

**Files, bereikbaarheid,  
economische schade en  
concurrentiekracht  
van Nederland.**

**RIJKSWATERSTAAT  
DIENST VERKEERSKUNDE  
AFDELING VXM**

## 1. Doel van deze notitie.

Doel van deze notitie is om in 't kort een beschrijving te geven wat er gebeuren kan als de bereikbaarheid van de economische centra in Nederland nog verslechtert t.o.v. de huidige situatie. Verder wordt er in de notitie ingegaan op de ontwikkeling van de filekosten in de laatste jaren.

In § 2 wordt ingegaan op de mogelijke gevolgen van een verslechterde bereikbaarheid en welke plannen er in een aantal Europese landen bestaan op het gebied van nieuwe infrastructuur. In § 3 worden de filekosten op het Nederlandse hoofdwegennet behandeld.

## 2. Mogelijke gevolgen verslechterde bereikbaarheid.

Er zijn een groot aantal factoren van invloed op de keuze van vestigingsplaats bij bedrijven. Het gewicht van de verschillende factoren varieert ook al naar gelang het type bedrijf en/of instelling [1].

Een aantal van deze factoren zijn:

- de aanwezigheid van voldoende ruimte.
- de ligging nabij afnemers en klanten.
- de bereikbaarheid per auto.
- de huur of prijs van het bedrijfspand.
- de positie t.o.v. het landelijk verkeersnet.
- de mogelijkheid tot flexibel ruimtegebruik
- de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel.
- de representativiteit van het bedrijfsterrein en het bedrijfspand.

In het algemeen is het zo dat een verandering van vestigingsplaats veelal het gevolg is van een combinatie van veranderingen in de omstandigheden van het bedrijf resp. de plaats waar het gevestigd is.

Wel kan gesteld worden dat de factor bereikbaarheid -vooral uitgedrukt in de benodigde transporttijd- langzamerhand steeds belangrijker geworden is bij de keuze van een nieuwe vestigingsplaats (denk aan de bedrijvenparken bij op-/afritten snelwegen). Weliswaar leidt een minder gunstige bereikbaarheid niet direct tot een verplaatsing van de bedrijvigheid, doch wanneer ook andere factoren (b.v. ruimtegebrek, degradatie vestigingsomgeving etc.) leiden tot een heroverweging van de vestigingsplaats speelt een goede bereikbaarheid een belangrijke rol bij de nieuw te maken vestigingsplaatskeuze.

Het bovenstaande geldt vooral voor de Nederlandse situatie. Sommige gebieden in Europa (Parijs, Londen) hebben zo'n sterke aantrekkingskracht op bedrijven dat de slechte bereikbaarheid van deze gebieden op de koop toe genomen wordt (daar zijn dus duidelijk andere factoren die een rol spelen bij de vestigingsplaatskeuze). Nederland moet daarom mede in de Europese concurrentie in belangrijke mate overeind blijven door een centrale ligging, een relatief goede bereikbaarheid en een sterke transportsector. In bijlage 1 wordt enige informatie gegeven over het belang van de transportsector voor de Nederlandse economie.

De Nederlandse situatie kan verslechteren indien de investeringen in infrastructuur hier achterblijven op de ons omringende landen. Daarom wordt er nu een overzicht gegeven van de plannen die er op dit terrein bestaan in enkele Europese landen [2].

Het beleid op infrastructuurgebied verschilt sterk per land.

In Frankrijk wordt sterk ingespeeld op de Europese markt die na 1992 ontstaat. De plannen zijn wat het wegvervoer betreft gericht op Europese assen. Frankrijk wil haar snelwegennet tot het eind van deze eeuw uitbreiden van 6500 km nu tot 11300, een investering van 26,5 mld. gulden (prijspeil 1988) in de komende 10 jaar (gedeeltelijk overheids- en gedeeltelijk privaat kapitaal). Frankrijk heeft wat betreft haar snelwegennet ook een grote achterstand in te halen t.o.v. de andere landen.

De totale investeringen in het wegennet in de periode 1989-2004 worden, afhankelijk van het scenario, geraamd op FF 550 voor het lage scenario tot FF 700 mld voor het hoge scenario, per jaar resp. FF 34,4 en FF 43,8.

Op het gebied van de railinfrastructuur zijn de meest omvangrijke plannen die voor het hogesnelheidsnet voor het personenvervoer, waarvan ook het goederenvervoer zal profiteren. Enerzijds door vrijkomende capaciteit op de conventionele lijnen, anderzijds omdat in sommige landen het hogesnelheidsnet ook geschikt wordt gemaakt voor goederenvervoer.

De geraamde investeringen voor het TGV-net worden geschat op 16,9 mld. gulden (prijspeil 1985).

Aan vaarwegen wordt in Frankrijk geen hoge prioriteit toegekend. Hoewel er in het verleden een lijst met projecten is opgesteld moet aan de realiseerbaarheid sterk getwijfeld worden. de Franse regering heeft een principebesluit genomen om tot de verbinding tussen de Rijn en de Rhône te komen. Financiële dekking van deze beslissing ontbreekt echter, evenals een plan van aanpak.

De realisatie van een verbinding Seine-noorden heeft, vanuit Frans oogpunt, het nadeel dat Rotterdam en Antwerpen extra aantrekkelijk worden.

Hoewel er in de plannen investeringen van FF 50 mld genoemd worden voor de periode 1989-2004, waren de uitgaven van 1981-1986 nihil. Er moet daarom van uit worden gegaan dat geen van bovengenoemde projecten zal worden uitgevoerd.

In België dreigt het infrastructuurbeleid te versnipperen door de grote autonomie van de drie regio's Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Congestie is alleen waar te nemen rond Brussel en Antwerpen. In België is men van mening nu reeds een snelwegennet van hoge kwaliteit te hebben. Er wordt fors bezuinigd, ook op infrastructuurgebied. Grote investeringen zijn niet aan de orde. Wel worden enige ontbrekende schakels van het autowegenplan uit 1960 gebouwd. Inzicht in de daarmee gemoeide investeringen is er niet.

In de BRD is een sterke druk op het goederenvervoer over de weg vanwege de negatieve externe effecten (veiligheid, milieu). Toch wordt ook in de BRD een verdere uitbreiding van het wegennet als noodzakelijk beschouwd. Dit om de toenemende vraag te kunnen opvangen.

Het "Bundesverkehrswegeplan 1985" geeft voor de periode 1986-1995 een investeringsniveau van DM 50 mld. voor hoofdwegen. Dit is bijna 40 % van de totale infrastructuuruitgaven. Hierbij is DM 26 mld. te beschouwen als uitbreidingsinvesteringen. De overige 24 mld. zijn voor vervanging en onderhoud. Voor de periode 1996-2000 wordt een bedrag van 12,5 mld. gereserveerd. Bij deze plannen wordt vooral in Zuid-duitsland geïnvesteerd (47 % van het budget).

Ook in West-Duitsland wordt een hogesnelheidsnet gebouwd met een totale investe-

ringsomvang van DM 25,6 mld. vanaf 1986. Voorts is er nog ruimte voor 4 mld. investeringen voor overige plannen, die voor een belangrijk deel samenhangen met grensoverschrijdende projecten.

Evenals in Frankrijk wordt in de BRD in assen gedacht; hier zijn de belangrijkste nieuwe verbindingen echter noord-zuid gericht. Daarbij wordt evenals in Frankrijk veel aandacht geschonken aan het gecombineerde vervoer (Kombinierter Ladungsverkehr Neu) in de vorm van een netwerk van nachttreinen die de belangrijkste economische centra verbinden.

In de BRD is recent de Saarkanalisatie gereed gekomen. Ook zal binnen enkele jaren de Rhein-Main-Donau verbinding voltooid zijn. Daarnaast zijn er in de BRD nog enkele projecten gepland (Ausbau Mittelkanal, Ausbau Westdeutsches Kanalnetz). In totaal gaat het hierbij om DM 7,8 mld. Ook hier ligt de prioriteit duidelijk lager dan bij de andere twee vervoerwijzen.

### Mogelijke gevolgen voor Nederland van voorgenomen projecten in het buitenland.

De beoordeling van de gevolgen van de bovenomschreven investeringen in de infrastructuur is niet eenvoudig. Het belang van het behouden en versterken van de doorvoerpositie van Nederland ligt in de directe toegevoegde waarde die met de doorvoer aan verwante activiteiten verbonden is. Steeds vaker worden in overslagpunten, zoals de zee- en luchthavens, bewerkingen uitgevoerd op de goederen alvorens ze worden doorgevoerd. Het is daarom van het hoogste belang dat de stromen via Nederlandse zee- en luchthavens blijven lopen. Deze kunnen daardoor uitgroeien van vervoerknooppunten tot logistieke knooppunten.

De nederlandse doorvoer is vooral geconcentreerd op bulkgoederen zoals ijzererts en steenkool bij de inkomende stroom en eindproducten bij de uitgaande stroom. In tonnen gemeten vooral via de binnenvaart.

Door de verschuiving naar meer hoogwaardiger goederen en het toenemend belang van de zuidelijke deelstaten van de BRD en de Alpenlanden, met name in die sectoren die niet afhankelijk zijn van de aan- en afvoer per binnenschip, vormen een ernstige bedreiging voor het 'marktaandeel' van Nederland in de doorvoer en distributie in Europa.

Door de aanleg van de Kanaaltunnel word, met name in de oord-Franse regio fors geïnvesteerd in de verbindingen van en naar de tunnel. Daardoor zijn potentiële investeerders geïnteresseerd in deze regio's aan beide zijde van de tunnel, waardoor deze regio's kunnen uitgroeien tot belangrijke distributieregio's

In West-Duitsland wordt veel moeite gedaan om de hogesnelheidslijnen ook geschikt te maken voor het goederenvervoer. Hierdoor komt Nederland nog zwakker te staan in het goederenvervoer per rail. De reistijd per spoor van Hamburg naar München is al korter dan van Rotterdam naar München. Tevens is het nog niet duidelijk hoe Nederland aangesloten zal worden op dit hogesnelheidsnet in de BRD.

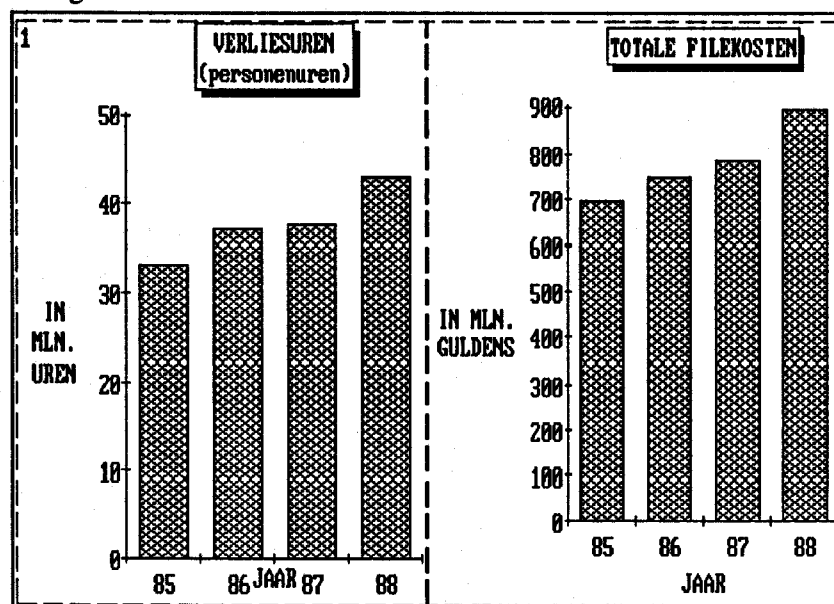
Het mag duidelijk zijn dat er tal van bedreigingen zijn voor de positie van Nederland als distributieland.

### 3. Gegevens over de bereikbaarheid in Nederland [3].

Jaarlijks wordt door de Stichting NEA in opdracht van de Dienst Verkeerskunde van

Rijkswaterstaat een schatting gemaakt van de geleden verliezen t.g.v. congestie. In de afgelopen jaren zijn de kosten t.g.v. files in Nederland opgelopen van f 700 mln. in 1985 tot 900 mln. in 1988. Zie ook figuur 1.

De verdeling over de diverse motieven is vermeld in tabel 2. Daaruit blijkt dat vooral het zakelijk personenverkeer flinke verliezen lijdt t.g.v. congestie, mede veroorzaakt door de hoge tijdwaardering van dit verkeer. De verliespost voor het vrachtverkeer is relatief klein, wat veroorzaakt wordt door de geringere intensiteiten in de spitsuren.



figuur 1.

tabel 2.

	totale verlieskosten	
	absoluut	%
motief		
woon-werk	150,4	16,6
zakelijk pers.	559,4	61,8
overig pers.	106,7	11,8
vrachtverkeer	88,8	9,8
totaal	905,3	100,0

N.b. de bedragen die hier zijn genoemd zijn als volgt opgebouwd: 25 % is het gevolg van de geregistreerde files op notoire knelpunten, 17 % t.g.v. niet geregistreerde en kortdurende files op het hoofdwegennet en 58 % door reistijdverlies a.g.v. vertraagde afwikkeling.

## **Bijlage 1. Het belang van de transportsector voor de Nederlandse economie.**

### **1. Achtergrondinformatie m.b.t. Nederlandse handelspositie in verhouding tot West-Duitsland, Frankrijk en Engeland [4].**

Nederland verdient 3/5 van zijn bruto binnenlands produkt met export. Hierbij zijn de handelsstromen, in geld uitgedrukt, tussen Nederland en West-Duitsland en Nederland en Engeland ongeveer in evenwicht. Alleen met Frankrijk is er een sterk positieve handelsbalans. Daarentegen is de Nederland wel sterker afhankelijk van de export naar deze drie landen dan andersom, nl voor 36, 14 en 14 % naar resp. West-Duitsland, Engeland en Frankrijk. voor deze drie is dat 44 % van hun importen.

Nederland heeft van deze 4 landen de grootste dienstensector (68 % van de totale werkgelegenheid). De export van diensten draagt voor 1/6 bij aan het bruto binnenlands produkt. Daarbij is de export van transportdiensten verhoudingsgewijs zeer sterk (31 % van de geëxporteerde diensten, t.o. West-Duitsland bijv. 12 %))

Qua ligging t.o.v. Europese marktgebieden heeft Nederland een 3e plaats in Europa, na Luxemburg en België. Een verschuiving van de economische zwaartepunten van Europa naar het zuiden zal hierop vrij weinig invloed hebben. Daarbij is dan gekeken naar de afstand tussen een bepaalde regio tot alle andere regio's, waarbij economisch "zwaardere" regio's extra zwaar meetellen. Dit betekent dat ook in de toekomst de transportkosten bij de export als voordeel voor Nederland blijven gelden.

De Nederlandse exportstructuur is echter wel vrij eenzijdig: de export bestaat voor een belangrijk deel uit agrarische produkten (waar toenemende concurrentie uit Zuid-Europese landen te verwachten is) en relatief laagwaardige industriële goederen als petro- en bulkchemiegoederen. Tekend hiervoor is de verhouding import/export voor high-tech goederen (0,85), medium-tech (1,05) en low-tech (1,25).

### **2. Enige gegevens over het Nederlands transport [5].**

De bijdrage van de transportsector aan het nationaal inkomen bedraagt ca. 8 % (1987) en is daarmee groter dan de agrarische sector of de bouwnijverheid.

In de transportsector vindt ca. 7 % van de beroepsbevolking werk (1988). De bijdrage van de transportsector aan de lopende rekening bedroeg in 1988 + 5 miljard gulden. De waarde van de geëxporteerde vervoersdiensten is 1,5 x zo groot dan de geïmporteerde (resp. 15 en 10 miljard gulden).

Het binnenlands en internationaal vervoer door Nederlandse ondernemingen was in 1988 als volgt (x 1 mln ton) (zie tabel 1.):

tabel 1.	binnenlands vervoer	internationaal vervoer excl. zeehavens
totaal	470	258
waarvan:		
weg	372	62
binnenvaart	93	183
rail	5	13

Verder zijn hier nog wat cijfers vermeld over gecombineerd weg/rail vervoer. Daarbij gaat het in totaal om 16.000 vervoerde eenheden, verdeeld over 5600 opleggers en 10400 wissellaadbakken. Van deze 16000 eenheden gaat ruim 80 % naar Italië. Over het gecombineerde weg/water vervoer zijn over 1988 nog geen voldoende nauwkeurige cijfers bekend.

## **Bijlage 2. Overzicht van de belangrijkste projecten op infrastructuurgebied in enkele Europese landen. [2]**

### **Frankrijk.**

In Frankrijk bestaan ambitieuze plannen om het snelwegennet voor het eind van deze eeuw met 75 % uit te breiden. De belangrijkste projecten daarbij zijn:

- een netwerk van ontsluitingswegen rond de kanaaltunnel.
- een snelwegverbinding door de Noordelijke Alpen i.v.m. de Olympische Winterspelen 1992 in Albertville.
- de modernisering van de noord-zuid assen door het Centraal Massief.

Parijs wordt niet meer gezien als het centrum waar alle wegen moeten samenkomen. Integendeel, het verkeer wordt zoveel mogelijk langs Parijs geleid (een "superpériphérique" van 160 km rondom Parijs tegenover 29 km voor de huidige "périphérique"). Daarnaast aansluitingen op de "superpériphérique" (interstedelijke snelwegen A5 richting Sens, A16 richting Amiens) en A14 richting west-Parijs). Deze plannen voor de wegen rondom Parijs hebben hoge prioriteit.

Opvallend is de sterke nadruk op oost-west verbindingen, in tegenstelling tot het verleden, waarbij het accent vooral gericht was op noord-zuid verbindingen.

De belangrijkste projecten voor de railinfrastructuur zijn investeringen in het TGV-net.

Dit betreft o.a. de TGV-Atlantique. Dit is een combinatie van nieuwe lijnen (Parijs-Tours en Le Mans) en verbetering van bestaande lijnen (Tours-Bordeaux/Le Mans-Nantes)

De TGV-zuidoost, de eerste TGV-lijn, zal worden verlangd tot Valence. Voor de verdere toekomst bestaan plannen om deze lijn door te trekken naar Avignon, Narbonne en Barcelona.

De TGV-noord verbindt Parijs met Londen via de Kanaaltunnel. Tussen Calais en Lille wordt een compleet nieuwe lijn aangelegd. Deze lijn moet volgens planning in 1993, gelijk met de opening van de tunnel klaar zijn. Het aantal reizigers wordt voor de beginjaren geschat op 15,5 mln. per jaar.

Er zijn zoals bekend plannen om deze lijn door te trekken naar Brussel, Amsterdam en keulen.

De TGV-oost is momenteel nog in studie. Deze lijn zou een verbinding moeten vormen met Straatsburg, Mannheim en Basel.

Aan vaarwegen wordt in

### **BRD.**

Zoals vermeld neemt het zuiden een toenemend aandeel van de investeringen voor haar rekening. dit gaat ten koste van de noordelijke deelstaten. Het wegennet in West-Berlijn en de stadstaten Hamburg en Bremen wordt nauwelijks uitgebreid. de enige grootschalige nieuwe verbinding is de Emslandlinie (van Gladbeck naar Emden/Oldenburg) De politieke prioriteit voor deze verbinding lijkt echter niet groot, omdat het nut van de verbinding in twijfel wordt getrokken.

In Nord-Rhein Westfalen blijven de investeringen op het peil van de lopende investeringen. De belangrijkste projecten daarbij zijn diverse verbindingen ter ontsluiting van de luchthaven van Düsseldorf, de aanleg van ontbrekende schakels van en tussen autosnel-



wegen (aansluiting A42 op A59, voltooiing langs Essen (A61)), oplossen van knelpunten rond grote stedelijke agglomeraties (Ruhrgebied, Keulen) en uitbreiding van de capaciteit van diverse belangrijke verbindingen.

In het Zuiden zijn en worden veel nieuwe verbindingen aangelegd. Daarbij laten alle deelstaten een stijging van de investeringen zien, waarbij voor Beieren zelfs een verdubbeling t.o.v. de lopende investeringen is gepland.

De projecten t.a.v. de railinfrastructuur betreffen dus aanleg t.b.v. een hogesnelheidsnet. De belangrijkste assen hierbij zijn: Hamburg-München via Hannover-Kassel-Würzburg-Neurenberg en Hamburg-Stuttgart/Basel via Bremen-Dortmund-Keulen-Frankfurt.

Ook zijn er internationale verbindingen gepland, zoals met Denemarken (via Puttgarden), Oostenrijk (via Passau en Salzburg), Zwitserland (via Basel), Frankrijk (via Saarbrücken, aansluitend op TGV-oost) en België (via Aken aansluitend op TGV-noord). Opvallend is het ontbreken van Nederland. Een as van Keulen naar Amsterdam is weliswaar onderwerp van gesprek, maar is nog niet opgenomen in de Duitse nationale plannen.

## EG.

De projecten die door de EG ondersteund worden zijn gericht op het opheffen van knelpunten, integratie van perifere gebieden en het verminderen van transitoverkeer.

Projecten die genoemd worden zijn

Weginfrastructuur:

- Verbetering van wegen van/naar het Iberisch schiereiland (secties van de RN20, de N1 (Madrid-Barcelona-Franse grens)).
- Verbetering van de met de Kanaaltunnel verband houdende infrastructuur (A20/M20 secties (Folkstone-Dover, Maidstone-Ashford), RN28 (Abbeville-Rouen) en E40 (Franse grens-Veurne).
- Modernisering van de transitverbindingen naar Griekenland (Evzoni-Athene-Korintië en Thessalonika-Inofita lijn)
- Internationale verbindingen in grensregio's (Boxmeer-Venlo-BRD, Luxemburg Oostelijke ringweg)

Railinfrastructuur:

- Een gecombineerd transportnetwerk UK-Benelux-Modano
- Hogesnelheidslijn Londen-Parijs-Brussel-Amsterdam/Keulen.
- Transalpina route naar Italië.

### **Bijlage 3. Gebruikte literatuur.**

1. Nederlands Economisch Instituut.  
Oriënterend onderzoek naar de ruimtelijk effecten van Rekening Rijden.  
In opdracht van het Projectbureau IVVS.  
Rotterdam, 1989
2. Stichting NEA.  
Infrastructuur en concurrentiekracht: Achtergrondstudies.  
In opdracht van de stichting Nederland Distributieland.  
Rijswijk, 1989
3. Stichting NEA.  
Filekosten op het Nederlandse hoofdwegennet in 1988.  
Onderzoek in opdracht van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat.  
Rijswijk, 1989.
4. Metze, M.  
Een broekeman tussen de groten.  
In: Intermagazine, november 1989, pag. 22-31.
5. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.  
Jaarbericht vervoerend Nederland.  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directoraat generaal voor het vervoer.  
's-Gravenhage, 1989.