

Scheurtjes in het bastion

GRENZEN AAN NEDERLAND DISTRIBUTIELAND. DE TOEGEVOEGDE WAARDE IS RELATIEF LAAG, DE SOCIALE KOSTEN ZIJN HOOG

Over het belang van Nederland distributieland bestaat in beleidsmakend Nederland nauwelijks discussie. Er komen echter scheurtjes in het bastion. Een CPB-studie stelde de Tweede Maasvlakte ter discussie, en een studie in opdracht van de WRR zet serieuze vraagtekens bij de mainport-strategie.

Zonder transport staat alles stil. Van het eitje bij het onbijt tot het koekje bij de koffie: zonder transport was het allemaal niet mogelijk geweest. Voor elektriciteitsbedrijven, waterbedrijven, verloskunde en heel veel andere sectoren geldt hetzelfde. Met zijn pr-leuze bedoelt Transport en Logistiek Nederland, de ondernemersorganisatie voor het goederenvervoer, dan ook meer. Transport en distributie hebben een uitstraling die de enge grenzen van de sector zelf verre overschrijdt, is de eigenlijke boodschap. De sector is een stuwende motor van onze economie.

Die opvatting is ook overheidsbeleid. Nederland is de *gateway to Europe*, en de overheid is bereid om voor het uitbouwen daarvan veel geld uit te geven. De megaprojecten HSL, Betuwelijn en de uitbreiding van Schiphol passeerden de afgelopen jaren de politieke revue, en een Tweede Maasvlakte en tweede Schiphol staan op het programma. Voorstanders stellen de projecten voor als onafwendbaar. Wie vraagtekens zet zou de Nederlandse economie veroordelen tot de status van 'Jutland' of de tijden van 'de trekschuit'. Directeur Harry Welters van de vereniging van Rotterdamse havenondernemers SVZ typerde het niet aanleggen van een Tweede Maasvlakte als het begin van 'economische zelfmoord'.

Over het economisch belang van de distributiefunctie en mainport-strategie bestaat in beleidskringen nauwelijks echte discussie. Er wordt gepraat over een ondertunneling meer of minder, of over de exacte ligging van een landingsbaan, maar over de basisgedachte bestaat geen wezenlijk verschil van mening.

Toch komen er wat scheurtjes in het bastion. Het Centraal Planbureau concludeerde onlangs dat er voorlopig geen behoefte is aan een grote Tweede Maasvlakte. En deze maand verschijnt een in opdracht van de

TOM NIEROP

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) geschreven studie van de Delfte hoogleraar Planning prof. ir. Albert Pols, waarin deze grote vraagtekens zet bij de betekenis van de mainport-strategie voor de internationale concurrentiekracht. Volgens Pols, die begin jaren zeventig bij het Centraal Planbureau werkte en later bij de WRR, worden de kosten van infrastructurele megaprojecten stelselmatig onderschat en de baten via 'opgeblazen *multipliers*' een maatje groter voorgesteld dan ze werkelijk zijn. 'Het wensdenken overheerst en de notie van *opportunity costs*, de opbrengst van het te investeren geld bij alternatieve aanwending, lijkt bij politici en bestuurders vrijwel te ontbreken,' zegt Pols. Gezien de hoge sociale kosten en de relatief lage toegevoegde waarde en extra werkgelegenheid, is Nederland volgens de hoogleraar het laatste land binnen Europa dat zich als distributieland zou moeten profileren.

OVERHEIDSGELD

Wat goed is voor Schiphol, KLM of containeroverslagbedrijf ECT, hoeft nog niet goed te zijn voor heel Nederland. Particulier investeren staat iedereen vrij, maar zodra er overheidsgeld bij komt kijken, hoort het maatschappelijk en macro-economisch belang

doorslaggevend te zijn. Hoe belangrijk is de transport- en distributiesector? 'Al vele jaren schommelt de bijdrage van de transportsector aan het nationaal inkomen rond de acht procent', schrijft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het *Jaarbericht Vervoerend Nederland 1996*. Een blik in de Nationale Rekeningen leert dat enige nuancering op haar plaats is, want in de acht procent zitten ook de communicatiebedrijven. 'Kaal' verzorgt de transportsector 4,5 procent van het bruto binnenlands product, en daar zijn het openbaar vervoer en de reisbureau's bij inbegrepen. Dat is, ondanks de gateway-functie van Nederland, slechts iets hoger dan het Europees gemiddelde. Oorzaak is de zogenaamde 'tonnen-guldens-paradox': Nederland vervoert veel, maar verdient er relatief weinig aan.

Volgens de distributielobby gaat het dan ook niet alleen om de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De effecten op toeleveranciers en afnemers, en de uitstraling op het algehele vestigingsklimaat moeten worden meegerekend. Graag wordt er geweten op het toenemend aantal Europese distributiecentra (EDC's) van Japanse en Amerikaanse ondernemingen in Nederland. Van alle EDC's zit meer dan de helft in Nederland, en op hun beurt zouden ze weer indirecte werkgelegenheid elders creëren. Het Rotterdams Havenbedrijf schat de totale toegevoegde waarde van mainport Rotterdam op een kleine tien procent van het nationaal product. Schiphol houdt het voor zichzelf op een bescheidener 2,1 procent, uit te groeien tot 2,8 procent.

Steven Keuning, hoofd Nationale Rekeningen bij het CBS, kent de neiging van sectoren tot het opblazen van het eigen economische belang. 'Men rekent van alles toe aan de eigen sector, vooral de goede dingen dan. Als je de berekende externe effecten voor alle sectoren bij elkaar optelt, kom je aan een nationaal inkomen dat vele malen groter is

Overslag op de Maasvlakte bij Rotterdam. Het havenbedrijf wil er nog een

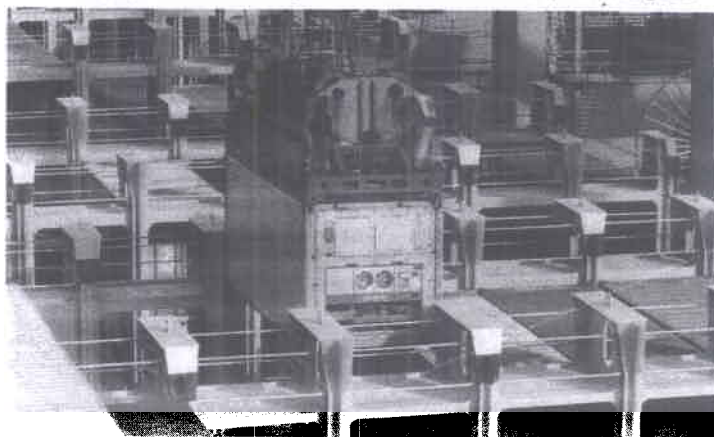


FOTO ANP



Prof. Albert Pols; de vraag of dit voor Nederland de juiste richting is, wordt niet vaak gesteld

overtuigend.' Volgens Pols heeft circa de helft van de bedrijven rond Schiphol geen enkele binding met de luchthaven. 'Die hadden ook rond Maarssen of Den Bosch kunnen zitten.' En voor de andere helft was de luchthaven zeker niet de enige vestigingsfactor, noch de belangrijkste. Handelsliberalisatie, containerisatie, informatisering en intermodaal vervoer hebben er volgens Pols voor gezorgd dat de fysieke binding aan een specifieke haven veel minder is geworden. Zelfs voor distributiebedrijven zijn kwesties als loon, opleidingsniveau en belastingklimaat minstens even belangrijk. Voor nieuwe investeringen in bereikbaarheid geldt bovendien de wet van de afnemende meeropbrengsten. 'Specialiseren op infrastructuur is een oud trekpaard achter een snel verouderende wagen spannen.'

SUCCESLAND

In de discussie over mainportontwikkeling wijzen voorstanders op de agglomeratievoordelen die optreden bij bijvoorbeeld Schiphol. Daardoor zou de lokatie aantrekkelijk worden voor al-

lerlei internationaal opererende, hoogwaardige bedrijven, ook buiten de logistieke sector. De basisvraag daarbij is echter: hoe bereikbaar moet een land zijn?

Prof. dr Dany Jacobs, werkzaam bij TNO, bijzonder hoogleraar Innovatie en Externe Organisatie aan de Technische Universiteit Eindhoven en auteur van *Het kennisoffensief. Slim concurreren in de kenniseconomie*, denkt dat er ergens een grens is. 'Natuurlijk komen veel bedrijven af op de bereikbaarheid, zo'n vliegveld is niet onbelangrijk, maar aan de andere kant doet Brussel het ook heel redelijk en Denemarken is ook een succesland. Vliegveld Zaventem bij Brussel stelt nauwelijks iets voor, maar kennelijk toch voldoende om veel internationale bedrijven aan te trekken.' Bij de toegevoegde waarde van de wel mainport-gebonden transport- en distributiebedrijven zet hij zijn vraagtekens, ook al streeft de sector naar het aantrekken van meer *value added logistics*; het etiketteren, verpakken, controleren en assembleren van producten voor hun verdere tocht naar de Europese markten. Jacobs: 'Het hele idee van value added logistics wordt erg overdreven. Ik zou willen dat het meer was, maar het blijft grotendeels een programma.'

Pols is zelfs van het programma niet erg onder de indruk. Het gaat om laagwaardige activiteiten en het werkgelegenheidseffect is

dan in werkelijkheid.' Het pure feit dat er positieve externe effecten zijn, is bovendien niet voldoende om een overheidsinvestering te rechtvaardigen. Elke investering creëert werkgelegenheid en externe effecten. Volgens Pols is de transport- en distributiesector wat dat betreft helemaal niet de meest strategische. 'De fabricage-industrie is via achterwaartse en voorwaartse leveringen en complexvorming veel sterker verbonden met de nationale economie.'

PRIVÉBELANG

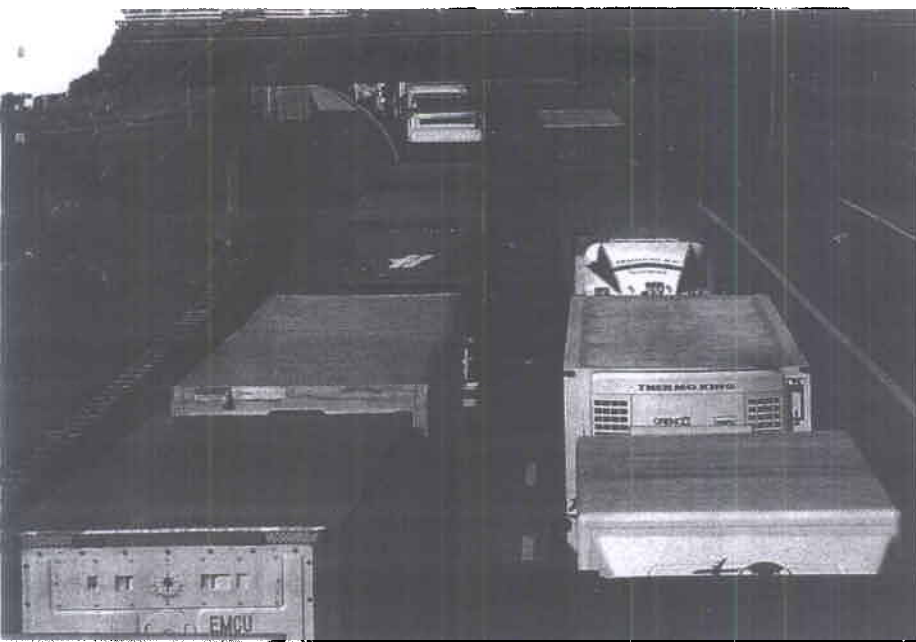
Pols is niet de enige die vraagtekens zet bij de mainport-strategie. Prof. dr Casper van Ewijk, hoogleraar macro-economie aan de Universiteit van Amsterdam, verbaast zich al jaren over het gemak waarmee daar overheidsgeld in wordt gestoken. 'Vaak wordt al te makkelijk het nationaal belang vermengd met het privébelang van ondernemingen. KLM is gewoon een transportbedrijf. Voor Van Gend & Loos leggen we ook geen speciale snelweg aan. Waarom zou Schiphol overheidsgeld moeten krijgen en allerlei kleine bedrijven niet? Elk bedrijf heeft externe effecten.'

Bovendien kunnen macro-economische 'terugkoppelingseffecten' het uiteindelijke effect van de investering beperken, zegt Van Ewijk. Naarmate de arbeidsmarkt krappere is,

leidt de extra vraag naar personeel tot loonsverhogingen, waardoor het uiteindelijke werkgelegenheidseffect wordt afgezwakt. Ook het Centraal Planbureau wees in zijn rapport over de Tweede Maasvlakte op dit 'niet verwaarloosbare' verschijnsel.

In de economische-effectenanalyses worden alle met het project verbonden activiteiten bij de baten opgevoerd. Of een onderneming in Groningen opereert of rond Schiphol, is macro-economisch gezien echter lood om oud ijzer, dus werkgelegenheid bij bedrijven die van elders in Nederland zijn verhuisd, zou niet mee moeten worden geteld. Zelfs van echt 'nieuwe' ondernemingen is het werkgelegenheidseffect geen honderd procent, betoogt Van Ewijk. 'Als ze er niet waren geweest, waren er misschien wel andere bedrijven gekomen. Kijk naar Philips, dat heeft zijn NatLab sterk gereduceerd. Je kunt natuurlijk zeggen dat dat ten koste is gegaan van de werkgelegenheid, maar ondertussen zijn er wel allerlei kleinere creatieve bedrijven in die buurt ontstaan.'

Je zult moeten motiveren dat zo'n investering leidt tot hoogwaardiger werk dan er anders zou zijn, stelt de hoogleraar. 'Voor de Maasvlakte geldt dat zeker niet, want de overslag en distributie in Rotterdam is laagwaardig. Bij Schiphol zou het anders kunnen liggen, maar ook daar vind ik de informatie niet



Containers op weg. De toegevoegde waarde is laag

bescheiden. 'Bij de Europese distributiecentra praten we nu over circa achtduizend arbeidsplaatsen. De potentiële werkgelegenheid van value added logistics-activiteiten wordt, bij een extreem optimistische verachtvaardiging van de goederenstromen, geschat op 28 duizend arbeidsplaatsen. In de metalectro praat je over 280 duizend. De tamtam staat in geen enkele verhouding tot wat het kan opleveren.'

De vervoerssector is er volgens Pols in geslaagd om van zichzelf het beeld te vestigen dat hij enorm belangrijk is, maar in termen van toegevoegde waarde en concurrentiepositie gaat het in feite om een 'marginale sector', die een zwaar beslag legt op de infrastructuur en veel milieu-effecten geeft. 'De kroonjuwelen zijn de kleren van de keizer.'

Dat de sector toch zo hoog op de beleidsagenda staat, is deels te danken aan de effectieve en machtige lobby, is de algemene overtuiging. De sector heeft op zijn minst een heel sterk ons-kent-ons-gehalte. Het is zonneklaar dat het advies- en overlegcircuit waarin besluiten over infrastructuur worden voorgedrukt, uitermate goed is bezet. Ook menig

wetenschapper en onderzoeksbureau draait erin mee. Over de vele onderzoeken naar de effecten van infrastructurele mega-investeringen werd ooit opgemerkt: 'De beschreven effecten zijn vaak enorm, zeker als die door sympathisanten worden gemaakt, of als onderzoeksbureaus een sympathiserende opdrachtgever willen behagen. Ieder project wordt afgebeeld als de zon waar de planeten om draaien.' Niet een over-argwanende milieuactivist sprak die woorden, maar minister van Financiën Gerrit Zalm, toen nog directeur van het CPB, tijdens een Nationaal Luchthaven Congres in 1993.

EXTERNE KOSTEN

Een van de problemen met de economische-effectenanalyses is, dat wel de veronderstelde positieve externe effecten worden meegenomen, maar niet de negatieve. Veel van die externe kosten zijn moeilijk in geld uit te drukken (wat kost geluidsoverlast?), maar voor een goede afweging zou dat wel moeten. Het nationaal inkomen alleen is geen goede indicator voor welvaart en is wel vergeleken met een 'rekenmachine die alleen kan optellen'.

Schipholuithreiding. Bedroevend privaat rendement



Om althans enig inzicht te krijgen in het milieu-effect van sectoren, publiceert het CBS sinds 1991 een Nationale Milieurekening, waarin de procentuele bijdrage aan het bruto binnenlands product wordt afgezet tegen het aandeel in enkele milieu-indicatoren. Daaruit blijkt dat de vervoerssector een relatief hoge bijdrage levert aan het broeikaseffect (7,8 procent), de aantasting van de ozonlaag (5,6 procent) en de verzuring (12 procent). Keuning van het CBS: 'Kosten en baten met elkaar verrekenen kan niet. Je kunt alleen zeggen dat de bijdrage in de welvaart lager is dan wordt gesuggereerd door de bijdrage in het bbp.'

En er zijn nog veel meer externe kosten. Tussen nu en 2010 wordt een verdubbeling verwacht van het aantal containers in Rotterdam. De toenemende verkeersdrukte die dat meebrengt, vraagt onvermijdelijk om overheidsinvesteringen in wegen, tunnels, bruggen en dergelijke. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van en rond Schiphol. De congestiekosten moeten worden meegerekend, óf de kosten die nodig zijn om ze te voorkomen, maar meestal gebeurt geen van beide. Zolang niet overduidelijk is dat de positieve externe effecten groter zijn dan de negatieve, moet men zich volgens Van Ewijk maar gewoon concentreren op het private rendement van bijvoorbeeld Schiphol en de Rotterdamse haven. 'En dat is bedroevend. Ook Schiphol is bepaald geen melkkoe.'

Dat Nederland met zijn ligging aan de Rijn en de aanwezigheid van de Rotterdamse haven altijd een belangrijke transportfunctie zal hebben, is zonneklaar. Maar moet die functie met veel overheidsgeld onbepert worden uitgebouwd? Nog afgezien van de puur economische afwegingen: niet elke economische groei verhoogt de welvaart.

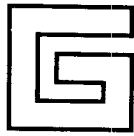
GARNALEN UIT MAROKKO

Adjunct-directeur Arie Bleijenberg van het Centrum voor Energiebesparing en Schone Technologie in Delft vergelijkt de claim dat transport een belangrijke bijdrage levert aan de economie, met een bedrijf dat het heen en weer slepen van goederen over het fabrieksterrein als 'productie' opvoert. Uit onderzoek blijkt dat de groei van het Europese goederenvervoer maar zeer ten dele wordt veroorzaakt door groei van de productie. De gestage toename van het aantal ton-kilometers wordt voor driekwart veroorzaakt door de groeiende afstanden binnen productieprocessen. 'Vroeger verbouwde je je eigen aardappels, tegenwoordig gaat het over vier, vijf schijven voor je ze op tafel hebt,' zegt Bleijenberg.

Steeds meer bedrijven centraliseren hun distributie en besparen op voorraden door just-in-time-leveranties – kleinere maar frequentere transporten. Al deze ontwikkelingen creëren extra transport, met alle daaraan verbonden effecten en kosten voor infrastruc-

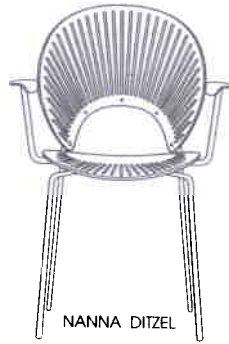
**INHOUDSOPGAVE
ADVERTENTIES**

Barclay	80
Capacity	59
Generale Bank	45
Grolsch	37
Henley	58
Hollandsche Bank Unie ..	20
IWC	19
Magazine Tips	6
Nat. Forum voor de Euro ..	7
Nokia	56
Pijlers	67
PTT Telecom	40, 41
Scan Møbler	58
Siemens	2, 3



Groeneveld
J. Cremerstraat 56
6821 DE Arnhem
026 - 442 33 65

DEENS



NANNA DITZEL

SCAN MØBLER

Børge Mogensen - Hans Wegner - Søren Holst - Møller EA



tuur. Pols spreekt in dat verband van de 'onbetaalde rekening' van *just-in-time*. 'Doordat de gebruiker niet met de maatschappelijke kosten wordt geconfronteerd, vindt op grond van privaat-economische afwegingen meer vervoer plaats dan maatschappelijk verantwoord en wenselijk is.'

Een radicale koerswijziging op dit punt, door alle (externe) kosten van vervoer in rekening te brengen, is alleen op Europese schaal mogelijk. Maar anderzijds is het allerminst zeker dat het ongebreideld accommoderen van de zwellende transportstromen maatschappelijk meer oplevert dan het kost. Pols pleit daarom voor veel selectievere investeringen in infrastructuur, meer investeringen in industriële vernieuwing en geavanceerde toepassing van informatie- en communicatietechnologie. Kennisinfrastructuur is volgens hem voor de concurrentiepositie veel belangrijker.

'Als je over statistische verbanden spreekt: er is wél een aantoonbaar verband tussen uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling en economische groei,' beaamt Van Ewijk, al voegt hij er meteen aan toe dat hij ook niet staat te springen om daar meteen miljarden tegenaan te gooien.

Terwijl Oostenrijk en Zwitserland de transportvolumes over hun grondgebied met regels en heffingen aan banden proberen te leggen, is het Nederlands beleid erop gericht zoveel mogelijk van de mondiale transportstromen door Nederland te leiden, met als officieel argument dat daardoor ook voor niet-logistieke, hoogwaardiger bedrijven een aantrekkelijk vestigingsklimaat zou ontstaan. 'Nederland dreigt permanent met een onbetaalde rekening voor infrastructuur en milieu te worden opgezadeld,' waarschuwt Pols. 'Terwijl daar maar een betrekkelijk geringe extra werkgelegenheid en toegevoegde waarde tegenover staan.'

Transport is belangrijk, maar enige bescheidenheid lijkt toch geboden. Zonder transport staat alles stil, maar zonder al dat andere was transport helemaal niet nodig. Grote overheidsinvesteringen in de mainport-infrastructuur moeten op zijn minst serieus worden afgewogen tegen alternatieven. Pols: 'Negentig tot vijftiennegentig procent van de bedrijven is beter af met een betere verkeersafwikkeling op het Nederlandse wegennet of met een belastingverlaging.'

Nederland heeft een gunstige geografische ligging, en het zou dwaasheid zijn daar niet van te profiteren. De vraag is in welke mate en tot welke prijs. De mega-investeringen in Nederland distributieland zijn geen onafwendbaar lot, maar een vrije keuze. ■

**Wat is
vervoer
echt waard
voor de
economie?**

You have an academic or 'HBO' degree and at least two years of working experience. Your goal is an international management career. To really get ahead you need an EXECUTIVE MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION degree from Henley Management College. Want to find out more? Then attend our free

**INVITATIONAL
SEMINAR**

in Driebergen. Hear a Lead Tutor talk about the unique Henley method. Get the feel of the place. Talk to Henley graduates to hear what a Henley MBA - degree can do for you. Choose Wednesday July 23, Wednesday August 6 or Tuesday August 19. The seminar starts at 18.00 hours. Please phone (0343) 51 40 44 to let us know when you're coming.



Hoofdstraat 78, 3972 LB Driebergen, fax: (0343) 51 34 59,
E-mail: managementcollege@henley.nl

Top 10 Business Schools in Europe,
* INSEAD * IMD * London Business School * Warwick=Cranfield *
Rotterdam School of Man. * IESE * Bocconi * Henley Management College * Strathclyde.
(TIME MAGAZINE, 16.09.96)