

Rotterdam: netwerken naar het oosten

H.A. van Klink

is verbonden aan de vakgroep Regionale, Haven- en Vervoersecconomie van de Erasmus Universiteit Rotterdam. Adres: postbus 1738, 3000 DR Rotterdam. E-mail: vanklink@few.eur.nl.

Samenvatting

In dit artikel wordt ingegaan op de ontwikkeling naar havennetwerken als een nieuwe fase in de ontwikkeling van zeehavens. Het havennetwerk is een voorbeeld van nieuwe ruimtelijke patronen en organisatiestructuren, die zich door fundamentele ontwikkelingen aandienen. Voor Rotterdam lijkt zich een havennetwerk af te tekenen als gevolg van de uitwaaiering van havenverbonden activiteiten naar plaatsen buiten de havenregio. Regio's en knooppunten in Oost-Nederland maken deel uit van het Rotterdamse havennetwerk. De haven staat met deze regio's en knooppunten voor de opgave om het netwerk vorm te geven.

1. Inleiding

In de regionaal-economische theorie gelden netwerken als belangrijke dragers van regionale ontwikkeling (Morgan, 1992, p.150). Traditioneel hebben netwerken als structuren van economische activiteiten een lokale of regionale uitwerking gekregen. Het *industrial district* is hiervan een voorbeeld (Storper, 1992). Door de opkomst van nieuwe economische patronen, die zich kenmerken door specialisatie en internationalisatie, neemt de ruimtelijke reikwijdte van netwerken van economische activiteiten toe en worden bestaande grenzen doorbroken (Hamel en Prahalad, 1996). Steden en regio's worden onderdeel van grotere systemen en dienen zich te heroriënteren op hun positie. Zij zullen zich – in lijn met economische activiteiten – in netwerken moeten organiseren om complementaire relaties te benutten en synergie te bewerkstelligen (Soldatos, 1991).

In Nederland wordt de distributiefunctie – het geheel van activiteiten gericht op de verwerking van goederenstromen voor de Europese markt – gecon-

fronteerd met fundamentele veranderingen. Dit geldt in het bijzonder voor mainport Rotterdam. Niet alleen nieuwe infrastructuur, maar juist ook nieuwe organisatiestructuren lijken nodig om bedreigingen het hoofd te bieden en kansen te benutten. Er zal in ruimere kaders moeten worden gedacht. Samenwerking tussen relevante regio's en knooppunten in het kader van een havennetwerk lijkt zinvol.

In dit artikel wordt een beeld geschetst van de ruimtelijke en functionele dynamiek in het functioneren van de haven van Rotterdam en de beleidsmatige consequenties van het ontstaan van een havennetwerk uit deze dynamiek. Enkele theoretische beschouwingen over de functionele en ruimtelijke ontwikkeling van havens vormen het kader van het betoog. Het theoretische model wordt uitgewerkt voor Rotterdam en de relatie tussen deze haven en Oost-Nederland.

2. De functionele en ruimtelijke ontwikkeling van zeehavens

Zeehavens verbinden maritieme en continentale goederenstromen. Functionele veranderingen in havens hebben een ruimtelijke neerslag. Door de tijd ontstaan nieuwe activiteiten met nieuwe lokatie-eisen en wijzigen lokatiepreferenties van bestaande activiteiten (zie ondermeer Bird, 1971). In de functionele en ruimtelijke ontwikkeling van zeehavens kunnen, op basis van exogene fundamentele veranderingen, vier stadia worden onderscheiden (Van Klink, 1995):

I

Opkomst van handel. De zeehaven als stapelplaats en centrum van handel en kleinschalige nijverheid.

Het vervoer omvat agrarische en minerale producten. De lading wordt als stukgoed behandeld, waardoor de overslag arbeidsintensief is. De havenactiviteiten zijn gevestigd in de havenstad, waar een markt voor veel van de producten aanwezig is. De taak van de havenautoriteit is beperkt tot nautisch beheer.

II

Industrialisering. De zeehaven als industriecomplex. Intercontinentaal bulkvervoer van grondstoffen neemt sterk toe. Industriële activiteiten worden in de haven gevestigd vanwege de beschikbaarheid van overzeese grondstoffen. De schaal van de zeehaven is uitgebreid tot het havengebied en omvat naast kadegebonden lokaties ook niet-kadegebonden terreinen voor industrie. Naast het nautische beheer krijgt de havenautoriteit ook tot taak te voorzien in terreinen en infrastructuur.

III

Internationalisering. De zeehaven als mainport in het containerverkeer. Distributie en consolidatie van containerlading ontwikkelt zich tot een belangrijke havenfunctie. De bedrijvigheid in distributie vestigt zich rondom de haven (Hayuth, 1980). Er ontstaat een havenregio. De containerisatie leidt tot sterkere concurrentie tussen havens, waardoor marketing een plaats krijgt in het takenpakket van de havenbeheerder.

IV

Informatisering. De zeehaven als regiecentrum van goederenstromen. Havenverbonden activiteiten in distributie, opslag, en industrie vestigen zich in secundaire centra op afstand van de haven. In de havenstad ontstaan nieuwe diensten in logistieke besturing. Via samenwerking met secundaire centra kan de haven beschikken over een ruimer aanbod van bedrijfslokaties en kunnen goederenstromen efficiënter worden geleid. De havenbeheerder krijgt tot taak de samenwerking te coördineren.

3. Transitie van fase III naar fase IV

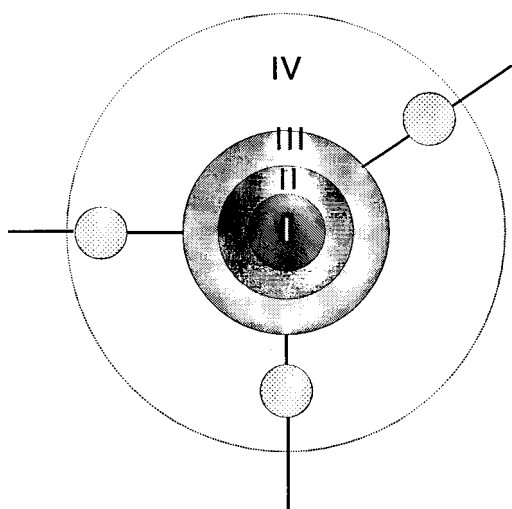
Verondersteld wordt dat onder invloed van fundamentele ontwikkelingen in economie, techniek en maatschappij maritieme mainports in transitie van fase III naar fase IV. Te noemen ontwikkelingen zijn

globalisering en informatisering van de economie, logistieke integratie, deregulering, en milieubewustwording. Door de ontwikkelingen worden lokatiepreferenties van ondernemingen diverser en wordt de binding van activiteiten aan traditionele lokatiefactoren kleiner. Bovendien neemt de mobiliteit van activiteiten, dat is de mate waarin activiteiten verplaatst kunnen worden naar andere lokaties, toe. Door de veranderingen in lokatiepreferenties en mobiliteit verandert de relatieve aantrekkelijkheid van vestigingsplaatsen en neemt de concurrentie tussen plaatsen toe. Productiesystemen worden ruimtelijk opgesplitst, zodat de footloose onderdelen op de beste lokaties gevestigd kunnen worden (La Londe en Powers, 1993).

Door schaalnadelen – zoals congestie, ruimtegebrek en hoge arbeidskosten – boet de haven als vestigingsplaats voor bepaalde havenverbonden activiteiten aan aantrekkelijkheid in. Veranderingen in lokatievoorkeuren en verbeteringen in het aanbod van vestigingsplaatsen buiten de haven verhogen de aantrekkelijkheid van deze plaatsen als lokatie voor havenverbonden activiteiten. Havengebruikers wijzigen hun lokatiegedrag en vestigen zich buiten de haven. Deze keuze is mogelijk dankzij de afgenomen fysieke gebondenheid van activiteiten aan de haven als gevolg van het gebruik van containers, informatietechnologie, en intermodaal vervoer: ook activiteiten gevestigd op een afstand van een haven kunnen op efficiënte wijze gebruik blijven maken van de havenfaciliteiten.

Het gewijzigde ruimtelijke gedrag resulteert in een uitwaaiing van activiteiten over de grenzen van de havenregio. Er ontstaat een proces van ruimtelijke deconcentratie. Omdat activiteiten in distributie, industrie, en opslag via een goederenstroom met de haven verbonden blijven, is de bereikbaarheid van de haven een belangrijke lokatiefactor. Vanwege het belang van bereikbaarheid wordt niet elke plaats in omgeving van de haven onderdeel van de nieuwe functionele havenregio, maar is sprake van discontinuïteit in de schaalvergroting. Er ontstaat een havennetwerk, met diverse knooppunten en regio's met elk een specifieke aantrekkelijkheid voor bepaalde activiteiten. De onderdelen van het havennetwerk kennen een wederzijdse afhankelijkheid, omdat zij de plaats bieden aan functioneel interdependente activiteiten in logistieke systemen.

De ontwikkeling van havenstad naar havennetwerk is afgebeeld in figuur 1.



Figuur 1: De fasen in havenontwikkeling

Havennetwerken zijn nader in te delen op basis van de vorm van interdependentie. In de netwerktheorie worden drie vormen van interdependentie onderscheiden (Borys en Jemison, 1989): sequentiële interdependentie, reciproke interdependentie en gemeenschappelijke interdependentie. Een havennetwerk met sequentiële interdependentie is aan te duiden als '*ketennetwerk*': de knooppunten zijn schakels in een keten, waarbij de output van het ene knooppunt de input voor het volgende knooppunt is. Reciproke interdependentie in een havennetwerk leidt tot een '*complexnetwerk*': knooppunten wisselen output uit en dragen bij aan het functioneren van een kernfunctie van het complex. Gemeenschappelijke interdependentie impliceert dat de knooppunten gezamenlijk gebruik maken van bepaalde inputs. Deze vorm van interdependentie leidt tot een '*formatienetwerk*'. Een voorbeeld van een formatienetwerk is een havenrange, waarin meerdere havens een bepaald achterland bedienen.

4. De consequenties van het havennetwerk voor de havenstrategie

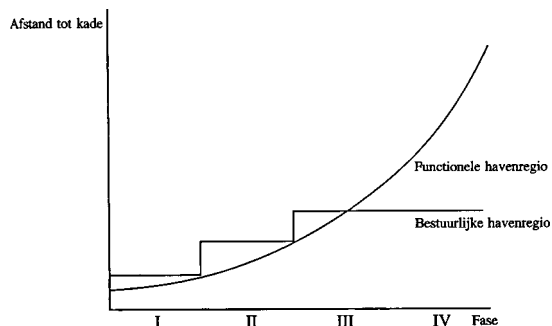
Voor een havenautoriteit kan een tweeledige doelstelling worden gedefinieerd, die voortkomt uit de

plaats van beheerders van veel havens tussen de publieke en private sector. Enerzijds is de havenbeheerder verantwoordelijk voor de haven als aantrekkelijke lokatie voor bedrijven. Dit is de micro-economische verantwoordelijkheid van de havenautoriteit. Als partner van het bedrijfsleven zal de havenautoriteit het bewerkstelligen van adequate vestigingsvoorwaarden nastreven. Anderzijds heeft de havenbeheerder als onderdeel van de overheid een maatschappelijke opdracht en een macro-economische verantwoordelijkheid. Vanuit deze opdracht zal de havenbeheerder bevorderen dat de haven bijdraagt aan het maatschappelijk welzijn, bijvoorbeeld in termen van werkgelegenheid.

In de eerste drie stadia van havenontwikkeling was de havenbeheerder in staat om beide doelstellingen te 1zamen te realiseren. Investerings in nieuwe havenbekkens droegen bij aan de aantrekkelijkheid van de haven als vestigingsplaats voor bedrijven. De vestiging van nieuwe bedrijvigheid zorgde voor meer werkgelegenheid en inkomen in de havenregio. Door annexatie van omliggende gebieden werd het territorium onder controle van de havenautoriteit uitgebreid, waardoor de aanleg van nieuwe haven terreinen mogelijk was en baten en lasten van de haven ruimtelijk in evenwicht gehouden konden worden.

Door het ontstaan van een havennetwerk overstijgt de functionele havenregio, het gebied waarin havenverbonden activiteiten zijn gevestigd, de grenzen van de bestuurlijke havenregio steeds verder. Dit is aangegeven in figuur 2. Annexatie om de bestuurlijke reikwijdte van de haven in overeenstemming te brengen met het nieuwe patroon van havenverbonden activiteiten is niet langer mogelijk, omdat de nieuwe functionele havenregio zich uitstrekt over een groot en diffuus gebied. Bovendien is annexatie tegenwoordig een politiek moeilijk te hantieren instrument. De divergentie tussen de functionele en bestuurlijke havenregio impliceert dat sprake is van fragmentatie van bestuur, en dat rechtstreekse verevening van baten en lasten tussen de knooppunten van het havennetwerk onmogelijk is. Dit kan leiden tot conflicten tussen de haven enerzijds en andere knooppunten anderzijds. Zo kunnen de haven en andere lokaties zich richten op zelfde marktsegmenten en elkaar beconcurreren. Ook kunnen opbrengsten van investeringen in de haven terecht komen in

gebieden buiten het bereik van de havenautoriteit; dit is het geval bij investeringen in overslagvoorzieningen, waarvan distributiecentra in het achterland profiteren.



Figuur 2: De functionele en bestuurlijke grenzen van de haven

De beleidsconcurrentie binnen het havennetwerk belemmert het duurzaam functioneren van het netwerk. Het adequaat functioneren van het havennetwerk vereist eenheid in beleid. Daartoe zal de schaal van het beleid moeten worden verruimd tot de grenzen van de nieuwe functionele havenregio. Op deze wijze kunnen conflicten tussen lokaties worden voorkomen en kan het lokatie-aanbod in het netwerk optimaal worden benut.

Het vergroten van de reikwijdte van het beleid vraagt om selectiviteit en samenwerking. Functie-accumulatie in individuele knooppunten moet plaatsmaken voor functiespecialisatie, en competitie moet ingevuld worden voor coöperatie. Selectiviteit betekent dat elk knooppunt in het netwerk zich bij acquisitie en gronduitgifte richt op activiteiten, die optimaal aansluiten bij zijn lokatieprofiel in termen van bijvoorbeeld bereikbaarheid, ruimte, en arbeidsklimaat. Deze activiteiten vormen de core business van het knooppunt. Samenwerking met andere knooppunten is nodig om aan niet-kernactiviteiten ruimte te bieden. Door selectiviteit en samenwerking kan elke activiteit op een optimale plaats worden gevestigd, en kunnen transportstromen efficiënter door het netwerk worden geleid.

5. Mainport Rotterdam tussen fase III en fase IV

Rotterdam is met een overslag van bijna 300 miljoen ton de grootste haven van Europa. Grote delen van West-Europa behoren tot het achterland van de haven. In Midden- en Oost-Europa heeft de haven nog een positie op te bouwen (Van Klink, 1994). Nieuwe infrastructuur, zoals de Tweede Maasvlakte en de Betuwelijn, moet Rotterdam in staat stellen méér over te slaan en de positie ten opzichte van andere havens te versterken.

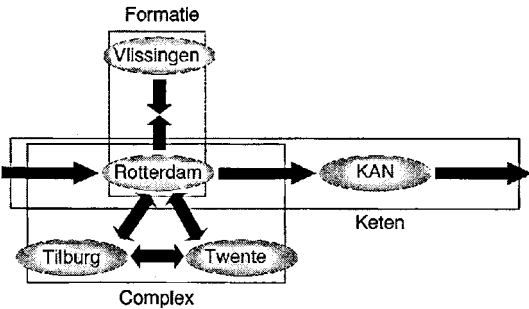
De haven van Rotterdam is een essentiële pijler van de Nederlandse economie. Door het Nederlands Economisch Instituut is berekend dat de haven een toegevoegde waarde van 31 miljard gulden en 238.000 arbeidsplaatsen levert (NEI, 1994). Elke 10 havenwerkers genereren werk voor 44 anderen in Nederland. De regio Rotterdam zelf lijkt echter steeds minder aan de haven te verdienen; zo is het aantal werklozen hoog en blijven investeringen achter bij landelijke ontwikkelingen. Een probleem bij het keren van de stagnatie is dat Rijnmond kampt met knelpunten in het vestigingsklimaat (zie De Bot en Wansink, 1995) zoals schaarse ruimte, relatief hoge arbeidskosten, verkeerscongestie, en rigide regelgeving. Deze knelpunten laten zich vooral gevoelen in transport, distributie, en industrie.

De lokatienadelen tasten de aantrekkelijkheid van de regio Rotterdam voor havenverbonden activiteiten aan. Dit leidt tot een proces van 'maritieme deconcentratie': havenverbonden activiteiten in distributie, opslag, en industrie vestigen zich in toenemende mate buiten de havenregio (zie ook Kuipers, 1994, en BCI, 1996). De tendens van deconcentratie blijkt uit de werkgelegenheidsontwikkeling in de sector transport en distributie: terwijl in de periode 1987-1993 in Nederland 40.000 nieuwe arbeidsplaatsen ontstonden in deze sector, gingen in Rijnmond bijna 5.000 banen verloren. De werkgelegenheidsgroei deed zich voor in gebieden gelegen aan de hoofdtransportassen van de haven naar het achterland, zoals Dordrecht, Tilburg, en Venlo op de as naar het Ruhrgebied.

Terwijl de groei van traditionele en laagwaardige activiteiten in transport en distributie in de regio Rotterdam uitblijft, ontstaan nieuwe en hoogwaardige activiteiten in logistieke besturing en marketing.

Concentratie van hoogwaardige en kennisintensieve diensten in Rotterdam is ondermeer waarneembaar in de expeditie-sector: enkele expediteurs hebben gekozen voor een ruimtelijke ontkoppeling van hun activiteiten: de opslagruimte is verplaatst naar de Drechtsteden en Brabant, terwijl het kantoor in Rotterdam is gebleven (Roos, et al., 1995). Deze keuze hangt samen met agglomeratievoordelen die in Rotterdam beschikbaar zijn, dankzij het uitgebreide cluster van havenverbonden diensten in de stad. Door de concentratie van kennisintensieve diensten in de stad lijkt Rotterdam één van de informatierijke gebieden te worden, die Amirahmadi en Wallance (1995) aanduiden als de zenuwen van het nieuwe economische systeem.

Uit de veranderingen in het vestigingspatroon van havenverbonden activiteiten kan worden geconcludeerd dat Rotterdam tendeeft naar fase IV in het model van havenontwikkeling. Mainport Rotterdam ontwikkelt zich tot een havennetwerk, waarin de centrale haven een rol in de aansturing van goederenstromen krijgt en omliggende knooppunten en regio's in functionele zin deel gaan uitmaken van de haven. In figuur 3 zijn enkele knooppunten in een netwerkstructuur met Rotterdam afgebeeld volgens de hierboven aangegeven typering.



Figuur 3: Rotterdam als havennetwerk

Met het Havenplan 2010 (GHR, 1993) heeft Rotterdam gekozen voor versterking van de industrie- en distributiefunctie in de havenregio. Beoogd wordt de haven om te vormen van 'tonnenhaven' naar 'waardehaven', zodat zij meer kan bijdragen aan het oplossen van de sociaal-economische problemen in de regio Rotterdam. Door in de strategie nadruk te leggen op het creëren van toegevoegde waarde wordt de micro-economische verantwoordelijkheid

van de havenbeheerder (de haven als aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijvigheid) in overeenstemming gebracht met zijn macro-economische verantwoordelijkheid (de haven als bron van werkgelegenheid en inkomen).

De regionale versterking van de haven impliceert dat de Rotterdamse strategie uitgaat van het voortduren van fase III in de ontwikkeling van de haven. Het beleid heeft daarmee onvoldoende antwoord op de dynamiek in het vestigingspatroon van havenrelateerde activiteiten. Gezien de lokatienadelen en de beschikbaarheid van betere vestigingscondities elders, lijkt het scheppen van een concurrerend vestigingsklimaat voor een breed spectrum van havenverbonden activiteiten in Rijnmond een hoge prijs te vragen. Belangrijker evenwel is dat deze strategie ernstige risico's heeft voor de doorstroming van het verkeer in de havenregio. Dit kan leiden tot het stilvallen van de motorfunctie van Rotterdam voor het havennetwerk als geheel (zie ook Van den Berg en Van Klink, 1996).

De negatieve effecten van de huidige strategie vragen om een beleidsherziening. Momenteel ontwikkelt het Gemeentelijk Havenbedrijf beleid voor samenwerking met omliggende regio's en knooppunten. Een delicaat proces, omdat in de havenregio samenwerking soms nog wordt gezien als 'bedrijvigheid weggeven aan anderen'. In de afgelopen jaren zijn door het Gemeentelijk Havenbedrijf op ad hoc-basis met drie knooppunten samenwerkingsovereenkomsten gesloten. Rotterdam werkt samen met Moerdijk, Vliissingen en het knooppunt Arnhem-Nijmegen. Andere knooppunten en regio's hebben hun interesse in samenwerking met Rotterdam kenbaar gemaakt. Eén van deze gebieden is Oost-Nederland.

6. Oost-Nederland als onderdeel van mainport Rotterdam

Door het wegvallen van grenzen in Europa heeft Oost-Nederland een meer strategische positie verkregen. Veranderende lokatievoorkeuren van bedrijvigheid in transport en distributie, én de ligging tussen mainport en achterland, hebben de regio aantrekkelijk gemaakt voor deze sector. De gunstige bereikbaarheid, de beschikbare ruimte, het concurrerende arbeidsklimaat, en het aantrekkelijke leefmi-

lieu zijn comparatieve voordelen van de regio. Tussen 1987 en 1993 is het aantal arbeidsplaatsen in transport en distributie met 5.000 toegenomen: Achterhoek 1.100 banen (een groei van 23%), Twente 1.600 banen (20%) en Arnhem-Nijmegen 2.300 banen (20%) (CBS, 1991).

Oost-Nederland maakt deel uit van het havennetwerk van Rotterdam. De relatie tussen Rotterdam en Oost-Nederland heeft kenmerken van zowel een ketennetwerk als een complexnetwerk. Oost-Nederland is traditioneel onderdeel van het ketennetwerk van Rotterdam: verschillende maritieme vervoersstromen verlopen via Oost-Nederland verder naar en vanuit Midden-Europa. Nieuw is dat Oost-Nederland deel uit maakt van het complexnetwerk van Rotterdam. In het proces van maritieme deconcentratie vanuit Rotterdam is Oost-Nederland een belangrijk bestemmingsgebied. Door de vestiging van havenverbonden bedrijvigheid, die maritieme goederenstromen genereert, is de relatie met de haven geïntensiveerd.

Een maatstaf voor het belang van Oost-Nederland als element in ketennetwerken van zeehavens is de omvang van het doorgaande vervoer in de regio via Westeuropese zeehavens, zoals Rotterdam, Antwerpen, en Amsterdam. Dit vervoer bedroeg in 1992 9,7 miljoen ton. Een maatstaf voor de positie van Oost-Nederland in complexnetwerken van de zeehavens is het volume van im- en export naar en vanuit de regio via de havens. De omvang van de Oostnederlandse import en export over zee bedroeg in 1992 4,2 miljoen ton (RWS, 1995, p.11).

Het vervoer naar, uit, en via Oost-Nederland van goederen aan- en/of afgevoerd door de haven van Rotterdam bedroeg 7,8 miljoen ton in 1992. Het aandeel van containerlading in dit volume was 15% (circa 100.000 TEU). Voor 2015 wordt voor het vervoer van/naar Rotterdam via Oost-Nederland een omvang van 20,3 miljoen ton voorspeld (RWS, 1995, p.28). Dit betekent een stijging van 160% ten opzichte van 1992. Deze sterke stijging van het vervoer komt grotendeels voort uit de verwachte economische groei in Midden- en Oost-Europa, en de versterking van de rol van Rotterdam als draaischijf voor deze regio. De Noordtak van de Betuwelijn moet uitgroeien tot een belangrijke drager van dit vervoer.

In de versterking van de rol als distributieregio

oriënteert Oost-Nederland zich op markten in Duitsland en Polen. Historische banden (textielindustrie) en nieuwe kansen in deze landen liggen hieraan ten grondslag. In Oost-Nederland zijn relatief veel ondernemingen gevestigd met handelscontacten in Midden-Europa. In 1990 is een samenwerkingsverband tot stand gekomen tussen Enschede, Hengelo, Münster, en Osnabrück. In 1992 heeft de provincie Overijssel een oproep gedaan om te komen tot samenwerking in de West-Oostcorridor (Provincie Overijssel, 1992).

Overheid en bedrijfsleven in Twente hebben recentelijk een treindienst tussen Almelo en Poznań geïntroduceerd voor continentale containerlading tussen Nederland en Polen. Deze dienst haakt, mede door het besluit van NS Cargo de dienst tussen Rotterdam en Almelo te staken, niet aan bij verbindingen vanuit de haven van Rotterdam. Hierdoor is het onmogelijk om de beladingsgraad van de trein te verhogen door de continentale goederenstroom te combineren met maritieme lading uit of naar Rotterdam.

7. Drie uitdagingen voor Nederland Distributieland

De veranderingen in het vestigingspatroon van havenverbonden bedrijvigheid komen voort uit fundamentele ontwikkelingen in economie, techniek, en maatschappij. Deze ontwikkelingen veranderen het krachtenveld waarin Nederland zijn distributiefunctie vervult. De functie komt onder druk te staan door sterkere internationale concurrentie, nieuwe logistieke concepten, en toenemende maatschappelijke aandacht voor congestie en milieuvervuiling. Lasten stijgen, terwijl baten afnemen. Het doorbreken van deze tendens leidt tot drie uitdagingen:

1. Bedrijvigheid moet op de meest aangewezen plaats worden gevestigd. Het aantrekken van nieuwe bedrijven wordt complexer, omdat de concurrentie tussen vestigingsplaatsen toeneemt, de binding van bedrijven aan traditionele lokatiefactoren afneemt, en milieuraandoeningen scherper worden. Het vestigen van een activiteit op een suboptimale lokatie ondermijnt op den duur de concurrentiepositie van de activiteit en de lokatie. Elke activiteit moet derhalve op een optimale plaats worden gevestigd, uitgaande van de effecten op bereikbaarheid en

leefbaarheid. Dit impliceert dat lokaties zich in hun vestigingsbeleid moeten richten op hun comparatieve voordelen.

2. Ladingstromen moeten worden gebundeld. Rotterdam heeft te kampen met congestie. De verkeersdrukte bedreigt de groei van de overslag in de haven en de economische ontwikkeling van de havenregio. Door het proces van maritieme deconcentratie dreigen ook in omliggende regio's verkeersproblemen en aantasting van de leefbaarheid. Milieuhinder en congestie maken het noodzakelijk om het vervoerssysteem anders in te richten, zodat het wegvervoer kan worden gereduceerd en ladingstromen kunnen worden gecombineerd. Door het deconcentratieproces raken verkeergenererende activiteiten echter versnipperd over een groot gebied, waardoor alternatieven voor vervoer over de weg moeilijker geïntroduceerd kunnen worden.

3. Nieuwe marktgebieden moeten adequaat worden ontsloten. Door internationalisering en containerisering zijn ladingstromen niet langer gebonden aan bepaalde havens. Dit verscherpt de concurrentie tussen havens. De kwaliteit van achterlandverbindingen wordt doorslaggevend. Een rendabele exploitatie van havenfaciliteiten vereist hoogwaardige verbindingen, die een zo groot mogelijke markt ontsluiten. Voor Nederland is het noodzakelijk om markten in Midden- en Oost-Europa beter te bedienen, gezien de groeipotenties in deze regio en de nog bescheiden positie van ons land als toegangspoort naar deze regio. Daarbij moet in het bijzonder worden geconcentreerd met de havens van Bremen en Hamburg.

8. Naar samenwerking tussen Rotterdam en Oost-Nederland

Rotterdam en Oost-Nederland zijn belangrijke dragers van Nederland Distributieland. Zij vervullen specifieke taken en zijn verantwoordelijk om de economische spin-off van de distributiefunctie van Nederland te maximaliseren. In de huidige constellatie nemen knooppunten en regio's deze verantwoordelijkheid elk voor zich. Door de transitie naar een havennetwerk, waarin knooppunten en regio's afhankelijker van elkaar worden, leidt deze situatie echter in toenemende mate tot suboptimale keuzen. Illustratief is het streven van Rotterdam om zoveel

mogelijk activiteiten zelf te accommoderen, hoewel de haven lokatienadelen kent en de markt zich op een ruimer gebied oriënteert.

Het aangaan van bovengenoemde drie uitdagingen vereist een gezamenlijke verantwoordelijkheid en inzet. In het havennetwerk moeten daartoe bestuurlijke grenzen worden geslecht. Selectiviteit en samenwerking zijn sleutels om de uitdagingen aan te gaan.

Een beleid van selectiviteit en samenwerking in het havennetwerk impliceert voor Rotterdam een strategische heroriëntatie. De haven zal selectiever moeten zijn in het vestigen van activiteiten in de haven en zal de eigen kernactiviteiten moeten bepalen. Op grond van het vestigingsmilieu van de havenregio kunnen grootschalige overslag van containers en bulkgoederen, petrochemie, en logistieke besturing tot de kernactiviteiten van de haven worden gerekend.

Oost-Nederland is geschikt voor het accommoderen van activiteiten, die niet langer in Rijnmond kunnen worden gevestigd. Het gaat daarbij in het bijzonder om bedrijvigheid in landzijdige distributie met een oriëntatie op Midden-Europa, waarvoor Oost-Nederland gunstige vestigingscondities heeft. De regio kan tevens een rol spelen in het verbeteren van de penetratie van de Rotterdamse haven in het Midden- en Oosteuropese achterland. Oost-Nederland beschikt immers over veel handelscontacten en is gunstig gelegen ten opzichte van dit gebied. Als de intermodale terminals in de regio verbonden worden met Rotterdam, kunnen zij benut worden voor het bundelen van vervoersstromen tussen de haven en het achterland.

Door samenwerking met Rotterdam kan Oost-Nederland haar rol als distributieregio versterken en meer toegevoegde waarde (inkomen en werkgelegenheid) aan deze positie ontleen. De alliantie met Rotterdam betekent dat Oost-Nederland een 'keurmerk' krijgt, dat kan worden gebruikt in de eigen marketing. In de acquisitie van bedrijven kan de regio ook gebruik maken van de marktkennis van Rotterdam.

In 1995 is een eerste stap gezet in de organisatie van de relatie tussen Rotterdam en Oost-Nederland door de alliantie tussen Rotterdam en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Overeengekomen is ondermeer dat Rotterdam kennis zal inbrengen voor de realisatie

tie van het Multimodale Transport Centrum bij Valburg. Met andere delen van Oost-Nederland heeft de haven vooralsnog geen structurele contacten.

9. De organisatie van het havennetwerk

De samenwerking tussen Rotterdam en Oost-Nederland in het kader van de vormgeving van het havennetwerk sluit aan bij het pleidooi voor een corridorbenadering in het ruimtelijk-economische beleid in Nederland (VNO/NCW, 1994). Deze benadering keert zich tegen het beleid voor individuele (stedelijke) knooppunten en gaat uit van het integraal versterken van onderling samenhangende lokaties langs enkele ruimtelijk-economische assen. Op deze wijze kan vruchteloze concurrentie, en dus ondoelmatige overheidsinvesteringen, worden voorkomen. Het keten- en complexnetwerk van Rotterdam naar Oost-Nederland is één van de door VNO/NCW aangeduide corridors.

Hoewel het concept van samenwerking in het havennetwerk in steeds bredere kring aandacht en steun krijgt, is daarmee de organisatie van het havennetwerk nog geen gelopen race. In tegendeel, het effectueren van de samenwerking is gecompliceerd en omgeven door politieke gevoeligheden en organisatorische uitdagingen. Immers, individuele gemeenten wordt gevraagd – letterlijk – over de grenzen van hun bestuurlijke verantwoordelijkheden te kijken.

De complexiteit van de samenwerking maakt dat het havennetwerk van Rotterdam naar Oost-Nederland niet in één slag te organiseren is. Gekozen zal derhalve moeten worden voor een groeimodel. Met een gezamenlijke strategie voor het bewerken van de Oosteuropese markt kan op korte termijn een win-win situatie worden gecreëerd. Daarbij kan gedacht worden aan gezamenlijke promotie-inspanningen in het nieuwe achterland. De ontwikkeling van een dergelijke strategie kan derhalve goed als eerste stap dienen. Vervolgens kan de relatie tussen Rotterdam en Oost-Nederland verder vorm krijgen door het vervoerssysteem beter te organiseren, en alternatieven voor het wegvervoer aan te bieden. Sluitstuk is het afstemmen van het vestigingsbeleid tussen de knooppunten, hetgeen een antwoord impliceert op de vraag 'wie huisvest welke activiteiten?'.

Samenwerking in het havennetwerk doet een appel op het organiserend vermogen van de betrokken knooppunten en regio's. Zij zullen hun eigen core business moeten afbakenen alvorens in overleg te kunnen treden over samenwerking. Dit betekent ondermeer dat de regio Twente en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen een modus moeten vinden om de huidige onderlinge concurrentie te reguleren. Het Knooppunt Arnhem-Nijmegen lijkt, gegeven haar ligging aan Waal en Betuwelijn, meer geschikt te fungeren als continentale draaischijf (ketennetwerk), terwijl Twente ruimte kan bieden aan havenverbonden activiteiten in distributie en industrie (complexnetwerk).

Voorwaarde voor een succesvolle samenwerking is eenduidige regie in het havennetwerk. De uitdagingen, waarvoor Nederland staat, vragen om visie en slagvaardigheid om de visie om te zetten in daden. In het havennetwerk beschikt Rotterdam over *economic control* (Ohmae, 1989): met zijn vervoersvolume, kennis en marktbekendheid kan de haven andere knooppunten beïnvloeden. Daar staat tegenover dat de haven steeds afhankelijker wordt van andere knooppunten als gevolg van de maritieme deconcentratie. Gezien de centrale positie van Rotterdam in het havennetwerk en de toenemende afhankelijkheid van andere knooppunten, lijkt de haven een belangrijke rol te moeten spelen in de coördinatie van de samenwerking, en zich te moeten opwerpen als regisseur van het havennetwerk. Deze rol kan worden beschouwd onderdeel te zijn van de logistieke besturingsfunctie, die de haven in ontwikkelingsfase IV krijgt.

De positie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam als onderdeel van de gemeente Rotterdam maakt het spelen van een regisserende rol echter moeilijk. De bestuurlijke constellatie belemmert het denken voorbij de eigen grenzen. De havenautoriteit wordt uitsluitend 'afgerekend' op de opbrengst van zijn beleid voor de eigen regio. Door de enge schaal van het beleid komen de micro-economische en macro-economische verantwoordelijkheid van de havenautoriteit op gespannen voet met elkaar te staan. Gezien de sociaal-economische problemen in de havenregio mag van de politieke leiding van de haven niet worden verwacht dat zij het delen van de markt met anderen tot een hoofdlijn van het beleid maakt.

Teneinde de samenwerking goed te organiseren en politiek acceptabel te maken, lijkt het gewenst in de toekomst te komen tot een ontwikkelingsmaatschappij, waarvan betrokken knooppunten en regio's aandeelhouder worden en bepaalde middelen inbrengen (grond, kennis, marktcontacten). De aandeelhouders kunnen aan dit privaatrechtelijk lichaam – 'NV Mainport Holland' – bepaalde taken overdragen (vestigingsbeleid, vervoersbeleid, promotiebeleid). De ontwikkelingsmaatschappij kan tevens gebruikt worden voor de verevening van baten en lasten tussen de partners.

Parallel aan de organisatie van het havennetwerk in Nederland zal verder Europa moeten worden ingekeken; de functionele verbanden eindigen immers niet aan de landsgrenzen. In het kader van de 'West-Oost corridor' zal met knooppunten en regio's in Duitsland en Polen contact moeten worden gelegd.

10. Conclusie

Fundamentele ontwikkelingen in economie, techniek, en maatschappij doen bestaande grenzen vervagen en maken nieuwe vormen van beleid noodzakelijk om richting te geven aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling. De opkomst van havennetwerken is een voorbeeld van nieuwe ruimtelijke structuren van bedrijvigheid. Havennetwerken kunnen worden beschouwd als een nieuwe fase in het ontwikkelingspatroon van havens. Zij ontstaan door de vestiging van havenverbonden activiteiten in secundaire centra buiten de haven, en nopen tot herziening van de strategie van havenbeheerders.

Voor Rotterdam duidt de dynamiek in het vestigingspatroon van havenverbonden bedrijvigheid op de ontwikkeling naar een havennetwerk. Enige sturing in het proces van maritieme deconcentratie is wenselijk om versnippering in de vestiging van havenverbonden activiteiten te voorkomen en concurrentie tussen lokaties te beheersen. Samenwerking tussen Rotterdam en relevante gebieden in Oost-Nederland maakt het mogelijk om bedrijven optimale vestigingslokaties te bieden, ladingstromen te bundelen, en nieuwe marktgebieden te ontginnen.

Voor de organisatie van het havennetwerk moeten grenzen in bestuur en beleid worden geslecht. Een hindernis vormt de politieke afrekening van lokale bestuurders op de gegenereerde baten in het ei-

gen territorium, waardoor het afstemmen van taken moeilijk te realiseren is. De oprichting van een ontwikkelingsmaatschappij, die taken krijgt om het havennetwerk vorm te geven, kan een uitweg bieden. De organisatie van het havennetwerk kan uiteindelijk leiden tot een *mainport nieuwe stijl*, waarin meerdere knooppunten en regio's een afgestemde taak vervullen, en waarmee het duurzame functioneren van Nederland als distributieland kan worden verbeterd.

Literatuur

- Amirahmadi, H., en C. Wallance, 1995, 'Information technology, the organisation of production and regional development'. *Environment & Planning A*, volume 27, pp.1745-1775.
- BCI, 1996, *Seaports and their hinterland*. Nijmegen: Buck Consultants International.
- Berg, L. van den, en H.A. van Klink, 1996, 'Over de grenzen van mainport Rotterdam'. *ESB*, 28 februari, jaargang 81, pp.180-184.
- Bird, J., 1971, *Seaports and seaport terminals*. London: Hutchinson University Library.
- Borys, B., en D.B. Jemison, 1989, 'Hybrid arrangements as strategic alliances: theoretical issues in organizational combinations'. *Academy of Management Review*, volume 14, number 2, pp.234-249.
- Bot, M.C.M. de, en H.P. Wansink, 1995, *Vestigingsklimaat van (Europese) distributiebedrijven in Rijnmond*. Kamer van Koophandel Rotterdam, januari.
- CBS, 1991, *Gegevens over arbeid*. Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- EZ, 1995, *Ruimte voor regio's – het ruimtelijk-economisch beleid tot 2000*. 's-Gravenhage: Ministerie van Economische Zaken.
- GHR, 1993, *Havenplan 2010*, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam.
- Hamel, G., en C.K. Prahalad, 1996, 'Competing in the new economy: management out of bounds'. *Strategic Management Journal*, volume 17, number 3, pp.237-242.
- Hayuth, Y., 1980, 'Inland container terminal: function and rationale'. *Maritime Policy and Management*, volume 7, number 3, pp.283-289.
- Klapwijk, P., 1995, 'Nederland beschikt over een belangrijke kanskaart'. *Holland Management Review*, volume 9, number 43, pp.99-109.
- Klink, H.A. van, 1994, 'Strategic cooperation between Rotterdam and Eastern Europe'. *Transport Geography*, volume 2, number 2, pp.169-177.
- Klink, H.A. van, 1995, *Towards the borderless mainport Rotterdam – an analysis of functional, spatial, and administrative dynamics in port systems*. Thesis Publishers, Amsterdam.
- Kuipers, B., 1994, *Rotterdam vervaagt: de milieu-effecten en*

- omvang van maritieme deconcentratie bepaald. Paper voor de Nationale Geografendagen, november.
- La Londe, B.J., en R.F. Powers, 1993, 'Disintegration and reintegration: logistics of the Twenty-First Century'. *International Journal of Logistics Management*, volume 4, number 2, pp.1-12.
- Morgan, K., 1992, 'Innovating by networking: new models of corporate and regional development'. In: M. Dunford en G. Kafkalas (red.), *Cities and regions in the new Europe: the global interplay and spatial development strategy*, London: Dunford Belhaven Press.
- NEI, 1994, *Rotterdam mainport: voorwaartse economische effect meting*. Rotterdam: Nederlands Economisch Instituut.
- Ohmae, K., 1989, 'The global logic of strategic alliances'. *Harvard Business Review*, March-April, pp.143-154.
- Provincie Overijssel, 1993, *Strategic exploration of the West-East corridor*. Zwolle.
- Roos, H.B., E.V. Boels, en P.W. Poppink, 1995, *De midde-laar middelt – een onderzoek naar de achtergronden van havenkeuzes van expeditieuren*. Rotterdam: Erasmus Universiteit.
- RWS, 1995, *Tussenstudie – goederenvervoer in de regio Arnhem-Nijmegen*. Twente, Arnhem: Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland, april.
- Soldatos, P., 1991, 'Strategic cities alliances: an added value to the innovative making of an international city'. *Ekistics*, number 350, pp.346-350.
- Storper, 1992, 'The limits to globalisation: technology districts and international trade'. *Economic Geography*, volume 68, pp.60-93.
- VNO/NCW, 1994, *Ontwikkelingsstrategieën voor Nederlandse regio's en steden in internationaal perspectief*. s'-Gravenhage.