

# Toegangspoort naar Europa

Nederland probeert zich internationaal te positioneren als 'gateway to Europe'. Dat is niet overdreven, want ons land neemt van oudsher een belangrijke plaats in als Europees transport- en distributiecentrum. Met de zeehavens Rotterdam en de luchthaven Schiphol beschikt Nederland over twee sterke troeven. Bovendien zijn Nederlandse transportondernemingen de vrachtrijders van Europa. De rol van Nederland als toegangspoort naar Europa wordt echter van verschillende kanten bedreigd.

In de eerste plaats is er sprake van een verschuiving van het economische zwaartepunt in Europa in zuidelijke richting. Daarnaast kan de Duitse eenwording voor een verschuiving in oostelijke richting zorgen. Ten slotte zou ook de aanleg van de Kanaaltunnel handels-, vervoers- en investeringsstromen uit Nederland kunnen wegtrekken. Pessimisten zien Nederland al in de Europese periferie belanden. De angst hiervoor lijkt nogal overdreven. In termen van 'marktafstanden' blijft Nederland na België en Luxemburg een van de meest centraal gelegen regio's in de EG<sup>1</sup>. Bovendien gaat het om veel meer dan de geografische ligging alleen. Een goede haveninfrastructuur, goede verbindingen met het achterland, goede douanefaciliteiten, een hoge kwaliteit van de ondersteunende dienstverlening, snelheid van afhandeling, stiptheid en betrouwbaarheid e.d. zijn veel belangrijker concurrentiefactoren. Juist als het op een totaalbeoordeling aankomt, scoort Nederland hoog. Dat neemt niet weg dat de concurrentie sterker wordt en dat Nederland op zijn *qui-vive* moet zijn.

In dit verband baart het zorgen dat Nederland op een aantal punten het elan en de besluitvaardigheid lijkt te missen die nodig zijn om de positie als toegangspoort en distributiecentrum te handhaven en verder uit te bouwen. Een punt van grote zorg is de verstopping van de infrastructuur. Zowel in het luchtverkeer als bij het verkeer over de weg doen zich ernstige knelpunten en vertragingen voor. De capaciteit van het spoor schiet te kort. Bij de vaarwegen is achterstand in het onderhoud ontstaan. De investeringen in infrastructuur hebben het bij de ombuigingsoperaties van de laatste jaren moeten ontgelden. De traditioneel sterke positie van Nederland op dit vlak is daardoor verzwakt. Dit vormt een regelrechte bedreiging voor de internationale concurrentiepositie als distributieland. Een toegangspoort die geen doorgang biedt, verliest snel aan betekenis. Zoals uit de verschillende bijdragen aan dit nummer blijkt, bestaan er ambitieuze investeringsplannen om Nederland wat dit betreft weer op de kaart te krijgen. Wil Nederland zijn pretenties als distributiecentrum in een verenigd Europa kunnen blijven waarmaken, dan is het van essentieel belang dat die plannen doorgaan en dat de financieringsmiddelen daarvoor worden vrijgemaakt.

Dit staat niet gelijk aan ongebreidelde groei. Ongebreemde groei van het weg- en luchtverkeer heeft onaantoonbare milieuconsequenties. Het is in ons dichtbevolkte, sterk vervuilde land terecht, dat er strenge normen aan de uitstoot van schadelijke stoffen in het milieu worden gesteld. Natuurlijk plaatst een scherpe milieuwetgeving in combinatie met een effectief sanctiebeleid de transportsector voor problemen. Maar het is kortzichtig hierin uitsluitend een aantasting van de internationale concurrentiepositie te zien. Dezelfde normen zullen er in het buitenland ook komen, als ze er al niet zijn. Cruciaal is dat voor het milieubeleid een zodanig flexibele vormgeving wordt gekozen dat de in de transportsector aanwezige inventiviteit wordt gemobiliseerd om de gestelde milieudoelen te halen. Dan kan op dit punt

zelfs een concurrentievoorsprong worden opgebouwd. De kunst is het doel van een schoon milieu van een bedreiging om te vormen tot een kans.

Een optimale afstemming van de verschillende vervoersmodaliteiten – weg, rail, water, lucht, pijp – is in dit verband essentieel. Op dit punt valt er nog veel te verbeteren. De aansluitingsmogelijkheden tussen de verschillende takken van vervoer zijn vaak nog zeer gebrekkig. Daardoor gaan geld en kansen verloren. Een internationaal distributiecentrum moet een compleet pakket van aan- en afvoerroutes bieden, met flexibele uitwisselingsmogelijkheden, al naar gelang de wensen van de klant. Te veel wordt nog in termen van concurrentie tussen de verschillende vervoersvormen gedacht in plaats van samenwerking en aanvulling. Dat laatste is nodig om de concurrentiepositie van de sector als geheel te versterken.

Iets dergelijks geldt op het gebied van de telematica. Het is iedereen duidelijk dat de kwaliteit van de telematica-voorzieningen voor de concurrentiepositie van een handels- en distributiecentrum in de toekomst net zo belangrijk zal zijn als de kwaliteit van de fysieke infrastructuur nu. Op het punt van de efficiency van het transport valt er nog enorm veel te verbeteren. Er worden op dit terrein wel initiatieven genomen, maar daarbij is sprake van een sterke versnippering en een gebrek aan afstemming tussen de verschillende activiteiten en systemen. Zolang de nieuwe mogelijkheden en ontwikkelingen zich nog niet hebben uitgekristalliseerd, neemt iedereen een afwachtende houding aan en waagt zich niet aan kostbare investeringen. Deze patstelling doet kostbare tijd verloren gaan, die zou kunnen worden gebruikt om ons land als logistiek centrum en hoogwaardig dienstenknooppunt te positioneren en daarmee een belangrijk concurrentievoordeel op te bouwen.

Een laatste knelpunt waarop initiatieven om Nederland uit te bouwen tot handels- en distributiecentrum van West-Europa vaak stuklopen is de bestuurlijke versnippering. Als we voor die functie kiezen is het te dol dat essentiële infrastructurele projecten tien tot twintig jaar vertraging kunnen oplopen als gevolg van planologische procedures en kwesties van gemeentelijke autonomie. Natuurlijk moet er ruimte zijn voor een zorgvuldige belangenafweging, maar dit mag niet leiden tot het ellenlang uitstellen van beslissingen. 150 jaar geleden werden de provincies Noord- en Zuid-Holland gesplitst – de viering daarvan is de aanleiding tot dit nummer van ESB. Hopelijk is het feit dat beide provincies nu gezamenlijk optrekken om zich te buigen over de internationale concurrentiepositie van de Randstad symbolisch voor een vermindering van de bestuurlijke versnippering.

De Randstad 'gateway to Europe' en 'Nederland distributieland' is voor de Nederlandse economie een zaak van nationaal belang. Maar de behartiging van die zaak vindt her en der nogal halfslachtig plaats. Dat blijkt uit de verwaarlozing van de infrastructuur, de ontoereikende afstemming tussen vervoersmodaliteiten, het gebrek aan samenwerking in de transportsector, de geïsoleerde ontwikkeling van telematica-projecten en de bestuurlijke versnippering. De toegangspoort naar Europa moet hier en daar wat wijder worden opengezet.

L. van der Geest

1. Zie H.J. Roodenburg, *Central locations in the European common market*, CPB-onderzoeksmemorandum nr. 59, Den Haag, 1989.