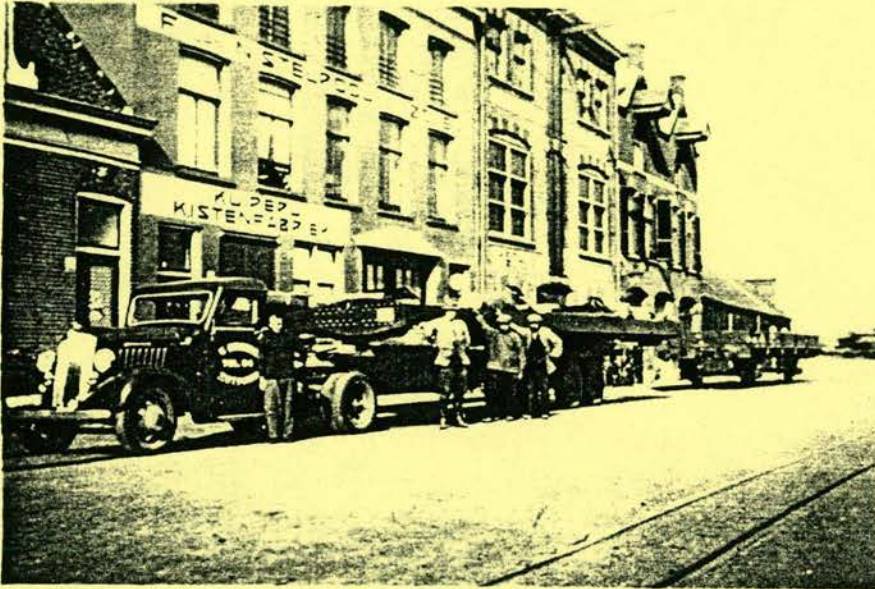


Het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland tussen 1950 en 1994



een onderzoek in opdracht van

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland

uitgevoerd door

Gert-Jan Muilerman
Groningen, november 1994

Inhoudsopgave

Een woord vooraf

Samenvatting

Hoofdstuk 1 Inleiding	1
1.1 Algemene verkenning	1
1.2 Definitie en afbakening van het onderzoek	4
1.3 Doelstelling en probleemstelling	4
1.4 Vraagstelling	5
1.5 Structuur van het rapport	6
Hoofdstuk 2 Onderzoeksopzet	7
2.1 Gebruikte gegevensbronnen	7
2.2 De schriftelijke enquête	7
2.3 Respons	8
2.4 De verwerking van de enquête	10
Hoofdstuk 3 Beschrijving van de huidige situatie	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Algemene bedrijfskenmerken	11
3.2.1 <i>Leeftijd van de bedrijven</i>	11
3.2.2 <i>Ondernemingsgrootte</i>	12
3.2.3 <i>Aanwezigheid van nevenvestigingen</i>	13
3.2.4 <i>Samenwerkingsverbanden</i>	14
3.3 Ruimtelijke aspecten	16
3.3.1 <i>Het lokatiepatroon van het Noordnederlandse wegvervoer anno 1994</i>	16
3.3.2 <i>Vestiging op bedrijfsterrein</i>	18
3.3.3 <i>Oordeel van ondernemers over huidige lokatie</i>	20
3.3.4 <i>Gebied waarbinnen transportactiviteiten worden ontplooid</i>	23
Hoofdstuk 4 Historische ontwikkeling van het beroepsgoederenvervoer over de weg	26
4.1 Inleiding	26
4.2 Schaalvergroting	26
4.3 Internationalisering	27
4.4 Specialisatie versus diversificatie	29
4.5 Ontwikkeling van het autowegennet	30

Hoofdstuk 5 Beschrijving historisch lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen	33
5.1 Inleiding	33
5.2 Jaar van oprichting van de huidige bedrijven	33
5.3 Verplaatsingsgedrag van de huidige ondernemers in het verleden	34
5.3.1 Afstand waarover verhuizingen plaatsvonden	35
5.3.2 Periode waarin verhuizingen plaatsvonden	36
5.3.3 Aantal verhuizingen en leeftijd van bedrijf	36
5.3.4 Aantal verhuizingen en grootte van bedrijf	37
5.4 Evaluatie van de beschreven lokatiepatronen	38
5.5 Beschrijving van de veranderingen in het lokatiepatroon na 1950	39
5.5.1 Veranderingen tussen 1950 en 1970	39
5.5.2 Veranderingen tussen 1970 en 1990	40
5.6 Het lokatiepatroon anno 1994	41
5.6.1 Inwonertal in relatie tot aantal wegvervoerondernemingen	41
5.6.2 Ligging ten opzichte van autowegennet	41
 Hoofdstuk 6 Mogelijke verklaringen voor de gevonden lokatiepatronen	 43
6.1 Inleiding	43
6.2 Ruimtelijke spreiding in oprichting van wegvervoerondernemingen	43
6.3 Push- en pull-factoren bij de laatste verhuizing	45
6.3.1 Push-factoren	45
6.3.2 Pull-factoren	48
6.4 Verplaatsingsplannen bij de huidige wegvervoerondernemingen	49
6.4.1 Aantal Noordnederlandse ondernemingen met verplaatsingsplannen	49
6.4.2 Push-factoren bij de huidige verplaatsingsplannen	50
 Hoofdstuk 7 Conclusies en Aanbevelingen	 52
7.1 Inleiding	52
7.2 Conclusies	52
7.2.1 Lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen tussen 1950 en 1994	52
7.2.2 Veranderingen in het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen	53
7.2.3 Belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor wegvervoerondernemingen	53
7.2.4 Ontwikkelingen in Noord-Nederland en Nederland als geheel	54
7.2.5 Invloed wegennet op lokatiepatroon	54
7.2.6 Invloed overheidsbeleid op lokatiepatroon	54
7.2.7 Invloed schaalvergroting op lokatiepatroon	55
7.3 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek	55
 Literatuurlijst	 57

Bijlagen

Lijst met tabellen en afbeeldingen

Een woord vooraf

Toen in het najaar van 1993 een stage-plaats werd aangeboden door Rijkswaterstaat Noord-Nederland voor het verrichten van een afstudeeronderzoek op het gebied van het goederenvervoer over de weg, was mijn interesse, als zoon van een beroepsvervoerder en als student Economische Geografie, al snel gewekt. Het onderzoek heeft mij in staat gesteld af te studeren op een onderwerp dat niet alleen mijn persoonlijke belangstelling geniet, maar dat ook een duidelijke praktische waarde heeft.

Ten eerste wil ik op deze plaats de mensen bedanken die mij langs de soms moeilijk begaanbare wegen van het onderzoek hebben geholpen. De ondersteuning vanuit Rijkswaterstaat werd gewaarborgd door Jeanette Veurman, Bert Popken en Henny Scholten. De begeleiding vanuit de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen werd verzorgd door drs. W.J. Meester. Ik ben hen erkentelijk voor de plezierige sfeer waaronder ik dit werkstuk heb kunnen voltooien, en de raad en daad waarmee ze mij ter zijde hebben gestaan.

Mijn dank gaat eveneens uit naar de medewerkers van Transport & Logistiek Nederland te Drachten en medewerkers van de stichting NIWO. In het bijzonder betreft het de heer Reinsma en de heer Van Staalduinen (beiden van TLN), en de heer Van Rooijen van de NIWO. Zij hebben allerlei benodigde gegevens ter beschikking hebben gesteld, of zijn mij op andere wijze behulpzaam geweest. Rest mij mijn waardering uitspreken voor de 672 beroepsgoederenvervoerders van Noord-Nederland die hun medewerking hebben verleend aan de bij dit onderzoek behorende schriftelijke enquête.

Een bekend cabaretier schreef eens in het nawoord van zijn boek:

"...maar toch vind ik wel dat, als je het boek terugleest, er best momenten inzitten, waarvan je kunt zeggen: '*Hé, daar zit wat in.*' Daarvoor dan mijn excuses."

Ik hoop dat de lezer van dit rapport op sommige momenten inderdaad zal denken: '*Hé, daar zit wat in*'. Op mijn beurt zal ik, hoe aanmatigend dat misschien ook is, verontschuldigen hiervoor maar achterwege laten.

Gert-Jan Muilerman
Groningen, november 1994

Samenvatting

Het beroepsgoederenvervoer over de weg heeft in de decennia na de tweede wereldoorlog grote veranderingen ondergaan. Na 1945 nam het aantal transportbedrijven toe. Het aantal bedrijven is daarentegen tussen het eind van de jaren '60 en begin negentiger jaren ongeveer gehalveerd. Ook in kwalitatieve zin heeft de bedrijfstak zich ontwikkeld. Begrippen als schaalvergroting, internationalisering en specialisatie horen bij de naoorlogse ontwikkeling van het beroepsgoederenvervoer over de weg. Al deze ontwikkelingen zijn van invloed op het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen. Doel van dit onderzoek is na te gaan welke factoren van invloed zijn geweest op de vorming van dit lokatiepatroon. De cruciale vraag hierbij is wat de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren zijn voor wegvervoerondernemingen. Het onderzoeksgebied beperkt zich tot Noord-Nederland.

Het thema met betrekking tot de lokatie van transportbedrijven is niet alleen uit wetenschappelijk of beleidsmatig oogpunt interessant, het spreekt ook de transportondernemers zèlf aan. Dit blijkt uit de respons van 60% op de schriftelijke enquête die in het kader van dit onderzoek gehouden is onder alle beroepsgoederenvervoerders van Noord-Nederland. De enquête heeft een grote hoeveelheid gegevens opgeleverd over het Noordnederlandse beroepsgoederenvervoer. Zo kwam bijvoorbeeld naar voren dat meer dan een kwart van alle Noordnederlandse wegvervoerondernemingen over slechts één vrachtauto beschikt. Ruim 60% van de ondernemingen beschikt over minder dan vijf vrachtauto's. Ook bleek het aantal jonge bedrijven hoog te zijn. Bijna 20% van de huidige bedrijven is opgericht in de jaren '90. Hieruit blijkt de invloed van versoepelde vergunningverlening in recente jaren.

In dit onderzoek is de aandacht vooral gericht op de ruimtelijke aspecten van het wegvervoer. De belangrijkste resultaten worden in een vijftal punten samengevat:

- 1) *huidige lokatiepatroon*: het aanbod van wegvervoerdiensten is versplinterd over een groot aantal bedrijven. Anno 1994 zijn ruim 1100 wegvervoerondernemingen gevestigd in Noord-Nederland. Al deze bedrijven zijn verspreid over een groot aantal plaatsen. Er lijkt bijna geen dorp of stad in Noord-Nederland te zijn waar geen wegvervoeronderneming gevestigd is.

Groningen en Emmen zijn de plaatsen met de meeste transportbedrijven. Hier zijn respectievelijk 38 en 36 wegvervoerondernemingen gevestigd (exclusief filiaalbedrijven). Op basis van het aantal inwoners kan geconcludeerd worden dat plaatsen als Stadskanaal, Veendam, Winschoten, Harlingen en Gieten over relatief veel transportbedrijven beschikken. In kleine gemeenten (< 10.000 inwoners) in het algemeen een meer dan evenredig aantal wegvervoerondernemingen gevestigd. Naar aanleiding van deze gegevens is de hypothese geformuleerd dat in gemeenten die gelegen zijn aan een kruising van grote autowegen wegvervoerondernemingen gevestigd zijn. Een dergelijk verband kon echter niet aangetoond worden.

De kaart met daarop het aantal trekkende eenheden per plaats laat overigens wel een zekere concentratie in bepaalde plaatsen zien. De grootste concentratie van vrachtauto's in Noord-Nederland bevindt zich in Veendam, gevolgd door de stad Groningen. Door het ontbreken van eenduidige cijfers zijn hier de trekkende eenheden van filiaalbedrijven niet inbegrepen. Wordt gekeken naar het aantal trekkende eenheden per plaats met een internationale vergunning, dan valt op dat de grootste concentraties gelegen zijn in de provincie Groningen (Surhuisterveen, Stroobos, Groningen, Veendam, Winschoten en Stadskanaal).

Het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen laat een grote ruimtelijke versnippering zien. Blijkbaar ontbreekt voor deze bedrijven de noodzaak tot clustering in bepaalde plaatsen. Er zijn sterke aanwijzingen dat de ruimtelijke spreiding van wegvervoerondernemingen samenhangt met de ruimtelijke spreiding in de vraag naar vervoersdiensten. De helft van de respondenten is binnen een straal van 20 kilometer van de belangrijkste verlader gevestigd, daarnaast beschikt bijna 90% van de transportondernemers over tenminste één vaste verlader.

2) *ontwikkeling lokatiepatroon tussen 1950 en 1994*: over transportbedrijven die in deze jaren opgeheven zijn ontbreken gedetailleerde gegevens. Hierdoor is het reconstrueren van het historische lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen problematisch gebleken. Er is wel enig inzicht verkregen in de ruimtelijke ontwikkeling van oprichtingen en verhuizingen van wegvervoerondernemingen. In de periode tussen 1950 en 1970 is 18% van de huidige responderende bedrijven opgericht. Op plaatselijk niveau zijn slechts kleine absolute veranderingen zichtbaar. De oprichting van transportbedrijven is verspreid over tal van kleinere plaatsen. Tussen 1970 en 1990 werd 30% van de responderende bedrijven opgericht. In de kleinere plaatsen was de relatieve toename het grootst. In dezelfde periode was éénderde van de ondernemingen van vestigingslokatie veranderd. De verhuizingen vonden voor het grootste deel plaats over korte afstand. Deze dynamiek heeft voornamelijk veranderingen in het lokatiepatroon op lokale schaal tot stand gebracht. De ruimtelijke concentratie die in andere bedrijfstakken is opgetreden heeft zich niet voorgedaan in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Het lokatiepatroon van transportbedrijven is sterk verspreid gebleven. De meeste transportbedrijven blijven gevestigd in de plaatsen waar ze ontstaan zijn.

3) *vestiging op bedrijfsterrein*: 40% van de huidige Noordnederlandse wegvervoerondernemingen is gevestigd op een bedrijfsterrein. In de categorie met de kleinste bedrijven ligt dit percentage aanzienlijk lager. Slechts 26% van de bedrijven met minder dan vijf vrachtauto's is gevestigd op een lokatie die specifiek bedoeld of geschikt is voor de vestiging van een bedrijf. Startende kleine ondernemers beginnen hun bedrijfsactiviteiten in de meeste gevallen vanuit het eigen woonhuis. Vestiging op een bedrijfsterrein is voor hen financieel niet haalbaar.

- 4) *oordeel over bedrijfslokatie*: de Noordnederlandse transportondernemers zijn voor het overgrote deel tevreden over de huidige lokatie. Ruim de helft van de respondenten beoordeelt de huidige lokatie van het bedrijf als goed, éénderde vindt de lokatie voldoende. De ondernemers die gevestigd zijn op een bedrijfsterrein zijn in het algemeen meer tevreden over hun lokatie. Eveneens is het overgrote deel van de ondernemers tevreden met de ontsluiting over de weg. Ontsluiting via andere vervoersmodaliteiten, water of spoor, is slechts voor enkele wegvervoerondernemingen weggelegd. Eén procent van de respondenten is aangesloten op het spoorwegennet, terwijl 6% beschikt over een waterverbinding.
- 5) *verhuisgedrag van transportondernemers*: bij verhuizingen van transportbedrijven speelt ruimte-gebrek de belangrijkste rol. Hierbij gaat het in de meeste gevallen om problemen met parkeerruimte. Na de ruimte-problemen volgen verhuismotieven die te maken hebben met de bereikbaarheid of de verkeersontsluiting van het bedrijfspand. Persoonlijke omstandigheden komen op de derde plaats. Opgemerkt moet worden dat de meeste verhuizingen plaatsvinden over korte afstand. Zo'n 88% van de verhuizers vindt een nieuwe lokatie binnen een straal van 10 kilometer van de oude vestigingsplaats.

Anno 1994 heeft bijna 12% van de transportbedrijven in Noord-Nederland verplaatsingsplannen. Zo'n 42% van de toekomstige verhuizers verklaart de verplaatsingsplannen binnen twee jaar te willen realiseren. Opvallend is dat bij de huidige verplaatsingsplannen 'problemen met geluidshinder/hinderwetvergunning' en 'problemen met gemeentelijk beleid' een grotere rol spelen dan in het verleden.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemene verkenning

"Verkeer en vervoer zijn altijd primaire factoren geweest bij de ruimtelijke ontwikkeling, maar tot nog toe is er geen verschijnsel geweest dat zulk een diep ingrijpende uitwerking heeft gehad als het opkomen van de motorisering" (Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening, 1966).

In de verschillende literatuurbronnen wordt geprobeerd de opkomst van het goederenvervoer per vrachtauto te verklaren. Als oorzaak voor de snelle ontwikkeling wordt in de Atlas van Nederland (1985) genoemd: *"De veranderde en meer specifieke eisen die aan het vervoer van steeds veeleisender personen en gevarieerder goederen gesteld zijn en worden, hebben bevorderd dat de landweg in het transport een steeds groter volume en relatief aandeel heeft verworven. De landweg loopt van deur tot deur en maakt snel vervoer mogelijk"*. Den Harder (1970) wijst verder op de technische ontwikkeling van de vrachtauto: *"Naarmate de vrachtauto technisch meer geperfectioneerd werd, werd ook de concurrentie welke zij de andere vervoertechnieken aandeed groter. De eenheden kregen een grotere capaciteit en de actieradius werd langer. De verlader leerde bovendien het voordeel van het huis-huis vervoer kennen"*.

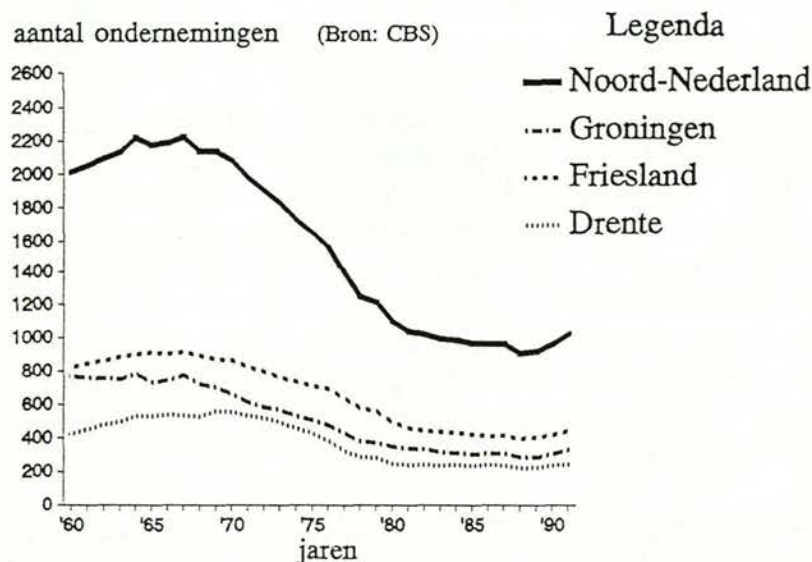
De jaren direct na de tweede wereldoorlog stonden in het teken van de wederopbouw. Van Marle (1970) schetst in zijn boek de ongunstige omstandigheden van vlak na de bevrijding: *"De spoorwegen waren ontwricht en de waterwegen versperd. Het wegvervoer moest dus, althans in de eerste maanden, het leeuwedeel verrichten met inferieur en onvoldoende materieel over de wegen, die in slechte conditie verkeerden en waarvan gedeelten door het opblazen van bruggen en viaducten onbruikbaar waren"*. Het aantal rijvergunningen was gering, maar nam snel toe, terwijl ook de benzineverstreking ruimer werd. Na de oorlog kwamen meer vrachtauto's beschikbaar via zogenaamde 'dumps': opslagplaatsen waar militaire voertuigen van de geallieerden verkocht werden. Vanaf 1948 verliep de distributie van motorvoertuigen weer op normale wijze.

De vraag naar vervoer steeg in de jaren '50 en '60 als gevolg van een sterke bevolkingstoename, een stijging in de agrarische produktie, een verdergaande industrialisering, en de opening van de Europese markt (Jongma, 1992). In *Bijlage I-A* wordt een overzicht gegeven van het stijgende aandeel van het beroepsgoederenvervoer over de weg in de totale gemaakte tonkilometers in het binnenlandse goederenvervoer. Sinds het eind van de jaren '60 is het aandeel van het wegvervoer in de totaal gemaakte tonkilometers voor het eerst groter dan de aandelen van de binnenvaart en de spoorwegen. Het absolute aantal tonkilometers gemaakt door het beroepsgoederenvervoer over de weg was tussen 1955 en 1987 verzesvoudigd (CBS, 1989).

Tevens wordt het verloop in het aantal Nederlandse wegvervoerondernemingen getoond (*Bijlage I-B*). Het aantal Nederlandse wegvervoerbedrijven nam tot het eind van de jaren '60 toe. In 1967 werd het hoogtepunt bereikt: in dat jaar was aan 12.086 wegvervoerondernemingen een vergunning verleend. Sindsdien vertoont het aantal ondernemingen een dalende lijn. Het saneringsproces was selectief: het overgrote deel van opgeheven of overgenomen ondernemingen betrof kleine bedrijven met minder dan vijf voertuigen. Tegelijkertijd groeide het aantal grote bedrijven met 15 of meer voertuigen. Aan het eind van de jaren '80 was het aantal Nederlandse wegvervoerondernemingen op een dieptepunt gekomen: in 1988 waren er 6.978 ondernemingen. Het aantal ondernemingen in het beroepsgoederenvervoer over de weg is sindsdien weer groeiende. In een artikel in het blad 'Beroepsvervoer/Wegvervoer' (nr.4, p.6, 28 januari 1993) komt naar voren dat in de laatste paar jaar het aantal charters flink is gestegen. Vaak zijn dit chauffeurs die voor zichzelf zijn begonnen en rijden voor één verlader.

Het verloop in het aantal Noordnederlandse wegvervoerondernemingen komt grosso modo overeen met het verloop in het aantal ondernemingen in Nederland als geheel. Op twee punten wijken de provincies Groningen en Drente af van het algehele Nederlandse beeld. In Groningen neemt het aantal wegvervoerondernemingen al vanaf het begin van de jaren '60 af, met uitzondering van de jaren 1964 en 1967 waarin een toename wordt geregistreerd. Verder wordt in Drente de top in het aantal transportbedrijven niet bereikt in het jaar 1967, zoals in de andere provincies, maar pas in 1969 (zie *afbeelding 1*).

Afbeelding 1 Aantal Noordnederlandse wegvervoerondernemingen tussen 1960 - 1991



Vanaf het midden van de jaren '60 kwamen steeds meer wegvervoerbedrijven in de problemen. Het aanbod van lading was minder sterk gestegen dan het totale vergunde laadvermogen. De rentabiliteit van veel bedrijven kwam onder druk te staan. De sterk gestegen kosten (na de loonexplosie van 1964) werden veelal niet doorberekend in de vrachtprijzen. In 1970 constateerde Den Harder dat de rentabiliteitspositie bij het beroepsgoederenvervoer over de weg als geheel varieerde van matig tot slecht.

De economische recessie, na 1973, had ernstige gevolgen voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Het aanbod van lading stagneerde, terwijl het vergunde laadvermogen nog sterk steeg. De overcapaciteit in het wegvervoer nam toe. Omdat '*produceren op voorraad*' in het vervoer per definitie onmogelijk is, blijkt het wegvervoer vrijwel permanent in een situatie van overcapaciteit te verkeren. Deze *structurele* overcapaciteit, die zich uit in onderbenutting van het transportmaterieel, werd vanaf het eind van de jaren '60 echter versterkt door een *conjuncturele* neergang (Streng, 1987). Hier en daar klonk de roep om beperking van de vergunningverlening.

Naast de geconstateerde bedrijfseconomische schaalvergroting was er ook sprake van een vergroting van activiteiten op ruimtelijke schaal. Werde de vrachtauto in zijn beginjaren vooral ingezet op korte ritten, in latere jaren vond steeds meer vervoer over grotere afstanden plaats, waarbij onvermijdelijk landsgrenzen overschreden worden. Aan de ene kant maakte de technische ontwikkeling van de vrachtauto de internationalisering van (handels)betrekkingen mogelijk, aan de andere kant was de groei van het internationale vrachtautoverkeer het resultaat van de intensivering van internationale (handels)betrekkingen. De Wit en Van Gent (1986) spreken in dit verband over respectievelijk de actieve en de passieve functie van verkeer en vervoer.

Een andere belangrijke ontwikkeling in het beroepsgoederenvervoer over de weg werd in de jaren '60 in gang gezet. Steeds meer bedrijven specialiseerden zich in het vervoer van één soort goederen, vaak voor één of enkele verladings (Jongma, 1992). De bedrijfsvoering en het wagenpark konden hierop worden ingericht. De vervoersmarkt werd opgesplitst in tal van deelmarkten. De toegenomen concurrentie en de hogere eisen van verladings dwongen wegvervoerders tot een grotere efficiëntie en een betere dienstverlening.

De Rijksoverheid heeft op verschillende manieren geprobeerd om invloed uit te oefenen op de marktontwikkelingen in het beroepsgoederenvervoer. In 1954 was met de Wet Autovervoer Goederen (WAG) al een eind gekomen aan de vooroorlogse '*laissez faire*'-politiek van de Rijksoverheid ten aanzien van het beroepsgoederenvervoer over de weg. Stelsels van capaciteits- en tariefbeheersing werden ingesteld om de concurrentieverhoudingen binnen de bedrijfstak te beïnvloeden. In 1975 werd door de regering een *algehele tonnagestop* afgekondigd voor het binnenlandse ongeregelde goederenvervoer over de weg. Dit hield in dat een transportondernemer alleen nog maar zijn laadvermogen uit kon breiden door tonnages over te nemen van een ander transportbedrijf. De betreffende ondernemer moest daarbij voldoen aan bepaalde rentabiliteitsvoorwaarden. Omdat aan het eind van de jaren '70 de economische crisis doorzette, en het aanbod van lading daalde, werd de tonnagestop tot 1985 gehandhaafd. In die jaren nam het vergunde laadvermogen per saldo weinig meer toe. Steeds meer kleine bedrijven gingen failliet of werden overgenomen. Via overnames en verhandeling van vergunningen werd zo'n 200.000 ton laadvermogen doorgeschoven naar gezondere ondernemingen.

Na 1985 kwam versoepeling van de regelgeving tot stand. In 1992 werd de WAG vervangen door de Wet Goederenvervoer over de Weg (WGW). Het strakke capaciteitsregime van de WAG werd afgeschaft. Zo werd de vergunningverlening op basis van laadvermogen vervangen door een bedrijfsvergunning die niet aan capaciteit gebonden is.

Middels het ruimtelijk orderingsbeleid probeert de overheid op een meer indirecte manier invloed uit te oefenen op economische ontwikkelingen. Eén van de fysieke ruimtelijke orderingsinstrumenten is de aanleg van infrastructuur. Te denken valt bijvoorbeeld aan wegen en bedrijfsterreinen. Met dergelijke ingrepen in de ruimte wordt getracht het bedrijfsleven in haar vestigingsplaatskeuze te beïnvloeden (Hazelhoff, 1976). Bruinsma en Rietveld (1993) constateren echter dat, als wordt gekeken naar de omvang van de waargenomen of geraamde effecten van infrastructuur op het ruimtelijk patroon van activiteiten, er doorgaans sprake is van betrekkelijk geringe effecten. Bruinsma en Rietveld spreken over economische activiteiten in het algemeen. Het is de vraag in hoeverre het ruimtelijk orderingsbeleid invloed heeft gehad op de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de vervoerssector in Noord-Nederland in het bijzonder.

1.2 Definitie en afbakening van het onderzoek

Het is gebruikelijk om het goederenvervoer over de weg in verschillende categorieën in te delen. Een eerste onderscheid wordt gemaakt tussen *beroepsvervoer en eigen vervoer*. Bij het beroepsgoederenvervoer gaat het om bedrijven waarvan het vervoeren van goederen voor derden de hoofdactiviteit is. Bij eigen vervoerders is het vervoer van goederen uitsluitend bestemd voor, of afkomstig van, de eigen onderneming. Het tweede onderscheid, dat tussen *geregeld en ongeregeld vervoer*, wordt bepaald door de vraag of er al dan niet volgens een vaste dienstregeling gereden wordt.

Dit onderzoek heeft betrekking op het *ongeregelde beroepsgoederenvervoer over de weg*. De onderzoekspopulatie kan nu als volgt gedefinieerd worden: "*bedrijven waarvan de hoofdactiviteit bestaat uit het vervoeren van goederen over de weg voor derden, waarbij er geen sprake is van een vaste dienstregeling*". Als in het vervolg van dit rapport gesproken wordt van 'wegvervoerondernemingen', dan worden daarmee bedrijven uit deze categorie bedoeld.

Aanvullend is een tweetal beperkingen van het onderzoek doorgevoerd. Ten eerste betreft dit het te bestuderen *gebied*. Het onderzoek beperkt zich tot de provincies Friesland, Groningen en Drente, die samen het landsdeel Noord-Nederland vormen. Ten tweede wordt de aandacht gericht op een bepaalde *tijdperiode*: de periode na de tweede wereldoorlog tot heden. Dit is een tijdvak waarin het vrachtvervoer over de weg in Nederland tot volle ontwikkeling kwam en waarin het autowegennet drastisch werd uitgebreid.

1.3 Doelstelling en probleemstelling

Zoals in de afbakening duidelijk werd, wordt in dit onderzoek stilgestaan bij de naoorlogse ontwikkeling van de beroepsgoederenvervoerders in Noord-Nederland. De in paragraaf 1.1 geschetste ontwikkelingen worden verondersteld in meerdere of mindere mate invloed

te hebben op het ruimtelijk lokatiepatroon van beroepsgoederenvervoerders over de weg. Concreter geformuleerd luidt de doel- en probleemstelling van het onderzoek als volgt:

- ✓ **doelstelling:** *"het inzicht verkrijgen in de factoren die van invloed zijn op de vorming van het lokatiepatroon van het beroepsgoederenvervoer over de weg".*
- ✓ **probleemstelling:** *"het is onduidelijk welke ontwikkeling in het lokatiepatroon van wegvervoerders in Noord-Nederland na de tweede wereldoorlog is opgetreden, en welke factoren, en in welke mate, invloed hebben gehad op deze ontwikkeling".*

De verklaring voor de ontwikkeling in het lokatiepatroon van wegvervoerbedrijven in Noord-Nederland wordt gezocht vanuit twee invalshoeken. Enerzijds wordt verondersteld dat de ontwikkelingen in de marktsector een stempel drukken op het ruimtelijke patroon van wegvervoerondernemingen. Hierbij valt te denken aan de groei van het aandeel van het beroepsgoederenvervoer over de weg in het totale goederenvervoer, de schaalvergroting, en de grotere specialisatie binnen het wegvervoer. Anderzijds wordt getracht aan te geven welke invloed de verschillende vormen van overheidsbeleid (ruimtelijk ordening, economisch beleid) hebben gehad op het lokatiepatroon van beroepsgoederenvervoerders in Noord-Nederland.

1.4 Vraagstelling

De hierboven geformuleerde doel- en probleemstelling wordt nader gespecificeerd in een aantal concrete onderzoeksvragen. Het onderzoek dient gericht te zijn op de beantwoording van de volgende **drie kernvragen**:

- ▶ *hoe zag het lokatiepatroon van de Noordnederlandse wegvervoerondernemingen eruit in de vijf decennia na de tweede wereldoorlog, en hoe ziet dat patroon er op dit moment uit?*
- ▶ *welke veranderingen hebben zich na de tweede wereldoorlog voorgedaan in het lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen?*
- ▶ *wat zijn en waren de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland?*

In aanvulling op deze drie kernvragen worden enkele nadere onderzoeksvragen geformuleerd:

- ✓ *hebben de naoorlogse ontwikkelingen in het beroepsgoederenvervoer zich in Noord-Nederland in dezelfde mate voorgedaan als in de rest van Nederland?*
- ✓ *in hoeverre zijn ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de aanleg van hoofdtransportassen en bedrijfsterreinen, van invloed geweest op het lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen?*
- ✓ *in hoeverre is het beleid van de verschillende overheden van invloed geweest op het lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen?*

- ✓ in hoeverre zijn marktontwikkelingen, zoals schaalvergroting en specialisatie, van invloed geweest op het lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen?

1.5 Structuur van het rapport

Allereerst komt in **Hoofdstuk 2** de onderzoeksopzet aan de orde. In dit hoofdstuk worden de gebruikte gegevensbronnen besproken. Verder wordt ingegaan op de schriftelijke enquête die in het kader van dit onderzoek gehouden is. In paragraaf 2.3 wordt de respons op deze enquête geanalyseerd.

In **Hoofdstuk 3** wordt dan een beschrijving gegeven van de huidige stand van zaken in het Noordnederlandse beroepsgoederenvervoer over de weg. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen algemene bedrijfskenmerken en ruimtelijke aspecten. In paragraaf 3.3.1 wordt een kaart met het huidige lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen gepresenteerd.

Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van enkele belangrijke historische ontwikkelingen in het beroepsgoederenvervoer sinds de tweede wereldoorlog. Hierbij komen onderwerpen aan de orde als schaalvergroting, internationalisering, en specialisatie.

In **Hoofdstuk 5** wordt de historische ontwikkeling in het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen beschreven, terwijl in **Hoofdstuk 6** hiervoor enkele verklaringen aan worden gedragen. Het rapport wordt afgesloten met de belangrijkste conclusies die op basis van de onderzoeken getrokken kunnen worden.

Hoofdstuk 2 Onderzoeksopzet

2.1 Gebruikte gegevensbronnen

In januari 1994 is, na een uitgebreide literatuurverkenning, een probleem-, doel-, en vraagstelling voor het onderzoek geformuleerd. Een volledig overzicht van de gebruikte secundaire bronnen bevindt zich achter in dit rapport.

Om de vraagstelling te kunnen beantwoorden dienden allereerst historische gegevens te worden verzameld over wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland. Hiertoe zijn bij de *Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*, de vergunningverlenende instantie voor het beroepsgoederenvervoer over de weg, gegevens aangevraagd. Bij de NIWO staan alle Nederlandse transportbedrijven die beroepsgoederenvervoer verrichten geregistreerd. Via de NIWO werd een bestand met de huidige adressen van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen verkregen (stand van 1 januari 1994). De NIWO bleek niet te beschikken over bestanden met gedetailleerde historische gegevens. Na enig speurwerk werd begin februari 1994 in Scheveningen het archief van de ambtelijke voorganger van de NIWO, de Commissie Vervoervergunningen (CVV), aange troffen. Dit archief stond op het punt vernietigd te worden en bleek niet meer bruikbaar voor het verzamelen van gegevens voor dit onderzoek.

In aanvulling op het NIWO-bestand met vergunninghouders werd gebruik gemaakt van een tweetal andere gegevensbronnen. Bij *Transport & Logistiek Nederland* te Drachten (TLN) werden gegevens verkregen over de aantallen vrachtauto's (trekkende eenheden) per bedrijf. Het derde gegevensbestand dat gebruikt is voor dit onderzoek is het bestand van de *Kamers van Koophandel* uit de drie noordelijke provincies. Hieraan werden de adressen van filiaalbedrijven uit de K.v.K.-categorie 7239 ('goederenwegvervoer') ontleend. Bij de verwerking van de in de volgende paragraaf te bespreken schriftelijke enquête zijn deze nevenvestigingen echter buiten beschouwing gelaten. In de enquête wordt onder andere gevraagd naar de motieven die een rol hebben gespeeld bij eventuele verhuizingen in het verleden. Beslissingen hierover worden echter niet op het niveau van de nevenvestiging genomen. In een afzonderlijke paragraaf 3.2.3 wordt daarom in het kort stilgestaan bij de filialen van wegvervoerondernemingen die in Noord-Nederland gevestigd zijn.

2.2 De schriftelijke enquête

Door het ontbreken van gedetailleerde historische bestanden moest een schriftelijke enquête onder de huidige wegvervoerondernemers uitkomst bieden. Deze moest de nodige historische informatie opleveren over veranderingen in lokatiepatronen en vestigingsplaats-

motieven. In de eerste plaats dient de enquête ter beantwoording van de in de vraagstelling geformuleerde kernvragen. In de tweede plaats is met de enquête getracht een aantal kenmerken van het beroepsgoederenvervoer boven water te halen, die wellicht verklarend zijn voor de gevonden lokatiepatronen en verplaatsingsmotieven.

In **Bijlage II** bevindt zich een exemplaar van het enquête-formulier dat naar alle wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland is gestuurd. Tevens is een kopie van de begeleidende brief bijgevoegd. Om tot een zo volledig mogelijke reconstructie van de historische lokatiepatronen te komen, is besloten om de gehele onderzoekspopulatie van wegvervoerondernemingen aan te schrijven. Om de respons te stimuleren werd de redactie van het landelijke weekblad *Transport & Logistiek* bereid gevonden een aankondiging van de enquête in dat blad op te nemen. Eind maart 1994 zijn de enquête-formulieren verstuurd. Door de omvang van de onderzoekspopulatie is, met het oog op de verwerking, zo veel mogelijk gekozen voor gesloten vragen.

De totale onderzoekspopulatie bestaat uit 1109 wegvervoerondernemingen. Tabel 2.1 bevat een overzicht van het aantal wegvervoerondernemingen per provincie.

tabel 2.1 *Aantal wegvervoerondernemingen per provincie*

provincie	aantal ondernemingen	aandeel (%)
Friesland	463	41,7
Groningen	379	34,2
Drente	267	24,1
totaal Noord-Nederland	1109	100

De meeste wegvervoerondernemingen van Noord-Nederland zijn gevestigd in de provincie Friesland. Met 463 bedrijven heeft Friesland een aandeel van 41,7% in het totaal aantal Noordnederlandse wegvervoerondernemingen. Zoals uit de tabel blijkt bezet de provincie Groningen de tweede positie, gevolgd door Drente.

2.3 Respons

In totaal hebben 672 ondernemers het enquête-formulier ingevuld en geretourneerd. Het **responspercentage** op de schriftelijke enquête komt hiermee op **60,6%**. Dit responspercentage is zeer goed te noemen. Om de representativiteit te toetsen wordt in de twee onderstaande tabellen de respons uitgesplitst naar respectievelijk de provincie van vestiging en de ondernemingsgrootte.

Tabel 2.2 laat zien dat het responspercentage voor alle drie provincies rond de 60% ligt. In Friesland wordt het hoogste responspercentage gemeten (62,6%). De provincie Groningen scoort het laagst met 57,0%. De verschillen zijn echter relatief klein, zodat voor wat betreft de verdeling over de provincies met de enquête-resultaten een representatief beeld verkregen is.

tabel 2.2 *Verdeling van de respons naar provincie van vestiging*

provincie	aantal ondernemingen		respons (%)
	totale populatie	respondenten	
Friesland	463	290	62,6
Groningen	379	216	57,0
Drente	267	166	62,2
totaal Noord-Nederland	1109	672	60,6

Tabel 2.3 laat de verdeling van de respons over de verschillende grootte-klassen zien. Hieruit komt naar voren dat verreweg het grootste deel van de Noordnederlandse bedrijven onder de categorie van 1 tot 5 trekkende eenheden valt. Hier zal bij de behandeling van de enquête-resultaten in hoofdstuk 3 nader op worden ingegaan. Op deze plaats is het van belang te constateren dat het responspercentage in deze categorie het laagst is met 60,0%. Het hoogst scoort de categorie bedrijven met 25 of meer trekkende eenheden (74,1%). De grote bedrijven zijn met andere woorden enigszins oververtegenwoordigd. Dat de totale respons op 60,6% uitkomt wordt veroorzaakt door het grote aandeel van het kleinbedrijf in de totale populatie.

tabel 2.3 *Verdeling van de respons naar grootte van de ondernemingen*

aantal trekkende eenheden per onderneming	aantal ondernemingen		respons (%)
	totale populatie	respondenten	
1 tot 5	692	415	60,0
5 tot 10	194	130	67,0
10 tot 25	142	87	61,3
25 of meer	54	40	74,1
ontbrekende waarde	27*	-	-
totaal	1109	672	60,6

* ondernemingen die geen lid zijn van Transport & Logistiek Nederland, en die niet aan de enquête hebben deelgenomen

2.4 De verwerking van de enquête

Het enquête-formulier is niet door alle respondenten even goed ingevuld. Sommige vragen zijn niet ingevuld zoals bedoeld was. Een voorbeeld hiervan is vraag 6a), waarbij gevraagd werd om bij meerdere antwoorden een rangorde aan te brengen. Dit verzoek is echter door de meeste respondenten genegeerd. Bij de verwerking van deze vraag is daarom besloten de rangorde voor alle respondenten buiten beschouwing te laten.

Soms werden bepaalde vragen simpelweg overgeslagen. Dit levert een zogenaamde *missing value* ('ontbrekende waarde') op. In het geval dat bij een vraag veel ontbrekende waarden voorkomen, wordt hiervan bij de bespreking van de enquête-resultaten in het volgende hoofdstuk melding gemaakt.

Hoofdstuk 3 Beschrijving van de huidige situatie

3.1 Inleiding

Aan de hand van de resultaten van de schriftelijke enquête wordt in dit hoofdstuk een situatieschets gegeven van het beroepsgoederenvervoer in Noord-Nederland anno 1994. Noodzakelijkerwijs is dit hoofdstuk cijfermatig van aard. Met behulp van kenmerken als ondernemingsgrootte, leeftijd van de bedrijven, en het geografisch bereik van de activiteiten wordt de stand van zaken weer gegeven. In paragraaf 3.2 is de aandacht gericht op enige algemene kenmerken van de bedrijven. In de daarop volgende paragrafen wordt stilgestaan bij de ruimtelijke aspecten van de huidige Noordnederlandse transportsector.

3.2 Algemene bedrijfskenmerken

3.2.1 Leeftijd van de bedrijven

De gemiddelde leeftijd van de Noordnederlandse transportbedrijven ligt rond de 30 jaar. Iets minder dan de helft van huidige wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland begon haar werkzaamheden al voor 1970. Er is een harde kern met relatief 'oude' bedrijven. Van de bedrijven die nu nog bestaan blijken er veel in de jaren '30 te zijn opgericht (15,2%). In onderstaande tabel bevinden zich de gedetailleerde gegevens.

tabel 3.1 *Leeftijd van de bedrijven*

aanschaf eerste vrachtauto	aantal respondenten	in %	cumulatief, in %
voor 1950	200	31,1	31,1
van 1950 tot 1970	120	18,7	49,8
van 1970 tot 1990	200	31,1	80,9
vanaf 1990	123	19,1	100,0
totaal	643	100	

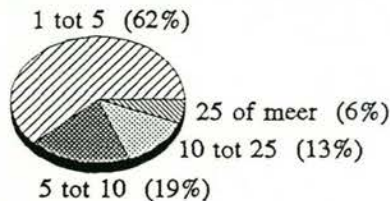
Aan de andere kant is het aantal jonge bedrijven groot. Bijna 20% van het huidige bedrijvenbestand is opgericht in de jaren '90. Hier is de invloed van de versoepelde

vergunningverlening te zien. De verdeling over de provincies van jonge bedrijven komt redelijk overeen met de verdeling van het totaal van bedrijven. Friesland is slechts licht ondervertegenwoordigd in deze categorie van bedrijven.

3.2.2 Ondernemingsgrootte

Wordt gekeken naar de grootte van de huidige bedrijven, gemeten in aantal trekkende eenheden, dan valt onmiddellijk het grote aandeel van de bedrijven met minder dan 5 eenheden op (zie afbeelding 2). De gemiddelde ondernemingsgrootte van Noordnederlandse wegvervoerbedrijven is berekend op 6,8 eenheden. Bedrijven met 1 vrachtauto komen het meest voor.

Afbeelding 2 Ondernemingsgrootte



Vergeleken met de cijfers uit een TLN-studie (Transport & Logistiek Nederland, 1993) over Zuidhollandse wegvervoerbedrijven is het aandeel van kleine bedrijven hoog in Noord-Nederland. In Zuid-Holland maken de bedrijven met minder dan vijf vrachtauto's 55% uit van het totaal.

Wanneer de categorie van bedrijven met 1 tot 5 vrachtauto's uitgesplitst wordt, dan komt naar voren dat **meer dan een kwart van alle bedrijven slechts beschikt over één vrachtauto (27%)**. Er zijn 292 van deze kleine bedrijven in Noord-Nederland gevestigd. Wordt de categorie van bedrijven met 25 of meer eenheden nader bekeken, dan blijken er **slechts 5 bedrijven met meer dan 100 vrachtauto's** te zijn. Opvallend is dat al deze vijf bedrijven in de provincie Groningen gevestigd zijn. Het is interessant om de verschillende grootte-klassen af te zetten tegen de provincie van vestiging. In de onderstaande kruistabel is in de tweede kolom het aandeel van de drie provincies in het totaal aantal bedrijven vermeld. Dit cijfer kan beschouwd worden als een verwachtingswaarde.

Tabel 3.2 dient als volgt gelezen te worden. De cel rechts-boven betekent bijvoorbeeld dat de provincie Friesland een aandeel van 37% heeft in de categorie bedrijven met 25 of meer vrachtauto's. Bij een evenredige verdeling zou een aandeel van 41,7% verwacht worden. De afwijking van de verwachtingswaarde is $37,0 - 41,7 = -4,7\%$. Dit is het getal dat tussen haakjes staat.

tabel 3.2 *Aandelen provincies in de verschillende grootte-klassen*

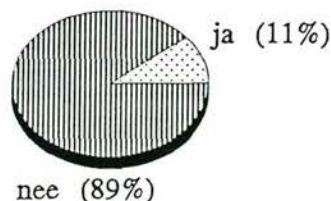
	aandeel in totaal aantal bedrijven	1-4 eenh.	5-9 eenh.	10-24 eenh.	≥ 25 eenh.
Friesland	41,7	43,8 (+2,1)	42,8 (+1,1)	35,9 (-5,8)	37,0 (-4,7)
Groningen	34,2	34,8 (+0,6)	29,4 (-4,8)	37,3 (+3,1)	31,5 (-2,7)
Drente	24,1	21,4 (-2,7)	27,8 (+3,7)	26,8 (+2,7)	31,5 (+7,4)

In de categorie van 1 tot 5 eenheden komt de verdeling over de provincies grosso modo overeen met het verwachtingspatroon. De grootste afwijking komt voor in de categorie van 25 of meer eenheden. Chi-kwadraatanalyse wijst echter uit dat in geen van de grootte-klassen de aandelen van de provincies significant afwijken van de verwachtingswaarde.

3.2.3 Aanwezigheid van nevenvestigingen

Allereerst zal worden ingegaan op de nevenvestigingen van bedrijven met de hoofdvestiging in Noord-Nederland. Bij de schriftelijke enquête is de respondenten gevraagd of het bedrijf ook nevenvestigingen of filialen had. Ruim 70 respondenten (11%) antwoordden bevestigend op deze vraag (zie afbeelding 3).

Afbeelding 3 *Aanwezigheid nevenvestiging*



Bij dit cijfer moet wel een kanttekening worden gemaakt. Als gekeken wordt naar de plaatsen waar die filialen gevestigd zijn, dan moet in de helft van de gevallen geconstateerd worden dat het om niet veel meer gaat dan een aparte garage, omdat parkeren bij het woonhuis niet mogelijk is. De 'nevenvestiging' bevindt zich in deze gevallen in dezelfde plaats als de 'hoofdvestiging'.

Bij de andere helft van Noordnederlandse bedrijven met nevenvestigingen gaat het wèl om volwaardige filialen. Het zal niemand verbazen dat het hier vooral de grotere bedrijven betreft, met 10 of meer vrachtauto's. Een greep uit de plaatsen waar de filialen van de grote Noordnederlandse transportbedrijven gevestigd zijn, doet vermoeden dat filialen vaak opgericht worden ter ondersteuning van het internationaal vervoer: Rotterdam (5 maal), Venlo (twee maal), Roosendaal, Borne, Oldenzaal, en Raamsdonksveer. Deze plaatsen zijn alle nabij een grote grensovergang of haven gelegen. Vier respondenten beschikken zelfs over een nevenvestiging in Duitsland.

Er is ook een aantal Noordnederlandse bedrijven met filialen in het centrum van het land. Plaatsen als Nieuwegein, Nijkerk, Bodegraven, Amstelveen, Culemborg, en Geldermalsen zijn centraal gelegen in Nederland. Voor bedrijven waarvan de transportactiviteiten zich uitstrekken tot heel Nederland, of verder, is dit logischerwijze een belangrijke factor. De bedrijven met filialen in het centrum van het land opereren, blijkens de antwoorden op vraag 12) van het enquête-formulier, inderdaad vooral op nationale of internationale schaal.

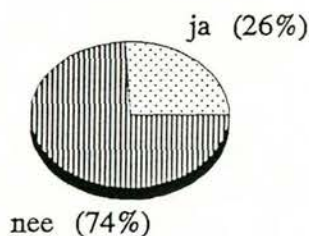
Een andere categorie wordt gevormd door bedrijven waarvan het filiaal in Noord-Nederland gevestigd is. Om een overzicht van deze bedrijven te krijgen is gebruik gemaakt van het handelsregister van de Kamers van Koophandel uit de drie noordelijke provincies. Hieraan werden de adressen van filiaalbedrijven uit de K.v.K.-categorie 7239 ('goederen-wegvervoer') ontleend. Het gaat in totaal om 22 vestigingen in Noord-Nederland. In Friesland, Groningen, en Drente zijn respectievelijk 7, 5, en 10 van deze filialen ingeschreven bij de Kamers van Koophandel. Uit de adressenlijst met deze filialen blijkt een zekere voorkeur voor de wat grotere plaatsen: Assen (3 maal), Drachten (3 maal), Leeuwarden (2 maal), Harlingen, Stadskanaal, Hoogezand, Veendam, Coevorden, Emmen, Meppel, Beilen, en Eelde. De overige vijf filialen zijn gevestigd in Ee, Ter Apel, Hellum, Dalen, en Gasselte.

De resultaten van de enquête wijzen echter uit dat er meer filialen in Noord-Nederland moeten zijn. Als alleen al de door de respondenten genoemde nevenvestigingen geteld worden, dan komen er nog eens 24 filialen bij. Zo zijn in de stad Groningen onder andere filialen gevestigd van Frans Maas, Nedlloyd en Van Gend & Loos.

3.2.4 Samenwerkingsverbanden

In dit onderzoek wordt ook kort stilgestaan bij de verwevenheid van de bedrijven die met transport en distributie te maken hebben.

Afbeelding 4 *Samenwerkingsverband met transportbedrijven*



De eerste vorm van verwevenheid is de samenwerking tussen transportbedrijven onderling. Er zijn 171 respondenten die samen werken met andere wegvervoersondernemingen. Zoals blijkt uit de toelichtingen, die op het enquête-formulier geschreven werden door de respondenten, zijn er vele vormen van samenwerking tussen transportbedrijven mogelijk. Het loopt uiteen van het parkeren van vrachtauto's op het terrein van een collega, tot het verrichten van vervoersactiviteiten voor een ander transportbedrijf als charter.

Een tweede samenwerkingsvorm is die tussen wegvervoersondernemingen en verladers. Zo'n 23% van de respondenten maakt deel uit van een dergelijk samenwerkingsverband. De betreffende vraag is door 46 respondenten (7%) niet ingevuld. Wellicht heeft dit te

maken met de onbekendheid van het woord 'verlader'. Het zou tevens zo kunnen zijn dat deze vragen informatie bevatten die de respondenten liever niet prijsgeven. Desgevraagd kwam naar voren dat ruim 89% van de respondenten tenminste één vaste verlader heeft (tabel 3.3).

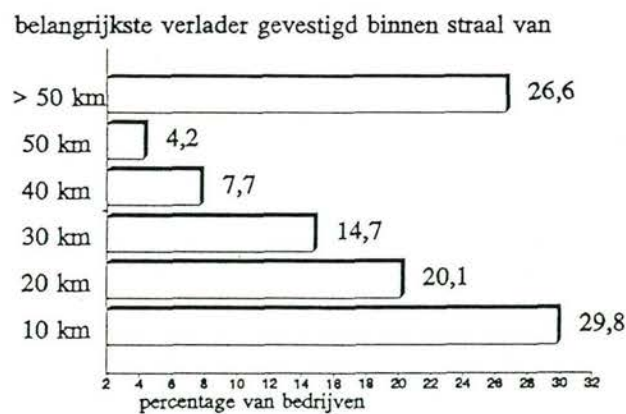
tabel 3.3 Aantal vaste verladers per bedrijf

aantal vaste verladers	aantal respondenten	in %
0	71	10,6
1 tot 5	318	47,3
5 tot 25	167	24,9
25 of meer	57	8,5
ontbrekende waarde	59	8,8
totaal	672	100

De categorie bedrijven met 1 tot 5 vaste verladers bestaat voor de helft uit respondenten met één verlader (162 bedrijven). In de categorie '25 of meer' komen uitschieters voor van 100 tot zelfs 500 vaste verladers.

Op deze plek is het interessant om te zien op hoeveel kilometer afstand de transportbedrijven in Noord-Nederland doorgaans van hun belangrijkste verlader gevestigd zijn.

Afbeelding 5 Afstand tot belangrijkste verlader



Uit afbeelding 5 kan opgemaakt worden dat de helft van alle respondenten binnen een straal van 20 kilometer van de belangrijkste verlader gevestigd is. Voor driekwart van de respondenten is dit een straal van 50 kilometer. De percentages in afbeelding 5 tellen overigens niet precies op tot 100% omdat er enkele verladers zijn met meerdere adressen,

en omdat sommige transportbedrijven over twee of meer even belangrijke verladers beschikken.

3.3 Ruimtelijke aspecten

Hoe ziet het lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen er op dit moment uit? Op welk type lokatie zijn de meeste transportbedrijven gevestigd? Hoe beoordelen de respondenten hun huidige lokatie? Hoe is het gesteld met de ontsluiting? Binnen welk gebied worden de meeste transportactiviteiten verricht? In de volgende sub-paragrafen wordt getracht voor deze vragen een antwoord te formuleren.

3.3.1 Het lokatiepatroon van het Noordnederlandse wegvervoer anno 1994

In sub-paragraaf 3.2.2 kwam al naar voren dat er in het beroepsgoederenvervoer van Noord-Nederland zeer veel kleine bedrijven voorkomen. Dit heeft gevolgen voor het ruimtelijke patroon. Op kaart 1 is te zien dat het aanbod van wegvervoerdiensten sterk versplinterd is over een groot aantal bedrijven. Het ruimtelijke lokatiepatroon vertoont een enorme spreiding.

Op kaart 1 zijn alle 1109 wegvervoerondernemingen op een kaart van Noord-Nederland afgebeeld. De transportbedrijven zijn hierbij per plaats gegroepeerd. Het meest in het oog springende kenmerk van het huidige lokatiepatroon is de enorme spreiding van transportbedrijven. Er lijkt bijna geen dorp of stad te zijn in Noord-Nederland waar geen wegvervoeronderneming gevestigd is. De schaarse 'lege plekken' op de kaart worden gevormd door de Friese meren of de Drentse bos- en heidegebieden.

Omdat alle plaatsen met meer dan vier wegvervoerondernemingen op kaart 1 in één categorie samenvallen, worden de plaatsen met grotere concentraties van transportbedrijven enigszins onderschat. Daarom is in aanvulling op kaart 1 de volgende tabel gemaakt. In tabel 3.4 (p.17) zijn alle plaatsen met 10 of meer wegvervoerondernemingen vermeld.

Groningen en Emmen zijn gemeten in aantal inwoners de twee grootste plaatsen van Noord-Nederland, maar ook als het gaat om het aantal wegvervoerondernemingen zijn Groningen en Emmen de absolute koplopers van Noord-Nederland: respectievelijk 38 en 36 transportbedrijven. Zij worden op afstand gevolgd door een groep middelgrote plaatsen met rond de 15 transportbedrijven.

De correlatiecoëfficiënt tussen inwonertal en het aantal wegvervoerondernemingen *per gemeente* (berekend op +0.7313) wijst uit dat er in het algemeen een positief verband bestaat tussen inwonertal en het aantal wegvervoerondernemingen in een gemeente. Op basis van het inwonertal zou voor Leeuwarden een groter aantal wegvervoerondernemingen verwacht mogen worden dan de 14 die er op dit moment gevestigd zijn. Opvallende afwezige in de onderstaande tabel is wellicht Delfzijl, een plaats die door zijn ligging bij de Eemshaven gezien wordt als een belangrijk vervoersknooppunt.

Kaart 1 Aantal wegvervoerondernemingen per plaats in 1994 (totale populatie)

LEGENDA

plaatsen

- met meer dan 4 wegvervoerondernemingen
- met 4 wegvervoerondernemingen
- met 3 wegvervoerondernemingen
- met 2 wegvervoerondernemingen
- met 1 wegvervoeronderneming

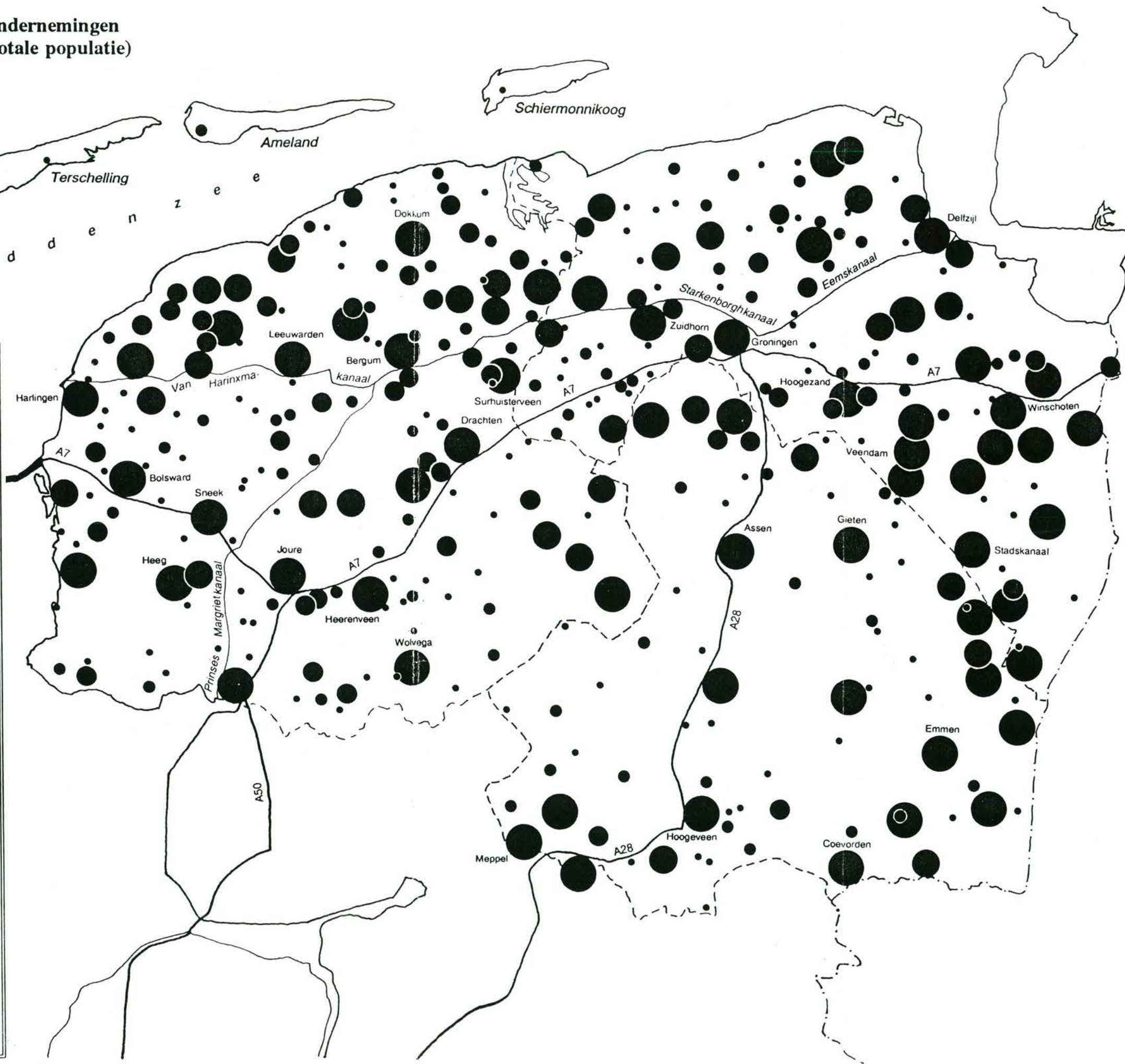
— autosnelweg

— vaarweg

- - - provinciegrens

- · - · - rijksgrens

© Gerrit-Jan Muijterman



tabel 3.4 *Plaatsen met 10 of meer wegvervoerondernemingen*

plaats	aantal wegvervoerondernemingen
Groningen	38
Emmen	36
Stadskanaal	19
Veendam, Drachten, Heerenveen	17
Winschoten, Hoogeveen	16
Assen, Leeuwarden	14
Sneek	13
Meppel, Harlingen	12
Gieten	10

Om een beter beeld te krijgen van het aantal transportbedrijven per plaats in relatie tot het inwonertal is in **Bijlage III** het aantal wegvervoerondernemingen per 10.000 inwoners berekend. In vergelijking tot Groningen, Delfzijl, en Leeuwarden beschikken de plaatsen Stadskanaal, Veendam, Winschoten, en Harlingen over relatief veel transportbedrijven. Met 17 transportbedrijven per 10.000 inwoners is Gieten een uitschieter. Andere voorbeelden van kleine plaatsen met relatief veel transportbedrijven zijn: Muntendam, De Wijk, Nieuw-Amsterdam, Ruinerwold, Schoonoord, Heeg, en Giekerk.

Naast het aantal ondernemingen is het aantal vrachtauto's per provincie en plaats van belang. In onderstaande tabel is ten eerste het aantal trekkende eenheden per provincie opgeteld.

tabel 3.5 *Aantal trekkende eenheden per provincie*

provincie	aantal vrachtauto's	in %	aantal ondernemingen	gemiddelde ondernemingsgrootte
Friesland	2704*	36,7	463	5,9
Groningen	2881**	39,1	379	7,8
Drente	1777***	24,2	267	6,9
Noord-Nederland	7362	100	1109	6,8

* voor 6 ondernemingen ontbreken gegevens over aantal trekkende eenheden;

** voor 11 ondernemingen ontbreken gegevens over aantal trekkende eenheden;

*** voor 10 ondernemingen ontbreken gegevens over aantal trekkende eenheden;

De gemiddelde ondernemingsgrootte is het grootst in de provincie Groningen. Zoals bleek uit paragraaf 3.2.2 bevinden zich hier de grootste ondernemingen in het beroepsgebederen-

vervoer over de weg. De gemiddeld kleinere omvang van Friese bedrijven uit zich ook in het kleinere aandeel in het aantal trekkende eenheden (36,7%). Vergeleken met het aandeel dat Friesland heeft in het aantal wegvervoerondernemingen van Noord-Nederland, 41,7%, zou een hoger aandeel in het aantal vrachtauto's verwacht worden.

Uit kaart 1 (aantal wegvervoerondernemingen per plaats) kwam een zeer versnipperd lokatiepatroon naar voren. **Kaart 2** laat een beeld zien van een zekere ruimtelijke concentratie in het Noordnederlandse wegvervoer. Op deze kaart is het aantal trekkende eenheden van alle 1109 Noordnederlandse wegvervoerbedrijven per plaats opgeteld. Bij de 16 plaatsen met 100 of meer trekkende eenheden is een open cirkel getekend met daarin het precieze aantal vrachtauto's in die plaats.

De tabel in **Bijlage IV** verschaft enig inzicht bij de verklaring voor het hoge aantal vrachtauto's in de 16 afgebeelde plaatsen. In deze tabel is, naast het aantal trekkende eenheden en het aantal wegvervoerbedrijven per plaats, de gemiddelde grootte van de ondernemingen in de betrokken plaatsen berekend. De 16 plaatsen met de meeste vrachtauto's zijn grofweg in twee groepen in te delen.

De grootste concentratie van vrachtauto's, in Veendam (600), is vooral toe te wijzen aan de aanwezigheid van een tweetal zeer grote transportbedrijven aldaar. De gemiddelde ondernemingsgrootte is hier hoog. Plaatsen die eveneens een hoge positie innemen op kaart 2 door de aanwezigheid van één of enkele grote wegvervoerondernemingen zijn: Noordhorn, Winschoten, Surhuisterveen, Coevorden, en Stroobos. De tweede positie van de stad Groningen (313 trekkende eenheden) wordt daarentegen verklaard door het grote aantal wegvervoerondernemingen in die stad. Door een optelsom van een groot aantal wegvervoerondernemingen valt het totaal aantal trekkende eenheden hoog uit. Hetzelfde geldt voor Emmen, Stadskanaal, Heerenveen, en Meppel. De overige niet genoemde plaatsen uit de Bijlage III nemen een tussenpositie in. Er zijn acht plaatsen in de klasse van 75-99 eenheden. Dit zijn Harlingen, Leeuwarden, Sneek, Assen, Wildervank, Oude Pekela, Tzummarum, en Heeg. In de laatste twee plaatsen is telkens één grote transportonderneming gevestigd.

Hoewel er dus sprake is van een zekere ruimtelijke concentratie van vrachtauto's in de genoemde plaatsen, blijkt ook uit kaart 2 dat het aanbod van wegvervoerdiensten sterk gespreid is over de ruimte. De plaatsen in de laagste categorie van 1 tot en met 9 trekkende eenheden worden weergegeven met de kleinste stip. Dit zijn in de meeste gevallen de kleine dorpen met één of twee zeer kleine transportbedrijven.

Na het huidige lokatiepatroon op het niveau van Noord-Nederland te hebben behandeld, zal in de volgende paragrafen op een lager schaalniveau naar de lokatie van wegvervoerbedrijven gekeken worden.

3.3.2 Vestiging op bedrijfsterrein

Om te weten te komen hoeveel bedrijven gevestigd zijn op een lokatie die speciaal bedoeld is voor bedrijfsactiviteiten is in de schriftelijke enquête de vraag gesteld of het bedrijf van de respondent op een bedrijfsterrein gevestigd is.

Kaart 2 Aantal trekkende eenheden (vrachtauto's) per plaats in 1994

LEGENDA

plaatsen

- met 100 of meer trekkende eenheden
- met 75-99 trekkende eenheden
- met 50-74 trekkende eenheden
- met 25-49 trekkende eenheden
- met 10-24 trekkende eenheden
- met 1-9 trekkende eenheden

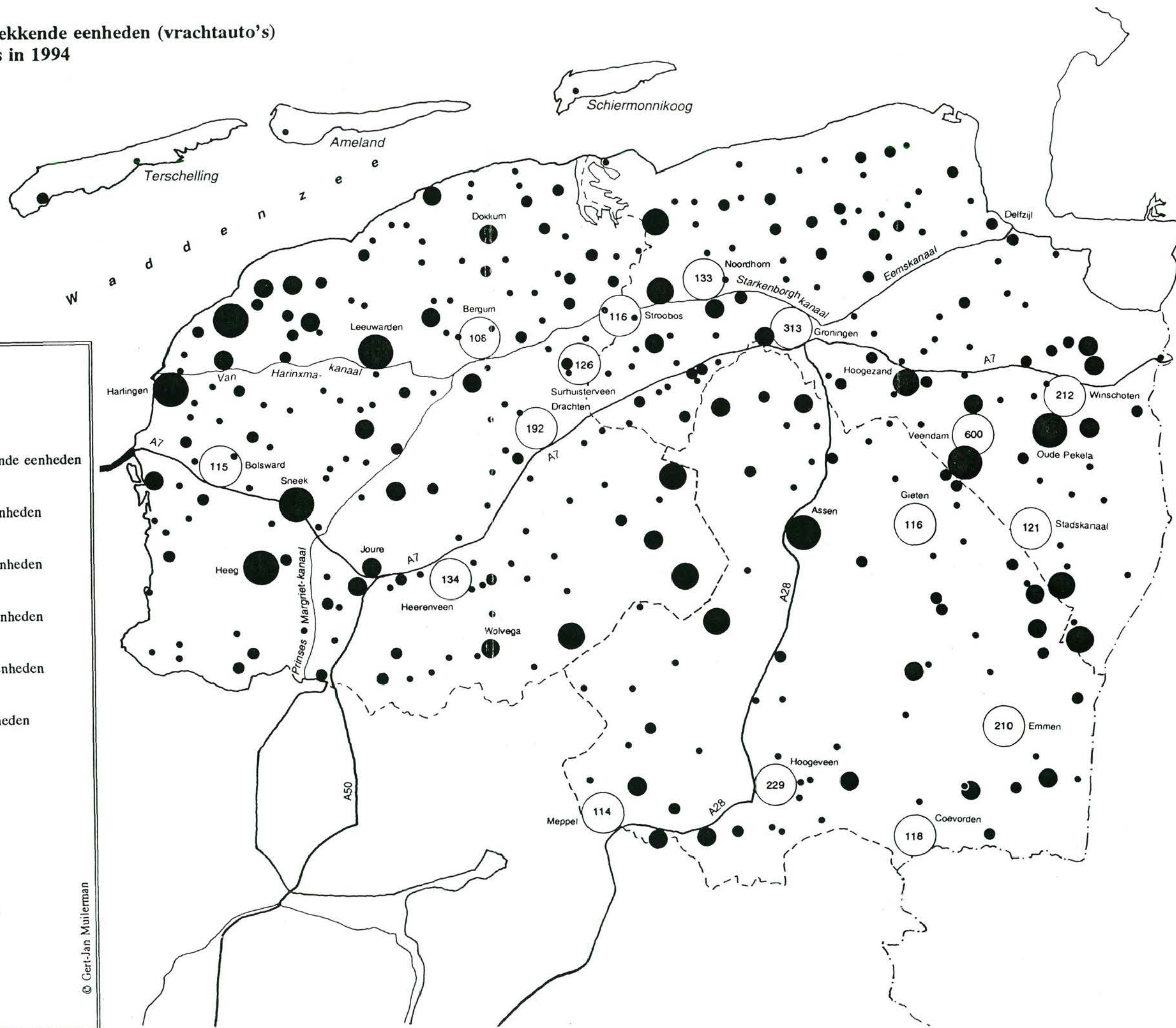
— autosnelweg

— vaarweg

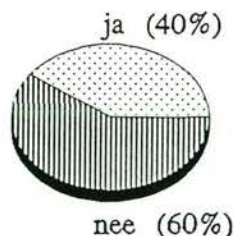
- - - provinciegrens

- · - · - rijksgrens

© Gert-Jan Mulierman



Afbeelding 6 Vestiging op bedrijfsterrein (%)



Er zijn 267 respondenten die deze vraag bevestigend beantwoord hebben (40%). Van de rest van de respondenten waren er 402 (60%) die 'nee' antwoordden. Een niet onaanzienlijk deel van de transportbedrijven oefent derhalve bedrijfsactiviteiten uit vanaf een lokatie die daar niet specifiek voor bedoeld, of in sommige gevallen, geschikt voor is. Deze cijfers gelden voor alle wegvervoerondernemingen tezamen. Zoals te verwachten is, zijn er verschillen tussen ondernemingen van verschillende grootte.

In onderstaande kruistabel wordt een duidelijk verband tussen ondernemingsgrootte en het al dan niet gevestigd zijn op een bedrijfsterrein aangetoond (tabel 3.6). De P-waarde van 0,00000 geeft aan dat de nul-hypothese (er is geen verband tussen de variabelen) bij een significantie-niveau van 0,05 verworpen kan worden. De getallen tussen haakjes zijn rij-percentages. Wanneer de aandacht beperkt wordt tot de rij-percentages in de 'ja'-kolom, dan is een stijgend verloop te constateren. In de categorie met de **kleinste bedrijven** (1 tot 5 vrachtauto's) is slechts **26%** van de ondernemingen op een bedrijfsterrein gevestigd. In de categorie **bedrijven met 25 of meer trekkende eenheden** heeft **80%** een lokatie op een bedrijfsterrein.

tabel 3.6 Verband tussen ondernemingsgrootte en het al dan niet gevestigd zijn op een bedrijfsterrein

grootte van bedrijf (aantal trekkende eenheden)	bedrijf gevestigd op bedrijfsterrein		rijtotaal
	ja	nee	
1 tot 5	110 (26,7)	302 (73,3)	412
5 tot 10	67 (51,5)	63 (48,5)	130
10 tot 25	58 (66,7)	29 (33,3)	87
25 of meer	32 (80,0)	8 (20,0)	40
kolomtotaal	267 (39,9)	402 (60,1)	669

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 90,09193
 Vrijheidsgraden = 3
 P-waarde = 0,00000

De al eerder aangehaalde TLN-studie over de Zuidhollandse transport- en distributiesector (1993) liet hetzelfde verband zien. In de categorie Zuidhollandse bedrijven met 5 tot 10 trekkende eenheden was 59% gevestigd op een bedrijfsterrein. In Noord-Nederland scoort

dezelfde categorie een percentage van 52%. In de grootte-klasse van 10 of meer vrachtauto's zijn de betreffende percentages respectievelijk 73% en 71%. In beide gevallen is het percentage bedrijven dat gevestigd is op een bedrijfsterrein in Noord-Nederland lager dan in Zuid-Holland.

In tabel 3.7 wordt het verband tussen de leeftijd van een transportbedrijf en het al dan niet gevestigd zijn op een bedrijfsterrein onderzocht. Wederom kan de nul-hypothese verworpen worden. Uit het aflopende rij-percentage in de linker kolom volgt dat hoe ouder het bedrijf is, hoe vaker het bedrijf op een bedrijfsterrein gevestigd zal zijn. Vooral het percentage van de jonge bedrijven, opgericht in de jaren '90, dat een vestiging heeft op een bedrijfsterrein is laag: 23%. Startende, kleine, ondernemers beginnen hun bedrijfsactiviteiten in de meeste gevallen vanuit het eigen woonhuis. Vestiging op een bedrijfsterrein is voor hen eenvoudigweg geen optie.

tabel 3.7 *Verband tussen leeftijd van een bedrijf en het al dan niet gevestigd zijn op een bedrijfsterrein*

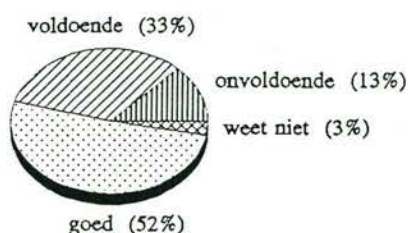
jaar waarin eerste vrachtauto werd aangeschaft	bedrijf gevestigd op bedrijfsterrein		rijtotaal
	ja	nee	
voor 1950	99 (50,3)	98 (49,7)	197
tussen 1950 en 1970	52 (43,3)	68 (56,7)	120
tussen 1970 en 1990	75 (37,5)	125 (62,5)	200
na 1990	29 (23,6)	94 (76,4)	123
kolomtotaal	255 (39,8)	385 (60,2)	640

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 23,55357
 Vrijheidsgraden = 3
 P-waarde = 0,00000

3.3.3 Oordeel van ondernemers over huidige lokatie

In de enquête is de ondernemers gevraagd om hun huidige lokatie te beoordelen. Ten eerste werd gevraagd om een algemeen waarde-oordeel. Ten tweede werd de ondernemers verzocht een oordeel geven over de ontsluiting van het bedrijfspand over de weg. In onderstaande afbeeldingen 7 en 8 worden de uitslagen van de betreffende enquêtevragen gepresenteerd. In **Bijlage V-A** staan de precieze cijfers in een tabel.

Afbeelding 7 Algemeen waarde-oordeel



Ruim de helft van de respondenten beoordeelt de lokatie als goed, éénderde vindt de lokatie voldoende. Hieruit kan geconcludeerd worden dat 85% van de wegvervoerondernemers van Noord-Nederland tevreden is over de huidige lokatie. In de Zuidhollandse transportsector was tweederde van de bedrijven tevreden (Transport & Logistiek, 1993).

Met de onderstaande kruistabel wordt aangetoond dat ondernemers die gevestigd zijn op een bedrijfsterrein in het algemeen meer tevreden zijn over hun lokatie (tabel 3.8). De verschillen zijn significant. Om de cijfers goed te kunnen vergelijken is het aantal ondernemers uit beide categorieën (wel of niet gevestigd op een bedrijfsterrein) op 100 gesteld.

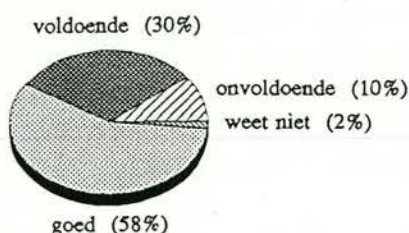
Het percentage in de categorie 'onvoldoende' is aanmerkelijk hoger bij de ondernemers die niet op een bedrijfsterrein gevestigd zijn. In paragraaf 3.3.2 werd geconstateerd dat vooral de kleine ondernemingen niet op een bedrijfsterrein zijn gevestigd. Het cijfer van 18,1% ontevreden ondernemers weerspiegelt derhalve de lokatieproblemen waarmee een deel van de kleine ondernemers te kampen heeft.

tabel 3.8 Algemeen waarde-oordeel en vestiging op bedrijfsterrein

algemeen waarde-oordeel	bedrijf gevestigd op bedrijfsterrein	
	ja	nee
onvoldoende	5,6	18,1
voldoende	27,7	35,7
goed	65,6	42,4
weet niet	1,1	3,8
totaal	100	100

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 42,89080
 Vrijheidsgraden = 3
 P-waarde = 0,00000

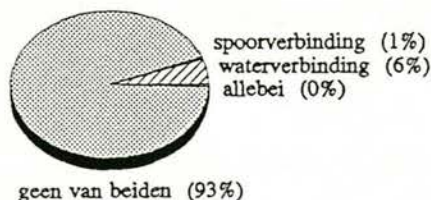
Afbeelding 8 Oordeel ontsluiting over de weg



Het oordeel van de ondernemers over de ontsluiting over de weg verschilt niet veel van het algemene oordeel. Het overgrote deel van respondenten is tevreden met de ontsluiting van het bedrijfspand over de weg. In afbeelding 8 komen ongeveer dezelfde cijfers naar voren als bij afbeelding 7. Er is een grote overeenkomst tussen de betreffende twee afbeeldingen. Beide variabelen zijn in **Bijlage V-B** in een kruistabel tegen elkaar afgezet. Daar blijkt dat er een verband is tussen het algemene oordeel over de lokatie en het waarde-oordeel over de ontsluiting.

Naast ontsluiting van het bedrijfspand over de weg, is ook gevraagd naar de andere wijzen waarop de bedrijfslokaties ontsloten kunnen zijn. De resultaten van de betreffende enquêtevraag zijn in **afbeelding 9** weergegeven.

Afbeelding 9 Ontsluiting via water en spoor



Het leeuwedeel van de wegvervoerondernemingen beschikt alleen over een aansluiting op het wegennet (93%). Een aantal van 37 bedrijven beschikt over een waternverbinding (6%). Vijf hiervan zijn wegvervoerondernemingen in havenplaatsen (Harlingen (3) en Delfzijl (2)), de rest betreft binnenvaartverbindingen in plaatsen als Groningen, Veendam, Akkrum, Drachten, Parrega, Franeker, Dronrijp, Meppel en Hoogeveen.

Vier respondenten zijn aangesloten op het spoorwegennet, en twee respondenten beschikken over zowel een spoor- als een waternverbinding.

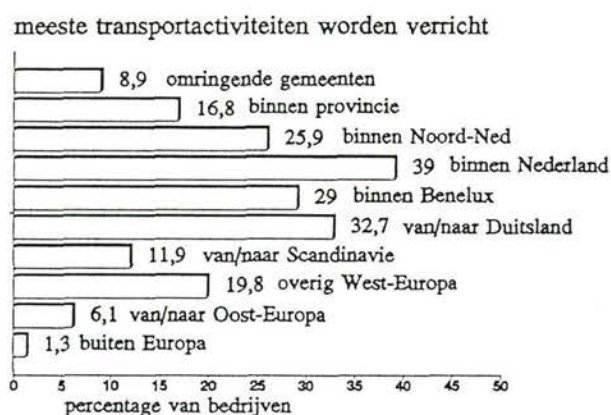
Deze cijfers geven de mogelijkheden van intermodaal vervoer aan. Natuurlijk is het niet zo dat elk wegvervoerbedrijf dat wil overschakelen op gecombineerd vervoer *direct* aangesloten moet zijn op een netwerk van een andere vervoerswijze. Het wegvervoer is immers zeer goed geschikt voor het uitoefenen van voor- en natransport van en naar het overslagpunt. Hoewel nabijheid van een overslag-terminal niet de enige factor is, zal een te grote afstand tussen bedrijfspand en terminal in ieder geval niet stimulerend werken voor het verrichten van gecombineerd vervoer.

3.3.4 Gebied waarbinnen transportactiviteiten worden ontplooid

Het ruimtelijke bereik van transportactiviteiten van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen is ook onderzocht, middels vraag 12) van het enquête-formulier. Gevraagd werd om het gebied aan te kruisen waarbinnen de betrokken ondernemer de *meeste* transportactiviteiten verricht. Hoewel dit logischerwijs maar één van de genoemde antwoordmogelijkheden kan zijn, heeft het merendeel van de ondernemers meerdere categorieën aangekruisd. Bij de interpretatie van de uitslagen van deze vraag levert dit problemen op. Hebben de ondernemers de neiging om de schaal waarop ze opereren enigszins te overdrijven, of zijn er gebieden waarbinnen men evenveel transportactiviteiten verricht? Na telefonische navraag bij negen ondernemers bleek dat vooral aan dat laatste gedacht moet worden.

Onderstaande afbeelding moet gezien worden als een indicatie voor het feit dat de meeste ondernemers vooral binnen Nederland goederen vervoeren. Een niet onbelangrijk deel van de transportactiviteiten wordt verder verricht van en naar Duitsland, binnen de Benelux en binnen Noord-Nederland.

Afbeelding 10 *Ruimtelijke schaal van transportactiviteiten*



Om een beter beeld over de verhouding tussen nationaal en internationaal vervoer te verkrijgen is, in combinatie met de enquête-resultaten gebruik gemaakt van gegevens van Transport & Logistiek Nederland. In het databestand van TLN staat per onderneming de hoeveelheid vrachtauto's vermeld, uitgesplitst naar eenheden binnenland en eenheden buitenland. Het gaat dan om eenheden waarvoor een nationale respectievelijk internationale vergunning verleend is. Hoewel deze gegevens geen inzicht bieden over het gebied waarbinnen de transportactiviteiten *daadwerkelijk* plaatsvinden, moet aan de betreffende data een sterke indicatieve waarde worden toegekend.

Van alle 1082 wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland waarvan gegevens beschikbaar zijn heeft **56%** (607 transportbedrijven) voor tenminste één vrachtauto een vergunning voor het verrichten van internationaal vervoer. Voor ruim de helft van deze bedrijven blijft het aantal eenheden 'buitenland' beperkt tot één of twee vrachtauto's. In **Bijlage VI** zijn de geclassificeerde gegevens weergegeven.

De ruimtelijke spreiding van de bedrijven met een internationale vergunning is niet precies hetzelfde als de spreiding van het totaal aantal bedrijven. Op het niveau van de provincie is het aantal ondernemingen met tenminste één eenheid internationaal vervoer geteld, en vergeleken met het aandeel van de drie provincies in het totaal van de ondernemingen. Het resultaat van deze berekeningen is in tabel 3.9 te zien.

tabel 3.9 *Aantal ondernemingen met internationale vergunning per provincie*

	aantal bedrijven met internationale vergunning	in %	totaal aantal bedrijven	in %
Friesland	242*	39,9	457*	42,2
Groningen	215**	35,4	368**	34,0
Drente	150***	24,7	257***	23,8
totaal	607	100	1082	100

* exclusief de 6 bedrijven waarvan gegevens ontbreken;

** exclusief de 11 bedrijven waarvan gegevens ontbreken;

*** exclusief de 10 bedrijven waarvan gegevens ontbreken;

De verschillende aandelen van de provincies in het aantal bedrijven met een internationale vergunning wijken niet significant af van de aandelen die de provincies hebben in het totaal van de ondernemingen in het beroepsgoederenvervoer over de weg. De bedrijven met een internationale vergunning zijn slechts licht oververtegenwoordigd in de provincies Groningen en Drente.

Op kaart 3 is het aantal trekkende eenheden met een internationale vergunning per plaats opgeteld. De grootste concentraties van deze eenheden bevinden zich in de provincie Groningen. Vijf van de zeven plaatsen met meer dan 100 trekkende 'internationale' eenheden zijn in deze provincie gevestigd: Stroobos, Groningen, Veendam, Winschoten, en Stadskanaal. De overige twee plaatsen in deze categorie zijn Surhuisterveen en Hoogeveen. Er zijn drie plaatsen met 75 tot 100 vrachtauto's voor internationaal vervoer, te weten Noordhorn, Gieten, en Coevorden.

In onderstaande tabel is het aantal trekkende eenheden met een internationale vergunning afgezet tegen het totaal aantal vrachtauto's per provincie.

Kaart 3 Aantal trekkende eenheden (vrachtauto's) voor internationaal vervoer per plaats in 1994

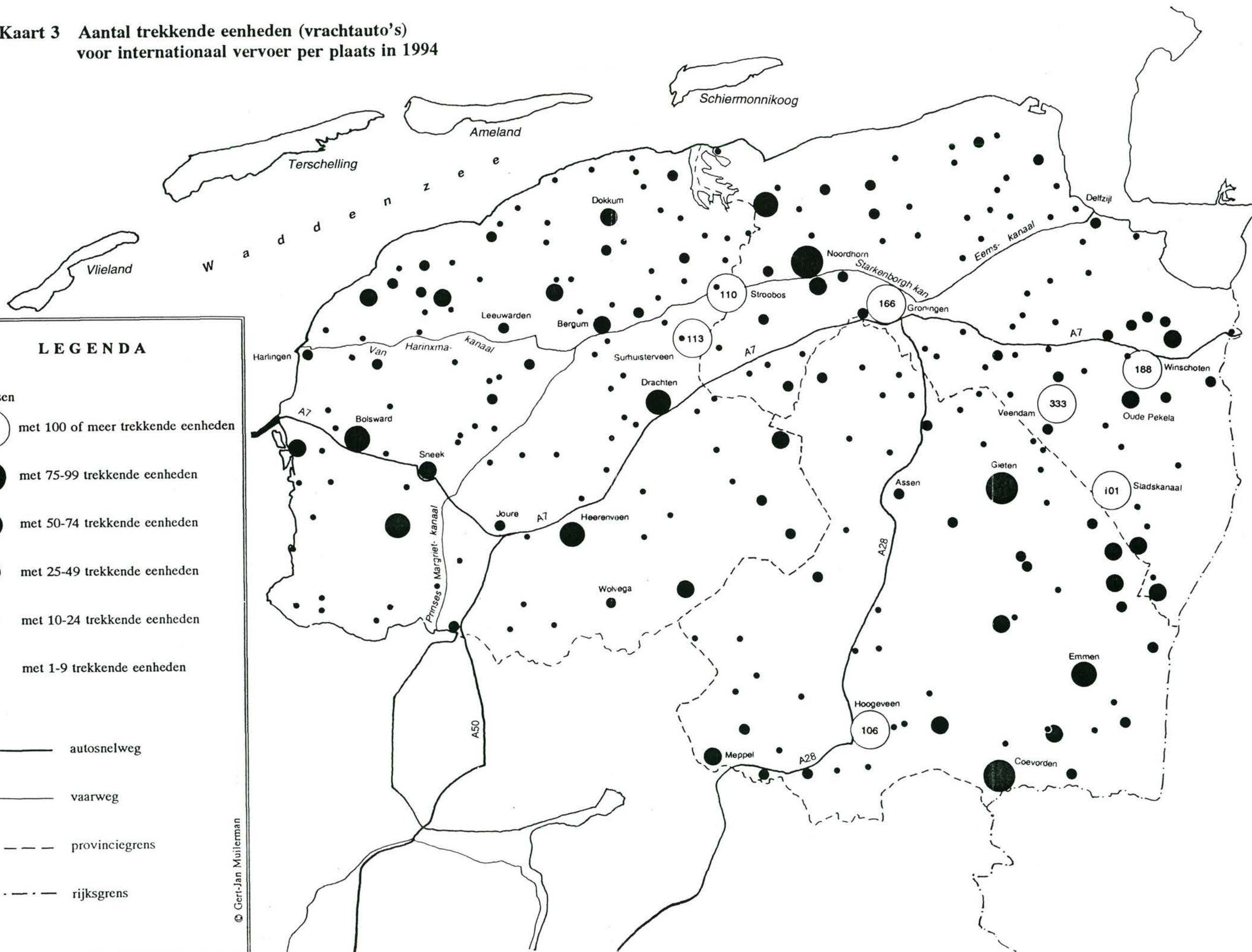
LEGENDA

plaatsen

- met 100 of meer trekkende eenheden
- met 75-99 trekkende eenheden
- met 50-74 trekkende eenheden
- met 25-49 trekkende eenheden
- met 10-24 trekkende eenheden
- met 1-9 trekkende eenheden

- autosnelweg
- vaarweg
- - - provinciegrens
- · - · - rijksgrens

© Gert-Jan Muilerman



tabel 3.10 *Aantal vrachtauto's met internationale vergunning per provincie*

provincie	aantal eenheden internationaal vervoer	totaal aantal eenheden	verhouding internationaal/totaal aantal eenheden
Friesland	1188	2704	0,439
Groningen	1647	2881	0,572
Drente	935	1777	0,526
Noord-Nederland	3770	7362	0,512

Uit het getal in de cel rechtsonder blijkt dat van elke twee Noordnederlandse vrachtauto's er één een internationale vergunning heeft. Het aandeel vrachtauto's met een internationale vergunning is in de provincie Friesland het laagst, en het hoogst in Groningen.

De verhoudingen uit de rechterkolom zijn uitgangspunt bij de berekeningen in **Bijlage VII**. In deze bijlage is voor een aantal plaatsen een verwachtingswaarde berekend van het aantal internationale eenheden. Daartoe is het totaal aantal trekkende eenheden per plaats vermenigvuldigd met de zojuist berekende verhouding tussen het aantal 'internationale' eenheden het totaal aantal trekkende eenheden. Het betreft de plaatsen die op kaart 2 met meer dan 100 trekkende eenheden aangegeven zijn, aangevuld met een plaatsen die gemeten in aantal inwoners groot zijn. Voor de stad Groningen is de verwachtingswaarde bijvoorbeeld als volgt berekend: $313 \times 0,572 = 179$. Vervolgens is het verschil tussen het verwachte en het werkelijke aantal vrachtauto's met een internationale vergunning berekend. In Groningen bevinden zich dan 13 'internationale' vrachtauto's minder dan verwacht.

Op grond van de gegevens van kaart 2 (totaal aantal eenheden) zou een hogere positie op kaart 3 verwacht worden voor plaatsen als Emmen, Assen, en Drachten. In de rechter kolom van Bijlage VII staat bij deze plaatsen een groot negatief verschil. Grote positieve verschillen hebben daarentegen Winschoten, Surhuisterveen, Stroobos, Stadskanaal, en Gieten. In deze plaatsen bevinden zich meer vrachtauto's met een internationale vergunning dan op basis van het totaal aantal eenheden verwacht zou kunnen worden.

Eenzijds zijn de plaatsen met een absoluut groot aantal eenheden voor internationaal vervoer vooral in of nabij de provincie Groningen gelegen: de plaatsen Surhuisterveen, Stroobos, Groningen, Veendam, Winschoten, en Stadskanaal. Hieruit zou geconcludeerd kunnen worden dat de internationaal georiënteerde bedrijven vooral in Groningen gevestigd zijn. Anderzijds liggen echter de plaatsen met een groter aantal vrachtauto's met een internationale vergunning dan verwacht, verspreid over heel Noord-Nederland.

Hoofdstuk 4 Historische ontwikkeling van het beroepsgoederenvervoer over de weg

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt met zevenmijlslaarzen gelopen door de geschiedenis van het beroepsgoederenvervoer over de weg. Zonder de illusie te hebben volledig te zijn, wordt een poging gedaan om in het kort de belangrijkste ontwikkelingen binnen het wegvervoer, sinds de opkomst van de vrachtauto, te beschrijven. Achtereenvolgens komen in dit hoofdstuk aan de orde: schaalvergroting, internationalisering, specialisatie versus diversificatie, en de ontwikkeling van het autowegennet. Tegen de achtergrond van deze ontwikkelingen kwam het lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen, dat in het volgende hoofdstuk beschreven wordt, tot stand.

4.2 Schaalvergroting

"Bepaalde Nederlandse onderzoeken tonen aan dat het wegvervoer geen 'economies of scale' kent". Er zijn echter ook onderzoeksresultaten die het tegendeel uitwijzen (Den Harder, 1970). Het betreft dan schaalvoordelen voor grote bedrijven die voortvloeien uit de betere mogelijkheden om capaciteit te benutten. Toch wordt de structuur van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer door de jaren heen gekarakteriseerd door het naast elkaar bestaan van grote en kleine bedrijven. Ondanks eventuele schaalvoordelen kunnen kleine ondernemingen in de schaduw van de grote ondernemingen een bestaan hebben.

Schaalvoordelen of niet, de afname van het aantal bedrijven sinds het eind van de jaren '60 had vooral te maken met bedrijfsbeëindiging in het kleinbedrijf, zij het door verliesgevendheid, zij het door opvolgingsproblematiek (Streng, 1987). Na 1968 was er definitief sprake van grootschaliger bedrijfsvoering. Voor het eerst na de tweede wereldoorlog daalde het aantal vervoersondernemingen. Aanvankelijk ging het om enkele tientallen per jaar, in de jaren '70 ging het om enkele honderden per jaar. NOB Wegtransport meldt voor de jaren tussen 1970 en 1975 een daling van het aantal beroepsgoederenvervoerders met 1600. Het saneringsproces was selectief: het overgrote deel van opgeheven of overgenomen ondernemingen betrof kleine bedrijven met minder dan vijf voertuigen. NOB Wegtransport sprak van een *'natuurlijke sanering'* onder het kleinbedrijf. Tegelijkertijd groeide het aantal grote bedrijven (meer dan 14 voertuigen). Was het gemiddelde aantal vrachtauto's per Nederlands transportbedrijf in 1960 nog 2.6, in 1976 was dit gestegen tot 5 auto's per onderneming. In 1990 was de gemiddelde ondernemingsgrootte in Nederland gegroeid tot 7.1 vrachtauto's.

In het midden van de jaren '60 overheerste in Nederland het kleinbedrijf: 85% van de ondernemers in het beroepsgoederenvervoer over de weg beschikte over minder dan vijf vrachtauto's. Ondanks de schaalvergroting, die in gang was gezet aan het eind van de jaren '60, had het kleinbedrijf in 1974 nog steeds de overhand (77,5% van het totaal aantal bedrijven). Daarbij namen de grote bedrijven, met 15 of meer voertuigen, een steeds belangrijker positie in: in 1985 maakte het grootbedrijf 8,5% uit van het totaal aantal bedrijven, maar zij beschikte over 47% van het wagenpark in de bedrijfstak. Aan de jongste statistieken valt ook af te lezen dat de groei naar grotere bedrijven zich onverminderd heeft voortgezet.

In de 'Statistieken van het binnenlands goederenvervoer' (CBS, verschillende jaargangen) zijn vanaf 1977 provinciale gegevens over de ondernemingsgrootte beschikbaar. Uit deze cijfers blijkt dat tussen 1977 en 1991 het aandeel van kleine bedrijven in het totale aantal bedrijven aanmerkelijk is gedaald. In tabel 4.1 zijn de bewerkte gegevens vermeld.

tabel 4.1 *Aandeel kleine bedrijven (1 tot 5 voertuigen) in totaal aantal ondernemingen(%)*

	1977	1991
Friesland	73,5	61,4
Groningen	80,4	64,7
Drente	72,2	53,1
totaal Noord-Nederland	76,3	60,9

De daling van het aandeel van het kleinbedrijf van 76,3% naar 60,9% illustreert dat ook in Noord-Nederland in de laatste 15 jaar schaalvergroting is opgetreden in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Op het nationale niveau daalde het aandeel van het kleinbedrijf in dezelfde periode van 68,2% naar 54,8%. De daling ligt met andere woorden in dezelfde orde van grootte, zij het dat het kleinbedrijf in Noord-Nederland in 1977 en in 1991 een groter aandeel heeft in het totale aantal ondernemingen dan op het nationale niveau het geval is.

4.3 Internationalisering

In de beginjaren werd de vrachtauto vooral ingezet op korte afstanden. In 1938 was de gemiddelde ritafstand 23 kilometer (Jongma, 1992). In de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening wordt gemeld: *"In het goederenvervoer heeft de auto zich, althans in het binnenlands vervoer, eveneens een overheersende plaats veroverd" (...)* *"De snelle ontwikkeling van het vrachtverkeer vindt in belangrijke mate zijn oorzaak in de grote beweeglijkheid van de vrachtauto, waar huis-tot-huis vervoer -en daarmee ongebroken transport- mogelijk is. Dit voordeel weegt het zwaarst op korte afstanden"*. Scheele en Van

Toorenburg (1993) schetsen het beeld voor de jaren '50: "*Voor de lange afstand werd daarbij doorgaans gebruik gemaakt van trein en schip, terwijl regionaal en lokaal een beroep werd gedaan op de vrachtauto*".

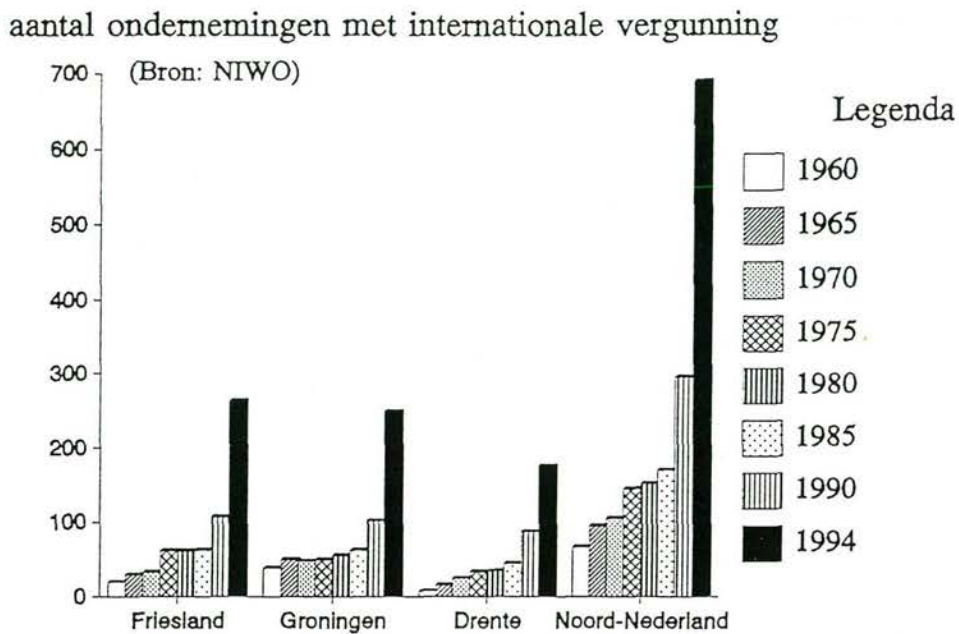
Hoewel de vrachtauto nog steeds bij uitstek een vervoermiddel voor de korte afstand is, is door de jaren heen het grensoverschrijdend wegvervoer sterk toegenomen. Hierdoor nam de gemiddelde vervoersafstand van het wegvervoer eveneens toe. In 1983 was de gemiddelde ritafstand 52 kilometer (De Wit en Van Gent, 1986). Een groeiend aantal wegvervoerondernemingen vervoerde steeds meer vracht over steeds langere afstanden. Werd in 1950 door het goederenvervoer over de weg in totaal 1,3 mln. ton aan goederen over de landsgrenzen vervoerd, in 1987 was dit gegroeid tot 95,9 mln. ton (CBS, 1989).

De internationalisering van het wegvervoer hangt samen met ontwikkelingen in het verladende bedrijfsleven. Zoals Den Harder (1970) het formuleert: "*de vraag naar vervoer is een afgeleide vraag, afhankelijk van de geografische spreiding van òf produktie en verdere verwerking òf produktie en consumptie*". Het is een bekend gegeven dat in de decennia na de tweede wereldoorlog de internationale handel sterk is toegenomen. Steeds meer bedrijven breidden hun activiteiten uit over meerdere landen. Deze ontwikkelingen doen de vraag naar internationaal vervoer toenemen. Aan de andere kant werd de internationalisering van het verladende bedrijfsleven mede mogelijk gemaakt door verbeteringen in het vervoer. Schepen, maar ook vrachtauto's kregen een steeds grotere actieradius en capaciteit, terwijl de ontwikkeling van internationale infrastructurele netwerken eveneens bijgedragen heeft tot de internationalisering van economische activiteiten.

De internationalisering van het beroepsgoederenvervoer over de weg laat zich tevens illustreren aan de hand van het aantal wegvervoerondernemingen dat over een internationale vergunning beschikt. In **afbeelding 11** zijn historische gegevens van de drie noordelijke provincies weergegeven. Met een interval van steeds vijf jaar wordt het aantal bedrijven met een internationale vergunning tussen 1960 en 1994 weergegeven.

In het jaarverslag van de NIWO uit 1992 wordt gemeld dat het aantal bedrijven met een internationale vergunning in de laatste jaren spectaculair is gegroeid. In de periode tussen 1989 en 1993 is het aantal Nederlandse ondernemingen met een vergunning voor internationaal vervoer met 90% toegenomen. De NIWO zoekt de verklaring voor deze sterke toename in de liberalisering van de vergunningverlening. De Wet goederenvervoer over de weg (in 1992 in werking getreden) stelt bij de aanvraag van een vergunning slechts kwalitatieve eisen. In paragraaf 3.3.4 werd reeds geconstateerd dat op dit moment 56% van de noordelijke wegvervoerondernemingen over een internationale vergunning beschikt. In absolute cijfers betreft dit 607 bedrijven. In 1960 waren er volgens cijfers van de NIWO in Noord-Nederland nog maar 67 bedrijven met een internationale vergunning (3%).

Afbeelding 11 Aantal beroepsgoederenvervoerders met internationale vergunning



4.4 Specialisatie versus diversificatie

De vraag naar wegvervoer is zeer heterogeen. Verladers bieden goederen van allerlei aard aan om vervoerd te worden. Beroepsgoederenvervoerders hebben op deze zeer gedifferentieerde vraag naar vervoer gereageerd door te investeren in gespecialiseerd materieel (De Wit en Van Gent, 1986). Voorbeelden zijn veewagens, gekoelde wagens, voertuigen geschikt voor zwaar transport, cementwagens, tankwagens, verhuishwagens, auto-opleggers etcetera.

Deze technische specialisatie, gebaseerd op het vervoer van een bepaalde soort producten, maakte dat de vervoersmarkt opgedeeld werd in tal van deelmarkten. Deze deelmarkten vergen ieder zekere investeringen, in geld en in specifieke kennis. Deze investeringen vormen drempels voor toetreding tot de betreffende deelmarkten. Op deze manier ontstaan zogenaamde 'absolute deelmarkten'. Waar de vervoersmarkt voor het ongeregelde beroepsgoederenvervoer over de weg als geheel kenmerken vertoont van volledige mededinging, zullen de absolute deelmarkten vooral kenmerken van monopolistische concurrentie laten zien (Den Harder, 1970).

In de loop der jaren zijn dus steeds meer bedrijven zich gaan richten op het vervoer van één soort goederen. Dit hangt samen met het gegeven dat veel wegvervoerondernemingen rijden voor één of twee verladers. De bedrijfsvoering en het wagenpark werden ingericht op het vervoer volgens de specifieke eisen van de verlader(s). In het algemeen waren de grote ondernemers beter in staat aan deze veranderde eisen te voldoen, in financieel

opzicht, maar ook als het ging om de benodigde kennis. De verschuiving van kleinbedrijf naar (middel)grote bedrijven (*schaalvergroting*) werd versterkt door de grotere specialisatie.

Er zijn echter ook kleine bedrijven die zich specialiseren op een bepaalde deelmarkt. Voor kleine bedrijven hangt specialisatie vaak samen met een zogenaamde '*niche-strategie*' (Streng, 1987): een strategie van bedrijven die kleine marktsegmenten bedienen, waarop grote bedrijven zich niet (willen) bewegen. Het gevaar is dat een *niche* 'opdroogt' of aangevallen wordt.

Naast specialisatie is in de laatste jaren in de literatuur veel aandacht besteed aan *diversificatie* in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Het beroepsgoederenvervoer over de weg is in de laatste 20 jaar steeds verder gaan reiken dan het verplaatsen van goederen van A naar B: opslag en overslag, distributie, voorraadbeheer, verpakking zijn activiteiten die in toenemende mate aan het dienstenpakket van transportondernemingen werden toegevoegd (Jongma, 1992). De verladers besteden meer logistieke taken uit aan de wegvervoerondernemingen, die hierdoor hun dienstenpakket moeten verbreden. Onder invloed van het integrale logistieke denken worden vervoerders steeds meer onderdeel van het productieproces van de verlader (Koninklijk Nederlands Vervoer, 1990). Er is in toenemende mate sprake van verticale integratie met andere schakels uit de bedrijfskolom. Door het aanbieden van nevenactiviteiten, kan de positie van een transportbedrijf versterkt worden. Den Harder merkt op dat de grootste bedrijven aan het eind van de zestiger jaren een iets gunstiger rentabiliteitspositie hebben, "*juist omdat deze grotere bedrijven in staat waren nevenfaciliteiten aan te bieden*". Deze bedrijven kunnen hogere tarieven vragen omdat ze beter aan de wensen van de verlader voldoen.

4.5 Ontwikkeling van het autowegennet

In 1821 was in Friesland, Groningen en Drente begonnen met de aanleg van de eerste doorgaande straatwegen. Het goederenvervoer over landwegen had in de vorige eeuw alleen een lokale functie. Er was in Nederland pas relatief laat sprake van een netwerk van doorgaande autowegen. "*Getuige het eerste Rijkswegenplan, dat dateert uit 1927, groeide langzaam het besef dat ook de autowegen tot één nationale structuur gekoppeld dienen te worden*" (Stichting Wetenschappelijke Atlas van Nederland, 1985). Vanaf het begin van deze eeuw vond er steeds meer interlokaal wegvervoer plaats, mogelijk gemaakt door de aanleg van een interlokaal wegennet en de technische ontwikkeling van de vrachtauto. In 1938 werd de eerste autosnelweg voltooid, van Amsterdam tot Sassenheim.

Door de jaren heen zijn de argumenten, waarmee uitbreiding van de verkeersinfrastructuur gerechtvaardigd werd, aanzienlijk veranderd. Na de tweede wereldoorlog nam de verkeersintensiteit op de rijkswegen sterk toe. Door de snelle groei van het autoverkeer werd in de jaren '50 en '60 de nadruk gelegd op de verbetering van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Het overheidsbeleid was in de praktijk vraagvolgend, getuige het volgende citaat uit de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966, p.124): "*Reeds*

nu ontstaan op vele plaatsen verkeersopstoppingen en parkeermoeilijkheden" (...) "Het wegnnet in al zijn vertakkingen zal daarom -ook ten behoeve van een gezonde groei van de economie- aanzienlijk moeten worden uitgebreid...". Tussen 1950 en 1990 groeide het Rijkssnelwegennet dan ook van 284 kilometer tot 2238 kilometer (Scheele en Van Toorenborg, 1993). Vanaf de jaren '70 werd het enthousiasme waarmee wegen werden aangelegd echter langzamerhand minder. In het Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1979 staat bijvoorbeeld: "Aan het autoverkeer zullen zo nodig fysieke beperkingen moeten worden gesteld". Een ongeremde groei van het autoverkeer werd niet langer als wenselijk gezien.

Scheele en Van Toorenborg (1993) constateren voor heel Nederland dat, op de autosnelwegen na, de meeste doorgaande wegen van 1990 in 1950 ook reeds bestonden. Veel van deze wegen zijn in de loop der jaren breder geworden. Bestudering van een aantal oude wegenkaarten van NOB Wegtransport, de ANWB, Verkeersgegevens van Rijkswaterstaat, en de Grote Bosatlas, uit respectievelijk 1960, 1970, 1979 en 1988, wijst uit dat deze algemene conclusie ook geldt voor Noord-Nederland.

Het traject van de huidige hoofdtransportas **A7** komt vrijwel overeen met het traject van de oude Rijksweg 42/43. In Noord-Nederland loopt deze weg vanaf de Afsluitdijk via de volgende plaatsen: Bolsward, Sneek, Joure, Heerenveen, Drachten, Groningen, Hoogezand, Winschoten, en Nieuweschans. In 1970 was de huidige A7 voor het overgrote deel nog een eenbaansweg, uitgezonderd een drietal kleine weggedeelten bij Bolsward, Drachten, en Groningen. In de loop van de jaren '70 is het grootste deel van de huidige tweebaans A7 gereedgekomen. Grofweg betreft het de gedeelten van de Afsluitdijk tot Heerenveen, van Tolbert tot Groningen, en van Groningen tot Hoogezand. De aftakking van de A7, van Joure naar Emmeloord¹, is in 1973 opengesteld. Het grootste deel van het weggedeelte tussen Drachten en Groningen is in 1981 gereedgekomen, terwijl het traject van Zuidbroek naar Nieuweschans pas in 1993 voltooid werd.

De **A28** is de andere hoofdtransportas die het noorden met de rest van Nederland verbindt. Deze doorgaande weg loopt via Meppel, Hoogeveen, en Assen door naar Groningen. De A7 volgde voor het grootste deel de oude rijksweg. De A28 daarentegen wijkt daar op een aantal plaatsen van af. Te denken valt hierbij aan het weggedeelte tussen Meppel en Hoogeveen, en de aansluiting van de A28 op de N33 bij Assen. Deze wegvakken zijn in de jaren '70 nieuw aangelegd.

In een onderzoek van Hofstra Verkeersadviseurs (1991) werd voor acht wegvakken aan de 'buitengrenzen' van Noord-Nederland het aantal passerende vrachtauto's berekend. Verreweg de meeste vrachtauto's werden geregistreerd op de A28, op het meetpunt ten zuiden van Meppel. Op een gemiddelde werkdag in 1991 passeerden hier per etmaal zo'n 6600 vrachtauto's. Bij het meetpunt dat op de tweede plaats kwam, de A50 bij Lemmer, werden 2200 vrachtauto's geteld.

¹ de huidige A6, tot voor kort de A50.

De A7-A6 en de A28 zijn de hoofdtransportassen die het noorden verbinden met de rest van Nederland. Andere grote doorgaande wegen in Noord-Nederland met een meer regionale oriëntatie zijn:

- ✓ A31/N31: Afsluitdijk-Harlingen-Franeker-Leeuwarden-Drachten-Beilen-Emmen;
- ✓ A32/N32: Meppel-Steenwijk-Wolvega-Heerenveen-Leeuwarden;
- ✓ N33: Assen-Gieten-Veendam-Delfzijl;
- ✓ N34: Zwolle-Emmen-Gieten-aansluiting op A28 ten noorden van Assen;
- ✓ N37: aansluiting op A28 bij Hoogeveen-Emmen-Duitse grens;
- ✓ N41: Groningen-Delfzijl;
- ✓ N46: Groningen-Eemshaven;
- ✓ N355: Groningen-Leeuwarden;
- ✓ N366: Veendam-Stadskanaal-Ter Apel.

Het grootste deel van deze wegen was blijkens gegevens van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat al in 1970 in gebruik genomen, of kwam gedurende de jaren '70 gereed. In 1985 zijn weggedeelten van de N37 naar Emmen opengesteld.

Al met al is in Noord-Nederland, net als in de rest van Nederland, een dicht netwerk met doorgaande autowegen ontstaan. Op basis van de kaart van Noord-Nederland kan bepaald worden dat er op dit moment geen Noordnederlandse plaats met een wegvervoerderneming is die, althans hemelsbreed, verder dan 10 kilometer verwijderd is van een doorgaande autoweg.

Hoofdstuk 5 Beschrijving historisch lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen

5.1 Inleiding

Eén van de doelstellingen van dit onderzoek behelst het achterhalen van het lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen, in het heden en in het verleden. Zoals in paragraaf 3.3.1 te zien was, is het construeren van het *huidige* lokatiepatroon geen probleem. Het huidige bestand met wegvervoerondernemingen is in genoemde paragraaf op de kaarten 1 tot en met 3 afgebeeld. Gezien de beperkte beschikbaarheid van gedetailleerde gegevens *uit het verleden*, is het reconstrueren van historische kaarten voor de periode vanaf 1950 wèl problematisch gebleken. Over transportbedrijven die anno 1994 niet meer bestaan ontbreken gegevens omtrent de historische vestigingsplaats. De enige informatiebron voor data omtrent de historische vestigingsplaats van transportbedrijven uit Noord-Nederland bleek de schriftelijke enquête, die gehouden is onder de huidige ondernemers.

Het vervaardigen van historische kaarten met daarop het volledige bestand van wegvervoerondernemingen op verschillende tijdstippen in het verleden bleek derhalve niet mogelijk. In plaats daarvan zijn kaarten getekend met daarop het lokatiepatroon van de respondenten, dat wil zeggen bedrijven die anno 1994 nog bestaan. Dit is gedaan voor de jaren 1950, 1970 en 1990.

De veranderingen in de opeenvolgende kaarten worden veroorzaakt door twee factoren. Enerzijds *oprichting van nieuwe bedrijven*, en anderzijds *verhuizingen van reeds bestaande bedrijven*. In paragraaf 5.2 wordt in het kort bekeken in welke decennia na de tweede wereldoorlog de meeste van de huidige bedrijven opgericht zijn. In paragraaf 5.3 wordt het verplaatsingsgedrag van de huidige ondernemers in het verleden behandeld. De motieven die bij dit gedrag een rol hebben gespeeld komen in het volgende hoofdstuk aan de orde. De ruimtelijke neerslag van beide factoren, de gezamenlijke lokatie-geschiedenis van de huidige wegvervoerondernemingen, is weergegeven in paragraaf 5.5.

5.2 Jaar van oprichting van de huidige bedrijven

Het oprichtingsjaar van een transportonderneming kan op verschillende manieren vastgesteld worden. Te denken valt aan het moment van inschrijving bij de Kamer van Koophandel of het jaar waarin de eerste rijvergunning werd verkregen. In de enquête is gevraagd naar het jaar waarin de eerste vrachtauto door het bedrijf is aangeschaft. Deze vraag is slechts op één manier te interpreteren. Het jaar waarin de eerste vrachtauto werd aange-

schaft kan beschouwd worden als het oprichtingsjaar voor een wegvervoeronderneming, het jaar waarin daadwerkelijk met de transportactiviteiten begonnen werd. Uit onderstaande tabel kan opgemaakt worden in welke decennia de meeste van de huidige Noordnederlandse wegvervoerondernemingen opgericht zijn.

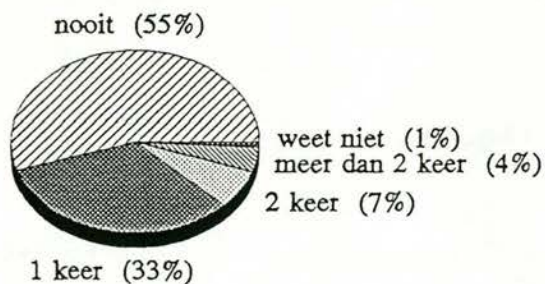
tabel 5.1 *Aantal opgerichte bedrijven per decennium (respondenten)*

decennium van oprichting	aantal ondernemingen	cumulatief, in %
voor 1950	200	31,1
1950-1959	41	37,5
1960-1969	79	49,8
1970-1979	83	62,7
1980-1989	117	80,9
1990-1994	123	100
totaal	643	100

Ruim 30% van de huidige bedrijven blijkt al voor 1950 te zijn opgericht. Wordt gekeken naar de decennia na de tweede wereldoorlog, dan zijn in de jaren tussen 1990 en 1994 de meeste bedrijven opgericht. De jaren '80 komen wat dat betreft op de tweede plaats. Veel van de huidige bedrijven bestaan derhalve nog maar sinds kort.

5.3 Verplaatsingsgedrag van de huidige ondernemers in het verleden

Afbeelding 12 *Aantal keren dat bedrijf verhuisd is*



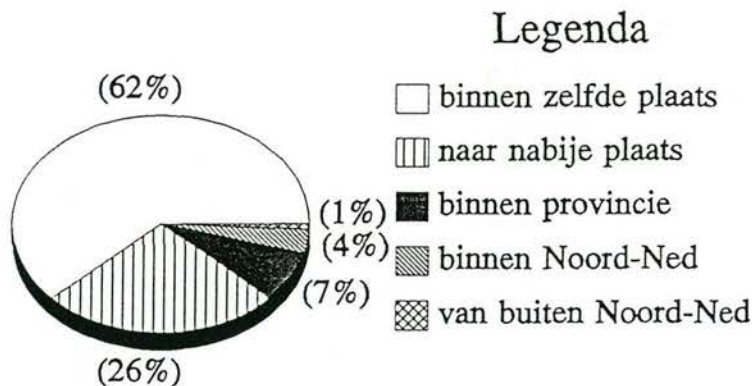
Desgevraagd verklaren 370 respondenten (55%) dat hun transportbedrijf sinds de oprichting nog nooit verhuisd is. Iets minder dan de helft van alle huidige Noordnederlandse wegvervoerondernemingen is minstens één maal verhuisd tijdens hun bestaan. Zo'n 33% van de ondernemingen is één keer verhuisd, 7% is twee maal verhuisd, en 4% is meer dan twee keer van vestigingslocatie veranderd (zie afbeelding 12).

5.3.1 Afstand waarover verhuizingen plaatsvonden

Als alle genoemde verhuizingen van de respondenten opgeteld worden, dan wordt een totaal van 380 verhuizingen geregistreerd. De verdeling van het aantal verhuizingen per provincie komt zeer sterk overeen met de verdeling van het aantal wegvervoerondernemingen per provincie. De verhuis-frequentie van transportondernemers in Groningen verschilt bijvoorbeeld niet sterk van die van collega's in Friesland en Drente.

Zoals in **afbeelding 13** te zien is, vinden de meeste verhuizingen plaats over zeer korte afstand. Zo'n 62% van de verhuizingen (235 gevallen) betrof verhuizingen binnen dezelfde plaats. In veel gevallen geven de respondenten aan dat het om een verhuizing gaat van het centrum naar de rand van het dorp/de stad. Vaak betreft het een verhuizing naar een bedrijfsterrein.

Afbeelding 13 Afstand waarover verhuisd wordt



Dit percentage van 62% geldt voor heel Noord-Nederland. Op het niveau van de provincies wordt weinig afgeweken van dit cijfer. In Friesland betreft 65% van de verhuizingen een verhuizing binnen dezelfde plaats. In Groningen en Drente zijn de cijfers respectievelijk 62% en 57%. In Drente zijn ondernemers met andere woorden iets minder gebonden aan de plaats van vestiging.

In 99 gevallen (26%) vond de verhuizing plaats naar een nabije plaats. Een plaats wordt als nabij beschouwd wanneer de plaats van bestemming binnen een straal van 10 kilometer (hemelsbreed) van de plaats van herkomst gelegen is. Gecombineerd met de verhuizingen binnen dezelfde plaats kan geconcludeerd worden dat Noordnederlandse wegvervoerondernemingen over een zeer beperkte afstand verhuizen: **88% van de verhuizers vindt een lokatie binnen een straal van 10 kilometer van de oude vestigingsplaats.**

Ruim 7% van de verhuizers verhuist binnen dezelfde provincie, echter over een grotere afstand dan 10 kilometer. Bij een kleine 4% van de verhuizingen wordt een provinciegrens overschreden. Van deze 14 verhuizingen betrof het desondanks in 9 gevallen een verhu-

zing binnen een straal van 10 kilometer. Een voorbeeld is een transportbedrijf dat verhuist van Roden (Drente) naar Leek (Groningen). Opvallend is dat geen van de 14 bedrijven die naar een andere Noordnederlandse provincie trokken uit de provincie Friesland afkomstig is.

Bij de resterende 4 verhuizingen (1%) gaat het om bedrijven die van origine niet uit een Noordnederlandse provincie komen. Twee huidige Friese bedrijven zijn afkomstig uit Zeeland en Utrecht, en twee Drentse bedrijven komen oorspronkelijk uit Overijssel (uit Steenwijk en Hardenberg).

5.3.2 Periode waarin verhuizingen plaatsvonden

De meeste verhuizingen van de respondenten vonden plaats in de jaren '80, getuige onderstaande tabel.

tabel 5.2 *Periode waarin verhuizing plaatsvond*

periode	aantal verhuizingen	cumulatief, in %
voor 1950	20	5,3
1950-1959	36	14,7
1960-1969	45	26,6
1970-1979	85	48,9
1980-1989	129	82,9
1990-1994	65	100
totaal	380	100

Wanneer het cijfer voor de periode januari 1990 tot maart 1994 met twee en een half vermenigvuldigd wordt, om een vergelijking mogelijk te maken, dan wordt voor de jaren '90 het aantal verhuizingen berekend van 163 verhuizingen. Benadrukt moet nogmaals worden dat het gaat om verhuizingen van de huidige bedrijven in het verleden. Over verhuizingen van bedrijven die inmiddels niet meer bestaan zijn geen gegevens beschikbaar.

5.3.3 Aantal verhuizingen en leeftijd van bedrijf

Het is evident dat oude bedrijven in het algemeen vaker verhuisd zullen zijn dan jonge bedrijven. Toch is het interessant om te kijken naar de categorie van bedrijven die in de jaren '90 opgericht zijn. In tabel 5.3 is het aantal keren dat een bedrijf verhuisd is afgezet

tegen het jaar van aanschaf van de eerste vrachtauto. De getallen in de tabel zijn de aantallen respondenten. De cijfers tussen haakjes zijn rij-percentages.

tabel 5.3 *Kruistabel tussen het aantal keren dat een bedrijf verhuisd is en het jaar van aanschaf eerste vrachtauto*

aantal keren dat bedrijf verhuisd is	jaar van aanschaf eerste vrachtauto				totaal
	voor 1950	1950-1969	1970-1989	vanaf 1990	
geen	67 (18.5)	58 (16.0)	134 (36.9)	104 (28.7)	363
één	85 (41.9)	49 (24.1)	55 (27.1)	14 (6.9)	203
twee	22 (52.4)	11 (26.2)	7 (16.7)	2 (4.8)	42
meer dan twee	22 (75.9)	2 (6.9)	4 (13.8)	1 (3.4)	29
weet niet	3 (60.0)	0 (0)	0 (0)	2 (40.0)	5
totaal	199 (31.0)	120 (18.7)	200 (31.2)	123 (19.2)	642

In de kruistabel wordt het beeld bevestigd dat oudere ondernemingen in het algemeen vaker verhuisd zijn: in de categorieën 'één', 'twee', en 'meer dan twee' worden de hoogste rij-percentages in de linker-kolommen gemeten. In de categorie jonge bedrijven (4 jaar of jonger) is 86% nog nooit verhuisd sinds de aanschaf van de eerste vrachtauto. Dit betekent dat 17 jonge bedrijven, ofwel 14% van de respondenten uit die categorie, wèl een keer verhuisd zijn gedurende het prille bestaan van de onderneming. Het zal gaan om bedrijven die, eens begonnen vanuit het woonhuis, uit hun jas zijn gegroeid.

5.3.4 Aantal verhuizingen en grootte van bedrijf

Een even voor de hand liggende hypothese is dat de huidige grote ondernemingen in het algemeen vaker verhuisd zullen zijn dan kleine bedrijven. Gedurende hun groei zullen grote bedrijven in het algemeen gedwongen zijn om te verhuizen als gevolg van ruimtegebrek of andersoortige problemen op de oude lokatie. In tabel 5.4 is in een kruistabel het aantal keren dat een bedrijf verhuisd is, afgezet tegen de huidige ondernemingsgrootte (in aantal trekkende eenheden).

tabel 5.4 *Kruistabel tussen het aantal keren dat een bedrijf verhuisd is en de huidige ondernemingsgrootte (in aantal trekkende eenheden)*

aantal keren dat bedrijf verhuisd is	grootte				totaal
	1-4 eenh.	5-9 eenh.	10-24 eenh.	≥25 eenh.	
geen	282 (68.1)	48 (36.9)	35 (40.2)	5 (12.5)	370
één	102 (24.6)	61 (46.9)	38 (43.7)	20 (50.0)	221
twee	18 (4.3)	13 (10.0)	8 (9.2)	7 (17.5)	46
meer dan twee	11 (2.7)	6 (4.6)	6 (6.9)	6 (15.0)	29
weet niet	1 (0.2)	2 (1.5)	0 (0)	2 (5.0)	5
totaal	414 (61.7)	130 (19.4)	87 (13.0)	40 (6.0)	671

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 87,40940
 Vrijheidsgraden = 6
 P-waarde = 0,00000

Tussen haakjes zijn de kolom-percentages vermeld. Van de bedrijven met 25 of meer trekkende eenheden is 87,5% minstens één keer verhuisd, voor de kleinste bedrijven is dit percentage 32%. Het blijkt dat grote bedrijven inderdaad vaker verhuisd zijn dan kleine bedrijven. Gedeeltelijk heeft dit te maken met het feit dat de kleinste bedrijven in veel gevallen ook de jongste bedrijven zijn (zie **Bijlage VIII**). In hoeverre kleine bedrijven minder (ruimte)problemen hebben gehad dan grote bedrijven wordt in het volgende hoofdstuk nader bekeken.

5.4 Evaluatie van de beschreven lokatiepatronen

Bij de kaarten die in de volgende paragraaf behandeld worden is een uitdrukkelijke waarschuwing op zijn plaats. Paragraaf 5.5 wordt daarom voorafgegaan met een woord over de beperkingen en tekortkomingen van de gebruikte gegevens. Veranderingen in het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen door de jaren heen worden veroorzaakt door enerzijds het saldo van opgerichte en opgeheven bedrijven ('geboorte' minus 'sterfte'), anderzijds door het saldo van in-migratie en uit-migratie. Over de migratie van transportbedrijven, c.q. het verhuispatroon, is voldoende gedetailleerde informatie verkregen middels de schriftelijke enquête. Hetzelfde geldt voor het aantal opgerichte bedrijven per plaats. Over de ruimtelijke spreiding van de 'sterfte' van transportbedrijven ontbreken echter gegevens op plaatselijk niveau.

Er zijn alleen gegevens beschikbaar over 'geboorte' en verhuizing van de huidige bedrijven. Aan de hand van deze twee factoren zijn de kaarten getekend die in dit hoofdstuk zijn gepresenteerd. Wanneer de opeenvolgende kaarten bekeken worden, kan

ten onrechte de indruk ontstaan dat het aantal wegvervoerondernemingen in de jaren na de tweede wereldoorlog toegenomen is.

Zoals in afbeelding 1 te zien was, is in de periode vanaf het eind van de jaren '60 tot heden het aantal Noordnederlandse wegvervoerondernemingen ongeveer gehalveerd. Deze ontwikkeling in het aantal bedrijven heeft het lokatiepatroon voor het grootste deel gevormd. Over deze ondernemingen is bij de vergunningverlenende instanties en Kamers van Koophandel onvoldoende informatie beschikbaar omtrent hun historische vestigingsplaats.

Met de beperkte beschikbare informatie zijn kaarten getekend met daarop het lokatiepatroon van de respondenten, dat wil zeggen bedrijven die anno 1994 nog bestaan. Dit is gedaan voor de jaren 1950, 1970, en 1990. De getoonde kaarten moeten derhalve slechts gezien worden als een indicatie van de ontwikkeling van het ruimtelijk patroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen.

5.5 Beschrijving van de veranderingen in het lokatiepatroon na 1950

5.5.1 Veranderingen tussen 1950 en 1970

De basis, van waaruit het huidige lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen zich na de tweede wereldoorlog heeft ontwikkeld, wordt gevormd door 200 bedrijven die al voor 1950 zijn opgericht. Deze bedrijven zijn, samen met de bedrijven die in 1950 zijn opgericht, afgebeeld op de kaart in **Bijlage IX-A**.

De plaats waar in 1950 al de meeste bedrijven/respondenten gevestigd waren, is Groningen (8 respondenten), gevolgd door Emmen (7). De derde plaats is Assen met 5 wegvervoerondernemingen. In Veendam, Hoogeveen en Bergum zijn 4 respondenten gevestigd.

Op de kaart in **Bijlage IX-B** is het aantal bedrijven per plaats voor het jaar 1970 getekend. Weer neemt de stad Groningen de koppositie in, nu met 12 bedrijven. Emmen volgt met 8 wegvervoerondernemingen.

In de periode tussen 1950 en 1970 verhuisden 81 van de respondenten. Zoals te zien was in afbeelding 13, geschiedde verreweg het grootste deel van de verhuizingen binnen dezelfde plaats. De verhuizingen hebben derhalve vooral verandering teweeggebracht in het lokatiepatroon op de lokale schaal. Op de getekende kaarten van Noord-Nederland zijn deze veranderingen grotendeels onzichtbaar.

De grootste veranderingen in het lokatiepatroon tussen 1950 en 1970 zijn in tabel 5.5 op een rij gezet. De plaatsen met een toename in het aantal wegvervoerondernemingen zijn hier vermeld.

tabel 5.5 *Plaatsen met de grootste toename in het aantal wegvervoerondernemingen tussen 1950 en 1970*

Groningen	+4
Bolsward, Stadskanaal, Veendam, en Winschoten	+3
Beerta, Buitenpost, De Wijk, Drachten, Franeker, Hoogeveen, Hoogezand-Sappemeer, Joure, Surhuisterveen, Ter Apel, en Uithuizermeeden	+2

In dezelfde periode werden 120 van de huidige responderende bedrijven opgericht. Deze ontwikkeling is wel te zien op de kaart van 1970. Het aantal stippen is toegenomen ten opzichte van de kaart uit 1950. Er is geen duidelijk ruimtelijk patroon in deze ontwikkeling te ontdekken. De oprichtingen vonden zeer verspreid over Noord-Nederland plaats, niet geconcentreerd in bepaalde plaatsen. Het is niet verwonderlijk dat in een relatief grote stad als Groningen de absolute toename van het aantal bedrijven het grootst is. De toename met twee transportbedrijven in kleine plaatsen als Beerta, Buitenpost en De Wijk is wellicht meer verrassend. Aan de andere kant gaat het echter om zulke kleine aantallen, dat het te ver gaat om daar welke conclusie dan ook aan te verbinden.

5.5.2 Veranderingen tussen 1970 en 1990

In **Bijlage IX-C** is een kaart met de vestigingsplaatsen van de respondenten voor 1990 getekend. Tussen 1970 en 1990 werden 200 van de responderende bedrijven opgericht. Er vonden in die periode 214 verhuizingen van respondenten plaats. De onderstaande tabel laat zien in welke plaatsen deze toename van het aantal respondenten vooral tot stand kwam.

tabel 5.6 *Plaatsen met de grootste toename in het aantal wegvervoerondernemingen tussen 1970 en 1990*

Groningen	+7
Emmen	+6
Heerenveen, Hoogeveen, en Stadskanaal	+5
Drachten, Gieten, Ruinerwold, en Scheemda	+4
De Wijk, Emmercompascuum, Giekerk, Harlingen, Oenkerk, Siddeburen, Sneek, Workum	+3

In deze plaatsen werden in de jaren tussen 1970 en 1990 de meeste bedrijven opgericht. Groningen en Emmen hebben een relatief groot inwonertal. Er zullen in die plaatsen derhalve ook, in absolute cijfers, veel ondernemers zijn die het initiatief nemen om een transportbedrijf op te richten. Door de hoge positie van beide steden in bovenstaande tabel wordt deze verwachting bevestigd. Na Groningen en Emmen komen enkele middelgrote plaatsen als Heerenveen, Hoogeveen, en Stadskanaal met een toename van 5 bedrijven, gevolgd door enkele kleinere plaatsen.

5.6 Het lokatiepatroon anno 1994

5.6.1 Inwonertal in relatie tot aantal wegvervoerondernemingen

Het lijkt er niet op dat de ondernemersinitiatieven tot bedrijfsoprichting precies evenredig verdeeld zijn over de plaatsen van Noord-Nederland (naar rato van het inwonertal). Eerder nog lijkt deze relatie omgekeerd te zijn: in kleine plaatsen zijn onevenredig veel ondernemers die het initiatief nemen tot het oprichten van een transportbedrijf. In **Bijlage X** is een Chi-kwadraatanalyse uitgevoerd om deze veronderstelling te toetsen. De toets heeft betrekking op de 90 *gemeenten* van Noord-Nederland. De nul-hypothese (H_0) luidt dat het aantal wegvervoerondernemingen in 1994 evenredig verdeeld is over de gemeenten van Noord-Nederland naar rato van het inwonertal. De p-waarde voor de nul-hypothese ligt tussen 0,01 en 0,025. Dit betekent dat, bij een significantie-niveau van 0,05, de nul-hypothese verworpen wordt. In gemeenten met minder dan 10.000 inwoners zijn meer dan evenredig veel wegvervoerondernemingen gevestigd.

5.6.2 Ligging ten opzichte van autowegennet

De relatief grote toename tussen 1970 en 1990 van het aantal bedrijven in plaatsen als Gieten, Ruinerwold, Scheemda, en De Wijk is opmerkelijk. Een gemeenschappelijk kenmerk van deze plaatsen is dat ze gelegen zijn nabij een kruising van grote doorgaande autowegen. Voor deze plaatsen kan de aanleg/uitbreiding van de grote autowegen gedurende de jaren '70 en '80 een prikkel zijn geweest. Als de grote autowegen (zoals opgesomd in par. 4.5) waaraan deze plaatsen liggen, niet aangelegd waren, zou het aantal opgerichte bedrijven in deze gemeenten wellicht lager zijn geweest.

De stelling dat ligging aan een kruising van grote autowegen de vestiging van veel wegvervoerondernemingen tot gevolg heeft, is als volgt geoperationaliseerd en getoetst. Per gemeente is het aantal wegvervoerondernemingen anno 1994 vastgesteld. Voor de definitie van 'veel' wegvervoerondernemingen is (arbitrair) gekozen voor een grens van meer of minder dan 5 wegvervoerondernemingen per gemeente. Tevens is op basis van de kaart van Noord-Nederland voor elke gemeente de ligging ten opzichte van het autowegennet beoordeeld.

tabel 5.7 *Aantal wegvervoerondernemingen per gemeente en het al dan niet gelegen zijn nabij een kruising van grote autowegen*

aantal ondernemingen per gemeente	ligging gemeente		totaal
	nabij kruising	niet nabij kruising	
0 tot 5	11	11	22
5 of meer	48	20	68
totaal	59	31	90

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 3.12032
 Vrijheidsgraden = 1
 P-waarde = 0.07732

De chi-kwadraatanalyse wijst uit dat er geen statistisch verband tussen de twee variabelen kan worden aangetoond (wanneer $\alpha = 0.05$). De hypothese, dat ligging nabij een kruising van grote autowegen 'veel' wegvervoerondernemingen in de gemeente impliceert, moet derhalve verworpen worden.

Hoofdstuk 6 Mogelijke verklaringen voor de gevonden lokatiepatronen

6.1 Inleiding

De ontwikkeling van het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen komt tot stand als gevolg van ‘sterfte’, ‘geboorte’, en *verplaatsing* van transportondernemingen. In het inleidende hoofdstuk was te lezen dat het aantal Noordnederlandse wegvervoerondernemingen in de periode tussen 1970 en 1990 ongeveer gehalveerd is. In hoofdstuk 5 is echter gebleken dat de ruimtelijke gevolgen van deze massale ‘sterfte’ niet meer te achterhalen zijn. De ‘geboorte’ van nieuwe bedrijven vond zeer verspreid over Noord-Nederland plaats, terwijl verhuizing van bestaande transportondernemingen grotendeels beperkt bleef tot verplaatsingen over zeer korte afstand.

In paragraaf 6.2 worden enkele ideeën aangedragen ter verklaring van de ruimtelijk zeer verspreide ‘geboorte’ van wegvervoerondernemingen. De rest van het hoofdstuk is gewijd aan de bespreking van de motieven die een rol hebben gespeeld bij de verhuizingen van bestaande bedrijven. In de schriftelijke enquête is gevraagd naar de belangrijkste beweegredenen voor transportondernemers om met hun bedrijf te verhuizen. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen ‘*push*’-factoren (redenen om de oude lokatie te verlaten) en ‘*pull*’-factoren (redenen om te kiezen voor de huidige lokatie). Eerst wordt in paragraaf 6.3 beschreven welke *push*- en *pull*-factoren van belang zijn geweest bij verhuizingen in het verleden. Vervolgens wordt getracht deze factoren te relateren aan elkaar en aan andere variabelen zoals bedrijfsgrootte.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met de behandeling van de verplaatsingsplannen die de huidige beroepsgoederenvervoerders hebben voor de toekomst. Gekeken wordt naar het aantal en het type bedrijven dat van plan is de huidige lokatie te verlaten. Ook komen de motieven van de voorgenomen verhuizingen aan de orde.

6.2 Ruimtelijke spreiding in oprichting van wegvervoerondernemingen

Het aanbod van wegvervoersdiensten is sterk versplinterd is over een groot aantal, meest kleine, transportbedrijven. Dat wil zeggen, er zijn veel aanbieders (en vragers) van vervoerdiensten met allen een zeer beperkte marktmacht. Waardoor is er nu zo’n sterke spreiding in het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen?

Blijkbaar ontbreekt voor wegvervoerondernemingen de noodzaak tot clustering in bepaalde plaatsen. Om transportactiviteiten te kunnen verrichten is het voor wegvervoerondernemingen niet nodig om geconcentreerd te zijn in bepaalde plaatsen. Het productie-apparaat van

een transportonderneming is immers mobiel, en kan verplaatst worden naar de wens van de verlader. Daarnaast blijken veel transportondernemers hun belangrijkste verlader in de directe omgeving te kunnen vinden (zie par. 3.2.4). Om aan werk te komen is verhuizen naar een cluster van vragers van vervoerdiensten niet noodzakelijk.

De sterke spreiding in het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen heeft te maken met het **afgeleide karakter van de vraag naar vervoer**. Dat wil zeggen: "*De vraag naar vervoer ontleent zijn nut niet aan de verplaatsingen zelf, maar aan de activiteiten die door die verplaatsingen mogelijk worden.*" (De Wit en Van Gent, p.18, 1986). Volgens De Wit en Van Gent manifesteert het afgeleide karakter van de vraag naar vervoersdiensten zich niet alleen in een sterke onregelmatigheid van de vraag *in de tijd*, maar, belangrijker in het verband van dit onderzoek, ook in een onregelmatige *ruimtelijke* verdeling van de vervoervraag. De vraag naar vervoer is met andere woorden ruimtelijk zeer gespreid.

Uit tabel 3.3 kwam naar voren dat ongeveer 90% van de Noordnederlandse beroepsgoederenvervoerders transportactiviteiten verricht voor één of meer vaste verladers. Het beroepsgoederenvervoer over de weg is derhalve *functioneel* sterk verbonden met, c.q. afhankelijk van, het verladerende bedrijfsleven. Deze relatie blijkt zich echter ook te vertalen in een sterke *ruimtelijke* verbondenheid tussen wegvervoerondernemingen en verladers. Aan het eind van sub-paragraaf 3.2.4 is geconstateerd dat voor driekwart van de transportbedrijven de belangrijkste verlader binnen een straal van 50 kilometer gevestigd is. Dit is een belangrijke aanwijzing voor het feit dat het gespreide lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen (*het aanbod van vervoerdiensten*) sterk samenhangt met de ruimtelijk gespreide vraag naar transportdiensten.

Zoals eerder al naar voren kwam zijn er zeer veel kleine wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland. Ondanks de trend naar schaalvergroting die jaren geleden in gang is gezet, beschikt op dit moment toch nog 64% van de wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland over minder dan 5 vrachtauto's. Blijkbaar weten deze kleine bedrijven op één of andere manier hun plek op de vervoersmarkt te veroveren. Hoe marginaal het bestaan van sommige transportbedrijven ook mag zijn, kleine bedrijven kunnen toch overleven in de huidige marktomstandigheden. Bovendien worden er naast de vele bedrijven die niet overleven, nog steeds nieuwe, kleine, bedrijven geboren. Immers, tabel 3.1 laat zien dat een kleine 20% van de huidige wegvervoerondernemingen na 1 januari 1990 opgericht is. Blijkbaar is de drempel tot de markt van het beroepsgoederenvervoer over de weg laag.

Er blijken geen onoverkomelijke drempels van welke aard dan ook te zijn. Niet van institutionele aard, bijvoorbeeld een beperkend vergunningenbeleid, maar ook niet van financiële aard. Voor iemand een transportbedrijf kan starten, moet voldaan worden aan de volgende voorwaarden, krachtens de Wet Goederenvervoer over de Weg (WGW) uit 1992:

- ✓ *vakbekwaamheid*: een ondernemer moet beschikken over de benodigde vakdiploma's;
- ✓ *kredietwaardigheid*: een ondernemer moet beschikken over voldoende financiële middelen;
- ✓ *betrouwbaarheid*: een ondernemer moet een bewijs van goed gedrag overleggen.

Deze voorwaarden zijn niet gebonden aan een bepaalde plek in de ruimte. Wanneer aan deze voorwaarden is voldaan kan een ondernemer in principe overal een transportbedrijf starten. Voor veel ondernemers zal het geen probleem zijn een transportbedrijf te beginnen vanaf de lokatie van het woonhuis.

Naast de genoemde voorwaarden voor het oprichten van een transportbedrijf is voor het uitoefenen van transportactiviteiten toegang tot het wegennet noodzakelijk. Aan deze basisvoorwaarde wordt in een ontwikkeld land als Nederland nagenoeg overal voldaan. Zoals aan het eind van hoofdstuk 4 is geconstateerd, is er in de loop der jaren een zeer dicht netwerk van autowegen ontstaan. Er zullen zeer weinig plaatsen zijn die niet met de auto te bereiken zijn. Als gevolg hiervan kunnen er overal waar er maar ondernemersinitiatieven ontplooid worden, zelfs in de kleinste dorpen, transportondernemingen ontstaan. De ruimtelijke concentratie die in andere bedrijfstakken is opgetreden heeft zich niet voorgedaan in het beroepsgoedervervoer over de weg. Als voorbeeld kan dienen de inkrimping in de zuivelindustrie. Terwijl de zuivelfabrieken steeds meer geconcentreerd werden in bepaalde plaatsen, is het lokatiepatroon van R.M.O.-bedrijven sterk verspreid gebleven. De meeste transportbedrijven blijven gevestigd in de kleine plaatsen waar ze opgericht zijn.

6.3 *Push*- en *pull*-factoren bij de laatste verhuizing

Voor startende wegvervoerders zal de lokatiekeuze niet aan de orde zijn. Doorgaans zullen ze beginnen waar ze al zitten, namelijk het woonadres. Voor bestaande bedrijven die willen of moeten verhuizen is de keuze van een lokatie wel van belang. De verschillende motieven die een rol kunnen spelen bij de verplaatsing van een transportbedrijf worden in de volgende paragraaf behandeld.

6.3.1 *Push*-factoren

Verreweg het belangrijkste motief om te verhuizen is ruimtegebrek (zie tabel 6.1). Bijna 73% van de ondernemers die al eens verhuisd zijn geeft aan dat één of andere vorm van ruimtegebrek de reden was om de oude lokatie te verlaten. Deze *push*-factor kan uitgesplitst worden in drie componenten:

- ✓ *onvoldoende parkeerruimte transportmaterieel*: 184 respondenten (63,2%);
- ✓ *onvoldoende ruimte voor kantoor, werkplaats, etc.*: 118 respondenten (40,5%);
- ✓ *onvoldoende ruimte voor op- en overslag van lading*: 116 respondenten (39,9%).

tabel 6.1 *Push-factoren bij de laatste verhuizing*

verhuismotieven (push-factoren)	aantal respondenten	% van de verhuizers
onvoldoende ruimte	212	72,9
problemen met bereikbaarheid/verkeersontsluiting	68	23,4
persoonlijke omstandigheden	53	18,2
gemeentelijk beleid	36	12,4
problemen met geluidshinder/hinderwetvergunning	34	11,7
ligging ten opzichte van verlader	24	8,2
veranderingen in de bedrijfsvoering	23	7,9
overig	17	5,8

De belangrijkste component van het ruimte-probleem, het parkeerprobleem, blijkt zich significant meer voor te doen bij de grote ondernemingen ($\alpha = 0,05$). In de onderstaande kruistabel is te zien dat in de categorie van '25 of meer' trekkende eenheden het hoogste percentage wordt gemeten.

tabel 6.2 *Relatie tussen parkeerproblemen en ondernemingsgrootte*

ondernemingsgrootte (aantal trekkende eenheden)	aantal verhuizers met parkeerproblemen
1 tot 5	62 (48,4)
5 tot 10	58 (73,4)
10 tot 25	35 (68,6)
25 of meer	29 (87,9)
totaal	184 (63,2)

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 24,83630
 Vrijheidsgraden = 3
 P-waarde = 0,00002

Toch is ook het percentage van 48,4% in de categorie van kleine bedrijven ('1 tot 5 eenheden') niet laag te noemen. Ook kleine bedrijven hebben problemen met het parkeren van het eigen transportmaterieel. Te denken valt aan de problemen van bedrijven die in een woonwijk gevestigd zijn.

Na de ruimte-problemen volgen problemen die te maken hebben met de bereikbaarheid of de verkeersontsluiting van de bedrijfslokatie. Bijna een kwart van de verhuizers had hier mee te kampen. Via de telefoon werd bijvoorbeeld van één transportondernemer vernomen dat het woonhuis helemaal niet met de vrachtauto en oplegger bereikt kon worden. Een Friese ondernemer klaagde dat hij door afsluiting van een afrit van de N32 in de problemen was gebracht.

Voor 18,2% van de verhuizers speelden persoonlijke omstandigheden een rol bij de beslissing de oude lokatie te verlaten. Te denken valt aan veranderingen in de burgerlijke staat, of de keuze voor een ander woonhuis. Geheel volgens verwachting spelen dergelijke motieven vooral een rol bij de kleine familiebedrijven. Overigens mag er van uitgegaan worden dat in werkelijkheid dergelijke factoren een grotere rol spelen dan op basis van dit cijfer geconcludeerd kan worden. Het is een bekend gegeven dat, als er naar gevraagd wordt, bij sommige respondenten de neiging bestaat beslissingen achteraf te rationaliseren (Leus, p.82, 1990).

Een vierde groep van beweegredenen die aanleiding waren voor transportondernemers om te verhuizen betreft problemen van institutionele aard. Ruim 12% van de ondernemers verklaarde problemen te hebben ondervonden door gemeentelijk beleid. Dit hoge cijfer was reden om enkele ondernemers telefonisch te benaderen. Eén ondernemer was op basis van het gemeentelijke bestemmingsplan gedwongen het bedrijf te verplaatsen, terwijl een andere beroepsvervoerder geen waardering kon opbrengen voor de aanleg van een mini-rotonde. Ook bij Transport & Logistiek te Drachten blijken dergelijke klachten van ondernemers wel eens binnen te komen. TLN vervult in deze gevallen een adviserende en bemiddelende rol.

Ruim dertig ondernemers zeggen in het verleden te zijn verhuisd (onder andere) wegens problemen met geluidshinder en/of de hinderwetvergunning. Het gaat daarbij vooral om grotere ondernemingen, zoals in onderstaande tabel te zien is.

tabel 6.3 *Relatie tussen problemen met geluidshinder/hinderwetvergunning en ondernemingsgrootte*

ondernemingsgrootte (aantal trekkende eenheden)	aantal verhuizers met problemen geluidshinder/hinderwet
1 tot 5	5 (3,9)
5 tot 10	9 (11,4)
10 tot 25	12 (23,5)
25 of meer	8 (24,2)
totaal	34 (11,7)

Bedrijven met meer dan twee trekkende eenheden moeten over een hinderwetvergunning (tegenwoordig milieubeheervergunning geheten) beschikken. Wellicht komen daarom

dergelijke problemen bij grotere ondernemingen meer voor dan bij kleine transportbedrijven. Bovendien zullen kleinere bedrijven minder snel hinder veroorzaken, waardoor wellicht gemakkelijker een vergunning verkregen kan worden.

De lijst met *push*-factoren wordt besloten met een tweetal motieven van bedrijfs-economische aard. De ligging ten opzichte van verlader(s) en veranderingen in de bedrijfsvoering zijn beide voor zo'n 8% van de ondernemers aanleiding geweest om te verhuizen. Bij de categorie 'overig' (5,8%) worden genoemd: financiële problemen, brand, en onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden. Opvallend is tenslotte dat slechts één respondent de categorie '*hoge lasten ten aanzien van de grond*' aankruiste. Blijkbaar is de prijs van of de belasting op de grond geen probleem voor wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland.

6.3.2 Pull-factoren

Aan een nieuwe lokatie zijn kenmerken verbonden die voor de ondernemer reden zijn voor die nieuwe vestigingslokatie te kiezen. Op het enquête-formulier is gevraagd naar de motieven die een rol hebben gespeeld bij de keuze voor een lokatie. De resultaten worden in de volgende tabel gepresenteerd.

tabel 6.4 *Pull-factoren bij de laatste verhuizing*

verhuismotieven (pull-factoren)	aantal respondenten	% van de verhuizers
voldoende ruimte	228	78,4
goede bereikbaarheid	123	42,6
persoonlijke omstandigheden	60	20,8
gunstige grondprijs	52	18,0
ligging ten opzichte van verladers	36	12,5
nabijheid van andere transport- en distributiebedrijven	8	2,8
overig	18	6,2

Dit zijn de tegenhangers van de *push*-factoren uit tabel 6.1. Logischerwijs komen hier dezelfde factoren weer naar boven. Ten eerste wordt een lokatie gezocht en gevonden waar voldoende ruimte voorhanden is. Wanneer de *pull*-factor '*voldoende parkeerruimte*' in een kruistabel afgezet wordt tegen de *push*-factor '*onvoldoende parkeerruimte*' dan blijkt de relatie tussen *push*- en *pull*-factoren inderdaad sterk te zijn (zie **Bijlage XI**). De grootste rij-percentages staan op de diagonaal. Desondanks zijn er toch nog 15 respondenten, die op de oude lokatie problemen hadden met parkeerruimte, en die een lokatie kiezen zonder dat '*voldoende parkeerruimte*' een uitgesproken *pull*-factor is. Hetzelfde beeld wordt verkregen wanneer de andere corresponderende *push*- en *pull*-factoren tegen elkaar in een kruistabel worden afgezet.

Opmerkelijk is het hoge percentage van de *pull*-factor 'goede bereikbaarheid': 42,6%. In tabel 6.1 was het aandeel van de *push*-factor 'problemen met de bereikbaarheid' slechts 23,4%. Bij bijna een kwart van de verhuizers is de ontevredenheid over de bereikbaarheid van de bedrijfslokatie een directe aanleiding geweest om die lokatie te verlaten. Bij de keuze voor een nieuwe lokatie is een goede bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde.

Opnieuw spelen persoonlijke omstandigheden een relatief belangrijke rol bij de keuze voor een nieuwe lokatie (20,8%). Het betreft in de meeste gevallen dezelfde (kleine) ondernemers die zich al eerder bij het verlaten van de oude lokatie lieten leiden door persoonlijke omstandigheden. Overigens zullen ondernemers in de praktijk dit onderscheid tussen *push*- en *pull*-factoren niet maken.

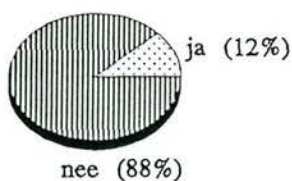
Verrassend is de hoge positie van de *pull*-factor 'gunstige grondprijis', te meer omdat hoge grondlasten voor slechts één ondernemer reden waren een lokatie te verlaten. Wanneer ondernemers eenmaal op een bepaalde lokatie gevestigd zijn, is de grond al gekocht, en worden de grondprijis en bijkomende kosten niet meer als problematisch beschouwd. Een gunstige grondprijis is echter wel degelijk voor veel ondernemers een belangrijke factor voor de keuze van een nieuwe lokatie.

De ligging ten opzichte van de verlader(s) is voor 36 ondernemers (12,5%) een argument om te kiezen voor de nieuwe lokatie, terwijl de nabijheid van andere transportbedrijven voor slechts 8 bedrijven (2,8%) een belangrijke overweging is. Vooral voor kleine ondernemingen zou verwacht mogen worden dat dit agglomeratie-effect een factor van belang is. Veel kleine ondernemingen werken immers als charter voor een grote transportonderneming. Er zijn echter maar vier kleine bedrijven, met 1 tot 5 trekkende eenheden, die de nabijheid van andere transportbedrijven als een belangrijke overweging beschouwen.

6.4 Verplaatsingsplannen bij de huidige wegvervoerondernemingen

6.4.1 Aantal Noordnederlandse ondernemingen met verplaatsingsplannen

Afbeelding 14 Verplaatsingsplannen



Op dit moment (voorjaar 1994) hebben 79 respondenten plannen om met hun bedrijven te verhuizen (zie afbeelding 14). Zo'n 42% van de ondernemers die zeggen verplaatsingsplannen te hebben, verklaren deze plannen in 1994 of in 1995 te gaan realiseren. Bij deze ondernemers zijn de verhuisplannen dus concreet. De overige ondernemers weten nog niet precies wanneer ze gaan verhuizen, wachten voorsnog af tot een en ander financieel mogelijk is, spreken in termen van 'zo spoedig mogelijk', of hebben plannen voor de verdere toekomst.

6.4.2 *Push*-factoren bij de huidige verplaatsingsplannen

Net als bij verhuizingen in het verleden is ruimtegebrek wederom verreweg de belangrijkste drijfveer om de huidige lokatie te verlaten (68,3%). Met betrekking tot andere *push*-factoren treden er echter opmerkelijke verschillen op tussen het heden en verleden (zie tabel 6.5).

tabel 6.5 *Push*-factoren bij de huidige verplaatsingsplannen

verhuismotieven (<i>push</i> -factoren)	aantal respondenten	% van de toekomstige verhuizers
onvoldoende ruimte	54	68,3
problemen met bereikbaarheid/verkeersontsluiting	24	30,4
problemen met geluidshinder/hinderwetvergunning	24	30,4
gemeentelijk beleid	23	29,1
ligging ten opzichte van verlader	10	12,7
persoonlijke omstandigheden	6	7,6
veranderingen in de bedrijfsvoering	3	3,8
overig	8	10,1

De grootste verandering in procenten treed op bij de factor '*problemen met geluidshinder/hinderwetvergunning*'. Bij verhuizingen in het verleden was deze factor in 11,7% van de gevallen van belang. Bij de huidige verplaatsingsplannen is dit maar liefst 30,4%. Hier blijkt de aanscherping van het milieubeleid in de laatste jaren effect te sorteren. Er worden strengere eisen aan de transportbedrijven gesteld. Als gevolg hiervan zien steeds meer wegvervoerondernemingen zich gedwongen op zoek te gaan naar een andere lokatie.

Een *push*-factor die eveneens aan belang heeft gewonnen is het gemeentelijk beleid. Een kleine 30% van de ondernemers die op dit moment van plan zijn te verhuizen vindt dat het beleid van de gemeente een motief is om te verhuizen. Zo zijn er minstens twee ondernemers die moeten wijken ten behoeve van woningbouw. De betrokken gemeenten hebben door een wijziging van het bestemmingsplan bedrijfsvestiging onmogelijk gemaakt. In de extra uitgave van het weekblad 'Transport en Logistiek' over de vestigingsproblematiek van transportbedrijven kwam al naar voren dat gemeenten de aanwezigheid van transportbedrijven vaak als negatief ervaren: "*Dit wordt veroorzaakt doordat deze relatief veel ruimte nodig hebben. Daar tegenover staat slechts een geringe werkgelegenheid per hectare grond en er zijn veel knelpunten bij de reeds gevestigde transportondernemingen*" (Transport & Logistiek, nummer 2, 21 oktober 1993). Deze knelpunten hebben vaak betrekking op lokatiegebonden problemen.

In paragraaf 3.3.3 is reeds het algemene waarde-oordeel van ondernemers over hun huidige lokatie behandeld. In tabel 6.6 zijn deze gegevens gerelateerd aan de zojuist besproken verplaatsingsplannen.

tabel 6.6 Verband tussen het waarde-oordeel over huidige lokatie en eventuele verplaatsingsplannen

algemeen waarde-oordeel huidige vestigingslokatie	verplaatsingsplannen		rijtotaal
	ja	nee	
onvoldoende	50 (57,5)	37 (42,5)	87
voldoende	15 (7,0)	200 (93,0)	215
goed	13 (3,8)	326 (96,2)	339
kolomtotaal	78 (12,2)	563 (87,8)	641

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 194,51446
 Vrijheidsgraden = 2
 P-waarde = 0,00000

Analyse wijst uit dat er een verband is tussen het algemene waarde-oordeel en het hebben van verplaatsingsplannen. Het meest opmerkelijke cijfer uit bovenstaande tabel is dat 42,5% van de ontevreden ondernemers toch blijven zitten waar ze zitten, of tenminste geen verplaatsingsplannen hebben. Telefonisch verklaarde één van hen met onoverkomelijke barrières te maken te hebben. Verhuizing naar een betere lokatie was financieel niet haalbaar. Persoonlijke omstandigheden speelden ook een rol.

In **Bijlage XII** is tenslotte het verband onderzocht tussen ondernemingsgrootte en het hebben van verplaatsingsplannen. Hieruit komt naar voren dat procentueel de meeste verplaatsingsplannen voorkomen bij middelgrote ondernemingen: in de categorie bedrijven met 10 tot 25 trekkende eenheden heeft 20% op dit moment verplaatsingsplannen. Het laagste percentage wordt gemeten bij de kleinste bedrijven. In de grootteklasse van 1 tot 5 eenheden heeft slechts 9,2% verhuisplannen. In de tabellen 6.2 en 6.3 was al gebleken dat voor kleine ondernemers in het verleden ruimte-problemen en problemen met geluidshinder procentueel minder vaak redenen waren om te verhuizen. Het zou echter ook zo kunnen zijn dat kleine ondernemers minder verplaatsingsplannen hebben dan grotere ondernemingen als gevolg van de doorgaans beperkte financiële mogelijkheden bij deze bedrijven.

Hoofdstuk 7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Inleiding

In dit laatste hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies van dit onderzoek behandeld. Puntsgewijs wordt eerst voor de drie kernvragen uit de vraagstelling (paragraaf 1.3) een antwoord geformuleerd. Vervolgens worden de vier aanvullende onderzoeksvragen die in dezelfde paragraaf gesteld zijn behandeld. Het hoofdstuk wordt besloten met enkele aanbevelingen.

7.2 Conclusies

7.2.1 Lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen tussen 1950 en 1994

Door de beperkte beschikbaarheid van historische gegevens over het lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen bleek het onmogelijk te zijn kaarten met volledige historische lokatiepatronen te vervaardigen. De schriftelijke enquête heeft gegevens opgeleverd over het oprichtingsjaar van de huidige wegvervoerondernemingen en de jaren waarin de huidige bedrijven eventueel verhuisd zijn. De op basis van deze gegevens gemaakte historische kaarten kunnen slechts een indicatie geven over hoe het lokatiepatroon er door de jaren heen heeft uit gezien.

Zeker is dat het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen door de jaren heen ruimtelijk zeer versnipperd is geweest. Er lijkt nauwelijks sprake te zijn van enige ruimtelijke concentratie. Enerzijds nemen de plaatsen met veel inwoners, zoals Groningen en Emmen, logischerwijs een leidende positie in als het gaat om het absolute aantal wegvervoerondernemingen per plaats. Anderzijds zijn er in allerlei kleine plaatsen relatief veel wegvervoerondernemingen gevestigd. In kleine gemeenten (< 10.000 inwoners) zijn onevenredig veel ondernemers die het initiatief hebben genomen tot het oprichten van een transportbedrijf.

Het huidige lokatiepatroon van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen kon wèl volledig in kaart worden gebracht. Weer is de belangrijkste conclusie dat het lokatiepatroon van transportbedrijven een grote spreiding vertoont, als gevolg van het feit dat het aanbod van wegvervoerdiensten versnipperd is over een groot aantal ondernemingen. Er lijkt bijna geen dorp of stad te zijn in Noord-Nederland waar geen transportonderneming gevestigd is. Wanneer het aantal wegvervoerondernemingen per 10.000 inwoners wordt berekend dan blijkt voor een aantal kleine plaatsen dit cijfer hoog uit te vallen. Voorbeelden zijn Gieten, Muntendam, De Wijk, Nieuw-Amsterdam, Ruinerwold, Schoonoord,

Heeg, en Giekerk. Voor een aantal van deze plaatsen zou het hoge relatieve aantal transportbedrijven te maken kunnen hebben met de goede ligging van deze plaatsen ten opzichte van grote autowegen. Een voorbeeld bij uitstek is een plaats als Gieten. Deze plaats is gelegen bij een kruising van de N33 en N34. Een statistisch verband kon echter niet worden aangetoond.

Een kaart met daarop het huidige aantal trekkende eenheden per plaats laat wèl een zekere concentratie zien in bepaalde plaatsen. Plaatsen die op deze kaart een hoge positie innemen dankzij de aanwezigheid van één of enkele grote wegvervoerondernemingen zijn: Veendam, Noordhorn, Winschoten, Surhuisterveen, Coevorden, en Stroobos. De plaatsen Groningen, Emmen, Stadskanaal, Heerenveen, en Meppel scoren daarentegen hoog als gevolg van een optelsom van een groot aantal transportbedrijven.

7.2.2 Veranderingen in het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen

De dynamiek in het lokatiepatroon wordt bepaald door 'sterfte', 'geboorte', en verhuizing van wegvervoerondernemingen. Uit cijfers van het CBS blijkt dat het aantal bedrijven in het beroepsgoederenvervoer over de weg sinds het eind van de jaren '60 drastisch is gedaald als gevolg van een massale 'sterfte' onder met name kleine transportbedrijven. Hoe selectief dit saneringsproces in de ruimte is geweest, valt niet meer na te gaan. Op basis van de enquête-gegevens is een indicatie verkregen over het ruimtelijke 'geboorte-' en verhuispatroon van de huidige ondernemers in het beroepsgoederenvervoer over de weg in Noord-Nederland.

Tussen 1950 en 1970 zijn 120 van de huidige responderende bedrijven opgericht, terwijl 81 van de respondenten in die periode met hun bedrijf verhuisd zijn. De plaatsen met de grootste toename van het aantal responderende wegvervoerondernemingen in deze periode zijn Groningen, Bolsward, Stadskanaal, Veendam, en Winschoten. Het gaat echter om kleine absolute veranderingen. De oprichting van bedrijven is verspreid over tal van kleinere plaatsen.

Tussen 1970 en 1990 werden 200 van de responderende bedrijven opgericht, en 214 bestaande ondernemingen waren van vestigingslocatie veranderd. In absolute cijfers werden in Groningen en Emmen in deze periode de meeste van de huidige bedrijven opgericht. Relatief was de toename echter het grootst in juist de kleinere plaatsen. De verhuizingen van bestaande bedrijven vond voor het overgrote deel plaats over korte afstanden. Deze dynamiek heeft voornamelijk veranderingen in het lokatiepatroon op lokale schaal tot stand gebracht.

7.2.3 Belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor wegvervoerondernemingen

Om te bepalen welke vestigingsplaatsfactoren van belang zijn (geweest) voor Noordnederlandse wegvervoerondernemingen is gevraagd aan ondernemers welke motieven een rol hebben gespeeld bij de laatste verhuizing. Immers, voor startende ondernemers zal de lokatie veelal een gegeven zijn. Bij verreweg de meeste 'verhuizers' was ruimtegebrek het belangrijkste motief om te verhuizen. Hierbij ging het in de meeste gevallen om proble-

men met parkeerruimte. Ruimte is derhalve de belangrijkste vestigingsplaatsfactor voor transportbedrijven in Noord-Nederland. Op de tweede plaats is de bereikbaarheid van de bedrijfslokatie van belang, gevolgd door persoonlijke omstandigheden. Van de ondernemers die in de toekomst willen verhuizen blijkt een verrassend hoog percentage zich te laten leiden door motieven die te maken hebben met een vorm van overheidsbeleid. Het gaat dan om problemen met de geluidshinder/hinderwet en gemeentelijk beleid dat te maken heeft met het bestemmingsplan.

7.2.4 Ontwikkelingen in Noord-Nederland en Nederland als geheel

In hoofdstuk 4 zijn enkele ontwikkelingen binnen het beroepsgoederenvervoer over de weg aan de orde gekomen. Voor zover er cijfermatige gegevens beschikbaar zijn, kan geconstateerd worden dat de ontwikkeling in Noord-Nederland in grote lijnen overeenkomt met de ontwikkeling van het beroepsgoederenvervoer over de weg in Nederland als geheel. Zo komt het verloop van het aantal Noordnederlandse wegvervoerondernemingen vanaf de jaren '60 grosso modo overeen met de ontwikkeling van het aantal ondernemingen op nationale schaal. Hoewel het aandeel van het kleinbedrijf voor Noord-Nederland anno 1991 groter is dan voor Nederland als geheel, is ook in Noord-Nederland de schaalvergroting van de transportbedrijven door de jaren heen opgetreden. De internationalisering van het beroepsvervoer over de weg doet zich, net als op nationale schaal, eveneens in Noord-Nederland voor. Tenslotte is de ontwikkeling van het autowegennet in Noord-Nederland niet achtergebleven bij de rest van het land. Er is een dicht netwerk van doorgaande autowegen ontstaan.

7.2.5 Invloed wegennet op lokatiepatroon

De aanleg van de grote autowegen van Noord-Nederland vond voor het grootste deel plaats in de jaren '70. Voor die tijd was er echter geen sprake van een blanco veld. In een groot aantal gevallen betrof de aanleg van een weg een verbreding/vernieuwing van een bestaande rijksweg. Omdat er geen 'nul-meting' mogelijk is, is het moeilijk de precieze invloed van de aanleg van wegen op het lokatiepatroon te isoleren. Een indicatie omtrent het belang van een goede toegang tot een doorgaand wegennet is verkregen middels de enquête-resultaten. Ruim 42% van de ondernemers die minstens één keer is verhuisd verklaarde dat bij de keuze voor een nieuwe lokatie de goede bereikbaarheid/verkeersontsluiting een rol heeft gespeeld.

7.2.6 Invloed overheidsbeleid op lokatiepatroon

Tussen 1975 en 1985 werd door de regering een algehele tonnagestop voor het beroepsgoederenvervoer over de weg afgekondigd. In die periode nam het totale vergunde laadvermogen weinig meer toe. Het is moeilijk precies te bepalen welke invloed deze vergunningbeperking heeft gehad op het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen. Feit is dat de maatregel in principe geen onderscheid maakte tussen bepaalde gebieden of plaatsen. Of de tonnagestop al dan niet een discriminerende werking heeft gehad, in ruimtelijke zin, is niet op grond van de gegevens vast te stellen.

De overheid waar de wegvervoerondernemingen in hun dagelijkse bestaan het meest mee te maken hebben is de gemeentelijke overheid. Met name bij de resultaten van de enquêtevraag naar motieven voor een toekomstige verhuizing kwam naar voren dat voor een relatief groot aantal transportbedrijven de gemeente een minder positieve rol speelt. Sommige transportondernemers voelen zich het slachtoffer van gemeentelijk beleid, bijvoorbeeld als het gaat om uitbreidingsplannen voor een woonwijk. Andersoortige problemen waardoor transportbedrijven in contact komen met de gemeente betreffen problemen met geluidshinder/hinderwetvergunning.

7.2.7 Invloed schaalvergroting op lokatiepatroon

Na 1968 was er definitief sprake van grootschaliger bedrijfsvoering. De gemiddelde bedrijfsgrootte in Nederland groeide tussen 1960 en 1990 van 2,6 naar 7,1 vrachtauto's. Dit werd veroorzaakt door de uitdunning in het kleinbedrijf. Veel kleine bedrijven werden in de jaren van de economische recessie opgeheven. Het ontstaan van grote bedrijven heeft geleid tot grotere concentraties van vrachtauto's per plaats. In plaatsen als Veendam, Noordhorn, Winschoten, Surhuisterveen, Coevorden, en Stroobos zijn op dit moment enkele zeer grote transportbedrijven gevestigd.

Desondanks moet worden geconstateerd dat het grootste deel van de huidige wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland nog steeds tot het kleinbedrijf wordt gerekend. Het aanbod van vervoerdiensten is nog steeds versnipperd over een groot aantal afzonderlijke bedrijven. Het resultaat is een sterke spreiding in het lokatiepatroon.

7.3 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Dit onderzoek is vooral inventariserend van aard geweest. Getracht is om de gehele populatie van wegvervoerders in kaart te brengen, en daarbij zoveel mogelijk aspecten in beschouwing te nemen. Eventueel vervolgonderzoek kan meer in het teken staan van kwalitatief onderzoek op een lager schaalniveau. De meeste transportbedrijven bleken bijvoorbeeld over een zeer beperkte afstand te verhuizen. In dit onderzoek is dit verplaatsingspatroon op het schaalniveau van Noord-Nederland beschouwd. Wanneer een kleinschaliger aanpak gehanteerd wordt zal een nauwkeuriger beeld van het verplaatsingspatroon van wegvervoerondernemingen verkregen worden. Er kan dan gezocht worden naar dieperliggende oorzaken voor bepaald ruimtelijk gedrag van transportondernemers. Op basis van dergelijk onderzoek kan voor specifieke transportbedrijven en gemeenten naar oplossingen gezocht worden voor bestaande lokatieproblemen. Wellicht zijn op gemeentenniveau ook historische gegevens beschikbaar van bedrijven die inmiddels zijn opgeheven; een groep ondernemingen die in dit onderzoek onderbelicht is gebleven.

Een andere interessante onderzoeksingang zou het in kaart brengen van de relaties tussen wegvervoerders en verladers kunnen zijn. Er zijn aanwijzingen dat het ruimtelijk patroon van wegvervoerondernemingen verbonden is met de gespreide vraag naar vervoer. Dergelijk onderzoek kan bijvoorbeeld toegespitst worden op de grote transportbedrijven in Noord-Nederland. Men kan zich afvragen waardoor deze bedrijven zo groot zijn geworden, en welke rol de lokatie van deze bedrijven daarbij eventueel gespeeld heeft. Onderzoek op het niveau van de bedrijven zou hierover meer uitsluitsel kunnen geven.

Literatuurlijst

Beroepsvervoer/wegvervoer (1993), "*Drs. M.J.Badon Ghijben: 'Dit jaar wordt nog doorbijten'*", nr.4, pp.6-7;

Bruinsma, F.R. en P. Rietveld (1993), "*De structurerende werking van transportinfrastructuur; een survey betreffende de invloed van infrastructuur en bereikbaarheid op de ruimtelijke spreiding van activiteiten*", Tijdschrift Vervoerswetenschap 4/93;

Centraal Bureau voor de Statistiek (1994), "*Maandstatistiek van de bevolking*", jaargang 42, juli 1994, Voorburg/Heerlen;

Centraal Bureau voor de Statistiek (1993), "*Plaatsnamenklapper 1993*", Voorburg/Heerlen;

Centraal Bureau voor de Statistiek (1989), "*1899-1989: negentig jaren statistiek in tijdreeksen*", SDU/Uitgeverij, 's Gravenhage;

Centraal Bureau voor de Statistiek, "*Statistiek van het binnenlands goederenvervoer*", jaargangen vanaf 1959, Staatsuitgeverij, 's Gravenhage;

Centraal Bureau voor de Statistiek, "*Statistisch Zakboek*", verschillende jaargangen, Staatsuitgeverij, 's Gravenhage;

Centraal Bureau voor de Statistiek, "*Regionaal Statistisch Zakboek*", verschillende jaargangen, Staatsuitgeverij, 's Gravenhage;

Centraal Planbureau (1992), "*Nederland in drievoud: een scenariostudie van de Nederlandse economie 1990-2015*", Den Haag;

Dienst Verkeerskunde Rijkswaterstaat (1979), "*Verkeersgegevens 1977*", 's Gravenhage;

Harder, H. den (1970), "*De structuur van het beroepsgoederenvervoer over de weg in Nederland*", Uitgeversmaatschappij Born, Assen;

Hazelhoff, D. (1976), "*Bedrijfsleven en ruimtelijke ordening*", publikatie '76-1 Rijksplannologische Dienst, 's-Gravenhage;

Hofstra Verkeersadviseurs BV (1993), "*Prognose goederenstromen over de weg in Noord-Nederland, 2010*", onderzoek i.o.v. de drie noordelijke provincies en Rijkswaterstaat, Groningen/Leeuwarden;

Jongma, J.W.D. (1992), "*Geschiedenis van het Nederlandse wegvervoer*", FPB Uitgevers, Drachten/Leeuwarden;

Kamers van Koophandel en Fabrieken in de drie noordelijke provincies (1990), "*Statistisch Jaarboek voor het Noorden 1990*";

Knaap, G.A. van der, en B.J.L. Tortike (1991), "*Regionale Interactie Systemen in het Noorden (RISNO)*", Economisch-Geografisch Instituut, Erasmus Universiteit Rotterdam;

Koekebakker, J. (red.) (1990), "*Trends in Transport 90/91: jaarboek logistieke dienstverlening*", Delwel Uitgeverij, 's-Gravenhage;

Koekebakker, J. (red.) (1992), "*Trends in Transport: ondernemingsanalyses 92/93*", Delwel Uitgeverij, 's-Gravenhage;

Koninklijk Nederlands Vervoer (1990), "*Vervoer en Logistiek in een veranderende samenleving: Beleidslijnen van Koninklijk Nederlands Vervoer voor de jaren 1991-1995 op het gebied van het beroepsgoederenvervoer over de weg*", Den Haag;

Leus (1990), "*Snel weg van snelweglokaties?*", onderzoek in opdracht van Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies, Groningen/Nijmegen;

Louter, P.J. en G.A. van der Knaap (1989), "*Regionale Variaties in Economische Gezondheid in het Noorden*", Economisch-Geografisch Instituut, Erasmus Universiteit Rotterdam;

Marle, Th.M.B. van (1953), "*Het binnenlands vervoer na de bevrijding 1944/45-1952*", Nederlands Verkeersinstituut, 's Gravenhage;

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1993), "*Voortgangsnota Telematica in Verkeer en Vervoer*", Den Haag;

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1992), "*Jaarbericht Vervoerend Nederland 1992*", Den Haag;

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1988), "*Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, deel a: beleidsvoornemen*", Den Haag;

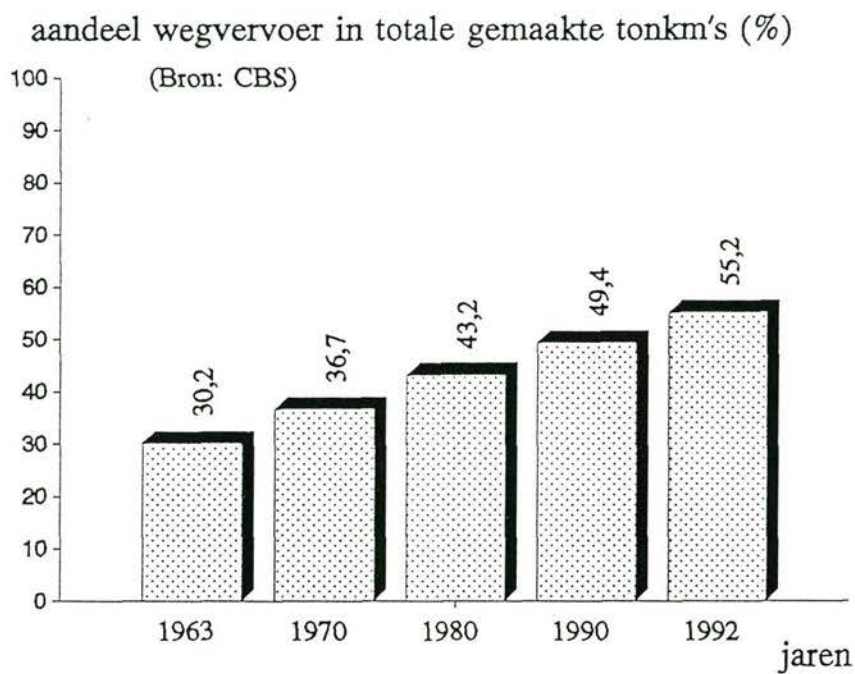
Nationale Organisatie voor het Beroepsgoederenvervoer Wegtransport (1975), "*Wegvervoer in cijfers*", jaargangen 1975 en 1976, Rijswijk;

Nederlands Economisch Instituut (1982), "*De economische betekenis van wegen*", studie in opdracht van de Provinciale Waterstaat Noord-Brabant, Rotterdam;

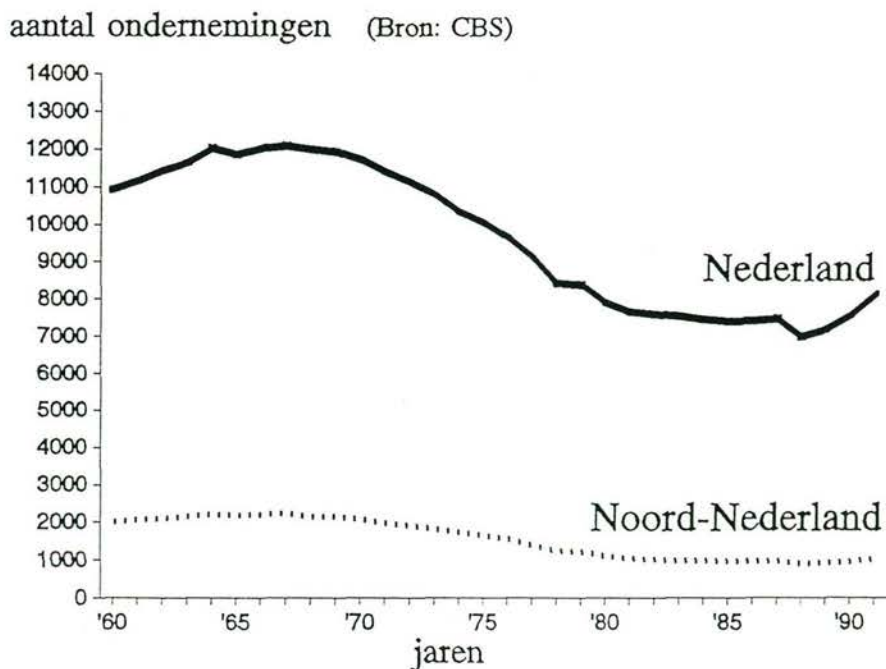
Projectgroep Beleidsnota Goederenvervoer (1978), "*Beleidsnota Goederenvervoer, deel 1: algemeen deel*", Provincie Groningen;

Bijlage I

A. Aandeel van het beroepsgoederenvervoer over de weg in de totale gemaakte tonkilometers in het binnenlandse goederenvervoer



B. Aantal Nederlandse en Noordnederlandse ondernemingen in het beroepsgoederenvervoer over de weg tussen 1960 en 1991



1) In welk jaar werd door uw bedrijf de eerste vrachtauto aangeschaft?

2a) Sinds welk jaar is uw bedrijf op het huidige adres gevestigd?

2b) Is dit een adres op een bedrijfsterrein?

- ja
- nee

3) Heeft uw bedrijf nevenvestigingen/filialen?

- nee
- ja,
- zo ja, waar is/zijn die gevestigd?

4a) Welk algemeen waarde-oordeel zou u aan de huidige lokatie (van de hoofdvestiging) willen toekennen?

- goed
- voldoende
- onvoldoende
- weet niet

4b) Hoe is het bedrijfspand ontsloten over de weg?

- goed
- voldoende
- onvoldoende
- weet niet

4c) Is het bedrijfspand ook ontsloten via water of spoor?

- waterverbinding
- spoorverbinding
- geen van beiden

5a) Is (de hoofdvestiging van) uw bedrijf sinds de oprichting al eens verhuisd?

- nee (ga door naar vraag 7)
- ja, één keer
- ja, twee keer
- ja, meer dan twee keer
- weet niet (ga door naar vraag 7)

5b) In welk jaar/welke jaren is uw bedrijf verhuisd?

5c) Van waar naar waar is uw bedrijf verhuisd? *

- de eerste verhuizing betrof een verhuizing van
naar
- de tweede verhuizing betrof een verhuizing van
naar
- de derde verhuizing betrof een verhuizing van
naar

6a) Wat waren bij de laatste verhuizing de belangrijkste motieven om uw oude lokatie te verlaten? **

- onvoldoende parkeerruimte voor eigen transportmaterieel
- onvoldoende ruimte voor op- en overslag van lading
- onvoldoende ruimte voor andere bedrijfsactiviteiten (bijv. kantoor, werkplaats, etc.)
- problemen met de bereikbaarheid/verkeersontsluiting
- ligging ten opzichte van verlader(s)
- veranderingen in de bedrijfsvoering (fusie/overname)
- hoge lasten ten aanzien van de grond
- problemen met geluidshinder/hinderwetvergunning
- andere vormen van gemeentelijk beleid (bijv. problemen met het bestemmingsplan)
- persoonlijke omstandigheden
- anders, namelijk

6b) Wat waren de belangrijkste motieven om te kiezen voor uw huidige lokatie? **

- voldoende parkeerruimte voor eigen transportmaterieel
- voldoende ruimte voor op- en overslag van lading
- voldoende ruimte voor andere bedrijfsactiviteiten (bijv. kantoor, werkplaats, etc.)
- goede bereikbaarheid
- ligging ten opzichte van verlader(s)
- gunstige grondprijs
- nabijheid van andere transport- en distributiebedrijven
- persoonlijke omstandigheden
- anders, namelijk

* graag de plaatsnamen invullen. Bij verhuizingen binnen dezelfde plaats kunt u tweemaal dezelfde plaatsnaam invullen. Bij meer dan drie verhuizingen kunt u op de achterkant van het achterste vel verdergaan.

** meerdere antwoorden mogelijk. Indien er sprake is van meerdere antwoorden graag de volgorde van belangrijkheid aangeven, door voor de belangrijkste factor het cijfer 1 te plaatsen, voor de op één na belangrijkste factor het cijfer 2, etc.

7) Heeft u met uw bedrijf op dit moment verplaatsingsplannen?

nee (ga door naar vraag 9)

ja

- zo ja, in welk jaar denkt u deze plannen te realiseren?

8) Waarom wilt u in de toekomst verhuizen?***

onvoldoende parkeerruimte voor eigen transportmaterieel

onvoldoende ruimte voor op- en overslag van lading

onvoldoende ruimte voor andere bedrijfsactiviteiten (bijv. kantoor, werkplaats, etc.)

problemen met de bereikbaarheid/verkeersontsluiting

ligging ten opzichte van verlader(s)

veranderingen in de bedrijfsvoering (fusie/overname)

hoge lasten ten aanzien van de grond

problemen met geluidshinder/hinderwetvergunning

andere vormen van gemeentelijk beleid (bijv. problemen met het bestemmingsplan)

persoonlijke omstandigheden

anders, namelijk

9a) Over hoeveel trekkende eenheden (vrachtauto's) beschikt uw bedrijf op dit moment?

9b) Hoeveel van deze eenheden worden ingezet voor internationaal vervoer?

10a) Op welke van onderstaande deelmarkten is uw bedrijf actief?***

Afval

Kipper

Bouwmaterialen

Verhuis

Vee

Agrarisch

R.M.O.

Ware-housing

Algemeen distributie

Koeriersdiensten

anders, namelijk

Internationaal

Gecombineerd vervoer

Luchtvracht

Ferry/Container

Bloemen/Groenten/Fruit

Tank/Bulk

Dieplader/Zwaar transport

Autotransport

Takel- en Berging

Koel/Vries transport

10b) Heeft u met uw bedrijf plannen om in de toekomst de activiteiten te gaan verleggen naar andere deelmarkten?

nee

ja - zo ja, welke deelmarkt(en) betreft dit?

Afval

Kipper

Bouwmaterialen

Verhuis

Vee

Agrarisch

R.M.O.

Ware-housing

Algemeen distributie

Koeriersdiensten

anders, namelijk

Internationaal

Gecombineerd vervoer

Luchtvracht

Ferry/Container

Bloemen/Groenten/Fruit

Tank/Bulk

Dieplader/Zwaar transport

Autotransport

Takel- en Berging

Koel/Vries transport

10c) Welke motieven liggen aan deze verandering ten grondslag?

11a) Maakt uw bedrijf deel uit van een samenwerkingsverband met andere transportbedrijven?

ja

nee

11b) Maakt uw bedrijf deel uit van een samenwerkingsverband met verladers?

ja

nee

12) Binnen welk gebied verricht u de meeste transportactiviteiten?

vervoer naar omliggende gemeenten

vervoer binnen de provincie

vervoer binnen de drie noordelijke provincies

vervoer binnen Nederland

vervoer binnen de Benelux

vervoer van en naar Duitsland

vervoer van en naar Scandinavië

vervoer van en naar andere landen van West-Europa

vervoer van en naar Oost-Europa

vervoer buiten Europa

13) Hoeveel vaste verladers heeft uw bedrijf?

14) Op hoeveel kilometer afstand van uw bedrijf is de belangrijkste verlader gevestigd?

0-9 kilometer

10-19 kilometer

20-29 kilometer

30-39 kilometer

40-49 kilometer

*** meerdere antwoorden mogelijk. Indien er sprake is van meerdere antwoorden graag de volgorde van belangrijkheid aangeven, door voor de belangrijkste factor het cijfer 1 te plaatsen, voor de op één na belangrijkste factor het cijfer 2, etc.



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Noord-Nederland

Aan

Contactpersoon
Gert-Jan Mulierman

Datum
maart 1994

Ons kenmerk

Doorkiesnummer
050-204965

Bijlage(n)
2

Uw kenmerk

Onderwerp
schriftelijke enquête

Geachte mevrouw, mijnheer,

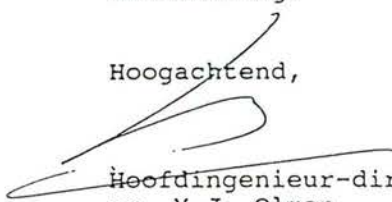
Graag vraag ik uw aandacht voor het volgende. Op dit moment verricht Rijkswaterstaat Noord-Nederland, in samenwerking met de Rijksuniversiteit Groningen, een onderzoek naar de structuur en het lokatiepatroon van de transport- en distributiesector in de drie noordelijke provincies. In het kader van dit onderzoek wordt onder de beroepsgoederenvervoerders een schriftelijke enquête gehouden. Middels deze brief zou ik u willen vragen mee te werken aan het onderzoek, door het bijgevoegde enquête-formulier in te vullen en deze in de bijgesloten envelop te retourneren. Het invullen van het formulier hoeft niet langer te duren dan 10 minuten.

Deze enquête vindt plaats in afstemming met Transport & Logistiek Nederland te Drachten. In het blad "Transport & Logistiek" heeft u, in het nummer van 11 maart 1994, een aankondiging van dit onderzoek kunnen lezen.

De teruggezonden enquête-formulieren zullen vertrouwelijk worden behandeld. De gegevens van individuele bedrijven zullen bij elkaar opgeteld worden, zodat uitspraken over de transport- en distributiesector als geheel kunnen worden gedaan. De gegevens van uw bedrijf zullen niet aan derden beschikbaar worden gesteld. Na afronding van het onderzoek ontvangt u een kort verslag met de belangrijkste conclusies. Ik zou u willen verzoeken, indien mogelijk, het enquête-formulier voor 15 april te retourneren. Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met Gert-Jan Mulierman, afdeling RVV, telefoon 050-204965 (na 28 maart: 050-717523).

Tenslotte wil ik u erop wijzen dat tevens een beknopte notitie is bijgesloten, waarin u wordt geïnformeerd over de activiteiten van Rijkswaterstaat op het gebied van het goederenvervoer. Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Hoogachtend,



Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat,
mr. M.J. Olman

Bijlage III *Aantal wegvervoerondernemingen in relatie tot inwonertal*

provincie	plaats	aantal inwoners	aantal ondernemingen	aantal ondernemingen per 10.000 inwoners*
Groningen	Groningen	170.822	38	2
	Stadskanaal	32.895	19	6
	Delfzijl	30.915	6	2
	Veendam	28.244	17	6
	Winschoten	18.718	16	9
Friesland	Leeuwarden	87.443	14	2
	Drachten**	50.360**	24**	5**
	Heerenveen	39.005	17	4
	Sneek	29.512	13	4
	Harlingen	15.233	12	8
Drente	Emmen	95.532	36	4
	Assen	52.263	14	3
	Hoogeveen	46.572	16	3
	Meppel	24.434	12	5
	Gieten	5.959	10	17

* afgerond op gehele cijfers

** gegevens voor de gemeente Smallingerland: de plaatsen Drachten, Boornbergum, Oudega en Opeinde.

Bijlage IV *Plaatsen met 100 of meer trekkende eenheden*

plaats	aantal trekkende eenheden	aantal wegvervoer- ondernemingen	gemiddelde grootte
Veendam	600	17	35
Groningen	313	38	8
Hoogeveen	229	16	14
Winschoten	212	16	13
Emmen	210	36	6
Drachten	192	17	11
Heerenveen	134	17	8
Noordhorn	133	3	44
Surhuisterveen	126	7	18
Stadskanaal	121	19	6
Coevorden	118	7	17
Gieten	116	10	12
Stroobos	116	4	29
Bolsward	115	9	13
Meppel	114	12	10
Bergum	108	7	15

Bijlage V

A. Algemeen waarde-oordeel over vestigingslocatie en oordeel over ontsluiting over de weg

	algemeen waarde-oordeel		oordeel ontsluiting	
	aantal respondenten	in %	aantal respondenten	in %
onvoldoende	87	12,9	68	10,1
voldoende	216	32,1	197	29,3
goed	341	50,7	374	55,7
weet niet	18	2,7	10	1,5
ontbrekend	10	1,5	23	3,4
totaal	672	100	672	100

B. Verband tussen algemeen waarde-oordeel over huidige lokatie en de beoordeling over de ontsluiting over de weg

algemeen waarde-oordeel	beoordeling ontsluiting over de weg				rij-totaal
	onvoldoende	voldoende	goed	weet niet	
onvoldoende	34 (42,0)	25 (30,9)	21 (25,9)	1 (1,2)	81 (12,6)
voldoende	19 (9,1)	125 (60,1)	64 (30,8)	0 (0)	208 (32,3)
goed	11 (3,3)	42 (12,5)	282 (83,7)	2 (0,6)	337 (52,3)
weet niet	3 (16,7)	3 (16,7)	5 (27,8)	7 (38,9)	18 (2,8)
kolomtotaal	67 (10,4)	195 (30,3)	372 (57,8)	10 (1,6)	644 (100)

Wanneer de categorieën 'weet niet' buiten beschouwing blijven ziet de Chi-kwadraatanalyse er als volgt uit:

$$\begin{aligned} \text{Pearson Chi-kwadraat } \chi^2 &= 270,01661 \\ \text{Vrijheidsgraden} &= 4 \\ \text{P-waarde} &= 0,00000 \end{aligned}$$

De nul-hypothese wordt verworpen. Er is een verband tussen beide variabelen.

Bijlage VI

Eenheden internationaal vervoer in 1994 (totale populatie van Noordnederlandse wegvervoerondernemingen)

aantal vergunde eenheden internationaal vervoer	aantal wegvervoer-ondernemingen	in %
1 tot 5	423	67,0
5 tot 10	88	13,9
10 tot 25	74	11,7
25 of meer	22	3,5
ontbrekende waarde	27	4,3
totaal	632	100

Bijlage VII

Verwachtingswaarde voor het aantal eenheden met een internationale vergunning

plaats	totaal aantal eenheden per plaats	verwacht aantal eenheden internationaal vervoer	werkelijk aantal eenheden internationaal vervoer	verschil tussen verwachte en werkelijke aantal
Groningen	313	179	166	-13
Noordhorn	133	76	78	+2
Stadskanaal	121	69	101	+32
Stroobos	116	66	110	+44
Veendam	600	343	333	-10
Winschoten	212	121	188	+67
Bergum	108	47	32	-15
Bolsward	115	51	63	+12
Drachten	192	84	61	-23
Harlingen	78	34	13	-21
Heerenveen	134	59	50	-9
Leeuwarden	79	35	22	-13
Sneek	82	36	32	-4
Surhuisterveen	126	55	113	+58
Assen	95	50	18	-32
Coevorden	118	62	83	+21
Emmen	210	110	70	-40
Gieten	116	61	91	+30
Hoogeveen	229	120	106	-14
Meppel	114	60	43	-17

Bijlage VIII

Verband tussen huidige ondernemingsgrootte en jaar van aanschaf eerste vrachtauto

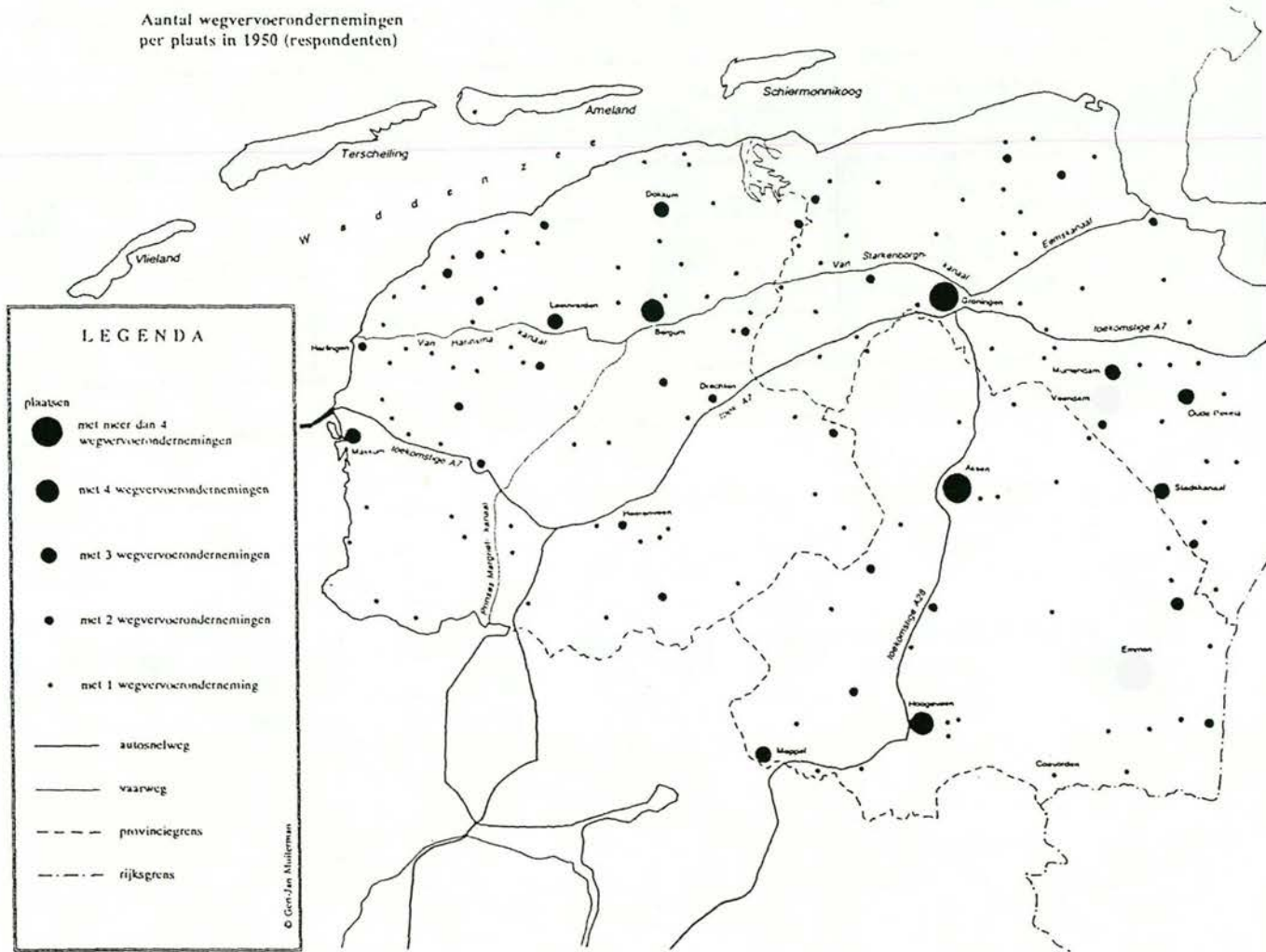
ondernemings- grootte	jaar van aanschaf eerste vrachtauto				totaal
	voor 1950	1950-1969	1970-1989	vanaf 1990	
1 tot 5 eenh.	82	64	148	107	401
5 tot 10 eenh.	50	32	28	12	122
10 tot 25 eenh.	42	19	18	3	82
25 of meer eenh.	26	5	6	1	38
totaal	200	120	200	123	643

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 98,12808
Vrijheidsgraden = 9
P-waarde = 0,00000

De nul-hypothese wordt verworpen: er is een verband tussen ondernemingsgrootte en leeftijd van bedrijf.

Bijlage IX-A

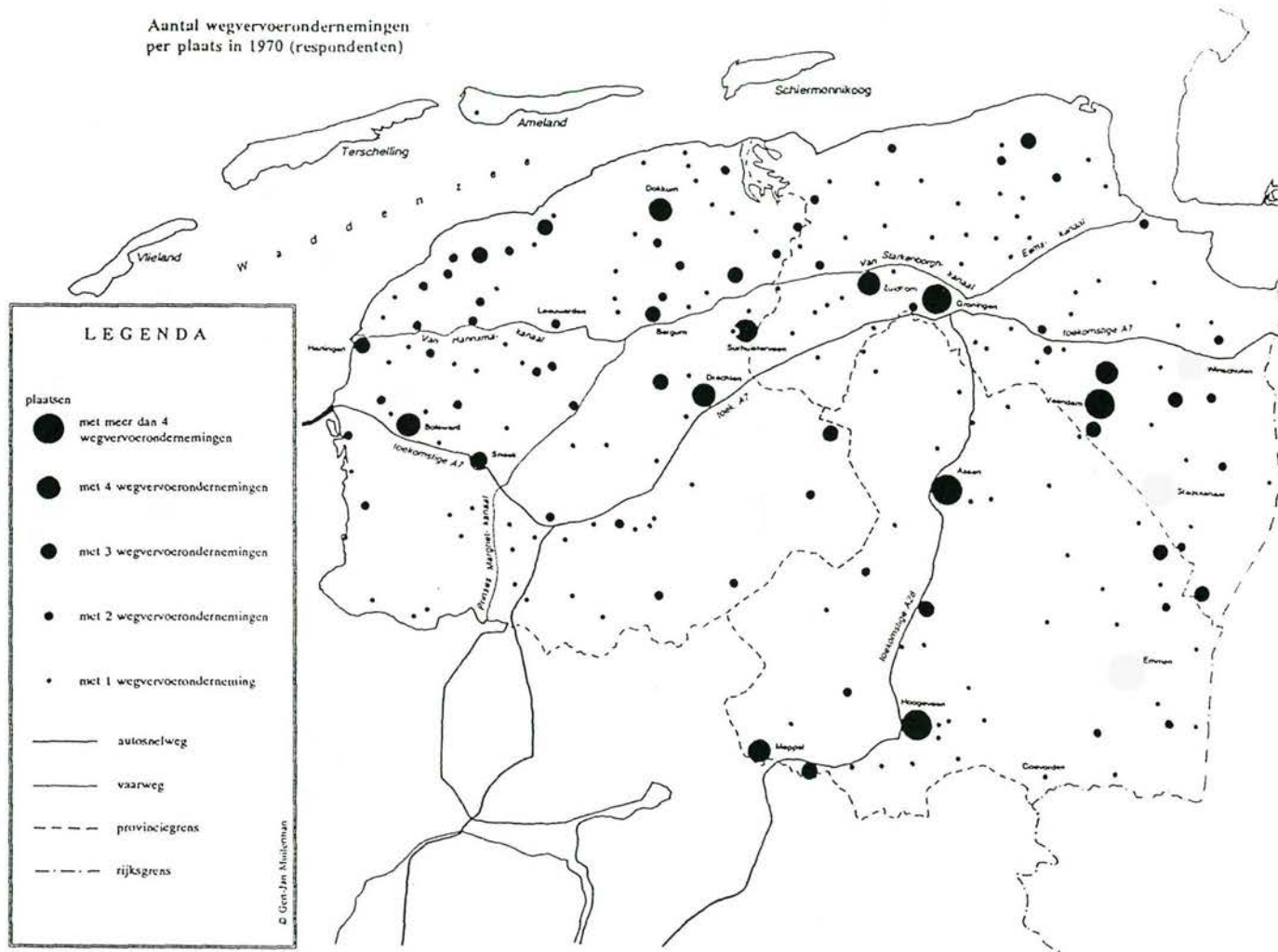
Aantal wegvervoerondernemingen per plaats in 1950 (respondenten)



1950	
aantal respondenten gevestigd in:	
Groningen	8
Emmen	7
Assen	5
Bergum, Veendam, en Hoogeveen	4
Makkum, Leeuwarden, Dokkum, Muntendam, Oude Pekela, Stadskanaal, en Meppel	3

Bijlage IX-B

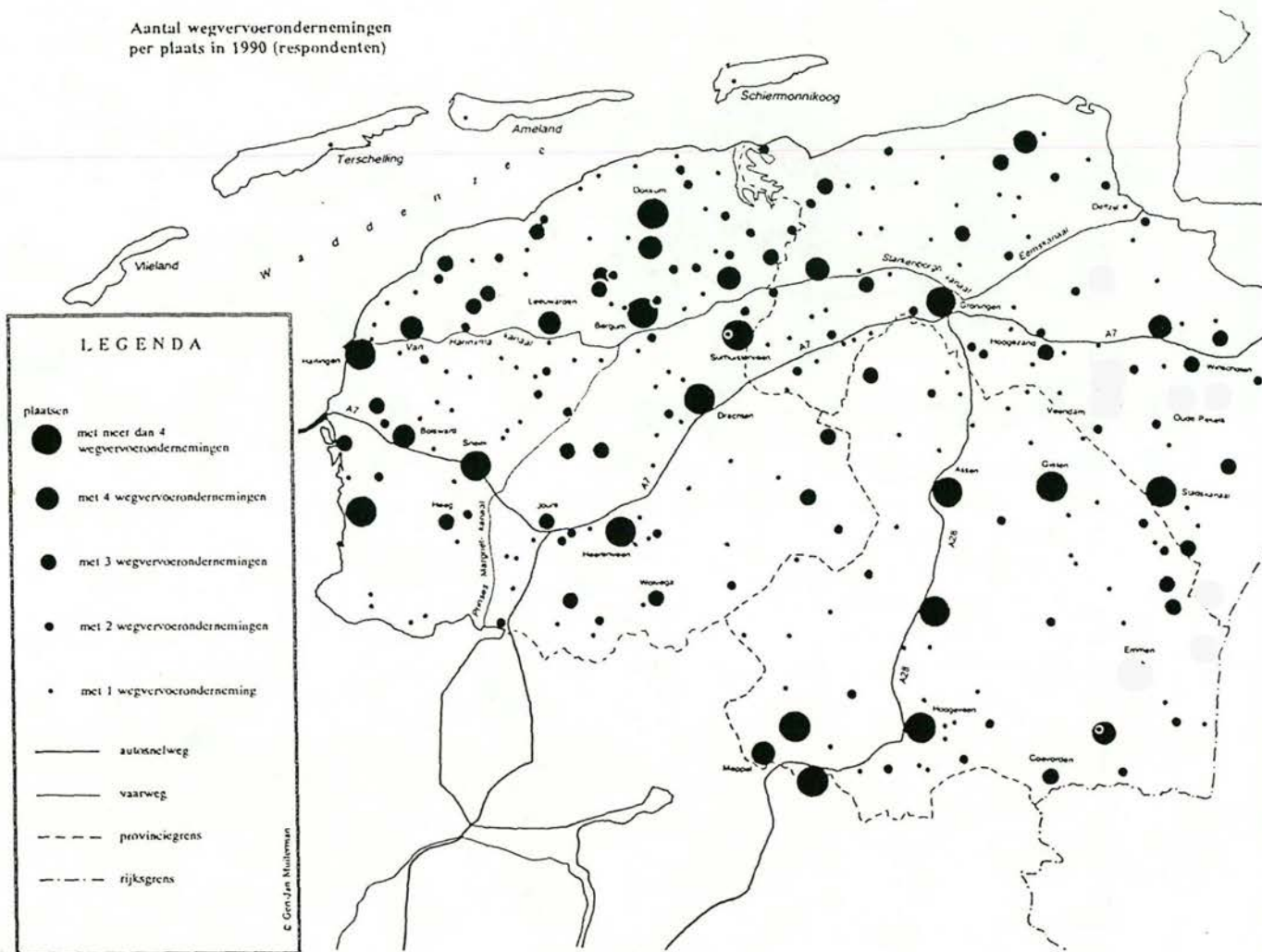
Aantal wegvervoerondernemingen per plaats in 1970 (respondenten)



1970 aantal respondenten gevestigd in:	
Groningen	12
Emmen	8
Veendam	7
Assen, Hoogeveen, en Stadskanaal	6
Meppel, Muntendam, Winschoten, Bolsward, Drachten, Dokkum, Surhuisterveen, en Zuidhorn	4

Bijlage IX-C

Aantal wegvervoerondernemingen per plaats in 1990 (respondenten)



1990 aantal respondenten gevestigd in:	
Groningen	19
Emmen	14
Hoogeveen en Stadskanaal	11
Veendam	9
Drachten en Assen	8

Bijlage X

H_0 : het aantal wegvervoerondernemingen is evenredig verdeeld over de gemeenten van Noord-Nederland naar rato van het inwonertal.

Chi-kwadraatanalyse:

inwonertal gemeenten	waargenomen frequentie	waarschijnlijkheid	verwachte frequentie	afwijking	gekwadrateerde en gewogen afwijking
	O	λ	$E = n\lambda$	$(O - E)$	$(O - E)^2 / E$
< 10.000	181	0,1384508	153,54194	+27,4581	4,91
\geq 10.000	928	0,8615492	955,45806	-27,4581	0,79
	n = 1109	1,00✓	1109✓	0✓	$\chi^2 = 5,70$

De p-waarde voor de nul-hypothese ligt tussen 0,01 en 0,025. Dit betekent dat (bij een significantie-niveau $\alpha = 0,05$) de nul-hypothese verworpen wordt. In gemeenten met minder dan 10.000 inwoners zijn meer dan evenredig wegvervoerondernemingen gevestigd.

Bijlage XI

Verband tussen de push- en pull-factor parkeerruimte

push-factor onvoldoende parkeerruimte	pull-factor voldoende parkeerruimte		totaal
	ja	nee	
ja	87 (82,1)	19 (17,9)	106 (36,7)
nee	15 (8,2)	168 (91,8)	183 (63,3)
totaal	102 (35,3)	187 (64,7)	289 (100)

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 160,41762
Vrijheidsgraden = 1
P-waarde = 0,00000

De nul-hypothese wordt verworpen: er is een verband tussen de push- en pull-factor parkeerruimte.

Bijlage XII

Verband tussen ondernemingsgrootte en verplaatsingsplannen

grootte van bedrijf (aantal trekkende eenheden)	verplaatsingsplannen		rijtotaal
	ja	nee	
1 tot 5 eenheden	38 (9,2)	373 (90,8)	411 (61,7)
5 tot 10 eenheden	19 (14,6)	111 (85,4)	130 (19,5)
10 tot 25 eenheden	17 (20,0)	68 (80,0)	85 (12,8)
25 of meer eenheden	5 (12,5)	35 (87,5)	40 (6,0)
kolomtotaal	79 (11,9)	587 (88,1)	666 (100)

Pearson Chi-kwadraat χ^2 = 8,51190

Vrijheidsgraden = 3

P-waarde = 0,03654

Nul-hypothese verwerpen bij $\alpha = 0,05$. Er is een verband tussen ondernemingsgrootte en het hebben van verplaatsingsplannen.

Lijst met tabellen en afbeeldingen

Tabellen

2.1	<i>Aantal wegvervoerondernemingen per provincie</i>	8
2.2	<i>Verdeling van de respons naar provincie van vestiging</i>	9
2.3	<i>Verdeling van de respons naar grootte van de ondernemingen</i>	9
3.1	<i>Leeftijd van de bedrijven</i>	11
3.2	<i>Aandelen provincies in de verschillende grootte-klassen</i>	13
3.3	<i>Aantal vaste verladers per bedrijf</i>	15
3.4	<i>Plaatsen met 10 of meer wegvervoerondernemingen</i>	17
3.5	<i>Aantal trekkende eenheden per provincie</i>	17
3.6	<i>Verband tussen ondernemingsgrootte en het al dan niet gevestigd zijn op een bedrijfsterrein</i>	19
3.7	<i>Verband tussen leeftijd van een bedrijf en het al dan niet gevestigd zijn op een bedrijfsterrein</i>	20
3.8	<i>Algemeen waarde-oordeel en vestiging op bedrijfsterrein</i>	21
3.9	<i>Aantal ondernemingen met internationale vergunning per provincie</i>	24
3.10	<i>Aantal vrachtauto's met internationale vergunning per provincie</i>	25
4.1	<i>Aandeel kleine bedrijven (1 tot 5 voertuigen) in totaal aantal ondernemingen</i>	27
5.1	<i>Aantal opgerichte bedrijven per decennium (respondenten)</i>	34
5.2	<i>Periode waarin verhuizing plaatsvond</i>	36
5.3	<i>Kruistabel tussen het aantal keren dat een bedrijf verhuisd is en het jaar van aanschaf eerste vrachtauto</i>	37
5.4	<i>Kruistabel tussen het aantal keren dat een bedrijf verhuisd is en de huidige ondernemingsgrootte (in aantal trekkende eenheden)</i>	38
5.5	<i>Plaatsen met de grootste toename in het aantal wegvervoerondernemingen tussen 1950 en 1970</i>	40

5.6	<i>Plaatsen met de grootste toename in het aantal wegvervoerondernemingen tussen 1970 en 1990</i>	40
5.7	<i>Aantal wegvervoerondernemingen per gemeente en het al dan niet gelegen zijn nabij een kruising van grote autowegen</i>	42
6.1	<i>Push-factoren bij de laatste verhuizing</i>	46
6.2	<i>Relatie tussen parkeerproblemen en ondernemingsgrootte</i>	46
6.3	<i>Relatie tussen problemen met geluidshinder/hinderwetvergunning en ondernemingsgrootte</i>	47
6.4	<i>Pull-factoren bij de laatste verhuizing</i>	48
6.5	<i>Push-factoren bij de huidige verplaatsingsplannen</i>	50
6.6	<i>Verband tussen het waarde-oordeel over huidige lokatie en eventuele verplaatsingsplannen</i>	51

Afbeeldingen

1	<i>Aantal Noordnederlandse wegvervoerondernemingen tussen 1960 - 1991</i>	2
2	<i>Ondernemingsgrootte</i>	12
3	<i>Aanwezigheid nevenvestiging</i>	13
4	<i>Samenwerkingsverband met transportbedrijven</i>	14
5	<i>Afstand tot belangrijkste verlader</i>	15
6	<i>Vestiging op bedrijfsterrein (%)</i>	19
7	<i>Algemeen waarde-oordeel</i>	21
8	<i>Oordeel ontsluiting over de weg</i>	22
9	<i>Ontsluiting via water en spoor</i>	22
10	<i>Ruimtelijke schaal van transportactiviteiten</i>	23
11	<i>Aantal beroepsgoederenvervoerders met internationale vergunning</i>	29
12	<i>Aantal keren dat bedrijf verhuisd is</i>	34
13	<i>Afstand waarover verhuisd wordt</i>	35
14	<i>Verplaatsingsplannen</i>	49

de raad

begin 1994 waren er ongeveer 1000 overnameaanpakken in Noord-Nederland geweest. Er zijn een aantal belangrijke overnameaanpakken geweest die de overname van de stad in de hand hebben geholpen. Dit zijn de overname van de stad in de hand door de raad van bestuur, de overname van de stad in de hand door de raad van bestuur, de overname van de stad in de hand door de raad van bestuur.

De overname van de stad in de hand door de raad van bestuur is een belangrijke stap in de ontwikkeling van de stad. Het is belangrijk om te weten dat de overname van de stad in de hand door de raad van bestuur is een belangrijke stap in de ontwikkeling van de stad. Het is belangrijk om te weten dat de overname van de stad in de hand door de raad van bestuur is een belangrijke stap in de ontwikkeling van de stad.

aanpak

De overname van de stad in de hand door de raad van bestuur is een belangrijke stap in de ontwikkeling van de stad. Het is belangrijk om te weten dat de overname van de stad in de hand door de raad van bestuur is een belangrijke stap in de ontwikkeling van de stad. Het is belangrijk om te weten dat de overname van de stad in de hand door de raad van bestuur is een belangrijke stap in de ontwikkeling van de stad.



Persbericht

Nummer 030195

Datum 3 januari 1995

Pagina 1/2

Noordnederlandse transportondernemers tevreden over vestigingsplaats

In het algemeen zijn de transportondernemers van Noord-Nederland tevreden over de plaats waar ze gevestigd zijn. Er zijn zeer weinig ondernemers die van plan zijn Noord-Nederland te verlaten. Dit blijkt uit de schriftelijke enquête die in het voorjaar van 1994 door Rijkswaterstaat aan alle Noordnederlandse beroepsgoederenvervoerders is gestuurd. Dit vond plaats in het kader van een afstudeeronderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen met de titel "Het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland tussen 1950 en 1994".

Veel animo

Het thema met betrekking tot de lokatie van transportbedrijven is niet alleen uit wetenschappelijk of beleidsmatig oogpunt interessant, het spreekt ook de ondernemers zèlf aan. Dit blijkt uit de zeer goede respons op de schriftelijke enquête: deze bedroeg ruim 60%. De uitkomsten van het onderzoek zijn dan ook representatief voor de transportsector in Noord-Nederland.

Spreiding

Begin 1994 waren er ongeveer 1100 wegvervoerondernemingen in Noord-Nederland gevestigd. Er blijkt een grote ruimtelijke spreiding te zijn in het lokatiepatroon van wegvervoerondernemingen. Er is bijna geen dorp of stad in de drie noordelijke provincies te vinden waar géén transportbedrijf gevestigd is. Hoewel de steden Groningen en Emmen de meeste wegvervoerondernemingen herbergen, zijn vooral in de kleinere plaatsen van Noord-Nederland de transportbedrijven oververtegenwoordigd. De meeste ondernemers willen hun dorp of stad niet verlaten. Wegvervoerondernemingen zijn veelal gevestigd in de plaats waar ze opgericht zijn. Transportondernemers zijn blijkbaar niet geneigd om over grote afstanden te verhuizen. Bijna 90% van de verhuizende transportondernemers vindt een nieuwe lokatie binnen een straal van 10 kilometer van de oude vestigingslokatie. Zo'n 40% van de wegvervoerondernemingen is gevestigd op een bedrijfsterrein. Kleine startende ondernemers beginnen hun bedrijfsactiviteiten gewoonlijk vanuit het eigen woonhuis.

Verhuisplannen

Het overgrote deel van de transportondernemers is tevreden met de huidige lokatie van het bedrijf. Zo'n 12% van de ondernemers zegt verplaatsingsplannen te hebben. Hierbij is ruimtegebrek verreweg het belangrijkste motief, gevolgd door problemen

met de bereikbaarheid. Opmerkelijk bij de huidige verplaatsings-
motieven is het belangrijker worden van problemen met geluidshinder/
hinderwetvergunning. Verder zijn er relatief veel transportondernemers
die zich gedwongen zien te verhuizen als gevolg van een of andere
vorm van gemeentelijk beleid. Men kan bijvoorbeeld denken aan
transportbedrijven die in de moeilijkheden komen door wijzigingen in
bestemmingsplannen of de aanleg van minirotondes. Overigens kijken
veel ondernemers met verhuisplannen vooralsnog de kat uit de boom.
Door de financiële situatie van het wegvervoer worden veel
transportbedrijven in hun mogelijkheden beperkt.

.....einde bericht.....

Mocht dit persbericht aanleiding geven tot opmerkingen of vragen dan
kunt u gebruik maken van onderstaande telefoonnummer van de
onderzoeker.

Gert-Jan Muilerman
Aquamarijnstraat 195
9743 PE Groningen
tel. 050-717523