

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid

W 55

**Kansen en bedreigingen voor de grote steden in een
aantal bedrijfstakken**

D.E. Hanemaaijer

NSS Beleidsonderzoek en Beleidsadvies

's-Gravenhage, februari 1991

Exemplaren van deze uitgave zijn te bestellen bij het Distributiecentrum Overheidspublikaties, Postbus 20014, 2500 EA 's-Gravenhage, door overmaking van f 10,-- op giro 751 dan wel schriftelijk of telefonisch (070-3789880) onder vermelding van titel en ISBN-nummer en het aantal gewenste exemplaren.

ISBN 90 346 2457 9

Publikatie van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR), Postbus 20004, 2500 EA 's-Gravenhage (tel. 070-3564600).

Ten geleide

Deze studie is verricht in opdracht van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid in het kader van de voorbereiding van het WRR-rapport nr. 37 "Van de stad en de rand".

In hoofdstuk 3 van dit rapport, gewijd aan de grootstedelijke economie wordt verwezen naar een meer uitgebreide rapportage over het onderwerp van paragraaf 3.3.3: Kansen en bedreigingen in een aantal bedrijfstakken.

Dit werkdocument bevat deze uitgebreide rapportage van de hand van drs. D. Hanemaaijer.

De WRR beoogt hiermee de hier aangeboden inventarisatie voor een groter publiek toegankelijk te maken.

De verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit werkdocument berust bij de auteur. Voor nadere informatie kunt U zich tot hem wenden bij NSS Beleidsonderzoek en Beleidsadvies, 's-Gravenhage, tel. 070-3422422.

Prof.dr. A.M.J. Kreukels
voorzitter projectgroep voor het Raadsrapport
nr. 37 "Van de stad en de rand"

I N H O U D S O P G A V E

1.	Inleiding	1
2.	De grafische industrie	1
3.	De metaal-elektro-industrie	5
4.	Toerisme	10
5.	De transportsector	14
6.	Het bankwezen	18
7.	De zakelijke dienstverlening	24
7.1	De ingenieurs- en architectenbureaus	26
7.2	Accountancy	27
7.3	Computerdienstverlening	28

1. Inleiding

In dit werkdocument wordt voor een aantal geselecteerde bedrijfstakken - zowel in de industrie als in de diensten - een beschrijving gegeven van de ontwikkelingen die zich binnen die branche hebben voorgedaan (nationaal en grootstedelijk), van de ontwikkelingen die ten aanzien van verschillende vestigingsvoorwaarden (technologie, afzet, vraag naar arbeid, transportbehoefte, ruimtegebruik e.d.) kunnen worden verwacht en tenslotte van de mogelijkheden voor de grote steden om de eigen positie, zowel ten opzichte van het buitenland als ten opzichte van andere binnenlandse regio's, te verbeteren.

2. De grafische industrie ¹

Karakteristiek. De grafische industrie (met inbegrip van de uitgeverijen) is één van de gezondste bedrijfstakken in Nederland met goede rendementen, stijgende omzetten en een hoog investeringsniveau. Daarbij moet worden aangetekend dat anders dan vroeger uitgeverijen en drukkerijen in

¹ Bronnen:

- * Informatie Koninklijk Verbond van Grafische Ondernemingen/Centraal Bureau Grafische Industrie;
- * NMB/KvK/TNO (1989), *De vitaliteit van het Nederlandse bedrijfsleven*;
- * Rabobank (1989/1990), *Cijfers & Trends; 50 visies op het Nederlandse bedrijfsleven*;
- * CBS, *Statistiek werkzame personen*;
- * Cijfers Afdeling Economische Zaken, Gemeente 's-Gravenhage (okt. 1989);
- * Kamer van Koophandel Amsterdam (1989), *Het bedrijfsleven in de Amsterdams/Zaanse regio*;
- * Kamer van Koophandel voor Rotterdam en de Beneden-Maas (1988), *Enquête regionale bedrijfsontwikkeling; Tabellenboek 1983-1987*;
- * Kamer van Koophandel Utrecht, *Resultaten Enquête Regionale Bedrijfsontwikkeling 1988*;
- * NEI (1989), *Ruimte voor industrie - ontwikkelingsmogelijkheden voor bestaande en nieuwe industriële en aanverwante bedrijvigheid in de Haagse regio*;
- * Centraal Bureau voor de Grafische Bedrijven in Nederland, *Arbeidsmarktplan grafische industrie 1989-1990*; Amstelveen, 1989.

De cijfers ontleend aan de ERBO-enquête hebben mede betrekking op de papierindustrie, zodat de gevolgtrekkingen uit de cijfers voorzichtig moeten zijn; overigens is de papierindustrie aanzienlijk kleiner dan de grafische industrie.

het algemeen gescheiden werken. In 1986 bood de grafische industrie werk aan ruim 70.000 mensen (\pm 70% in de grafische industrie, 30% in de uitgeverijen). Dat komt overeen met 1,6 procent van alle werkzame personen. Amsterdam is - met een bescheiden overloop naar Haarlem - van oudsher het landelijke centrum: ruim 30 procent van de landelijke werkgelegenheid in deze branche is in Amsterdam en (ruime) omtrek te vinden. Deze concentratie hangt samen met de aanwezigheid van grote opdrachtgevers zoals reclamebureaus, banken en uitgevers. In Den Haag, waar bijna 2 procent van de plaatselijke werkgelegenheid door deze branche wordt verzorgd, is een deel van de activiteiten gericht op de rijksoverheid (o.a. de SDU: onderdeel van de grafische industrie en opdrachtgever voor drukwerk).

De ontwikkeling van de bedrijfstak in de grote steden lijkt achter te blijven bij de landelijke. In 1988 kwam alleen de omzetontwikkeling in Utrecht uit boven het landelijk gemiddelde. Cijfers van de Kamers van Koophandel (KvK) over de laatste jaren doen vermoeden dat vooral de achterblijvende omzet uit export hiertoe bijdraagt. Export in de grafische sector bestaat voornamelijk uit drukwerk in opdracht van buitenlandse opdrachtgevers. Landelijk wordt circa 10 procent van de omzet uit export behaald. Slechts de exportindex van de KvK voor Utrecht laat waarden boven het landelijke gemiddelde zien.

De tendens van bedrijfsverplaatsingen naar industriegebieden nabij de stadsranden of in randgemeenten doet zich ook in de grafische industrie voor. Daarbij spelen factoren als beschikbare ruimte en grondkostenniveau een rol. Oorzaken van dit soort bedrijfsverplaatsingen zijn - evenals in andere bedrijfstakken - gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden, stadsvernieuwing en tekortschietende bereikbaarheid. Over de omvang van dit proces zijn geen gegevens bekend. Ook zijn er geen aanwijzingen dat dit proces in de grafische industrie op grotere schaal zou voorkomen dan in andere industriesectoren. Er is vooralsnog geen sprake van bedrijfsmigratie over grotere afstanden; nieuwe vestigingsplaatsen worden gezocht op aanvaardbare afstand van de opdrachtgevers. De binding aan opdrachtgevers in de grote steden blijft krachtig.

Landelijk en in de grote steden is de personeelsvoorziening (mede onder invloed van de technologische ontwikkelingen) problematisch. Dit wordt voor een deel veroorzaakt door de te lage instroom van nieuwe leerlingen in het vakonderwijs en door een tekort aan leerlingplaatsen. Het zittende personeel wordt door middel van bijscholing met nieuwe technieken vertrouwd gemaakt. Er treedt nauwelijks uitstroom op zodat de werkloosheid in deze branche laag ligt.

Ontwikkelingen binnen de branche. De algemene verwachting is dat de (landelijke) omzetstijgingen van de afgelopen jaren ook in de komende jaren behaald zullen worden. Deze komen vooral uit de zakelijke markt. De consumentenmarkt is vrij stabiel. De bedrijfstak staat sterk onder invloed van technologische vernieuwingen. De ontwikkelingen buiten de branche, te weten de opkomst van elektronische media, in het bijzonder volumegroei van de etherreclame (deels in de sfeer van de lokale en regionale omroep) en de (verwachte) opkomst van elektronisch berichtenverkeer, kunnen negatieve gevolgen voor de branche hebben, maar vooralsnog zijn er geen signalen die eenduidig in die richting wijzen. Binnen de branche zijn de wijzigingen in de sfeer van druktechnieken en van tekstbehandeling (desk top publishing) van belang. Dit laatste zal tot een integratie van de verschillende fasen in het productieproces (drukvoorbereiding en drukproces) leiden.

De gunstige vooruitzichten voor de grafische industrie worden mede mogelijk door een hoog investeringsniveau. Hierdoor wordt de branche steeds kapitaal-intensiever. Het hoge niveau zal gecontinueerd worden; hetgeen ook voor de internationale positie van de branche van belang is. Waarschijnlijk zullen vooral de grote bedrijven hun exportaandeel zien groeien. Dit investeringsniveau zal waarschijnlijk ook leiden tot een beperkte schaalvergroting in deze bedrijfstak. Zo zijn bijvoorbeeld recent - met het oog op de concurrentiepositie in het Europa na 1992 - nieuwe grootschalige bedrijven tot stand gebracht. In de toekomst zal echter ook volop ruimte zijn voor goed renderende kleine en middelgrote (gespecialiseerde) bedrijven.

De milieu-aspecten komen de laatste jaren steeds meer op de voorgrond. De komende jaren zal aan registratie, afvoer en verwerking van chemicaliën

meer aandacht besteed moeten worden. Hierdoor zullen de bedrijfskosten toenemen, maar er worden geen ingrijpende gevolgen voor de branche verwacht. Branche-organisaties ontplooiën verscheidene activiteiten in deze sfeer. De effecten van één markt in de Europese Gemeenschap moeten hierbij worden ingecalculleerd.

Beleidsopgave. De grafische industrie is in potentie een belangrijke sector in de grootstedelijke economie van de toekomst, niet alleen in Amsterdam maar ook in de andere steden. De ontwikkelingen binnen de branche zijn voorspoedig; de internationale concurrentiepositie wordt als gunstig beoordeeld. Het vestigingspatroon is in grote lijnen afgestemd op ruimtelijke concentratie van opdrachtgevers. De recente minder gunstige ontwikkeling van de branche in de drie grote steden is echter een punt van aandacht. Het is niet zonder meer duidelijk wat hiervoor de oorzaken zijn.

Bij ongewijzigd beleid is het aannemelijk dat economisch sterkere bedrijven uit de steden zich zullen vestigen in gebieden met gunstigere vestigingsvoorwaarden. Daarom zijn op dit gebied maatregelen nodig, bij voorbeeld ten aanzien van de beschikbaarheid van bedrijfsterreinen, van aanvaardbare grondkosten en van bereikbaarheid. Waar gebleken is dat de exportpositie van de branche in de drie grootste steden achterblijft, verdient het voorts overweging om exportbevordering hoog op de beleidsagenda te zetten. In de derde plaats is de personeelsvoorziening een rem op de bedrijfsontwikkeling. Wellicht is de grafische sector bij uitstek een sector waar sprake is van 'latente vacatures'. Bij gebrek aan voldoende arbeidsaanbod doen ondernemers ook geen pogingen personeel te werven. Ook de arbeidsvoorziening dient daarom hoog op de beleidsagenda te (blijven) staan.

3. De metaal-elektro-industrie ²

Karakteristiek. De metaal-elektro-industrie (basismetalaal, metaalproducten, machinebouw, elektrotechniek en transportmiddelen) bood in 1986 werk aan ongeveer 400.000 personen (8,5 procent van de totale werkgelegenheid). Deze branche is van belang vanwege het vernieuwingspotentieel. De aanwezigheid van de metaal-elektro-industrie kan dan ook als gunstig worden aangemerkt. De verschillen tussen de grote steden/grootstedelijke gebieden zijn niet groot, voorzover het gaat om het werkgelegenheidsaandeel. De relatieve vertegenwoordiging van de onderdelen van de branche in de grote steden/grootstedelijke gebieden biedt daarentegen aanknopingspunten voor ontwikkelingsbeleid. Er wordt tenslotte aangetekend dat de Hoogovens binnen het district van de KvK - Haarlem vallen en derhalve buiten de volgende uiteenzetting blijven.

De elektrotechnische industrie is veruit het grootste onderdeel (\pm 120.000 mensen), de basismetalaalindustrie het kleinste (ruim 30.000 personen). In geen van de vier grote steden wordt het landelijke percentage ook maar benaderd. Het Rijnmond-gebied (incl. Rotterdam) komt met ruim 7 procent nog het dichtst in de buurt. Ook binnen het COROP-gebied Groot-Amsterdam (excl. de gemeente Amsterdam) ligt het percentage vrij hoog: 7.3 procent.

Wanneer de werkgelegenheidsaandelen per gebied naar de samenstellende onderdelen bezien wordt, kan het volgende beeld opgemaakt worden (zie

² Bronnen:

- * CBS, *Statistiek Werkzame Personen 1986*;
- * *Werkgelegenheidscijfers Gewest 's-Gravenhage*, afd. EZ Gemeente 's-Gravenhage;
- * Gemeente Amsterdam, afd. Bestuursinformatie: *Vestigingen en werkzame personen in Amsterdam, 1 januari 1982 - 1987*;
- * NMB/VVK/TNO, *De vitaliteit van het Nederlandse bedrijfsleven*, 1988;
- * *ERBO 1987 en 1988*, KvK Amsterdam en Zaanstad;
- * KvK Rotterdam en Beneden-Maas, *ERBO-enquête, Tabellenboek 1983-1987*;
- * KvK 's-Gravenhage, *Jaarverslag 1988*;
- * KvK Utrecht, *ERBO 1988*;
- * *Europa '92 en de Nederlandse metaal-elektro-industrie*, Rotterdam, NEI, 1988;
- * Rabobank, *Visie op horeca*; 1988;
- * *Ruimte voor industrie*, NEI, 1989.

Tabel 1 Relatieve werkgelegenheidsaandelen van de onderdelen van de metaal-elektro-industrie in de grootstedelijke gebieden.

	Amsterdam	Groot A'dam	Rijnmond	Ag. Den Haag	Pr. Utrecht
Basismetaal	-	-	o	-	-
Metaalprod.	-	-	o	-	o
Machine-ind.	o	o	o	-	-
Elektro.	-	-	-	o	-
Transportm.	-	+	+	-	-
Amsterdam:	Gemeente Amsterdam.				
Groot A'dam:	COROP Groot Amsterdam, exclusief gemeente Amsterdam.				
Rijnmond:	COROP Rijnmond.				
Ag. Den Haag:	agglomeratie 's-Gravenhage.				
Utrecht:	COROP Utrecht (= provincie Utrecht).				
- =	werkgelegenheidsaandeel meer dan 0.5 procent beneden het landelijk gemiddelde.				
o =	werkgelegenheidsaandeel in de buurt van het landelijk gemiddelde.				
+ =	werkgelegenheidsaandeel meer dan 1 procent boven het landelijk gemiddelde.				

tabel 1). Het werkgelegenheidsaandeel in en rond de grote steden is - met uitzondering van de transportmiddelenindustrie in Groot-Amsterdam en Groot-Rijnmond - lager dan het landelijk gemiddelde. De basismetaleindustrie is vrijwel niet aanwezig. Het werkgelegenheidsaandeel van de elektrotechnische industrie in en rond Amsterdam is opmerkelijk laag (niet meer dan 0.5%, landelijk 2.6%). In de agglomeratie Den Haag laat juist de elektrotechnische industrie nog een redelijk werkgelegenheidsaandeel zien (bijna 2%). Het werkgelegenheidsaandeel van de metaalproduktenindustrie benadert alleen in Utrecht (als enige van de vijf deelsectoren) en Groot-Rijnmond het landelijk gemiddelde.

Ten onrechte zouden de in het algemeen lage werkgelegenheidsaandelen de indruk kunnen wekken dat deze branche een onbelangrijke positie inneemt in de grootstedelijke economie. Circa 50 procent van de industriële werkgelegenheid in de gemeente Den Haag wordt in 1988 immers in deze bedrijfstak aangetroffen, op het niveau van het gewest Den Haag 44 procent. In de gemeente Amsterdam gaat het om 37 procent van de industriële werkgelegenheid, in Rotterdam om 32 procent. Ter vergelijking kan hier tegenover worden gesteld, dat 32 procent van alle werkzame personen in Nederland (AKT cijfers over 1985) in de metaal-elektro-industrie werkzaam waren.

De ontwikkeling van omzet, bedrijfsresultaat en investeringsniveau in de grote steden vertoont aanzienlijke verschillen. De ontwikkeling van de omzet van de bedrijven in deze branche in Amsterdam bleef in 1988 over de gehele linie ³ achter bij de landelijke, het meest nog in de elektrotechnische industrie (5,4% t.o. 12,6%) Het aandeel van de export in de omzet in de bedrijfstak is opvallend laag. In de jaren '87 en '88 lag het exportaandeel landelijk rondom 40 procent, in het KvK-district Amsterdam en Zaanstad echter ruim onder 30 procent. Met name in de grote bedrijven is het verschil aanzienlijk. In de genoemde jaren lag het investeringsniveau echter hoger dan het landelijke gemiddelde, wellicht vooral in de transportmiddelenindustrie.

In Rotterdam bleef in alle vijf deelsectoren in 1988 niet alleen de ontwikkeling van de omzet achter, maar ook die van de investeringen en van de bedrijfsresultaten. Gegevens over de jaren '86 en '87 wijzen op een ongunstige exportsituatie in alle deelsectoren.

In Den Haag stagneerde in 1988 de ontwikkeling in de daar omvangrijke elektrotechnische sector: bedrijfsresultaten, omzetontwikkeling en investeringsontwikkeling bleven achter bij landelijke trends. In Den Haag is het produktiemilieu voor deze deelsector op een aantal punten ongunstig: onvoldoende aanbod van gekwalificeerde arbeidskrachten (overigens een landelijk probleem), gebrek aan goede woonruimte en onvoldoende aanbod van bedrijfshuisvesting voor kleine vestigingen (tot 100 m²). Deze factoren belemmeren de bedrijfsontwikkeling in de regio. Gunstiger zijn in 1988 de ontwikkelingen in de machine- en transportmiddelenindustrie. Die zijn echter beide van vrij geringe omvang. Beide sectoren laten een boven-gemiddelde omzetontwikkeling zien. Vermoedelijk ligt het exportaandeel op circa 50 procent van het landelijke cijfer.

In Utrecht lag in de machine-, elektrotechnische- en transportmiddelenindustrie het investeringsniveau in 1988 boven het landelijke gemiddelde. Wanneer ook de andere indicatoren in beschouwing genomen worden, scoren zowel de metaalproduktenindustrie als de elektrotechnische industrie boven het landelijk gemiddelde. Over de gehele branche gemeten lag de

³ Met uitzondering van de basismetalaalindustrie; daarover konden geen gegevens worden verkregen.

export over 1987/1988 op een met landelijke gemiddelden vergelijkbaar niveau.

Ontwikkelingen binnen de branche. Het wegvallen van de binnengrenzen in de Europese Gemeenschap kan ingrijpende gevolgen hebben voor de Nederlandse bedrijven. In de eerste plaats wordt als gevolg hiervan meer economische groei verwacht. Daarvan zal ook de Nederlandse industrie profiteren met behoud van de huidige relatieve positie van Nederland. In de tweede plaats verandert de concurrentiesituatie tussen Europese bedrijven. De basismetalaalindustrie en de elektrotechnische industrie hebben in Europees verband een gunstige uitgangspositie. Beide deelsectoren kennen een hoge toegevoegde waarde per werknemer en gunstige waarden voor de arbeidskosten per eenheid produkt en voor het geïnvesteerde kapitaal per werknemer. In de elektrotechnische industrie kan de concurrentiepositie van de Nederlandse bedrijven tot 1995 verslechteren als gevolg van een achterblijvende ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

Uitgesproken ongunstig is het oordeel over de concurrentiepositie van de transportmiddelenindustrie, vooral vanwege de lage toegevoegde waarde per werknemer. Dit wordt slechts gedeeltelijk gecompenseerd door het relatief lage loonkostenniveau. Deze beoordeling strookt met de waarneming dat deze deelsector in bedrijfseconomisch opzicht slechter presteert dan de vier andere deelsectoren binnen de metaal-elektro-industrie. Daarbij moet wel worden bedacht dat een belangrijk deel van de produktie in de transportmiddelenindustrie buiten de landen van de EG afgezet wordt. Daardoor kunnen de mogelijke negatieve effecten van de Europese eenwording voor de concurrentiepositie voor deze deelsector beperkt blijven.

Van de metaalproduktenindustrie en de machine-industrie wordt de concurrentiepositie geacht van een gelijk niveau te zijn als die van de andere lidstaten. Ook hier wordt verwacht dat de positie van deze deelsector zal verslechteren ten gevolge van een daling van de toegevoegde waarde per werknemer tot 1995.

Het wegvallen van de Europese binnengrenzen vraagt om een strategische heroriëntatie binnen de branche teneinde met succes de concurrentie in Europees verband aan te kunnen gaan. Schaalvergroting en samenwerking is

daarin een belangrijk element. In het algemeen ligt de produktiviteit per werknemer hoger in de grotere bedrijven en grotere bedrijven lijken beter in staat te zijn om geschoold personeel aan te trekken. Voorts lijkt specialisatie nodig. Aan de toenemende noodzaak te investeren in R&D kan immers alleen tegemoet worden gekomen wanneer de breedte van het activiteitenpakket in overeenstemming is met de bedrijfsomvang. In de derde plaats zal de bedrijfsleiding zich tijdig moeten instellen op marketing-activiteiten, ook in het buitenland. Bij een toenemend concurrerend aanbod vanuit andere lidstaten zullen de betrekkelijk vaste relaties tussen producent en opdrachtgever in deze branche uiteenvallen. Dit betekent tevens dat het produktieproces meer ingericht moet worden op flexibiliteit en op eisen ten aanzien van levertijd en kwaliteit. Tenslotte zal waarschijnlijk - onder andere vanuit de milieutechniek - vraag naar nieuwe produkten en produktietechnieken ontstaan. Bedreiging kan in de toekomst uitgaan van de ontwikkeling van nieuwe materialen die toepassing van metalen kunnen verdringen.

Beleidsopgave. De uitgangsgspositie van de metaal-elektro-industrie in de vier grote steden is ongunstig. De twee deelsectoren die geacht worden de gunstigste concurrentiepositie te hebben - de basismetaleen en de elektrotechnische industrie - zijn zwak vertegenwoordigd in de vier steden (gemeten in werkgelegenheidscijfers). De in de grote steden gevestigde bedrijven zijn verhoudingsgewijs weinig gericht op de export. Dit levert in een Europa zonder binnengrenzen een achterstand op. Dit alles impliceert een ongunstige uitgangsgspositie voor de verdere ontwikkeling.

Over de kenmerken van de metaal-elektro-industrie in de grote steden is niet voldoende bekend om haar toekomstperspectief goed te kunnen schetsen. Vanuit de algemene analyse kunnen de volgende agendapunten voor beleid in grootstedelijke gebieden worden genoemd. Exportbevordering is daarvan het eerste; het exportaandeel in de grote steden ligt immers te laag. Een tweede agendapunt is de management-ondersteuning, inzetbaar in (interne en externe) ontwikkelingsprocessen van primair ambachtelijke bedrijven naar professionele organisaties binnen een Europese markt. Ten derde zullen de vestigingscondities (zoals het aanbod van bedrijfsruimte) moeten worden geoptimaliseerd. Tenslotte zal de scholing - in termen van

intensivering van de samenwerking tussen bedrijven, universiteiten en hogescholen - voldoende aandacht moeten krijgen.

4. Toerisme ⁴

Karakteristiek. Het toerisme, beschouwd als economische activiteit, omvat uiteraard de horeca, maar ook in andere sectoren wordt omzet behaald vanuit het toerisme, zoals in de detailhandel, de transportsector en bij recreatie-ondernemingen en culturele instellingen. De aan het toerisme gelieerde economische prestaties zijn vanwege deze spreiding over bedrijfstakken moeilijk te meten. Er bestaan wel schattingen over de totale omvang van de toeristische omzet. Zo wordt in Amsterdam de jaaromzet vanuit het toerisme geschat op 1,7 miljard gulden. 50 procent hiervan wordt behaald uit het inkomend toerisme, onderverdeeld naar 290 miljoen aan logieskosten, 260 miljoen horeca en 175 miljoen detailhandel. Vertaald naar werkgelegenheid wordt gesproken over 25.000 arbeidsplaatsen (op regionaal niveau).

Om een globale indruk te verkrijgen van de situatie in het met het toerisme samenhangende bedrijfsleven volgt hieronder een korte schets van de bedrijfstak horeca in de vier grote steden.

⁴ Bronnen:

- * *Amsterdam Toeristenstad - Kijk op de jaren negentig*, Gemeente Amsterdam, 1989; *Toerisme in Amsterdam 1988*, Gemeente Amsterdam, Bureau Economisch Onderzoek; 1989;
- * Kamer van Koophandel Rotterdam en Beneden-Maas, *Grensverlegging door samenwerking - Regionaal Economisch Actieplan 1989-1990*;
- * CBS, *Statistiek Werkzame Personen 1986*;
- * NMB/KvK/TNO, *De vitaliteit van het Nederlandse bedrijfsleven*, 1988;
- * Diverse gegevens Nederlands Bureau voor Toerisme;
- * CBS, *Statistiek Vreemdelingenverkeer*;
- * Interviews, onder andere Nederlands Bureau voor Toerisme;
- * Rabobank, *Cijfers & Trends; 50 visies op het Nederlandse bedrijfsleven, 1989/1990*;
- * Rabobank, *Visie op horeca; 1988*;
- * NBT, *Toerisme - Trends en Toekomst*, 1989;
- * VVV-Amsterdam, *Middellange termijn plan toeristisch marketingbeleid Amsterdam 1987-1990*.

Landelijk waren er in 1986 ruim 80.000 personen werkzaam in de horeca: 1,8 procent van het totale aantal werkzame personen. In de gemeente Amsterdam ligt dit percentage aanzienlijk hoger: 3,2, in de andere steden (COROP Utrecht, agglomeratie Den Haag en Rijnmond) lager: 1,4 of 1,5 procent. In het KvK-district Rijnmond en Beneden-Maas wordt de jaaromzet vanuit het toerisme geschat op één miljard gulden, ofwel 10.000 arbeidsjaren.

Blijkens ERBO-gegevens over 1988 is er op landelijk niveau een in bedrijfseconomisch opzicht matige ontwikkeling in de gehele horecabranche. De ontwikkeling in de vier grote steden is ongunstiger dan die op landelijk niveau. In Amsterdam, Den Haag en Utrecht blijft vooral de omzetontwikkeling sterk achter bij de landelijke trend. In Rotterdam daarentegen stijgt de omzet al enige jaren. Tegenover lage omzetontwikkelingscijfers staat een relatief hoog investeringsniveau. Binnen de branche laten de restaurantbedrijven overigens een iets gunstiger beeld zien dan de hotels en de cafébedrijven. In het algemeen geldt dat de horecabranche kleinschalig en ambachtelijk van karakter is, met een hoog aandeel kleine familie- en eenpersoonsbedrijven; het ondernemerschap is de overheersende produktiefactor. Alleen in de hotelsector is van enige grootschaligheid sprake. Gevolg van deze structuur is een betrekkelijk laag investeringsniveau en dus van een geringe mate van produktvernieuwing.

De overheersende positie van Amsterdam binnen Nederland op de markt van stedelijk toerisme blijkt onder andere uit het aantal overnachtingen. Onder stedelijk toerisme wordt verstaan het totaal van binnen- en buitenlands toeristisch bezoek aan de stad. Dat wordt thans op rond de 3,3 miljoen jaarlijks berekend. In Den Haag wordt dit op ongeveer 700.000 berekend en in Rotterdam op ruim 300.000 (gegevens over Utrecht zijn niet bekend). De positie van Amsterdam blijkt ook uit de hoge bezoekersaantallen van attracties als de rondvaart, Artis, het Rijksmuseum, en dergelijke, en van evenementen als de Vrijmarkt en de Uitmarkt. Ook in het inkomend toerisme is de positie van Amsterdam zeer dominant. Binnen dit inkomend toerisme (alle buitenlandse toeristen die Nederland bezoeken) wordt dat deel dat de steden bezoekt, ook gerekend tot het stedelijk toerisme. In 1987 werden 6,5 miljoen overnachtingen van buitenlanders in Nederlandse hotels (47 procent van alle buitenlandse overnachtingen)

geteld, waarvan 37 procent in Amsterdam (uiteraard met inbegrip van overnachtingen in het kader van zakelijke reizen - naar schatting ruim 30 procent). De percentages voor de andere drie steden bedroegen: Den Haag 7 procent, Rotterdam 5 procent en Utrecht 1,5 procent. Vijftig procent van alle overnachtingen vond in Overig Nederland plaats.

Ontwikkelingen binnen het toerisme. Toekomstverkenningen over het toerisme gaan uit van een sterke groei. Zo wordt in EG-verband verondersteld dat in het jaar 2000 de 'vrijetijdsindustrie' de omvangrijkste bedrijfstak zal zijn. Het Nederlands Bureau voor Toerisme (NBT) gaat voor de jaren '90 uit van een jaarlijkse groei van het inkomend toerisme van 3,5 procent en van het binnenlandse toerisme van 3 procent. De optimistische verwachtingen over de ontwikkeling van het toerisme zijn ingegeven door verscheidene algemene trends, zoals de opgang in de economische conjunctuur, toename van vrije tijd, demografische ontwikkelingen en een stijgend opleidingsniveau onder brede groepen van de bevolking.

Hoewel, blijkens NBT-onderzoek, temidden van het gehele scala van toeristische activiteiten de groeiexpectatie voor het stedelijk toerisme lager is dan voor andere vormen van toerisme, wordt wel uitgegaan van een groeiende markt voor stedelijk toerisme. Daarbij wordt gedacht aan ver weg gelegen bezoekersmarkten zoals het Verre Oosten en Japan, Noord-Amerika en Australië. Het is echter van belang te registreren dat Nederland voor toeristen uit dergelijke streken zelden hoofdbestemming (dat is meestal Parijs of Londen) maar in een beperkt aantal gevallen (derhalve meestal niet) nevenbestemming is. Het beleid dient zich dan ook in eerste instantie te richten op het vergroten van het aantal bezoekers met Nederlandse steden als nevenbestemming. Daarnaast wordt gedacht aan de mogelijkheden van een in Nederland door te brengen tweede of derde korte vakantie vanuit andere landen in West-Europa. En ook zijn er mogelijkheden het volume van het binnenlandse (dag)toerisme te vergroten.

Tegelijkertijd wordt waargenomen dat het toerisme als economische activiteit in de vier grote steden thans minder presteert dan mogelijk is. Zo blijkt uit Amsterdams onderzoek dat de omvang van het buitenlandse bezoek verhoudingsgewijs achter blijft bij ontwikkelingen in andere (concurrerende) Westeuropese metropolen. In het midden van de jaren '70 was

Amsterdam de vierde toeristenstad in Europa, na Parijs, Londen en Rome. In de loop van de jaren '80 is Amsterdam voorbijgestreefd door Athene, Wenen, Madrid en München. Tegelijkertijd groeide vanaf 1981 het volume van het toerisme in Brussel sterk. Naar de oorzaken van de stagnerende ontwikkeling in Amsterdam is slechts sporadisch onderzoek gedaan. Wel bleek uit een vergelijking tussen Amsterdam en Wenen dat Wenen over een promotiebudget beschikt dat twee maal hoger was dan het Amsterdamse budget. Aangenomen wordt dat Amsterdam in buiten- en binnenland een negatief imago heeft: vervuiling, verkeer en (on)veiligheid. Verder wordt gesteld dat de kwaliteit van het winkelaanbod te wensen over en dat er onvoldoende aanbod is in de sfeer van het nachtelijke uitgaansleven.

De aandacht voor het toerisme in de vier grote steden is de achterliggende jaren aanzienlijk toegenomen. In de vier steden worden de nodige activiteiten ontplooid om het toeristisch potentieel te verbeteren, blijkens bijvoorbeeld de nota 'Amsterdam toeristenstad - Kijk op de jaren negentig', het Rotterdamse Masterplan 'Rotterdam Havenstad', en de Utrechtse nota 'Hart van Nederland'. Initiatieven kunnen worden geregistreerd ten aanzien van de ontwikkeling van toeristisch aantrekkelijke zones (waterlint en zakelijke as in Utrecht), evenementen en attracties (renovatie Blijdorp en Madurodam), accommodaties en informatievoorziening.

Ook het zakelijk toerisme krijgt aandacht, bij voorbeeld door activiteiten in de sfeer van internationale congressen en beurzen. Gebleken is dat inspanningen van Rijk en gemeenten op dit punt geleid hebben tot verbetering van vooral Amsterdam als centrum voor (inter)nationale congressen en beurzen.

Beleidsopgave. Een forse inspanning zal vereist zijn, willen de vier steden kunnen profiteren van de groei van het internationale toerisme. Tot de kernpunten in het stedelijk toeristisch beleid van de jaren '90 behoren - blijkens onder andere NBT-onderzoek - marketing, produktvernieuwing, kwaliteitsverbetering, scholing en bedrijfstakorganisatie. Zoals vermeld zijn er in de vier steden ten aanzien van produktvernieuwing en kwaliteitsverbetering een aantal initiatieven. Het verdient echter aanbeveling om parallel aan de vernieuwing van het (fysieke)

aanbod aandacht te besteden aan (organisatorische) vernieuwing binnen de bedrijfstak. Te denken valt aan professionalisering van de marktanalyse van het toeristisch produkt, scholing van personeel in de toeristische industrie (zo wijst de gemeente Amsterdam op de behoefte aan scholing van gidsen) en een actievere rol (ook in financieel opzicht) van de verschillende geleidingen van het stedelijk bedrijfsleven dat baat heeft bij het toerisme.

5. De transportsector ⁵

Karakteristiek. De transportsector heeft betrekking op vervoer over de weg, per spoor, te water en door de lucht en op de hulpbedrijven van het vervoer. Het aantal werkzame personen bedroeg in 1986 ongeveer 225.000: 5 procent van het totale aantal werkzame personen. In 1986 was 5 procent ook in het COROP-gebied Utrecht. In het COROP-gebied 's-Gravenhage lag dit aandeel lager: 3,1 procent. Als men vanwege de werkgelegenheid van Schiphol een onderscheid maakt tussen het COROP-gebied Overig Groot-Amsterdam en het COROP-gebied van de stad Amsterdam, dan zijn de percentages voor het eerste gebied 20 en voor het laatste 5 procent. In het COROP-gebied Groot Rijnmond is het aandeel 13 procent vanwege hoge werkgelegenheidsaantallen in de sector zeevaart. Voor wat de Rotterdamse werkgelegenheidsaantallen betreft valt op dat de omvang van de werkgelegenheid in de sector zeevaart gestaag daalt: van een kleine 25.000 arbeidsplaatsen in 1983 tot een kleine 19.000 in 1988. In andere transportsectoren blijft de omvang van de Rotterdamse werkgelegenheid stabiel.

In bedrijfseconomisch opzicht maakt de bedrijfstak een redelijke indruk, waarbij wel opmerkelijk is dat in 1988 de omzetontwikkeling achterblijft bij die in het totale Nederlandse bedrijfsleven. Binnen de branche is de ontwikkeling in de sector wegtransport gunstiger dan in de andere sectoren. Gegevens over 1988 laten zien dat de transportsector in 's-Graven-

⁵ Bronnen:

- * CBS, *Statistiek Werkzame Personen 1986*;
- * NMB/KvK/TNO, *De vitaliteit van het Nederlandse bedrijfsleven 1988*;
- * KvK Rotterdam, ERBO-gegevens 1983-1987;
- * KvK Rotterdam, ERBO-gegevens 1989.

hage en Rotterdam tot lagere resultaten leidt dan die in Amsterdam en Utrecht. In Rotterdam bleef vooral de omzetontwikkeling achter. In Den Haag wordt de minder gunstige gang van zaken verklaard vanuit stagnatie in omzet- en investeringsontwikkeling. De transportsector in Amsterdam valt op vanwege een gunstige omzetontwikkeling en een investeringsniveau gelijk aan het landelijke gemiddelde voor de branche. In Utrecht tenslotte bepaalt het gemiddelde bedrijfsresultaat de gunstige gang van zaken; ten aanzien van omzet- en investeringsontwikkeling is het beeld minder gunstig dan in Amsterdam.

Ten opzichte van het landelijke beeld laten de transportbedrijven in de vier KvK-districten voor de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht een positief beeld zien van het exportaandeel in de omzet. Gegevens voor Rotterdam wijzen uit dat het relatieve aantal exporterende bedrijven hoog ligt ten opzichte van het aandeel landelijk. In de loop van de jaren '80 is de voorsprong echter teruggelopen. Er zijn nu weer aanwijzingen dat deze negatieve trend tegen het einde van de jaren '80 weer gekeerd is.

Ontwikkelingen in de branche. De ontwikkelingen in de transportsector kunnen zonder overdrijven stormachtig genoemd worden. Algemeen wordt de transportsector beschouwd als een van de belangrijkste zwaartepunten in de Nederlandse economie, zeker ook in internationaal (Europees en mondiaal) perspectief. Optimale benutting van de mogelijkheden die Nederland heeft, wordt nagestreefd door onder andere de Stichting Nederland Distributieland.

De volgende belangrijke trends doen zich voor:

- De eenwording van de Europese markt leidt tot vergroting van het marktpotentieel van de Nederlandse transportbedrijven, zowel als gevolg van in omvang toenemende goederenstromen, als ten gevolge van verbeterde toegankelijkheid van de vervoersmarkt in andere landen. Binnen de sector wegtransport heeft Nederland momenteel in Europa een marktaandeel van 25 procent en daarmee een gunstige uitgangspositie om in de loop van de jaren '90 volumegroei in het transport te realiseren.

- De groeiende aandacht voor milieuproblemen raakt ook de transportsector. De laatste tijd gaan er met grote regelmaat stemmen op om na te gaan of bevordering van rail- en watervervoer tot de mogelijkheden behoort, ten koste van het wegvervoer. De gevolgen hiervan kunnen vooral in het binnenlandse goederenvervoer ingrijpend zijn. Hier heeft het wegtransport een marktaandeel van meer dan 80 procent. Het marktaandeel van het wegvervoer in het internationale goederenvervoer bedraagt 14 procent (inkomend) tot 18 procent (uitgaand). In het kader van de uitvoering van het Structuurschema voor Verkeer en Vervoer worden nieuwe impulsen gegeven, terwijl ook de NS plannen heeft ontvouwd om tot volume-groei van het goederenvervoer per trein te komen. De bedoelde verschuivingen in de vervoermiddelkeuze van het goederenvervoer zullen bevorderd worden, wanneer het volume van het containervervoer - geschikt voor vervoer per trein of per schip - toeneemt.
- Door veranderingen in produktieprocessen zal de vraag naar goedertransport blijven groeien. Bedoeld worden de veranderingen, waarbij de verschillende stadia in produktieprocessen in ruimtelijk opzicht uiteengelegd worden. Hierdoor neemt de vraag naar transport van halffabrikaten en eindprodukten toe.
- De taak van het transportwezen binnen het totale produktieproces wordt breder. Het gaat steeds minder om uitsluitend verplaatsing van goederen, maar in groeiende mate om aanbod van een totaalpakket van logistieke dienstverlening, zoals opslag, distributie, voorraadadministratie en verpakking. De rol van dit type dienstverlening wordt crucialer, naarmate producenten en afnemers meer aandacht besteden aan voorraadbeheersing (-verkleining). In dit kader kan ook verwezen worden naar de tendens dat produktieorganisaties de distributie-activiteiten zullen uitbesteden, deels onder invloed van de trend dat distributie een specialisme wordt met de daarbij behorende noodzakelijke kennis en faciliteiten.
- De informatiekant van het transport neemt in belang toe. Een telematica-infrastructuur voor een breed stelsel van informatiestromen is noodzakelijk ter beheersing van goederenstromen en ter optimalisering van de inzet van transportmateriaal. Hiertoe is de ontwikkeling van geavanceerde informatiesystemen noodzakelijk. Bedrijven en overheid (zie bijvoorbeeld de recente regeringsnota

'Telematica en verkeer en vervoer' en de nota 'Telematica en concurrentiekracht' van de Stichting Nederland Distributieland) stimuleren die ontwikkelingen. Gesteld wordt dat op dit ogenblik ten aanzien van dit - strategische - facet van de transportsector de ontwikkelingen in Nederland ongunstig afsteken tegen ontwikkelingen elders in Europa.

- Verwacht wordt dat op nationaal en internationaal niveau de organisatie van de sector zal wijzigen. Internationalisering van goederenstromen vereist een daaraan aangepaste structuur binnen de branche. Het betekent dat in de nabije toekomst verschillende samenwerkingsvormen tot ontwikkeling zullen komen, deels in de vorm van fusies en overnames. Daarbij gaat het uitdrukkelijk mede om samenwerkingsverbanden waarin verschillende vervoerswijzen zijn betrokken.
- Zoals er in bedrijfsmatige zin sprake is van de ontwikkeling van nieuwe concepten, zo is dat ook het geval ten aanzien van de voorzieningen. Met het begrip 'mainport' wordt een concept aangeduid waarbij internationale vervoersstromen lopen via een beperkt aantal knooppunten. In Nederland betreft het de Rotterdamse haven en Schiphol. Daarbij wordt overigens geen onderscheid gemaakt tussen in- en uitvoer. Omvangrijke investeringen in faciliteiten (ook in internationaal verband) zijn nodig om het mainport-concept realiteit te laten worden. Daarbij spelen ook de transportverbindingen (weg, rail en water), in het bijzonder die met West-Duitsland, een belangrijke rol. Ook op nationaal niveau speelt de ontwikkeling van nieuwe distributiecentra voor op- en overslag, onder andere gekenmerkt door integratie van verschillende vervoerswijzen.

Beleidsopgave. Het strategisch belang van de transportsector voor de grote steden is groter dan afgeleid zou kunnen worden van werkgelegenheidscijfers. Bedacht moet worden dat de transportsector - op grond van het doorgaans ruimte-intensieve karakter van de bedrijven en op grond van bereikbaarheidsoverwegingen - niet eenvoudig inpasbaar is binnen het stedelijk gebied. Transportbedrijven zoeken dan ook al snel een lokatie in aangrenzende gemeenten, of verder weg in bij voorbeeld het open middengebied van de Randstad of in de provincies Utrecht en Brabant.

Voor wat betreft de positie van grootstedelijke gebieden vormen congestieproblemen op de hoofdverkeerswegen (en op de aan- en afvoerverbindingen) en de schaarste aan ruimte voor bedrijfsvestigingen duidelijke bedreigingen. Dit probleem klemmt temeer daar de twee internationale mainports - Schiphol en de Rotterdamse haven - deel uitmaken van het grootstedelijk gebied.

Vermoedelijk zal - meer in algemene zin - de toekomst van de transportsector direct samenhangen met de mate waarin men slaagt in de ontwikkeling van infrastructuur en systemen ten behoeve van de informatiestromen ter begeleiding en beheersing van goederenstromen. Tot nog toe is het niet gelukt om de internationale ontwikkeling te volgen en om de (institutionele) schotten tussen verschillende vervoerswijzen, gebieden en bedrijven te slechten.

6. Het bankwezen ⁶

Het bankwezen in 1990. Het bankwezen biedt landelijk in 1986 werkgelegenheid aan circa 120.000 werkzame personen, dat is 2,7 procent van het totale aantal werkzame personen. In ruimtelijk opzicht is de branche zeer geconcentreerd. Bijna 25 procent van de totale werkgelegenheid in deze sector treffen we aan in het COROP-gebied Groot-Amsterdam (ruim 25.000 arbeidsplaatsen. Dat komt neer op circa 8 procent van de totale Amster-

⁶ Bronnen:

- * Th.A.J. Meys, 'Financiële dienstverlening', in: *ESB*; 4 november 1987, blz. 1056-1060.
- * Rapport van de Werkgroep Financieel Opleidingsinstituut; *Amsterdam Financial Centre*, Amsterdam, 1989
- * Initiatiefgroep Amsterdam als Internationaal Financieel Centrum, *Amsterdam: Financial Gateway to Continental Europe, 'Oproep tot Actie'*; Amsterdam, 1989.
- * Economisch Bureau van de AMRO-bank, *Effectenhandel. De gevolgen van de Europese integratie*; Amsterdam, 1988
- * C.B.S., *Statistiek Werkzame Personen*, Voorburg 1986.
- * Kamer van Koophandel Den Haag, *Jaarverslag 1988*.
- * Kamer van Koophandel voor Amsterdam en Kamer van Koophandel voor Zaanstad, *Het bedrijfsleven in de Amsterdams/Zaanse regio in 1988*.
- * W.J. Stam e.a., *Dynamiek van het bedrijfsleven in de Randstad*; Werkstukken Stedelijke Netwerken 7, 's-Gravenhage, SDU, 1988.

damse werkgelegenheid. Tussen 1973 en 1985 is de omvang van de Amsterdamse werkgelegenheid in het bankwezen nagenoeg stabiel gebleven. Vrijwel alle grote Nederlandse banken hebben hun hoofdkantoor in Amsterdam. Ook veel buitenlandse banken hebben hun Nederlandse vestigingen in de hoofdstad.

In de agglomeratie Den Haag, COROP-Groot Rijnmond en COROP-Utrecht wordt een percentage gemeten dat gelijk is aan het landelijke. De banksector in Den Haag en Utrecht heeft overwegend lokale en regionale betekenis. Een uitzondering vormt het Utrechtse hoofdkantoor van de Rabo-bank. Ook in Rotterdam zijn enkele hoofdkantoren van Nederlandse banken gevestigd. In Rotterdam is de handelsfinanciering een opvallende specialisatie. De financiering van handelsactiviteiten is de bestaansbasis voor circa 15 vestigingen van buitenlandse banken in Rotterdam.

Internationaal bezien is de omvang van de Nederlandse bancaire sector bescheiden. Zo bedroeg in 1986 de toegevoegde waarde in deze sector 6,9 miljard ECU's, tegenover 60,5 miljard ECU's in Engeland en 29 miljard ECU's in Frankrijk. Ook in relatieve termen is de omvang van de Nederlandse bancaire sector beperkt. In 1986 maakte de bancaire sector 3,9 procent uit van het totale bruto binnenlandse produkt, tegenover 13 procent in Luxemburg, 10,8 procent in Engeland en 6 procent in België; ook Frankrijk laat een percentage van 3,9 zien. Wanneer de aandacht gericht wordt op de effectenbeurs blijkt dat de omzet van de Amsterdamse Beurs in 1987 lag op een niveau van bijna 90 miljard dollars. Dat is minder dan de helft van de beurs in Frankfurt, 30 procent van de omzet van de beurs in Zürich, 12 procent van de omzet van de Londense beurs en tenslotte 2 procent van de omzet van de beurs in New York.

De internationale positie van de bancaire sector wordt door de 'Initiatiefgroep Amsterdam als Internationaal Financieel Centrum' aangeduid als 'niet-dominant' en 'bescheiden thuismarkt'. Gemeten in de al genoemde toegevoegde waarde staat Nederland op een zevende plaats in Europa, achter Engeland, West-Duitsland, Italië, Frankrijk, Spanje en Zwitserland. Illustratief is dat Amsterdam vestigingsplaats is van ruim 40 vestigingen van buitenlandse banken, waar het in een stad als Londen om

het tienvoudige van dit aantal gaat. In Rotterdam werden in 1988 14 overwegend kleine vestigingen van buitenlandse banken geteld.

Ontwikkelingen binnen de branche. Er zijn ontwikkelingen in gang die leiden tot dynamiek in de bestaande verhoudingen tussen de financiële centra. De omvang van kapitaalstromen en van handelsstromen worden beide gemeten in harde, nominale valuta (dollars, ponden, yens). Bij handelsstromen gaat het uitieraard om de waarde in valuta van goederen die verhandeld worden. Bij kaptiaalstromen gaat het zaken als valuta- en effectenhandel, waarbij uitsluitend geld verplaatst wordt zonder dat er parallel een goederenstroom plaats vindt. In de loop van de jaren '80 zijn onder invloed van mondialisering en informatietechnologie de mondiale kapitaalstromen omvangrijker geworden dan de handelsstromen. Bovendien zijn er wisselwerkingen met ontwikkelingen als financiële innovaties, liberalisatie van kapitaalverkeer, en economische groei.

Belangrijk is voor de komende jaren, aldus de Initiatiefgroep Amsterdam Financieel Centrum:

- 'Globalisering' van de financiële dienstverlening, leidend tot een verminderde afhankelijkheid van lokale markten.
- Institutionalisering van besparingen, leidend tot concentraties van vermogens bij een klein aantal beleggingsinstellingen die hoge kwaliteitseisen stellen aan het financiële systeem.
- Liberalisering van kapitaalverkeer en van financiële dienstverlening; hieronder wordt ook gerekend de vergroting van de thuismarkt binnen de Europese Gemeenschap.

Een en ander betekent dat straks de verschillende financiële centra meer dan nu onderling uitwisselbaar zullen zijn, gezien vanuit de optiek van gebruikers van financiële dienstverlening. Hierdoor komen de financiële centra meer dan tot nog toe met elkaar in concurrentie.

Los van de concurrentiepositie van Amsterdam verdienen aandacht de organisatiestructuur in de branche, de arbeidsmarktontwikkelingen en het kantorennet. Er is al sprake van omvangrijke fusies, zoals recent die van de AMRO en de ABN. Verwacht wordt dat er vooral onder invloed van de Europese eenwording vrij grootschalige nieuwe samenwerkingsrelaties tot

ontwikkeling zullen komen. Samenwerkingsrelaties zowel over de landsgrenzen heen - de Europese eenwording leidt ertoe dat de gehele EG marktgebied wordt - als over de branchegrenzen heen, nu eerdere wettelijke barrières geslecht zijn (bij voorbeeld van banken en verzekeringsmaatschappijen).

Veel aandacht in het gemeentelijk beleid krijgt de werkgelegenheidsontwikkeling in de banksector, vooral in relatie tot de op steeds groter schaal toegepaste informatietechnologie. Uit onderzoek in Amsterdam blijkt dat in de jaren '80 de werkgelegenheid in een aantal bankvestigingen met circa 1 procent jaarlijks is teruggelopen, grotendeels als gevolg van de invoering van informatietechnologie. In deze periode is ruime aandacht besteed aan automatisering van back-office functies: de interne administratieve activiteiten en procedures. In de jaren '90 zal de aandacht verder verschuiven naar automatisering van front-office functies, naar voren komend in de reeds op ruime schaal zichtbare invoering van geldautomaten en ruimere mogelijkheden voor 'thuis'-bankieren, vooral voor zakelijke cliënten. De arbeidsmarkteffecten van de invoering van informatietechnologie zijn ook in kwalitatief opzicht aanzienlijk. Een aantal kantoorfuncties is nagenoeg verdwenen (in de sfeer van routinematige administratieve activiteiten), een aantal nieuwe functies is ontstaan (vooral beheer en ontwerp van automatiseringssystemen) en bestaande functies zijn van karakter veranderd. Onderzoek wijst uit dat het zittende personeel vaak moeilijk omschoolbaar is en dat voor de nieuwe beroepen het aanbod op de arbeidsmarkt te krap is.

Betrouwbare voorspellingen over het verloop van de werkgelegenheidsontwikkeling worden niet gegeven, wellicht mede vanwege de gevoeligheid van het onderwerp. Er zijn sterk uiteenlopende verwachtingen op dit punt. Enerzijds de verwachting dat binnenkort een uitstoot op enige schaal van personeel op gang zal gaan komen, waarvan begin 1990 de voorbode in de openbaarheid kwam (NMB-Postbank). In een recent onderzoek van Twijnstra en Gudde wordt geconcludeerd dat landelijk in de komende drie jaar een terugloop van het personeelsbestand van 7000 tot 12000 verwacht kan worden. Bovendien zullen de eisen aan personeel veranderen. Ten gevolge van de telematica-investeringen (geschat op 1,2 miljard in 1990) moet worden gerekend met een toename van het aandeel technisch en commercieel

personeel. Anderzijds zijn er verwachtingen dat die massale uitstoot er niet zal komen en dat de veronderstelde reductie van personeel bij de NMB-Postbank samenhangt met de specifieke structuur van de Postbank. In deze lijn past de voorspelling van de gemeente Amsterdam waarin tot het jaar 2000 voor Amsterdam gerekend wordt op stabiliteit van de werkgelegenheid in deze sector, inclusief het verzekeringswezen. In het gunstigste geval zal er sprake zijn van een jaarlijkse werkgelegenheids groei van minder dan 1 procent. De werkgelegenheidsontwikkeling in relatie tot automatisering raakt direct aan het beleid van de banken met betrekking tot het kantorenet. De functie van het net zou, zo wordt geredeneerd, gedeeltelijk overbodig worden, wanneer een deel van de dienstverlening langs elektronische weg plaats vindt. Er zijn momenteel geen tekenen die wijzen op drastische wijzigingen van het beleid van de banken ten aanzien van hun respectievelijke vestigingen, terwijl daarvan in andere landen wel sprake is.

Beleidsopgave. Om de toekomstige positie van Nederland in de financiële markten veilig te stellen en te verbeteren, is de Initiatiefgroep Amsterdam als Internationaal Financieel Centrum in het leven geroepen. Hierin hebben zitting personen op topposities in de financiële wereld. Het is een opmerkelijk initiatief, dat ook elders navolging verdient, waar het gaat om versterking van de internationale positie van een bedrijfstak. Kennis van bewegingen op de internationale markten en tot op zekere hoogte commitment vanuit de leidende ondernemingen is in de initiatiefgroep geconcentreerd. Ook internationaal is het initiatief opmerkelijk, wanneer men zich realiseert dat het in enkele andere Westeuropese landen vooral de nationale overheden zijn die de verantwoordelijkheid op zich nemen voor behoud en uitbouw van de internationale positie van de financiële centra daar.

De groep is in een 'Oproep tot actie' gekomen met een aantal voorstellen om de internationale positie van Amsterdam te versterken op basis van een analyse van internationale ontwikkelingen en van de kansen van Amsterdam. Aanbevelingen hebben betrekking op zowel de vestigingsplaatsaspecten van Amsterdam als het functioneren van de financiële markten in Nederland.

Ten aanzien van de vestigingsplaatsaspecten wijst de Initiatiefgroep op:

- Verbetering van het personeelsaanbod, uitmondend in een inmiddels gepubliceerd plan voor een internationaal financieel opleidingsinstituut.
- De uitbouw van infrastructuur: vergroting van het aanbod van luxe huurwoningen in Amsterdam en de uitbouw van telematicavoorzieningen waartoe inmiddels overleg met de PTT geopend is (niet onvermeld mag blijven dat men de fysieke infrastructuur - wegen, luchthaven - als uitstekend aanmerkt en daarvoor dan ook geen aanbevelingen volgen).
- Aantrekken van buitenlandse marktpartijen door middel van actieve acquisitie, vooral met als doel het totale volume van de financiële sector in Amsterdam te vergroten.
- Versterking van internationale marktsegmenten waarvan genoemd worden handelsfinanciering, venture capital, financiële processing en de ECU-markt.

Ten aanzien van het functioneren van de binnenlandse financiële markten worden voorstellen gedaan met betrekking tot:

- Aanpassing van marktmechanismen zoals de verlaging van transactiekosten, de vergroting van de liquiditeit en de verdieping van de optiemarkt en de financiële termijnmarkt; (voor wat de effectenhandel betreft wijst de Amro-bank op het grote belang van internationaal vergelijkbare transactiekosten);
- Verbetering van de dienstverlening, waaronder de ontwikkeling van een beleggingsinstrumentarium voor institutionele beleggers en de verbetering van beleggingsresearch en -advisering,
- Vergroting exportmogelijkheden.

7. De zakelijke dienstverlening ⁷

De zakelijke dienstverlening in 1990. Het aantal werkzame personen in de zakelijke dienstverlening bedroeg in 1986 circa 300.000: 6,5 procent van het totaal aantal werkzame personen. In elk van de vier grote steden is een hoger percentage gemeten. Den Haag komt het hoogst uit: 11 procent met een totaal aantal van ruim 30.000 werkzame personen. De in de andere steden gemeten percentages zijn: gemeente Amsterdam - 9,3, COROP Groot-Amsterdam: 8,7, COROP Rijnmond: 8,2, en COROP Utrecht: 7,3. In alle steden is de afgelopen jaren sprake geweest van groei in werkgelegenheid. In de stad Rotterdam groeide in de periode 1983 - 1988 de werkgelegenheid met gemiddeld ruim 4 procent jaarlijks (van ruim 14.000 naar ruim 17.000 werkzame personen).

De groei van de zakelijke dienstverlening wordt verklaard vanuit een veelheid van processen. Dominant zijn vooral de informatisering, direct leidend tot groei in bijvoorbeeld de computerdienstverlening, indirect leidend tot groei in bijvoorbeeld de accountancy, vervolgens de tendens

⁷ Bronnen:

- * CBS, *Statistiek Werkzame Personen 1986*;
- * Bureau Economisch Onderzoek Gemeente Rotterdam, Vestigingen en arbeidsplaatsen 1983-1988 (NB waarschijnlijk niet de juiste titel);
- * *Vestigingen en werkzame personen Gewest 's-Gravenhage, 1989*;
- * NMB/KvK/TNO, *De vitaliteit van het Nederlandse bedrijfsleven, 1988*;
- * D. Hanemaayer e.a., *Vooronderzoek toplokaties kantorensector, Research voor Beleid, 1988*;
- * KvK Rotterdam en Beneden-Maas, *Zakelijke dienstverlening in Rotterdam/Rijnmond in perspectief, 1988*;
- * Economisch Instituut voor het Midden- en Kleinbedrijf, *Zakelijke dienstverleners op buitenlandse markten, 1987*;
- * W.J. Stam, e.a. (1988), *Dynamiek van het bedrijfsleven in de Randstad, Stedelijke Netwerken Werkstukken nr. 7.*;
- * Rabobank, *Cijfers & Trends; 50 visies op het Nederlandse bedrijfsleven, 1989/1990*;
- * NEI, *Plaats en functie van de Randstad*;
- * *Amsterdam Computerstad II*, Bureau Economisch Onderzoek Gemeente Amsterdam, 1988;
- * Gemeente Utrecht, *Werkend perspectief, 1989*;
- * Rapport werkgroep TOWA;
- * M. Hessels, 'Zakelijke diensten en stadsgewestelijke differentiatie'; ESB, 18 juli 1990, blz. 660-663 en blz. 668.

in delen van de industriële bedrijvigheid om de bedrijfsactiviteiten te beperken tot de kernactiviteiten van de onderneming.

Van oudsher is de zakelijke dienstverlening in belangrijke mate grootstedelijk georiënteerd. Hierin is echter de laatste jaren enige verandering gekomen. In de eerste plaats is er deels ten gevolge van schaalvergroting en van stedelijke congestie een trek waarneembaar naar suburbane gebieden (randgemeenten). Zo blijkt dat in het gewest Den Haag ongeveer 40 procent van de werkgelegenheid in deze sector buiten de centrale stad is gelokaliseerd. Uit een recent onderzoek (Hessels, 1990) komt naar voren dat in de zakelijke dienstverlening na een uitgesproken suburbanisatie in de periode 1977-1985 sinds dat laatste jaar de vestigingsaandelen van de grote steden weer toenemen. De ombuiging blijkt bij nadere beschouwing echter vooral betrekking te hebben op die zakelijke dienstverlening, die een laag geografisch marktgebied heeft. De grote steden trekken steeds minder zakelijke dienstverlening aan met een nationaal of internationaal marktgebied, de suburbs daarentegen juist meer. Hetzelfde onderzoek geeft een aanwijzing dat bij dit vestigingspatroon in de suburbane gebieden de bereikbaarheid van de vestiging met de auto belangrijk wordt gevonden. Bij de stedelijke vestigingen geeft daartegenover de nabijheid tot het centrum en de nabijheid van de klanten meer de doorslag. In de tweede plaats zijn er bedrijven die elders in het land (Utrecht, Noord-Brabant) een vestigingsplaats gekozen hebben, onder andere om markttechnische redenen. Dit komt vooral voor in de computerdienstverlening. Vestigingen van buitenlandse bedrijven blijven meer dan de Nederlandse bedrijven georiënteerd op de grote steden. De zakelijke dienstverlening is in ruimtelijk opzicht in hoge mate een 'volgende' bedrijfstak; stedelijke specialisaties in de zakelijke dienstverlening weerspiegelen de bredere stedelijke oriëntatie binnen de sectorstructuur. Zo is de Rotterdamse zakelijke dienstverlening in hoge mate georiënteerd op haven- en havengebonden bedrijvigheid, terwijl in Den Haag de (hoofd)kantoren van petrochemische bedrijven het belangrijkste oriëntatiepunt vormen.

In bedrijfseconomisch opzicht zijn de vooruitzichten voor de zakelijke dienstverlening vrij gunstig. Daarbij valt vooral de bijna explosieve omzetontwikkeling op. In afnemende volgorde waren in 1988 Utrecht, Amsterdam en Rotterdam koplopers op het punt van de omzetontwikkeling. In

deze steden lag de omzetontwikkeling boven het landelijk gemiddelde. Alleen in Den Haag liet een omzetontwikkeling zien beneden het landelijk gemiddelde.

De investeringsontwikkeling was in 1988 echter aan de lage kant. Gunstige ontwikkelingen zijn genoteerd binnen de computerdienstverlening, reclame- en advertentiebureaus, bewakingsdiensten en het beurs- en tentoonstellingswezen. Utrecht uitgezonderd lag het investeringsniveau in de steden boven het landelijke gemiddelde.

Ontwikkelingen in enkele branches. De zakelijke dienstverlening omvat verscheidene branches, waarvan er hieronder drie behandeld worden. Dat zijn in de eerste plaats de twee omvangrijkste branches: de ingenieurs- en architectenbureaus en de accountancy en in de tweede plaats de computerdienstverlening, die in de jaren '80 een explosieve groei heeft doorgemaakt.

7.1 De ingenieurs- en architectenbureaus

Ze hebben een moeilijke periode gekend in de eerste helft van de jaren '80. Het aantal arbeidsplaatsen daalde tot beneden de 50.000, maar is sindsdien weer gestegen. In deze ontwikkeling speelt het investerings- en privatiseringsbeleid van de overheid een belangrijke rol, aangezien circa 50 procent van de omzet vanuit overheidsopdrachten komt.

De branche is in het vestigingsgedrag sterk cliënt-volgend, leidend tot een concentratie in Den Haag en omgeving (georiënteerd op departementen en petrochemische bedrijven) en in Rotterdam en omgeving (georiënteerd op de haven- en havengebonden industrie). De verwachting is dat hierin geen ingrijpende verandering zal komen. Voor de meeste bureaus zijn er geen redenen om de activiteiten naar elders te verplaatsen, ook niet in samenhang met geavanceerde mogelijkheden van informatietechnologie.

De verwachting is dat het personeelsbestand van de bureaus in de nabije toekomst geen ingrijpende wijzigingen zal ondergaan. Verschuivingen in werkterreinen - toename milieutechnologie - zullen in de volumesfeer

beperkte gevolgen hebben. Een kleinschalig fusieproces wordt niet uitgesloten. Dat houdt verband met de benutting van kostbare automatiseringssystemen, die voor kleine bureaus niet rendabel zijn.

Temidden van de totale zakelijke dienstverlening is deze branche vrij sterk op de export georiënteerd: circa 20 procent van de omzet komt vanuit export. Dit geldt vooral voor de onderdelen scheepsbouw, offshore en werktuigbouw. De internationale markt wordt overwegend vanuit Nederlandse vestigingen bestreken. Slechts een enkel bureau heeft buitenlandse vestigingen. In enkele sectoren wordt toename van de export voorzien: landbouw, procestechnologie, werktuigbouwkunde en elektrotechniek. De sterkte van Nederlandse bureaus is vooral gelegen in de 'know how', kwaliteit van geleverde diensten, internationale reputatie en service. Een minpunt is het prijsniveau van door Nederlandse bureaus geleverde diensten. Men ontmoet voorts nogal wat belemmeringen in de internationale handel, zoals protectionistische bepalingen, problemen rond vrij verkeer van werknemers en problemen rond transfers van winsten.

7.2 Accountancy

De ontwikkelingen in de accountancy hebben de afgelopen jaren sterk de aandacht getrokken. De meest opvallende waren de totstandkoming van vele samenwerkingsverbanden en de overnames, die deels verband houden met de internationalisatie van ondernemingen, de opdrachtgevers van accountantskantoren en deels voortvloeien uit de verbreding van het werkterrein van controle naar advisering over organisatie, financiële aangelegenheden en automatisering. Een en ander ging gepaard met een voortdurende werkgelegenheidsgroei tot boven de 60.000 in 1984.

Deze trends hebben ook in ruimtelijk opzicht effecten gehad in de vorm van een aantal nieuwe vestigingen buiten de stadscentra (bij voorbeeld Utrecht-Rijnsweerd, station Rotterdam-Alexanderpolder en een groot aantal vestigingen in Amstelveen).

De verwachting is dat op korte termijn de rust in deze branche nog niet terugkeert. Verdere ontwikkeling van het werkveld (bijvoorbeeld milieu-

accountancy), voortgaande internationalisering (zelfs ongeacht de Europese eenwording) en informatisering worden verwacht. De positie van de grote steden, zeker als men uitgaat van de grootstedelijke agglomeraties, is niet in het geding. Ze kunnen in sterke mate profiteren van de genoemde ontwikkelingen.

Internationalisatie komt in hoofdzaak voor bij de grote kantoren, aanvankelijk in de vorm van buitenlandse vestigingen, later vooral in de vorm van samenwerkingsverbanden. De middelgrote en kleine kantoren zijn overwegend nationaal of regionaal georiënteerd. Er wordt wel gesteld dat ook de middelgrote kantoren genoodzaakt zullen zijn in de nabije toekomst internationale contacten aan te knopen, gelet op de trends bij opdrachtgevers. Aangezien internationale activiteiten in samenwerkingsverbanden geschieden, is de omvang van de export marginaal: 0,2 procent van de totale omzet in de branche. Binnen de branche wordt de internationale concurrentiepositie zeer positief beoordeeld. Dat hangt vooral samen met reputatie, prijsstelling, know how en kwaliteit.

7.3 Computerdienstverlening

De computerdienstverlening heeft een snelle groei laten zien. Dat kwam ook tot uiting in het daaraan doorgaans inherente snelle verloop van bedrijven. In 1986 wordt in ons land het aantal werkzame personen geraamd op ongeveer 20.000. In 1988 is ongeveer fl. 4,5 miljard omgezet met een groeicijfer ten opzichte van 1987 van ruim 20 procent. De groei is vooral gerealiseerd in de software-dienstverlening, de verkoop van standaardprogrammatuur (handel) en opleidingen.

Verwacht wordt dat voorlopig de markt nog blijft groeien, maar veel bedrijven krijgen te maken met een herpositionering. In de eerste plaats zal er meer aandacht komen voor het internationale niveau. Het Nederlandse bedrijfsleven exporteert zeer weinig - slechts enkele procenten van de omzet. De Europese eenwording zal op de concurrentieverhoudingen aanzienlijke invloed hebben. Verder zal in de nabije toekomst het verschil tussen leveranciers (van hardware) en dienstverleners gaan vervagen. Tenslotte doet zich steeds meer de noodzaak voor - mede onder invloed van internationale concurrentie - nieuwe markten tot ontwikkeling te brengen,

zoals telematica en onderhoud en beheer van systemen. Dit vergt omvangrijke investeringen in R & D. Onderzoek binnen de branche wijzen op groeimogelijkheden voor de export in de sfeer van hardware leveringen, maatwerk van software en systeemontwikkeling. Internationale handel in hardware ondervindt nogal wat belemmeringen. Wat betreft de internationale concurrentiepositie worden reputatie, prijs en levertijd als minpunten opgevoerd, terwijl kwaliteit en persoonlijk contact als sterke punten beschouwd worden. Slechts een beperkt deel van de branche was voornemens, blijkens onderzoek uit 1986, de blik over de grenzen te richten, ten dele vanwege de personele situatie in de bedrijven, verwachte financieringsproblemen en gebrek aan ervaring op buitenlandse markten.

Op grond van boven geschetste algemene trends binnen de branche is thans de verwachting dat de totale informatica-branche, waarvan de computerdienstverlening deel uitmaakt, in de komende jaren een heroriëntatie te wachten staat in de vorm van fusies en concentraties op nationaal en internationaal niveau.

De opmerkelijke ontwikkeling in deze branche in de afgelopen jaren heeft aanleiding gegeven tot een bescheiden stammenoorlog onder een aantal Nederlandse steden over de vraag welke stad de meeste aantrekkingskracht heeft op de telematica-sector, waaronder de computerdienstverlening ressorteert. Langzamerhand, nu een reorganisatie in de branche in het verschiet ligt, kan de balans worden opgemaakt. Ook de computerdienstverlening blijkt een sector die de cliënten volgt. Men treft deze sector relatief veelvuldig aan in het middengebied van Zuid-Holland. Het gaat hier om bedrijven met waarschijnlijk een oriëntatie op alle vier grote steden. Bij de lokatie in en rond de stad Utrecht gaat het waarschijnlijk om bedrijven met een randstedelijke en landelijke oriëntatie. Of de voorspelde structuurwijzigingen in de branche zullen leiden tot wijzigingen in dit lokatiepatroon is nu niet te voorzien.

Beleidsopgave. Als men bij de vier grote steden de agglomeraties als uitgangspunt neemt, zijn er thans geen aanwijzingen dat de positie van de vier grote steden in het geding is. Zo wordt in een branche als die van de accountancy een versterking verwacht van de positie van de Randstad. Op stedelijk niveau zijn de verwachtingen over de ontwikkeling van de

zakelijke dienstverlening wisselend. Zo voorziet Utrecht een stabilisatie van de werkgelegenheidsomvang op het huidige peil. Amsterdam daarentegen rekent op een stijging van de totale werkgelegenheid tussen 1985 en 2000 van 1 tot 2 procent jaarlijks. In het algemeen geldt dat waar in het bank- en verzekeringswezen de grootschalige toepassing van informatietechnologie ten koste van de werkgelegenheid is gegaan, dat in de zakelijke dienstverlening niet het geval was. Evenmin wordt voor de toekomst een dergelijke teruggang verwacht.

Voor de kansen van de vier grote steden als vestigingsplaats van buitenlandse ondernemingen in de zakelijke dienstverlening is de introductie van één interne markt in de Europese Gemeenschap een belangrijk gegeven. Het impliceert dat één van de belangrijkste nadelen van Nederland - de kleine interne markt - afzwakt. Volgens een enkele bron doet zich reeds op grote schaal een proces voor waarbij ondernemingen in de zakelijke dienstverlening van buitenlandse origine zich in Nederland vestigen. Dit gaat overigens in eerste instantie ten koste van het Nederlandse bedrijfsleven in deze sector. Er is hier behoefte aan een actievere opstelling van de branche-organisaties, het Rijk en andere overheden. Naast acquisitie en promotie in het buitenland kan gedacht worden aan begeleiding van buitenlandse bedrijven binnen het gehele traject naar de realisatie van een vestigingsbeslissing. Nagegaan dient te worden of banken, accountantskantoren en dergelijke een rol kunnen spelen in de bedrijfsacquisitie, aangezien blijkt dat dit type instellingen een belangrijke rol speelt in de vestigingsbeslissing van buitenlandse bedrijven. In de acquisitie zal de nadruk onder andere gelegd moeten worden op een aantal traditioneel sterke punten, zoals de kwaliteit van het arbeidspotentieel in ons land, die in de dienstensector in Westeuropees verband als goed wordt aangemerkt.