	21,5	5,8	-	-	0,4	0,3	23,7	7,7
E	10,0	11,4	104,0	43,9	-	-	1,2	1,5	115,2	56,8
UK	15,6	9,6	151,8	150,6	-	-	0,7	0,4	168,1	160,6
Tot	285,9	265,8	1.177	516,3	190,5	199,3	100,3	94,3	1.824 ^b	1.135 ^d

a. Exclusief doorvoer zonder overlading. b. Intra-Europese stromen worden tweemaal geteld. c. Inclusief pijpleidingen. Bron: ECMT, 1990.

Een belangrijk kenmerk van het internationale vervoer is dat deze markt voor zowel herkomst- als bestemmingsland openstaat: samen verdelen zij het gros van het vervoersvolume. Niet alle toegevoegde waarde die samenhangt met het vervoer van deze goederenstromen komt in het Nederlandse vervoer terecht, al zijn de marktaandelen van het Nederlandse wegvervoer en van de Nederlandse binnenvaart zeer groot. De internationale oriëntatie van de Nederlandse vervoersstromen is evident: nergens in Europa is het belang hiervan zo groot als in Nederland. Maar ook het binnenlandse vervoer is in Nederland, zij het minder dan in andere Europese landen, van groot belang; Nederland is een land met een in fysieke zin relatief zeer grote vervoersmarkt.

Bij het verklaren van de relatief grote internationale vervoersstromen lijkt het zinvol om een onderscheid te maken tussen vervoer en distributie. Bij deze laatste term gaat het om activiteiten die door Nederlandse productiefactoren worden verricht ten behoeve van eindproducten voor buitenlandse afnemers waarbij ten opzichte van de waarde van de eindproducten relatief weinig toegevoegde waarde wordt gegenereerd¹. Het gaat daarbij niet alleen om productie ten behoeve van de doorvoer in het vervoer maar ook om activiteiten in andere takken zoals bij voorbeeld die van distributiecentra². Ook het petrochemische complex op Pernis kan als men de definitie ruim opvat hieronder worden begrepen. Vervoer en distributie kunnen dus worden opgevat als twee elkaar deels overlappende begrippen. De sterke distributiepositie van Nederland hangt samen met de gunstige ligging in Europa waardoor de afstanden tot verschillende Europese markten relatief klein zijn³.

* De auteur is medewerker van de afdeling Diensten van het CPB. Dit artikel, waarvan een uitgebreide versie als interne CPB-notitie is verschenen, is op persoonlijke titel geschreven. Met dank aan C.A. Burk, V.P.C.F. Herzberg, A.H.M. de Jong, H.J. Roodenburg, M.O.F.M. v.d. Tillaart, G. Zalm en W. Zant voor hun commentaar op een eerdere versie van dit artikel.

1. Voor een bespreking zie: G.J. Koopman en C.W.A.M. van Paridon, *Enkele ontwikkelingen in de Westduitse economie en hun belang voor Nederland*, CPB, Onderzoeksmemorandum nr. 54, 1989, blz. 19-20.

2. NEI, *Betekenis centrale Europese distributie buitenlandse bedrijven voor de Nederlandse economie*, Rotterdam, 1990.

3. H.J. Roodenburg, *Central locations in the European common market*, CPB, Onderzoeksmemorandum nr. 59, 1990.

De goede verkeersinfrastructuur versterkt de distributiepositie omdat de feitelijke reistijden en/of vervoerskosten naar Europese markten daardoor korter respectievelijk lager worden. Dezelfde invloed gaat uit van goede en goedkope vervoerders. Andersom leidt een sterke distributiepositie tot een groot vervoersaanbod en stimuleert daarmee de vervoerssector. Naast de sterke distributiepositie versterken ook de internationale oriëntatie en de in Nederland relatief grote belangstelling en waardering voor handel en vervoer het Nederlandse internationale transport. Dit aspect komt ook naar voren in het Nederlandse overheidsbeleid op vervoersgebied dat in Europees verband als relatief open en liberaal kan worden gekenschetst terwijl de overheid daarnaast het Nederlandse vervoer heeft bevorderd. Een weerspiegeling hiervan is ook zichtbaar op de binnenlandse vervoersmarkt die ondanks de omvangrijke regulering als relatief concurrerend moet worden gekwalificeerd.

De positie van de vervoerstakingen

Zeevaart

Belangrijke factoren die hebben bijgedragen aan de achteruitgang van de Nederlandse zeevaart zijn het vrijwel geheel verdwijnen van de passagiersvaart, de aanzienlijke protectie door andere landen van nationale vloten en het ongunstige kostenniveau in Nederland. Het proces van 'uitvlaggen' bracht met zich mee dat Nederlandse bemanningen vervangen werden door goedkope buitenlandse, ook al bleef in sommige gevallen het economische beheer in Nederlandse handen. De forse teruggang van de Nederlandse zeevaart blijkt uit de reële produktiedaling tussen 1970 en 1987 met circa 35%, die ertoe leidde dat het aandeel in de produktiewaarde van bedrijven van circa 1% tot ongeveer 0,4% terugliep.

Het resultaat van deze ontwikkeling is dat de Nederlandse zeevaart nauwelijks een rol speelt in de maritieme aan- en afvoer naar en van Nederland: aan de afvoerkant wordt circa 9% van het totale tonnage onder Nederlandse vlag vervoerd; aan de aanvoerkant circa 2%. Het Nederlandse vervoer profiteert daarmee nauwelijks van de zeer omvangrijke vrachtenmarkt die naar schatting in 1987 ruim f 25 mrd. bedroeg. Op dit moment is de vloot vooral geconcentreerd op lijnvaart met een sterke nadruk op containervervoer. Het gaat hier om kwalitatief hoogwaardig transport, hetgeen tot uitdrukking komt in het relatief grote belang van (container)logistiek en het grote aandeel van moderne schepen in de vloot. De Nederlandse zeevaart heeft zich teruggetrokken op relatief hoogwaardige marktsegmenten waarin de positie sterk is. Voor de Nederlandse economie is de tak nog maar van beperkt belang.

Havens

De zeer omvangrijke internationale goederenstromen die door Nederland lopen brengen met zich mee dat Rotterdam sinds 1962 de grootste haven van de wereld is. De sterke groei van de haven vond plaats door een stormachtige ontwikkeling van de overslag van vooral droog en nat massagoed in de jaren vijftig en zestig. Activiteiten van het Gemeentelijk Havenbedrijf droegen er in niet geringe mate aan bij dat de sterke groei van de goederenstromen naar het achterland via Rotterdam liepen. Als gevolg van de beide oliecrises en de achterblijvende wereldhandel in droge bulkprodukten verloor Rotterdam marktaandeel. In de periode 1975-1987 nam het aandeel in de havens in de range Hamburg-Le Havre aan de aanvoerkant af van 51% tot 47% en aan de verhoudingsgewijs kleine maar relatief hoogwaardige afvoerkant van 43% tot 35%. Inmiddels lijken de marktaandelen zich enigszins te stabiliseren.

Een zeer belangrijke ontwikkeling in de stukgoedsector is het toenemende belang van eenheidsladingen (waaronder containervervoer). Dit proces leidde tot een enorme produktiviteitsstijging, waardoor een massale uitstoot van werkgelegenheid plaatsvond. In 10 jaar liep deze terug van 14.000 personen tot minder dan 5.000. Wel werd hierdoor de zwakke positie van Rotterdam, als gevolg van de relatief dure arbeid, in het stukgoed versterkt. Tussen 1980 en 1989 behield Rotterdam al de snelgroeiende markt voor containeroverslag (gemiddelde groei 7% per jaar) een stabiel marktaandeel van circa 38%. Ofschoon door de substitutie van kapitaal voor arbeid de toegevoegde waarde per ton minder sterk daalde en de overslag van eenheidsladingen forse groeide, leidde dit proces in combinatie met de ontwikkelingen bij het massagoed toch tot een aanzienlijke groei-vertraging van de produktie. Het aandeel van de havenbedrijven in de totale toegevoegde waarde van bedrijven daalde van circa 1,4% in 1973 tot circa 1,2% in 1987.

In 1987 werd een doorbraak bereikt in de werkgelegenheidsproblematiek in het conventionele stukgoed⁴. Daarmee werd een periode afgesloten waarin het onvermogen om de sociale problematiek op te lossen tot een verlies van marktaandeel leidde ten gunste van Antwerpen.

Luchtvaart

De Nederlandse luchtvaart ontwikkelde zich met een meer dan gemiddelde groei zeer voorspoedig. Achtergrond hiervan vormt het bestaan van een zeer goede luchtvaartmaatschappij en dito luchthaven. Dit in combinatie met een actief beleid bij het verwerven van landingsrechten waarin de samenwerking tussen overheid en luchtvaartmaatschappijen een belangrijke rol heeft gespeeld. In de context van één van de meest gereguleerde (vervoers)markten ter wereld mag hieraan niet licht worden getild. De KLM heeft een positie opgebouwd als een relatief grote home-carrier met een al tamelijk ontwikkeld 'hub (Schiphol) and spoke'-netwerk⁵ en ondanks de relatief kleine thuismarkt een sterke positie op intercontinentale routes verkregen. Ook het intercontinentale vrachtvervoer speelt bij de KLM een rol die groter is dan bij andere vliegtuigmaatschappijen. Schiphol behoort hierdoor tot de grootste luchthavens van Europa (vijfde bij passagiers; vierde bij vracht); met een relatief groot percentage transitopassagiers en -vracht van buitenlandse herkomst (respectievelijk 30% en 50%). Daarnaast wordt een niet te verwaarlozen deel van de produktie buiten Schiphol om in de vorm van vervoer tussen derde landen gegenereerd. De Nederlandse luchtvaart koppelt hoge kwaliteit en prestige aan relatief hoge tarieven waarmee de relatief dure produktiefactoren (nog) niet een al te groot obstakel vormen in de internationale concurrentiestrijd. De sterke groei van de luchtvaart wordt – ondanks afnemende reële tarieven – weerspiegeld in het groeiende aandeel in de produktiewaarde van bedrijven: 0,4% in 1963, 0,6% in 1970 en 0,8% in 1987. Daarmee is de sector inmiddels tweemaal zo groot als de zeevaart. De positie van de Nederlandse luchtvaart is aan de vooravond van de grote liberalisering (zie onder) dus tamelijk sterk.

Wegvervoer

Het Nederlandse goederenwegvervoer is relatief zeer sterk op het internationale vervoer gericht hetgeen samen-

4. Zie voor een bespreking hiervan: H. van Driel, *Samenwerking in haven en vervoer in het containertijdperk*, Eburon, Delft, 1990, blz. 255-301.

5. Onder hub wordt een grootschalig vervoersknooppunt verstaan. In een 'hub and spoke'-netwerk vindt vervoer van punt van herkomst via een spaak naar hub A, daarvandaan naar hub B en vervolgens via een spaak naar punt van bestemming plaats. Ratio hiervoor vormen de lagere kosten van vervoer tussen hubs (grote vervoermiddelen en goede faciliteiten), de hogere frequenties en het grotere aantal verbindingen.

hangt met de dikke internationale goederenstromen die door Nederland lopen en die voor het wegvervoer voornamelijk met uitvoer en met invoer samenhangen. Het doorvoeraandeel bedraagt slechts circa 15%. Daarmee is het goederenwegvervoer veel minder dan de binnenvaart afhankelijk van de ontwikkelingen in de Rotterdamse haven. Nederlandse vervoerders hebben een marktaandeel in de bilaterale goederenstromen over de weg van 60% à 70%. Bovendien wordt door hen ook nog een aanzienlijk deel van het totale vervoer verricht tussen derde landen. Op de achtergronden van deze positie is boven al ingegaan; hier kan geconstateerd worden dat de combinatie van dikke goederenstromen en grote marktaandelen ertoe geleid heeft dat Nederlandse wegvervoerders het grootste marktaandeel op de internationale EG-markt bezitten (ongeveer 25%). De specialisatie van het Nederlandse wegvervoer op internationaal hoogwaardig transport, waarin een relatief grote voorsprong is bereikt, vond plaats in een markt waar door strikte regelgeving (onder andere contingentering) de vrije concurrentie aanzienlijk werd bemoeilijkt. Toen de liberalisatie van het wegvervoer in de tweede helft van de jaren tachtig op gang werd gebracht, groeide het marktaandeel fors. Het aandeel van het (beroeps)wegvervoer in de produktiewaarde van bedrijven is hierdoor gestegen tot circa 2,1%.

Binnenvaart

De Nederlandse binnenvloot is de grootste in Europa en in het internationale verkeer domineren Nederlandse binnenschippers. Deze positie hangt vooral samen met het feit dat de binnenvaartinfrastructuur nergens zo ontwikkeld is als in Nederland en dat Nederlandse schippers op de internationale markten zeer grote marktaandelen bezitten. Dit geldt vooral voor de zeer belangrijke Rijnvaart die als enige markt wist te groeien. Het gaat hier veelal om laagwaardige bulkgoederen die doorgevoerd worden naar Duitsland. Deze markt is ingevolge de Acte van Mannheim (1865) vrij. Een belangrijk kenmerk van transport per binnenschip is dat het zeer goedkoop is en dat de tariefontwikkeling reëel achterblijft. Dit komt ook tot uitdrukking in het zeer geringe en afnemende aandeel van de tak in de toegevoegde waarde van bedrijven: 0,4% in 1973, 0,3% in 1980 en 0,2% in 1987. Achter de reële tariefdalingen gaat de structurele overcapaciteit, de toegenomen scheepsgrootte en de verslechtering van de relatieve inkomenspositie van binnenschippers schuil. Evenals het wegtransport is de branche nog zeer kleinschalig: 80% van de ondernemingen bestaat uit één enkel schip. Het aandeel zelfstandigen is zeer hoog (circa 55%). Als gevolg van de relatieve specialisatie in de binnenvaart – waardoor deze vervoers-tak alleen in Nederland enige schaal bezit – hebben Nederlandse schippers een voorsprong opgebouwd, die ook tot uitdrukking komt in het stijgende aandeel van Nederlandse schepen in de EG-vloot.

Trein

Het goederenvervoer per spoor speelt in Nederland een rol van marginale betekenis en is verliesgevend. In het binnenlandse vervoer schommelt het marktaandeel tussen de één en twee procent; in de aan- en afvoerstromen rond de één respectievelijk drie procent. Het geringe aandeel hangt samen met de relatief overvloedige beschikbaarheid van de nog goedkopere binnenvaart en de relatief korte afstanden in Nederland waardoor railvervoer (dat altijd overlading met zich meebrengt) vaak niet loont. De afname van het aandeel werd sinds de jaren zestig beïnvloed door de toenemende hoogwaardigheid (waarvan het wegvervoer profiteerde), en vooral de accentverschuiving bij de NS in de richting van het personenvervoer. Produktie en werkgelegenheid (3,5 duizend arbeidsjaren) bij het goederenspoor zijn in macro-economisch opzicht zeer klein.

Samenvattend lijkt de relatief grote rol in het internationale vervoer van een aantal Nederlandse vervoerstakken (havens, binnenvaart) in de eerste plaats samen te hangen met de sterke positie van Nederland als distributieland voor Europa. Als gevolg hiervan passeren aanzienlijke goederenstromen – al of niet met enige bewerking – ons land. De sterke positie op distributiegebied hangt vooral samen met de gunstige ligging van Nederland en het aanbod van een kwalitatief goede vervoersinfrastructuur (binnenvaart, havens, pijpleidingen). Ook het aanbod van Nederlandse vervoersdiensten draagt hieraan bij. De prijs en kwaliteit van het vervoersaanbod hangen op hun beurt ook samen met de omvangrijke goederenstromen omdat hiervoor schaalvoordelen (Rotterdam) en leercurve-effecten ontstaan. Het concurrerende karakter van het Nederlandse vervoer is eveneens van belang en hangt rechtstreeks samen met de relatief grote omvang van buitenlandse markten waarop geconcurrereerd moet worden. In Nederland is de binnenlandse markt veel kleiner dan elders en bovendien, als gevolg van overheidsbeleid, relatief open. Van belang zijn in Nederland ook de relatief hoge arbeidskosten waardoor het vervoer op de afzonderlijke deelmarkten vaak geconcentreerd is in kapitaalintensieve (containeroverslag, lijnvaart) en/of hoogwaardige service-intensieve (luchtvaart) activiteiten. Ook is de logistiek in Nederland relatief goed ontwikkeld. Dit is markant als men bedenkt dat de aanzienlijke distributiestromen door ons land gemiddeld relatief laagwaardig zijn en kleine vervoersmarges met zich meebrengen (binnenvaart). De in Nederland zeer goede infrastructuur voor massagoed (massahaven, binnenvaart, pijpleidingen) weegt voor massagoederen zwaarder dan de combinatie van goede kwaliteit maar hoge arbeidskosten voor hoogwaardige goederen: het Nederlandse marktaandeel in de eerste categorie is aanzienlijk groter dan in de tweede categorie. Uitzondering hierop vormen de luchtvaart en het goederenwegvervoer. Het toenemende belang van eenheidsladingen, dat in het hoogwaardige stukgoed een proces van verbulking met zich meebrengt, versterkt echter de positie van de Rotterdamse haven. Wel vergt dit proces een groot aanpassingsvermogen van de factor arbeid: in Nederland was de flexibiliteit hier kleiner dan bij de belangrijkste concurrent (Antwerpen). Dit aspect heeft nadelig uitgewerkt op de positie van de haven en gedemonstreerd hoe belangrijk het vermogen tot aanpassing in de internationale concurrentiestrijd is. In de oplossing van het probleem in het stukgoed manifesteert zich een partij die voor sterke en zwakke kanten zorgt: de overheid. Sterke kanten zijn het meer dan in andere landen innoverende, stimulerende maar ook op liberalisering en concurrentie gerichte beleid. Een zwakke kant die hiermee samenhangt is dat de steun in de rug in een geliberaliseerde vervoersmarkt niet langer geheel te handhaven is (luchtvaart). Een ander nadeel is dat de overlegstructuur rondom het overheidsbeleid op het gebied van verkeer en vervoer voor een zekere traagheid kan zorgen (personenvervoer) die in een omgeving waarin snel aanpassen noodzakelijk is, bedreigend kan zijn.

Uitdagingen voor de toekomst

In de toekomst zal het Nederlandse vervoer geconfronteerd worden met uitdagingen uit twee bronnen: algemene ontwikkelingen in de nationale en internationale economie en vervoersspecifieke ontwikkelingen.

Naar verwachting zal, zeker als het internationale liberaliseringsproces wordt versterkt, de wereldhandel aanzienlijk forsler groeien dan de nationale produktie onder invloed van verdergaande internationale specialisering. De samenstelling van de wereldhandel zal zich blijven wijzigen

in de richting van relatief hoogwaardige stukgoederen⁶. De ontwikkeling van de arbeidskosten p.e.p. wordt mede beïnvloed door de schaarsteverhoudingen op de arbeidsmarkt en door het tempo van produktiviteitsgroei. In Nederland zal in een scenario met forse economische groei de arbeidsmarkt in de komende 25 jaar naar verwachting geleidelijk verkrappen. Zeker als input- en outputmarkten voor arbeid en produkten van andere goedkope landen verder worden geopend, zal het Nederlandse vervoer zich dus op kwalitatief hoogwaardige en/of kapitaalintensieve activiteiten moeten richten. Relatief nieuw kan de hieruit voortvloeiende versterking van het kapitaal- en informatie-intensieve multimodale transport worden genoemd.

Het besef dat transport van punt van herkomst naar punt van bestemming in feite vaak bestaat uit afzonderlijke schakels die gezamenlijk één keten vormen, begint steeds meer ingeburgerd te raken bij verladers en vervoerders en heeft belangrijke consequenties. Het gaat daarbij om de identificatie van logistieke kosten – die vaak een aanzienlijk deel van de totale kosten uitmaken – en om het ontwikkelen van strategieën om deze te verminderen. Herstructurering van de samenwerking tussen producent, handel en vervoer is het gevolg evenals het opnieuw definiëren van verantwoordelijkheden voor afzonderlijke onderdelen van de keten. Dit proces stimuleert de opkomst van grote multimodale transportondernemingen die in verschillende schakels vertegenwoordigd zijn en in staat zijn om door kostbare know-how en investeringen in elektronisch berichtenverkeer – nodig voor optimaal ketenmanagement – een sterke positie te verwerven. Daarnaast ontstaat een versterkte wederzijdse afhankelijkheid tussen vervoersschakels die onderdeel uitmaken van de keten. Samenwerking en intensivering van de contacten binnen het transport worden dus belangrijker. Echter, ook de samenwerking tussen producent, handel en vervoer wordt hechter daar vaak tamelijk belangrijke onderdelen van het goederenproductieproces (opslag, voorraadbeheer) aan handel en vervoer worden overgedragen.

De toenemende hoogwaardigheid van de internationale handel leidt ertoe dat de baten van logistiek groter worden. Het ketendenken leidt tot een centralisering van bevoegdheden binnen een keten hetgeen gepaard gaat met reorganisatie van ketens zelf (door verlegging of substitutie van schakels) en met een toeneming van de schaalgrootte. Een voorbeeld van een ontwikkeling die hierdoor wordt versterkt is het ontstaan van 'hub and spoke'-netwerken die tot het vormen van mainports bij zee- en luchthavens zal leiden. De concentratie van goederenstromen (en van

passagiers) op bepaalde plaatsen betekent dat sommige havens relatief sterk zullen groeien en dat andere enigszins zullen afzakken. Samengevat leidt dit ertoe dat huidige posities steeds meer blootgesteld worden aan heroverweging waardoor de concurrentie wordt versterkt. In het vervoer lijkt het er in het algemeen op dat de internationale liberalisering de concurrentie tussen landen dermate sterk zal vergroten dat de toegenomen schaalgrootte op nationale markten geen bedreiging hoeft te vormen voor een efficiënte marktwerking. Waakzaamheid tegen kartelvorming is op sommige deelmarkten echter geboden.

Het liberaliseringsproces dat in de transportsector als gevolg van het '1992'-project plaatsvindt⁷, vergroot hiertoe de mogelijkheden door beperkende instituties op te ruimen. De zeer omvangrijke regulering op veel vervoersmarkten (met name luchtvaart, wegverkeer) zal (verder) verdwijnen waardoor de concurrentiemogelijkheden – hoogstwaarschijnlijk ook op elkaars binnenlandse markten – worden versterkt. Het relatief open en concurrerende karakter van het Nederlandse vervoer is hierbij een voordeel.

Ten slotte vormt de milieubelasting die aan transport is verbonden voor de sector een zeer grote uitdaging voor de toekomst. Deze hangt niet alleen samen met het privé-autoverkeer en met het goederenwegvervoer maar ook en vooral met een aantal industriële activiteiten waar Nederland, juist als gevolg van de boven besproken kracht op distributiegebied, zeer sterk in is: de aardolie- en chemische industrie behoren tot de grote vervuilers. In zekere zin is dit de prijs die betaald wordt voor een sterke distributiepositie. Dit element zou een rol behoren te spelen bij de afweging van maatschappelijke baten en kosten van het verder versterken van die distributiepositie. Het is duidelijk dat ook in EG-verband het beleid erop gericht zal zijn de milieubelasting aanzienlijk te reduceren. Technische vernieuwingen die kostenstijgingen met zich meebrengen, zijn in dit verband onontkoombaar. Ook het internaliseren van milieukosten is een beleidsstreven dat in de EG aan kracht begint te winnen.

Macro-economische belang van vervoer

Het afmeten van het belang van transport voor de nationale economie kan op verschillende wijzen plaatsvinden. Niet alleen kan het directe aandeel van vervoersproductie en -werkgelegenheid in macro-aggregaten worden beschouwd; ook de doorwerkingen die afzet door het vervoer in andere takken met zich meebrengt (backward-linkages) kunnen met behulp van standaard-instrumenten worden geanalyseerd. Van groot belang is tevens de stuwende werking die van het vervoer uitgaat op activiteiten in andere takken. Het kwantificeren van deze forward-linkages is een heikele aangelegenheid waarvoor (nog) geen pasklare receptuur bestaat.

In tabel 2 wordt een overzicht gegeven van het aandeel van de transportsector in de toegevoegde waarde van de EG-economieën. Het blijkt dat de transportsector in Nederland enigszins groter is dan gemiddeld in de EG en dat de afstand tot West-Duitsland, Frankrijk en Italië wat groter is. Toch zijn de cijfers in de tabel enigszins ontnuchterend: ondanks het feit dat de dikste internationale goederenstromen door Nederland lopen en dat het aandeel van het

TABLE 2. The economic significance of the transport sector, 1986, (share in the gdp in percent)

	Zee- lucht- vaart	Overig trans- port	Commu- nicatie	Vervoer ex com- municatie	Totaal vervoer
België	0,4	5,4	1,7	5,9	7,6
Denemarken	1,3	4,4	1,7	5,7	7,4
Frankrijk	0,5	3,4	2,4	3,9	6,2
W. Duitsland ^a	0,4	3,0	2,2	3,4	5,6
Griekenland ^a			1,9	5,6	7,5
Ierland ^b			2,5	3,0	5,5
Italië	0,5	3,8	1,5	4,3	5,8
Luxemburg ^a			1,6	2,9	4,5
Nederland	1,1	3,6	2,2	4,7	6,9
Portugal	1,1	3,7	2,1	4,9	7,0
Spanje ^a	0,8	3,3	1,7	4,1	5,8
UK	0,9	3,1	2,5	3,9	6,4
EG-12 (ongewogen)			2,0	4,4	6,4

a. 1985. b. 1984.

Bron: Eurostat.

6. Zie hiervoor: H.C. Kuiler, Enige aspecten van het inland-transport in een nieuw Europa, *Tijdschrift voor Vervoerswetenschap*, jg. 25/3, 1989, blz. 280-285.

7. Voor een overzicht van de te nemen maatregelen zie het themanummer van het *Tijdschrift voor Vervoerswetenschap*, jg. 24/3, 1988. Voor mogelijke effecten zie: G.J. Koopman, EG'92 en de Nederlandse transport- en communicatiesector, enige tentatieve berekeningen, *Tijdschrift voor Vervoerswetenschap*, jg. 25/3, 1989, blz. 239-251.

Nederlandse internationale transport in fysieke zin in de EG ongeveer viermaal zo groot is als het aandeel in het bnp, is de prononcering in het bedrijfstakkenpatroon verhoudingsgewijs nogal gering. Levert het vervoer van al deze tonnen dan zo weinig op?

Op zich niet, voor Nederland wel. Al eerder is aangegeven dat van de maritieme stromen de Nederlandse zeevaart slechts een zeer klein deel vervoert terwijl bovendien ook een deel van het overige internationale transport door buitenlanders wordt vervoerd. Zou de helft van de maritieme stromen door Nederlanders worden vervoerd dan zou de transportsector (exclusief communicatie) naar schatting ruim 30% groter zijn dan nu het geval is. In de tweede plaats is het van belang te bedenken dat een klein land veel buitenland heeft en dat er daardoor in Nederland verhoudingsgewijs veel internationaal maar weinig binnenlands vervoer voorkomt. Het aandeel van het inlandtransport (wegvervoer, binnenvaart, spoor) in de afzetwaarde van alle binnenlandse EG-markten is circa 3,5%. Een klein land met een zeer grote dienstensector waarin relatief veel gebruik gemaakt kan worden van een zeer goedkope vervoerwijze hoeft slechts een verhoudingsgewijs klein deel van zijn productiefactoren aan te wenden voor binnenlands vervoer. Als men het zeer grote aandeel van deze takken in de afzetwaarde op de internationale EG-markten (ruwweg 20%) meeweegt, dan resulteert een aandeel in de afzetwaarde van de totale inland-transportmarkt van circa 5,5%, 10% meer dan het Nederlandse bnp-aandeel (5,0%). In de derde plaats moet gewezen worden op het feit dat de overslagactiviteiten in de Rotterdamse haven, als gevolg van het hoge bulkaandeel, relatief zeer goedkoop zijn en in vervoer en overslag een toegevoegde waarde genereren van f 3,3 mrd. ofte wel slechts 13 gulden per ton (1986).

Relevant is ook – gelet op de wisselwerking tussen vervoer en distributie – wat nu de economische omvang van de distributie-productie is: hierbij gaat het om het vervoer voor derden waarbij punt van oorspronkelijke herkomst en definitieve bestemming buiten Nederland liggen en om de industriële productie die ontstaat als gevolg van deze goederenstromen. Tabel 3 verschaft informatie over aan distributie-vervoer gerelateerde directe en indirecte

Tabel 3. Door distributie-activiteiten gegenereerde toegevoegde waarde in Nederlandse vervoerssectoren (in mrd. gld. 1987, bruto tegen marktprijzen)

	Toegevoegde waarde distri- butie-act. (1)	(1) + Invloed op andere sectoren (2)	Totale toe- gevoegde waarde van bedrijfstak (3)	Aandeel distributie= (1)/(3) (in %) (4)
Zeevaart	1,0	1,4	1,4	75
Luchtvaart	1,0	1,3	2,9	35
Zee- en luchtvaart	2,0	2,7	4,2	50
Wegvervoer	0,7	0,9	7,1	10
Binnenvaart	0,3	0,4	0,7	45
Spoor	0,05	0,1	1,1	5
Inland vervoer	1,0	1,4	8,9	10
Havenbedrijven	1,8		4,1	45
Pijpleidingen	0,1		0,2	75
Rest transport	0,1		1,9	5
Hulpbedrijven	2,0	2,5	6,1	30
Overig transport	3,0	3,9	15,0	20
Vervoer excl. communicatie	5,0	(6,6)	19,2	25
Communicatie	0		9,4	0
Totaal vervoer	5,0	-	28,6	15

toegevoegde waarde. Het belang van distributie voor het Nederlandse vervoer blijkt nogal groot te zijn terwijl het macro-economische belang van hierdoor direct en indirect gegenereerde toegevoegde waarde tamelijk klein is: het gaat hier om een aandeel in de productie van bedrijven van circa 2%. Deze effecten zijn exclusief de bovenomschreven forward-linkages. Kwantificering hiervan is lastig maar wel relevant omdat de indruk bestaat dat een aanzienlijk deel van het belang van distributie hiermee samenhangt. Recent onderzoek⁸ voor Schiphol geeft aan dat de forward-multiplier voor werkgelegenheid aldaar volgens een zeer ruwe schatting 1,9 bedraagt: Bij een directe luchthaven gerelateerde werkgelegenheid van circa 33 duizend arbeidsjaren, kan op grond van backward-linkages nog eens 15,4 duizend arbeidsjaren worden opgeteld en op grond van forward-linkages nog eens circa 30 duizend. Voor Rotterdam kan op basis van werkgelegenheidscijfers een zeer ruwe raming worden gemaakt en komt de forward-multiplier op maximaal 1,7 – werkgelegenheid voor circa 22.000 personen, grotendeels werkzaam in de industrie. De forward-effecten zijn aanzienlijk (maar onzeker) en voegen aan het macro-economische belang van distributie nog ruwweg 1,5% produktiewaarde van bedrijven toe.

De conclusie moet luiden dat er weliswaar veel tonnen door Nederland vervoerd worden maar dat er weinig aan verdiend wordt. Relatieve uitzonderingen hierop vormen de luchtvaart en het goederenwegvervoer.

Transport op middellange termijn

Hoe moet nu het relatief geringe toegevoegde waarde-aandeel van transport- en distributie-activiteiten worden beoordeeld tegen de achtergrond van de sterke en zwakke kanten van de Nederlandse vervoerssectoren en de ontwikkelingen die zich in de komende jaren zullen aandienen. Kort samengevat lijkt het vanuit maatschappelijk en bedrijfseconomisch oogpunt noodzakelijk om meer aan de omvangrijke goederenstromen te verdienen dan nu gebeurt, waardoor de omvangrijke (investerings- en milieu-)kosten beter kunnen worden gecompenseerd. Daarvoor is een voorspoedige ontwikkeling van de bedrijfstak nodig, in de richting van activiteiten met veel toegevoegde waarde. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de aanzienlijke toeneming van de concurrentie op de vervoersmarkten en de ontwikkeling van de logistiek. Het aantrekkelijke van deze strategie is bovendien dat de milieubelasting per gulden toegevoegde waarde aanzienlijk lager is dan nu.

Voor de luchtvaart lijkt expansie wenselijk en is een ruimhartig beleid ten aanzien van de infrastructuurvoorziening – inclusief aan- en afvoer over de grond – op zijn plaats. Overigens zal dit op zichzelf niet voldoende zijn om van Schiphol een mainport en van de KLM een megacarrier te maken: daarbij speelt het ondernemingsbeleid van beide maatschappijen en de toekomstige institutionele structuur op vervoersgebied een cruciale rol.

Voor het natte massagoed, waarin Nederland sterk is en waarvan het marktaandeel in de toekomst verder zal afnemen, geldt dat de industriële activiteiten die hieraan verbonden zijn nogal milieubelastend zijn. Op grond hiervan en gegeven de sterke positie van de keten via Nederland met bewerking in de Rijnmond lijken scherpe milieunormen bij deze activiteiten niet onlogisch. De milieukosten drukken echter relatief zwaar op de laagwaardige onderdelen van de processen: verscherping kan op termijn de concurrentiepositie negatief beïnvloeden waarbij ook andere onderdelen van de cluster kunnen worden aangetast. Gege-

8. NEI, *Sociaal-economische consequenties en ruimtelijke knelpunten mainport-ontwikkeling Schiphol*, oktober 1990.

ven de hoge bevolkingsdichtheid en de slechts beperkte mogelijkheden voor uitbreiding in de Rijnmond lijkt een dergelijke beleidslijn echter te verkiezen boven een ongebreidelde expansie bij lage milieunormen.

In het algemeen geldt dat veel activiteiten rondom het stukgoed (groupage, voorraadbeheer, bewerking) toegevoegde-waarde-intensief zijn. Daarnaast zijn zij relatief weinig milieubelastend. Dit geldt echter niet voor het hieraan gekoppelde transport per vrachtwagen. Gegeven het naar verwachting toch zeker niet afnemende marktaandeel van het wegverkeer onder invloed van ontwikkelingen in de logistiek lijkt een aanzienlijke milieu-ontlastende technische ontwikkeling noodzakelijk om economische expansie en milieu in balans te brengen. Daarin is een rol weggelegd voor het multimodale transport. Hiervoor zullen wel belangrijke en nog ontbrekende schakels moeten worden aangelegd om overlading mogelijk te maken.

Een aantal ontwikkelingen binnen en buiten de transportsector zal als het ware endoogen de Nederlandse vervoerssector in de bedrijfseconomisch aantrekkelijke richting duwen: de produktiewijze zal kapitaalintensiever worden en Nederlandse vervoerders zullen zich op hoogwaardige (onderdelen van) markten concentreren. Daarbij speelt het proces van verbulking van het stukgoed Rotterdam in de kaart. Onbedreigd is een gunstige afloop van deze ontwikkeling voor de bedrijfstak echter niet. Flexibiliteit zal van groot belang zijn. Of deze ontwikkelingen uit zichzelf de maatschappelijk wenselijke forse toename van de aan vervoer en distributie gerelateerde toegevoegde waarde zullen veroorzaken is echter nog geenszins zeker. Zo zal de containerisatie in het stukgoed leiden tot minder toegevoegde waarde per ton, terwijl de beoogde forse groei voor een aanzienlijk deel uit doorvoer zal bestaan.

De overheid moet zich dan ook in een dergelijk scenario richten op het vergroten van het maatschappelijke rendement van vervoer en distributie. Haar rol kan worden omschreven als gericht op het bevorderen van de liberalisering in EG-verband, voorzien van een actief milieubeleid

met scherpe normen, in het vervoersbeleid waar nodig coördinerend tussen de schakels van de ketens en op onderwijs- en onderzoeksgebied initiërend en stimulerend. Bovendien zal het personenverkeer, waar onbetaalde private en maatschappelijke rekeningen veelvuldig voorkomen, geconfronteerd moeten worden met de feitelijke kosten. Bij de infrastructuurvoorziening is het dan zinvol om voor grote afzonderlijke projecten (ook op goederenrailgebied) een goede afweging te maken tussen maatschappelijke opbrengsten en kosten.

Voor de overheid spelen ten aanzien van de benodigde forse publieke investeringen twee belangrijke punten een rol: hoe kan het risico worden vermeden dat, nadat de kostbare publieke investeringen zijn gedaan, buitenlandse verladers en reders de keten buiten Nederland om verleggen? En ten tweede, als de ketens door Nederland lopen, welke garantie is er dan dat de dure infrastructuur er niet slechts ligt ten behoeve van weinig toegevoegde waarde opleverende doorvoer? Terwijl de eerste bedreiging nog redelijk kan worden ondervangen door langlopende contracten aan te gaan en buitenlanders een deel van de investeringen (in haveninfrastructuur) te laten betalen (zoals in Delta 2000-8) is er met betrekking tot het tweede punt veel minder zekerheid en kan slechts in de algemene voorwaardenscheppende sfeer (beschikbaarheid van terreinen, informatie-infrastructuur) en door samenwerking met de stuwadoors, expediteurs en verladers een goede uitkomst worden bevorderd. Dit blijft echter een niet onaanzienlijk risico.

Of tegen de achtergrond van de geschetste ontwikkelingen en bij een beleid dat zich langs bovenstaande lijnen ontwikkelt de bedrijfstak de uitdagingen op passende wijze zal kunnen beantwoorden blijft natuurlijk onzeker. Wel lijkt het erop dat de relatief sterke kanten van het Nederlandse transport in de toekomst belangrijker zullen worden waardoor de uitgangssituatie voor de bedrijfstak tamelijk gunstig is. Voor de maatschappelijke baten van vervoer en distributie is dat minder duidelijk.

G.J. Koopman