



## Twee visies in vervoersland

**Auteur(s):**

Klink, H.A. van

Langen, P.W. de

*Beide auteurs zijn verbonden aan de capaciteitsgroep Regionale economie en Haven- en Vervoerseconomie van de Erasmus Universiteit Rotterdam.***Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4217, pagina D22, 2 september 1999

**Rubriek:**

Dossier Economie en infrastructuur

**Trefwoord(en):**

*In de discussie over de rol van Nederland als toegangspoort tot Europa en het ruimtelijk-economische beleid dat deze rol zou moeten faciliteren zijn twee oriëntaties te onderscheiden: de volume-oriëntatie en de waarde-oriëntatie. In deze bijdrage gaan wij, vanuit het perspectief van mainport Rotterdam, in op beide oriëntaties en hun onderlinge verhouding. Daaruit volgen enkele beleidsoverwegingen.*

### Volume-oriëntatie

Sinds decennia wordt er, door het bedrijfsleven en met name de gemeentelijke en nationale overheden, geïnvesteerd in voorzieningen om de overslag en het marktgebied van de knooppuntfunctie van Rotterdam te maximaliseren. Het beleid van dominante actoren, zoals overslagbedrijven, havenbeheerder en rijksoverheid, is lange tijd in hoofdzaak gericht op het aantrekken van meer lading. Deze actoren volgen 'principes' van het volumemodel<sup>1</sup>. Dit volumemodel is met name van belang voor de knooppuntfunctie van de haven, maar ook in de industriële functie is er sprake van een nadruk op volumes<sup>2</sup>. In het kader van dit artikel zijn drie principes relevant. Ten eerste het principe *investeren in efficiency*. Dit principe gaat ervan uit dat grotere concurrentiekracht vraagt om een hogere efficiency in overslag en vervoer. Dit principe leidt tot aandacht voor technologische innovaties. Overigens is Nederland ook in andere sectoren van de economie een 'efficiency land' gebleken; grote delen van het Nederlandse bedrijfsleven proberen de internationale concurrentieslag te winnen met verhoging van efficiency<sup>3</sup>. Ten tweede het principe *ruimte beschikbaar hebben*. Méér lading moet worden geacommodeerd en daarvoor dienen (grote) vrije kavels grond beschikbaar te zijn. Het 'voor de markt uit' uitbreiden van de haven past in dit principe. Ten derde het principe *streven naar stabiliteit*. Een stabiele bedrijfsomgeving is volgens dit principe nodig om rendabel te kunnen investeren in een hogere efficiency.

Mede dankzij de volume-oriëntatie is Rotterdam de grootste haven ter wereld qua overslagvolume geworden. Bovendien is de haven uitgegroeid tot een groot economisch complex<sup>4</sup>. De vanzelfsprekendheid van het volumemodel neemt echter af door veranderingen in de omgeving. Door internationalisering en liberalisering van de havenindustrie neemt de omgevingsdynamiek toe. Informatietechnologie en ketenintegratie leiden tot nieuwe verhoudingen tussen marktpartijen. Deze veranderingen reduceren de bedrijfseconomische effectiviteit van de volume-oriëntatie<sup>5</sup>. De nadruk op efficiency, ruimte en stabiliteit kan leiden tot inflexibiliteit en monopolies, terwijl de markt vraagt om flexibiliteit en diversiteit<sup>6</sup>. Daarnaast reduceren de veranderingen de maatschappelijke effectiviteit. Door de nadruk op efficiency leidt meer volume maar in beperkte mate tot meer *directe* toegevoegde waarde en werkgelegenheid<sup>7</sup>. Toch vraagt de verdere uitbouw van het volumemodel aanzienlijke overheidsinvesteringen.

### Waarde-oriëntatie

Aanhangers van de waarde-oriëntatie argumenteren dat meer volume door de uitbouw van de *mainport* vanuit nationaal economisch oogpunt niet langer aantrekkelijk is<sup>8</sup>. De positie als toegangspoort tot Europa genereert in deze optiek onvoldoende toegevoegde waarde om omvangrijke overheidsinvesteringen in infrastructuur ter vergroting van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven te rechtvaardigen. In het havenplan 2010 geeft het gemeentelijk havenbedrijf expliciet blijk van de ambitie om toegevoegde waarde te genereren. Met name de distributieparks in de haven moeten hiertoe een bijdrage leveren. De waarde-oriëntatie leidt later ook tot een verschuiving van de focus op volume naar de uitbouw van een *brainport*. De ambitie om meer nadruk te leggen op het aantrekken van kennisactiviteiten wordt breed gedeeld door Nederlandse beleidsmakers. Onder andere maritieme dienstverlening, logistieke ketenregie en consultancy worden gezien als brainportactiviteiten. Daarnaast biedt het petrochemisch cluster aanrijpingspunten voor het stimuleren van de brainport ontwikkeling. Een belangrijk principe van het waardemodel is *het ontwikkelen en verkopen van kennis en informatie*. Een tweede principe is *het stimuleren van dynamiek*. Kennis en informatie raken snel verouderd en moeten steeds vernieuwd worden. Dit vraagt om gezonde concurrentie en aandacht voor creatie van nieuwe bedrijven. Een derde principe is *het samenwerken in clusters en netwerken*. Omdat bedrijven specialistische kennis ontwikkelen hebben zij behoefte aan kennis buiten de eigen organisatie. Zo ontstaan kennisnetwerken en clusters van kennisintensieve bedrijvigheid.

### De relatie tussen volume en waarde

Er is, ons inziens, sprake van een tweeledige relatie tussen beide oriëntaties op het versterken van Nederland als distributieland.

Eenzijds zijn ze complementair, anderzijds conflicterend.

Beide oriëntaties zijn complementair, omdat bestaande kennisactiviteiten zich ontwikkeld hebben op basis van de aanwezigheid van dikke vervoersstromen<sup>9</sup>. Logistieke activiteiten, zoals value-added logistics, komen veelal voort uit primaire transportactiviteiten. Ook in de havenindustrie en de scheepvaart geldt dat 'bulkactiviteiten' de basis zijn voor specialistische en kennisintensieve activiteiten. De potentie van Nederland in het algemeen en Rotterdam in het bijzonder om zich te ontwikkelen tot een kenniscentrum op het gebied van havenontwikkeling en -management, transporttechnologie, maritieme dienstverlening, havenindustrie en logistiek komt voor een groot deel voort uit de grote transportvolumes die via Nederland verlopen. Uit het onderzoek van Slack naar havengerelateerde kennisactiviteiten blijkt overigens dat deze weliswaar verbonden zijn aan fysieke transportactiviteiten, maar er geen sterke geografische binding bestaat<sup>10</sup>. 'Kennisclusters' ontstaan met name vanwege de positieve externe effecten van de aanwezigheid van kennis, kennis en informatie. Deze clusters bevinden zich veelal nabij grootstedelijke zakencentra.

Anderzijds zijn de twee oriëntaties onderling conflicterend, omdat hun werking op andere uitgangspunten gefundeerd is. Ten eerste is het concurrentievermogen van Nederland in de volume-oriëntatie gebaseerd op 'cost leadership', terwijl in de waarde-oriëntatie juist differentiatie de basis van concurrentievermogen is. Ten tweede gaat de volume-oriëntatie uit van een relatief hoge maakbaarheid: aanleg van infrastructuur versterkt onze positie als toegangspoort tot Europa. De waarde-oriëntatie gaat niet uit van maakbaarheid omdat waarde-activiteiten niet zonder meer door overheidsinvesteringen ontwikkeld kunnen worden. Het verschil in maakbaarheid hangt samen met een verschil in vestigingsvoorwaarden. In de eerste oriëntatie zijn vooral grondkosten en transportkosten van belang, terwijl het in de tweede oriëntatie meer gaat om kwaliteit van de arbeidsmarkt, de leefomgeving en de aanwezigheid van kenniscentra en verwante bedrijvigheid. [tabel 1](#) geeft enige gestileerde kenmerken van de volume- en de waarde-oriëntatie.

**Tabel 1. De twee oriëntaties vergeleken**

Aspect	Volume-oriëntatie	Waarde-oriëntatie
Nadruk overheidsbeleid	Stimuleren van transport efficiency	Stimuleren van bedrijvigheid
Concurrentievermogen	Kostenleiderschap	Differentiatie
Concurrenten van de haven	Andere havens	Andere grootstedelijke centra
Principes	Stimuleren van efficiency	Genereren van kennis en informatie
Karakteristieke organisatievorm	Ruimte beschikbaar hebben	Faciliteren van clusters
	Streven naar stabiliteit	Stimuleren van dynamiek
	Grote kapitaalintensieve ondernemingen	Specialistische ondernemingen, samenwerkend in een netwerk

## Overwegingen voor overheidsbeleid

Gegeven de complexe relatie tussen beide visies is een keuze voor één van beiden, zoals in de discussie over de rol van Nederland als distributieland soms doorklinkt, naar onze mening onmogelijk en onjuist. Beter is beide oriëntaties samen in het ruimtelijk-economische beleid te faciliteren om zo de volume-oriëntatie te verrijken met de waarde-oriëntatie. Omdat de visies uiteenlopen en de onderliggende principes sterk verschillen is een dergelijke integratie overigens een forse opgave. Er is pas sprake van een balans tussen volume en waarde als Nederland zijn concurrentiekracht ontleent aan de combinatie van relatief hoge transportefficiency én de aanwezigheid van een breed scala aan waarde-toevoegende diensten. Dit leidt tot marktgestuurde selectiviteit: marktpartijen, zoals verladers en logistiek dienstverleners, kiezen voor de routing van hun logistieke ketens via Nederland, niet uitsluitend op basis van transportefficiency, maar ook vanwege de aanwezigheid van excellence in dienstverlening en waardetoevoeging. Het gevolg van selectiviteit is dat er niet langer sprake is van grote transitovolumes van en naar bestemmingen buiten het natuurlijk achterland<sup>11</sup>. De overheid kan voorwaarden scheppen voor deze selectiviteit:

» integrale doorberekening van infrastructuurkosten aan gebruikers leidt tot een grotere marktsturing van infrastructuraanleg en -gebruik: het kostenbewustzijn wordt vergroot en resulteert in efficiëntere benutting en creatievere vervoersoplossingen;

» clusters en corridors vergroten de mogelijkheid van waardetoevoeging. Het concept van de corridor is bij uitstek bedoeld om aan transitostromen door een gebied kansen voor waardecreatie te ontfangen door op bepaalde lokaties langs de corridor vestigingsplaatsen voor gevarieerde bedrijvigheid te ontwikkelen;

» tenslotte geldt dat de kwaliteit van dienstverlening vraagt om een hoog kennisniveau en voldoende marktdynamiek om het kennisniveau op peil te houden. Startersbeleid en het bevorderen van research & development zijn hiervoor belangrijke beleidsinstrumenten.

Deze beleidssuggesties komen allen naar voren in de nota Ruimtelijk Economisch Beleid<sup>12</sup>. Toch slaagt de nota er niet in te komen tot een coherente aanpak waarin volume en waarde-oriëntatie samengebracht worden. Meer worden beide werelden parallel aan elkaar gefaciliteerd, waarmee het gevaar bestaat dat de inherente spanning tussen beide oriëntaties tot ineffectieve beleidsresultaten leiden. Meest prangend komt dat naar voren bij de relatie tussen grootschalige infrastructuur en leefklimaat: infrastructuur is van essentieel belang voor het volumemodel, terwijl 'quality of life' een relevante productiefactor in het waardemodel is. Het in onderlinge harmonie brengen van beide factoren wordt echter in toenemende mate onbetaalbaar: zo vragen de milieumaatregelen rondom de Betuwelijn miljarden, waardoor de spoorlijn onrendabel is geworden. Het voorkomen van dergelijke ineffectieve beleidsuitkomsten vraagt meer nadrukkelijke keuzen en een focus op selectiviteit, waarmee tonnen ten dienste komen aan het genereren van vernieuwing van het

## ESB-Dossier: Economie en infrastructuur

---

### Inleiding

H.W.H. Welters, [Blijft Nederland bij de les?](#)

### Infrastructuur

P. Nijkamp, B. Ubbels en M. Koetse, [Infrastructuur en duurzaamheid](#)

### Cultuur

A.C. Zijderveld, [De economie van een deltacultuur](#)

F. van Waarden, [Bergcultuur](#)

### Kennis

D. Jacobs, [Internet versterkt de behoefte aan transport](#)

### Logistiek

J.H.R. van Duin, J.C. van Ham en R.E.C.M van der Heijden, [Nederland: schakel in de keten?](#)

H.A. van Klink en P.W. de Langen, Twee visies in vervoersland

### Mainport-discussie

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [De economische effecten van mainports: een paradox?](#)

M.R.J. Bosch en P. Heldeweg, [Mainports genereren kostenvoordelen!](#)

H.B. Roos, [Luchtvaart als katalysator voor regionale dynamiek](#)

### Handel

R. van Tulder en R.V. Goedegebuure, [Nederland Exportland](#)

---

1 H.A. van Klink en P.W. de Langen, *Scale en Scope in Mainport Rotterdam*, Erasmus Universiteit Rotterdam/ ETECA, Rotterdam, 1999.

2 B. Kuipers, *Flexibiliteit in de Rotterdamse havenregio*, proefschrift, Eburon, Delft, 1999.

3 M.A. Zegveld, Nederland efficiencyland, *ESB*, 1994, blz. 432-435.

4 Nederlands Economisch Instituut, *VEEM II: het voorwaarts economisch belang van de Rotterdamse haven in Europees perspectief*, 1997.

5 Met het mechaniseren van de productie en het handhaven van een stabiele bedrijfsomgeving heeft het volumemodel kenmerken van het Fordisme. Volgens sommigen zijn Post-Fordistische productiemodellen in opkomst, waarbij flexibiliteit, innovatie en netwerkvorming centraal staan. Deze omslag lijkt zich tot op zekere hoogte ook in de Rotterdamse haven af te tekenen; R. Boyer en J-P. Durand, *After Fordism*, MacMillan Press, London, 1993; A. Amin, *Post-Fordism: Models, fantasies and phantoms of Transition*, *Post-Fordism; a reader*, Blackwell Publishers, London, 1994.

6 A.P. de Man, [Monopolie is niet de enige strategie](#), *ESB*, blz. 170, 1999.

7 Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, *2020: Integrale verkenningen voor haven en industrie*, Rotterdam, 1998.

8 A.A.J. Pols, *Internationale concurrentiekracht en Mainport-strategie*, Delft, 1997.

9 H.A. van Klink en P.W. de Langen, *Internationaal goederenvervoer en economische dynamiek*, Erasmus Universiteit Rotterdam/

ETECA, Rotterdam, 1999.

**10** B. Slack, *The port service industry in an environment of change*, *Geoforum*, blz. 447-457, 1989.

**11** Dit natuurlijk achterland bestaat globaal uit Nederland, Midden en Zuid-Duitsland en het stroomgebied van de Rijn.

**12** Ministerie van Economische Zaken, *Nota Ruimtelijk Economisch Beleid: dynamiek in netwerken*, 1999.