

Randstad: gateway of randgebied?

Nederland is de toegangspoort van Europa. Een belangrijk deel van de goederenstromen in en uit Europa loopt via Nederland. Verschuiving van economische zwaartepunten naar Zuid- en Oost-Europa kan een bedreiging vormen voor Nederland als distributieland. Om ook in de toekomst goederenstromen aan te trekken zijn forse inspanningen op het gebied van infrastructuur en telematica en versterking van de positie van de Rotterdamse haven en Schiphol noodzakelijk.

**DRS. R.P.A. HOUTERMAN – A.M.J. HUISSEN –
DRS. TH.L.N. WETERINGS – DRS. V.M. WOUTERS***

De ontwikkelingen in Europa volgen elkaar in adembenemend tempo op: Europa 1992, de hereniging van Duitsland, een Oostblok dat geen blok meer is en zich gaandeweg richt op een markteconomie. Deze grote veranderingen, vooral ingegeven door economische motieven, zullen de verhoudingen in de wereld ingrijpend beïnvloeden. Europa, met de Europese Gemeenschap als kern, eist weer een dominante rol op in het krachtenveld van de continenten. De vraag is hoe de krachtsverhoudingen binnen het nieuwe Europa komen te liggen en hoe dit de positie van Nederland als toegangspoort van Europa beïnvloedt.

In de *Vierde nota over de ruimtelijke ordening* wordt de internationale positie van Nederland afgezet tegen de verschuiving van de economische zwaartepunten van het noordwesten naar het midden en zuiden van Europa. Met name in Zuid-Duitsland en rond de Middellandse Zee ontstaan nieuwe centra die in concurrentie treden met de aloude economische centra in Noordwest-Europa.

In de *Vierde nota* kon nog niet worden geanticipeerd op de stormachtige ontwikkelingen in Midden- en Oost-Europa en de consequenties daarvan op termijn voor het onderlinge handelsverkeer. Het is zaak dat bij het opnieuw leven inblazen van de vanouds belangrijke as Londen-Hamburg-Berlijn Nederland haar functie als 'gateway to Europe' uitbouwt. Liggend op het snijpunt van de reeds bestaande as Engeland-Noord-Italië en de zich ontwikkelende oost-west-as zijn er goede mogelijkheden. Een sterkere positie als toegangspoort verkrijgt Nederland echter niet vanzelf. Voldoende investeringen gericht op versterking van de mainports Rotterdam en Schiphol en de verbindingen met Noord-Frankrijk en Duitsland zullen moeten voorkomen dat Nederland wordt verdrongen naar de rand van het Europese kerngebied.

Door de gunstige geografische ligging te combineren met handelsgeest en een adequate infrastructuur heeft Nederland altijd een fors aandeel gehad in de aan- en afvoer van goederen voor Europa. Maar liefst 20% van de totale EG-invoer en 32% van de EG-uitvoer verloopt via Nederland. Niet voor niets wordt Nederland, met als trek- kers Schiphol en de havens van Rotterdam en Amsterdam, beschouwd als het distributiecentrum van Europa. Maar

het gaat niet alleen om de positie van Nederland als fysiek transito-knooppunt. Ook de indirecte bijdragen aan de commerciële dienstensector zijn van belang. Wanneer de focus van ons land alleen gericht zou blijven op 'zoveel mogelijk goederen door Nederland', worden belangrijke kansen onbenut gelaten voor de ontwikkeling van Nederland als logistiek informatieknooppunt. In dit verband kan gewezen worden op de ontwikkeling van een wereldomvattend transportsysteem: vervoer via water, weg, rail, pijpleiding en lucht aangestuurd door mondiale communicatie-, informatie- en navigatienetwerken.

Uiteindelijk zou het streven gericht moeten zijn op Nederland als breed value-added diensteknooppunt: een zo breed mogelijk pakket aan telematica-diensten, ook op andere terreinen dan transport en distributie, bij voorbeeld op het gebied van financiering, verzekeringen, databanken voor handel en industrie¹.

Een dergelijke brede aanpak is absoluut noodzakelijk wil Nederland in het nieuwe Europa een vooraanstaande rol kunnen blijven spelen. Hiervoor is niet alleen een optimale fysieke infrastructuur nodig (wegennet, waterwegen, zee- en luchthavenfaciliteiten, railinfrastructuur) maar ook benutting van telematicafaciliteiten. In brede zin is nodig de vorming van een herkenbaar vestigingsmilieu met een zodanig imago dat het internationaal opererende bedrijven aantrekt. Dit zal moeten gebeuren op een schaal die past in het nieuwe Europa: het Europa van de regio's.

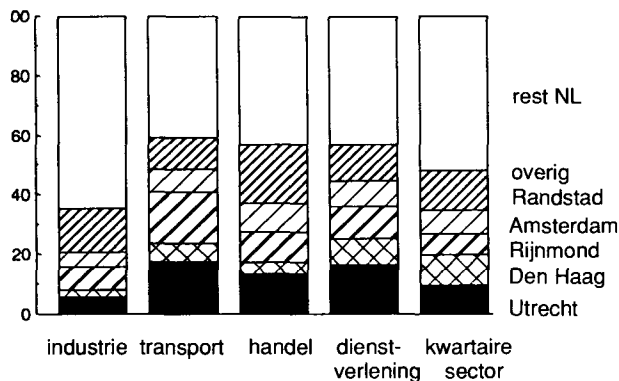
Randstad Holland

Bij het verbeteren van de concurrentiepositie van ons land en het creëren van een internationaal aantrekkelijk vestigingsmilieu speelt de Randstad een cruciale rol. Hier,

* De auteurs zijn als econoom werkzaam bij de provincies Noord- en Zuid-Holland. Het artikel is op persoonlijke titel geschreven.

¹. Vergelijk ook NEA/Nederland Distributieland, *Infrastructuur en concurrentiekracht* en *Telematica en concurrentiekracht*, Den Haag, 1989.

Figuur 1. Het aandeel van de vier stedelijke agglomeraties en de Randstad in de Nederlandse werkgelegenheidsstructuur



Bron: CBS.

op zestien procent van het Nederlandse grondoppervlak, bevindt zich de helft van de Nederlandse werkgelegenheid en wordt 45 procent van het bruto nationaal product en van de export gerealiseerd.

Uit figuur 1 blijkt dat deze hoge bijdrage van de Randstad aan de Nederlandse economie vooral wordt gedragen door het aandeel van de sectoren transport, groothandel en commerciële dienstverlening. Tot de Randstad worden doorgaans gerekend de provincies Noord-Holland exclusief het agrarische noorden, Zuid-Holland en Utrecht. Trekkers zijn de grote stedelijke agglomeraties en de twee mainports; tweederde van de totale werkgelegenheid in de Randstad is hier geconcentreerd. Binnen de Randstad wordt vaak een noordvleugel (globaal het gebied langs de lijn Haarlem-Amsterdam-Utrecht) en een zuidvleugel (de lijn Leiden-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht) onderscheiden. Gelet op de functie van toegangspoort tot Europa die de Randstad als geheel vervult, is het echter van meer belang de functionele samenhang van het gebied in haar totaliteit te onderkennen en bij de beleidsvoorbereiding als uitgangspunt te nemen.

De uitstraling van de Randstad blijft niet beperkt tot de drie provincies. Grofweg zijn vanuit de Randstad twee hoofdasen te onderscheiden. Deze assen zijn globaal

Tabel 1. Vergelijking Randstad-provincies met omliggende grootstedelijke gebieden

Regio	Oppervlakte km ²	Bevolking x1.000 (1986)	Bevolkingsdichtheid (inw. per km ²)	Werkgelegenheid x1.000 (1987)	Brp per hoofd Hfl.
Hamburg	755	1.576	2.087	695	27.365
Frankfurt e.o.	7.446	3.399	456	1.575	21.350
Düsseldorf/ Keulen	12.651	8.918	705	3.648	17.930
Parijs e.o. (Ile de France)	12.012	10.231	852	4.582	23.878
Londen e.o. (South East)	27.222	17.192	632	8.063	18.542
Brussel/ Antwerpen	6.225	3.803	611	1.360	16.372
Randstad waarvan					
Utrecht	1.402	949	677	407	14.378
Noord-Holland ^a	2.958	2.329	787	976	17.277
Zuid-Holland	3.368	3.175	945	1.306	15.483

a. Betreft de gehele provincie, inclusief het noordelijke deel.
Bron: NEI, Rotterdam.

terug te vinden in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening op de integratiekaart Nederland in Noordwest-Europa. Eén loopt door Gelderland en Twente richting Noord- en Midden-Duitsland en Scandinavië. Een tweede loopt door Brabant met aftakkingen naar België en Noord-Frankrijk en langs Venlo naar Duitsland.

De assen ontlenen hun bestaansrecht voor een groot deel aan de kracht van de Randstad als internationale toegangspoort. Voorkomen moet worden dat kernactiviteiten die de kracht geven aan het economisch hart van Nederland, uit de Randstad (moeten) vertrekken en zich ontwikkelen langs de assen. Door optredende congestie en gebrek aan ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in de Randstad bestaat het gevaar dat het economisch zwaartepunt van Nederland langs de assen opschuift en de Randstad (ook) nationaal een randgebied wordt. De uitdijning van de Randstad is feitelijk al waarneembaar². Deze uitdijning gaat ten koste van de vitaliteit van het gebied en leidt tot een groeiende behoefte aan herstructurering van bestaand gebied in en om de grote steden van de Randstad. Verdergaande ruimtelijke spreiding van economisch belangrijke activiteiten kan er toe leiden dat Nederland, internationaal gezien, aan betekenis inboet.

Het is van belang de Randstad en de assen verder te ontwikkelen vanuit een visie die uitgaat van complementariteit. Binnen de Randstad zal voldoende ruimte moeten worden gecreëerd voor vernieuwing en uitbreiding van die kernactiviteiten die de internationale identiteit en het imago van het gebied bepalen. Dit impliceert een selectief beleid waarbij duidelijke keuzes gemaakt worden welke activiteiten, gelet op de internationale concurrentiekracht, al dan niet in de Randstad moeten plaatsvinden.

De concurrentiepositie van de Randstad

Hoe sterk is de concurrentiepositie van de Randstad, nu door het vervagen van de Europese binnengrenzen de concurrentie tussen de diverse regio's toeneemt? De Randstad behoort qua grootte en inwonersaantal tot de middenmoot van de Europese regio's (zie tabel 1).

De regio's Londen, Parijs en Ruhrgebied zijn aanmerkelijk groter; de Randstad is vergelijkbaar met de regio Brussel/Antwerpen en het gebied rondom Frankfurt. De bevolkingsdichtheid is in de Randstad echter hoger en vergelijkbaar met de Parijse regio. De bevolkingsdichtheid in de Randstad kent een opmerkelijke spreiding door de aanwezigheid van het groene hart. Andere Europese regio's worden gevormd door één grote stedelijke kern met een sub-urbaan gebied (Londen, Parijs) dan wel een aaneengesloten stedenrij (Ruhrgebied, Brussel en Antwerpen). De beschikbaarheid van het groene hart, van duinen en waterrijke gebieden zijn belangrijke factoren voor een aantrekkelijk en concurrerend vestigingsmilieu in de Randstad. Deze positieve vestigingsplaatsfactoren moeten benut kunnen worden door aan de randen van het groene hart en bij bestaande stedelijke kernen ook ruimte te creëren voor

2. Zie ook *De internationale concurrentiepositie van de Randstad*, Delftse Universitaire Pers, Delft, 1990; H. Knol, J.G. Lambooy, W.J.J. Manshanden en M. de Smidt, *Functionele samenhang in de Noordvleugel van de Randstad*, ESB, 14 maart 1990, blz. 252-255; INRO-TNO, *Economisch-technologische vernieuwing en ruimtelijke organisatie*, Delft 1988; NMB-VVK-INRO-TNO, *De vitaliteit van het Nederlandse bedrijfsleven*, 1990; A. Loeve, *Buitenlandse ondernemingen in regionaal perspectief*, Utrecht, 1989; J.H.J. van Dinteren, *Zakelijke diensten en middelgrote steden*, Nijmegen, 1989; R. Buck en H. van Nieuwkerk, *Nieuwe buitenlandse bedrijven in Nederland*, Nijmegen, 1988; E. Lensink, *Intermediaire diensten in landelijke gebieden*, Utrecht, 1989.

Tabel 2. De positie van de Randstad ten opzichte van andere stedelijke regio's voor een aantal activiteiten die van belang zijn voor de economische vernieuwing in Nederland

Hoofdkantoren	R&D-vestigingen	High-tech-productievestigingen	Distributie-activiteiten	Zakelijke dienstverlening
1 Londen	1 Londen	1/Randstad 2 Frankfurt	1 Randstad	1 Londen
2 Parijs				2 Randstad
3/Brussel/	2/Parijs	3/München	2/Brussel/	5 Parijs
4 Antw.	5 Frankfurt	4 Hamburg	6 Antw.	Frankfurt
	München		Londen	Brussel/
	Hamburg		Parijs	Antw.
5/Frankfurt		5/Londen	Hamburg	
6 München	6/Randstad	7 Parijs	Frankfurt	6 München
	7 Brussel	Brussel/		
7 Hamburg	Antw.	Antw.	7 München	7 Hamburg

1 = relatief meest gunstige positie

7 = relatief minst gunstige positie

Bron: NEI: *Plaats en functie van de Randstad in de Nederlandse economie.*

ontwikkeling van (internationale) bedrijvigheid 'in het groen'.

De relatief hoge bevolkingsdichtheid van de stedenring in de Randstad is tevens een vestigingsplaatsnadeel voor zover het leidt tot verstopping van de infrastructuur. De gelede structuur van de Randstad leidt op zich tot een grotere mobiliteitsbehoefte die in het verleden niet door de ontwikkeling van een adequaat openbaar-vervoernet is opgevangen. Nu wordt het zakelijk wegverkeer belemmerd door onvoldoende investeringen in infrastructuur en het omvangrijke woon-werkverkeer.

Het ontbreken van een adequate bestuurlijke structuur in de Randstad is ook een vestigingsplaatsnadeel. De specifieke structuur van de Randstad met stedenring en groene hart spreidt zich bestuurlijk uit over drie provincies en een groot aantal gemeenten van sterk wisselende grootte, met een al even wisselende bereidheid om in grootstedelijke agglomeraties samen te werken. Hier dreigt de diversiteit van de Randstad, die ruimtelijk als vestigingsplaatsvoordeel geldt, in de vorm van versnipperde bestuurskracht evenzeer een nadeel op te leveren. De commissie-Montijn heeft in haar rapport *Grote steden, grote kansen* geconstateerd dat de Nederlandse grote steden bij de internationale wedijver worden gehandicapt door een tekort aan bevoegdheden. Voor de provincies ligt er een uitdaging om op de schaal van het Europa van de regio's de concurrentiekracht van de Randstad als geheel te ver-

Tabel 3. Aan-, af- en doorvoer van goederen in Nederland per vervoerstak, 1987

	Totaal	Zee-vaart	Binnen-vaart	Spoor	Weg	Pijp	Lucht
<i>Aanvoer</i>							
in mln. ton	340	242	42	4	49	3	0,2
in %	100	71	12	1	14	1	0
<i>Afvoer</i>							
in mln. ton	268	73	103	7	47	37	0,2
in %	100	27	38	3	18	14	0
<i>% doorvoer</i>							
inkomend ^a	29	36	14	16	11	-	41
uitgaand ^a	37	37	55	46	15	-	53

a) Met overlading; exclusief doorvoer via entrepot.

Bron: CBS.

sterken³. Niet voor niets wordt in het voorlopige advies van de Raad voor het Binnenlands Bestuur gewezen op de steeds verdergaande vormen van samenwerking op landsdelig niveau⁴.

Door het NEI is onderzoek verricht naar de aantrekkelijkheid van diverse Europese regio's als vestigingsplaats voor een aantal kansrijke typen bedrijvigheid (zie tabel 2).

De Randstad heeft een sterke positie als het gaat om distributie-activiteiten en high-techproductievestigingen. In de zakelijke dienstverlening neemt de Randstad een middenpositie in. De ontwikkelingsmogelijkheden voor dienstverlening gekoppeld aan de handels- en distributiefunctie zijn gunstig. De vervoersinfrastructuur is jarenlang meegegroeid met de internationale distributie-activiteiten en dat heeft er mede toe geleid dat Schiphol en de Rotterdamse haven zich hebben ontwikkeld tot belangrijke toegangspoorten tot Europa.

Ook in de nabije toekomst liggen de beste kansen voor de Randstad in het aantrekken en uitbouwen van internationaal georiënteerde distributie-activiteiten.

Transport- en distributiesector

De Nederlandse transportsector heeft een sterke positie binnen de Europese markt. Voor de meeste EG-landen is de bijdrage van de nationale transportsector procentueel gelijk aan de bijdrage van dat land aan het totale bruto nationaal produkt (bnp) van de EG. De Nederlandse bijdrage aan het bnp van de EG is 7%. De bijdrage van de Nederlandse transportsector is 37%! Momenteel zorgt de sector transport, opslag en communicatie voor 7% (f 34 miljard) van het nationale inkomen. De sector levert een positieve bijdrage van f 5 miljard aan de Nederlandse betalingsbalans. Voorts vinden in deze sector zo'n 340.000 mensen werk. In 1987 bedroeg de totale aanvoer van goederen in Nederland 340 miljoen ton en de totale afvoer 268 miljoen ton (zie tabel 3). Daarvan gaat 90% van de afvoer en 88% van de aanvoer via de Randstad.

Opvallend is dat het spoor zowel bij de aan- als afvoer van goederen een marginale rol vervult. De Nederlandse spoorweginfrastructuur dan wel de prijsstelling lijkt nauwelijks concurrerend te zijn ten opzichte van andere vervoertakken. Hoewel het vervoer per vliegtuig qua volume een gering aandeel heeft, is het sterk groeiend en kent het een hoge toegevoegde waarde. Uit de ontwikkeling van de vervoerstakken door de jaren heen (zie figuur 2) blijkt dat de relatief milieuvriendelijke sectoren binnenvaart en spoor na een aanvankelijk stijgende tendens tot 1985 weer zijn gaan dalen. Daarentegen groeit het vervoer over de weg gestaag. Ook als men er in slaagt het vrachtvervoer per spoor en over het binnenwater een groter aandeel te laten nemen, blijven investeringen ten behoeve van het wegverkeer noodzakelijk. Volgens berekeningen van het Zwitserse instituut Prognos zal zelfs bij verdergaande regulering ten gunste van de spoorwegen, het aandeel van het wegvervoer in West-Europa nog stijgen met 10%⁵.

3. M.C.P.M. van Schendelen, *Europese redding voor de vervallen provincie?*, Namens, mei 1990.

4. RvBB, *Bestuur in toekomst, voorlopig advies over bestuurlijke verandering*, juli 1990.

5. PROGNOSE AG, *Güterverkehrsmarkt Europa*, Basel, 1988.

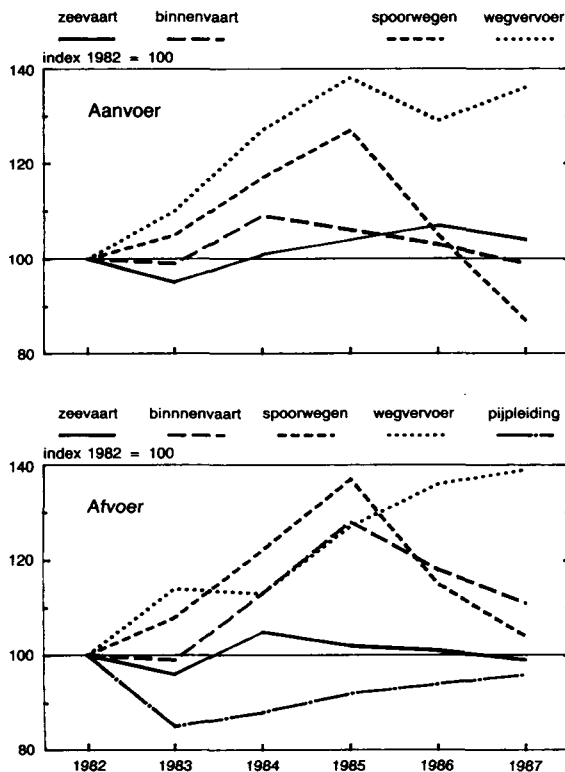
Rotterdamse haven

De Rotterdamse haven is met een goederenoverslag van 292 miljoen ton (1989) de grootste haven van de wereld. Het verschil met de concurrerende havens in West-Europa is groot. De omvang van de goederenoverslag in Antwerpen is bijna 95 miljoen ton. In Hamburg en Le Havre gaat tussen de 50 en 60 miljoen ton om. In de jaren 1983 tot en met 1989 is de goederenoverslag in de Rotterdamse haven met 25% gegroeid. De positie van de Rotterdamse haven is echter niet onbedreigd. Uit onderzoek blijkt dat Rotterdam als zeehavenregio zich kenmerkt door een relatief laagwaardig goederenstrooppakket. Regio's als Frankfurt/Stuttgart en in mindere mate Antwerpen/Brussel richten zich veel meer op hoogwaardige goederenstromen⁶.

De positie van de Rotterdamse haven dient gezien te worden in relatie tot de ontwikkeling van andere havens op de lijn Le Havre-Hamburg. Op de zuidelijke flank is de Antwerpse haven sterk in ontwikkeling. De infrastructuur is er goed en men weet een sterk concurrerend kostenniveau te handhaven. Voorts kan door de realisatie van de Kanaaltunnel een beperkte verplaatsing van overslagactiviteiten naar Franse havens optreden. Voor Rotterdam is de ontwikkeling van de zuidcorridor door de Rijnschelde-delta van groot belang.

Meer noordwaarts maakt Hamburg zich op om de belangrijkste aanvoerhaven voor het nieuwe Duitse en Oost-Europese achterland te worden. Men verwacht binnen tien jaar een groei van de huidige overslaghoeveelheid met meer dan 30%. Van de goederen die in Hamburg worden overgeslagen wordt thans 80% per spoor aan- of afge-

Figuur 2. Aan- en afvoer van goederen uit en naar het buitenland naar vervoerscategorie, 1982 t/m 1987



Bron: CBS.

voerd. In Rotterdam is dat minder dan 5%. Gelet op de voorgenomen investeringen in de Duitse spoorinfrastructuur en de roep om ook voor het goedertransport meer gebruik te maken van het milieuvriendelijke railvervoer is het van essentieel belang dat de aansluiting van de Rotterdamse haven op het Duitse spoorwegnet wordt verbeterd. Zowel de modernisering van het bestaande traject over Eindhoven en Venlo als de ontwikkeling van de Betuwelijn moet met voortvarendheid worden uitgevoerd.

Voor het transport over de binnenwateren is het gereedkomen van het Rijn-Main-Donaukanaal in 1992 van belang. Rotterdam krijgt dan voor het eerst een waterwegverbinding met Tsjechoslowakije, Hongarije, Roemenië en via de Zwarte Zee met de Sovjet-Unie. Bij de slag om het nieuwe achterland in Oost-Europa zal het wegtransport echter ook een belangrijke rol moeten vervullen. In Hamburg is reeds besloten tot de aanleg van een extra tunnel onder de Elbe.

Bij een gunstige economische ontwikkeling en behoud van de concurrentiepositie zal in het jaar 2010 de Rotterdamse haven 100 miljoen ton meer goederen overslaan (ruim 30% meer dan nu)⁷. Hiermee zijn 10.000 nieuwe arbeidsplaatsen gemoed. Om deze groei op te vangen is 1.250 hectare nieuw bedrijfsterrein nodig, een gebied groter dan de huidige Maasvlakte. Om de mainportfunctie van de Rotterdamse haven te versterken is het noodzakelijk dat deze ruimteclaim slagvaardig en flexibel planologisch wordt ingevuld. Daarnaast zijn maatregelen noodzakelijk om de ontwikkeling van de infrastructuur in de Rotterdamse regio in de pas te laten lopen met deze groei. Het vrachtvervoer over de weg wordt belemmerd door congestie. Naast maatregelen gericht op het terugdringen van het autogebruik in het woon-werkverkeer zijn investeringen in de infrastructuur onontbeerlijk. Gedacht moet worden aan de Blankenburgtunnel, de tweede Beneluxtunnel en de verdubbeling van de Europaweg naar de Maasvlakte. Tegelijk moet de Maasvlakte ook per spoor beter ontsloten worden door verdubbeling en elektrificatie van de haven-spoorlijn.

Luchthaven Schiphol

Nederland heeft zich in de internationale luchtvaart een sterke positie weten te verwerven. Schiphol is dankzij zijn belangrijkste 'home-carrier', de KLM, een belangrijke transfer- en doorvoerhaven binnen het Europese luchtverkeer. Schiphol is in Europa in grootte vierde met vrachtvervoer en zesde met passagiersvervoer (respectievelijk 575.000 ton en 14,5 miljoen passagiers). Deze relatief sterke positie is, ondanks de kleine thuismarkt, te danken aan een uitgebreid intercontinentaal netwerk, het leveren van een goed vervoersproduct en de faam al jarenlang 's werelds beste luchthaven te zijn.

De positie van Schiphol wordt van verschillende kanten bedreigd. Vervoersstromen zullen zich concentreren op luchthavens waar grote luchtvaartmaatschappijen wereldwijd opereren. Als gevolg van deze concentratietendenzen zal nu ook in Europa een beperkt aantal intercontinentale luchthavens (zogenaamde hubs) ontstaan en een vrij groot aantal regionaal verzorgende luchthavens. De drie grootste - Londen, Parijs en Frankfurt - hoeven niet te vrezen voor hun topositie. Schiphol, dat zich op gepaste afstand bij dit selecte gezelschap wenst te voegen, zal desondanks moeten wedijveren met de luchthavens van Kopenhagen, Stockholm, München en Zürich. De belangrijkste concurrenten vormen Frankfurt vanwege het vrachtvervoer vanuit

6. Zie onder meer INRO-TNO, *De Zuid-corridor, ontwikkelingen in de as Rotterdam-Antwerpen*, 1989; NEI, *Het transportprofiel van 10 Europese regio's*, 1990.

7. Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, *Beter, meer en verder? Goederenstromen door de Rijnmondhavens*, juli 1990.

het Verre Oosten en Brussel vanwege het intra-Europese passagiersvervoer.

De luchthaven Schiphol heeft in het Masterplan haar strategie voor de toekomst bepaald. Volgens de prognoses van het Masterplan, gebaseerd op een jaarlijkse (mondiale) groei van het passagiersvervoer met 5,5% en te verhandelen vracht met 7%, zal Schiphol in 2003 ruim 30 miljoen passagiers afhandelen. Het vrachtvolume, mede gerelateerd aan de jaarlijkse groei van het bruto nationaal product, zal dan ruim 2,5 keer zo hoog moeten zijn als nu. De mainportstrategie van Schiphol heeft ingrijpende ruimtelijke en maatschappelijke consequenties.

De spanning tussen het economische belang van de luchthaven en de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van Schiphol wordt steeds groter. Voornaamste bedreiging voor het leefmilieu vormt de geluidsoverlast, met name in de nachtelijke uren. De in het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen opgenomen geluidsc contouren worden al jaren overschreden; of daadwerkelijke vermindering zal kunnen plaatsvinden is nog zeer onzeker. Aanleg van een vijfde baan, dan wel draaiing van de vierde, alsmede beperking van het aantal nachtvluchten kunnen de geluidshinder in bepaalde gebieden verlichten. De mogelijkheden om luchtvaartactiviteiten uit te plaatsen, zonder de mainportstrategie aan te tasten, zijn gering⁸.

De directe werkgelegenheid op de luchthaven zal naar verwachting in de komende tien jaar toenemen met 20.000 arbeidsplaatsen. Voor de indirecte werkgelegenheid wordt veelal een multiplier van 2,75 gehanteerd. De behoefte aan bedrijfsterrein in de nabijheid van de luchthaven zal hierdoor fors toenemen. Het is van belang dat de uitstraling van de luchthaven vooral het economische draagvlak van de grote stad (Amsterdam) versterkt. De uitstraling van Schiphol houdt echter niet op bij de provinciegrenzen. Zo blijkt uit onderzoek van Buck Consultants naar de Rijn- en Bollenstreek dat deze regio fors meeprofiteert van de overloop van bedrijven uit de omgeving van Schiphol⁹. Deze ontwikkeling vergt een samenhangend beleid van de betrokken provincies waarbij een selectief vestigingsbeleid, uitgaande van de economische potenties van het gebied, noodzakelijk zal zijn.

De bereikbaarheid van Schiphol vormt een probleem voor zowel de (inter)nationale vervoersketen als voor het regionale woon-werkverkeer. Het totale transporttraject van vracht door de lucht neemt feitelijk maar 7% tijd in beslag. Om snelheid in het vrachtvervoer te houden is het nodig dat aan- en afvoer van en naar luchthavens vlot verloopt. De bereikbaarheid van Schiphol voor het zakelijk verkeer moet gegarandeerd worden door het terugdringen van de automobiliteit in het woon-werkverkeer en de uitbreidingen van de infrastructuur. De railinfrastructuur zal op korte termijn worden uitgebreid (onder meer vier sporen Schiphol, realisatie van zuidelijk ringspoorbaan). Het beleid van de overheid is erop gericht veertig procent van de reizigers met het openbaar vervoer naar de luchthaven te laten komen. Als deze ambitieuze doelstelling niet gehaald wordt, komt niet alleen de positie van de luchthaven zelf in gevaar, maar ook die van Nederland als distributieland.

Telematica als concurrentiekracht

Communicatie en handel zijn nauw met elkaar verbonden. Distributie gaat immers niet alleen over het vervoeren van goederen maar ook over het sturen en ontvangen van goederen. Telematica, een samenvoeging van telecommunicatie en informatica, krijgt een centrale rol in het proces van vlevlechting tussen industrie, transport en dienstverlening. Toepassing van informatietechnologieën in de dienstensector verhoogt de reactiesnelheid van industriële en transportbedrijven: productie op maat en 'just in time' wordt mogelijk evenals vergroting van de flexibiliteit, betere kwaliteitsbeheersing en snelle aanpassing aan de veranderende

de wensen van de afnemers. Bij de keuze voor een vestigingsplaats geven nationale en internationale ondernemingen hoge prioriteit aan de beschikbaarheid van moderne voorzieningen op het gebied van telematica.

De positie van Nederland op het gebied van telematica is redelijk gunstig. De meeste technische diensten en middelen zijn aanwezig en de achterstand op omliggende landen wat betreft onderzoek, ontwikkeling en investeringen wordt ingelopen. De telecommunicatie-infrastructuur in Nederland is goed, zeker wanneer gelet wordt op prijs/kwaliteitverhouding en het kwaliteitsniveau van de aangeboden diensten. In mindere mate geldt dit voor de ontwikkeling van informatiesystemen, die relatief kostbaar zijn en voor Nederland alleen een beperkte toepassingsmogelijkheid hebben. Een kritiek punt blijft dat onderzoek naar en stimulering van de telematica zeer versnipperd plaatsvindt¹⁰.

De mogelijkheden om de economische bedrijvigheid te ondersteunen door telematicaprojecten vormen strategische wapens in de internationale concurrentiestrijd. Los van de transportmogelijkheden die Nederland kent of kan ontwikkelen, is de uitbreiding en aanpassing van een infrastructuur voor de telematica belangrijk. Daarvoor zijn investeringen nodig. Voor telecommunicatie zal dat voor de komende tien jaar rond de drie miljard gulden liggen¹¹. Samenwerkingsverbanden met andere Europese aanbieders van telenetwerken en particuliere ondernemingen moeten ervoor zorgen dat Nederland ook op dit terrein een aantrekkelijk vestigingsklimaat kan bieden. Goede voorbeelden hiervan zijn het samenwerkingsproject van de PTT met Schiphol en het Intisproject in de Rotterdamse haven. Om te komen tot een geïntegreerd transport- en informatiesysteem zal, zo blijkt uit onderzoek, veel aandacht geschonken moeten worden aan de ontwikkeling van telematica¹². Hierbij is een krachtig gecoördineerd overheidsbeleid op dit gebied urgent. De coördinatie zou betrekking moeten hebben op onderzoek, standaardisatie en voorlichting. Bovendien zou stimulering van marktonderzoek op het gebied van toepassingen en ontwikkeling van nieuwe vormen van dienstverlening met de daarbij behorende technologie bijdragen aan de concurrentiepositie van de Nederlandse telematica ten opzichte van het buitenland.

Slot

Voor de Nederlandse economie is het van vitaal belang dat ook in het nieuwe Europa ons land functioneert als gateway. De positie van Nederland als distributieland is niet onbedreigd. Aanleg van grote infrastructurele projecten zoals de Kanaaltunnel en de sterker wordende concurrentie uit omliggende landen vragen om alert reageren en anticiperen van overheid en bedrijfsleven opdat Nederland niet wordt verdrongen naar de rand van het Europese kerngebied. Een kansrijke concurrentiepositie vereist meer dan alleen het aantrekken van fysieke goederenstromen. Het zal gepaard moeten gaan met het ontwikkelen van een breed pakket aan telematicadiensten ook op het gebied van financiering, verzekeringen en databanken voor handel en industrie (Nederland Communicatieland).

Vervolg op blz. 972.

8. NEI, *Luchtvaartactiviteiten en mainportstrategie*, 1990.

9. Buck Consultants International, *De economische betekenis van Schiphol voor de Rijn- en Bollenstreek*, 1988.

10. Ministerie van Economische Zaken, *vervolgcommissie Technologiebeleid, Kennis is kracht*, 1989.

11. W. Dik, *Snelweg naar Europa*, *Shell Journaal*, 1989.

12. Netelcom/PTT-telecom, *Krachtbron voor de toekomst*, 1990.

Behoud van de concurrentiepositie noodzaakt tot forse inspanningen om een vitaal en innovatief vestigingsklimaat in de Randstad te behouden. Voorkomen moet worden dat door congestie en gebrek aan ruimte activiteiten die kracht geven aan de gatewayfunctie uit de Randstad moeten vertrekken. Daardoor ontstaat het gevaar dat het economisch zwaartepunt van Nederland opschuift langs de hoofdassen in Brabant en Gelderland. Een voortdurend proces van uitdijing van kernactiviteiten zal de functie van de Randstad als internationale toegangspoort ondermijnen. Nederland zal dan op den duur aan economische betekenis inboeten.

De internationale positie van de Randstad als toegangspoort voor Europa vereist een daartoe uitgeruste vervoersinfrastructuur. Verbindingen met het achterland alsmede de infrastructuur in de Randstad zelf vergen grote investeringen. Bedacht moet worden dat in het afgelopen decennium vooral het wegvervoer fors is gestegen. Ook als men erin slaagt het aandeel van het vrachtvervoer per spoor en over het binnenwater substantieel te vergroten, zal het wegvervoer fors blijven stijgen. Een goede bereikbaarheid van met name de mainports en de grote steden vereist een vergaande beperking van de automobiliteit in het woon-werkverkeer en het ontwikkelen van een hoogwaardig openbaar vervoersnet.

De verdere ontwikkeling van de mainports zal gepaard gaan met grotere uitbreidingen van het bedrijfsareaal dan tot voor kort werd aangenomen. Het is voor de vitaliteit van de Randstad van belang dat fors wordt geïnvesteerd in revitalisering van het bestaande stedelijke gebied en dat

verouderde bedrijfsterrainen worden geherstructureerd. Voorts zal het groene hart als positieve vestigingsplaatsfactor moeten worden benut door aan de randen en bij bestaande kernen voldoende ruimte te creëren voor selectieve vestiging van bedrijven die passen in het te vormen internationale vestigingsmilieu.

De verwachting is dat in het Europa zonder grenzen de grootstedelijke regio's een steeds belangrijker rol zullen gaan spelen (ten koste van de nationale overheid). Gelet op de schaal van deze regio's en op de internationaal-economische functie van de Randstad als toegangspoort tot Europa dient het gebied als een eenheid te worden beschouwd. Er moet voor worden gewaakt dat door de nadruk te leggen op een indeling van de Randstad in een noord- en een zuidvleugel de ontwikkeling tot één Euregio wordt gefrusteerd. De drie Randstadprovincies dienen te zamen vorm te geven aan een nationaal en internationaal herkenbare regionale eenheid: de Randstad Holland¹³.

R.P.A. Houterman
A.M.J. Huissen
Th.L.N. Weterings
V.M. Wouters

13. Zie A.C. Zijdeveld, *Euroregio Holland: de maatschappelijke en culturele betekenis van de Hollandse provincies in Europees perspectief*, rede ter gelegenheid van het herdenkingsjaar 150 jaar splitsing Noord- en Zuid-Holland, februari 1990.